

BYGENBRUG



ISBN 978-87-87487-22-1

ISSN 0900-3274

26. SEMINAR NOVEMBER 2009
KUNSTAKADEMIETS ARKITEKTSKOLE, KØBENHAVN

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR. 64

BYGENBRUG

Byplanhistorisk seminar fredag den 6. november 2009

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Note nr. 64

Bygenbrug

26. Byplanhistoriske seminar

Fredag den 6. november 2009

Byplanhistorisk note nr. 64

Redaktion: Gregers Algreen-Ussing, Michaela Brüel, Peder Boas Jensen (ansvarshavende), Ib Asger Olsen og Poul Sverrild

Grafisk tilrettelæggelse: Emil Maj Christensen

Forside: Illustration fra *Carlsberg - vores by* af Entasis (www.entasis.dk)

Copyright: Dansk Byplanlaboratorium og forfatterne

Oplag: 200

Skrifttype: Times New Roman

Trykt hos: KFS AB, Lund, Sverige

ISSN: 0900-3274

ISBN: 978-87-87487-22-1

Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistorisk Udvalg

Nørregade 36

DK-1165 København K

Tlf: +45 3313 7281

Fax: +45 3314 3435

www.byplanlab.dk, db@byplanlab.dk

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

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

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

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

Indledning

Byen som fysisk størrelse synes bestandig, næsten uforanderlig. Alligevel ændrer byen til stadighed karakter, og ofte over en kort årrække.

Vesterbro i dag og så dengang, da jeg for et halvt hundrede år siden flyttede ind i Saxogade, synes stort set den samme bydel. De fleste huse, gader og pladser er de samme som dengang. Og så alligevel ikke.

Vesterbro dengang var overbefolket med mange arbejderfamilier i små bitte lejligheder og bunker af børn, der løb rundt og legede i gaderne. Istedgade var et mekka af madbutikker med god, kalorierholdig mad til håndens arbejdere.

I dag er indbyggertallet halveret. Der er ingen børn i gaderne. Indvandrerbutikker har reddet bydelen fra butiksdød. Og efter byfornyelsen er dele af Vesterbro blevet populær blandt mere velaflagte befolkningsgrupper.

Det vi har ønsket at belyse i denne note er potentialitet i genbrug af den eksisterende by og eksisterende bymæssige anlæg til andre formål end de oprindeligt tiltænkte.

Denne problemstilling er i de sidste årtier blevet yderligere aktualiseret i klimadebatten og i ønsket om at bygge bæredygtig by. Ønsket er nu om muligt mere udtalt at begrænse ”urban sprawl” eller så vidt muligt at rumme alt nyt byliv inden for grænserne af den eksisterende by.

Det udløser en række spørgsmål. Hvilke eksisterende bymæssige strukturer og anlæg kan med rimelighed genbruges?

Hvordan forestiller man sig samspillet mellem den historiske by og et nutidigt byliv? Hvordan skaber man balance mellem bevaring af arkitektonisk eller kulturhistorisk værdifulde byanlæg og genbrug til andre formål?

Eller bredt sagt, hvordan sikrer vi kvalitet i planlægningen under disse nye vilkår for byens udvikling?

Jannik Nyrop tager os til Odense. Han fortæller overordnet om indsatsen til omdannelse og genbrug i hele Odense by, om at gøre den eksisterende by attraktiv og derefter især om forudsætningerne for og processen ved omdannelsen af Odense gamle havn til by.

Jonas Møller beretter mere generelt om udviklingen af bykerne og forstad, om byen der spreder sig, om bykernen der får stadig mere betydning. Bebo-

erne flytter ud, butikker og kontorer flytter ind. Bykernen er overbefolket i arbejdstiden - ellers tom. Poul Sverrild har arbejdet med planlægning af Avedørelejren fra kaserne til civilt bykvarter. Her har man i Hvidovre stået overfor et hidtil uprøvet projekt, at skulle genbruge en eksisterende bystruktur med høj bevaringsværdi.

Asbjørn Gade-Nielsen har arbejdet med Flyvestation Værløse, et andet militært anlæg til civilt genbrug. Det er en fortælling om bevaringsværdig by, store hangarer, kulturhistorie, smuk natur, beskyttede dyrearter, rekreative muligheder, miljøproblemer og økonomiske interessekonflikter.

Ib Asger Olsen behandler emnet genbrug af trafikarealer. Det handler især om det fintmaskede jernbanenet, der dækkede landet for 100 år siden, og som nu benyttes til boliger, parker og nye stier i landskabet.

Til sidst gennemgår Svava Riesto og Malene Hauxner omdannelsesprojektet *Carlsberg - vores by* som eksempel på, hvordan bevaringsindsatsen er uløseligt sammenknyttet med visionen om den nye by. Denne del af noten er en skriftlig uddybning og yderligere bearbejdelse af Svava Riestos mundtlige indlæg på seminaret.

Planen blev sidste år præmieret som verdens bedste.

Hvert indlæg blev efterfulgt af diskussion mellem indleder og sal, diskussioner, som også er refereret i denne note*.

Peder Boas Jensen

* Lydbåndet var desværre af dårlig standard. Det har betydet, at vi ikke har kunnet identificere alle deltagere i diskussionerne, at enkelte indlæg helt har måttet udgå, og at andre har været genstand for redaktionens fortolkning.

Indhold

<i>Jannik Nyrop</i> Omdannelse af Odense Havn	8
<i>Jonas Møller</i> Bykernen og forstaden	16
<i>Poul Sverrild</i> Avedørelejren, fra kaserne til kvarter	22
<i>Asbjørn Gade-Nielsen</i> Omdannelse og genbrug af Flyvestation Værløse	30
<i>Ib Asger Olsen</i> Genbrug af trafikarealer	41
<i>Svava Riesto og Malene Hauxner</i> Perspektiver på bevaring og udvikling At grave efter stedets ånd - kældrenes rolle i omdannelsen af Carlsberg	48
Deltagerliste	57
Oversigt over Byplanhistoriske noter	60

Velkomst

Michaela Brüel, arkitekt, formand for Byplanhistorisk Udvalg

Velkommen til jer alle.

Det er dejligt, at så mange (110) har haft lyst til at deltage i årets byplanhistoriske seminar.

Vi ville egentlig have holdt et seminar om bevaring, men det blev for lidt dynamisk.

Vi ville hellere fokusere på, hvad bevaringsværdier kan bruges til.

”Bygenbrug” optræder i mange skikkelser – det vil dagens program afspejle:

Genbrug finder sted i havne- og industriområder, i bykerner og forstæder, i offentlige institutioner og på trafikarealer.

Fælles for genbruget er, at det tilfører kvaliteter til byudviklingen. Et nyt, måske lidt ”fersk” byområde får forærende en sjæl fra starten.

Genbrug er ikke problemfrit: Hvornår overskrider man grænsen for, at en ny anvendelse kvæler det oprindelige anlæg? Dagens gåture på Holmen (3 stk.) kan bruges til at perspektivere den diskussion.

Genbrug rejser også diskussionen om den fjerde dimension – tiden – i planlægningen: Hvornår skifter et område planstatus?

Hvordan sikrer vi, at både den oprindelige anvendelse og den nye sikres optimale vilkår i overgangsperioden?

Københavns Kommuneplan 2009 giver et bud på det med bestemmelser om, at ”perspektivområder”, som er udpeget til byudvikling efter den 12-årige planperiode, typisk havne- og banearealer, midlertidigt kan anvendes til andre formål. Typisk kreative erhverv og kulturelle formål, men med respekt for den oprindelige hovedanvendelse.

Jeg glæder mig til dagens oplæg og diskussioner!

Frank Allan Rasmussen fra Halsnæs er desværre blevet forhindret i at deltage med sit oplæg om stålbyen Frederiksværk.

Heldigvis har vores ordstyrer, museumsleder Poul Sverrild tilbudt at erstatte oplægget med et indlæg om Avedøre Stationsby – et tidligere militæranlæg, der nu er under omdannelse til integreret byområde.



Figur 1. Odense i et landsplanperspektiv

Omdannelse af Odense Havn

Jannik Nyrop, arkitekt maa., planchef i Odense.

Det er nu 25 siden, at jeg første gang bidrog med et indlæg i Byplanhistorisk Udvalg. Jeg var ung og mødte med ærefrygt en masse ældre kvinder og mænd med gråt hår. Nu er jeg selv 60 og møder stadig med ærefrygt en mængde unge mennesker, men også mange ældre og jævnaldrende, som jeg kender.

Kort om Odense

Odense er et større bysamfund med små 190.000 indbyggere. Omkring 90 % bor i det sammenhængende byområde, midtbyen og forstæder, både de tætte, indre forstæder og de ydre.

Odense ligger i et område med vanskelige udviklingsmuligheder. Kigger man i den seneste landsplanredegørelse er interessen omkring statslige og andre investeringer samlet i Københavnsområdet og det østjyske bybånd (se fig. 1.)

Dilemmaet i de større byer er at balancere ønsket om vækst med ønsket om bæredygtighed, hvor ønsket om vækst politisk er den store og populære drivkraft. Det gælder for trafik og transport, for byggeri, men også for social bæredygtighed ved bevaring og genbrug.

Bevaring og genbrug vs. byudvikling

Næste kommuneplan er til vedtagelse i december 2009. Vi har, som jeg ikke har set i ret mange andre byer, undersøgt gældende planer og gjort rummeligheden i fremtidige, i dag ubebyggede, byarealer op. Den er stor.

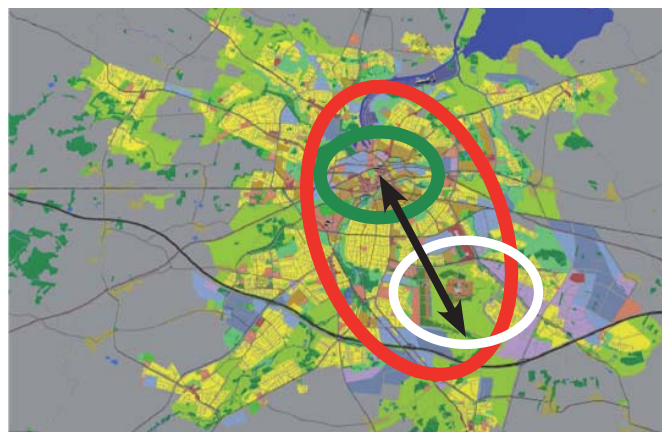
Der er reserver til nybyggeri af 6.000 boliger til opførelse i de næste 12 år. Og jeg tror, der er areal til brug for nyt erhvervsbyggeri de næste 30 – 40 år. Det er en voldsom rummelighed, ikke mindst krisen taget i betragtning. Efter prognoserne er der kun behov for areal til 1.600 boliger i samme 12 år. Det har betydet, at vi har sagt stop for udlæg af nyt byareal.

Ca. 40 % af byudviklingen de sidste 10 år er sket i form af byomdannelse eller genbrug i den eksisterende by. Det gælder i form af fortætning og genbrug af eksisterende byareal til erhvervs- og servicevirksomhed, som ikke længere fungerer. På fig. 2 er vist de områder i Odenses centrale bydele, som er udlagt til byomdannelse eller genbrug de kommende år.

Hensynet til bæredygtighed har sat fokus på fortætning og genbrug og også i høj grad på trafik og transport i byen. Det er derfor besluttet, at de nævnte 40 % af byudviklingen i den eksisterende by og byzone på kort sigt skal forøges til 50 %. På længere sigt håber vi at komme op på 75 %.

Derfor er det også besluttet, at den beskedne udvikling, vi forventer i det åbne land, udsættes. Dagsordenen i de kommende år vil være temaplanlægning, hvor byudvikling og byomdannelse, planlægning for det åbne land, kulturhistoriske værdier og planlægning for fritidsaktiviteter kobles

Figur 2. Potentiale for genbrug (rød), bymidten (grøn) og campusområdet (hvid)



sammen. Hensigten er at droppe den traditionelle form for arealforvaltning, som, indrømmet, mange kommuner og også Odense kommune har praktiseret.

Byomdannelse i Odense kommune

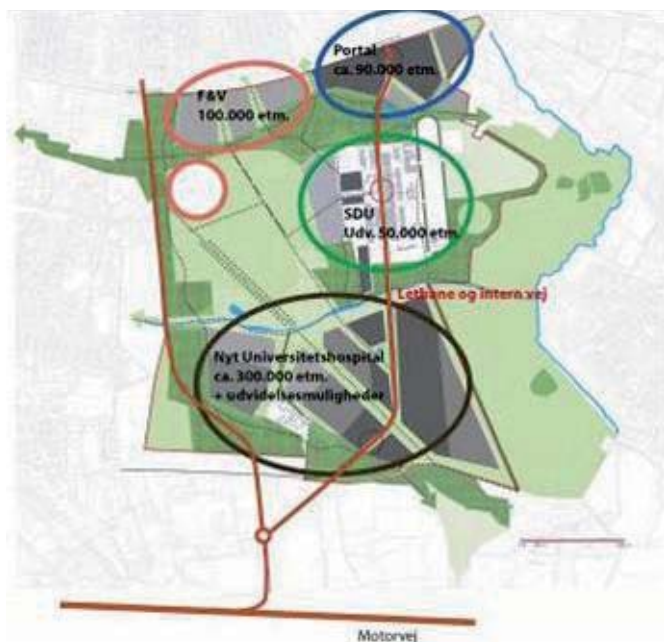
Ser man overordnet på Odense kommune, kan man sige, at den røde cirkel (se fig. 2), omkranser de områder, hvor potentialet for arbejdet med genbrug af eksisterende byarealer er størst. Disse fortætningsområder spænder ud mellem middelalderbyen mod nord og campus med det store universitet mod syd.

Meget kort om campus kan man se, at denne campus er en rigtig campus med universitetet placeret midt i et stort grønt område. Men det er også et byareal til fortætning, hvor et nyt, stort Odense Universitetshospital skal placeres og samarbejde med universitetet. Middelalderbyen vender jeg tilbage til.

Fortætning og byomdannelse i disse fortætningsområder som omkranset af den røde cirkel vil også påvirke bæredygtigheden i byens fremtidige trafik- og transportarbejde. Som i Århus, det østjyske bybånd og i Storkøbenhavn arbejder vi stærkt på etablering af en letbane, som gør den kollektive trafik væsentlig mere konkurrencedygtig.

Helhedsplanen for campus omfatter en helt ny forsker- og videnspark, et eksisterende universitet

Figur 3. Helhedsplan for campus



under kraftig udvikling og det nye universitetshospital på ca. 300.000 etagemeter bundet sammen af en letbanetracé fra motorvejen i syd og nord på ind mod midtbyen. Det overvejes endda at lade letbanen, der er eldrevet og uden CO2 forurening, passere gennem en overdækket hospitalsgade med butikker og restauranter.

Campus rummer et enormt fortætningspotentiale. Og letbanen i kombination med store velplacerede parkeringspladser muliggør en væsentlig ændring af transportkulturen i Odense:

Det bliver lettere at komme fra campus og de sydlige dele af Odense til bymidten og DSB's banegård. Og det bliver omvendt lettere at komme fra bymidten og det landsdækkende net af togforbindelser syd på og til campus, der ved fuld udbygning vil blive besøgt af ca. 60.000 mennesker om dagen.

Byomdannelse i bymidten

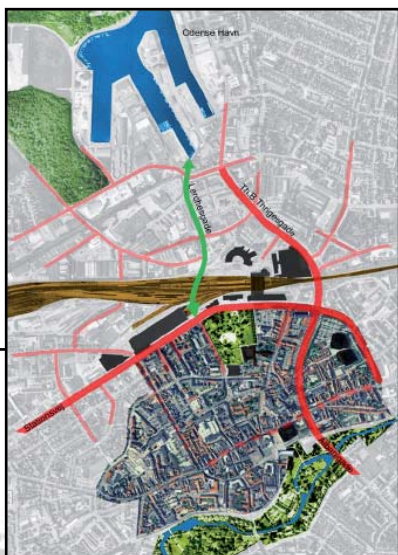
Nord for fortætningsområderne (fig. 2) som omkranset af den røde cirkel ligger bymidten, hvor der er udarbejdet kvarterplaner for bymidte og havneområdet. Der er gennem mange år arbejdet med undersøgelser af bylivet, bygningernes funktion og indretning af uderum mm. Og vi satser kraftigt på fortsat byomdannelse, genbrug og fortætning.

Trafik er ikke hovedemnet for dette seminar. Alligevel påstår vi, at planlægning for trafik i hvert fald i byerne er planlægning for byprojekter. At give bilen mindre plads, at erobre mere rum til mennesker og menneskeligt ophold er at øge mulighederne for en heldig udvikling af bymidten. Det er ikke kun et trafik- eller CO2-projekt at flytte transport fra biler til letbaner, busser og cykler. Det er også, og især, et byprojekt, der forøger byens tiltrækningskraft.

I Odense har vi de sidste 10 år kunnet tiltrække flere beboere til midtbyen, også relativt flere end i Århus og Aalborg. Det viser nogle af de undersøgelser, vi løbende foretager, at tiltrækningskraften er blevet større. Og det skyldes den netop omtalte politik.

Vi bruger en lang række værktøjer i udviklingen af vores by. Vi foretager som nævnt analyser af bylivet. Vi er undervejs med en ny byrumsplan, der identificerer niveaudelingen og de dynamiske

Figur 4. Mulig forbindelse mellem havn og bymidte



Figur 5. Kvarterplan By Havn

faktorer i forskellige byrum. Vi er også næsten færdige med en arkitekturpolitik.

Og så er der besluttet en kulturpolitik, der sammen med planlægningen for trafik og mobilitet, fortætning og funktioner i bymidten skal gøre bymidten endnu mere attraktiv, så endnu flere mennesker vil bruge bymidten til bosætning og i fritidslivet.

Bymidten, banen og havnen

Takket være planlægningen for trafik og mobilitet og takket være den fortætningstænkning vi, som det fremgår, har dyrket i nogle år, er der også opstået behov for en udvidelse af de centrale bydele. Det drejer sig bl.a. om det område, som er beliggende mellem middelalderbyen syd for banen og havnen nord for.

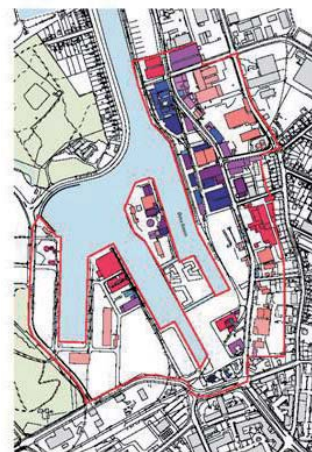
Her er det helt centralt at skabe nye og bedre forbindelser for cyklister og fodgængere eller i det hele taget at bryde den barriere, som banen er.

Figur 6. Registreringer

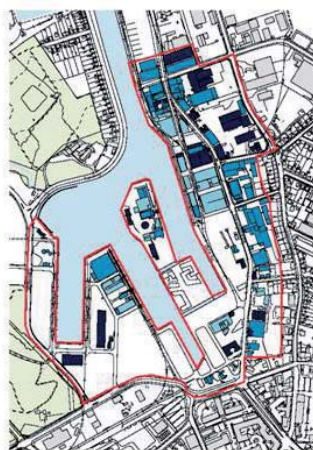
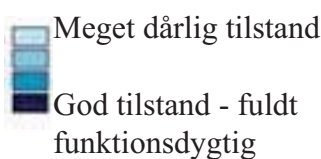
Kortlægning af arkitektonisk værdi



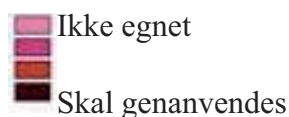
Kortlægning af kulturhistorisk bevaringsværdi



Kortlægning af tilstandsværdi



Kortlægning af bygningernes egnethed til genanvendelse



Middelalderbyen er opstået omkring Odense Å. Men med industrialismen blev der behov for en større havn. Der blev derfor for ca. 200 år siden helt ude fra Odense Fjord gravet 7 km kanal med skovl og kørt bort på hestevogn. Sådan fik Odense sin dengang moderne havn.

I begyndelsen af 1860'erne blev banen anlagt. Arealerne nord for banen og med god forbindelse til havnen blev for størstedelen anvendt til industri. Det er derfor nu et problem at få forbundet middelalderbyen med disse nye byomdannelsesområder og de arealer, hvor der sker noget nede på havnen.

Det er en af de helt centrale problemstillinger i arbejdet med planlægningen for Odense By.

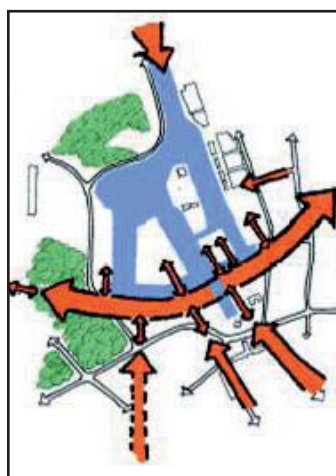
Nye byplanmetoder

Vi arbejder meget lidt med formelle byplanbestemmelser som bebyggelsesprocenter, højde og drøjde mm. Ikke forstået sådan, at vi ikke udarbejder kommuneplanrammer og lokalplaner helt efter bogen. Men det vi især forsøger er altid fysisk at illustrere mulighederne i en byomdannelse.

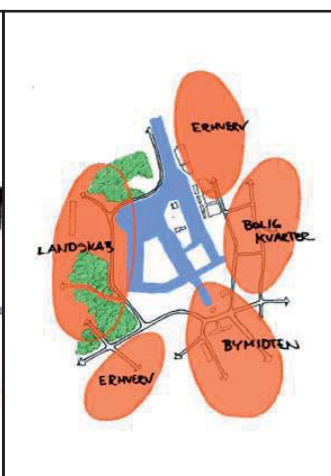
Når man så ser en sådan "trigonometrisk model", så skal den ikke forstås som et billede på, hvordan det pågældende bykvarter nøjagtigt og i alle detaljer skal se ud i fremtiden. Den skal i stedet forstås og benyttes som et brugbart middel til at komme i dialog mellem f.eks. investorer, rådgivere og kommunens forvaltning.

Odense kommune er desuden med i et Plan09 forsøg, hvor vi på samme måde prøver at gøre

*Figur 7.
Havneplanens hovedgreb*



*Figur 8.
Havnens omgivelser*



kommuneplanrammerne mere levende, igen som et mere brugbart middel i dialog med andre. Men selvfølgelig skal det ske med fuld respekt for kommuneplanrammernes retlige status og betydning for arealanvendelse mm.

Det er sådanne metoder, vi bruger for at fremme dialog med befolkningen, med politikerne, med investorer og til fremme af god faglig dialog mellem professionelle rådgivere, arkitekter, ingeniører osv. og forvaltningen.

I hele denne proces har vi i første omgang især interesseret os for omdannelse og genbrug i bykernen og for de muligheder, der ligger i genbrug af de egentlige havnearealer. Men det har så betydet, at andre ejere af gamle bygninger og industrianlæg i området mellem bykernen og havnen vågner op og begynder at røre på sig.

