

JESPER HARVEST

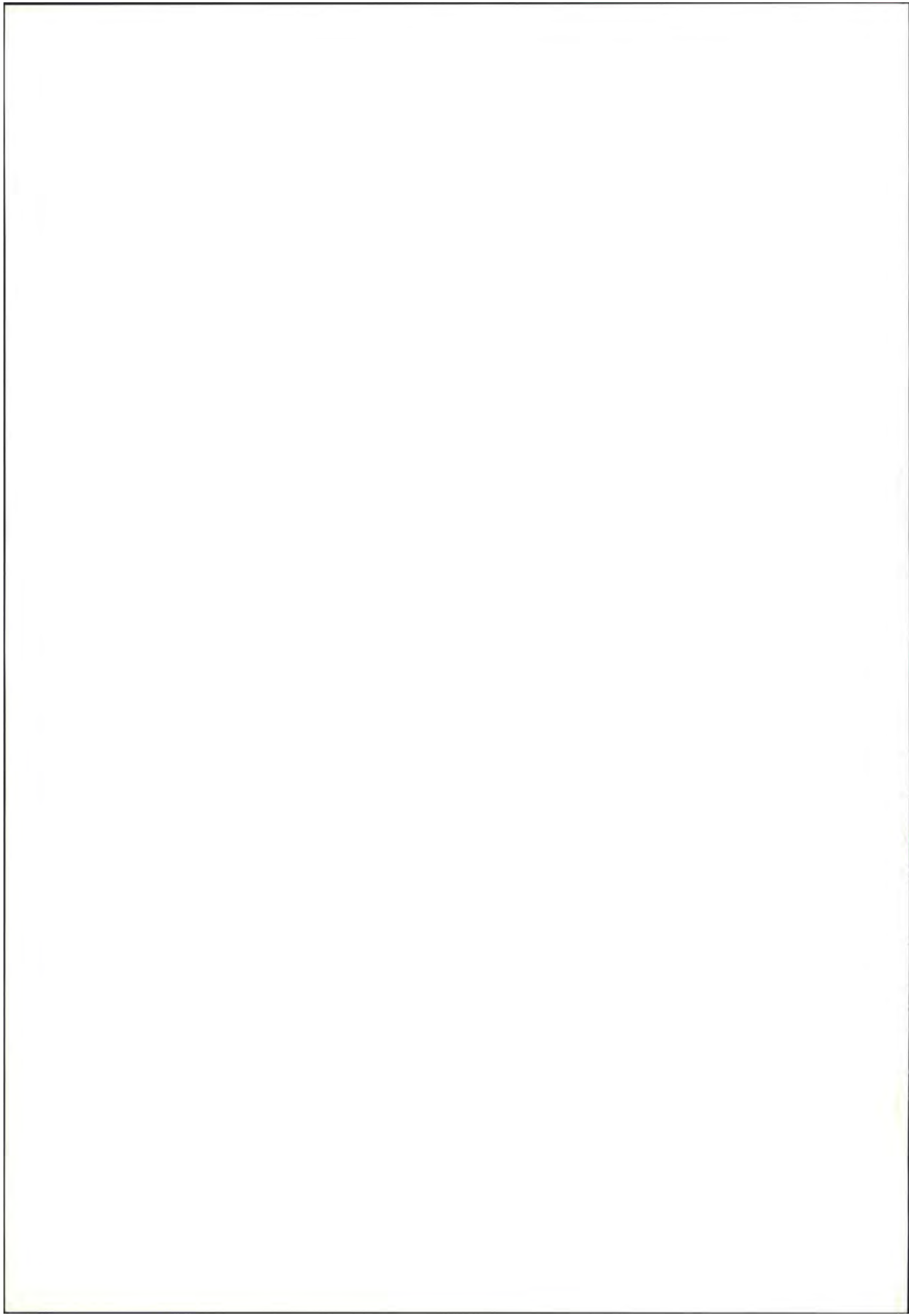
CENTERPLANLÆGNING

UDVALGTE BYPLANOPGAVER

udført i konsulentfirmaet Institut for Center-planlægning
i 1960'erne



Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter 51



Jesper Harvest

CENTERPLANLÆGNING

Udvalgte byplanopgaver udført i konsulentfirmaet
Institut for Center-planlægning i 1960'erne

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter 51

Centerplanlægning

Udvalgte byplanopgaver udført i konsulentfirmaet
Institut for Center-planlægning i 1960'erne

Copyright Jesper Harvest og
Dansk Byplanlaboratorium 2004

ISBN 87-90413-33-4

Tilrettelagt og skrevet i Garamond af forfatteren
Fotografierne er optaget af forfatteren,
med mindre andet er nævnt.
På forsiden udsnit af tegning af Ib K. Olsen til ICP
flyttemeddelelse 1962

Trykt af KFS AB, Lund, 2004

Af samme forfatter:

Byfornyelse i Sverige
Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie 12, 1966

Odense Byplan 1966-1988
Fra Vollsmose til Blangstedgård
Fra gadegennembrud til cykelruter
Byhistorisk Udvalg i Odense 2003

Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36, 1165 København K
Telefon 33 13 72 81

Forord

I løbet af 1960'erne kom der gang i byplanlægningen i hele Danmark. Byplanlægning havde forinden overvejende været en københavnsk foreteelse. Fingerplanen fra 1947 og den københavnske generalplanskitse fra 1954 er markante og velkendte planer.

Ude i landet havde det på grund af krigen ikke været nødvendigt at følge op på byplanloven fra 1938, der forudsatte tinglyste byplanvedtægter for hele byen. I en praktisk fortolkning fra Boligministeriet blev det efter krigen til, at der skulle udarbejdes dispositionsplaner for byerne, som skulle godkendes af ministeriet, repræsenteret ved den kommitterede i byplansager, men ikke umiddelbart var bindende for grundejerne. I løbet af 1950'erne kom der igen gang i boligbyggeriet, nu især parcelhuse, i starten fremmet af billige statslån. En byreguleringslov, som var vedtaget i 1949 af hensyn til Fingerplanen, kunne også benyttes i det øvrige land, i hvert fald omkring de større byer, men ellers foregik udviklingen spredt i omegnskommuner og bestemt af gårdejerens interesse for udstykning. En landsbygge lov fra 1960 tilvejebragte ens byggebestemmelser og forudsatte inddeling af byerne i grundkredse og byggeområder, men havde ellers ikke planbestemmelser.

Bykommunerne indså efterhånden, at der var behov for byplanlægning, men rådede ofte ikke over sagkyndige medarbejdere. Det gav mulighed for fremvækst af en række konsulentfirmaer oprettet af arkitekter, der var uddannet ved Kunstakademiets Arkitektskole, hvor der fra 1955 var etableret en byplanafdeling under ledelse af professor Peter Bredsdorff.

Institut for Center-planlægning blev oprettet af to detailhandelsorganisationer på grund af disses ønske om en nærmere planlægning af butikcentre, men blev på grund af de ansatte arkitekter tillige udviklet til et af periodens konsulentfirmaer i byplanlægning i bredere mening. På baggrund af specialet fik instituttet hurtigt opgaver i Københavnsegnen og efterhånden også i større byer i hele landet.

Med mange og store opgaver blev instituttet desuden et godt lærested for de i starten unge medarbejdere, hvoraf mange fortsatte som planlæggere andre steder og gennem hele karrieren.

I denne note er omtalt byplanopgaver i Institut for Center-planlægning i årene fra 1960 til omkring nytår 1974, som er den periode jeg var ansat i. Beskrivelsen medtager alle større byplanopgaver og et par af de mindre. Om den største byplanopgave, dispositionsplanen for Odense, henvises til de første kapitler i min bog *Odense Byplan 1966-1988*.

Noten er ikke den udtømmende historie om alle instituttets opgaver i perioden, hvoraf mange var beregninger, mødedeltagelse, foredrag og kurser, som jeg ikke har tilstrækkelig viden om til en meningsfuld omtale.

Marts 2004

Jesper Harvest

Indhold	side
OM CENTERPLANLÆGNING	5
INSTITUT FOR CENTER-PLANLÆGNING	
Oprettelse – Ledelse – Grundlag – Min ansættelse – Adresser og medarbejdere – Institut for Kommunal Planlægning	7
KØBENHAVNSEGNEN	
Vestamager	11
Rødovre	13
Ballerup	15
Herlev	18
Lyngby	18
Gladsaxe	20
Blistrup og Ganløse	20
SJÆLLAND	
Hillerød	21
Helsingør	21
Vordingborg	21
ODENSE	22
Opgaver for omegnskommuner indtil 1970 Paarup - Allesø-Næsbyhoved Broby – Dalum	23
JYLLAND	
Holstebro Bymidten – Kultur og uddannelse – Døesvej-området – Byudvikling .	24
Løgstør	27
Vejle	28
Kolding	30
Horsens	32
SVERIGE	
Västerås	33
Göteborg	34
Stockholm – Järvafeltet	36
Malmö-Lund	38
FORTEGNELSER	
Andre opgaver	40
Medarbejdere	41
REGISTRE	
Litteraturliste	44
Artikler i fagtidsskrifter	46
Personregister	46

Om centerplanlægning

Begrebet centerplanlægning er ikke entydigt defineret. Denne note er om andet og mere end blot størrelse og udformning af butikscentre.

Betegnelsen benyttes her om planlægning af sammenhængen mellem byen og lokalisering ikke alene af detailhandel, men også af privat og offentlig service af enhver art, samt om byens og anlæggenes udformning.

Institut for Center-planlægning startede som Institut for Butikscenter-planlægning, men navnet blev snart ændret, fordi det betegnede en for snæver afgrænsning i forhold til intentioner og opgaver.

Udviklingen mod en bredere definition kan aflæses af noten. I starten af 1960'erne opfattedes en bykerne som et afgrænset, mindre område, inden for gangafstand fra et centrum. Dette og motoriseringen førte til planer om et ringgadesystem snævert omkring bymidten. I noten er omtalt sådanne tidlige planer for Holstebro og Kolding, men der var samtidige planer for bl.a. Roskilde, Hillerød og Odense, sidstnævnte omtalt i min bog *Odense Byplan 1966-1988*. I ICP fandt vi det forkert med en snæver afgrænsning. Byen skal hænge sammen og være varieret, og der bør også være boliger, service og friarealer i bymidten.

Tankegangen om centre som skarpt afgrænsede og statiske kom nok fra planlægningen af de første engelske New Towns. Disse var opbygget med neighbourhoods omkring et lokalcenter. Bydelene grupperedes omkring et bycenter. Det var tænkt som et hierarki med dagligvarer i de lokale centre og udvalgs- og specialvarer i bycentret. Et eksempel er Stevenage i Hertfordshire. Men i praksis benytter de nærmest boende bydelscentret både som lokalcenter og hovedcenter, så de nærmeste lokalcentre i nogen grad svigtes af de påregnede kunder. Vi gjorde op med tankegangen om butikker som uforanderlige med hensyn til branche og størrelse, og om kundernes trofasthed mod de lokale centre uafhængigt af afstande, udvalg og prisforhold. Men hos andre planlæggere gjorde den sig længe gældende, bl.a. i Køge Bugt planlægningen, hvor man f.eks. spurgte om, hvor mange boliger der skulle til for at få en slagterforretning?

Statisk tankegang lå også til grund for planlovsændringen i 1990'erne, med en generel øvre grænse for nye butikkers størrelse og for det samlede butiksareal i et givet område. Man ville undgå flere store lavprisvarerhuse og hindre konkurrence med bymidterne.

Men detailhandelen er underlagt den økonomiske udvikling, og kunderne vælger i vid udstrækning frit, hvor de vil handle, afhængigt af udvalg, pris og transport. Det er ikke planlægningens opgave at begrænse konkurrence i detailhandelen.

Byplanlægning er derimod påkrævet for at styre en fornuftig sammenhæng mellem byudvikling, trafik- og centerstruktur, hvor der i velbeliggende centerdannelser er fornøden plads til det butiks- og serviceareal, som der er befolkningsmæssigt og økonomisk grundlag for. Det er en stor, langsigtet og dermed vanskelig opgave. I noten er beskrevet nogle forsøg herpå, bl.a. i Rødovre, Ballerup, Odense, Holstebro, Kolding og Göteborg, nogle mere vellykkede end andre, men som eksempler til eftertanke og overvejelse af grundlag og muligheder andre steder.



Jesper Harvest

1933	<i>Født i Vangede, Gentofte kommune</i>
1952	<i>Student, Vordingborg Gymnasium</i>
1957	<i>Arkitekt, Kunstakademiets Arkitektskole</i>
1957	<i>Tegnestue, Hans Frederiksen og Niels J. Holm</i>
1957 - 1959	<i>Civilforsvarskorpset, værnepligtig sektionsleder</i>
1960 - 1974	<i>Institut for Center-planlægning, leder byplanafdeling</i>
1973	<i>Nordiska Institutet för Samhällsplanering</i>
1974 - 1988	<i>Planlægningschef i Odense kommune</i>
1988 - 2000	<i>Direktør i Arkitekternes Pensionskasse</i>
1988 - 1996	<i>I bestyrelsen for Dansk Byplanlaboratorium</i>
1988 -	<i>I Byplanhistorisk Udvalg, Dansk Byplanlaboratorium</i>

Institut for Center-planlægning

Oprettelse

Instituttet blev oprettet i efteråret 1959. De Samvirkende Købmandsforeninger – DSK – og Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger – FDB – var initiativtagere til oprettelsen. Ideen var, at nok skulle de to parter konkurrere om kunderne, men der var brug for en neutral part, som kunne sørge for velbeliggende butikcentre. Inspireret fra USA var selvbetjening, supermarkeder og butikcentre ved at vinde indpas hos os.

Ledelse

Aftalen om oprettelsen blev indgået mellem direktør Svend Gade fra DSK og direktør Jacob Ingvarlsen fra FDB. De to direktører udgjorde instituttets bestyrelse, hvervet som formand gik på omgang. Fra 1966 blev Ingvarlsen afløst af direktør Poul Erik Jacobsen. Som daglig leder ansattes arkitekt John Allpass, som forud havde udført opgaver for DSK.

Grundlag

Instituttet hed først Institut for Butikcenter-planlægning. Med ønsket om et bredere indhold i et center blev navnet fra nytår 1963 ændret til Institut for Center-planlægning – til daglig og i logo forkortet til ICP. Centre burde ikke blot rumme butikker, men tillige kulturelle tilbud og offentlig og private servicefunktioner. Instituttets opdragsgivere var fastlagt til kommuner og andre offentlige myndigheder, jævnfør at rådgivningen skulle være konkurrenceneutral i forhold til detailhandelen. Instituttets drift skulle dækkes af honorarindtægter for de udførte konsulentopgaver. Fra Danmarks Erhvervsfond blev bevilget løntilskud til navngivne konsulenter til foredrag og kurser for organisationer, uddannelsessteder og foreninger. Efter ansøgning kunne desuden ydes tilskud til generelle opgaver og studierejser. Efterhånden kom 8-10 medarbejdere med under konsulentordningen.

ICP's fremgang skyldtes i starten især John Allpass initiativ og kreativitet.

Bogen 'By center menneske' (1965) handler om størrelsen af gangarealer i byer og centre i forhold til menneskets mål og ganghastighed. I nyere tid den første danske bog om byrum.



Min ansættelse

Allpass henvendte sig til professor Peter Bredsdorff, om han kendte en byplanlægger, der kunne stå for instituttets byplanarbejde. Peter foreslog undertegnede, og jeg blev ansat fra 1. januar 1960. Ansættelsessamtalen i efteråret forinden var med direktør Svend Gade i DSK på Rådhuspladsen. Forinden havde jeg aftalt med John, at jeg skulle bede om en løn på 1.500 kr. om måneden. Jeg havde glemt beløbet og især omregningen, da jeg i samtalen med Gade nåede frem til en drøftelse af min årsløn. Jeg svarede derfor, at jeg havde tænkt mig 20.000 kr.. Efter en pause blev det accepteret, men med tilføjelse om, at så var det jo et job, hvor jeg også uden for arbejdstiden skulle følge med i byplanfaget og deltage i møder og kurser. Det havde jeg ikke problemer med.

Adresser og medarbejdere

Instituttet startede i små lokaler på en 1. sal i Store Kongensgade 93, det var omtrent over for Marmorkirken. Antallet af medarbejdere var selvsagt begrænset i starten.



USA STUDIEREJSE 1966

REJSE FOR CUNEOPLANLÆGGERE, KONFERENCER, UTVISNING, 1966-1968

Med tilskud fra Danmarks Erhvervsfond foretog Svend Søholt og jeg i 1966 en godt månedlang, udbytterig studierejse til USA. Vi besøgte bl.a. regionplanlægningen i New York, så på centre og besøgte universiteter. Vi sluttede i Seattle hos professor E.M. Horwood, University of Washington, som arbejdede på et system for opbevaring og behandling af geografiske data, og tidligere havde været gæsteforsker ved DTH. Hjemme startede vi et projekt 'geokodning', men IT-teknikken var endnu ikke udviklet godt nok, så projektet måtte henlægges. Tilsvarende projekter lykkedes i 1990'erne.

Konsulent Poul Anker Olsen kom fra FDB med indgående kendskab til detailhandelen. Cand. polit. Herluf Nielsen blev ansat kort efter starten til arbejdet med undersøgelser og prognoser. Han forlod instituttet i 1964 for en ansættelse i Egnsplanssekretariatet. I instituttet blev han afløst af cand. polit. Svend Søholt.

Som kontordame ansattes Jytte Stamp. Karakteristisk for tiden var, at alle andre medarbejdere var dus indbyrdes, men des med fru Stamp, indtil Jytte en dag protesterede og fik indført ligestilling i omgangsformen. Jytte Stamp styrede effektivt sekretariatsarbejde og regnskab gennem alle år jeg var ansat.

Forholdene i Store Kongensgade var beskedne. Når der blev holdt bestyrelsesmøde, det var 2-3 gange i løbet af et år, forudsattes et bedre traktament end vor daglige kaffe og madpakke. Til et af de første møder havde jeg derfor aftalt, at Irma, som dengang havde catering service, skulle levere mad og kaffe. Det var nær gået helt galt, fordi Irma, med direktør Børge Olsen i spidsen, dengang var en konkurrent, hvis produkter de to direktører fra DSK og FDB ikke skulle nyde.

Med flere opgaver og medarbejdere blev pladsen for lille og instituttet flyttede snart til lokaler på 1. sal i Nørrebrogade 7. Byplanlæggerne fik her plads i sidehuset. Jeg sad i et tidligere pigeværelse, længst ude. Allerede i 1964 flyttedes til større lokaler øverst oppe i Lundtoftevej 5 i Lyngby, som var et nybyggeri på grunden fra den tidligere gardinfabrik. Også her havde jeg kontor længst fra hovedindgangen, med gennemgang til bagtrappen bagest i det store lokale.

I 1970 var medarbejderantallet omtrent nået op på 50. Med udsigt til flere opgaver, især som følge af kommunalreformen pr. 1. april, var pladsen igen blevet for trang. Allpass fandt frem til en tom industribygning i 2 etager på Tværbommen i Vangede, som instituttet købte. Huset var et dobbelthus, hvor den ene halvdel havde været brugt af Minerva reproduktioner, som var startet af Steen Danø. Et rum havde været brugt til sprøjtemaling af rammer, hvorfor væggene var oversprøjtet med rester af sort maling. Huset blev istandsat og byplanlæggerne fik lokaler på 1. sal, grupperede omkring et godt møderum. Ved indgangen i stueetagen byggede Allpass en mur af glaserede sten, som var i overskud fra maleren Helge Bertrams udsmykning af svømmehallen i Holstebro. Bertram havde fået opgaven i sammenhæng med instituttets opgaver for kommunen, og lavede senere to mure til udsmykning af de nye gågader, ligeledes af farveglaserede mursten. Da instituttet senere flyttede fra Tværbommen blev huset solgt til Gentofte Kommune, til anvendelse til dagcenter. Den glaserede mur er bevaret.

Da der i 1970 blev indgået aftale med den nye Odense Kommune om udarbejdelse af en dispositionsplan, blev der dannet en fast arbejdsgruppe for denne store opgave. Jeg blev sagsleder for planlægningsopgaven og Svend Søholt blev sagsleder vedrørende undersøgelser og prognoser. Pladsen i Tværbommen blev nu utilstrækkelig.

Odense gruppen fik lokaler dels i Pantheonsgade i Odense og dels midlertidigt i et enfamiliehus på Hummeltoftevej i Lyngby. Huset var ikke velegnet, men ledigt efter fraflytning, fordi det på grund af fladt tag og mure med fugt- og frostskeer endnu ikke var solgt til beboelse.

I mange opgaver beskæftigede ICP sig med de stigende arealbehov til de nye eller udflyttede aktiviteter i byerne. I illustrationen fra 'By center menneske' er vist, hvorledes DTH (nu DTU) efter udflytning til Lundtofte optager lige så meget areal som Københavns middelalderby.



ICP's egne flytninger svarer til et af resultaterne fra ICP's Göteborg undersøgelse. Se side 34.

At det er de interne faktorer der skaber behovet for en flytning, og at det også er de interne forhold, der er afgørende for valg af den ny lokalisering, hvorimod interaktion og tilgængelighed først kommer på en andenplads. Dette i modsætning til en teori om interaktionen som afgørende, publiceret af professor Folke Kristensson i bogen: 'Människor, företag och regioner' (1967), som omtales i afsnittet om Stockholm. Se side 36.

Min ansættelse i ICP sluttede med Odense opgaven, idet jeg, da dispositionsplanen var færdig i 1974, søgte og fik en nyoprettet stilling som planlægningschef i kommunen.

Institut for Kommunal Planlægning

I instituttet havde der udviklet sig modsætninger mellem Allpass og medarbejderne. John var god til at diskutere og inspirere, holde foredrag, men var ikke altid i stand til selv at systematisere og formulere sine tanker. Det skulle helst ske i dialog med en eller et par af os andre.

John havde desværre et hvidt-sort forhold til både medarbejdere og kolleger i andre firmaer og institutioner. Enten var de geniale eller umulige. Enten ven eller fjende. Det viste sig tydeligt ved ansættelse af en ny medarbejder. I en periode på måske 1 til højst 2 år blev vedkommende anset for et lys, men blev herefter kritiseret urimeligt for alt.

Efter en periode med forsøg med en valgt daglig ledelse kom det til et brud. Instituttet blev i 1976 delt i to ved udskillelse af størsteparten i Institut for Kommunal Planlægning, der fik lokaler i Ryesgade.

John Allpass etablerede egen konsulentvirksomhed, der bl.a. havde opgaver for Rødovre Kommune. John havde et godt samarbejde med stadsingeniør Niels Fosdal, og souschefen/efterfølgeren afdelingsingeniør N.K. Jepsen, og lavede herunder en interessant plan for renovering og ombygning af et erhvervsområde ved Egegårdsvej til blandet bolig og erhvervsområde.

IKP måtte opgive da konsulentopgaverne blev færre i løbet af 1980'erne. ICP fortsatte med helt ny ledelse som et udelukkende analyseinstitut for detailhandel.



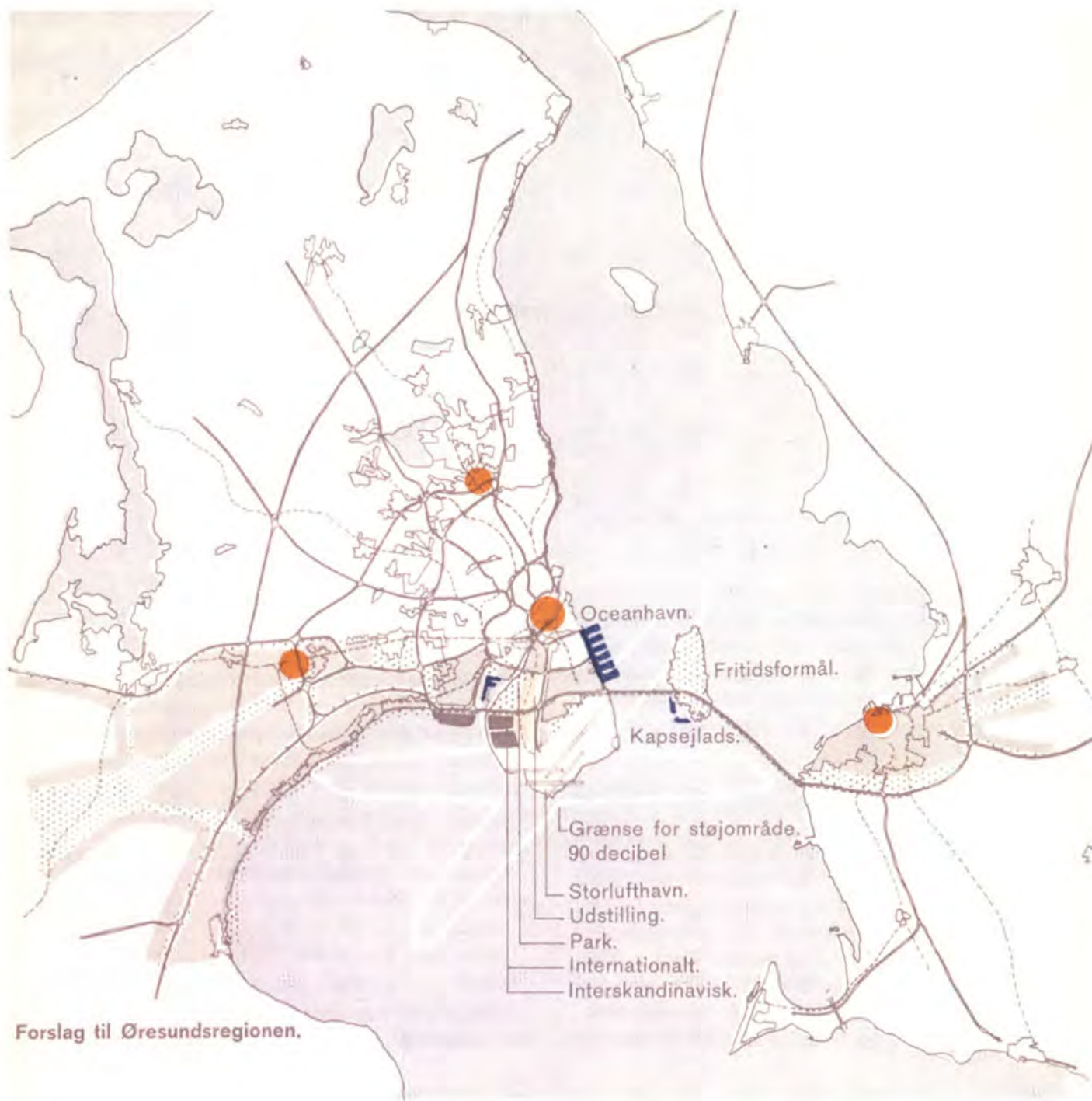
Storkøbenhavn

Instituttet interesserede sig gennem alle år for Storkøbenhavns planlægning. Der var mange analyseopgaver for de enkelte kommuner, men aldrig en samlet opgave om hele egnens overordnede centerstruktur. I en stor artikel i Arkitektens første nummer i 1964 argumenterede instituttet for egen regning for behovet for en samlet centerplanlægning. Der pegedes på behov for en aflastning af Københavns City ved opbygning af regionale centre i Lyngby og i Vestegnen. For Vestegnen blev foreslået en placering ved Brøndbyvester, hvor der kunne etableres et center fælles for Køge Bugt og Roskilde fingeren. Ingen tog tanken op, i stedet kom der halvstore centre i Hundige, City 2 og Høje Tåstrup. På grundlag af sine opgaver for kommunerne havde instituttet opgjort store arealbehov for detailhandel, service og institutioner. Det fremhævedes, at DTH ved udflytningen til Lundtofte kom til at fylde lige så meget som Københavns City. De overordnede funktioner burde ikke spredes, men samles i en struktur i sammenhæng med trafikanlæg og byudvikling, især imod vest. I Køge Bugt planlægningen havde man en centeropfattelse inspireret af de engelske nye byers neighbourhoods, som var baseret på tal for, hvor mange boliger, der var tilstrækkeligt grundlag for en slagter eller dagligvarebutik, uden hensyn til udviklingen med økonomisk betingede krav om større butikker og dermed større oplande.

Vestamager

Instituttet udarbejdede forslag til Københavns kommunes konkurrence i 1965 om bebyggelse af Amager Fælled. Det udnyttede en begrænset del af arealet til boliger, institutioner og erhverv, placeret i et bånd langs den eksisterende by, omtrent i en bredde som den senere Ørestad. Markant i forslaget var, at lufthavnen skulle bibeholdes og udvides mod sydvest. På den tid regnede de fleste med en flytning til Saltholm. På Østamager havde forslaget en oceanhavn, hvilket var logisk i forhold til besejling og forbindelser til jernbane og hovedveje, og kunne have frigjort hele den indre havn til rekreative formål, samt friholdt city og boligkvarterer for tung trafik til færger og containerskibe. Forslaget blev ikke præmieret, men senere dog omtalt i kommunens publikation om Amager og generalplanen (1967). Heri medtaget som yderpunkt i forhold til vinderprojektet. I samme publikation er en ny østhavn syd for Prøvestenshavnen i øvrigt omtalt som et rigtigt perspektiv for udviklingen af Københavns havn. Første præmie forslaget flyttede lufthavnen til Saltholm og bebyggede hele Amager med såkaldte Amagerbyer à la Farum Midtpunkt, med de sydligste placeret helt ude i vandet. Det var i overensstemmelse med overborgmester Urban Hansens ønske om mange nye boliger, men jo i modstrid med Egnspansekrariatets skitse fra 1961 om byudvikling især i Vestegnen. Da jeg i 1973 var på Nordplan, med feltperiode i en måned i Øresundsregionen, var tanken om Saltholm lufthavn endnu til diskussion. På et møde på Krogerup gik jeg så kraftigt imod fornuften i en lufthavnsflytning, at Urban Hansen blev vred og forløb sig, hvilket dagen efter affødte et undskyldningsbrev til Nordplans forstander Stig Nordqvist, hvori jeg var nævnt som årsag til vreden. Jeg skrev et pænt brev til overborgmesteren med tak for omtalen.

Centerstrukturen i Storkøbenhavn 1980 ifølge ICP's prognoser og planlægning 1964. Oplandsgrænser og centerstørrelser fastlagt ved de konkrete planlægningsopgaver for egnens kommuner. Lyngby centret vist med sort skraveret cirkel. Den åbne sorte cirkel i vest refererer til diskussionen om placering og størrelse af et tilsvarende center for vestegnen. Gennem Høje - Taastrup kommune blev instituttet senere tilknyttet planlægningen af Høje - Taastrup Storcenter (senere betegnet City 2). Dimensionering af detailhandelen i 1. etape forelå i november 1966.



ICP's forslag til konkurrencen om Amager.

Lufthavnen er bibeholdt på Amager. Amager Fælled er bebygget ca. som den senere Ørestad. Oceanhavn på Amagers østkyst med besejling fra dybt vand ved Drogden. Storcenter i vest.

Gennem Høje-Tåstrup kommune var ICP i perioden 1964-1970 tilknyttet planlægningen af Høje-Tåstrup Storcenter, det senere City 2. Arbejdet omfattede dimensionering af første etape og rådgivning af centrets teknikere vedrørende kundetrafik, udformning og varelevering. Centret opførtes af Kommanditselskabet Høje-Tåstrup Storcenter, med adresse i forsikringselskabet Nye Danske af 1864 på Rådhuspladsen og med selskabets direktør Henrik Hoffmeyer som initiativtager. Teknikerne var arkitektfirmaerne Graae og Helger, Christian, Erik og Aage Holst samt planlægningstegnestuen Ole Thomassen og Poul Lyager.

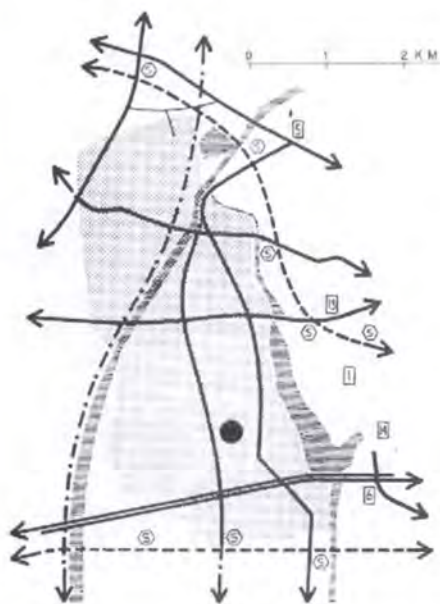
Rødovre



Roskildevej gennem Rødovre kommune. Foto af Roald Pay til ICP's nytårskort 1964.

En tidlig opgave var for Rødovre Kommune. Kommunen er afgrænset af Vestvolden, Damhussøen og Damhusåen, samt af jernbanen mod syd. Bortset fra et par boligveje mod nord, der krydser kommunegrænsen til Herlev, samt nogle mindre veje der krydser grænserne til Brøndby og Hvidovre i syd, er alle vejforbindelser til og fra kommunen stats- eller amtsveje. Bymæssig bebyggelse er først opført langs Roskildevej, fra Damhussøen mod vest. Her kom også de første butikker, på begge sider af vejen. Efterhånden bredte bebyggelsen sig mod nord og syd, og stigende biltal betød mere trafik på Roskildevej.

Af betjeningsmæssige og trafikale årsager ønskede stadsingeniør Niels Fosdal derfor at stoppe for butiksudbygning langs Roskildevej, som der ellers var ønsket om, bl.a. havde Hovedstadens Brugsforening købt Rio Bio, syd for Roskildevej, med henblik på ombygning til supermarked.



Rødovre kommune, afgrænset og krydset af store veje. Rødovre Centrums beliggenhed.

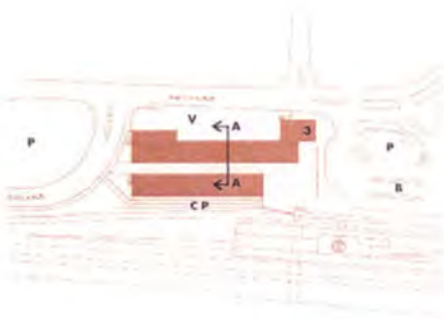
Instituttet foreslog en centerplan med et hovedcenter centralt i kommunen, placeret på et gartneriareal over for det nyligt opførte rådhus. Handelsingartner Aage Knudsen, der ejede arealet, ønskede oprindeligt at opføre treetages boliger, når han en dag ikke længere kunne fortsætte med frilandsgartneri. I løbet af et års tid lykkedes det Fosdal at vinde Knudsen, trods dennes skepsis, for tanken om et center. Knudsen påtog sig opgaven som bygherre for centret, der blev tegnet af arkitekterne Gunnar Krohn og Hartvig Rasmussen. Rødovre Centrum åbnede den 1. april 1966.

Rødovre Centrum blev det første, og af mange anset som det bedste, overdækkede center i landet. Som der stod i anmeldelsen i 'Arkitektur': „På ét år er Rødovre blevet en by”. Ved siden af det af Arne Jacobsen tegnede rådhus, på modsat side af Rødovre Parkvej, er senere opført hovedbibliotek og en teaterbygning. Politistationen ligger umiddelbart nord for rådhuset.

Fra at have været en forstadskommune med en noget tilfældig bebyggelsesstruktur, havde Rødovre fået en egen identitet med et markant og velfungerende centrum.



Rødovre Stationscenter. Foto 1972.
Fra centret er direkte adgang til stationen.



Plan Rødovre Stationscenter. Én etage.
V: Varegård. CP: Cykelparkering.

Rødovre Centrum opført i 1966 som det første overdækkede butikscenter i Danmark. Stadig velfungerende og fastholder sit opland. Foto 2004.

Rødovre Centrum blev en stor succes, som i starten tiltrak kunder fra et langt større område end påregnet, men kommunen fastholdt, at det på sigt først og fremmest skulle betjene det lokale opland, og at der derfor måtte være en øvre grænse for dets størrelse. En udvidelse er under opførelse i 2004.

Ud over hovedcentret omfattede centerplanen en række lokalcentre fordelt i kommunen. Jeg tegnede den enkle plan for centret ved Rødovre S-station, med butikker langs begge sider af et gangstrøg. Fra centrets forplads og parkering, også for cykler, er der direkte adgang til stationen. Det har sikkert været en fordel for centret, der stadig er velfungerende. I modsætning hertil har der været vanskeligheder for et center syd for banen, Rebæk Søpark, der ligger isoleret med en bred vej mellem stationen og centret.

Til forskel fra i Rødovre fik man i Glostrup en udvikling med butikker spredt langs begge sider af Roskildevej. Dog efterhånden med størst vægt på området syd for vejen, med rådhus og S-station.





Udvidelse af Skovlunde centret med Torvestræde. Set mod sydvest 1972.