Foreløbig er der ikke sket det store. Få områder er solgt. Men vi har god kontakt til mange af de ejere og erhvervsdrivende, som begynder at interessere sig for at flytte og give plads til andre bymæssige aktiviteter.

Byomdannelse på havnen

Nu til transformation af selve Odense havn. Det udløser som oftest en forvirret og diffus diskussion om endemålet: Hvordan bygger vi havnen om til by, men på en måde så byen fortsat ligner havnemiljø? Det, tror jeg, er en misforstået romantisk ide. Vi skal alene satse på at bygge god by.

I Odense arbejder vi med ejerskab til planer og projekter. Som andre kommuner kontakter vi befolkningen, inden de mange streger skal slås, holder konferencer osv., skaber ejerskab og meningsfuld, løbende debat. November 2002 blev afholdt en sådan konference med ca. 3.000 deltagere, investorer og almindelige borgere. Den handlede især om havnen.

Odense havn er en lang kanalhavn. Kigger man på havnens omgivelser, må det være en vigtig målsætning, at havnearealerne med deres fremtidige anvendelse indpasser sig med, eller spiller sammen i synergi med naboarealerne.

Der blev udarbejdet en foreløbig og uforpligtende skitse til forbindelse med naboerne. Det drejer sig

om Skibhuskvarteret mod øst, som i dag har meget dårlig forbindelse til skovene vest for havnen.

Og det drejer sig om udbedring af de omtalte dårlige forbindelser mellem havnen og middelalderbyen.

Hovedgrebet blev en ny øst - vestlig akse, som blev fremlagt i form af en "trigonometrisk model", som også omtalt, til brug i dialog med investorer og befolkning.



Figur 9. Odense Havn 1905

Bevaring i havnen

Jeg har sagt, at når vi bygger på havnen, så er det for at bygge by og ikke for at bygge by med fortsat præg af havnemiljø. Men det betyder ikke, at så sletter vi alle historiske spor. Vi kan jo se, hvordan gamle bygninger er noget af det mest populære, folk kan kigge på.

Der er i Odense udviklet særlige metoder til vurdering af arkitektonisk værdi, historisk værdi, bygningernes tekniske tilstand og mulighederne for genbrug. Gamle værdifulde bygninger skal ikke kun bevares. De skal også genanvendes. Beskyttelse og benyttelse skal gå hånd i hånd.

Igen, disse metoder er ikke stadfæstet i retlig forstand. De er også værktøjer til fremme af dialog, når der opstår projekter til genbrug. Og vi arbejder også med såkaldte nedslag, dvs. projekter der dukker mere eller mindre tilfældigt op i byen.

Havnen med naboområder er ikke jomfrueligt land, hvor man starter med projekter i den ene ende for så successivt at følge op til hele planen er imple-

menteret. Etapevis omdannelse af eksisterende by er langt mere kompliceret en etapevis byggemodning og udvikling af ny by på bar mark.

Der skal benyttes helt nye redskaber for at opnå, hvad man kunne kalde godt bygenbrug.

Genbrug ad hoc

Tag et tilfældigt bykvarter i havnen, et bykvarter hvor alt er gået i stå. Vi investerer penge i genbrug af en gammel, kedelig betonbygning, der skal genbruges til kontorformål. I en slags kuvøse for iværksættere udvikler vi sammen med Realdania den ny arkitektur, et nyt og spændende hus. Det skaber interesse blandt ejere og erhvervsfolk i naboområder og nabobygninger.

Der er altså ikke tale om rigid etapedeling af byomdannelsen i Odense havn. Vi går ind ad hoc, hvor investorer har lyst til at prøve kræfter. Og vi styrer med metoder til dialog som allerede beskrevet.

Vi bruger også åbne arkitektkonkurrencer, har netop afsluttet en arkitektkonkurrence om Byens Ø, et af mange delområder i havnen. Der blev arrangeret byvandring, hvor borgerne kunne bidrage til udformning af konkurrenceprogrammet.

Projektet er også bundet op på kommunale kroner. Der er foreløbig skudt ca. 90 millioner kommunale kroner i det pågældende projekt om Byens Ø.

Events som metode

Vi er stærkt på banen mht. planlægning for pladser og kajanlæg mm., byrum i det hele taget. Vi bruger penge på kommunens kulturstrategi. Vi overtager f.eks. gamle, bevaringsværdige bygninger og genanvender dem til kulturelle formål.

En anden metode til at bygge ejerskab er løbende at arrangere events. Forladte bygninger i havnen bliver tilladt anvendt til ikke alt for bekostelige kulturelle begivenheder.

Kommunen betaler lys og varme, men stiller samtidig krav til arrangementet, at det f.eks. i forhold til brandmyndighederne kan betragtes som uden risici for deltagerne.

Og vi afholder festival hvert år. Den første blev afholdt i 2006, hvor ca. 10.000 besøgte havnen, et imponerende antal i Odense. Disse festivals er blevet gentaget alle følgende år med stadig større succes.

For at runde af

Det er et must at skabe politisk ejerskab gennem ejerskab i befolkningen. Vi skal undgå dårlig presse med skæve historier uden brugbart indhold. Vi skal fremme, at folk fortæller gode historier, f.eks. at folk skriver læserbreve om en tur i havnen eller positive oplevelser med brugen af en gammel ejendom.

Vi har erfaring for, også langt tilbage, før havnen kom i spil, at vi skal være på forkant i dialog med investorerne. Vi skal stå vagt om visse enkle principper, f.eks. om bevaring, hovedgreb, højde og drøjde, pladser og biler. Men vi skal ikke låse os fast i detaljer.

Og vi skal, især i den nuværende situation have is i maven, holde fast i principperne, og tåle at kunne vente. Den største udfordring er at skabe holdbare løsninger, at kunne håndtere de kortsigtede interesser uden at forråde den bæredygtige by på det lange sigt.

Diskussion

Spørgsmål fra salen

Hvordan undgår man, at den øst-vest gående akse mellem middelalderbyen og banen ikke bliver en ny barriere?

Jannik Nyrop

Det er klart, at der skal arbejdes mere detaljeret med denne nye trafikforbindelse, netop for at den ikke skal blive en ny barriere. Og det bliver under ingen omstændigheder en barriere så voldsom, som banen er i dag.

Mellem det østlige naboområde med Skibhuskvarteret og det vestlige med skovene er der ikke de større problemer. På den tilmålte tid har jeg ikke kunnet gå i dybden med trafikplanlægningen for

Odense. Idéen er at flytte mest muligt af biltrafikken længere ud i periferien. Der bliver en ekstra forbindelse over kanalen, og vi får fjernet tung trafik fra havnen. Alt sammen for at mindske evt. barriereeffekter mest muligt.

Hans Kristensen

Hvad er det forventede tidsforløb? Tidshorisonten rækker jo længere frem end kommuneplanrammerne? Hvornår ca. forventer I at være i mål?

Jannik Nyrop

Byomdannelsen i campus, på havnen og i andre store byomdannelsesområder omfatter i nærheden af 3½ million etagemeter. Hvornår vi er i mål, ved jeg ikke. For havnen tror vi på en proces over 10-15 år.

Min pointe er, at vi skal fastholde de vedtagne rammer for udviklingen på det lange sigt. Så kan vi tåle nedgangsperioder, evt. imødekomme uforudsete kortsigtede interesser osv. Vi skal veksle mellem en mere fast strategi i visse områder, og så en mere flygtig og fleksibel strategi for ”undergrundskulturer”, midlertidige anvendelser eller gæsteoptræden i andre. For havnen tror vi som sagt på en proces over 10-15 år, i den nuværende økonomiske situation måske mest på de 15. Vi afviser ingen investorer. Der er opbygget et stærkt politisk ejerskab til planerne. Og der har ikke - måske lidt på det sidste - været ført politik eller valgkamp om havnen. De langsigtede rammer for udviklingen har ingen i hvert fald forsøgt at røre ved.

Spørgsmål

For det første: Regner I med, at havneplanerne er realiseret, inden havene som forventeligt stiger? Og hvad gør I i den anledning? Det er jo et problem, at man gerne vil planlægge for, at byerne kommer ned til vandet, når det i stedet er vandet, der kommer op til byerne. Og for det andet: Den omtalte øst - vest gående akse ligner mest en landevej, der løber gennem byen. Hvad med at udforme den som en bygade?

Jannik Nyrop

Vi får også vandproblemer i Odense havn. Jeg er bange for, at vi ikke har forhøjet pierne tilstrækkeligt, kun 20 cm. Når vi går i detaljer med projekteringen, er vi begyndt at lægge mere på.

Mht. den øst - vest gående akse har jeg tidligere svaret, at der skal en mere detaljeret projektering til bl.a. for at mindske barriereeffekten.

Gregers Algreen-Ussing

Hvad ligger der i begreberne arkitektonisk værdi, historisk værdi, teknisk tilstand og mulighederne for genanvendelse? Det er en spændende diskussion. Man skal helt ind i huset og diskutere genanvendelse i relation til bevaringsværdi og teknisk tilstand.

Jannik Nyrop

Jeg nævnte i mit indlæg balancen beskyttelse - benyttelse. Og det er netop en balance. Går man for langt i den ene retning er det ødelæggende for bevaring af huset, og går man for langt i den modsatte retning bliver mulighederne for genbrug og i mange tilfælde for de økonomiske vilkår urimelige. Tag f.eks. en flot, historisk egetagskonstruktion. Den skal bevares. Og det sætter grænser for, hvad loftet kan bruges til.

Jens Galsøe

Har I overhovedet nogen til at investere i alle disse planer, når man tager i betragtning, hvad der sker i andre byer?

Jannik Nyrop

Rammerne for omdannelsen af Odense havn er så fleksible, at de også kan rumme udvikling, som ikke forudsat på nuværende tidspunkt. Det farlige under den nuværende lavkonjunktur er, at man f.eks. bliver eftergivende overfor en investor, der f.eks. vil rive en bevaringsværdig bygning ned eller i strid med planerne vil bygge et moderne kontorhus, en by i byen. Lavkonjunkturer er måske farligere end højkonjunkturer i forhold til de investorer,

der ræsonnerer: Nu kan jeg få en byggegrund billigt, og nu kan jeg få det, som jeg vil have det med politikerne, for de længes og er efterhånden helt syge for at opleve kraner, vækst og udvikling.

Spørgsmål

For det første: Hvor mange af arealerne er i kommunens eje, og hvor mange ejes af private? Betyder det noget for Jeres planlægning, om arealerne er i kommunalt eller privat eje? For det andet: Når I inviterer borgere med i planlægningsprocessen, hvordan finder I så ud af, hvem der skal inviteres?

Jannik Nyrop

Vi bruger mange former for inddragelse af borgerne.

Havnefestivalen er et initiativ. Når folk så kommer forbi med fadbamse og en pølse, så fortæller vi om havnens fremtid. Vi viser med vandpolo, hvordan man også kan bruge vandet. Vi lægger flåder ud i bassinerne, hvor der bliver spillet musik osv. Det er den brede ejerskabsmodel.

Den smalle er at arrangere konferencer for professionelle rådgivere, ejendomsspecialister og investorer. Det er vigtigt, at vi i en sådan dialog kan fortælle om vore tanker og idéer, ikke enten at være alt for tamme og tilbageholdende eller omvendt at være alt for rigide i vore krav til de private projekter.

Der bliver også som nævnt i mit indlæg arrangeret byforum og byvandring, f.eks. hvor borgerne kan bidrage til udformning af et konkurrenceprogram for arkitekter.

Spørgsmål

Og hvor meget ejer I af havnerarealerne?

Jannik Nyrop

Arealerne er oprindeligt ejet af Odense Havn. Da byomdannelsen kom i gang, fik kommunen lov at købe op og gå ind med infrastruktur og investeringer. Det scenarie skiftede med valg af en borgerlig

kommunalbestyrelse. Så nu producerer vi rammer for udviklingen. Begge modeller har vist sig brugbare til min store forundring. For jeg troede til at begynde med mest på den første som den bedste.

Spørgsmål

Jeg vil spørge til din historieopfattelse. Du sagde i dit indlæg, at dette har været havn, og nu skulle det være by uden præg af havn, men at enkelte bygninger nok kunne være bevaringsværdige.

Jannik Nyrop

Indrømmet, jeg var meget kontant i mit indlæg. Jeg bryder mig ikke om romantiske drømme som drømmen af en gammel havn med skibe, der sejler ud og ind med røg i skorstenen. Det betyder ikke, at der ikke skal være spor af fortiden. I mange andre nu forladte havne bruges fine brosten, designmanualer og infrastruktur, som slører de historiske spor. Vi bruger børstet beton og andre rå materialer, sådan som man netop har brugt i den gamle havn.

Spørgsmål

Hvordan sikrer I Jer mod genbrug af den tidligere rå havn til alt for pæne boliger og erhvervsdomici-

Jannik Nyrop

Her er et eksempel: Der er bygget almene boliger, et halvt hundrede stykker lagt ud i en boligkarrè ind mod en stor plads, anlagt af kommunen for 5 år siden beregnet på byliv og med en tom stueetage. Her har været forsøg på indretning af bank og andre funktioner, som ikke har noget med frodigt byliv at gøre, men indtil videre står det stadig tomt.

Bykernen og forstaden

Jonas Møller, journalist, cand. mag.

Forfatteren, som var redaktør af BYPLAN fra 1986-94, har skrevet en række bøger om bolig- og byforhold. Indlægget på det byplanhistoriske seminar tog udgangspunkt i bøgerne "Byernes forældelse og fornyelse", som Jonas Møller skrev i 1994 i anledning af Byfornyelsesselskabet Danmarks 25-års jubilæum og "Boligen, kvarteret og byen", som Dansk Byplanlaboratorium udgav samme år som nr. 45 i sin skriftserie.

Jonas Møller arbejder i dag som ansat i Dansk Byggeri med klima- og energipolitiske emner.

Indhold:

1. De mobile byboere
2. De oprindelige bykerner
3. Forstædernes omklamring af bykernen
4. Storbyens segmentering
5. Planlægningens rolle

Den bog, som oprindeligt skabte min interesse for planlægning og byudvikling var Knud Bistrups bog fra 1977, "Danmark – dit og mit", som var nr. 15 i Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie. Bogens styrke var dens velskrevne og velillustrerede beskrivelse af Danmarks forvandling fra et landbrugssamfund til et modent industrisamfund over en periode på ca. 120 år. Ved at trække de store linjer i historien og indkredse de markante forandringer, som landskab og byskab havde undergået, gav den både en god forståelse for, hvorfor Danmark i dag ser ud som det gør – og en forståelse for de muligheder, som en fornuftig byplanlægning har for at bidrage til et rart og velfungerende samfund – men også en forståelse af, hvor store skader der kan ske, hvis man forsømmer en fornuftig byplanlægning.

1. De mobile byboere

Mens en by fysisk består af en koncentration af bygninger til bolig- og arbejdsfunktioner samt den infrastruktur, der binder bygninger og forsyningsforhold sammen, er den i social henseende en fortætning af mennesker.

Udgangspunktet for byernes udvikling i både

fortid, nutid og fremtid er den erhvervsmæssige udvikling og den deraf følgende mobilitet i befolkningen.

De danske byers befolkning er i de forløbne 150 år vokset fra at udgøre ca. 20 % af den samlede befolkning til at udgøre ca. 80 %. Samtidig er befolkningen vokset fra ca. 2 mio. til 5,4 mio. Det betyder, at bybefolkningen på 150 år er vokset fra ca. 400.000 mennesker til ca. 4,3 mio. mennesker, altså ca. en 10-dobling.

Samtidig er antallet af arbejdspladser uden for boligen vokset endnu mere (20-doblet). Det afspejler naturligvis især, at det oprindelige landbrugsdominerede samfund først blev industrialiseret – og dernæst har udviklet sig til et samfund, hvor servicesektoren er det absolut største erhverv.

Erhvervsudviklingen har betydet, at befolkningens mobilitet ikke kun har været geografisk (fra landet til byerne) men også social. Udover at stort set alle danskere har nydt godt af velstandsudviklingen, er der uafslædt blevet rørt rundt i den sociale gryde. Nogle har oplevet en velstandsstigning over gennemsnittet, mens andre har været udsat for en større eller mindre deklassering.

Den samlede mobilitet, som altså både er geografisk og social, har betydet, at næsten 20 % af befolkningen flytter hvert år. Og det væsentligste flyttekriterium er beboernes indkomstforhold. Danskere prioriterer deres bolig meget højt – og er rede til at bruge størstedelen af deres disponible indkomst til at bo for.

Mens boligtagerne således kun er bofaste samme sted i nogle få år, er de bygninger, som vi har opført i de sidste 150 år, beregnet til at holde mindst 100 år. Byer er forholdsvis konstante størrelser med lange levetider – i forhold til de langt mere variable byboere.

Også erhvervslivets virksomheder ændrer sig langt hurtigere end de bygninger, de benytter – med deraf følgende behov for udvidelser, indskrænkninger, nedlæggelser og etableringer – ligesom de forskellige kategorier af virksomheder har ændret lokalisering.

Hvis man ud fra ovenstående anskuer bybefolkningen og deres arbejdspladser som en uafhængig variabel, må byudviklingen opfattes som en afhængig

variabel, hvis liv og udvikling kun kan forklares som en kompleks og foranderlig proces.

Befolkningen – og de ændringer, den kvalitativt og kvantitativt undergår – er den form, der støber byen og dens udvikling. Ligesom man med en vis ret kan hævde det gamle ord ”Som by, så borger”, vil man i et mere overordnet perspektiv kunne sige ”Som borger, så by”.

Man plejer at sige, at byens elementarpartikler er bygninger. Bygninger er samlet i bydele, byområder – eller kvarterer, som er den fra de romerske garnisonsbyer overleverede betegnelse for et matriculært område. Byområder og kvarterer er under bestandig omdannelse og forandring. Ligesom befolkningen er socialt mobil, sker der en op- og nedgradering af byens kvarterer – som en social proces, der materialiserer sig i mursten, bygninger og byens rum.

På den ene side vil der på et givet tidspunkt være kvarterer under fornyelse. Det drejer sig dels om udbygning af nye byområder med deraf følgende tilflytning – og dels om opgradering af eksisterende byområder.

På den anden side vil der på et givet tidspunkt være kvarterer under forældelse, hvilket vil sige fraflytning og absolut eller relativ forældelse af bygningerne.

Mens befolkningen er vokset nogenlunde kontinuerligt, er de større byer vokset i ryk. Det betyder, at der er perioder, hvor befolkningen vokser hurtigere end bygningsbestanden (hvilket indebærer øget befolkningstæthed i form af sammenklumpning, boligmangel m.m.) og perioder, hvor bygningsbestanden vokser hurtigere end befolkningen (hvilket betyder udflytninger, forøgelse af boligstandarden m.m.)

Udviklingen har i høj grad været konjunkturelt bestemt – hvilket afspejles i en byggerytme, der skiftevis har været præget af høj og lav byggeaktivitet.

I det følgende er København brugt som eksempel på at illustrere den historiske vækstproces, eftersom man i den største by kan se udviklingen i fuld skala.

2. De oprindelige bykerner

Eksistensen af en bybefolkning er grundlæggende udtryk for, at der produceres et overskud i de primære erhverv, dvs. at der er en del af befolkningen, der ikke behøver at bruge al deres tid på at fremstille fødemidler.

Den førindustrielle bys *raison d'être* var, at arbejdsdelingen blev fremskyndet af det mindske transportarbejde, som var forbundet med en koncentration af arbejdspladser – og at pladsen skulle udnyttes bedst muligt for at gøre det nemmere at forsvare byen.

Deraf fulgte også, at den førindustrielle by var både multifunktionel og integreret i den forstand, at boliger, arbejdspladser og offentlige funktioner var samlet og vævet ind i hinanden, ligesom den fysiske afstand mellem de sociale klasser var lille.

”Generalens boede på første sal, portnerens boede i kjælderen; der var stor afstand mellem de to familier, hele stueetagen og rangforordningen; men under samme tag boede de med udsigt til gaden og til gaarden” Således indledes H.C. Andersens eventyr ”Portnerens søn” fra 1866. Det var ikke den rumlige adskillelse men kun den sociale, der skilte forskellige sociale grupper. Derfor ender historien også med, at portnerens søn bliver gift med generalens datter.

3. Forstædernes omklamring af bykernen

Byernes fysisk-rumlige vækst er ofte blevet sammenlignet med en organismes vækst, f. eks. et løg eller en træstamme med årringe: Den vokser arealmæssigt i koncentriske cirkler – og tæthedsmæssigt gennem fortætning og ved at gå i højden.

Overordnet kan udviklingen af det rummelige begreb ”forstaden” (altså alt der ligger uden for den oprindelige stad) beskrives med tre hovedfaser:

I den første fase anlagdes de såkaldte brokvarterer. De centrale veje, der udgik fra byens fire porte, blev som de første bebygget (1860 – 75) og blev til brogader. Derefter fulgte en stadigt tættere bebyggelse af sidegaderne, haverne og baggårdene (1875 – 1900). Disse bebyggelser var ikke mindst muliggjort af sporvognenes udbredelse.

I den næste store fase fulgte bebyggelsen af de så-

kaldte yderdistrikter, som blev fremmet af de store arealmæssige indlemmelser. Gennem opkøb af et stort antal nabosogne blev Københavns Kommune i begyndelsen af 1900-tallet mere end tredoblet i størrelse. Langs byens udfaldskorridor opførtes etageejendomme med forretninger i stueetagen og langs de stadig flere sideveje bredte enfamiliehuse sig. Udviklingen blev understøttet af de nye transportmidler, især S-toget og bybusserne.

Den tredje fase var affødt af den voldsomme økonomiske vækst fra slutningen af 1950'erne. Storbyen bredte sig langt ud over sine hidtidige grænser. Bebyggelsesmæssigt skete udbygningen dels gennem de stadigt mere omfattende parcelhusområder og dels gennem de store planbebyggelser. Udviklingen afspejlede dels, at byggeprocessen var blevet industrialiseret, hvilket krævede modulprojektering og masseproduktion – og dels, at privatbilismen blev den dominerende transportform.

Den overordnede udvikling har således været rettet mod nybyggeriet. Indsatsen var styret af en slags ”oprykningsteori”, som forudsætter, at man ved at bygge nye og bedre boliger opnår, at den dårligste del af bygningsbestanden bliver forladt og saneret.

4. Storbyens segmentering

Med udbygningen af forstæderne – og en geografisk 30-dobling af storbyen – fik den sociale og geografiske mobilitet helt anderledes muligheder for at slå igennem. På den ene side blev der gradvist udkrystalliseret vækstområder og på den anden side tilbagegangsområder. De enkelte dele af byen fik i stigende grad hver deres særpræg. Jo større byen blev, desto større blev den sociale segregering i form af den geografiske afstand mellem de forskellige socialgrupper.