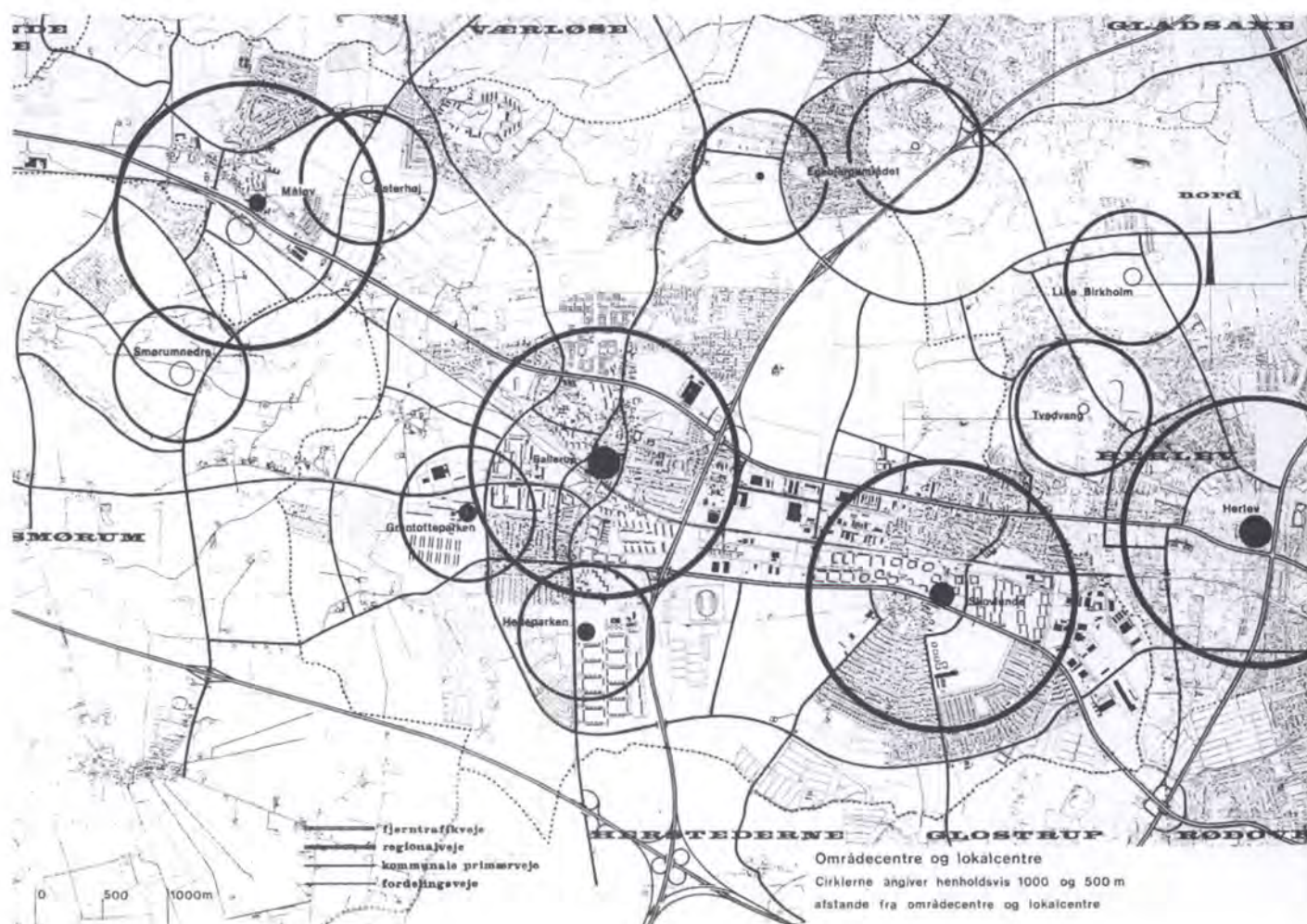
Ballerup

For kommunen, hvis officielle navn dengang var Ballerup-Maaløv Kommune, løste instituttet en række opgaver. For Ballerup bycenter blev beregnet arealbehov og rådgivet om udformning og trafikforhold, herunder tilkørsel og parkering, samt adgang for fodgængere og cyklister. I en samlet analyse fra 1970 skitseredes et system af områdecentre og lokalcentre for hele kommunen og i forhold til nabokommunen Herlev.

Jeg tegnede planen for udvidelse af Skovlunde områdecenter, som der var behov for som følge af omfattende ny boligbebyggelse, bl.a. på arealet fra den tidligere Skovlunde Flyveplads.

Også i selve Ballerup var der i denne periode et omfattende boligbyggeri. Mod syd opførtes almenyttige boliger i Hedeparken, efter en plan med gangstrøg langs et vandløb midt gennem området. I den nordlige del passerede en højspændingsledning, som man ikke fandt det muligt at flytte, på skrå gennem byggeområdet. Det førte til en opdeling af institutioner og skole i to afsnit, på hver sin side af ledningen. Hvilket tillige blev fundet var en pædagogisk fordel.

Centerplan for Ballerup-Maaløv og Herlev.



Den omfattende boligbebyggelse medførte behov for nye skoler og børneinstitutioner. Det medførte en presset kommunal økonomi. Med henblik på yderligere byggeri havde kommunen erhvervet arealerne fra Lautrupgård og Borupgård, nord for Frederikssundsvej, midtvejs mellem Skovlunde og Ballerup. Foruden boliger tænkte arealet benyttet til et lokalcenter med reserveareal for Ballerup Bycenter, senere var også et stort lavprisvarehus på tale.

Instituttet frarådede et lavprisvarehus som værende i strid med den centerstruktur, som i en årrække havde været grundlag både for Ballerups og nabokommunen Herlevs planlægning. En placering på Lautrupgård ville tillige være i modstrid med forudsætningerne for egnsplanarbejdet. En indbudt arkitektkonkurrence om en bebyggelsesplan blev udskrevet i 1964. Der ønskedes forslag i to grupper, enten med eller uden et stort center. I begge grupper blev forslagene fra arkitekterne Halldor Gunnlögsson og Jørn Nielsen fundet bedst. Arkitekterne blev antaget til bearbejdelse af forslagene til en endelig plan. Ved præsentation af det bearbejdede forslag for kommunalbestyrelsen opstod en diskussion mellem Gunnlögsson og Kaj Burchardt, der var nytiltrådt borgmester. Arkitekten omtalte Frederiksberg Allé som inspiration for planen. Burchardt spurgte, hvor meget det ville gøre planen dyrere end andre bebyggelser. Der blev svaret vel omkring 15 %. Ved et senere møde opsagde kommunalbestyrelsen samarbejdet med arkitekterne, nok også fordi man af økonomiske årsager var blevet betænkelig ved mere boligbyggeri i kommunen.

Det videre arbejde med en bebyggelsesplan blev pålagt stadsingeniør Poul Møller, der til opgaven antog ICP og Anders Nyvig A/S, repræsenterede ved undertegnede og civilingeniør Viggo Launbjerg. Det var nu besluttet at udlægge området til institutions- og administrationsformål, idet der bl.a. var modtaget ønske om et areal til Københavns Teknikum. Tidlige virksomheder var bl.a. Siemens og MLU forsikring.



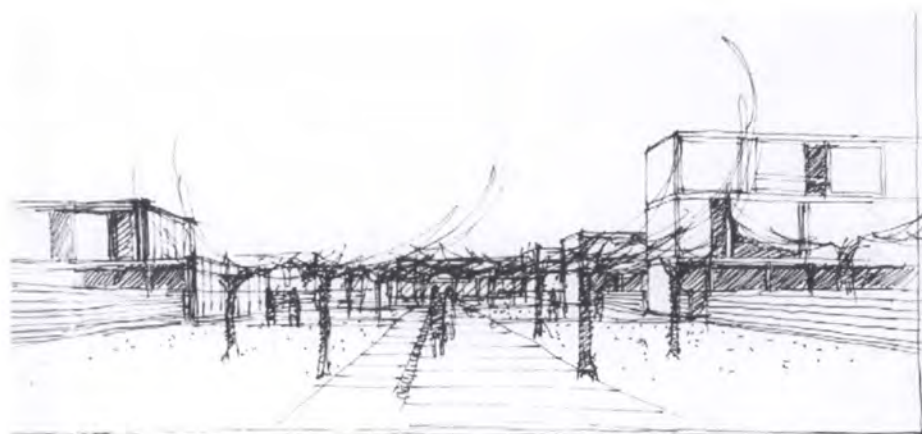
Plan for Geschäftstadt am Stadtpark i den nordlig del af Hamburg.

Arbejdet skete i et godt samarbejde mellem teknikerne. Teknisk Forvaltning havde dengang til huse i en tidligere skole, vi mødtes regelmæssigt tidligt om morgenen, i et lokale kun med ovenlys, som derfor blev kaldt ubåden. Ved et fremmøde oplevede vi at Burchardt allerede sad for bordenden, han ville sikre sig at konsulenterne nu også arbejdede for honoraret.

Planen blev færdig i august 1970 og godkendt af kommunalbestyrelsen. Planen udlægger grønne områder mellem Sömosen og Hjortespringkilen, nord for Klausdalsbrovej, og langs Ballerup Ringvej. Desuden et sammenhængende stisystem i beplantede bælter (30 m) gennem byggeområderne. Det var tanken at bebyggelsen overvejende skulle have adgang fra stinettet. En tanke der dog er vanskelig at fastholde i praksis fordi de fleste arkitekter og bygherrer orienterer bygningen mod adgangen fra parkeringspladserne.

En inspiration havde været planen for Geschäftstadt am Stadtpark i Hamburg, som vi i ICP havde besøgt i 1964.

Lautrupgårdområdet. Perspektivskitse af stianlæg fra arbejdsgruppens forslag 1970.



LAUTRUPGÅRDOMRÅDET
PERSPEKTIVSKITSE AF STIANLÆG
AUG. 1970

Illustrationsplan fra arbejdsgruppens forslag til plan for erhvervsområdet på Lautrupgård og Borupgård.

På S-banen til Frederikssund, syd for området, anlagdes Malmparken station.

Det vedtagne forslag blev fastlagt i en partiel byplanvedtægt. Store dele af området blev heri udlagt til offentlige formål, bl.a. amtsgård og stats-hospital. Disse udeblev imidlertid, og vedtægten blev derfor afløst af en lokalplan, der udlagde området til administrations- og kontorformål. I området kom bl.a. Kommunedata, PBS og Baltica, nu Tryk Forsikring.



Herlev

Instituttet rådgav løbende Herlev Kommune om sammensætning og udformning af bymidten. Det lykkedes at samle butikker og institutioner, bibliotek, rådhus og biograf nord for Herlev Hovedgade og vest for Herlev ringvej, så kunderne ikke skulle færdes på tværs af de store veje. Jeg tegnede den overordnede plan for Hjortespring området, boligområdet der afsluttede kommunens udbygning op til Klausdalsbrovej. Nord for vejen var det hele tiden målet, at holde Hjortespringkilen fri for bymæssig bebyggelse.

For Herlev Kommune udarbejdede ICP prognoser for skoler og daginstitutioner m.v. Som led i dette arbejde udvikledes en model for lokale befolkningsprognoser. Prognosemetoden blev dokumenteret i bogen „Prognose, alder, behov” (Litteraturliste nr. 15). Senere kopierede Kommunedata modellen.

Lyngby

Instituttet afleverede i 1964 en analyse og prognose for arealbehovet til detailhandel i Lyngby, der i overensstemmelse med egnsplanen skulle udvikles til regionalt center for nordeggen. Arbejdet omfattede en kundeinterviewundersøgelse i området samt en etagemeterundersøgelse i Lyngby. Opgaven for Lyngby-Taarbæk Kommune omfattede ligeledes befolkningsprognoser for skoledistrikter, udført med årlig revision.



Den påtænkte ringvej øst om Lyngby, der skulle have været gennemført som amtsvej, blev flere gange udskudt og til sidst opgivet. Tiden var ikke længere til gade gennembrud. Men trafik- og især parkeringsforholdene i Lyngby blev komplicerede, som det fremgår af denne kommunale informationsplan fra september 1973, udsendt i anledning af åbningen af Lyngby Storcenter.

Planlægningen blev udført af stadsarkitekt Erik Lunø Nielsen med afdelingsarkitekt Bernt Winding som nærmeste medarbejder. For at skaffe plads til det såkaldte Storcenter blev den næsten nye Rets- og politibygning nedrevet, og udflyttet til et nybyggeri i Sorgenfri, selv om institutionen vel egentlig hørte mere hjemme i det regionale center. Som forudsætning for centret skitserede stadsarkitekten en omfartsvej øst om Lyngby. Den blev forberedt i udformning af parkeringspladsen øst for storcentret, samt ved tilslutning af Lyngby Hovedgades sydlige del til Jægersborgvej i et T-kryds, fra hvis modsatte side vejen skulle være fortsat ved et gennembrud til Klampenborgvej. I nord skulle gadegennembruddet være udmundet i Hovedgaden syd for Lyngby kirke. Storcentret blev opført af Jac. Hartmann, som havde købt grunden af Lyngby-Taarbæk kommune, men ringvejen blev ikke gennemført. En plan om forhøjelse af rådhuset blev ligeledes opgivet. Forøget plads til den kommunale administration blev i stedet skaffet i lejede lokaler i storcentret. Storcentret blev et center i centret, men har utvivlsomt bidraget til Lyngbys attraktion. Som boende i kommunen var jeg privat med i en Lyngbygruppe, der op mod 1974 protesterede mod vejplanen og ensidig planlægning for biltrafik. Diskussionerne var med en brysk borgmester Paul Fenneberg.

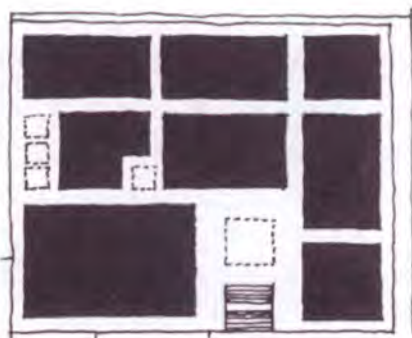
I dag har Lyngby fået al butiksbebyggelse, kontorer og institutioner, som det var planlagt, og mere til, men trafiksystemet er kompliceret og belastet. Klampenborgvej opdeler centret, Lyngby præges i høj grad af gennemfart og af det store gadekryds, dog har Lyngby Hovedgade senest fået en pæn udformning, som dæmper biltrafikken her, uden at forhindre tilkørsel, og som tillader fodgængere også at færdes på tværs af gaden.

*Herlev bycenter under udbygning 1972.
Set fra nord. Det nye center ligger nord for
Herlev hovedgade sammen med kro, kirke og
biograf og det nye bibliotek ved Højbjergvej
og Herlev Bygade i forgrunden mod vest.*



*Lynghby Storcenter under opførelse 1972.
Set mod øst. Det nye center er i tydelig
kontrast til den gamle bebyggelse langs
Lynghby Hovedgade. Lynghby centret opdeles af
Klampenborgvej, hvor Magasin ligger på
hjørnet mod hovedgaden.
Langs Klampenborgvej er senere opført flere
butikker og biograf m.m..*





Plan for Høje Gladsaxe Center. Centret er placeret umiddelbart øst for de 5 højhuse. For at undgå trækgener er centret udformet som en kompakt enbed. Butiksgader 4,5 m brede.

Gladsaxe

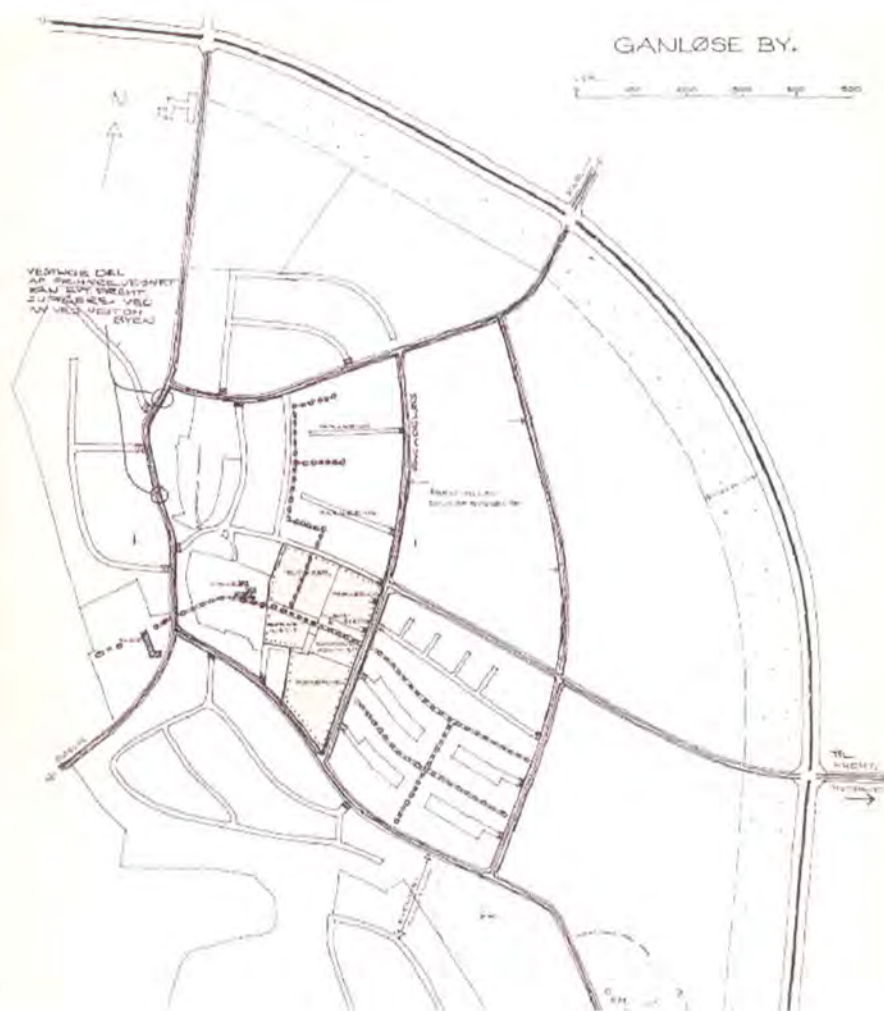
Ligeledes i 1964 afleverede instituttet en analyse og prognose for detailhandelen i Gladsaxe kommune. Spørgsmålene her drejede sig især om udviklingen langs Søborg Hovedgade og i Bagsværd. På Søborg Hovedgade havde kommunen i to omgange pålagt byggelinier med henblik på gadens udvidelse. Resultatet var bebyggelse der sprang frem og tilbage i tre afstande fra gaden. Strukturen lod sig ikke ændre, tilvæksten måtte placeres på ledige grunde, bl.a. ved Søborg Torv og i Buddinge. For Høje Gladsaxe beregnede instituttet centerstørrelse og rådgav om udformningen. Civilingeniør Martin Jensen medvirkede vedrørende vindforhold ved centret, forårsaget af blæst omkring rækken af høje huse. Martin Jensen havde doktorgrad i læforhold ved bygninger.