I første omgang satte forstædernes successive vækst og udbredelse sine tydelige spor i såvel de historiske bykerner som i de tidligste vækstlag. I de centrale bykvarterer skete der en koncentration af forretningsliv og administration, mens alle, der havde råd til at flytte ud, forlod de gamle bydele. Boligerne blev overtaget af de befolkningsgrupper, der vælger sidst på boligmarkedet og der satte en tiltagende forfaldsproces ind. Udviklingen bevægede sig fra centrum og udefter. Denne udvikling bredte sig efterfølgende til de omkringliggende brokvarterer.

Men da væksten begyndte at løje af i 1970'erne, vendte udviklingen. Kort fortalt kan man sige, at efterspørgslen blandt de mere købekraftige på ejendomsmarkedet – altså førstevælgerne – ændrede sig fra at være overvejende styret af kvantitative forhold (boligernes størrelse, friarealer og komfort m.m.) til at være styret af mere kvalitative forhold (central beliggenhed, alsidige omgivelser, historiske bygninger m.m.). Arkitekten Peter Duelund har karakteriseret bygninger og byområder som ”vidnesbyrd, der mere autentisk end historieskrivning fastholder det faktisk hændte”.

Dermed satte den såkaldte ”gentrificerings”-proces ind – og den forstærkedes af de mange og centralt beliggende arealer, som blev ledige i takt med ”afskeden med industriens byer”. Det drejer sig om de sidste årtiers konvertering af havneanlæg militæranlæg, baneanlæg, industriarealer m.m. til bolig- og serviceformål.

Uden for bykernen startede udviklingen i slutningen af 1960'erne med en strategi om, at de nedslidte bebyggelser i brokvartererne skulle nedrives og erstattes af nybyggeri. Dette blev stoppet i allerede i slutningen af 1970'erne, hvor denne form for byfornyelse efter pres fra befolkningen blev erstattet af en bevarende byfornyelse, der i starten krævede massiv offentlig støtte – men som med de gode konjunkturer fra omkring år 2000 i stigende grad er sket på markedsvilkår – godt hjulpet af, at en stor del af boligerne er konverteret til ejer- og andelsboliger.

Til gengæld flyttede mange af de sociale problemer, som skulle løses gennem fornyelsen af brokvartererne, ud i de store planbebyggelser. Fra oprindeligt at være velplanlagte boligområder, der repræsenterede et klart løft i boligstandarden for de tilflyttende husstande (der bestod af tidligere lejere i den nedslidte private udlejningsmasse samt en del af strømmen af tilflyttere fra landet) er mange af bebyggelserne i stigende grad blevet tynget af lavindkomstgrupper (det, som den daværende boligminister i begyndelsen af 1980'erne kaldte ”tyrkere og tabere”).

Derimod har de store parcelhusområder omkring byen vist sig at være forholdsvis robuste. Arkitektfaget har historisk haft en kritisk holdning til parcelhuset – både som arkitektur og som livsform. Dette har ikke mindst været tilfældet efter

at standardiserede og præfabrikerede typehuse for alvor slog igennem i 1960'erne. Derfor var det også en udbredt opfattelse i lavkonjunkturperioden i 1980'erne og 90'erne, at dele af parcelhusbestanden ville blive fremtidens slumområder. Selv om prisniveauet faldt og antallet af tvangsauktioner eksploderede, er dette dog ikke sket.

Parcelhuset er stadig den foretrukne boligform for flertallet af danskere – og der er i de seneste 10 år sket en omfattende modernisering og forbedring i denne del af boligbestanden.

5. Byplanlægningens rolle

Ud fra en politologisk synsvinkel kan man definere byplanlægning som ”den autoritative fordeling af arealer og deres anvendelse”.

Det overordnede princip for byudviklingen har historisk været at lade markeds kræfterne råde, eftersom både byggegrunde og eksisterende bygninger er omsættelige.

Den mekanisme, der bestemmer, hvor og hvorledes de forskellige socialgrupper aflejrer sig geografisk, består af grundpriserne, altså markedspriser for byggegrunde. Og markedspriser bestemmes primært af en lang række kvalitetsparametre for grundens beliggenhed og anvendelsesmuligheder – bl.a. afstand fra byens faciliteter, tilgængelighed, hvilke socialgrupper, der i forvejen præger kvarteret osv.

Ud fra grundprisernes store betydning kan man med en vis rimelighed definere den offentlige byplanlægning ved det omfang, i hvilket den formår at modificere og regulere det frie marked for såvel byggegrunde som bygningers udformning og anvendelse. Den offentlige byplanlægning er således et korrektiv til markeds kræfterne.

Historisk har vi haft perioder, hvor byplanlægningen på afgørende vis har styret og inddæmmet de frie markeds kræfter – og perioder, hvor den i højere grad har måttet tilpasse sig og legitimere markeds kræfternes frie udfoldelse.

Den offentlige planlægnings rolle som korrektiv til markeds kræfterne kan belyses med den ofte fremsatte påstand om, at byplanlæggere er venstreorienterede – et udsagn, som vittigt er blevet begrundet

med, at det ikke kan være anderledes, eftersom grundejere normalt er højreorienterede.

Byplanlægningens hidtidige rolle

Planlovgivningen står ikke alene. Den er tæt forbundet med byggelovgivning, trafiklovgivning, skatte- og fordelingspolitik m.m. – og planlægning er derfor ofte blevet betegnet som den proces, hvor de mange forskellige politikker tænkes sammen.

Ud fra den hidtidige planlægning kan man udskille fire centrale funktioner, som har været styrende for den offentlige fysiske planlægning.

For det første har bygge- og planlovgivningen skullet sikre, at nye bygherrer byggede forsvarligt, dvs. at de kommende brugere var sikret en række minimumsstandards hvad angår bygningssikkerhed, komfort, holdbarhed, sundhed m.m.

For det andet har planlægningen skullet afskære bygherrer fra at disponere på måder, der ville forringe forholdene for omkringliggende bygninger og deres brugere. Det drejer sig om minimumsstandards for æstetik, anvendelse, tilgængelighed, lysforhold osv. Et af hovedmidlerne hertil har været fysisk adskillelse mellem boliger og arbejdspladser (den såkaldte funktionelle separation).

For det tredje har det været en opgave at sikre, at bygninger og områder, der i kraft af samfundets almindelige standardforbedringer i i bygninger og deres omgivelser var sakket agterud, blev opgraderet. Det er sket gennem den såkaldte byfornyelse, der omfatter bygningsforbedringer, friarealforbedringer, trafiksaneringer osv.

Endelig er det for det fjerde planlægningens opgave at økonomisere med de offentlige udgifter og investeringer, som er forbundet med at en by fungerer, altså infrastruktur m.m.

Konceptet omkring etablering og udbygning af Ørestad er et markant pejlemærke i så henseende ved, at man har ladet indtægterne ved salg af centrale byggegrunde finansiere den første etape af den københavnske metro. Konceptet har dog ikke forhindret, at man i realiseringen af den nye bydel har gjort sig skyldig i en række af de samme fejl som i andre større udbygningsprojekter.

Byplanlægningens fremtidige opgaver

Ud fra ovenstående beskrivelse af byens udvikling kan man udskille følgende tre centrale opgaver for den aktuelle og fremtidige byplanlægning:

For det første er det blevet almindelig anerkendt, at den fysiske adskillelse mellem byens funktioner – ikke mindst boliger og arbejdspladser, men også mellem de forskellige indkomst- og aldersgrupper – bør opblødes.

Der er tale om et opgør med de monokulturelle områder, som skulle tilføres et stærkere centrum, en større mangfoldighed af byggeskik og bedre mulighed for at skabe beboeridentitet. Derfor vil begreber som kvarterløft, ”den gode by”, ”byer for mennesker”, byfornyelse m.m. fortsat have en central rolle i byplanlægningen.

For det andet har den øgede internationale konkurrence om at få andel i fremtidig vækst (stagnation er tilbagegang) – eller at undgå at blive hægtet af væksten – skabt øget interesse for, hvorledes byen kan udvikle kvalitetsparametre, som er attraktive for fremtidens investeringer i byudvikling – både når det drejer sig om boliger og om arbejdspladser.

For det tredje har de seneste års klima- og energidagsorden tilført en helt ny dimension til de hidtidige parametre for planlægningen af de fysiske omgivelser.

Spørgsmålet om, hvorledes planlægningen kan bidrage til den overordnede politiske målsætning om at gøre samfundet fossilfrit i løbet af de kommende 40 år, lægger op til at redefinere en række af de metoder og redskaber, som faget hidtil har benyttet sig af. Det drejer sig bl.a. om bebyggelsestæthed, bedre integration af byfunktioner, højere grad af selvforsyning med energi, byer og byområders evne til at være bæredygtige og genbrug af bygninger og byområder.

Klima- og energidagsordenen stiller planlæggere over for en opgave om at blive endnu dygtigere end hidtil til at tænke brugeradfærd og brugerpræferencer ind i planerne. Måske vil det endda vise sig, at dele af bygningsbestanden er håbløst forældet i forhold til fremtidens klima- og energikrav. Måske vil vi også opleve, at den ovennævnte oprykningsteori, hvor man i stor stil bygger nyt for at udfase den dårligste del af bygningsbestanden, får en renæssance.

Diskussion

Spørgsmål fra salen

Du siger, at vi op igennem 1960erne og 70erne fik bygget ca. 500.000 parcelhuse, der nu nærmer sig en alder af 50 år. Så det er nu, man må begynde at stille spørgsmål til deres fremtid.

Hvad mener du, der skal ske med disse halvgamle parcelhuse?

Jonas Møller

Lige siden disse parcelhuse blev opført, har de især fra arkitektfaglig side været betragtet som en parentes i historien, som byggeri uden nogen fremtid. De blev betragtet som byggeri på vej mod grundig forældelse, og det meste måtte nok på et tidspunkt rives ned. Men faktum er, at parcelhuset, hvad enten man kan lide det eller ej, er lige så populært i dag, som det altid har været. Og der kommer stadig flere til. Man kan undre sig, men må tage det som udtryk for en bolig- og livsform, der er kommet for at blive. Jeg har tidligere ligesom arkitekterne haft den tro, at parcelhuset var et historisk kiks. Det har jeg svært ved at tro i dag.

Selvfølger man kunne man forestille sig en form for genbrug af parcelhuset. Nogle kunne bygges om til forskellige fælles formål. Men at bo overskueligt i lave huse, selv og sammen med børn og unge mennesker at færdes rundt i en by af menneskelig skala, bruge sin have, det er svært at opnå i den høje, tætte by. Jeg kan altså se gode argumenter for parcelhusets fremtid, mens andre betragter det som en forældet, industriel boligform. Det har altid optaget arkitekterne, som har elsket at hade parcelhuset.

Sven Illeris

Lidt i forlængelse af samme spørgsmål: En af reaktionerne på 1960ernes parcelhusbebyggelse var, at arkitekter og andre promoverede tæt-lav, rækkehuse, gårdhuse mm., en boligform, der forener fordelene ved tæt byggeri med fordelene ved parcelhuset, først og fremmest at der hører have til hver bolig. Det blomstrede vældigt op netop i 70erne, men døde omtrent totalt hen i 80erne. Hvorfor? Og er der nogen mulighed for at genoplive tæt/lav?

Tæt-lav går først og fremmest i stå pga. krisen i 1980'erne, hvor al byggevirkksomhed falder drastisk. Og da byggeriet går i gang igen er det på bynære arealer, f. eks. i Ørestad og på havnen i København. Personligt så jeg gerne, at der blev bygget mere tæt-lav både i Ørestad og på havnen. Men jeg går ud fra, at det i høj grad er efterspørgselen, der i sidste ende bestemmer, hvad developers og entreprenører ønsker sig opført. Man kan ikke i flere år bygge boligtyper, der rammer helt ved siden af folks boligønsker. Hvis der virkelig er ønske om tæt-lav, så dukker det sikkert op igen, om end måske ikke på de mest centrale arealer, så ude i forstæderne. Der er forsat konkurrence om at tiltrække beboere, skatteydere og arbejdspladser. Måske er der behov for en egentlig undersøgelse, der bedre end jeg kan besvare dit spørgsmål, hvorfor gik tæt-lav bevægelsen i stå? Og kan den genoplives?

Spørgsmål

Jeg har måske en anden, supplerende forklaring. Albertslund er eksemplet på en kommune, hvor man byggede tæt-lav. Det turde andre kommuner ikke, fordi tæt-lav appellerer til socialt sammenhold og kritik af det etablerede samfund. Se på Køge Bugt, hvor man for det meste fravalgte tæt-lav. Det var af politiske årsager, er min forklaring.

Hans Kristensen

Dette som opfølgning på Jonas' svar om parcelhusene. I Center for bolig og velfærd foretog vi i 2008 en undersøgelse af folks boligønsker. Det viste sig, at ca. 70 % af alle danskere ønskede sig parcelhuset eller noget tilsvarende. Dertil svarede vores bestyrelse, at folk i 2008 endnu ikke havde oplevet hverken boligkrise eller faldende priser på ejerboligen. Vi gentog derfor med en ny undersøgelse i 2009 med samme spørgsmål til de samme mennesker. Har I ændret holdning? Ja, var svaret, antallet af ønsker til parcelhuset var steget. Blot til støtte for Jonas, selvom jeg godt ved, at dette ikke er sød musik i en forsamling med så mange arkitekter.

Først en hurtig kommentar til diskussionen om parcelhuset. Det er jo ikke kun de brugsmæssige kvaliteter, der er efterspurgt. Det er også en opsparringsform, som støttes af det offentlige. Hvad sker der, hvis støtten bortfalder, og prisen på ejerboligen fortsat er for nedadgående?

Men tilbage til det overordnede emne. Du har et problem. Du skal inden en måned op til COP15 mødet i København kortlægge, hvad der er vores gave til verdens klima. Der vil jeg pege på vores genbrug af brokvartererne, hvor man i 1980'erne opgav totalsanering, som i grunden var en markedsstrategi. Ideen var at rive alt det gamle ned for så at bygge nyt til bedre skatteydere. I stedet for har man valgt en mere bæredygtig saneringsstrategi, både bæredygtig mht. genanvendelse af materialer, bevaring af historiske spor, fremme af cykelbyen osv.

Spørgsmål

Endnu et bud kunne være udnyttelsen af fjernvarmenettet. Er fjernvarmenettet ikke et af verdens bedste?

Jonas Møller

Vi er det land i verden, hvor flest husstande målt i procent, nemlig 60 % har fjernvarme. Vi var de først, der forstod at udnytte spildvarmen fra elværkerne. Men det er jo varmeproduktion baseret på kul. Og det skal vi som bekendt holde op med. Hvor er så fidusen?



Figur 1. Avedørelejren i dag

Avedørelejren - fra kaserne til kvarter

Poul Sverrild, museumschef mag.art.

Avedørelejren er Hvidovre Kommunes nyeste kvarter, som er taget i civil brug siden slutningen af 1990-erne. Her bor i 2009 ca. 350 familier med børn, hunde og biler, en filmby med 25 større og mindre firmaer og 6 institutioner fra museer og filmskole til ældrepleje og vandrerhjem.

Kvarteret tager årligt imod mellem 10.000 og 15.000 gæster, som besøger kulturinstitutioner, kunstneratelier og virksomheder – et tal, som over en treårsperiode ventes at vokse yderligere til 25.000.

Kaserneanlægget har været Hvidovres største fysiske planlægningsudfordring og udviklingsmulighed i flere årtier.

Ikke på grund af opgavens arealudstrækning eller kompleksitet i form af implementering af ny byggeteknologi eller nye funktioner, men fordi det er første gang, Hvidovre Kommune i planmæssig

sammenhæng har stået overfor at funktionsforandre en eksisterende bebygget struktur med en høj bevaringsværdi.

Gennem de seneste 100 år har alle nye arealkrævende projekter i Hvidovre kunnet gennemføres ved konvertering af landbrugs- eller gartneriområder til bymæssige formål.

Så det har fordret grundlæggende nyorientering at planlægge de fremtidige funktioner og deres fysiske rammer i Avedørelejren indenfor en senmoderne forståelsesramme af bygningsbevaring og kulturel bæredygtighed.

Et andet historisk vilkår for Hvidovre Kommune er, at alle større arealkrævende projekter siden Den anden Verdenskrig har været indholdsmæssigt defineret udefra. Statslige og amtslige planrammer og ikke mindst københavnske jordopkøb har sat meget snævre rammer for kommunens handlefrihed.

Planlægningen af Avedørelejren har været en fornyende mulighed for Hvidovre Kommune, og udfoldet i grundlæggende enighed med amt og stat, blev det muligt at skabe en bydel, som bryder med den funktionsdeling mellem bolig, arbejde og

fritid, der er Hvidovres stærkeste arv fra industrialismen.

Her har den kommunale planlægning også kunnet prøve et første greb på den funktionsintegrerende byfornyelse, som kommer til at sætte dagsordenen i en årrække fremover i forstæderne.

At Avedørelejren så er præget af en æstetik og byggestil, som ikke er repræsenteret andre steder i kommunen, har ikke gjort opgaven mindre udfordrende.

Afsættet

Det militære kaserneanlæg ligger i den vestligste del af Hvidovre Kommune i direkte tilknytning til Københavns nyere befæstning, Vestvolden.

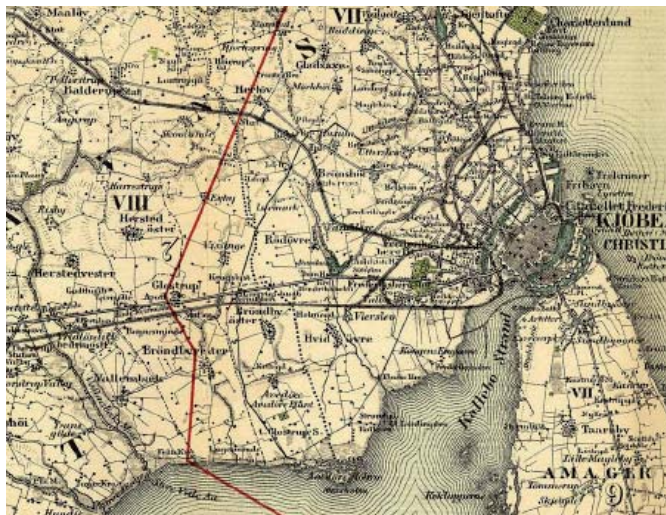
På kanten af byen og Fingerplanens grønne kile, mellem gartneri, fritidslandskab og industrialismens seneste store planer ligger Avedørelejren med sine anderledes fortællinger om nationsbygning og krig og om arkitektur og tradition.

Det helstøbte militære anlæg rummer bygninger fra tre byggeperioder: 1911-13, 1933-46 og 1950-63.

Arkitekt Helge B. Møllers oprindelige lille artillerilejr i rød tegl med fine detaljeringer blev opført til fire kanonbatterier. Den er intakt med afsæt i en stram plan, hvor symmetriaksen går nord-syd, men hvor de bærende øst-vestgående akser opleves på gadeplan.

Anlægget blev udbygget med yderligere rødstens

Figur. 2. København før Vestvolden



Figur 3. Musik på kasernen

Figur 4. Middag på kasernen



kvarterbygninger i de følgende byggeperioder, og mod nord opførtes i sidste byggeperiode en række værkstedsbygninger i beton og gul tegl.

I 1992 pegede en forsvarsreform på nedlæggelse af Avedørelejren. Det havde været i støbeskeen allerede i 1960-erne, men nu var det alvor.

Muligheden for at transformere og ibrugtage et stort stationsnært byområde blev startskuddet til et udviklingsarbejde hvor alle planlægningsniveauerne fra stat til kommune trak på samme hammel og langt hen ad vejen havde samme mål.

Planlæggerne

Københavns Amt var sidst i 1993 initiativtager til sammen med Hvidovre Kommune at etablere en initiativgruppe, som skulle udarbejde ideoplæg til lejrens fremtidige anvendelse og, hvordan processen skulle tilrettelægges.

Parallelt hermed kortlagde Hvidovre Kommune

lejrens bygningsværdier i 1994. Den minutiøse kortlægning var udtryk for, at kommunen var bevidst om Avedørelejrens særlige karakter og de kvaliteter, som Hvidovre i øvrigt er ret fattig på og derfor ikke har haft tradition for at vægte.

Kortlægningen pegede på at fastholde hele den oprindelige bygningsmasse som bevaringsværdig, medens de nyere dele opfattedes som mindre betydende. Vægtningen af de historiske kvaliteter overfor de nytteorienterede var helt ny i den modernistiske forstadskommune.

Tilsvarende udarbejdede staten en redegørelse for den fremtidige bebyggelse og funktion, som blev rammesættende for det senere regionplantillæg, der på sin side muliggjorde udviklingen af Avedørelejren.

Initiativgruppens ideoplæg blev sammen med kortlægningen grundlag for det planarbejde, der i januar år 2000 kulminerede med vedtagelsen af en bevarende lokalplan og de efterfølgende manualer for design og grønne arealer.

Processen gennem 1990-erne var båret af, at Københavns Amt og Hvidovre Kommune begge oplevede, at Avedørelejren rummede særlige kvaliteter og udviklingsmuligheder.

Tiden var inde til at bryde med det funktionsopdelte bylandskab, og der var også en fælles forståelse for, at Avedørelejren kunne udvikles til at være med til at give et socialt og kulturelt løft til Fingerplanens Køge Bugt-finger.

Den samtidige nye opmærksomhed på bevaring og iscenesættelse af Københavns Befæstning spillede positivt sammen med ideudviklingen for Avedørelejren. Forholdet til Befæstningen og Fingerplanens grønne kile tilførte arbejdet en større planmæssig og rumlig dimension.

Ideerne om fremtidige funktioner i lejren pegede på at give rum for såvel produktion, boliger som kulturelle institutioner, og det er bemærkelsesværdigt, at ikke mindst museer blev bragt frem som kulturelle markører i en region, hvor historien ikke før havde været medspiller.

Hertil kom forslag om borgerdrevne aktiviteter, og som en særlig dagsorden var planer om en byøkologisk dimension fremherskende. Drømmen

om et byøkologisk center havde et aktuelt politisk afsæt på nationalt niveau, og den forsvandt igen i overensstemmelse med en skiftende landspolitisk dagsorden.

Bærende analyse og plan

Planlægningsarbejdet foregik indenfor en mental ramme udstukket af udviklings- og plandokumenter fra ”Brundtlandtrappen” til ”Hovedstaden – hvad vil vi med den?”

Dermed var det oplagt at ønske Avedørelejren udviklet som funktionsintegreret byområde. For netop Hvidovre kom dette element i planlægningen til at markere begyndelsen til en helt ny udviklingsfase.

Kommunen er historisk formet i den funktionsopdelte bys billede, og også kommunens placering i det københavnske bylandskab er udtryk for industrialismens segregerende socialgeografi.

Arbejdet med Avedørelejren kom i det lys til at markere et vendepunkt, og projektet fik overtoner i retning af en satsning på fremtidens markører, historiefortælling og oplevelsesøkonomi.

Hvidovre Kommune fik i 1999 Stig L. Anderssons tegnestue til at udføre de analyser, som skulle ligge til grund for den fysiske udformning af udviklingsplanen.