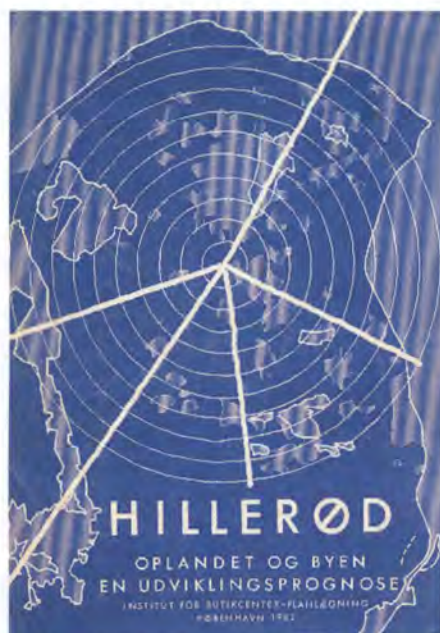
Blistrup og Ganløse

For et par af kommunerne i Vestegnen, Blistrup og Slagslunde-Ganløse, udarbejdede instituttet, henholdsvis i 1965 og 1967, prognoser for butiksforsyningen og planer for mindre centre i de to landsbyer. I planerne blev lagt vægt såvel på central placering og hensigtsmæssigt udformede butikker, bl.a. med indhegnede varegårde, som beliggenhed sammen med institutioner og gode adgangsforhold ikke blot for bilister, men også for gående og cyklende.

Skitse til vej- og stiplan for Ganløse By.

Plan for Ganløse bycenter





Hillerød

En oplandsundersøgelse og prognose for detailhandelen var en af de tidligste (1961) opgaver i Institut for Butikscenter-planlægning. Oplandsgrænsen blev undersøgt ved en stor interviewundersøgelse. Instituttet medvirkede ikke ved den fysiske planlægning for kommunen.

Helsingør

For Helsingør Kommune udførte ICP (1969) en analyse og prognose for den fremtidige detailhandel. Der opstilledes to modeller for indpasning af den beregnede tilvækst. I den ene model undersøgte om der kunne skaffes tilstrækkeligt etageareal i bymidten. I et godt samarbejde udførte den tekniske forvaltning en fuldstændig undersøgelse af anvendelsen af etagearealerne i bymidten. Planlægningen for bymidten var genstand for en omfattende politisk og offentlig diskussion. Et flertal ønskede at undgå flere nedrivninger af den ældre bebyggelse, samt at forhindre bykernen blev tømt for beboelse. Diskussionen var kommet i fortsættelse af opførelse af et stort FDB varehus i Stjernegade. Varehuset var i én etage og i stor husdybde, der passede dårligt ind i den gamle gade. Varehuset er siden indbygget bag et forhus, der er tilpasset nabohusene i højde og ved opdeling.

Diskussionen resulterede i valg af den anden model, hvor en væsentlig del af butikstilvæksten blev placeret i det såkaldte Prøvestenscenter i den nye bydel mod sydvest. Her kom også politigård og bilsalgsforretninger m.v.



*Prøvestenscentret i Helsingør.
Aflastningscenter for bymidten.
Foto: Arne Magnussen/Byplan nr. 2 1993.*

Vordingborg

I 1964 lavede vi en undersøgelse af detailhandel og oplandsforhold i Vordingborg. Oplandet var begrænset af Næstveds opland i nord og af Storstrømmen i syd. I bymidten udførtes en etagemeterundersøgelse, der viste en samling af byens butikker langs hovedgaden Algade. I skitser til byudvikling og dispositionsplan for bykernen lagdes op til et videre planlægningsarbejde, som vi dog ikke kom til at deltage i.



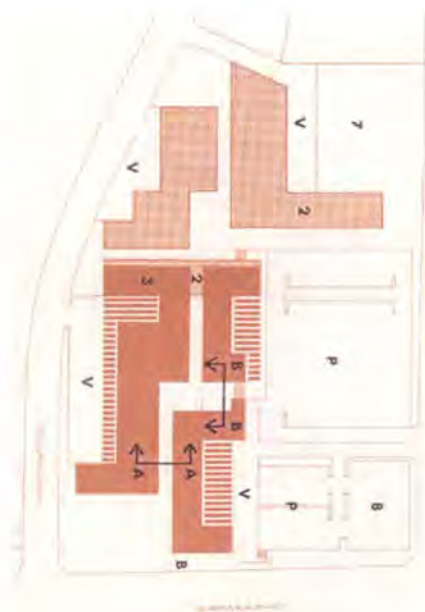
Forside på dispositionsplanens hovedrapport.

Odense

Vor første opgave for Odense Kommune var en rådgivning om størrelse og placering af et center i den nye bydel Vollsmose (1966). Herefter fulgte en opgave for Regionplanudvalget for Fyn om en samlet prognose og plan for byudviklingen i Odense-egnen. Efter kommunesammenlægningen i 1970 indgik vi en fireårig kontrakt om udarbejdelse af en dispositionsplan for den nye storkommune, den tidligere købstad sammenlagt med 11 sognekommuner og 1 sogn. ICP's opgaver for kommunen sluttede med dispositionsplanens vedtagelse i byrådet i marts 1974. Samtidig fratrådte jeg min stilling og blev ansat i en nyoprettet stilling som planlægningschef i kommunen. Dispositionsplanarbejdet og den videre planlægning på grundlag heraf er beskrevet i min bog 'Odense Byplan 1966-1988' (2003). I dispositionsplanopgaven indgik planlægning af den fremtidige centerstruktur, herunder aflastning af bymidten ved udvikling af et regionalt center i den sydøstlige bydel. En målsætning med det nye center var tillige at undgå en spredning af store butikker langs forskellige indfartsveje. Samling af butikker og service ville medføre en oplandsstørrelse, som indebar etablering af aktiviteter som der ellers ikke var nok grundlag for.

Det regionale center langs Ørbækvej i den sydøstlige bydel i Odense. Rosengårdcentret længst borte. Centralbibliotek og skolecentral midt i området. Bilka i forgrunden. Til højre for Bilka en række mindre butiksbygninger. En målsætning var, også at åbne mulighed for butikker og service i egne bygninger, og dermed få en større variation i det samlede center, samt undgå at en enkelt udlejer stod for alle placeringsmuligheder. Den fynske amtsgård blev placeret på modsat side af Ørbækvej, mod øst, til højre i billedet. Syd for centret ligger Odense Universitet, hvortil der er stiforbindelse for gående og cyklende i tunnel under Niels Bohrs Allé i forgrunden. Luftfoto fra 1985.





Plan for Tarup Centret. Nyt bydelscenter i forstad udbygget i 1960'erne.

Opgaver for omegnskommuner indtil 1970

Inden kommunesammenlægningen løste ICP centerplanopgaver for 3 omegnskommuner.

Første opgave var dimensionering og plan for Tarup Centret i Paarup kommune. Kommunen havde i 1960'erne en kraftig befolkningstilvækst, bl.a. i boligbebyggelser opført af entreprenør Jens P. Koch. Der var bygget nyt rådhus og den energiske sognerådsformand, Lennart Larson, ønskede nu at der også kom et butikscenter. Udviklingen var gået hurtigt, detailhandelen var ikke fulgt med, så der var et godt grundlag for det nye bydelscenter, der hurtigt fik mange kunder og senere er udvidet.

Anden opgave var for Allesø-Næsbyhoved Broby Kommune nord for Tarup, på den anden side af Stavids Å. Her var allerede kommet en del butikker langs Bogensevej, og det ledige areal til et center lå ikke så centralt som i Paarup, tilmed var der bløde bundforhold. Centret kunne kun blive af beskeden størrelse og tog da også længere tid at etablere. I sin iver for at få et center havde kommunen tilmed oplyst for høje tal for den kommende boligtilvækst. En samtidig boligbebyggelse, Næsbyhave, gav i øvrigt problemer, fordi den var opført på mosebund uden pilotering.

Tredje opgave var for Dalum Kommune, som var en etableret og velfungerende forstadskommune, hvor der allerede var et antal butikker langs Dalumvej. Beregningerne viste da også behov for en betydelig tilvækst. Her var imidlertid ikke ledige arealer, hvorfor tilvæksten måtte forudsættes indpasset langs med og bag de eksisterende butikker. Det var imidlertid vanskeligt fordi det er et ældre boligkvarter. Der var således ikke mulighed for en samlet centerbebyggelse. Vi skitserede ganske vist et internt gangstrøg på langs i bagarealet, med placeringsmuligheder for større butikker, men det ville have forudsat en kraftigere planmæssig indsats, bl.a. med ekspropriationer, end kommunen var indstillet på. Skitsen forblev da også en teoretisk mulighed og i praksis er udvidelserne sket mere tilfældigt, hvor butikkerne har kunnet købe naboarealet, bl.a. til en stor Kvickly butik. Gangstrøget er stadig langs Dalumvej, men ikke mange går langs hele det $\frac{3}{4}$ km lange butiksstrøg. Det største problem er parkeringen til det i øvrigt righoldige og velbesøgte bydelscenter.



Butikker langs Dalumvej. Væsentligt i planlægningen af centerstrukturen i den nye Odense kommune var, at der blev beholdt og udbygget lokalcentre i alle større bydele.

Holstebro

Opgaven i Holstebro startede fordi kommunen manglede planlæggere. Stadsingeniøren havde i årene 1944 – 55 lavet et forslag til dispositionsplan. Det kom tilbage fra Boligministeriet i 1959 uden godkendelse, og med mange bemærkninger fra den kommitterede i byplansager.

Stadsingeniørens kontor havde det svært med planlægning. Der var afstemning i byrådet om Kirkestrædes bredde ved det nye posthus, kørebane med 6 eller 8m bredde, den blev vist 7m. Til registrering af kloakkerne blev hentet hjælp fra Dragonregimentet, som med minesøger kunne finde kloakdækslerne under gadernes asfalt.

Byrådet besluttede sig til at revidere planen, og at hente konsulentbistand ude fra til arbejdet. Civilingeniør Anders Nyvig til trafikplanlægning og instituttet ved arkitekt John Allpass og mig til arealbehov og bebyggelsesplanlægning.

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



Nyvigs første skitse til en fordelingsring i Holstebro.

Skitsen til en snæver ring omkring bymidten ligner tilsvarende forslag fra samme tid til bymidteplaner, bl.a. for Kolding, Hillerød og Roskilde.

Bymidten

I bymidten var der voksende trafik i begge retninger i hovedgaden Nørregade. Stadsingeniøren havde foreslået et gadegennembrud ved det gamle rådhus (arkitekt N.S. Nebelong) til en ny parkering i Enghaven. Nyvig skitserede forbindelse af indfartsvejene til en fordelingsring uden om hovedgaden og Store Torv. Den første skitse var til en meget snæver ring. Vejdirektoratet, som havde stor indflydelse på planlægningen gennem tilskud fra Vejfonden, foretrak kort afstand fra veje og parkering til målene i bymidten. Efter cirkulære fra direktoratet i 1960 skulle der laves en 20-årig vejdispositionsplan.

Med udgangspunkt i opland (H. Hintz metode i skrift fra D.B. 1935) og befolkningsudvikling regnede vi på arealbehov til detailhandel, kontorer og offentlige institutioner. Til registrering af bygningernes anvendelse antoges en arkitektstuderende, Ole Svensson, som i sommerperioden 1960 udførte en af de første fuldstændige etagearealundersøgelser. Arealbehovene kunne slet ikke være inden for en snæver ring. Målet var at „bymidten skulle rumme alle nødvendige funktioner og blive så velfungerende som muligt”. Jeg skitserede en ring længere ude, som også tog Sønderland med, som var et nedslidt område med byens dårligste boliger, fragtcntral, jernstøberi og tømmerhandel. I den første plan fra 1962 omkrandsedes et areal på 30 ha, planen blev senere revideret to gange for bedre indpasning af vejene. I den endelige plan omkrandses ca. 50 ha, idet linieføringen blev udvidet mod syd og vest. Der udlagdes areal til offentlige formål vest for kirken, hvor der nu er rådhus og bibliotek. Samarbejdet med kommunen omfattede også rådgivning om bygningsplacering og udformning.

Storåen blev frilagt og der kom offentlig stiforbindelse langs sydsiden. Tidligere var åen tænkt overdækket til parkering. Holstebrohallen blev flyttet for at få bedre plads langs åen, og på den modsatte side af Sønderlandsgade blev planen for et boligbyggeri ændret, så der åbnedes til det grønne område og stien langs åen.

Samarbejdet med kommunaldirektør Jens Johansen og den nye stadsingeniør Sven Bünger, var godt. Holstebro fik Dansk Byplanlaboratoriums borgmesterstang i 1967 for byplanarbejdet.

Den endelige dispositionsplan for bymidten i Holstebro (1968). Sønderland er kommet med inden for ringen, og der er gågader, samt sti langs Storåen.



Sønderland i Holstebro. Holstebrohallen og boliger ved Storåen, anlægsarbejde for ringvej. Foto 1968.

Kultur og uddannelse

Den kommunale planlægning omfattede også kulturpolitik. Det startede med Holstebrohallen med tilhørende teater og teaterforening. For anlæg af ringgaden købte kommunen Færch's villa på Sønderland.



Nørregade i Holstebro efter ændring til gågade.

Efter ombygning og udvidelse (arkitekt Hanne Kjærholm) blev den til Holstebro Kunstmuseum. (Færch's tobaksfabrik beskæftigede i 1960 60 % af de ansatte i byens industri, men lukkede midt i årtiet). I samarbejde med Statens Kunstfond gennemførtes udsmykningsopgaver i gågaderne, bl.a. skulpturmure af Helge Bertram i Nørregade.

Der var stor enighed i byrådet og byen om udviklingen. Da vi blev antaget var det borgmester Bjerre fra Venstre, formand for byplanudvalget var redaktør Givskov Christensen, Holstebro Dagblad. Fra 1962 var borgmesteren Kaj K. Nielsen fra Socialdemokratiet.

Med tilskud fra Ny Carlsbergfondet købtes Giacometti's skulptur 'Kvinde på kærre' for 210.000 kr. Borgmesteren var i 1965 bekymret for genvalget, hvis købet og især prisen kom frem inden valget. Det blev afsløret af Holstebro Dagblad, skulpturen måtte frem, og Kaj K. blev genvalgt med stort stemmetal.

En vigtig opgave var uddannelsesmulighederne i byen.

Kommunaldirektøren arbejdede længe ihærdigt for at få Undervisningsministeriets godkendelse af et kommunalt gymnasium.

Uden et gymnasium var det svært at få højtuddannede til at flytte til byen. Det lykkedes at få oprettet Holstebro Gymnasium, som der nybyggedes til i et uddannelsesområde i Døesvej-området, hvor der også opførtes svømmehal (begge ved arkitekter Skaarup og Jespersen), ny Teknisk Skole og Handelsskole, som blev centralskoler og dagskole. Der kom også Odin Teater og musikskole, og blev ansat en stadskomponist.

Døesvej-området

I 1960 havde byen ca. 18.500 indbyggere. Der kom gang i udbygningen med erhverv og boliger. Gennem tiåret opførtes årligt mellem 300 og 400 boliger, halvdelen i etagebyggeri og halvdelen i parcel- og rækkehuse.

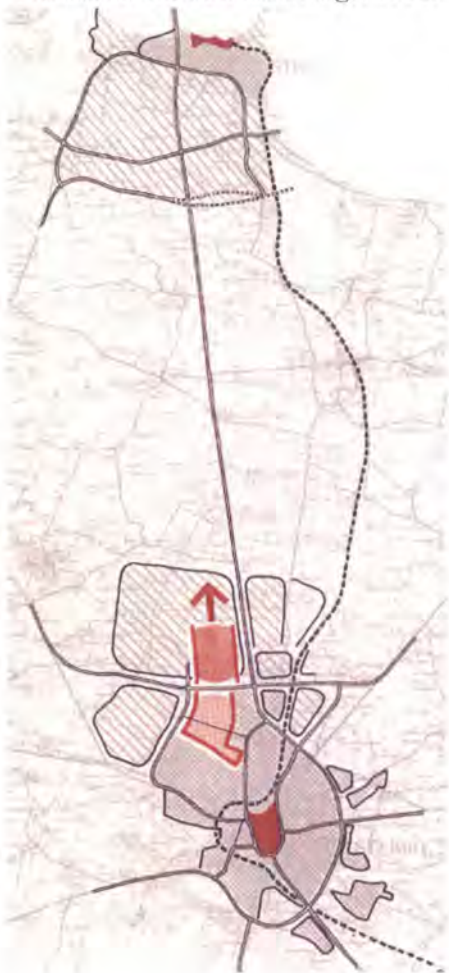


Plan for Døesvejområdet med etageboliger og institutioner. 5: Center med skole, butikker, børneinstitutioner, kirke og museum. 8: Gymnasium. 10: Teknisk Skole. Stiforbindelser overalt i området.



Døesvej Center. Skole og butikker (A-B), Nørrelandskirken og kunstmuseum (6), børneinstitutioner (4).

Skitse til byudvikling Holstebro-Struer. De to kommuner blev ikke sammenlagt i 1982.



Pall Narvi lavede en befolknings- og boligprognose. Den største udbygning med boliger placeredes mod nord i Døesvej-området. I en første plan fra 1960 blev gjort op med den tilfældige udstykning af enkelte gårde, så man ikke vidste hvor det skulle ende. Den samlede plan for området blev etapevis fastlagt i partielle byplanvedtægter.

Dispositionsplanen for hele kommunen blev færdig i 1962, vedtoges énstemmigt af byrådet og godkendtes af Boligministeriet. Ved Nørrelandsskolen planlagdes lokalcenter med butikker, børneinstitution, kirke (arkitekterne Inger og Johannes Exner) og Jens Nielsens kunstmuseum. Jeg husker mødet med provsten om placeringen af den nye kirke. Fruen sad ikke med ved bordet, men overvågede fra køkkendøren, at alle havde kaffe og kage.

Byudvikling

Byudviklingen overskred kommunegrænsen til Maabjerg, som blev frivilligt sammenlagt med Holstebro 1. april 1966. Kommunen førte på grundlag af dispositionsplanen en aktiv jordpolitik, og købte al jorden til byudvikling med henblik på salg til boligforeninger og private.

Med jordkøb for 1 – 2 kr. pr m² var der plads til en videresalgspris, som dækkede udgifterne til byggemodning og grønne fællesområder. Udlæg af byggearealer blev fastlagt ifølge Landsbyggeloven fra 1960, der krævede inddeling i grundkredse og byggeområder. Derimod blev ikke nedsat byudviklingsudvalg eller lavet byudviklingsplan ifølge byreguleringsloven fra 1949, idet en sådan ikke fandtes nødvendig og måske kunne forøge jordpriserne.

I slutningen af 1960'erne diskuterede vi meget den langsigtede byudvikling. Holstebro blev i 1970 sammenlagt med Mejrup, Tvis, Nr. Felding, Idum og Navr Sir. Det var naturligt at fastholde en nordlig retning for den større bytilvækst. Byen ligger i et bakkeø og hedelandskab. Områderne mod syd og vest var ikke isdækkede i sidste istid, og er af særlig naturmæssig interesse. Holstebro og Struer er fælles om havnen der, i en afstand på godt 10 km. Der er 25 øde km til Herning, som betragtedes som den konkurrerende by. Her byggedes Gullestrup mod nord, men den egentlige byudvikling foregik mod øst, mod Ikast. I 1968 var Holstebro og Struer byråd indstillet på en sammenlægning fra 1982, men det er endnu ikke blevet til noget.

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

Løgstør

For Løgstør Kommune udarbejdedes 1964-65 plan for et institutions og boligområde. Det var først kommunens ide, at placere institutioner i plantagen vest for den gamle by, mellem denne og Frederik VII's kanal fra 1861, ved Limfjorden. Plantagen er plantet sidst i 1800 tallet til læ for byen mod vestenvinden, træerne er lave og bøjede af vinden. Vi fandt det forkert at fælde i plantagen, som efter de mange år endelig var groet nogenlunde op. Vi foreslog inddragelse af arealerne syd for plantagen, de flade jorde oven over skrænten mod Limfjorden, hvilket blev accepteret.

Planen udformedes med veje i et rektangulært net, med mulighed for etapevis udbygning. Beplantning langs vejene. I området er siden placeret kommuneskole, amtslig døgninstitution, specialskele og idrætsanlæg.



Løgstør. Institutionsområdet syd for plantagen. Boldbaner og Fr.VII's kanal længst mod vest. Foto Løgstør Kommune 1999.

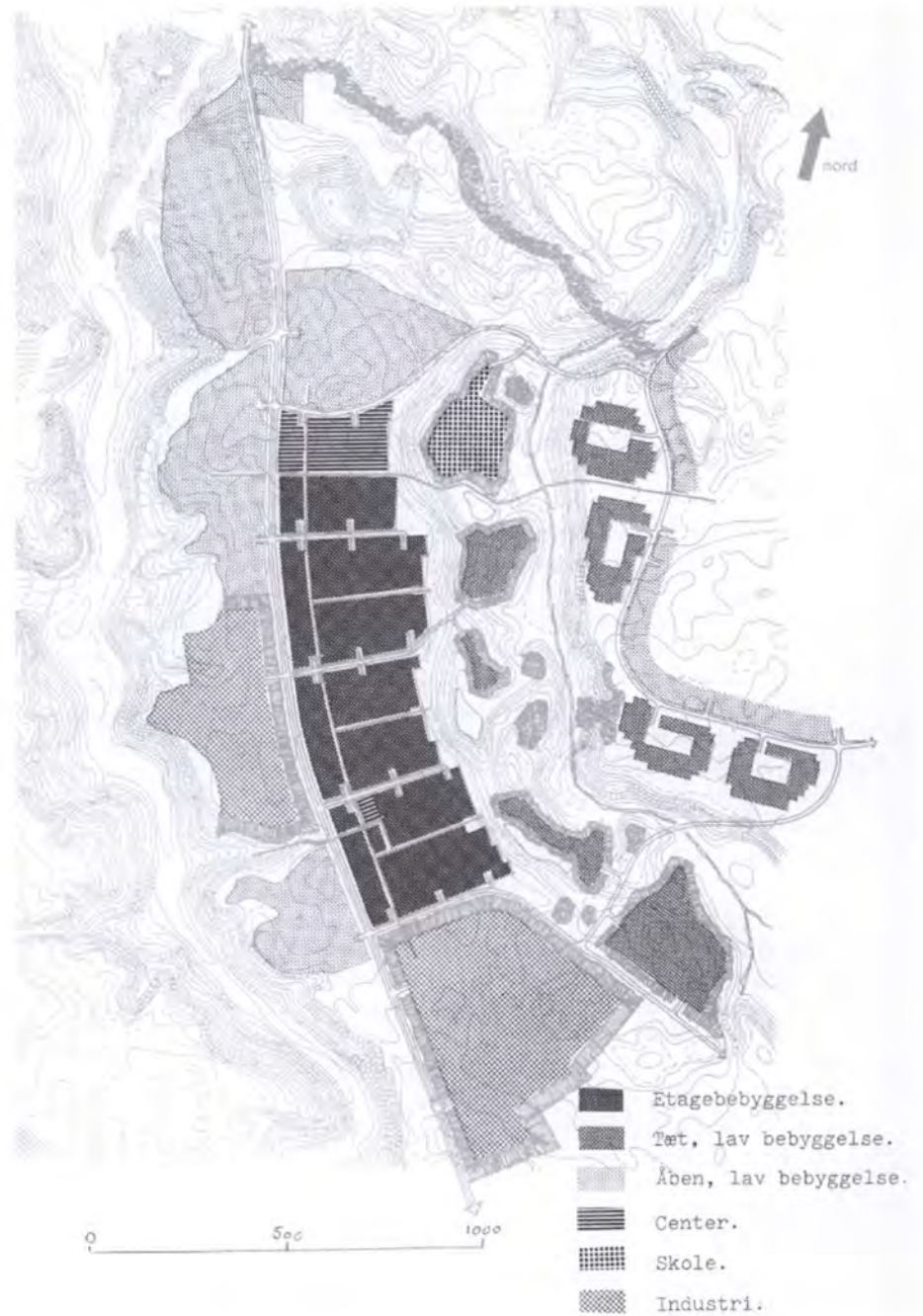


Vejle. Nyt lokalcenter i Nørremarken. Foto 1972.

Vejle

For Vejle Kommune udførtes 1967 forslag til størrelse og udformning af et lokalcenter i bydelen Nørremarken, nord for landevejen mod Horsens. Vejle ligger som bekendt i ådalen omkring Vejle Å og Fjord. Byens udbygning er sket spredt langs 7 oplandsveje, uden særlige hensyn til de overordnede landskabstræk, de høje skrænter oppe over den gamle by. I den næste opgave for kommunen søgte vi at bryde med den manglende hensyntagen til landskabet. Kommunen ønskede at bygge en ny bydel i Søndermarken, beliggende mellem Koldingvej og Fredericiavej, i et bakket terræn langs begge sider af Mølholm ådal. Der var regnet med etageboliger i selve ådalen og parcelhuse på den højeste del af området. Vi fandt det ønskeligt, at ådalen blev friholdt for bebyggelse i størst muligt omfang. Etageboligerne blev flyttet op på det høje og plane terræn, hvor de også var nærmest adgangsvejen. Bebyggelse i ådalen begrænsedes til én etage placeret i afgrænsede enheder placeret på højereliggende områder, hvorved skrænter og lave områder kunne friholdes. Forslaget blev lavet i 1969, hvor der i øvrigt var diskussion om den snarlige kommunalreform. En del af området lå i Vinding kommune, der den 1.4.1970 skulle sammenlægges med Vejle. Borgmester i Vejle var Willy Sørensen, som ikke var tilhænger af rådgivere ude fra, hellere selv ville bestemme, men havde accepteret vor konsulentbistand på grund af tidspres og usikkerhed om omfang og konsekvenser af den ventede kommunesammenlægning. Ved præsentationen af forslaget for borgmesteren, det foregik på Hotel Australia, advarede bygningsinspektør Riiser, der var vor opdragsgiver, mod udtalelser, der kunne ophidse borgmesteren, idet han på grund af en pacemaker ikke kunne tåle sindsbevægelser. På spørgsmål om, hvad jeg derfor burde undgå, svarede Riiser, at det var umuligt at vide i forvejen! Planen blev accepteret, men konsulentbistanden til Vejle stoppedes efter kommunesammenlægningen.

Willy Sørensen havde været nervøs for fremtiden, på grund af byens sammenlægning med flere landkommuner, men blev ved valget til det nye byråd genvalgt med stort stemmetal.



Plan for boligbebyggelse i Søndermarken i Vejle. Mølholm ådal.



Slotssøen i Kolding. Udsigt mod Koldinghus fra vej på opfyldning i søens østlige del. Foto 1972.

Kolding

Opgaven i Kolding startede (1967) som en udløber af arbejdet for Holstebro. Redaktør Poul Givskov Christensen, som vi havde arbejdet for som udvalgsformand i Holstebro Byråd, var skiftet fra Holstebro Dagblad til chefredaktør for Kolding Folkeblad, et andet af de Bergske blade. Givskov foreslog os som byplankonsulenter også i Kolding, hvor der var usikkerhed om planlægningen i bykernen og manglede en langsigtet plan for hele kommunen.

Også her var usikkerhed om vejplanlægningen et hovedproblem. For bymidten var skitseret en snæver ringgade forbindelse, som skulle forbinde indfartsvejene. Ringens ene gren skulle løbe neden for slotsbanken, langs Slotssøens bred. Det gav naturligt nok anledning til kraftige diskussioner, bl.a. fordi Kærlighedsstien langs søen ville forsvinde. Ringforbindelsen var allerede påbegyndt, idet der var lavet opfyldning i søens østlige del for en vejstrækning, med en bagvedliggende parkeringsplads, som det var meningen skulle fortsætte i en lang tunnel under jernbanen til Østerbrogade og bydelen syd for fjorden. Opfyldningen var udført med tilskud fra Vejfonden, som så vidt muligt søgte at tilgodese alle større byer med en andel af de årlige midler.

Vi skitserede en ringforbindelse længere ude, som i vidt omfang benyttede eksisterende veje. Gaden under banegården blev foreslået opgivet, idet der allerede var forbindelse over jernbanen på broen Buen, samt til havnen på en bro godt 1 km øst for bymidten. Forslaget blev accepteret.



ICP's forslag (1968) til bykernens trafikbetjening. Kun mod vest er foreslået en ny ringgade. Forbindelsesveje vist med brunt. Fodgængergader med skraveret.



Efter afklaring af bymidteplanen er der gennemført en omfattende byfornyelse, hvorved beboelse og ældre bygninger er fastholdt. Foto 1981.

Byudviklingen var det ikke muligt at blive enige om. I forvaltningen var man tiltalt af tanken om en trekantby, som var lanceret af professor Peter Bredsdorff. På den tid hentede dansk byplanlægning megen inspiration fra de mange new towns der byggedes i England og Skotland. Den engelske haveby-bevægelse var grundlagt af Ebenezer Howard (1850-1928) som modtræk til de usunde storbyer. Efter krigen gennemførtes en storstilet udbygning af new towns ifølge en særlig lovgivning. Også i ICP var vi på besøg (1962) i UK for at hente inspiration, bl.a. i Welwyn Garden City, Stevenage og Cumbernauld. Tanken om trekantby, i egnen omkring Pjedsted, blev lanceret af Peter Bredsdorff som forslag om en vstdansk storby, som modtræk til Københavnsegnen.

I ICP's oplæg til Kolding var vi skeptiske. Vi fandt det vanskeligt at tro, at de tre byer Vejle, Fredericia og Kolding i tilstrækkeligt omfang ville opgive egen udvikling for at satse på en by på bar mark. Der ville snarere blive tale om byspredning, som ville være trafikalt uheldig og i modstrid med naturhensyn (jfr. betænkning om naturfredning af 1967, nr. 461), der her især gjorde sig gældende omkring Elbo Dalen, mellem Kolding og Fredericia og op mod Vejle Fjord.



ICP's tegning (1968) af byudviklingen i Vejle, Fredericia og Kolding. Området omkring Elbo Dalen, med Spang Å, rummer store naturværdier og byder på store terrænforskelle, som ville blive ødelagt ved en byudvikling og som ville medføre store og fordyrende vanskeligheder for anlægsarbejder. Forhold som i høj grad gjorde sig gældende ved anlægget af de to motorvejsstrækninger på tværs af dalen.



ICP's skitse til hovedprincip for byudvikling i Kolding. Byudviklingen er holdt inden for motorvejen.

Vi anbefalede, at man i Kolding i stedet satsede på en udvikling mod syd, i retning mod Vonsild-Dalby, hvorved byudviklingen kunne holdes samlet inden for den kommende motorvej. Tillige kunne udbygning her foregå uden større terrænændringer og i mindre etaper, og derfor mere fleksibelt og billigere. Natur og rekreative muligheder findes i rigt mål omkring Sønder Stenderup og langs fjorden og Lillebælt, og ville ikke blive berørt. Tanken vandt imidlertid ikke gehør. På grund af en anden opgave, dispositionsplanen for Odense, sluttede arbejdet for Kolding for min del med diskussionsoplægget fra 1968 om bykernen og byudviklingen. Opgaven blev videreført af akademiingeniør Hans Jørgen Bøgesø og byplanarkitekt Per Pandrup Nielsen, der i en artikel i Byplan (Nr. 4/1971) har beskrevet det umiddelbart videre forløb. Herunder behov for aflastning af bykernen og skitsering af 12 alternativer for byudviklingen, hvoraf tre tocenter alternativer blev udvalgt til nærmere analyse. Det ene med en sydlig udbygning, de to med en udbygning mod nord, oven for motorvejen. Byudvikling og centerdannelse er siden placeret mod nord, i retning mod Almind, samt langs fjorden ved Strandhuse. Førstnævnte medarbejder blev siden ansat som teknisk direktør i Kolding Kommune.

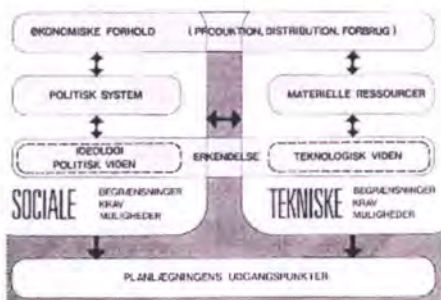
Kolding bymidte set fra Koldinghus mod vest. Op mod Vestre Ringgade er opført boliger, de lange røde tage i baggrunden. Foto 1981.



Horsens

Kommunernes Landsforening udskrev i 1973 en nordisk konkurrence om Horsens fremtid i anledning af 100-års dagen for det første købstads-møde, der fandt sted i netop Horsens. I ICP lavede vi et omfattende forslag, som jeg nåede at være med til. Jeg husker rekognoscering af både by og landområde, af bl.a. fine gamle rækkehuse i kvarteret nord for havnen og af store, nye og ensformige parcelhuskvarterer i de sydlige bydele. Det gamle var byplanmæssigt bedre end det nye, der var så ensartet, at det var let at fare vild, og det selv om flere udstykninger var tegnet af anerkendte arkitekter. Påvirket heraf tegnede vi i vort forslag en række mindre byenheder, der kunne få forskellige udformninger og dermed en egen identitet. I forslaget blev lagt vægt på problemformuleringen som forudsætning for planlægningsprocessen, herunder sammenhængen med den kommunale økonomi og de sociale forhold. Forslaget blev tildelt den ene af to ligestillede 1. præmier, kr. 60.000. Horsens Kommune gjorde, så vidt jeg ved, ikke brug af nogen af forslagene fra konkurrencen.

Diagram fra ICP's forslag til Horsens konkurrencen udskrevet af KL.





Plan for bymidten i Västerås 1963. I nyere tid er de to forsatte kryds ændret til fire ben ved flytning af de to sydlige veje mod vest.



Stora Gatan i Västerås. Busgade i gaden midterste strækning. Foto 1972.



Cykelparkering og markering af cykelrute i gade i Västerås. Foto 1972.
Inspirerede til cykelruter i Odense.

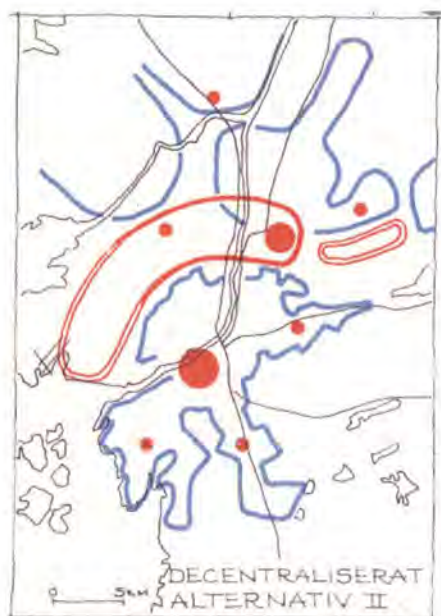
Västerås

I 1962 blev Anders Nyvig, John Allpass og jeg inviteret til en konference i Västerås med kommunestyrelsen (byrådet), administration og konsulenter. Problemet var diskussioner om en ringgade snævert omkring centrum, som foreslået af kommunens byplankonsulenter, Vattenbyggnadsbyrå. Det var en diskussion som vi allerede kendte hjemmefra, og som også forekom i senere opgaver. Det var en almindelig diskussion i periodens byplanlægning. Også i Västerås foreslog vi ringforbindelsen flyttet længere ud, hvor den de fleste steder kunne følge allerede eksisterende gader. Den nye ring forudsatte en ny bro over Svartån, som ved Västerås løber ud i Mälaren, til gengæld kom der ikke veje langs ådalen, der er et værdifuldt grønt område i bymidten. Et gammelt træhuskvarter, Kyrkbacken nord for domkirken (nr.6 på planen), kunne bevares. I centrum blev foreslået cykelruter og busgader. Konferencen accepterede forslaget, som dannede grundlag for udarbejdelse af den endelige plan.