Analysen tog afsæt i den historiske strukturs kvaliteter: Bygninger, akser, rumdannelser og beplantning. Den nyere gule del af lejren fik i analysen tildelt en stærkere værdi som del af den militære helhed, end de første analyser havde givet den, og den senere udvikling har dokumenteret rigtigheden af dette.

Lejrens campus-præg, hvor bygnings- og haveelementer opleves flydende på en grøn bund med frie muligheder for sigtelinier blev udpeget som central del af grundlaget for den fremtidige udvikling.

For at fastholde det åbne præg blev de matrikulære udstykninger gennemført som sokkeludstykning, og mulighederne for at indrette private uderum blev søgt begrænset.

I tråd med denne tænkning blev ejerskabet til de

grønne områder overdraget til Grundejerforeningen Avedørelejren, da kvarteret var tilstrækkelig udviklet, og det har sikret et markant fælles beboerengagement i kvarterets videre udvikling.

Bevaringselementet indgik som en bærende værdi i manualerne for Avedørelejren, og bevaringstænkningen bringes dermed ikke blot i spil overfor bygningsmassen, men også overfor udformningen af pladser, rum og gader.

Tilsvarende opleves Avedørelejrens beplantning som en helt særlig historisk kvalitet i Hvidovre, hvor træer med denne alder kun findes i militær sammenhæng. Derfor var det oplagt, at alle træer med en vis stammediameter som udgangspunkt er udpeget som bevaringsværdige.

Gader, pladser og navne

Avedørelejrens oprindelige gadenet er fastholdt som grundlæggende grid, og de nye vejanlæg er udlagt med afsæt i den oprindelige symmetri, som præger lejrens centrale del.

Det har været nødvendigt at bløde militæranlæggets énstrengede adgangsstruktur op, så den mere differentierede civile færdsel kan kobles på det omgivende trafiknet, men udtryksmæssigt er den oprindelige Hovedport fastholdt som kvarterets ”officielle” adgangsvej.

Gadernes fysiske udformning følger ikke kommunens sædvanlige standarder for vejanlæg. Her er inspirationen hentet i den oprindelige militære udformning, f.eks. med kantbelægninger i brostensskifte.

Figur 5. Alarmpladsen



Den grundlæggende kvalitet i arkitektur og plan i lejrens gamle del er understreget i særlige belægninger med chaussesten, og Alarmpladsens belægning i stenmel sigter mod at åbne den for beboernes aktiviteter.

Gadeskilte- og standere adskiller sig også bevidst fra Hvidovres standard, som er rød tekst på hvid bund og galvaniserede standere.

Det nye kvarters identitet er søgt understreget gennem navngivningen af de offentlige færdsels- og opholdsrum ligesom andelsboligforeningerne i både de gamle og de nyopførte bygninger har fået navne med relation til stedets historie – og det giver næsten sig selv, at det er historien om de oprindelige militære funktioner der skal fastholdes.

Gadenavnene er også anvendt til at understrege den oprindelige symmetri omkring nord/syd akse fra Hovedporten gennem Alarmpladsen og Fægtesalen. I forhold til denne akse er de to gadesæt med orienteringsordene Østre og Vestre placeret.

Vejnavnet ”Filmbyen” er kvarterets eneste vejnavn, der har fået lov til at bryde med navngivningsprincipperne - helt i overensstemmelse med filmindustriens selvopfattelse.

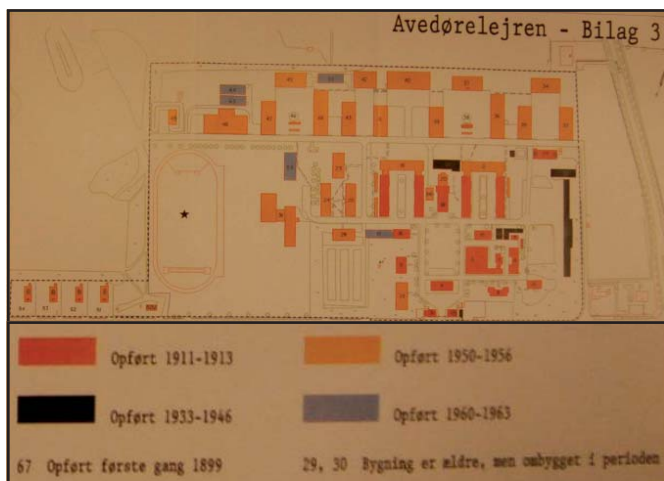
Bygningerne

De oprindelige bygninger og bebyggelsesplanen har vist sig robuste og gode nok til at kunne spille med i den nye virkelighed.

Alle Avedørelejrens bevarede bygninger er taget i brug til civile formål. Det har været muligt at indrette dem hensigtsmæssigt til en lang række formål, som i overensstemmelse med planlægningen sikrer bydelen liv i store dele af døgnet og det meste af ugen.

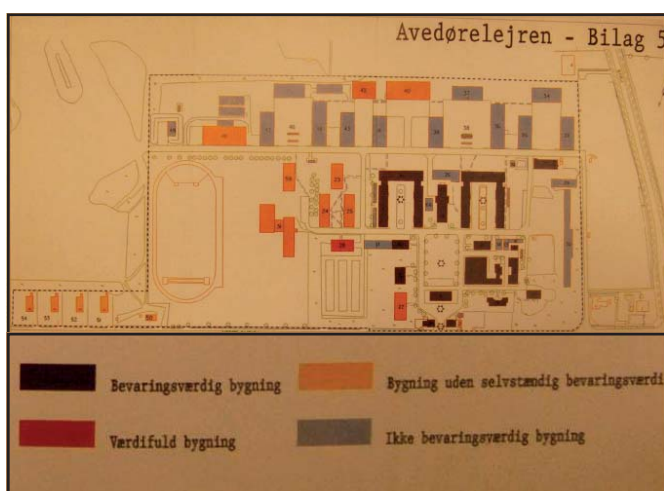
De nye anvendelser af bygningerne har demonstreret, at de militære rammer forbilledligt kan fungere som ramme om et funktionsintegreret kvarters liv. Tilsvarende ses det, at de enkelte bygninger under respekt for bevaringskvaliteterne, opfylder de behov, som den aktuelle brug rummer.

Spændvidden rækker fra atelier, museum og restaurant over it-designvirksomhed, filmindustri og administration til boliger og vandrerhjem.



Figur 6. Bygningernes alder

Figur 7. Bevaringsværdi



Det nybyggeri, som planlægningen gav mulighed for, er sket som boligbyggeri, idet der også er blevet nyopført en daginstitution. Boligerne er overvejende opført som andelsboliger for at udgøre et supplement til de almene boliger, som præger regionen.

De røde teglstensbygninger er formgivet med afsæt i den eksisterende bebyggelse og søgt placeret i lejrens grønne underlag i overensstemmelse med det fremherskende campus-udtryk.

Med stokbebyggelser og enkelte u-formede bebyggelser kommunikerer nybyggeriet med den oprindelige bebyggelsesstruktur og bygningsmasse. Lokaliseringen af nybyggeriet er således også med til at understrege de ældste bygningers funktion af bymidte.

Den nære fremtid

Avedørelejrens kobling til det omgivende slettelandskab er endnu ikke fuldt realiseret, men i øvrigt er planerne realiseret efter hensigten i den udstrækning, det ligger indenfor planlægnings muligheder at styre udviklingen.

I forholdet mellem plan og virkelighed er det centralt, at kvarteret et tiår efter sin nye ibrugtagning må stå overfor at få justeret planrammerne. Erfaringerne med den gældende lokalplan er, at den har fungeret efter hensigten i forhold til de dengang forventede udfordringer, men den fremtidige udvikling skal have rammer, som også rummer de erfaringer, beboere, virksomheder og planlæggere har gjort under realiseringsprocessen.

Den nødvendige justering handler ikke mindst om nu at tage afsæt i det liv, kvarteret selv har genereret i det forløbne tiår. Boligernes nærarealer og rumdannelserne kræver nyvurdering, så balancen mellem bevaring, erhvervsliv, offentlige funktioner og levet liv kan sikres.



Figur 8. Fra kaserne til boliger

Avedørelejreren og filmindustrien

Filmbyen i Avedørelejrens gule del, som rummer en væsentlig del af dansk filmproduktion, er Avedørelejrens stærkest profilerede del. Filmbyen var ikke et resultat af planlægningsarbejdet, men lå i fin forlængelse af de visioner, som var under udvikling, da kræfter bag Zentropa købte den ikke bevaringsværdige del af lejren i 1997.

Filmbyen blev en afgørende faktor i den tiltrækning af kreative arbejdspladser, som planlægningen havde som et af sine mål at skabe rammer for. Op-

levelsøkonomisk virksomhed i lejrens værkstedsbygninger har sikret at de oprindelig bortdømte bygninger stadig kan opleves som del af lejren.

Filmindustriens aftryk på stedet er i sig selv i færd med at ændre bygningernes bevaringsværdi, og sammen med tidens ændrede opfattelse af produktionsbygningers kulturarvsværdi må det forventes, at denne del af Avedørelejren vil få ændret bevaringsværdi.

Avedørelejren ligger nu som en funktionsintegreret pause i industriens store bylandskab vest for København og er et eksempel for de funktionsforandringer, der bliver mulige i takt med afindustrialiseringen af regionens erhvervsområder.

Et godt eksempel er her Priorparken i Brøndby, hvor NKT's store funktionsdefinerede produktionsanlæg er under omdannelse i en proces, hvor bevaring af mulighederne for at afkode industrihistorien i en moderniseret funktionsblandet struktur også bliver fastholdt gennem en planlægning, hvor bevaring og udvikling går hånd i hånd.

Diskussion

Spørgsmål fra salen

Hvis I igen skulle lave en indledende registrering, hvordan ville i så lave den i dag? På samme måde eller anderledes?

Poul Sverrild

Den, vi lavede, handlede om klassisk byhistorie. I dag ville vi fokusere på funktionshistorie. Vi ville bestræbe os på, at man efter planen faktisk kunne få et indtryk af det liv, der har været levet på kaserne.

Nogle af de lavt vurderede bygninger kunne sagtens være bibeholdt. Der var f. eks. et spøjst, arkitektonisk utilfredsstillende soldaterhjem fra ca. 1950 i træ, som sagtens kunne være istandsat og bevaret, i hvert fald i en overgangsfase. Det er muligt, at det ikke skulle bevares for altid, men så for en generation, eller hvor længe det nu kunne holde. Der var også en del lette funktionsbygninger, som man var alt for hurtige til at fjerne. Det var typisk bygninger til produktion, men uden isolering, hvor soldater i fuld mundering kunne arbejde også om

vinteren, men ikke civilister. Når man så tænker i kommunal forvaltning, så er der standarder for hvad som helst. Der bliver hverken plads til indvandrerbutikker eller kontorhoteller for unge, fattige firmaer.

Det er et af de problemer, som vi endnu ikke har fundet en løsning på. Hvordan planlægge uden alle den offentlige planlægnings ulemper? Alt bliver så firkantet.

Ib Asger Olsen

Hvordan er beboerne organiseret? Er det i beboerforeninger? Og hvilke krav til bebyggelsen stiller de som beboere?

Poul Sverrild

Beboerne er organiseret i andelsboligforeninger. Desuden er der oprettet en fælles grundejerforening, som står for driften af de grønne områder. Kommunens andel er kun dens egne bygninger og infrastrukturanlæg.

Nogle beboere drømmer om udparcellering af boligerne til individuelt eje. Vores svar er, at Hvidovre kommune i forvejen rummer ca. 10.000 parcelhuse. Det må være her, at man tilfredsstiller den slags drømme. Avedørelejren er tænkt som noget andet. Vi havde ikke selv på forhånd forestillet os, at her i virkeligheden er skabt et afsindigt attraktivt boligområde for yngre familier fra hele hovedstadsområdet. Trafikken er begrænset. Det er tæt på byen. Og der er kæmpemæssige grønne områder i baghaven.

Men der er kun opført en børneinstitution, idet man forventede, at det var sådan nogle som mig, der ville flytte ind. I en af andelsboligforeningerne med 49 boliger er der alene født 17 børn det første år. Det afslører på det punkt en uprofessionel planlægning fra vor side.

Problemet er klassisk. Vi har kommunens boliganalyser og befolkningssammensætning i baghovedet. I stedet for skulle vi have tænkt, de her folk, de flytter f. eks. ind fra Jylland. Om de flytter til et område, der hedder Hvidovre, Rødovre, Brøndbyerne eller Glostrup er dem bedøvende ligegyldigt. De oplever en dejlig bebyggelse i Avedøre. Og der flytter de ind.

Tilbage til de 70 %, der drømmer om parcelhus. De "flytter skelpæle" om natten, dvs. okkuperer mere og mere af de fælles arealer til udvidelse af

den private terrasse. Det skal der tages højde for i en kommende lokalplan. Resultatet er nok, at de får mere privat terrasse. Og at vi bløder lidt op på vores drøm om sluttet randbebyggelse ud mod veje og stier.

Kom ud og se på byen. Der er ganske smukt bortset fra alle de plastikting, folk stiller op uden for deres stuer. Havde det været typiske ejerboliger, havde ejerne selv tømret de nødvendige udhuse sammen efter behov.

Spørgsmål

Du spørger, hvordan man kan planlægge for det uforudsigelige. Vi prøver at lægge alle mulige ambitioner ind i fænomenet lokalplan. Men en lokalplan er jo ikke tænkt som ret meget andet end til regulering af fast ejendom. Som planlæggere skal vi antagelig til at tænke i helt andre instrumenter.

Poul Sverrild

Det er de meget firkantede bestemmelser f. eks. i lokalplanen, der hurtigt opleves som hæmmende. Vi arbejder med tre plandokumenter: Lokalplanen som nævnt, den grønne plan og en designmanual. Men selvom det bliver oplyst på alle de møder, vi holder med beboerne, så forbliver indholdet stort set ubekendt. Hver gang vi saver en gren af et træ, bliver vi ringet op. Også selvom det er et led i den normale drift som beskrevet i den grønne plan. Det er et andet problem: At vi bruger planinstrumenter, som kun vanskeligt kan kommunikeres til de beboere, som skal leve i vores planlagte by. Jeg er enig. Der skal nye instrumenter til.

Niels Thougard

Så vidt jeg husker, så var Hvidovre kommune kulturarvskommune for nogle år siden. Så er mit spørgsmål: Har den omstændighed haft nogen indflydelse på beboernes forståelse for bevaringsinteresserne og det arbejde, I har stået for?

Poul Sverrild

Det tror jeg ikke, alene pga. timingen. De fleste beboere var flyttet ind inden Hvidovre i 2006 fik status af kulturarvskommune. Dertil kommer, at vi

i projektet om kommunens kulturarv fokuserede på de bebyggelser, som andre ikke fandt havde oplagte bevaringsværdier. Man kan sige, at vi skabte ny kulturarv, velfærdssamfundets kulturarv.

Avedøre kaserne falder som bebyggelse uden for Hvidovres fysik i øvrigt. Derfor har vi som institution (lokalhistorisk museum, red.) et problem ved at bo netop her. Vi burde hellere finde en adresse i en af velfærdssamfundets bebyggelser.

Jeg tror dog omvendt, at kommunens planlæggere gennem arbejdet med en type byggeri som i Avedørelejren er blevet mere opmærksomme på bevaringstænkningen i bred forstand.

De blev tændt på kulturarvsprojektet. De skulle med på vognen.

Vi kan tale om en mental proces, der begynder med arbejdet i Avedøre lejren. Siden følger forståelsen for, at der også i en klassisk forstadskommune med en typisk forstadsbefolkning også findes kulturarv, som er værd at tage hånd om.

Gregers Algreen-Ussing

Kulturarvsstyrelsen har netop fremlagt forslag til ny lovgivning, der ligger til høring i øjeblikket. De forestiller sig en total gennemgang og efterfølgende handlingsplaner for alle landets fredede ejendomme. Det er bekymrende, at man således lægger handlingsplaner, som det bliver svært at ændre, når der med et hug er brugt så mange penge på den samlede registrering. Det er i modsætning til den model, hvor man går langsomt frem fra sag til sag, og hvor man, som du gør dig til talsmand for, kan følge med i og reagere på de stadige ændringer, der sker i vores opfattelse af, hvad der bevaringsværdigt.

Poul Sverrild

Som bevaringsmand frygter jeg naturligvis først og fremmest, at der bliver for stort fokus på affredning. Lad mig dernæst gøre opmærksom på, at det jo ikke er i Avedøre lejren og tilsvarende bebyggelser men i velfærdssamfundets boliger, at vi står over for en kæmpe stor boligmasse, der forudsætter at vi samtænker udvikling og bevaring.

Vi står over for en klimaudfordring, hvor vi i forhold til en bygningsmasse med ca. 1 million boliger skal foretage os et eller andet, vi ved ikke hvad. Grundlæggende ved vi heller intet om, hvad vi lige nu finder bevaringsværdigt, eller hvad vi om

10 år finder bevaringsværdigt. Det er den opgave, vi står over for.

Vi er presset af bygningsteknologien. Vi er konfronteret med store forsøgsbyggerier fra 1950'erne og 60'erne. De var beregnet til at holde de 50 år, som nu i princippet er gået. De står der endnu rundt omkring med svære tekniske problemer. Hvordan bevarer vi autenciteten i sådanne bebyggelser, hvis vi ikke kan genskabe de elementer, de er opført af? Måske skal de pakkes ind i en ny fremtidssikret, forsvarlig klimaskærm. Vi er pisket til at tænke bevaring og udvikling sammen, hvis der skal bevares noget fra velfærdssamfundets tid og fra det industrialiserede boligbyggeris epoke.

Sådan behøver vi ikke tænke om Avedørelejren.

Den står der endnu om 100 år.



Figur1. Flyvestation Værløse med angivelse af de to etaper for omdannelse

Omdannelse og genbrug af Flyvestation Værløse

Asbjørn Gade-Nielsen

Arkitekt maa, byplankonsulent i Furesø Kommune

Foto, kort og tegninger © Furesø Kommune og Hasløv & Kjærsgaard.

Den kommunale planlægning af den nu tidligere Flyvestation Værløse er forløbet i to etaper betinget af forsvarsforligene af hhv. maj 1999 og juni 2004.

Historisk baggrund

I hærloven af 1909 blev det bestemt, at de infanteriafdelinger, der var garnisonerede i København skulle flyttes til nyanlagte øvelseslejre udenfor byen. Man besluttede at anlægge lejre ved Avedøre, Høvelte, Sandholm samt en dobbeltlejr ved Værløse.

Opførelsen af "Kaserneetablisementet på Laanshøj" blev indledt i 1910, og i efteråret 1913 var lejren færdigbygget med sine smukke og imponerende bygninger i en stil som var karakteristisk for tiden. Senere blev der plantet træer og buske både i og udenfor lejrområdet. En væsentlig del af denne beplantning er bevaret og indgår som et afgørende element i det historiske miljø som lejren udgør.

Lejren fungerede som øvelses- og uddannelsesområde. Først i 1933 blev det besluttet at anlægge en flyveplads på arealerne syd for lejren og at indkvartere hærens flyvetropper i lejren, der dermed blev til det man i mange år har kendt som "Flyvestation Værløse".

9. april 1940 blev lejren besat af den tyske besættelsesmagt. Under krigen blev flyvepladsen udvidet betydeligt, idet tyskerne opkøbte de omkringliggende gårde. Landsbyen Bringe blev i en forbindelse nedlagt.

I 1950'erne, 60'erne og 70'erne udvides flyvestationen løbende og landingsbanen forlænges til 3.000 meter. Flyvestation Værløse indgik under den

kolde krig som NATO-base, der angiveligt kunne modtage de helt store fly som f.eks. et fuldt armeret B52 bombefly.

I offentligheden er Flyvestation Værløse bl.a. kendt for modtagelsen af paver, statsoverhoveder og den kongelige familie.

Flyvestation Værløse var også Værløse Kommunes største arbejdsplads med omkring 2.500 ansatte.

Den nordlige (lille) del af Flyvestation Værløse

Første forsvarsforlig

I maj 1999 indgik en række partier i Folketingen en ”Aftale om forsvarrets ordning 2000-2004”. Aftalen betød bl.a. at Flyvestation Værløse skulle nedlægges som operativ flyvestation og de fleste aktiviteter flyttes til Jylland. Konkret betød det, at Nordlejren og en række perifere arealer skulle frasælges.

Der var i Værløse Kommune enighed om at Nordlejren repræsenterede et stykke kulturhistorie og havde et miljø, der burde bevares. Lejrens bygningsmæssige tilstand var ikke god, der skulle investeres mange penge i en genopretning/istandsættelse (lejren var bygget som sommerlejr). Man fandt frem til, at den bedste måde at sikre dette ville være at omdanne Nordlejren til et boligområde, hvor man gennem en bevarende lokalplan kunne sikre de bevaringsværdige bygninger og miljøer.

Lejren havde en bebyggelsesstruktur der gjorde den egnet til boligformål. Den havde en smuk beliggenhed og en flot gammel beplantning, der gjorde den yderligere attraktiv. Eneste minus var den perifere placering ca. 4 km fra Værløse S-togstation. Efterspørgslen efter boliger i Københavnsområdet var stor på det tidspunkt og alternativerne til boligerne i Nordlejren lå typisk i en tilsvarende afstand fra S-banen.

Figur 2. Postkort fra 1913



Figur 3. Foto af Nordlejren

Værløse Kommune iværksatte derfor en planlægningsproces med henblik på at omdanne Nordlejren til nyt boligområde, begyndende med et oplæg til HUR om et tillæg til regionplan med henblik på at overføre Nordlejren til byområde, hvilket var forudsætningen for at overføre arealet til byzone.

Bygningsregistrant og arkitektkonkurrence

Kommunen udarbejdede sammen med Værløse Museum en bygningsregistrant for samtlige bygninger i det område forsvarret påtænkte at frasælge. Registranten indeholder bl.a. en arkitektonisk, kulturhistorisk og miljømæssig vurdering af de enkelte bygninger.

Kommunen gennemførte derefter i samarbejde med forsvarret en arkitektkonkurrence (parallel-opdrag) med henblik på at fastlægge rammerne for Nordlejrens bevaring og for et supplerende nybyggeri. Hensigten var at skabe et boligområde af en størrelse, der vil kunne opnå et selvstændigt liv og et vist niveau af service (busforbindelser, børneinstitution mv.). Den samlede rummelighed blev fastsat til 43.000 etagemeter svarende til ca. 350 boliger. Juul & Frost blev udpeget som vindere.

Bygningsgenbrug

De fleste af Nordlejrens snart 100 år gamle bygninger havde i forsvarrets tid gennemgået en del ombygninger, men selve miljøet i den oprindelige lejr var velbevaret med respekt for den oprindelige bebyggelsesplan og en velbevaret gammel træbeplantning. Nordlejren udgjorde således et værdifuldt historisk miljø som kommunen som nævnt ville bevare.

Den gamle Nordlejr bestod på det tidspunkt af ca. 15 bygninger som havde bevaret deres oprindelige arkitektoniske fremtræden og godt 20 bygninger som i 50'erne er ombygget så gennemgribende, at de helt havde ændret deres oprindelige udtryk.

Udformningen af lejrens plan og bygninger er præget af ældre kaserner med en gennemtænkt stramhed. Lejren var disponeret symmetrisk med et midterparti der indeholdt servicefunktioner som f.eks. administration, messebygning og gymnastikhus. Øst og vest for dette midterområde er opført mandskabsbygninger og kompagnihuse.

De lave mandskabsbygninger har trods deres symmetriske udformning haft en mere landlig atmosfære. Lejrens bygninger er udformet i en stil som er karakteristisk for tiden, præget af en stram symmetrisk udformning med mange dekorative elementer.

Bygningerne var opført som grundmurede pudsede huse i én etage bortset fra administrationsbygningen i to etager. Vinduerne var opsprossede i smårunder. Bygningerne har overvejende haft symmetrisk 30° saddeltage, helvalmet og beklædt med naturskifer. Administrationsbygningen og enkelte andre huse har haft og har stadig tagdækning af tegl. Tagformerne var oprindeligt ret sammensatte med mange kviste og hævdede tagkonstruktioner over indgangs- og midterpartier, ventilationstårne og ”knækkede” tagflader.



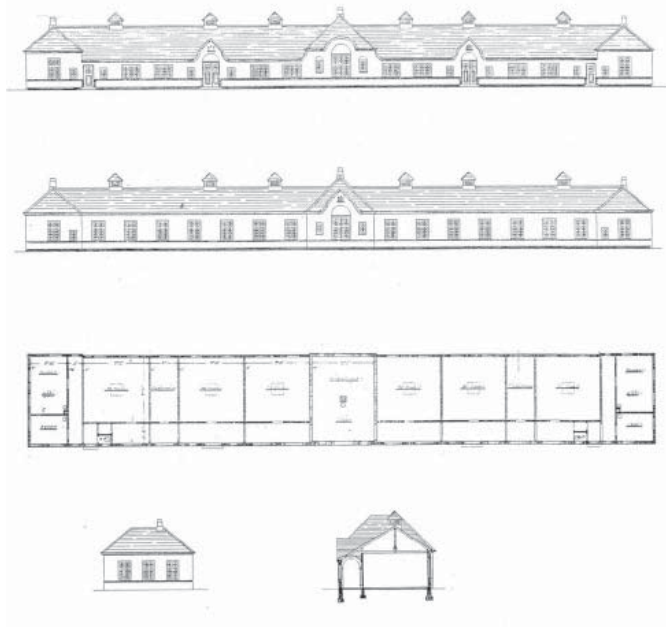
Figur 4. Den centralt placerede og velbevarede administrationsbygning

De oprindelige mandskabsbygninger var i 1950'erne blevet sammenbygget to og to med en bygning der rummer opholdsrum og toiletfaciliteter. Tagkonstruktionen var blevet stærkt forenklet og havde fået en synlig asymmetrisk tagform, idet gavlkonstruktionerne var ombygget.

Til trods for at mange af de gamle bygninger var så ombyggede, at de ikke havde en selvstændig bevaringsværdi, fastholdt Byplanudvalget i Værløse Kommune, at langt den største del af den oprindelige lejr skulle bevares med respekt for den oprindelige bebyggelsesplan og den velbevarede gamle træbeplantning. Dette blev i 2005 fastlagt i en rammelokalplan for hele Nordlejren (Lokalplan nr.

Figur 5. Juul & Frosts plan for et nyt boligområde på Laanshøj (Nordlejren)





Figur 6. Belægningsbygningernes oprindelige udformning

72). Lokalplanen blev baseret på arkitektkonkurrencens vinderprojekt fra Juul og Frost.

Forsvarets salg af Nordlejren

Forsvaret solgte efter et offentligt udbud hele Nordlejren og nogle naturarealer ved Søndersø og Jonstrup til Kuben Byg A/S for en pris på omkring 180 mio.kr.

Kuben udarbejdede på baggrund af rammelokalplanen et forslag til udnyttelse af det gamle lejrområde til boligformål.

Isolerings- og bevaringsproblematikken

Selv om bygherren på grund af bygningernes ringe stand var betænkelig ved at skulle bevare bl.a. de gamle belægningsbygninger, havde man dog forståelse for Værløse Kommunes synspunkter. Man allierede sig med forskellige eksperter i bygningsbevaring og byggeteknik og konkluderede, at nedrivning og nybyggeri ville være at foretrække.

Byplanudvalget i Værløse Kommune stod dog fast på kravet om bevaring af alle ikke totalt ombyggede bygninger. Bygherrens rådgivere, herunder Teknologisk Institut, anbefalede, at hvis belægningsbygningerne og kompagnihusene skulle bevares og benyttes som boliger ville en udvendig

isolering være den bedste løsning.

I maj 2006 stod Byplanudvalget således i følgende dilemma: Skulle man ud fra et byggeteknisk synspunkt foretrække en udvendig isolering, der i princippet skjuler de gamle huse, men giver indeklimatiske fordele? Eller skulle man ud fra et rent arkitektonisk og traditionelt bygningsbevarings-synspunkt kræve en indvendig efterisolering?

En udvendig efterisolering ville af byggetekniske årsager ville være at foretrække frem for en indvendig efterisolering. En indvendig efterisolering kræver en dybere forståelse for problemstillingen med opfugtning, kuldebroer og detaljer end udvendig efterisolering. Endvidere stiller den krav om en meget omhyggelig udførelse.

Byplanudvalget bad bygherren om at gennemføre en prøve i 1:1 på en renovering med udvendig isolering før man endeligt tog stilling.

Spørgsmålet om efterisolering af bygningerne blev således drøftet grundigt i Byplanudvalget, som i maj 2006 konkluderede, at belægningsbygningerne, kompagnihusene samt fire andre bygninger kunne efterisoleres udvendigt som vist ved fuldskala forsøget.

Det var fuldskalaforsoget, der afgjorde sagen. Byplanudvalget fandt at det var lykkedes for bygherren at omdanne denne bygning på en måde, hvor man fik moderne boligmæssige kvaliteter kombineret med en bevarelse af det kulturhistoriske miljø. Ved ombygningen havde man genskabt den oprindelige udformning af gavlpartiet med tværstillet tag, således at de ucharmerende asymmetriske gavle, som forsvarets ombygninger havde efterladt, blev skjult.

Med den godkendte renoveringsmetode er hierar-

Figur 7. Belægningsbygning ved forsvarets flytning





Figur 8. Belægningsbygninger efter udvendig efterisolering

kiet i Nordlejren opretholdt. Hovedbygningen og officersmessen fremstår som de fineste og mest nænsomt renoverede bygninger midt i lejren, mens mandskabsbygningerne med den mere omfattende renovering ikke i sig selv fremstår med store arkitektoniske kvaliteter. Disse bygninger bidrager dog i kraft af, at de er en del af helheden og den gamle lejr-struktur, til oplevelsen af et miljø med en særlig historie og bebyggelsesmæssig kvalitet.

Til trods for at der således er tilført enkelte helt nye bygninger i det gamle lejrrområde, er det lykkedes at fastholde de intentioner, der lå bag den oprindelige beslutning i Værløse Kommune, nemlig at sikre dette områdets helt særlige kulturhistoriske kvaliteter og gamle beplantning til gavn for områdets nye brugere. Beboerne på Laanshøj vil dagligt kunne nyde moderne boligmæssige kvaliteter i disse smukke historiske omgivelser, uden at have følelsen af at bo i en museumsby.

Desværre har krisen på boligmarkedet betydet, at områdets ejer har sat projektet på pause efter at kun godt halvdelen af de gamle bygninger er ombygget.

Den sydlige del af Flyvestation Værløse

Andet forsvarsforlig

I juni 2004 besluttede et flertal i folketinget, at Flyvestation Værløse skal nedlægges helt og arealet overgå til anden anvendelse.



*Figur 9. Luftfoto fra sydvest. Landingsbanen er 3.000 m lang og 50 m bred.
Luftfoto: © Jwlufphoto, Ballerup og Furesø Kommune*

Området er kompliceret med sin mangeartede bebyggelse bestående af 9 store hangarer, værksteder, kontorer og andre bygninger nord og syd for landingsbanen.

Derudover findes meget store belagte arealer med landingsbanen på 3 km som det største og mest markante. Størstedelen af flyvestationen udgøres dog af grønne områder, der dels består af uberørt natur og dels af regulerede, plane arealer.

Området er endvidere belastet af omfattende forureninger, heraf visse med afværgeboringer, hvorfra der skal oppumpes grundvand i mange år, for at beskytte grundvandet.

Området indeholder således store muligheder, men også store udfordringer, hvis der skal skabes en bæredygtig anvendelse.

I Værløse Kommune gjorde man sig mange overvejelser om, hvad dette store areal kunne bruges til. Man så først og fremmest en mulighed for at genoprette forbindelsen mellem Jonstrup og Kirke Værløse, der blev afbrudt under krigen.

I 2004 og 2005 var der stor efterspørgsel efter arealer til boligbyggeri i Storkøbenhavn, hvorfor forskellige modeller for ny bydannelse omkring landingsbanen blev undersøgt og drøftet med regionplanmyndigheden, HUR.

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) var dog også under påvirkning af andre kræfter, herunder initiativet om "Hovedstadens Grønne Ring" – en ny grøn ring, der skulle forbinde de grønne kiler omkring København.

HUR offentliggjorde i februar 2005 et forslag til Regionplan 2005. Efter forslaget forbliver hele området i landzone og arealerne omkring startbanen mv. får status som en forlængelse af Hjortespringkilen, der dermed fik forbindelse til den nye grønne ring.

Til brug for Værløse Kommunes høringssvar til HUR bad Værløse Kommune arkitektfirmaet Juul & Frost om at belyse områdets anvendelsesmuligheder under overskriften Kulturstation Værløse. Resultatet af arkitekternes arbejde blev præsenteres på et velbesøgt borgermøde i marts 2005 – altså før kommunen vidste noget om den senere Furesøaftale.



*Figur 10. Stor lokal interesse for planlægning:
Borgermøde på bustur*

Med udgangspunkt i Juul & Frosts oplæg forhandlede Værløse Kommune med HUR. Resultatet blev, at Regionplan 2005 udlagde hele arealet, undtagen afgrænsede områder om Sydlejren, til forlængelse af den grønne Hjortespringkile. I regionplanen henvises der dog til en aftale mellem HUR og Miljøministeren, om at den endelige præcise afgrænsning af kilen skal ske i samarbejde mellem de planlæggende myndigheder.

Det lå dermed klart, at selve princippet om Hjortespringkilens forlængelse på Flyvestation Værløses arealer lå fast. Den kommende planlægning skulle altså primært foretage eventuelle justeringer af kilens afgrænsning og dermed af omfanget af eventuelt nyt byområde omkring Sydlejren.

Kommunalreformen i 2005 betød, at denne del af Flyvestation Værløse indgik i sammenlægningsaftalen for Værløse og Farum, således at Furesø Kommune skulle overtage de ca. 430 ha. i efteråret 2008.

Vision for Flyvestation Værløse

Værløse Kommune havde i forbindelse med behandlingen af regionplanforslaget formuleret en vision for Flyvestation Værløse. Visionen indeholder syv målsætninger, som også dannede udgangspunktet for Furesø Kommunes arbejde med flyvestationen.

1. Naturområde. Området udvikles til et enestående naturområde, hvor det store landskab i øst med bakker og søer fra dødishuller og det store moseområde i vest forbindes med den store slette syd for startbanen. Området skal sikres med en plejeplan. Naturområdet gøres tilgængeligt med stianlæg. Perimetervejen kan på visse strækninger indgå som cykel- og gangsti.



Figur 11. Naturområde og friluftsliv

2. Friluftsliv. Der skal skabes mulighed for friluftsliv og idræt i naturområderne, og veje og startbaner anvendes til mere intensive idrætsaktiviteter.

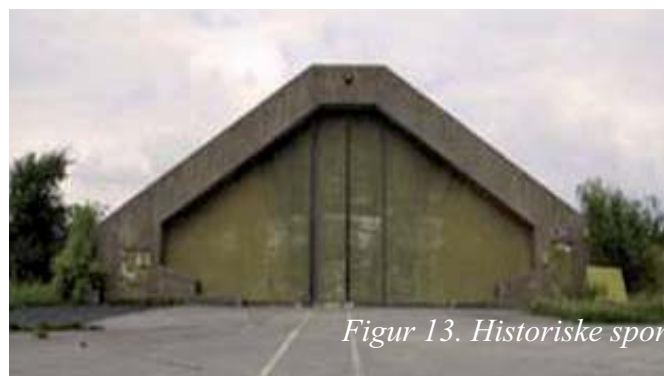
3. Kultur og idræt. Visse hangarer og bygninger skal omdannes til at rumme kultur, film, teater og idræt. En hangar kan f.eks. anvendes til flymuseum



Figur 12. Kultur og idræt

og den store dobbelthangar i nord kan f.eks. anvendes til multihal for sport og events. Udendørssport kan tage udgangspunkt i eksisterende bygninger.

4. Historiske spor bevares. Det skal i fremtiden kunne ses, at området har en historie som bondesamfund og flyvestation. Hangarer, startbanen, flyverskjul, bunkeren osv. skal bevares helt eller delvist som Danmarks mest bynære, store forsvarsanlæg fra den kolde krig. Bevaringen skal ske med nye former for brug af anlæggene.



Figur 13. Historiske spor

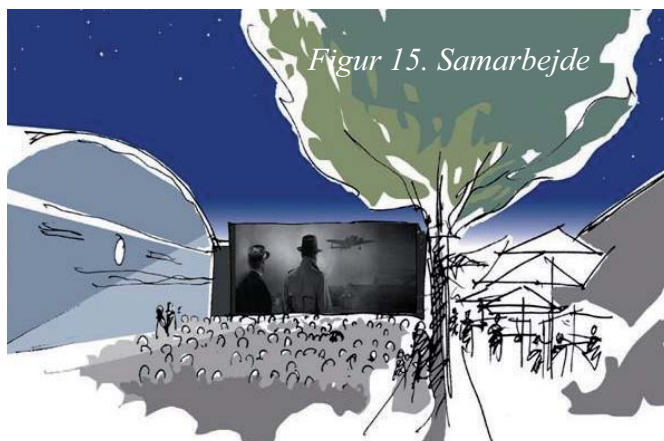
5. Bymæssig bebyggelse. Sydlejren i sydvest omdannes til erhverv, Sydlejren i sydøst omdannes og suppleres til kultur og boliger, og der vil kunne etableres en mindre bydel om startbanen i øst.



Figur 14. Bymæssig bebyggelse

6. Infrastruktur. Perimetervejen forbindes i syd til Knardrupvej og i øst til Jonstrupvangvej. Den gamle vej mellem Kirke Værløse og Jonstrup kan eventuelt genskabes.

7. Samarbejde. Kulturstation Værløse skabes i samarbejde med forsvaret, Miljøministeriet og forskellige styrelser, kulturinstitutioner, fonde, Danmarks Naturforeningsforening, Friluftsrådet, idrætsorganisationer og -foreninger, det nye regionsråd, andre kommuner og borgerne.



Figur 15. Samarbejde

Filmby

Det gamle værkstedsområde i Sydlejren har Furesø Kommune fundet velegnet til film og TV-produktion og har derfor i et kommuneplantillæg fastlagt at anvendelsen af dette erhvervsområde skal relatere sig til filmproduktion og lignende.

Nogle aktive filmfolk har allerede lejet sig ind hos forsvaret og etableret ”Filmstationen”, som både arbejder indendørs i de store hangarer og udendørs som fx TV2s nye serie ”Lærkevej”.

Fredningsforslag.

Danmarks Naturfredningsforening havde allerede i december 2005 rejst en fredningssag for Flyvestation Værløse. Fredningsforslaget omhandlede hele flyvestationen, dvs. de arealer der i HURs Regionplan 2005 er udlagt til forlængelse af Hjortespringkilen og til Den grønne Ring, suppleret med flyvestationens øvrige arealer. De bebyggede områder i Sydlejren var ikke dog medtaget. Forslaget havde - meget kort fortalt - til formål at sikre, at området ikke skulle udvikles til bymæssig bebyggelse, men opretholdes som naturområde, og i øvrigt sikre offentlighedens adgang.

Furesø Kommune støttede ikke fredningsforslaget, der ville umuliggøre mange af de idéer, man havde for områdets udvikling jf. visionen. Kommunen fortsatte derfor sit arbejde med masterplanskitsen. Kommunens synspunkt var, at kilebestemmelserne og naturbeskyttelsesloven i tilstrækkeligt omfang sikrede området mod uønsket bymæssig udnyttelse.

Fredningsnævnet gennemførte alligevel fredningen med en kendelse af 12. september 2009. Naturklagenævnet ophævede dog i juni 2009 fredningen bl.a. på anbefaling af By- og Landskabsstyrelsen, som i et landsplandirektiv har justeret Fingerplan 2007 i overensstemmelse med Furesø Kommunes masterplanskitse.

Furesø Kommunes overvejelser om overtagelse af Flyvestationen

I Furesøaftalen, der indebar en sammenlægning af Værløse Kommune og Farum Kommune til Furesø Kommune, blev det forudsat, at Flyvestation Vær-

løse skulle overdrages til kommunen når forsvaret i 2008 skulle forlade stedet. Overtagelsen har ikke fundet sted. Parterne har ikke kunne blive enige om vilkårene for overdragelsen. Hovedproblemet er forureningen af området. Det gør hele projektet meget risikabelt – rent økonomisk.

Byplanmæssige pointer

- Bevaringen af den gamle kaserne i Nordlejren er en succes, selv om den aktuelt er kriseram. Man kan indvende, at det som nyt boligområde ligger lidt perifert, men det gjorde de fleste alternative byggemuligheder i Storkøbenhavn også.
- Ideen med ”Kulturstation Værløse” er god, men forudsætter offentlige midler til drift. Disse midler kan ligge i muligheden for grundsalg til bl.a. boliger og Filmstationen, hvis det kan sikres, at disse indtægter kanaliseres videre til de rekreative og kulturelle anlæg.
- Beliggenheden af Flyvestation Værløse indbyder ikke til intensive rekreative anlæg, der fordrer store daglige besøgstal. Dette udelukker ikke enkeltstående begivenheder med mange deltagere – tidligere har flyveopvisninger kunne trække titusindvis af besøgende.
- Der har lokalt været stor offentlig interesse for, hvad der skulle ske med Flyvestation Værløse. Særligt har græsrodder inden for naturbeskyttelse været meget aktive. Det har bl.a. betydet, at muligheden for at genskabe vejforbindelsen mellem de to bysamfund Jonstrup og Kirke Værløse er forhindret.
- Fredningssagen viser at planlovens styringsinstrumenter sammen med naturbeskyttelsesloven kan sikre natur- og fritidsinteresserne. Måske var det fordi, der var enighed mellem By- og Landskabsstyrelsen, forsvaret og kommunen om planlægningen.

Diskussion

Spørgsmål fra salen

Hvad skal der ske med landingsbanen?

Asbjørn Gade-Nielsen

Da det vil koste en masse penge at fjerne 15 ha beton, vil den nok blive liggende. Den har nogle op-lagte kvaliteter og muligheder. For det første er den er kulturhistorisk spor på linje med andre forsvarsværker som fx Dannevirke. For det andet indbyder den til rekreative anvendelser. Det vil næppe være muligt, at opretholde og vedligeholde banen i 3.000 meters længde og 50 meters bredde. Men i hvert fald dele af den bør man vedligeholde til forskellige friluftaktiviteter.

Spørgsmål

Få år forinden er der sket noget tilsvarendeovre i Vandel, der blev nedlagt som Flyvestation. Hvad har I lært af den proces?

Asbjørn Gade-Nielsen

Flyvestation Vandel i Jylland er nu et privat område uden offentlig adgang. I kraft af sin afsides beliggenhed har Vandel specialiseret sig i forskellige støjende aktiviteter og erhverv. De har bl.a. forsøgt sig med en rockfestival: "Hangar-Rock" ellers er det mest støjende motorsport mv. Mulighederne for afholdelse af store events på Flyvestation Værløse vurderes generelt som bedre på grund af beliggenheden i Storkøbenhavn. Flyvestationen ligger i cykelafstand fra Rådhuspladsen, men alligevel perifert i landskabet. I forbindelse med åbent hus arrangementer og flyveopvisning har der været titusindvis af mennesker på flyvestationens arealer. Så man kan således sagtens lave sådanne enkeltstående events, der kan trække rigtig mange folk til. Og der er masser af parkeringsmuligheder.

Spørgsmål

Har i arbejdet med konflikter, der ligger mellem en storskala eventkultur, og så drømme om beboelse i nærheden?

Asbjørn Gade-Nielsen

Det er jo sådan, at regionplanerne tidligere indeholdt en støjkonsekvenszone på og omkring Flyvestation Værløse. Denne zone har i mange år været friholdt for støjfølsomme anlæg. En forudsætning for etablering af boliger i Nordlejren (Laanshøj) var at flyveaktiviteterne på landingsbanen forsvandt, og at støjkonsekvenszonen blev reduceret. Det blev den allerede efter det første forsvarsforlig, hvor man fjernede flyene og flyttede dem til Jylland. Men støjende børn og friluftaktiviteter kan også være en pestilens for folk der bor i nærheden. Der skal derfor findes en balance. Vi oplevede for et par år siden, at forsvaret havde udlejet landingsbanerne og taxibanerne til Dansk Ferrariklub, og det gav os en fornemmelse af hvordan borgerne ser på det. Det gav en del klager til kommunen. Der er nogle konflikter dér. Tilsvarende er der konflikter mellem det aktive friluftsliv, som er mere støjende, og så dem der vil ud og nyde naturen, på naturens egne præmisser. Nyde stilheden og nattergalene. Der er få steder i Storkøbenhavn, hvor der er mere stille end i den vestlige ende af Sønder sø. Men Flyvestation Værløses område er stort, så mon ikke man vil kunne undgå konflikter og holde tingene adskilt.

Spørgsmål

De der ret så kraftige forureningsproblemer I har derude. At bo op og ned af den, det er da ikke attraktivt?

Asbjørn Gade-Nielsen

Det er jo primært en forurening som ligger nede i jorden. Som langsomt siver ned og truer grundvandet. Sønder sø som ligger lige ved siden af, er ejet af Københavns Vandforsyning. Men disse jordforureninger har man styr på. Der foregår løbende afværgeforanstaltninger, hvor der hele tiden pumpes grundvand op for at sikre at forureningen løber den rigtige vej, og ikke ud i Sønder sø. Disse afværgeforanstaltninger skal måske køre de næste 50-100 år.

Spørgsmål

Og hvem skal betale det?