Jeg havde et godt samarbejde med kommunens byplanteknikere, generalplanearkitekt Bertil Tideström og stadsplanearkitekt Carl Lignell. I min tid i Odense aflagde jeg flere besøg i Västerås Kommun med delegationer både af politikere og medarbejdere. Desuden et par gange på egen hånd af interesse for bymidteplanen og bevaringsindsatsen i træhusområderne. I Sverige havde det ellers i en periode været hovedreglen, at de gamle træhuse i bymidterne blev nedrevet til fordel for et væsentligt højere og tættere nybyggeri. Hvor vi i Danmark havde begrænsninger i udnyttelsesgraden, senere bebyggelsesprocenten, til maksimalt 110 til 150, var det i Sverige almindeligt med dobbelt så høje tætheder, hvilket selvsagt gjorde det vanskeligt at bevare træhuse af beskeden størrelse. Da jeg i 1973 var på Nordplan i Stockholm havde jeg kontakt med professor Göran Lindahl ved Kungliga Konsthögskolan, som var initiativtager til registrerings- og bevaringsprojektet Den Nordiska Trästad, som systematisk registrerede alle helt, eller i det mindste delvis bevarede træbyer i Sverige, Finland, Norge, Island og på Færøerne.

Den tekniske forvaltning i Västerås var organiseret efter planernes niveau, en generalplaneafdeling og to detailplaneafdelinger for henholdsvis indre by og nye bydele. Denne organisation tjente til en vis grad som inspiration ved den senere organisationsændring af den tekniske forvaltning i Odense. Tilsvarende gav jordpolitikken, hvorefter Västerås Kommun købte al byggejord forud for byggemodningen, inspiration til en tilsvarende aktiv jordpolitik i Odense.

I 1976 var jeg vært for et vellykket besøg i Odense af en delegation af politikere og embedsmænd fra Västerås.

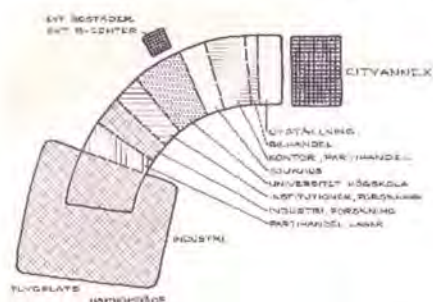


Skitse til byudvikling i nord, alternativ II.



*Fordeling af detailhandelsareal, alternativ II.
City, Angered og 7 områdecetre (B-centre).*

Skitse til virksomhedsbånd omkring eks. by.



Göteborg

I årene 1963-1966 udførte ICP for Byggnadsnämnden i Göteborg en dimensionering og lokalisering af centrumvirksomheder, samt skitser til den fremtidige centrumstruktur, betegnet 'Centrumutredningen'. Opgaven fik vi i fortsættelse af et foredrag John Allpass havde holdt i Ingenjör Vetenskaps Akademien i Stockholm. Opgaven sorterede under Stadsplanekontoret, hvis chef var Koj Jonsson. Vor indgang i systemet var via generalplanechefen, Axel Lund, som også var den embedsmand, der havde foreslået en 'utredning om centrumbildninger i Stor-Göteborg'. Til hjælp for instituttets arbejde etableredes en arbejdsgruppe i Göteborg under ledelse af ingenjör Bengt Österlin. Desuden havde vi i København i en periode ansat arkitekt SAR Jan Lagerås. I perioder var John og jeg så godt som hver uge et par dage i Göteborg. Transport enten med fly til Torslanda på Hissingen, eller med bil med overnatning i Varberg, så vi kunne være tidligt fremme næste morgen.

Baggrunden for udredningen var en forventet kraftig befolkningstilvækst. Kommunen havde ganske vist en ny generalplan (1959), men nu byggedes langt flere boliger end forudset. Det var i de såkaldte 'rekordåren', hvor der byggedes 90.000-100.000 boliger i Sverige om året, hvoraf borgmesteren havde som målsætning, at 10.000 skulle bygges i Göteborg. Antallet var et pænt rundt tal, som under opgaven aldrig var til diskussion. Spøgefuldt sagde vi en gang til hinanden, at borgmesteren nok ville fyre os, hvis vi spurgte hvordan han netop var kommet til tallet 10.000. Konsulentfirmaet Vattenbyggnadsbyrån, chef i Göteborg arkitekt Östnäs, var engageret til udarbejdelse af de detaljerede bebyggelsesplaner. En tidligere forstadskommune mod nord, Angered-Bergum, var blevet sammenlagt med bykommunen, og ifølge konsulenterne kunne der her, selv om der var store terrænforskel og 'bergknaller', blive plads til 120.000 boliger. Men med det forventede byggeri var det jo kun nok til 12 år, så der var usikkerhed om, hvad der derefter skulle gøres.

Instituttet fik til opgave at analysere lokaliseringskriterier og sammenhæng mellem virksomhederne i regionen, samt at beregne det totale arealbehov for centrumvirksomheder frem til 1980 og år 2000. Desuden skulle vi skitsere alternative forslag til fordeling af byareal og centerareal i regionen. En række skitser resulterede i tre hovedalternativer til nærmere analyse. Et alternativ med fortsat centralisering, et med decentralisering og et med en mellemform. I alternativ II, decentralisering, placeredes et 'cityannex' i nord i Angered, som blev det største udbygningsområde i de nærmeste år. På sigt fandtes de største arealreserver mod nordvest på Hissingen, på den anden side af Göta Älv. Når de foreløbig ikke var aktuelle skyldtes det, at de var fordelt i tre nabokommuner, Säve, Tuve og Torslanda.

Et overordnet mål for regionplanen var at undgå en tilfældig byspredning. De beregnede arealbehov til detailhandel, i alt 1,1 mio. m², blev i alt. II fordelt ca. ligeligt på city, cityannex og i 7 lokale, såkaldte B-centre. Men hertil kom yderligere godt 1,1 mio. m² (år 2000) til kontordominerede virksomheder, engroshandel og øvrigt. For at undgå spredning blev de foreslået placeret i et virksomhedsbånd tværs over Hissingen, hvor der var tilstrækkelige arealer, og god tilgængelighed fra den eksisterende by.



Hjalbo boligområdet i Lärjedalen.
Foto 1971.

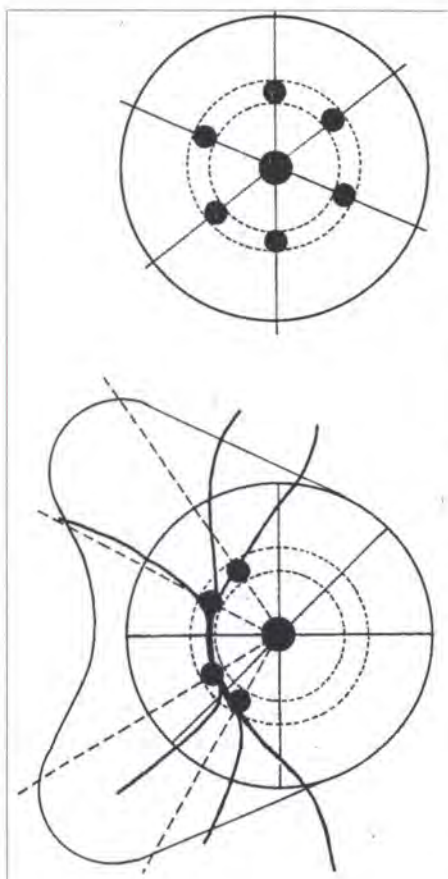
Det første boligområde i Angered. Göta Älv i baggrunden. Snabbspårväg langs med motorvejen i forgrunden, vejafgrening til de store boligområder og Angered Centrum.



Göteborg. Boligbebyggelsen i nord er indpasset mellem fjeldknolde.

Parallelt med centrumutredningen udførtes en analyse af den kollektive trafik. 'Snabbspårvägsutredningen' anbefalede udbygning af et sporvognsnet til forstæderne, herunder bydelene i Angered med cityannex. I forstæderne fik sporvognene eget banelegeme og stationer, svarende til en T-bane, hvorimod de i den historiske bykerne uændret kunne benytte almindelige gader. I udredningen havde man undersøgt og vurderet muligheden for bygning af en T-bane, svarende til T-banen i Stockholm. Man havde imidlertid fundet, at en fortsat satsning på sporvogne ville være en mere fleksibel løsning, med udbygning i overkommelige etaper og med bedre driftsøkonomi.

Centrumutredningen afsluttedes med 'huvudrapport' i september 1966. Udviklingen herefter havde jeg ikke lejlighed til at følge arbejdsmæssigt. Privat besøgte jeg byen flere gange, og mødte gamle samarbejdspartnere. I begyndelsen gik udbygningen hurtigt efter planen. I 1970-erne ophørte den kraftige vækst, 'rekordåren' var forbi, og mange boliger i de nye forstæder stod tomme, i nogle kvarterer var der flest indvandrere.



Kristenssons model med arbejdspladser i et halvcentralt bånd omkring bykernen samt regionplankontorets modificerede struktur med båndet reduceret til en buetformet gruppe arbejdsdistrikter vest om bykernen.

Järvafältets beliggenhed i Stockholmsegnen.



Stockholm

Som i København er byudviklingen i Stockholm fordelt i et stort antal kommuner. I regionplanlægningen søger man at styre udviklingen ud fra en helhedstankegang. 'Skiss 1966 til Regionplan för Stockholmstrakten', udarbejdet af regionplankontoret under ledelse af Carl-Fredrik Ahlberg, baseredes i høj grad på en storbymodel for arbejdspladsernes fordeling, og dermed for virksomhedernes placering. Modellen, der var opstillet af professor Folke Kristensson og modificeret af regionplankontoret, udgik fra en tankegang om et hierarki, med de mest kontaktkrævende virksomheder placeret i centrum og de mindre kontaktkrævende i et halvcentralt bånd uden om et bælte med boliger. Centrum skulle ikke være større end at de nødvendige kontakter kunne nås inden for gangafstand. Samme tankegang lå til grund for den samtidige fornyelse og intensivering af bebyggelsen på Nedre Norrmalm (principplan 1962).

I ICP var vi ikke overbeviste om teorien, endsige om muligheden for dens udførelse i praksis. Virksomheder kunne måske nok inddeles i et hierarki efter betydning, men deres arealbehov, og dermed mulighed for placering i et centrum inden for indbyrdes gangafstand, ville være vidt forskellige. Hurtig transport og elektronisk kommunikation ville muliggøre friere lokaliseringer, som mange virksomheder ville foretrække på grund af arealbehov, transport og økonomi i såvel anlæg som drift. Vi bestyrkedes i vor tankegang af en samtidig udflytning af et par store avisredaktioner.

Järvafältet

Efter at militæret var udflyttet blev der i 1967 udskrevet en nordisk idé-konkurrence om bebyggelse på Järvafältet. Området var det sidste store ubebyggede område i kort afstand fra city og det hidtil største område, hvor det var muligt at foretage en samlet planlægning. På grund af den tidligere militære anvendelse var området ubebygget, og det kilede sig ind mellem store nye bydele mod nord.

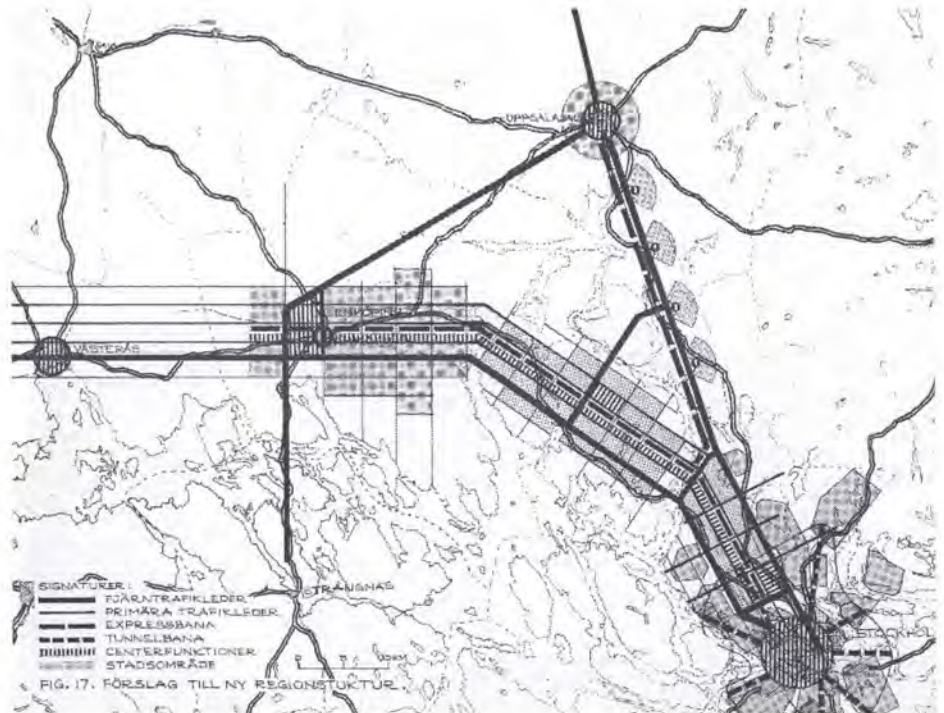
I ICP lavede vi et forslag til konkurrencen. Vi foreslog placering af et center så langt mod syd på Järvafältet som muligt, på sigt tilstrækkeligt stort til at det kunne blive et realistisk lokaliseringalternativ for mange virksomheder, og derigennem starten på en aflastning af Stockholms city. Der pegedes på samtidige beregninger, professor Godlund, af stigende arealbehov som følge af flere m² i forhold til antal beskæftigede, faldende husstandsstørrelse og større boliger, bl.a. flere enfamilieboliger. Planen skitseredes som en åben plan med mulighed for blandede områder og senere stillingtagen til de konkrete anvendelser af delområderne, samt tilpasning af udbygningstempoet i forhold til efterspørgsel og økonomi. Som et langsigtet perspektiv skitseredes en byudvikling mod nordvest og vest, langs Mälardalen. Forslaget var kort sagt et brud med den hidtidige koncentriske udbygning af byen i alle retninger, i forstæderne overvejende sovebyer, om end med store detailhandelscentre som f.eks. Vällingby og Täby, knyttet sammen med city af tunnelbanen. Forslaget blev naturligvis ikke præmieret. Det repræsenterede et for stort brud, både med den hierarkiske bymodel og med boligudbygningen i de samtidige 'rekordåren'. Dommerkomiteen afviste forslaget med en bemærkning om, at på Järvafältet var der, om noget sted, mulighed for planmæssig udbygning.

Vor skitse til en ny regionsstruktur med udgangspunkt i en fleksibel plan for Järvafältet.



*Järvafältet som det blev.
Boligbebyggelse i Tensta. Foto 1971.
Trods adskillelse af trafikarterne, med bl.a. stibro, benytter et par fodgængere bilvejen.*

Almarna i Kungsträdgården. Foto fra dagen efter slaget 12. maj 1971. Uden forbindelse var det 500 år efter slaget (Christian I's nederlag 1471 til bondebær) på Brunkeberg, der blev gravet væk som led i cityfornyelsen. Ved mit genbesøg i 1998 var træerne ved at gå ud, angrebet af elmesyge.



Vi samlede hovedpunkterne fra vort forlag i et debatoplæg, som blev sendt til samarbejdspartnere med flere, men mere kom der ikke ud af det. I de følgende år blev der bygget boligbydele på Järvafältet, som de øvrige forstæder forbundet til city med T-banen. Bydelene blev bygget efter tidens normer, højt og tæt og med adskillelse af de forskellige trafikarter. Ifølge de såkaldte SCAFT normer, udviklet ved Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg, skulle der være særskilte systemer for hver trafikart, biler, gående og cyklende. Endog et særskilt net for mopeder/knallerter. Bestræbelsen er forståelig, trafiksikkerhed er vigtig, men brugt vidtgående fører normerne til udviklede systemer, som ofte ikke bliver brugt som tænkt, fordi fodgængere og cyklister m.v. benytter genveje på grund af for store afstande i stisystemerne.

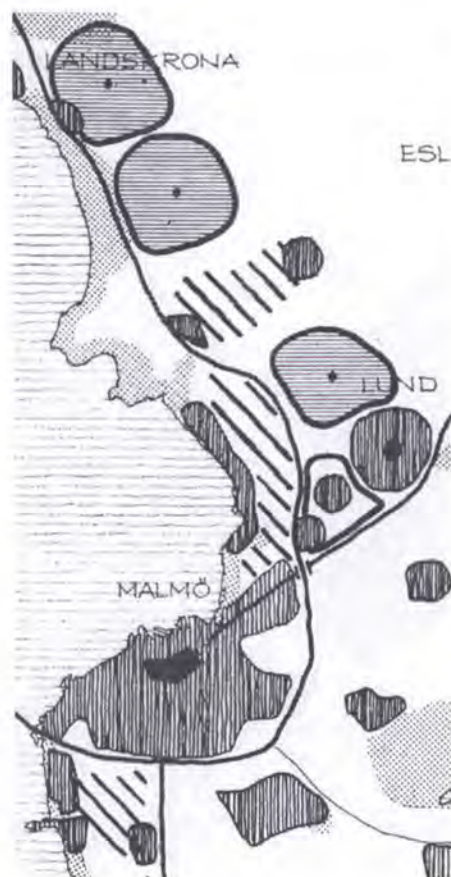
I de følgende år var jeg adskillige gange i Stockholm, bl.a. i tilknytning til besøg i Västerås, længere mod vest i Mälardalen. Jeg havde derved lejlighed til at følge de store anlægsarbejder for tunnelbane, veje og byggeri på Norrmalm. Organisatorisk og teknisk var det en imponerende indsats. Ombygningen gennemførtes i henhold til en særskilt lov, Lex Norrmalm, som hjemlede områdevis ekspropriation af de mange ejendomme det var nødvendigt at råde over, og for at kunne se bort fra ejendomsskel i undergrunden. Efterhånden kom der modstand mod nedrivningerne. Et vendepunkt indtraf 12. maj 1971, hvor en gruppe aktivister besatte elmetræerne i Kungsträdgården, som det var meningen at fælde fordi der skulle være en tunnelbanestation. Den ansvarlige politiker, borgarråd Hjalmar Mehr, trak sig tilbage. Tiden for de store nedrivninger var forbi. Da jeg var på Nordplan i 1973 fungerede tidligere stadsbyggnadsdirektör Göran Sidenblad som lærer. Med sin store praktiske erfaring gav han et værdifuldt bidrag til undervisningen. Norrmalm fornyelsen (1951-1981) er imponerende, og først vel igangsat var det rigtigt den blev fuldført.



En jævn udbygning af Malmö i alle retninger ville øge presset mod centrum og udelukke en større centerdannelse i forstæderne.

Fra ICP's bemærkninger til Sydvestra Skånes regionplanlægning.

Skitse til båndby langs Øresundskysten. Alternativ 1.