Asbjørn Gade-Nielsen

Det er nemlig det, der er diskussionen i forbindelse med Furesø Kommunes eventuelle overtagelse af flyvestationen. Kommunen har foreløbig sagt nej, fordi man ikke har kunnet blive enige om et aftalepapir, der sikrer, at kommunen ikke skal overtage en risiko for store fremtidige udgifter.

Spørgsmål

Hvis jeg lige må komme ind, og måske flytte fokus til Nordlejren. Når jeg sad og kiggede på billederne på Avedørelejren, kan man beskyldes nybyggeriet for prestige, så sad jeg og fik sådan en fornemmelse af at renoverede bygninger i Nordlejren, var sådan noget som jeg lavede som barn, da jeg byggede LEGO-huse. Der var noget med dimensionerne, der er blevet forrykket. Hvis nu du glemmer kommunens projekter, er du tilfreds?

Asbjørn Gade-Nielsen

Nej, jeg havde hellere set, at man kunne have løst de tekniske problemer på en anden måde. Der er arkitektoniske problemer med den udvendige isolering bl.a. i forhold til tagene. Jeg kan sagtens følge argumenterne, for det er svært at bevare på den måde. Problemet var som nævnt, at hvis du skal lave så mange huse, med mange forskellige håndværkere kan det være meget svært at sikre den tekniske kvalitet ved indvendig isolering.

Spørgsmål

Kunne man overveje - som det ser ud nu - at det havde været bedre kun at bevare bebyggelsesstrukturen, når man alligevel ikke kan bevare det som er mere originalt.

Asbjørn Gade-Nielsen

Det er blevet diskuteret meget. Der var også uenighed i forvaltningen. Men man turde simpelthen ikke give lov til at rive ned, for man vidste, at hvis nu man rev ned, ville det være meget svært at fastholde bebyggelsesstrukturen og de store træer. Det er meget nemmere at holde fast i en struktur, der består af en grundmur. Der er også en smule

romantik knyttet til at bevare de gamle bygninger. Jeg tror det betyder noget for oplevelsen ved at bo i et hus med en historie. Jeg vil dog ikke udelukke, når man skal i gang med 2. etape, at det ikke ender med sådan en løsning. Men man skal være klar over, at det kan være svært at styre.

Spørgsmål

Er det så et andet bevaringsbegreb vi skal til at bringe frem og beslutte. Hvad er det for en fortælling man skal kunne afkode på det her areal?

Asbjørn Gade-Nielsen

Husene i Nordlejren ville være blevet erklæret bevaringsværdige, hvis de stadig så ud som i 1912. De var arkitektonisk interessante, men det der var tilbage her i begyndelse af dette århundrede, var ikke særligt spændende. Det var primært lejrstrukturen man valgte, og det gav mening i forhold til områdets kulturhistorie.

I Furesø Kommune har man på Farum kaserne et eksempel på en kaserne, hvor man har revet de gamle militærbygninger og kun bevaret vejstrukturen og enkelte temaer fra bebyggelsesstrukturen. Her er der bygget nye, helt anderledes og moderne huse. Situationen var dog en anden i Farum, idet de gamle kasernebygninger ikke var egnede til beboelse.

Genbrug af trafikarealer

Ib Asger Olsen, landskabsarkitekt, professor

Genbrug defineres her primært som brug af eksisterende fysiske former til nye funktioner.

Genbrug af trafikarealer vil i sagens natur særligt handle om genbrug af nedlagte jernbanearealer og jernbanespor i byen og landskabet, i mindre grad om konvertering af vejarealer til andre formål.

Jernbanen var det vigtigste trafikale kommunikationsmiddel i første halvdel af 1900-tallet, mens vejene og bilismen nu er den bærende kommunikationsform.

Fra toglinjer til stier i byen og det åbne land

Jernbanespor i landskabet

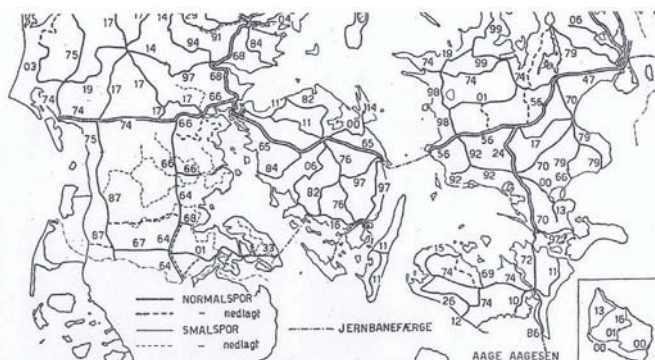
Et kort over Danmark fra 1949 viser et jernbaneland, der detaljeret dækker hver en egn af landet, næsten med samme tæthed som vejnettet, og en mængde stationsbyer opstår op til omkring år 1900.

Der er tosporede regionale linjer og etsporede lokallinjer, der dækker alle bysamfund. Jernbanen er primus motor i den begyndende erhvervsudvikling med erhvervsområder etableret tæt på stationerne, ganske som man i dag lægger erhvervsområder tæt på motorvejenes tilkørsler.

På kortet fra 1949 ser man imidlertid også de første nedlæggelser af privatbaner, f.eks. i Sønderjylland, og fra da af går det stærkt med nedlæggelsen af baner i takt med bilismens stigende betydning.

Som et typisk eksempel på en privatbanes skæbne beskrives her Ebeltoft-Trustrup banen på Djursland og hvordan dens fysiske former bruges i dag.

Figur 1. Kort over jernbanelanternets udbredelse i 1949 med anlægsårets to sidste cifre indskrevet



Figur 2. Den statelige stationsbygning i Ebeltoft, tegnet af H. Wenck i 1901, nedrevet omkring 1960

Banen blev oprettet i 1901 og nedlagt omkring 1960. Jernbanens tilkomst gav byen et arkitektonisk løft med en markant stationsbygning, opført efter tegninger af arkitekt H. Wenck, der var Statsbanernes arkitekt, for enden af en ny fin Jernbanegade. I dag er bygningen revet ned, hvilket til gengæld har givet en fin udsigt over Vigen. Jernbanesporet fra Ebeltoft mod Trustrup er de første 10 km bevaret som en fin cykelsti gennem landskabet. Jernbanetraceet følger af praktiske grunde de flade strækninger i landskabet og er derfor perfekte som cykelstier, der kan befærdes uden for store anstrengelser. Dertil kommer oplevelsen af natur og stilhed langt fra vejssystemets larm og stress.

Figur 3. Ebeltoft-Trustrup banens forløb i landskabet. Banen som sti er bevaret i det sammensatte landskab frem til Gravlev, hvorfra stien er slettet frem til Trustrup, fordi landskabet her var mere dyrkningsejnet og fordi der var tinglyst en tilbageleveringsklausul.





Figur 4. Jernbanestien forløber gennem smukke varierede landskaber

Konverteringen af jernbanesporet til cykelsti var imidlertid ikke resultat af planovervejelser, men fulgte en økonomisk rationel landbrugstankegang. De første 10 km fra Ebeltoft til Gravlev består landskabet af sandbakker, skovarealer og vådbundsområder, uegnede til rationel landbrug, og derfor ligger traceet der stadig, men de sidste 10 km fra Gravlev frem til Trustrup, hvor landskabet er dyrkningsbar, er traceet ryddet. Det smalle trace fylder ikke meget i landskabet med det generer selvfølgelig de ønskede store markenheder. Som byboer og turist må man beklage opbrydningen af det landsdækkende tætte jernbanenet, der som cykelsti ville have været den ideelle måde at færdes gennem landskabet på.

Figur 5. Her passerer stien Havmølleåen igennem de åbne enge



Vandveje i landskabet

En anden interessant måde at bevæge sig gennem landskabet på er via de gamle transportveje ad kanaler. I England har man visse steder bevaret gamle kanaler til transport af kul o.a. der løber vandret gennem landskabet via aquadukter som smukke bygningsværker. Her Llangollen i Wales. Man behøver kun få decimeter vand for at bære de fladbundede pramme, der nu bruges med stor fornøjelse af turister.



Figur 6. Aquadukt til transport af kulbåde i Llangollen i Wales. I dag bruges den til transport af turister

Brug af banespor i byen

Tæt ved Gare de Lyon i Paris ligger et gammelt banespor fra 1850-erne, der førte en forstadsbane frem til Bastillepladsen. Banen lå på en muret dæmning og blev i forbindelse med interessen for industrihistoriske monumenter i 1994 istandsat med cafeer, butikker og værksteder i buefagene med en grøn sti på banesporer på taget – en Promenade Plantee .

Figur 7. Tidligere højbane ved Gare de Lyon i Paris. Banen blev i 1994 restaureret som en fodgængerpassage igennem bydelen



Fodgængerpassagen er et enestående eksempel på en genanvendelse af et trafikspor, både som en hurtig kommunikationssti gennem den tætte by og som en rekreativ passage.

Belastning af byen med gennemkørende tog

Banespor gennem byen kan dog også blive til en belastning. Med ændring af jernbanefunktionen til hurtiggående tog mellem landsdelene er flere af de gamle stationsbyer kommet i klemme, idet stationerne er lukket. Det gælder flere ret store stationsbyer på Fyn, f.eks. Langeskov, en by på ca 5000 indbyggere, der nu er afhængig af biltransport. Den for stationsbyer så karakteristiske handelsgade med udgangspunkt i stationen er lukket af et kraftigt metal- og støjhegn, så fodgængere og cyklister må ned igennem en tunnel og bilister køre en stor omvej, og det betyder at gadens aktive handels-



Figur 8. På grund af de hurtiggående tog er Langeskov station på Fyn lukket og stationsgaden afbrudt. De to byhalvdele er nu forbundet med en tunnel og adskilt af en to meter høj metalvæg som støjbeskyttelse mod jernbanen

Figur 9. Tunnelen under jernbanen med metalvæggen, der forløber i hele byens længde



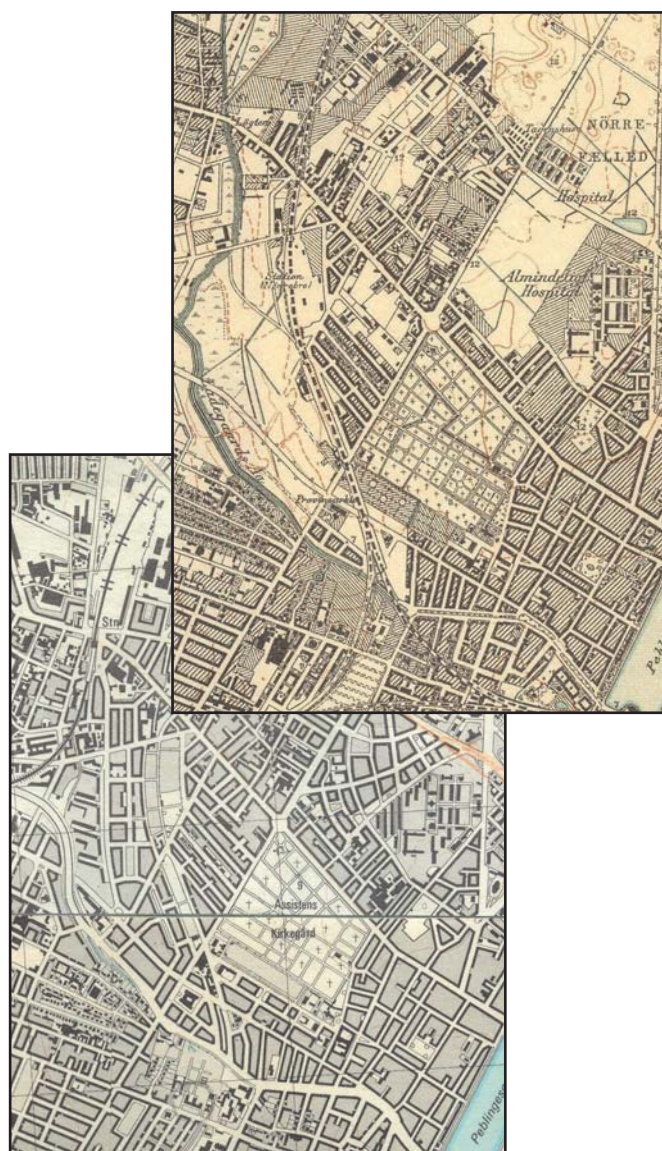
liv er forsvundet. Den engang for byen så vigtige centrale jernbane ligger nu forkert. Hvis jernbanen skal bidrage til løsning af den lokale og regionale transport må løsningen må være at anlægge en ny hurtig bane uden for byen og genoplive den lokale togtrafik. Det gør man jo med vejtrafikken.

Fra rangerarealer til parker i byen

Nørrebroparken i København

Nørrebroparken på 6 ha er anlagt 1934-35 på det gamle godsbaneterræn ved den tidligere Nørrebro station. Den er i 2008 renoveret med robuste anlæg som skatebordbaner og opholdspladser under

Figur 10 (øverst). Godsbaneringen gennem brokvartererne i København. Geodætisk kort fra 1905. Figur 11. Samme kortudsnit 1990. Godsbaneringen blev nedlagt i 1930'erne, og godsbaneterrænet omdannet til Nørrebroparken, der i 2007 er renoveret som en aktivitetspark





Figur 12. Indgange til Nørrebroparken er markeret med plakattårn og haltage over den gamle godsbanelinie.

Figur 13. Den centrale lindeallé fra parkens etablering i 1935 er fint bevaret ved renoveringen.



store haltage. Samtidig er den gamle godsbanering renoveret som en regional cykel- og gangsti igennem byen, så parken indgår i en større rekreativ sammenhæng. Den bevarede allé fra 30'erne følger banetraceets horisontale form og markerer således rumligt det historiske spor i byen.

Korsør rangerterræn

Med bygningen af Storebæltsbroen er det store rangerterræn ved Korsør havn blevet ledigt og omdannet til en ekstensiv bypark med enge og skovpartier, beliggende centralt mellem Korsør og bydelen Halskov. Rangerterrænets form og linjer er ikke tydeligt opsamlet i parkens form. En oplagt bakke i arealets nordlige ende fjerner definitivt sporene fra de horisontale jernbanespor i området.



Figur 14. Det store rangerterræn ved Korsør er omdannet til en bypark, hvor imidlertid kun meget lidt af den tidligere brug kan spores.

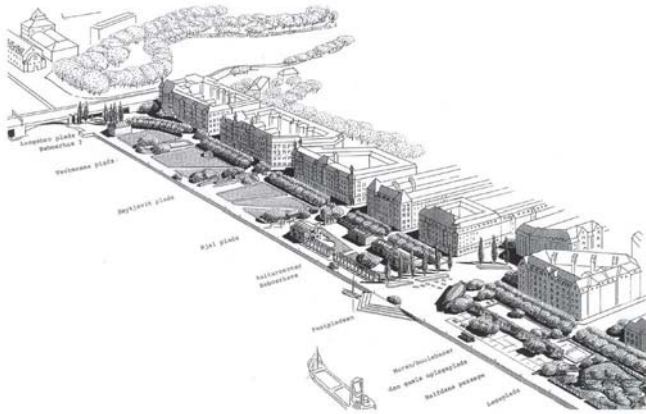
Figur 15. Fra en etableret bakke midt på baneter-rænet er der en stor udsigt mod havnen.



Havneparken på Islands Brygge i København

Havneparken er på ca 3 ha og er resultat af en græsrodsbevægelse, der begyndte omkring 1970.

Parken er et tiltrængt fristed for den tæt bebyggede bydel Islands Brygge og tiltrækker nu beboere fra hele indre København. Et led i successen er en badeanstalt lagt ud i det nu rensede havnebassin. Arealet var et industriområde, betjent af både godsbane og skibe. Parkens langsomme tilblivelse



Figur 16. Havneparken på Islandsbrygge i København.



Figur 17. Rester af industribygninger og gods-bane er genanvendt velovervejet i den rekreative udformning.

viser et forbilledligt samarbejde mellem kommunen og lokale kræfter. Det fine resultat skyldes bl.a. en styrende medvirken fra arkitekt Poul Jensen og landskabsarkitekt Annelise Bramsnæs. Udformningen tager udgangspunkt i havnens og godsbanens elementer og historie. Den er robust udformet, f.eks. med hævede græsarealer, der klarer sliddet fra de mange mennesker.

Figur 18. Rester af industrianlæg er effektivt brugt som fritidslandskab



Figur 19. Fra Naturpark Südgelände ved Tempelhof i Berlin – et tilvokset rangerterræn genbrugt som naturpark.

Naturpark Südgelände i Berlin

I Schöneberger bydelen lige vest for lufthavnen Tempelhof er anlagt en naturpræget park på den gamle rangerbanegård ved Tempelhof, der stammer helt fra 1880.

I 1952 blev fjerntrafikken indstillet og 25 ha af arealet blev overladt til naturens egne kræfter, til vegetationens successionsforløb.

Efter murens fald i 1988 får den grønne bevægelse, der er stærk i Tyskland, øje på arealet, og det bliver gjort tilgængeligt for befolkningen med brug af de gamle sportraceer som stier ind gennem bevoksningen. Bevoksningen på selve sporet blev ryddet og grusstier anlagt imellem skinnerne i skinnernes højde. I 1981 efter 30 års urørt tilstand var 37 % af

Figur 20. Stierne er anlagt ved opfyldning af grus mellem skinnerne.



arealet dækket med skov, og i 1991 udgjorde skoven 70 % af arealet, så naturen tager hurtigt over. Formålet med naturarealet var også at gøre befolkningen opmærksom på naturens egne kræfter. Området er uhyre interessant i en parkideologisk sammenhæng.

Fra bilgade til gågade **- eksemplet Stengade i Helsingør**

Veje og gader har ikke været underkastet genbrug til andre formål på samme måde som baneanlæg. Tværtimod udvides vejarealet, men der er dog de sidste 30-40 år i takt med udvidelsen af motorgader og omfartsveje sket væsentlige justeringer af vejrummene i de tætte bydele fra trafikopdelte rum med bilarealer og fortovsarealer på hver sit spor i gaden til rene gågader og gågader med bilkørsel tilladt.

De centrale strøg er i dag alle steder omdannet til gågader, i starten med handelstandsforeningens protest, men i dag med fuld accept. Stengade i Helsingør er et typisk eksempel på den



Figur 21. Stengade som bilgade i 60'erne
Figur 22. Stengade som fodgænergade i dag



frihed der opstår når de pladskrævende biler fjernes og man igen kan høre menneskeskridt og –tale som før bilismens fremvækst.

Fra gennemfartsvej til forretningsgade **- eksemplet Lyngby hovedgade**

De brede udfaldsveje og gennemfartsveje, der samtidig har været byernes væsentlige forretningsgader har været meget belastende pga. den massive biltrafik. De er meget forurenende og vanskelige at krydse. De fleste af disse gennemfartsveje har nu fået begrænset biltrafikken til kun to spor med midterhelle og enkelte gader er som Lyngby hovedgade omdannet til en fodgænergade med tilladt begrænset biltrafik og parkering. Gadens trace er udformet i et plan og forsynet med store træer i lighed med den gamle kongevej igennem byen. Der er opstået et aktivt men ikke stressende miljø med hyggelige cafeophold mellem indkøbene, næsten af sydlandsk karakter.



Figur 23. Lyngby hovedgade i dag som forretningsgade med moderat bilkørsel tilladt.
Figur 24. Den store bredde på den gamle gennemfartsvej muliggør blanding af de mange trafikarter.



Diskussion

Ib Asger Olsen

Elith Juul Møller

Nedlæggelsen af jernbanerne gav anledning til et farligt bøl i inden første kommunalreform, den i 1970'erne. Det var især i de små landkommuner, som helst så jorden tilbudt landmændene. At sikre traceet til andre formål ville koste penge om ikke andet så til vedligeholdelse. At disse synspunkter vandt så udbredt gehør hænger nøje sammen med tidspunktet før kommunalreformen, og før kyndige folk i de større kommuner kunne tale planlægnings sag.

Forordning af ca. 1870 om anlæg af jernbaner i Jylland (tror jeg, den hed) var farlig. Der stod nemlig, at hvis en jernbane blev nedlagt, så skulle jorden tilbydes de oprindelige ejere. Så derfor var det kun på dårlig jord, men måske ofte i de mest interessante landskaber, der blev anlagt stier.

Spørgsmål fra salen

Lyngby Hovedgade (jeg bor i nærheden) er en rædselsfuld gade for cyklister. Den støjer skrækkeligt. De stakkels beboere, som ellers gerne ville bo i et integreret bymiljø, flygter, hvis de kan komme til det og har råd til det.

Lyngby Hovedgade er en rigtig dårlig løsning. Gågade er i princippet godt, men den brolagte gade med parkerede biler er en dødsfælde.

Ib Asger Olsen

Jeg er måske ikke uenig. På den anden side rummer Lyngby Hovedgade en fantastisk aktivitet. Jeg må desuden holde på, at det ikke i planlægningen for en gammel bykerne er muligt at skabe optimale vilkår for alle trafikanter alle vegne. Der skal prioriteres. Hvad kunne du selv forstille dig af belægning for cyklisterne?

Spørgsmål fra salen

Man kan ikke cykle på brosten. Der var god grund til, at man skiftede brostenene ud i København. De larmer.

Nu får du lejlighed til senere at høre om planerne for Carlsberg. Der arbejder man med fuldt integrerede byrum med kun én form for belægning.



Figur 1.
Vinderprojektet "Vores Rum" fra Entasis arkitekter

Perspektiver på bevaring og udvikling

At grave efter stedets ånd - kældrenes rolle i omdannelsen af Carlsberg

*Svava Riesto, mag.art., ph.d.-studerende
og Malene Hauxner, landskabsarkitekt, professor*

Byomdannelse handler om at skabe fremtidens livsverden på steder, hvor der findes noget i forvejen. Denne proces indebærer, at forskellige aktører mere eller mindre bevidst forholder sig til, hvilke rumlige og fysiske aspekter, der skal videreføres og hvilke, der skal kasseres. I dag er denne proces helt central i byudviklingen og både ejendomsmæglere, developere, myndigheder og beboere synes at være enige om, at byudvikling som kan fastholde eller skabe forbindelse til fortiden er et gode. Argumentet er, at en forankring i stedet og dets historie tilfører en identitet, som antages at kunne øge livskvalitet og identifikation samt at kunne adskille stedet fra andre – og konkurrerende - bydele.

Omdannelsen af Carlsberg Bryggerierne i København er et godt eksempel på, at ny arkitektur bliver diskuteret ud fra evnen til at formidle et steds historie. Den aktuelle plan for omdannelsen er blevet rost for at have en særlig forbindelse til ”stedets ånd”. Men hvad er det, der gør, at vi opfatter nogle aspekter ved et komplekst industriområde som bærere af dets historie? Hvad er grundlaget for udvælgelsesprocessen, og hvilke udtalte og uudtalte forestillinger er centrale, når vi leder efter et steds historie?

I det følgende præsenteres en undersøgelse af en del af Carlsberg, som har en særlig betydning i den aktuelle plan for omdannelsen; de 7-11 km² kældre, som blev bygget til bryggeridriften. I artiklen diskuteres det forslag, der modtog 1. præmie i den internationale idékonkurrence ”Vores By” med særlig blik på behandlingen af kældrene. Analysen bygger på den forståelse, at byomdannelse består af en række valgsituationer, hvor der ikke findes et entydigt svar på, hvad der udgør et områdes ”ånd” eller historie. Analysen er foretaget på grund af en interesse for, hvad der ligger bag disse valgsituationer, med det formål at finde frem

til hvordan, hvorfor og med hvilke konsekvenser visse kvaliteter ved et sted bliver anset som værende historiebærere og andre ikke.

Lad os begynde med at dykke ned i fremtidens Carlsberg.

Planen for Carlsbergområdet

Carlsberg Bryggerierne, bygget uden for Københavns volde i midten af det 19. århundrede, er i dag omgivet af by til alle sider. Med få mindre undtagelser blev produktionen flyttet i vinteren 2008/2009. En åben international idékonkurrence havde 2 år tidligere fået 221 forslag fra 32 lande til en ny bydel ”i nye og historiske rammer”, hvor det historiske blev klassificeret som ”et nationalt klenodie” (Lars Holten Petersen i konkurrenceprogrammet Vores By Carlsberg, 2006). Den danske tegnestue Entasis Arkitekter blev udpeget som vinder med projektet ”Vores Rum”, som senere har dannet basis for en lokalplan, en landskabsplan og projektering af enkelte byrum. I øjeblikket ligger planlægningsprocessen stille og Carlsberg har annonceret, at der søges investorer til at realisere projektet.

Vinderprojektet bygger på en let opfattelig idé; et industriområde bliver forandret til en tæt bebygget bydel, hvis gademønster genspejler planen af de 7-11 km² kældre (se figur 1). Der, hvor der ligger en stor kælder, kommer der ovenover til at ligge en plads. Der, hvor kælderen er en smal korridor, bliver der ovenover anlagt en gade med samme form. De eneste undtagelser er steder, hvor bygningen oven over kælderen er fredet. Ellers er princippet, at gade-plads-mønsteret i terrænplan genspejler kælderplanen og omslutes af en tæt bygningsmasse. Således bliver området, med dets haver og forskelligartede bebyggelse, der gradvist har udviklet sig fra landbrugsland gennem 150 års bryggeridrift, omdannet til én genkendelig bymæssig form. Nye karreer med gårde som på Vesterbro, varierer i form, størrelse og udtrækning. Dog er der ikke tale om lukkede gårde, men om gårde med åbninger til en eller flere sider. Andre nabobebyggelser som villaerne på Frederiksberg, har mindre indflydelse på planen, der således kun har ét overordnet bebyggelsesprincip.

Planens nye gader og pladser relaterer sig ikke til, hvor der i dag er åbne rum og er slet ikke berørt

af den for København så usædvanlige og dermed karakteristiske hældning af terrænet. Princippet er det samme, hvad enten der er tale om byggeri på stejle skråninger - de højest eller lavest liggende dele af grunden.

En vandring igennem den fremtidige bydel, som vist i konkurrenceprojektet, vil foregå i snævre gader mellem høje bygninger, fyldt af overraskelser, med spekulationer om hvad, der befinder sig rundt om næste hjørne. Pludselig dukker pladser med nye udformninger op. Som gående vil man kunne orientere sig i den labyrintiske by efter skråningen, 11 nye højhuse og de to historiske gader, der skærer rette linier gennem bydelen (Ny Carlsbergvej og Gammel Carlsbergvej).

Idekonnkurrencens dommerkomité roste Entasis' vinderprojekt for dets "sensitivitet for området" og udpegede adskillige kvaliteter i projektet og dets rumlige oplevelsesværdi (Kvorning og Søholt 2007, 32). Netop historien om, hvorledes kældrene kommer til syne i den nye bydel blev central for den måde, planen blev kommunikeret og opfattet på. Entasis viste en plan i sort-hvide farver af de eksisterende kældre i deres forslag (se figur 2). Arkitekt Christian Kold, partner i Entasis, fremhævede i sine mange foredrag om projektet i året som fulgte efter afholdelse af konkurrencen det konceptuelle greb, at lade kældrene forme byrummene. Pressen var overvejende positiv og Synne Rifbjerg beskrev i en anmeldelse det konceptuelle greb som en "genistreg", der ville medvirke til at, "stedets ånd forblev intakt" (Rifbjerg 2009).

Når brugen af kælderplanen som strukturerende princip for den nye bydel blev så vigtig i retorikken omkring projektet, kan det være interessant at uddybe spørgsmålet, hvilken rolle kældrene nu spiller i den nye bydel. Og hvorfor er det, at netop denne underjordiske arkitektur bliver anset for at bære "stedets ånd" i sig?

Kældrene var i konkurrenceprogrammet ikke udpeget som særligt "værdifulde rum" eller "markante bygninger". Enkelte kældre under bygninger på Gammel Carlsberg var fredede, men først i forbindelse med omdannelsen dukker spørgsmålet om, hvordan det omfattende kældernetværk kan håndteres. I konkurrenceprogrammet bad Carlsberg i samarbejde med Kulturarvsstyrelsen konkurrence-deltagerne om at komme med forslag til, hvordan kældrene kunne genbruges. Der fremkom mange

forskellige bud på løsninger og der blev tilsyneladende udvist stor begejstring hos de deltagende arkitekter. Efter konkurrencen blev der foretaget en ny fredningsgennemgang, hvor flere kælderrum blev fredet.

Entasis foreslår forskellige aktiviteter i kældrene, eksempelvis i nyetablerede kunstneratelierer og kurbade. Genbrug af kælderrum er imidlertid ikke det vigtigste i deres forslag. Det er oplevelsen af kældrene som aftryk i terrænniveau. En collage, der tit blev gengivet i pressen viser, at én kælder kunne åbnes mod himlen og fyldes med vand som et friluftsbad (se figur 3). Dette ville skabe en plan vandoverflade mellem tre storslåede bygningsfacader. Her ville man kunne dykke, springe på hovedet og lade kroppen mærke dybden af den tidligere bryggerikælder. Entasis foreslår også, at nogle kældre kunne blive til amfiteatre. I realiseringsfasen er flere af disse ideer dog blevet forkastet med forskellige pragmatiske og økonomiske begrundelser. En af de større pladser er imidlertid stadig planlagt til at vise adgang til kældre og vil til dels ligge under gadeplan. Denne fysiske kontakt mellem bydelen i gadeniveau og kældrene er dog sjældent forekommende i planen. Selvom kældrene udgør et komplekst netværk af rum, har Entasis primært beskæftiget sig med dem i en todimensional plan. Denne er brugt til at strukturere forholdet mellem bygning og byrum i det nye byområde.

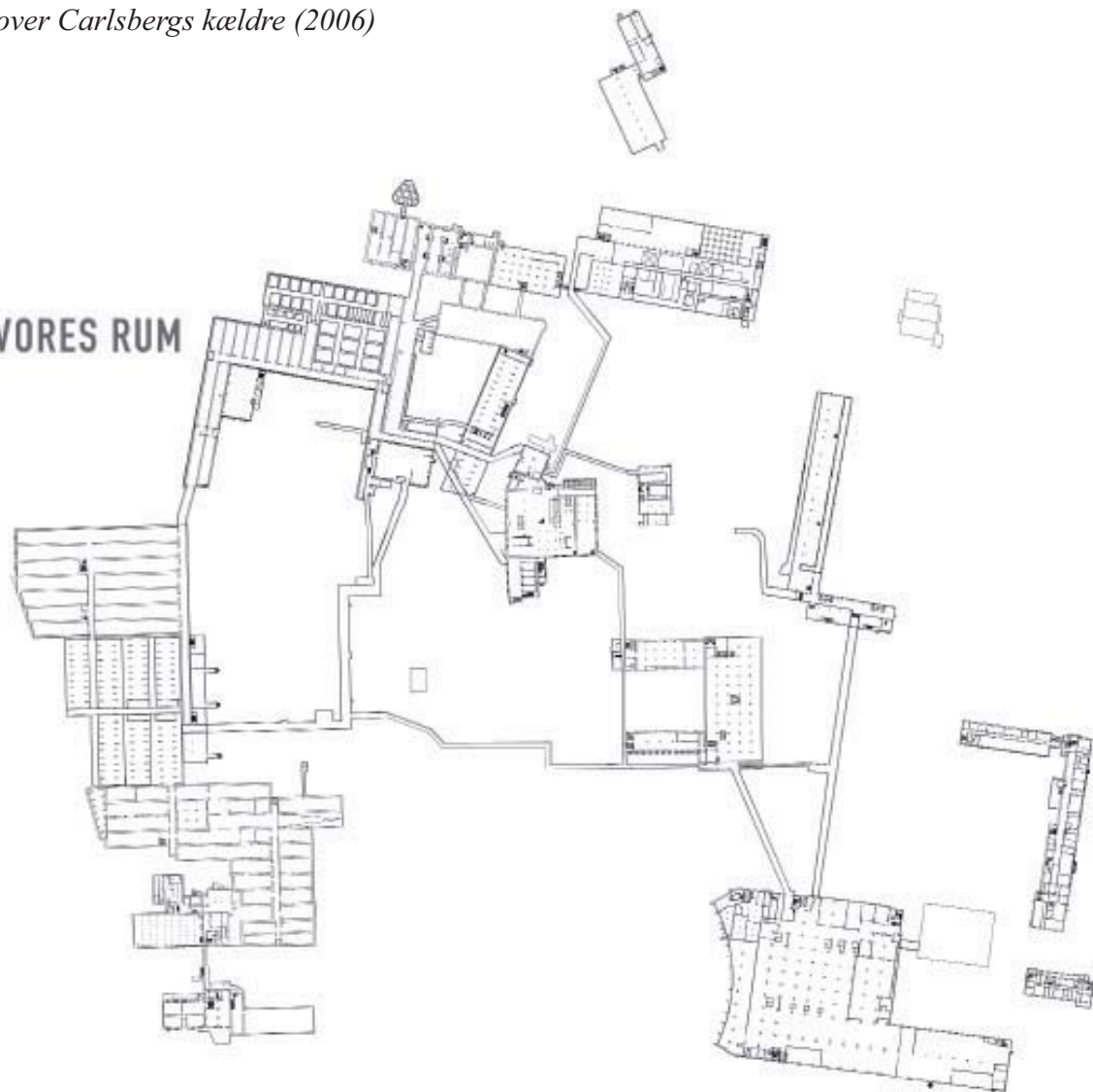
Hvis man betragter kældrene som andet og mere end en mulighed for at strukturere en plan, hvad er det så for en underjordisk arkitektur, som skjuler sig under Carlsberg. Hvorfor har den udviklet sig, som den har, og hvilken betydning har disse rum for oplevelsen af bydelen?

Om kældrenes historie

Kældrene har i bogstaveligste forstand dannet selve grundlaget for Carlsbergs meget succesfulde ølproduktion siden 1847. Lagerkældre har været nødvendige for at afkøle det mørke (bayerske) øl, som Carlsberg var markedsførende på. I modsætning til lyst øl skulle det bayerske eftergæres og klares ved kolde temperaturer i en lang periode, der strakte sig hen over sommeren (Glamann 1976, Zanker v. Meyer 1982, Strømstad 1977). Det var afgørende, at der ikke kom råd i øllet på varme sommerdage. I begyndelsen måtte lagerkældrene holdes kolde med naturis som blev bragt fra Norge

Figur 2. Grundplan over Carlsbergs kældre (2006)

CARLSBERG - VORES RUM



eller opbevaret i kældre i sommerperioder. Siden brugen af de første kølemaskiner på Carlsberg i 1876 har mekaniske systemer holdt temperaturen i lagerkældrene lav. Det har gjort, at disse også har kunnet bygges i stueplan eller over.

De første underjordiske kældre var store, hvælvede rum med piler. I 1902, hvor Ny Carlsberg og Gamle Carlsberg fik fælles ejer, blev sammenhængende korridorer mellem kældrene nødvendige. I takt med at der kom flere bryggerier til, blev kældrene ikke bare brugt til lager og gæring, men også til transport af elektricitet, ammoniak og forskellige produkter. Korridorerne er opbygget som rektangulære betonkonstruktioner med rør og tanke. Kældrene er ikke planlagt i sammenhæng, men består af tilføjelser og udvidelser fra forskellige perioder og med forskellige funktioner (Fig. 2). Nogle steder fletter flere kældre sig sammen og smalle trapper forbinder flere lag af gange.

Carlsberg Bryggerierne har været meget bevidst om markedsføring siden grundlæggelsen i 1847.

Kældrene, som har været yderst vigtige for fremstillingsprocessen, har spillet en vis rolle i den omfattende officielle præsentation af bryggeriet i det 19. århundrede. Undergrunden blev anset som et vigtigt produktionsanlæg og nævnes i enkelte af de mange pjecer og bøger bryggeriet har udgivet.

Af de mange gæster, der har besøgt Carlsbergs kældre ved omvisninger i det 19. og 20. århundrede, har enkelte besøgt kældrene. Gæsterne har først og fremmest interesseret sig for kældrene ud fra to perspektiver: det teknologiske og det æstetiske. Carlsberg Bryggerierne var i det 19. århundrede blandt de ypperste til at udvikle industriel brygningsteknik i Europa og havde tæt kontakt til andre bryggerier. Når udenlandske bryggere og videnskabsmænd besøgte kældrene, var deres hovedinteresse teknologisk – de ville lære de avancerede industrielle processer at kende og udveksle viden.

Beundringen for kældrene som industrielle fremskridt stod ikke uimodsagt. Forfatteren Herman Bang (1857-1912) så på disse produktionsrum

med mindre begejstring. Bang besøgte Carlsberg Bryggerierne i 1881 for National Tidene og skrev en indlevet beretning, hvor kældrene former et klimaks (Bang 1881). Forfatteren beskriver de farer, der lurar for arbejderne i den gærende underverden. Gennem gæringsprocessen kan der opstå kuldioxidforgiftning, hvilket gør at kældrene ikke bare er mørke og kolde, men også farlige arbejdspladser. Bang bliver dog forsikret om, at ”en kompliceret Ventilation bortfjerner den skadelige Luft” (Bang 1881).

Bangs vigtigste interesse synes ikke at være industriel teknologi, men oplevelsen af kældrene -som arbejdsrum og som æstetisk rumlig oplevelse for ham som besøgende. I en engageret gengivelse af egne sanseindtryk sammenligner han det underjordiske industrielle anlæg med en bjergskakt. I hans beretning bliver nedstigningen, som begynder med, at han ”famler lidt ned ad en Stentrappe”, en sublim oplevelse. Bang besøgte kældrene med en af bryggeriets omvisere (”Fører”) på en dag, hvor arbejderne gør rent i kældrene ved at kaste vand op af væggene.

”Ved hver Dreining synes man, man staar foran et Gab af Mørke. Og der bliver efterhaanden meget koldt. ”Det er som en Bjergskakt”, siger man ned i Mørket, hvor man ved Dreiningen ser ens Lys flakke. Man holder sig saa fast, fordi det begynder at blive fugtigt paa Trindene....Luften er kold og fugtig...Ligesom noget, der tynger og kvæler, lagde det fugtige Mørke sig om mig. ” (Bang 1881)

En lignende blanding af frygt og fascination synes at have præget oplevelsen af kældrene op i gennem det 20. århundrede. På grund af sikkerhedsbestemmelser har kun få ansatte haft adgang til kældrene og vidst, hvordan man fandt vej gennem den komplicerede labyrint. De arbejdere, der havde adgang til kældrene udvekslede en vittighed med hinanden. De havde en prøvedukke stående, som de efterlod på forskellige steder efter et kontrolbesøg eller en reparation – bag en søjle eller rundt om hjørnet i en korridor. Sådan kunne den næste, der kom, få sig en overraskelse gennem denne leg med det uhyggelige ved kældrene.

Ved lukning af produktionen og åbning af området er der skabt opmærksomhed om Carlsbergs underverden. Unge som dyrker den subkulturelle aktivitet urban exploring, der indebærer, at man for spændingens skyld går på opdagelse i forladte

byrum, er dybt fascinerede af disse kældre (se bl.a. www.abandon.dk). Det, at kunne besøge kældrene, blev brugt som trækplaster, da Københavns kommune og Carlsberg inviterede til borgermøde om den nye bydelsplan. Flere kunstnere har lavet projekter i og om kældrene, som synes at blive ved med at vække interesse og begejstring og give sublime oplevelser.

At grave efter essens og myter

Det er ikke kun Carlsbergkældrene, der har fascineret i de sidste 150 år. I et større perspektiv ser undergrunden ud til også at spille en anden rolle i vores kultur; litteratur, kunst og videnskab.

Den franske filosof Sébastien Marot, som beskæftiger sig med byomdannelse, insisterer på, at nye planer for et byområde altid skal tage udgangspunkt i det, der allerede findes på stedet og ikke lade det overskygges af abstrakte programmer og idéer. For at beskrive en sådan stedsbaseret tilgang bruger han begrebet ”sub-urbanisme”. ”Sub” kommer af latin og betyder ”underordnet”, ”ringere end” eller ”under”. Marot udlægger ”sub-urbanisme” som en strategi, der kommer af ”det grundlag byen er bygget på eller det sted, der går forud for og overgår programmet (egen oversættelse af Marot 1999, 55). Han skriver, at stedet skal være kernen i alle projekter, og det ser ud, som om stedets undergrund spiller en særlig vigtig rolle for at forstå stedet. (Marot 2006). Undergrunden dukker hos Marot gentagne gange op i udtryk som ”at gøre territorier dybere” (Marot 2006, 21) og ”at grave under overfladen.” (Marot 1999, 56) Denne forbindelse mellem et steds kerne og den fysiske undergrund er ikke særlig for Marots tænkning. På flere europæiske sprog finder man metaforer, der forbinder undergrunden med noget sandt eller essentielt. På dansk skelner man mellem ”at være overfladisk” og at gå ”i dybden” med noget. Lignende udtryk findes ligeså i andre sprog, eksempelvis tysk og engelsk.

Den amerikanske historiker Rosalind Williams har vist, hvordan disse sproglige billeder går tilbage til en tradition i europæisk kultur, i hvilken den fysiske undergrund betragtes som en kilde til sandhed. Hun sporer forbindelsen mellem det at grave og det at finde sandheden tilbage til filosofen Frances Bacon (1561-1626). Han indførte en ny tænkning, som lagde stor vægt på, at viden findes gennem



Figur 3. Genbrug af kældere

handling snarere end gennem filosofisk kontemplation. Bacon formulerede denne ændring, da han bad sine kolleger om at grave ”dybere og dybere ind til videnskabens miner” (citeret i Williams 2008, 26) ”Sandheden om naturen ligger i miner og huler” skriver Bacon. Derfor blev minedrift en metafor for intellektuel aktivitet. (citeret i Williams 2008, 26) Bacon brugte her et sprogligt billede, men samtidigt indstiftes videnskaber som geologi og arkæologi, der netop er baseret på en udforskning af den fysiske undergrund gennem udgravning og analyser af strata. I begge disse discipliner graves efter sandheden.

Williams viser med sin analyse, at denne forbindelse mellem undergrunden og sandheden er blevet så allestedsnærværende i vores kultur, at vi ikke længere lægger mærke til den: ”Antagelsen at sandheden skal findes ved at grave, og at jo dybere vi graver, jo nærmere kommer vi den absolutte

sandhed, er blevet en del af den intellektuelle luft, vi indånder.” (Williams 2008, 49)

Carlsbergs kældre og deres rolle i den nye byplan

Her kan der ligge en nøgle til at forstå, hvorfor det at repræsentere kældrene i gadeplan i Entasis’ plan for Carlsberg blev så vigtig for den måde, den blev opfattet på. Måske ligger der i det sprogligt indlejrede vestlige verdensbillede, hvor undergrunden synes at indeholde en særlig sandhed, nøglen til at forstå, hvorfor en anmelder mener, at ”stedets ånd” bor i Carlsbergs kældre.

Men hvordan kan det være, at undergrundens rumlige strukturer blev anset for at være så vigtige i dette projekt og prioriteret højere end f.eks. den

grønne struktur eller det eksisterende forhold mellem bygninger og åbne rum? Og i hvor høj grad er kældrene egentlig afgørende for Entasis' plan? Arkitekterne selv sætter deres forslag ind i diskussionen om den moderne versus den historiske by, som har præget arkitekturdiskussionen i anden halvdel af det 20. århundrede. I konkurrenceforslaget sammenligner Entasis planen over Carlsbergs eksisterende kældre med arkitekten Nollis berømte plan af Rom i 1700 tallet; den plan som har været et forbillede for de arkitekter, der opponerede mod den modernistiske by. Det, der interesserer Entasis er, at kælderplanen, som Nollis Rom, har skæve vinkler, rum af forskellige størrelser og en byrumsstruktur, der muliggør overraskelser for den gående. Ved at projicere dette billede op i gadeplan kopierer Entasis en rumlig form, som er opstået over lang tid og efter skiftende behov. Entasis' helhedsplan ser på den måde ud som om den netop ikke er en helhedsplan, men en samling af rum som er opstået langsomt gennem tilføjelser og tilpasninger – som gadestrukturen i Københavns indre by eller Carlsbergs kældre. Denne tilsyneladende uplanlagte form bruger Entasis som udgangspunkt for at skabe det, tegnestuen anser for en god by – nemlig en tæt bebygget masse, hvori der er udskåret byrum og gader til byliv.

Entasis' ærinde har dermed ikke i så høj grad været at finde frem til det, der i dag er særligt for Carlsberg, det som Marot var fortalende for med sin sub-urbanistiske tilgang. Snarere er planen et forsøg på at genskabe det, arkitekterne forstår som den klassiske bys kvaliteter. Hvad der ved første øjekast ser ud til at være baseret på stedets særegne kvaliteter, er således snarere resultatet af generiske idéer om den gode by. Det faktum at formen på kælderplanen havde ligheder med Entasis' idealer om den tæt bebyggede by med et irregulært mønster af byrum og gader, er et heldigt sammentræf.

Carlsbergplanen kan derfor ikke forstås som en udgravning af stedets sande ånd. Der er nærmere tale om resultatet af en kreativ brug af kælderplanen ud fra et overordnet koncept for den gode by. Dette koncept forholder sig til historie, men ikke nødvendigvis til Carlsbergs historie. Snarere er det historien om det arkitekterne forstår som den klassiske bys kvaliteter, deres forsvinden under modernismen og ønsket om deres genkomst.

Carlsbergkældrene giver os ikke adgang til en historisk "ånd" eller stedets sande kerne. De er i

stedet en rig kilde til rumlige erfaringer, forskellig brug og kulturelle forestillinger, hvad enten det er Herman Bangs og unge eventyreres sublime rumoplevelser, bryggernes begejstring for nye teknologier, diskussionen om arbejdsforhold, arbejdernes drillen hinanden med prøvedukken eller det at Entasis har opdaget at tegningen af kældrene utilsigtet har sammenfald med deres italienske byideal.