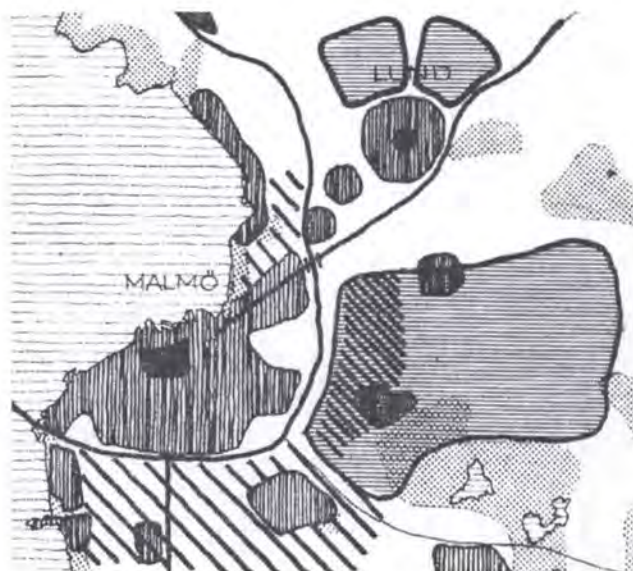
Malmö – Lund

Saltholm og faste forbindelser over Øresund var varme diskussionsemner i 1960-erne. En svensk udredning (SOU 1962:53 og 54), der anbefalede at den første faste forbindelse blev anlagt i H-H linien, blev kritiseret fra både København og Malmö for ikke at hensyn til de lokale forhold. I en ny betænkning fra 1967 ('Fasta forbindelser över Öresund, översyn av Öresundsdelegationens betänkande') havde kritikken virket, nu blev det anbefalet, at den første forbindelse blev placeret i K-M linien. Samtidig anbefalede det fra dansk side nedsatte Saltholmudvalg, at udflytning af flytrafikken til Saltholm skulle påbegyndes i 1975, hvorfor den faste forbindelse samtidig skulle være anlagt i en første etape med 8 kørebaner, og senere udvides til 14 kørebaner.

Mange politikere ville helst lave det hele samtidigt. Da jeg i 1973 var på Nordplan i Stockholm, stillede jeg i en diskussion på Stockholmsterrassen et spørgsmål om prioritering af de mange anlægsønsker. En rigsdagsmand affejede den 'danske vän' med et svar om, at H-H, K-M og storlufthavnen skulle anlægges samtidig.

Til brug for sydvestre Skånes regionplanlægning, der alene omfattede området Malmö, Lund og Trelleborg, blev instituttet bedt om synspunkter på befolkningsudvikling, erhverv og planlægningsproblemer, set i lyset af den reviderede Øresundsbetænkning.

En hovedkonklusion i vore kommentarer blev, at virkningerne af en K-M forbindelse for trafik, befolkningstilvandring og beskæftigelse var undervurderede. Det større opland ville gøre Sydsverige mere attraktivt for placering af såvel virksomheder som boliger. Malmö var hidtil udviklet som en koncentrisk og ret koncentreret by. Mere koncentreret end byudviklingen på den danske side. En fortsat jævn udbygning omkring Malmö ville medføre, at der ikke blev tilstrækkeligt grundlag for en større centerdannelse i forstæderne, dette ville igen betyde større risiko for en uhensigtsmæssig stor orientering mod storcentre i Københavnseggen („Taastrup og senere Amager"). I forhold hertil skitseredes fire alternativer for byudviklingen, som vi afleverede, men som ikke blev brugt.



Skitse til retningsbestemt vækst mod øst. Alternativ 4.

FORTEGNELSER
Andre opgaver i ICP
Medarbejdere 1964 og 1970

Andre opgaver

Liste over andre opgaver i perioden, som ikke er omtalt i noten.

Opgaver for kommuner.

Kommuner før 1970 i alfabetisk orden.

Birkerød. Center i Eskemoseparken.

Brøndbyerne. Centerstruktur.

Farum. Størrelse og udformning af Farum bycenter.

Gentofte. Center i tilknytning til bibliotek på Springbanen. Begge opgivet.

Hadsten. Bycenter.

Havdrup-Solrød. Arealbehov i Havdrup Stationsby.

Helsingør-Valby. Problemformulering for Helsingør by.

Herstedsøerne. Centerplan for kommunen.

Hjørring. Butiksforsyning i forstadsområde.

Holbæk. Butiks- og institutionscentrum ved Holbæk Slots Ladegård.

Hørsholm. Dimensionering af centre ved Usserød Kongevej og Rungsted.

Korup-Ubberud. Center. Sammenlagt med Odense i 1970.

København. Dimensionering og plan for center ved Peder Lykkesvej.

Nr. Felding. Dispositionsplan. Sammenlagt med Holstebro i 1970

Ræhr-Hansted-Vigsø. Dimensionering af bycenter.

Tikøb. Rådgivning vedrørende udformning af Espergærde bycenter.

Torslunde-Ishøj. Serviceforsyning i Ishøj Strand.

Tårnby. Center i kommunens østlige del.

Vallensbæk. Størrelse og udformning af Vallensbæk bycenter.

Værløse i samarbejde med Ballerup-Måløv og Herlev. Plan for

Overdrevsområderne. Udarbejdet sammen med Anders Nyvig A/S.

Opgaver for amter m.v.

Holbæk Amt. Serviceforsyning i sommerhusområder.

Egnsplanrådet for Storkøbenhavn.

Grov prognose for detailhandelen i alle større centre i egnen.

Opgave for Boligministeriet. Sanering ved begrænsede indgreb.

Undersøgelse af et boligkvarter i Odense.

Beskrevet i Odense Byplan 1966-1988.

Opgaver i udlandet.

Dublin. Rådgivning om forstadscenter i Dun Laoghaire.

Oslo. Rådgivning om center i bydelen Tokkerud.

Sammen med A/S Selvaabygg.

Bergen. Rådgivning om detailhandel ved genopbygning af Bryggen.

München. Rådgivning om Perlach Centrum opført af Neue Heimat.

Listen er udarbejdet på grundlag af årsberetninger for Institut for Centerplanlægning, jfr. nr. 1-2 i litteraturlisten

Medarbejdere

Her bringes lister over medarbejdere i et tidligt og et sent år i den af noten omhandlede periode. Medarbejderne er listet i samme orden m.v. som i instituttets årsberetninger fra tiden.

Pr. 31. december 1964 havde ICP følgende medarbejdere:

John Allpass, Jesper Harvest, Tom Just Møller, Inge Poulsen, Svend Søholt, Holger Jensen, Poul Anker Olsen, Erik Agergaard, Poul Lehmann, Erik Kruse, Jørgen Frode Bakka, Preben Arnfeldt-Møller, Jytte Stamp, Lise Nilsson, Jenny Hartvig og Gudrun Pedersen.

Medarbejderstaben bestod af:

3 arkitekter - 1 tegner - 1 nationaløkonom - 1 cand.merc. -
3 civiløkonomer - 2 handelskonsulenter - 1 bibliotekar - 1 bogholderske -
3 kontordamer.

Arkitekt Henning Holde, FDB, var i 3/4 år tilknyttet for uddannelse indenfor instituttets arbejdsområde.

Som konsulenter var tilknyttet:

A/S Anders Nyvig vedrørende trafikproblemer, cand.polit. B.V. Elberling, cand. oecon. Erik Johnsen vedrørende sociologiske problemer.

Pr. 31. december 1970 havde ICP følgende medarbejdere:

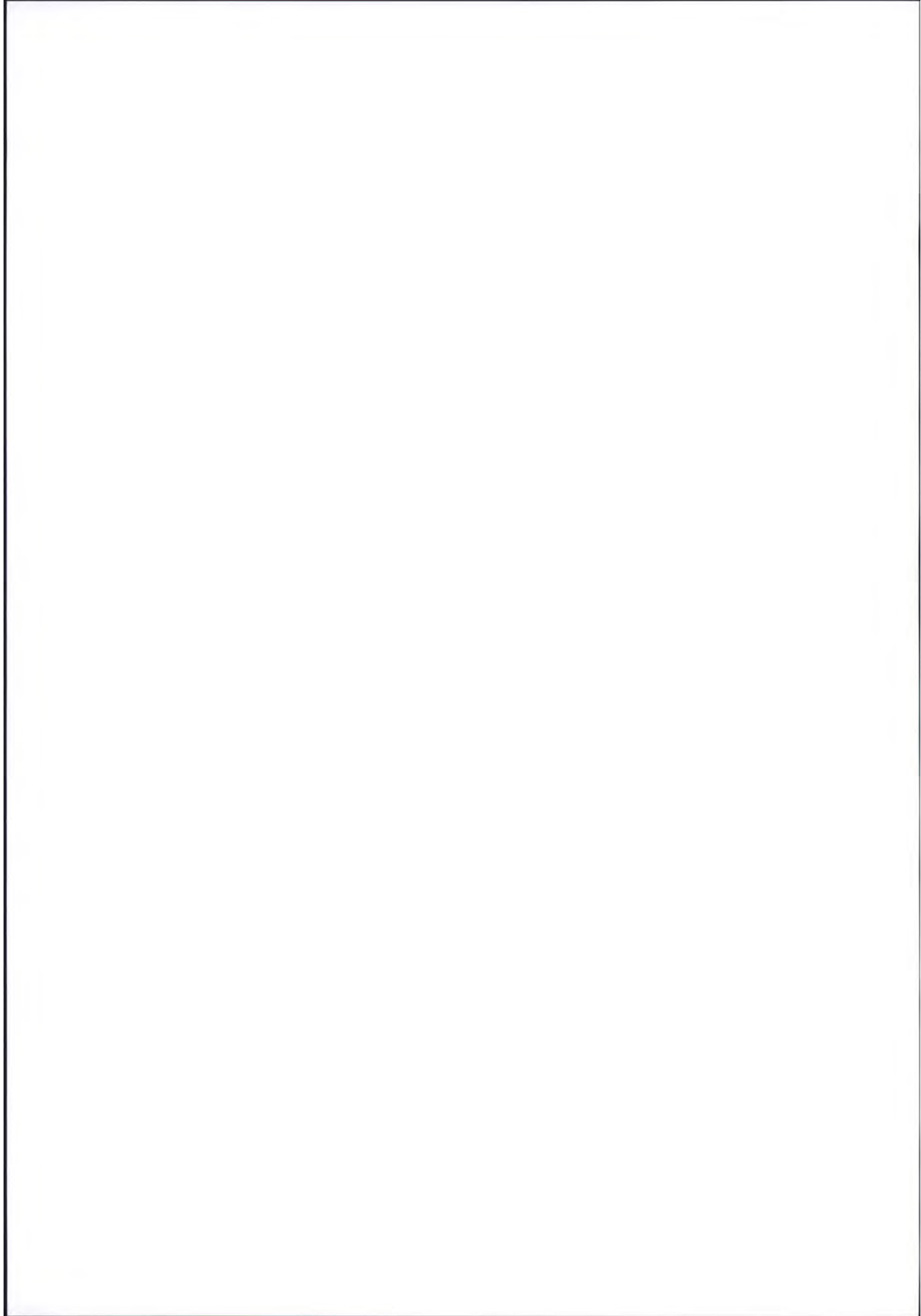
John Allpass, Erik Agergård, Annette Andersson, Ellen Bjarnø, Karsten Bentsen, Stephen Black, Jørgen Bundsgård, Hans-Jørgen Bøgesø, Bo Grønlund, Jenny Hartvig, Jesper Harvest, Bessie Heilskou, Susanne Hetting, Ingelise Iversen, Agnete Jakobsen, Jørgen Jespersen, Kurt Jensen, Ole Kerndal-Hansen, Lis Kjærgård, Jens Kofoed, Marianne Kristensen, Erik Kruse, Tonni Lauridsen, Poul Lehmann, Jytte Ljørring, Preben Arnfeldt Møller, Birthe Nebelong, Lise Nilsson, Flemming Nøhr, Poul Anker Olsen, Per Pandrup Nielsen, Connie Pedersen, Gudrun Pedersen, Inge Poulsen, Inge Lise Rosenberg, Kerstin Schibbye, Jytte Stamp, Jan Sangstad Sørensen, Gert Strande-Sørensen, Roman Sumczynski, Benni Svenningsen, Svend Søholt, Niels Thorsted, Jens Wøldike-Nielsen, Vini Wøldike-Nielsen, Ib Østerlund-Madsen.

Medarbejderstaben bestod af:

9 arkitekter - 4 ingeniører - 1 teknolog - 1 teknisk assistent - 4 tegnere -
1 cand.oecon. - 2 cand.polit. - 2 cand.merc. - 2 civiløkonomer -
2 handelskonsulenter - 1 geograf - 1 sociolog - 2 sociologi studerende -
1 assistent - 1 bibliotekar - 1 fuldmægtig - 1 korrespondent og 10 kontor-
assistenter. 10 medarbejdere var deltidsansatte.

Som konsulenter var tilknyttet:

landskabsarkitekt Peter Thorsen, arkitektstuderende Jørgen Fogedby, stud.mag. Jørgen Glantz, arkitektstuderende Flemming Carlsen.



REGISTRE
Litteraturliste
Artikler i fagtidsskrifter
Personregister

Som grundlag for beskrivelserne er benyttet:

1. Årsberetninger 1964, 1965, 1966 og 1967.
Institut for Center-planlægning.
2. Årsberetninger 1969 og 1970.
Institut for Center-planlægning.
3. By center menneske.
ICP i kommission hos Arkitektens Forlag 1965.
4. USA Studierejse 1966. Jesper Harvest og Svend Søholt.
5. Urban Centres and changes in the Centre Structure.
ICP ved John Allpass, Erik Agergård, Jesper Harvest, Poul Anker Olsen og Svend Søholt. 1966.
6. Samspillet mellem detailhandelen og centerstrukturen.
En teori om en spiralbevægelse.
ICP ved Erik Agergård, Poul Anker Olsen og John Allpass. 1968.
7. Studierejser til Tyskland, Holland, England, Skotland.
Institut for Butikscenter-planlægning 1962.
8. Amager og Generalplanen. Stadsing. direktorat 1967.
9. 7 Centre. Rødovre Station, Døesvej, Blistrup, Ganløse, Tarup, Næsby, Nørremarken. ICP 1968.
10. Notat om centerstrukturen i Ballerup-Måløv kommune.
ICP juli 1964.
11. Ballerup Bycenter. Forretningsbebyggelse syd for Ballerup Station. ICP juni 1968
12. Centerplanlægning i Ballerup-Måløv.
Synspunkter september 1970. ICP.
Advarsel om uplanlagt placering af lavprisvarehus.
13. Lautrupgårdområdet. Arbejdsgruppens rapport 1970, med bilag I-V. 1970.
14. Lokalplan nr. 019. For Lautrupgård.
Ballerup kommunalbestyrelse juni 1981.
15. Prognose, alder, behov.
ICP i kommission hos Teknisk Forlag. 1969.
16. Detailhandelen i Lyngby. Analyse og prognose.
ICP december 1964.
17. Lyngbygruppen advarer. Hæfte 1973.
18. Detailhandelen i Gladsaxe. Analyse og prognose.
ICP februar 1964.
19. Blistrup bycenter. ICP december 1965.
20. Ganløse bycenter. ICP januar 1967.
21. Hillerød. Oplandet og byen. En udviklingsprognose.
Institut for Butikscenter-planlægning maj 1962.
22. Helsingør. Detailhandels-analyse, detailhandels-prognose, alternative centerstrukturer. ICP maj 1969.
23. Vordingborg. Oplandet og byen. Analyse og prognose for detailhandelen. Skitse til dispositionsplan for bykernen. ICP oktober 1964.
24. Odense dispositionsplan. Forslag.
Strukturplan - Handlingsprogram. ICP januar 1974.
25. Odense Byplan 1966-1988. Fra Vollsmose til Blangstedgård. Fra gadegennembrud til cykelruter.
Jesper Harvest. Byhistorisk Udvalg 2003.
26. Dalum. Udformning af center i Dalum. Centerplan for bydelene Dalum og Hjallesø i Odense. ICP juni 1969.
27. Dispositionsplan for Holstebro kommune. ICP 1962.
28. Bygningsvedtægt for Holstebro kommune. Jan. 1963.
29. Holstebro. Folder fra besøg af Det Norske Stortings Kommunalkomite 14. august 1968. ICP.
30. Holstebro Byudvikling. Forslag til udbygningsprincip. Holstebro Kommune og ICP januar 1969.
31. Bykernen Holstebro. Bykernens planlægning. ICP 1971.
32. Søndermarken Vejle. ICP september 1969.
33. Dispositionsplan for Kolding.
Synspunkter og Arbejdsprogram. ICP februar 1968.
34. Generalplan för Göteborg. Stadsplanekontoret 1969.
35. Synspunkter på Storgöteborgs framtida centrumstruktur. Juli 1964.
Centrumutredningen (Stadsbyggnadskontoret og ICP)
36. Detailhandelen i Göteborg - Regionen.
Udviklingen til år 1980 og 2000.
Centrumutredningen. Bilag V. Januar 1966.
37. Næringslivet og institutionerne i Göteborg - Regionen.
Udviklingen til år 1980 og 2000.
Centrumutredningen. Bilag VI. Januar 1966.
38. Centrala staden Göteborg. Alternativer for udviklingen.
Centrumutredningen. Bilag VII, 2. udg. Sept. 1966.
39. Angered City - Annex. Størrelse og struktur for et nyt city i Göteborg - Regionen.
Centrumutredningen. Bilag VIII. Januar 1966.
40. Virksomhedsbånd. Lokaliseringsområde for virksomheder og institutioner i Göteborg - Regionen.
Centrumutredningen. Bilag IX. Januar 1966.
41. Centrumutredningen Göteborg. Huvudrapport.
Dimensionering och lokalisering av centrum-verksamheter. Forslag til framtida centrumstruktur.
Centrumutredningen. September 1966.
42. Skiss 1966 till regionplan för stockholmstrakten.
Stockholmstraktens regionplanekontor.
43. Stockholms cityplan. Referat från diskussion anordnad av Svenska Arkitektföreningen och Föreningen för Samhällsplanering måndagen den 11 februari 1963.
44. Stockholm framtida struktur, ett debattinläg.
ICP februar 1968
45. Stockholm. Svenska turistföreningen årsskrift 1973.
46. Byfornyelse i Sverige. Jesper Harvest.
Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie nr. 45. 1976.
47. Göteborg. Svenska turistföreningen årsskrift 1978.
48. Norrmalm förnyat 1951-1981. Göran Sidenblad.
Stockholmsmonografier. Arkitektur Förlag/Liber 1985.

Byplanhistoriske noter 18:
Rødovre. Træk af kommunens byplanhistorie.
Niels Fosdal. Dansk Byplanlaboratorium.