Disse forskellige og skiftende erfaringer med og fortolkninger af Carlsbergs kældre ser ud til at stå i skarp kontrast til den tradition Williams viste, hvor videnskabsfolk har ledt efter en objektiv sandhed i undergrunden, men forskellen er alligevel ikke så stor. Også forskere, som leder efter empiriske data gennem udgravninger, gør det ud fra et særligt perspektiv. For eksempel var den tidlige arkæologi baseret på forestillingen om, at der fandtes en klassisk og særlig værdifuld kultur, der havde haft en blomstringsperiode og et forfald. Da arkæologer gravede efter historiske relikter gjorde de det med forståelse for denne myte. Williams understreger at "(...) videnskabelige spørgsmål indeholder en mytologisk aura, da den heroiske søgen efter videnskabelig sandhed har samme støbning som en nedstigning til underverdenen." (Williams 2008, 49) Undergrunden er stadig stedet for projektion

Figur 4. Kældrene er bygget i forskellige perioder



af menneskelige forestillinger og fortolkninger, som vi kunne se det i Carlsbergs kældre. Samtidig ligger kældrene der - i et økonomisk og pragmatisk perspektiv - som udfordrende rum, der muliggør helt særlige sanselige erfaringer. At udvælge netop disse rum som afgørende for Carlsberg som sted er ikke en neutral eller objektiv beslutning, men resultatet af valg.

Det vigtigste spørgsmål for alle som arbejder med byomdannelse er, hvad disse valg medfører for fremtiden. I Carlsbergplanen er det relevant at gå bag om forestillingen om den klassiske by som ideal for fremtiden, da kælderplanen legitimerer denne bytype. Hvor vigtigt er det, at fremtidens bymiljøer kan sættes i forbindelse med "historie", "kulturarv" og "identitet"? Hvis det er vigtigt, hvad forstår vi så ved disse begreber? Som kritikere, bevaringsfolk, planlæggere, arkitekter og forvaltere kræver det af os, at vi ikke slår os til ro med at projekter kan afdække "stedets ånd". I stedet kan eksemplet Carlsbergs kældre vise os, at byomdannelse og udvælgelse af historiske kvaliteter er en kulturel aktivitet, der ikke kan adskilles fra menneskelig kreativitet, kulturelt indlejrede tankesæt og fremtidsforestillinger.

Denne artikel er en viderebearbejdning af teksten "Digging for Essence and Myths" som er blevet publiceret i Landscape & Ruins. Planning and design for the regeneration of derelict places. Proceedings from the ECLAS conference 23-26. September 2009, Genova, ed. Adriana Ghersi.

Diskussion

Vibeke Dalgas

Dette sted er jo utrolig spændende. Har Carlsberg været foreslået som verdens kulturarv?

Svava Riesto

Nej, mig bekendt er det ikke blevet foreslået til verdens kulturarv. Det kræver jo, at der er nogle aktører, der indstiller det som verdens kulturarv. Og det er tit svært, når det handler om privatejede anlæg. Carlsberg er mere interesseret af fremtidens brugsmuligheder end af at få det på verdensarvlisten.

Spørgsmål fra salen

Hvad er det vi ser som kvaliteter, når en bygning skal bevares? Og en anden ting; hvad er det for værdi man skal bruge i by og rum? Forstår du hvad jeg mener? Man siger; de her bygninger er meget vigtige for vi vil gerne bevare dem, den er sådan monumental og flot, og en bestemt byhistorie; en anden ting er at sige, vi har et meget fint rum her, den kan vi også bruge på en anden måde.

Svava Riesto

Jeg tror det er vigtigt at vi i bevaringsdiskussioner ikke sætter "arkitektonisk kvalitet" op som en absolut størrelse. Snarere må vi udvikle metoder og begreber til at sætte ord på og diskutere arkitektoniske kvaliteter. Og dette er ikke nogen modsætning til at interessere sig for kulturhistoriske kvaliteter. I Carlsberg kan vi jo se, at det rumlige er sammenflettet med den måde det er blevet brugt på og den måde mennesker har opfattet lige præcis disse rum. Arkitektur har jo udviklet sig i takt med ændrede æstetiske opfattelser, kulturelle mønstre, forskellige anvendelser, teknologisk udvikling, naturhistoriske forhold og meget mere. Arkitekterne bag Carlsbergplanen vurderer det eksisterende på baggrund af en særlig opfattelse af hvad, som er en god by – og det er da et spørgsmål, der handler om meget mere end æstetiske vurderinger. Så kulturhistoriske værdier og arkitektoniske værdier hænger sammen.

Litteratur

Bang, Herman: Et Besøg paa Karlsberg, National Tidene 29.05. 1881.

Kvorning, Jens, Søholdt, Helle (red.): Carlsberg. Vores By. Åben International Idékonkurrence. Dommerbetænkning, København: Carlsberg Ejendomme 2007.

Glamann, Kristof: Bryggeren. J.C.Jacobsen på Carlsberg, København: Gyldendahl 1996 (1990).

Jørgensen, Caspar: artikel om Carlsberg i Architectura 2009.

Marot, Sébastien: "Sub-urbanism/Super-urbanism – From Central Park to La Villette." AA Files, London, 2006, 21-37.

Marot, Sébastien: "The Reclaiming of Sites". In: J. Corner, ed. Recovering Landscapes, New York: Princeton Architectural Press 1999, 44-57.

Marot, Sébastien Sub Urbanism and the Art of Memory. London: AA Publications, 2003.

Rifbjerg, Synne: "Brygge og Bygge" Anmeldelse af bogen Arkitekturen på Carlsberg i Weekendavisen 23.01.2009

Rosalind Williams: Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination, Cambridge Mass.: The MIT Press 2008, 2. ed.

Strømstad, Poul (red.): J. C. Jacobsens Bryggergård i Brolæggerstræde, udgivet af Ny Carlsberg-fondet. København: Forum 1977

Vores By Carlsberg. Åben International Idékonkurrence 2006, Konkurrenceprogram, udarbejdet af Carlsberg A/S Ejendomme i samarbejde med Akademisk Arkitektforening, Københavns Kommune, Kulturarvsstyrelsen, GEHL Architects, NIRAS konsulenterne, Rambøll Vand og Miljø, København: Carlsberg Ejendomme 2006.

www.abandon.dk, En Urban Explorers Bekendelser, En blog omkring livet som urban explorer, hjemmesiden sidst besøgt 20. januar 2010

Dorothea Zanker-v. Meyer: Die Bauten von J. C. und Carl Jacobsen. Zur Bautätigkeit einer Industriellenfamilie in Dänemark, München – Berlin: Deutscher Kunstverlag, 1982

Billeder

Figur 1. Entasis Arkitekter vandt med projektet "Vores Rum" den internationale idékonkurrence "Vores By". I forslaget bliver industriområdet omdannet til en tæt, bebygget, urban struktur bestående af 3-5-etages karreer (grå) og højhuse (sort). Det irregulære gade-plads mønster i er dannet i forhold til hvor der er kældre under gadeplan: en sammenhængende kælderkorridor bliver til en gade, mens en større kælder bliver en plads.
Fra Entasis' 1. præmieprojekt.

Figur 2. Grundplan over Carlsbergs kældre fra 2006. Planen viser et komplekst netværk af forskellige rum, der løbende er blevet udvidet. I løbet af det 20. århundrede er de blevet forbundet med smalle korridorer og nye er kommet til. Entasis Arkitekter brugte denne tegning som logo for deres projekt. Bydelsplanens anvendelse af kælderstrukturen fik megen ros og blev anset som en god måde at forbinde områdets fremtid med dets historie på.
Fra Entasis' 1. præmieprojekt.

Figur 3. I 1. præmie projektet er en kælder omdannet til et offentligt friluftsbad således at man bogstavelig talt kan dykke ned i stedets rumlige historie.
Fra Entasis' 1. præmieprojekt.

Figur 4. Carlsbergs kældre er bygget i forskellige tidsperioder og har meget forskellige rumlige kvaliteter. Her er to eksempler: en hvælvet muret kælder fra sidste halvdel af 1800tallet og en betonkorridor med kakler på væggene og tætsiddende rør.

Pressefotos fra Carlsberg A/S Ejendomme.

Deltagerliste

Byplanhistorisk seminar 2009

Alstrup & Avnby Architects	Arkitekt	Freddy Alstrup
Arkitektskolen Aarhus	Lektor	Sidsel Bloch
Arkitektskolen Aarhus	Studerende	Rikke Boserup Sjelborg
Arkitektskolen Aarhus	Studerende	Ellen Margrethe Sloth Christensen
Arkitektskolen Aarhus	Studerende	Catrina Beck Jørgensen
Arkitektskolen Aarhus	Studerende	Lill Bjerregaard
Ballerup Kommune	Afdelingschef	Lone Schock
Brøndby Lokalarkiv	Arkivleder	Lisbeth Hollesen
By- og Landskabsstyrelsen	Arkitekt	David Trier Frederiksen
By- og Landskabsstyrelsen	Landskabsarkitekt	Lone Jansson
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Vibeke Dalgas
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Jens Johansen
Byplanhistorisk Udvalg	Geograf	Sven Illeris
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Jens Clemmensen
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Gregers Algreen-Ussing
Byplanhistorisk Udvalg	Landskabsarkitekt	Ib Asger Olsen
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Inge Alstrup
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Michaela Brüel
Byplanhistorisk Udvalg	Geograf	Ole Christiansen
Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt	Peder Boas Jensen
Byplanhistorisk Udvalg	Museumleder	Poul Sverrild
Byrejsen.dk	Direktør	Torsten Bo Jørgensen
Center f. Bolig og Velfærd	Centerleder	Hans Kristensen
Dansk Bygningsarv	Analytiker	Dorte Bay Høyerup
Dansk Bygningsarv	Projektchef	Rie Søgaard Jensen
Dansk Byplanlaboratorium	Projektleder	Marie Partoft
Dansk Byplanlaboratorium	Projektleder	Christian Broen
Dansk Byplanlaboratorium	Direktør	Ellen Højgaard Jensen
Dansk Byplanlaboratorium	Arkitekt	Henrik Witthøft
DSB Ejendomsudvikling	Planlægger	Marie Dela Johnsen
Fredensborg Kommune	Byplanlægger	Frode Andersen
Furesø Kommune	Direktør	Niels Thygesen
Faaborg Kulturhistoriske Museer	Museumsinspektør	Eva Frellesvig
GBL	Arkitekt	Christian Hylgaard
Glostrup Kommune	Landinspektør	Susanne Nørgaard
Glostrup Kommune	Byplanlægger	Anja Kraag
Glostrup Kommune	Byplanlægger	Rasmus Hansen
Halsnæs Kommune	Planlægger	Mette Vestergaard
Halsnæs Kommune	Planlægger	Pernille Vitt Meyling
Halsnæs Kommune	Planlægger	Malene F. Borgny
Halsnæs Kommune	Planlægningskonsulent	Jesper Lohse Jørgensen
Hasløv & Kjærsgaard	Arkitekt	Cathrine Leth Larsen
Helsingør Kommune	Arkitekt	Mette Galtt
Helsingør Kommune	Konsulent	Laura Albeck
Helsingør Kommune	Byplanarkitekt	Annette Kristensen
Herlev Bibliotek	Projektkoordinator	Ketil Folmer Christensen
Hillerød Kommune	Sektionsleder	Hans Brigsted
Historiens Hus	Museumsinspektør	Anja Olsen

Hvidovre Kommune	Kulturplanlægger	Signe Dehn Sparrevohn
Indenrigs- og Socialministeriet	Arkitekt	Tine Faarup
Indenrigs- og Socialministeriet	Specialkonsulent	Helga Madsen
Inst.f. geografi og geologi	Kursusleder	Esben Holm Nielsen
JJW Arkitekter	Arkitekt	Sara Ettrup
Juul Frost	Arkitekt	Rikke Lequick Larsen
Juul Frost	Arkitekt	Franz Ødum
Juul Frost	Arkitekt	Janus Døssing
Juul Frost	Arkitekt	Beth Coling Wiberg
K.A. biblioteket	Arkitekt	Dorthe Bendtsen
KL	Konsulent	Berit Mathiesen
Kragh & Berglund	Byplanlægger	Anne Sofie Kvist
Kragh & Berglund	Landskabsarkitekt	Hans Kragh
KU	Studerende	Karina Conradsen
KU	Studerende	Maria Blom Pedersen
KU	Studerende	Susanne Bøcker
KU	Studerende	Daniel Klitgård Sørensen
KU	Studerende	Lea Sindberg
KU	Studerende	Stasa Josilovic
KU	Studerende	Mia Nørgaard Egelind
KU	Studerende	Kristina Frestad Jørgensen
KU	Studerende	Marlene Hammelsvang Nielsen
KU	Studerende	Maja Steen Møller
Kunstakademiets Arkitektskole	Studerende	Bianca Maria Hermansen
Københavns Kommune	Arkitekt	Karen Probst
Københavns Kommune	Arkitekt	Lotte Linnet
Københavns Kommune	Arkitekt	Jens Jacob Bierring
Københavns Kommune	Arkitekt	Jørgen Munch
Københavns Kommune	Arkitekt	Line Mortensen
Køge Kommune	Byudvikler	Siv Raun Andersen
LFB	Studerende	Nina Meldgaard
LFB	Studerende	Teresa Albeck Japsen
LFB	Studerende	Annika Arvidsson
Møller & Grønborg	Arkitekt	Rolf Howalt Svendsen
Nordfyns Kommune	Urban Designer	Rudi Saltofte
Plan09	Formand f. Plan09	Niels Østergård
Region Syddanmark	Arkitekt	Erik Abitz
RUC	Studerende	Frederik Birket-Smith
Sønderborg kommune	Planlægger	May-Britt Rørmose Hansen
TMC	Arkitekt	Ulrich Bolow
Viborg Kommune	Byplanlægger	Jørgen Tryk Hansen
Vordingborg Kommune	Udviklingskonsulent	Johan Landgren
Vordingborg Kommune	Udviklingskonsulent	Torben Andersen
Aalborg Universitet	Adjunkt	Lise Schrøder
Aarhus Arkitekterne	Byplanarkitekt	Malene Lauge Nielsen
Aarhus Universitet	Lektor	Søren Bitsch Christensen
	Arkitekt	Annette Christiansen
	Pensionist	Niels Thougard
	Arkitekt	Jens Galsøe
	Studerende	Nicolai Skovsager Bang
	Studerende	Jesper Hemmingsen
	Arkitekt	Niels Kyllsbech
	Cand. Mag.	Lene Bang Krause

Arkitekt
Arkitekt
Cand.techn.soc
Landskabsarkitekt
Konsulent

Elith Juul Møller
Yuval Amit
Karina Juul Larsen
Lærke Dyrholm Møldrup
Erik Agergård

I alt 106 deltagere

Oversigt over Byplanhistoriske noter

64.

Bygenbrug

26. seminar. November 2009. Kunstakademiets Arkitektskole, København

Red. Gregers Algreen-Ussing, Michaela Brüel, Peder Boas Jensen (ansvarshavende), Ib Asger Olsen og Poul Sverrild. 2010.

66 s.

PRIS 150 kr.

63.

Bilen og byen

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

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

PRIS 150 kr.

62.

Et usædvanligt særtryk: "Hillerøds fremtid"

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

Red. Vibeke Dalgas. 2009.

56 s.

PRIS 100 kr.

61.

Forstædernes byplanhistorie

Af Peter Dragsbo.

UNDER UDARBEJDELSE.

60.

Byerne og den byhistoriske kartografi

24. seminar, november 2007. RUC.

Red.: Mette Ladegaard Thøgersen, Sven Illeris, Søren Bitsch Christensen og Vibeke Dalgas
PRIS 100 kr.

59.

Industri- og erhvervsvirksomheder i byernes planlægning 1938-2007

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

Red.: Jens Johansen og Ib Asger Olsen

PRIS 100 kr.

58.

Byplanhistorie og byudvikling i Hillerød 1945-2006

Udvidet særtryk fra Særtryk af Hillerødbogen 2006.

Af Vibeke Dalgas. 2007. 92 s

PRIS 150 kr.

57.

Dansk Planlægning – hvor kom ideerne fra – hvordan blev planerne

22. seminar, sept. 2006. Avedørelejren, Hvidovre. Red.: Jens Clemmensen. 2008.

76 s.

PRIS 150 kr.

56.

Lokaliseringen inden for byerne i den offentlige sektor

En undersøgelse i Herning, Hillerød, Køge og Randers.

Af: Sven Illeris. 2006. 64 s.

PRIS 100 kr.

55.

Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945-2000

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

PRIS: 75 kr.

54.

Egnsudvikling - egnsudviklingens historie i Danmark

Af: Sven Illeris. 2005. 42 s.

PRIS: 50 kr.

53.

Byplankonsulenternes betydning i nyere dansk byplanlægning

Af Vibeke Dalgas.

UNDER UDARBEJDELSE.

52.

Regionplanlægning - bidrag til regionplanlægningens historie

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

PRIS: 50 kr.

- 51.**
Centerplanlægning – Udvalgte byplanopgaver
Udført i konsulentfirmaet Institut for Center-
Planlægning i 1960'erne
 Af: Jesper Harvest. 2004, 46 s.
 PRIS 100 kr.
- 50.**
Københavns skitse til en generalplan 1954 - hol-
der planlægningen 50 år efter?
 20. seminar, sept. 2004, Københavns Rådhus.
 Red.: Søren B. Jensen, Michaela Brüel og Jesper
 Harvest. 2006. 60 s.
 PRIS 75 kr.
- 49.**
Byen og Banen. Byplan og kollektiv trafik i Kø-
benhavnseggen
 19. seminar, maj 2003. Ørestadsselskabets infor-
 mationsbygning.
 Red.: Michaela Brüel og Jesper Harvest. 2005. 55
 s.,
 PRIS 50 kr.
- 48.**
Mit Arkitektliv
 Af Kirsten Andersen. 2003. 64 s.
 PRIS: 50 kr.
- 47.**
Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform
og nye planlove
 Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002. 48
 s.
 PRIS 300 kr.
 Red. Elith Juul Møller -
- 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 legesvirksomhed, udarbejdet i den
regnfulde sommer 1987
 Af Max Sigumfeldt. Red. Edmund Hansen og Vi-
 beke Dalgas. 2001. - 22 s.
 PRIS: 50 kr.
- 44.**
Danske Stationsbyer i byplanlægningens år-
hundrede
 17. seminar maj 2001, Gammel Dok
 Red. Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas
 og Elith Juul Møller - 87 s.
 UDSOLGT
- 43.**
ÆBÆ : Ældre byplanlæggere 1954-2000
 Red. Kirsten Andersen. 2001. - 131 s.
 PRIS: 90 kr.
 Omtale
- 42.**
Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Dan-
ske 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 planlæg-
ning".
 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 : Over-
fredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976.
 Af Johan Garde. 1998. - 53 s.
 PRIS: 90 kr.
- 38.**
Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.
 13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
 Red. Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. - 86 s.
 PRIS: 50 kr.

- 37.**
Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-1997.
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Ole Winding. 1997. - 70 s.
PRIS: 50 kr.
- 36.**
Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lav, tæt boligområde.
Af Kirsten Andersen. 1997. - 47 s.
PRIS: 50 kr.
- 35.**
Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik
12. seminar, juni 1996.
Red. Elith Juul Møller. 1997. - 24 s.
PRIS: 50 kr.
- 34.**
Købstædernes byfornyelse
11. seminar, 8. december 1995,
Arkitektskolen i Aarhus. Red. Lisbet Wolters og
Ole Winding. 1999. - 63 s.
PRIS: 50 kr.
- 33.**
Ti år med en generalplanskitse 1958-1968
Af Poul Lyager. 1996. - 60 s.
PRIS: 90 kr.
- 32.**
Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december 1989 - erindringer 6 år efter
Af Hugo Marcussen. 1996. - 27 s.
PRIS: 50 kr.
- 31.**
Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse
10. seminar, juni 1995.
Red. Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa
la Cour. 1996. - 71 s.
PRIS: 90 kr.
- 30.**
Det åbne land
9. seminar 1994.
Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995.
- 61 s.
PRIS: 90 kr.
- 29.**
Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker jeg mødte hen ad vejen
Af H.H. Holden Jensen. 1994. - 64 s.
PRIS: 90 kr.
- 28.**
Forstæderne - bydannelse og byplaner
8. seminar, juni 1993.
Red. Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994.
- 66 s.
PRIS: 90 kr.
- 27.**
Byens offentlige rum
7. seminar, juni 1992.
Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. - 84
s.
PRIS: 80 kr.
- 26.**
Københavnske generalplantilløb 1932-1958
Af Poul Lyager. 1992. - 63 s.
PRIS: 90 kr.
- 25.**
Sommerhuset - fødsel og opvækst
6. seminar, juni 1991.
Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. -
60 s.
PRIS: 70 kr.
- 24.**
Da miljøet kom til byen
Af Bent Flyvbjerg. 1991. - 63 s.
PRIS: 90 kr.
- 23.**
Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser
Af Nan Dahlkild. 1991. - 62 s.
PRIS: 120 kr.
Udsolgt - kan lånes på biblioteket.
- 22.**
Trafikken og byerne - udvikling og planlægning
5. seminar, juni 1990.
Af Edmund Hansen m.fl. 1991. - 103 s.
PRIS: 70 kr.

21.
Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50
Af Sven Allan Jensen. 1990. - 38 s.
PRIS: 50 kr.
20.
Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70
Af Max Siegumfeldt. 1990. - 38 s.
PRIS: 60 kr.
19.
Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede
4. seminar, juni 1989.
Af Tim Knudsen m.fl. 1990. - 86 s.
PRIS: 70 kr.
18.
Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie
Af Niels Fosdal. 1989. - 23 s.
PRIS: 40 kr.
17.
De første landsplanår 1959-64
Af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann. 1988. 25 s.
PRIS: 40 kr.
16.
De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem
Seminar, juni 1988.
Af Sven Allan Jensen m.fl. 1989. - 62 s.
PRIS: 50 kr.
15.
Industrikvarteret i Gladsaxe
Af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. - 114 s.
PRIS: 60 kr.
14.
Notat om STORKØBENHAVNS PLANLÆGNING
Udsendt af Boligministeriets 2. kontor den 30. maj 1960. Genoptryk 1988. 47 s. PRIS 50 kr.
13.
Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen
Red. Vibeke Dalgas. 1988. - 28 s.
PRIS: 40 kr.
12.
40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Af Edmund Hansen m.fl. 1987. - 77 s.
PRIS: 50 kr.
11.
Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74
Af Max Siegumfeldt. 1987. - 69 s.
PRIS: 50 kr.
10.
20'ernes og 30'ernes byplanhistorie
– indlæg fra seminar, juni 1986.
Af Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole Thomassen. 1987. - 41 s.
PRIS: 35 kr.
9.
Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69
Af Kirsten Andersen. 1986. - 45 s.
PRIS: 40 kr.
8.
Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske og administrative forspil
Af Frank Bundgaard. 1986. - 55 s.
PRIS: 45 kr.
7.
Planlægningens 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 Teisen. 1985. - 89 s. (genoptryk).

PRIS: 40 kr.