Artikler i fagtidsskrifter af medarbejdere i ICP og IKP om opgaver og emner omtalt i bogen.

Arkitekten. 1963 nr. 21. Side 414.
Grosstädtische Einkaufszentren. Kritisk boganmeldelse.
Af Jesper Harvest

Arkitekten. 1964 nr. 1. Side 3-16.
Storkøbenhavns egnsplanlægning og center-strukturen.
Af John Allpass, Erik Agergård, Jesper Harvest, Poul Anker Olsen og Svend Søholt.

Byplan nr. 90, 1964 årgangen nr.2. Side 36-43.
Fra Newbury til Holstebro. Anmeldelse af Buchanan rapporten med omtale af planerne for Holstebro og Norrmalm i Stockholm. Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 97-98, 1965 årgangen nr. 3-4. Side 108-111
Ecumonopolis – den verdensomspændende by.
Rapport fra et seminar i Athen i C.A. Doxiades Athens Center of Ekistics.
Af John Allpass, Jesper Harvest og Peder Skole Overgaard.

Byplan nr. 102, 1966 årgangen nr.2. Side 54-60.
Butikkerne i byerne.
Om ændringer i detailhandelen og disses betydning for byvækst og planlægning. Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 109, 1967 årgangen nr. 3. Side 82-88.
Byplanlægning i Holstebro. Bykernen, Døesvej-området, byudvikling. Af Jesper Harvest

Arkitekten. 1969 nr.24. Side 578-581.
Trafikstruktur, lokaliseringsprincip og byvækst.
Om byudbygningen i USA. Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 120, 1969 årgangen nr. 2. Side 47-53.
Centrumutredningen i Göteborg. Plan for den fremtidige bystruktur. Af Jesper Harvest og Jan Lagerås.

Byplan nr. 126, 1970 årgangen nr. 2. Side 44-51.
Storkommuner og de nye planlægningslove.
Kommunalreformen, planlægning og byrdefordeling.
Af Jesper Harvest.

Arkitekten. 1971 nr. 13. Side 273-277.
Byfornyelse Stockholm, Holstebro, USA.
Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 134, 1971 årgangen nr. 4. Side 112-117.
Planlægning af en bykerne – og en by. Kolding.
Af Hans Jørgen Bøgesø og Per Pandrup Nielsen.

Byplan nr. 140, 1972 årgangen nr. 4. Side 110-113.
Sanering ved begrænsede indgreb. Beskrivelse af nogle engelske eksempler.. Liverpool, Burnley, Blackburn.
Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 145. 1973 årgangen nr. 3. Side 93-96.
Centre – distributionscentraler eller mødesteder?
Af Erik Agergård, John Allpass og Benni Svenningsen.

Byplan nr. 146, 1973 årgangen nr. 4. Side 140-144.
Strukturplan 1972 for Hovedstadsregionen.
Anmeldelse af bind 3 fra Egnsplannrådet. Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 153, 1974 årgangen nr. 5. Side 169-172.
Planlæggere og samfund – på baggrund af Horsens konkurrencen. Af Roman Sumczynski og Svend Søholt.

Byplan nr. 154, 1974 årgangen nr. 6.. Side 195-201.
Planlægningsarbejdet i Odense Kommune.
Dispositionsplanen og dens forhistorie. Af Jesper Harvest.

Byplan nr. 162. 1976 årgangen nr. 2. Side 55-62.
Kommuneplanlægningen i Allerød kommune.
Af H.J. Bøgesø og A. Westenholz (ICP).

Byplan nr. 172. 1977 årgangen nr. 6. Side 194-201.
Servicesituationen i tyndt befolkede områder.
Af Roman Sumczynski og Svend Søholt (IKP).

Byplan. 1980 nr. 3. Side 74-77.
De første debatter om kommuneplanlægning.
Af Anders Westenholz (IKP).

Byplan. 1981 nr. 2. Side 59-65.
Kommuneplanlægning i Allerød.
Af Ellen Bjarnø (IKP) og Poul Rasmussen.

Byplan.. 1982 nr. 2. Side 52-55.
Debat i Kolding.
Af Ellen Bjarnø og Hans Berthelsen (IKP).

Byplan. 1983 nr. 4. Side 127-129.
Kommuneplanens rammedel mere plan – mindre jura.
Af Ellen Bjarnø og Nete Jakobsen (IKP).

Artikler af kommunale chefer om bogens emner:

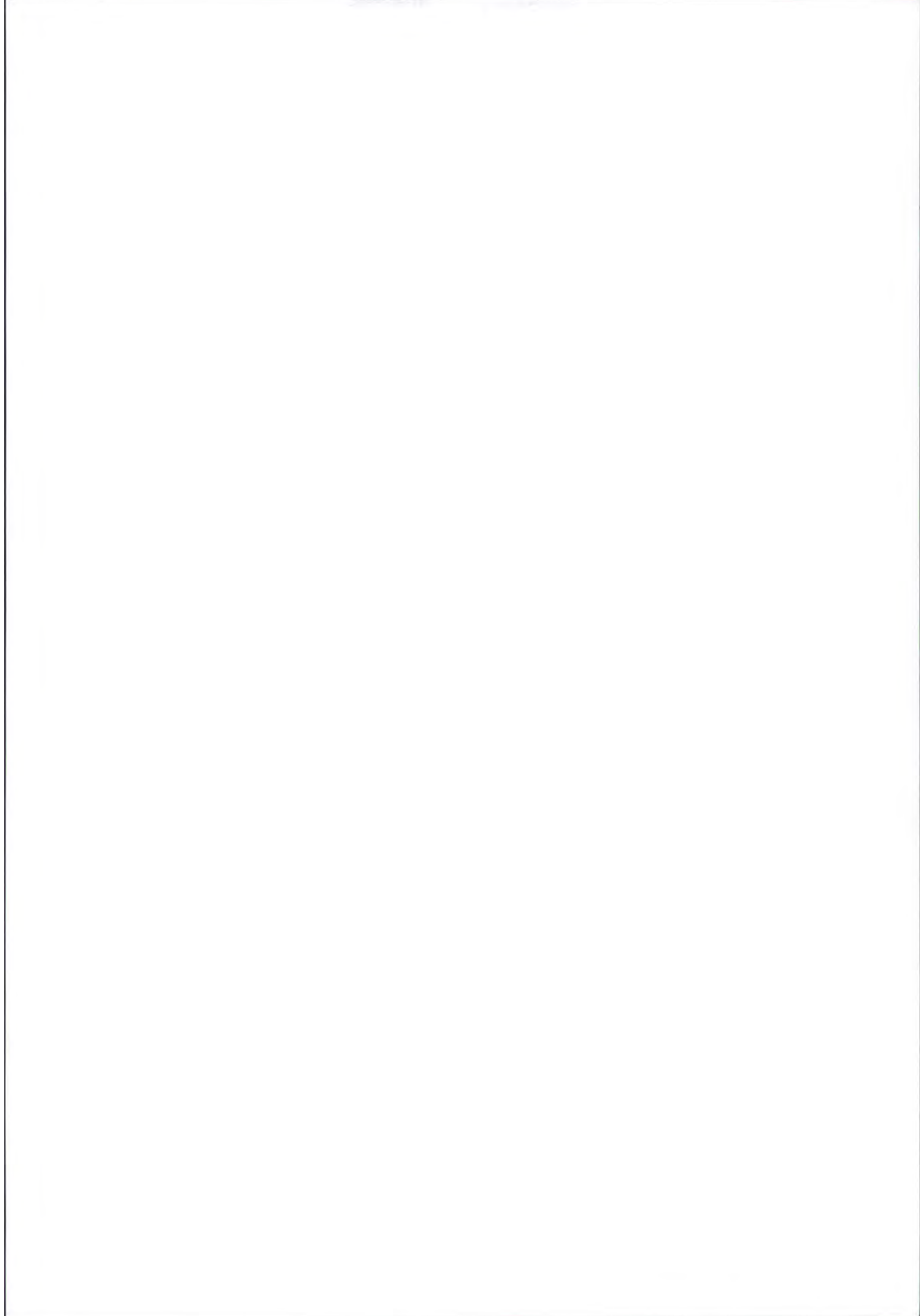
Byplan nr. 152, 1974 årgangen nr. 4. Side 112-118.
Holstebro – en anderledes by. Jordpolitik, kulturpolitik, fysisk og økonomisk planlægning. Af Jens Johansen.

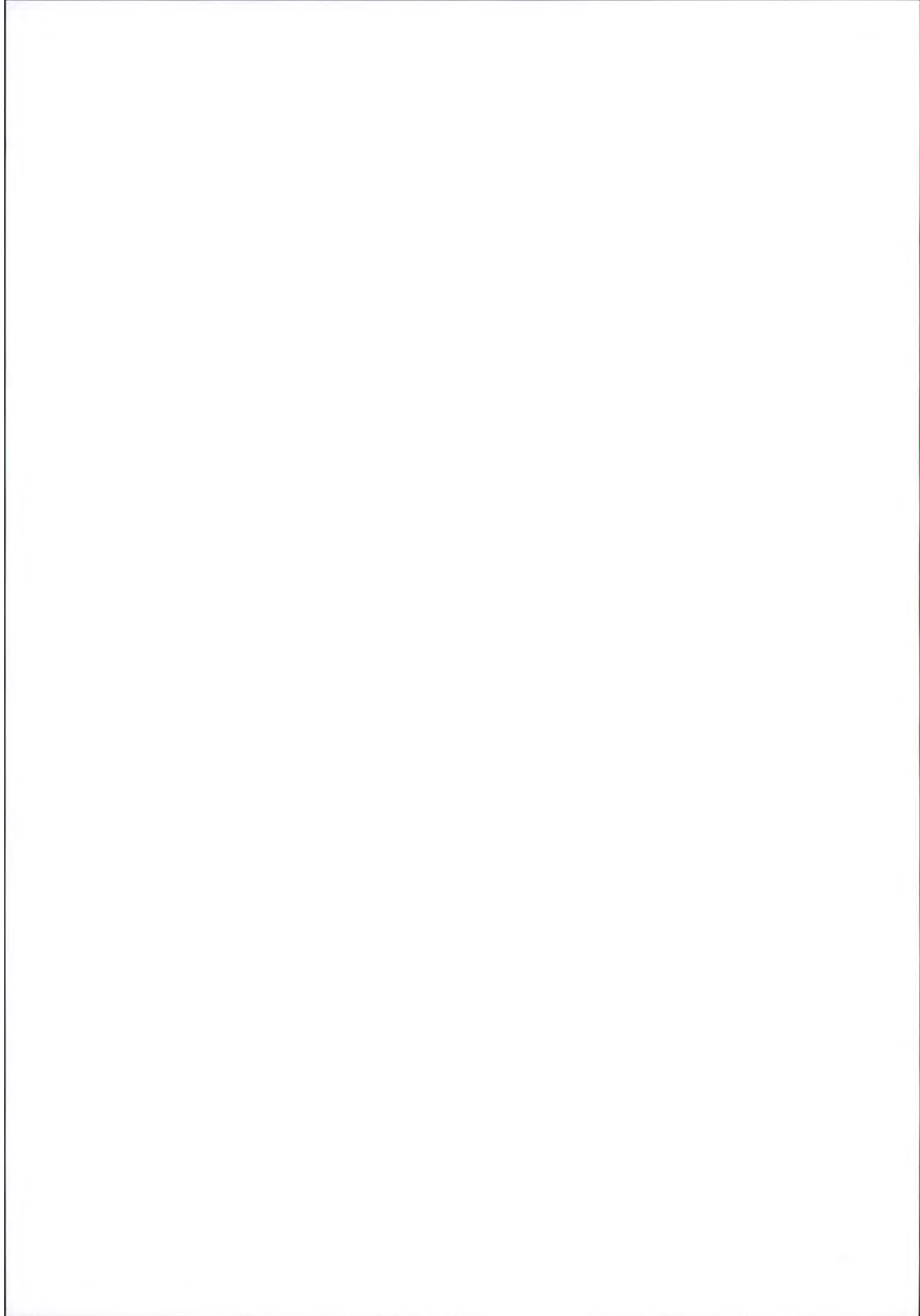
Byplan. 1983 nr. 5. Side 176-177.
Kan aflastningscentre stadig være hensigtsmæssige?
Af Jesper Harvest.

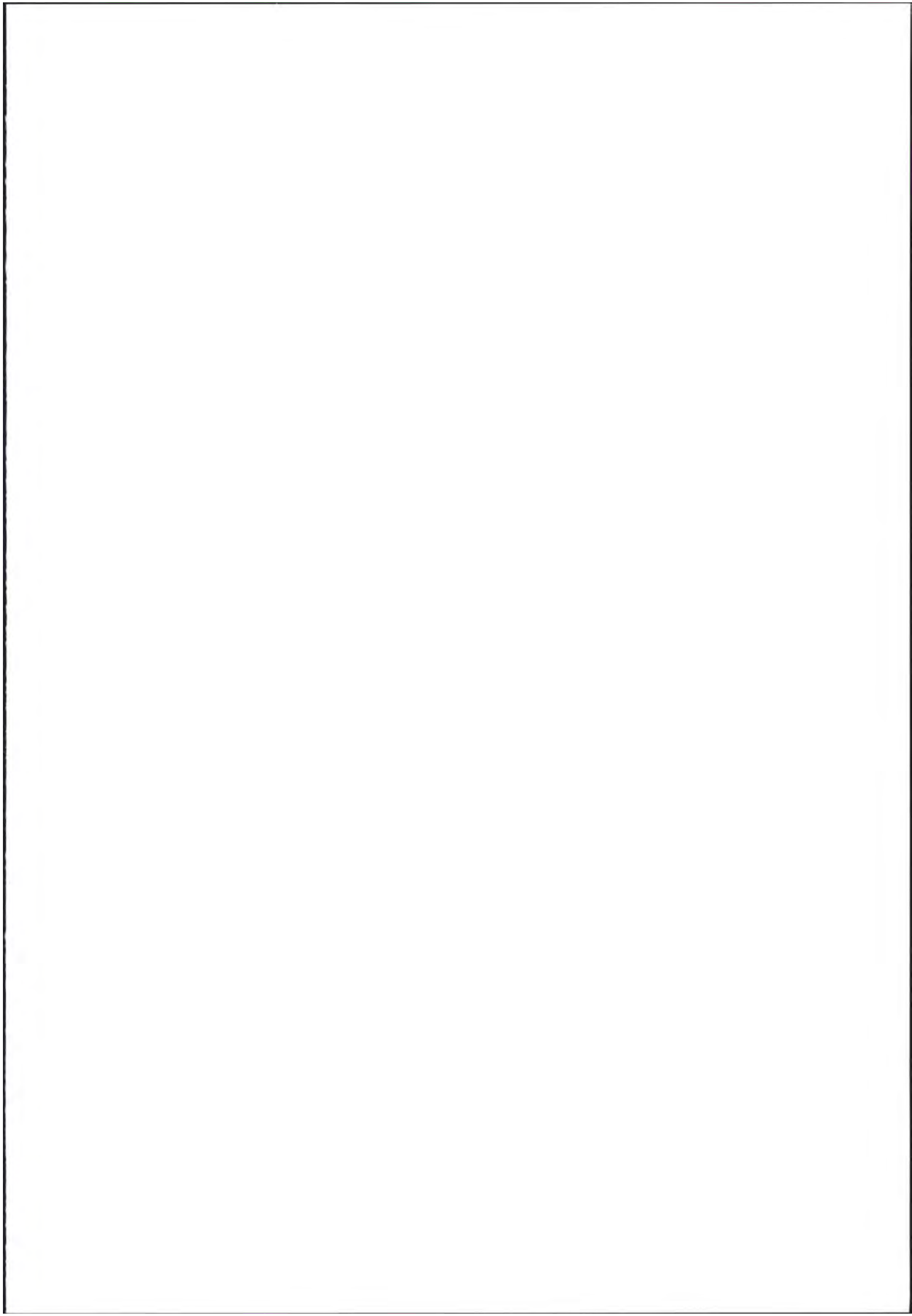
Navneregister

Ahlberg, Carl-Fredrik, regionplanedirektør	36	Møller, Poul, stadsingeniør	16
Allpass, John, arkitekt	7, 33, 34	Narvi, Pall, cand.polit.	27
Bertram, Helge, keramiker	26	Nielsen, Erik Lunøe, stadsarkitekt	18
Bjerre, borgmester	26	Nielsen, Herluf, cand.polit.	8
Bredsdorff, Peter, professor	7, 31	Nielsen, Jørn, arkitekt	16
Burchardt, Kaj, borgmester	16	Nielsen, Kaj K., borgmester	26
Bünger, Sven, stadsingeniør	25	Nielsen, Per Pandrup, arkitekt	32
Bøgesø, Hans Jørgen, akademiingeniør	32	Nordqvist, Stig, forstander	11
Christensen, Poul Givskov, redaktør	26, 30	Nyvig, Anders, civilingeniør	24, 33
Danø, Steen, direktør	8	Olsen, Børge, direktør	8
Exner, Inger og Johannes, arkitekter	27	Olsen, Poul Anker, konsulent	8
Fosdal, Niels, stadsingeniør	8, 13	Rasmussen, Hartvig, arkitekt	13
Gade, Svend, direktør	7	Riiser, H., bygningsinspektør	28
Graae, Einar, arkitekt	12	Sidenbladh, Göran, arkitekt	37
Gunlögsson, Haldor, arkitekt	16	Skaarup, Hans Hartvig, arkitekt	26
Hansen, Urban, overborgmester	11	Stamp, Jytte, kontorassistent	8
Helger, Henning	12	Svensson, Ole, arkitektstuderende	24
Hoffmeyer, Henrik, landsretssagfører	12	Søholt, Svend, cand.polit.	8
Holst, Christian, Erik og Aage, arkitekter	12	Sørensen, Willy, borgmester	28
Horwood, E.M., professor	8	Thomassen, Ole, arkitekt	12
Ingvartsen, Jacobsen, direktør	7	Tideström, Bertil, generalplanearkitekt	33
Jensen, Martin, civilingeniør	20	Winding, Bernt, afdelingsarkitekt	18
Jepsen, N.K., afdelingsingeniør	8	Österlin, Bengt, ingenjör	34
Jespersen, Jens Marius, arkitekt	26	Östnäs, Bengt, arkitekt	34
Johansen, Jens, kommunaldirektør	25		
Johnsson, Koj, direktør	34		
Knudsen, Aage, handelsgartner	13		
Koch, Jens P., entreprenør	23		
Kristensson, Folke, professor	9, 36		
Krohn, Gunnar, arkitekt	13		
Kjærholm, Hanne, arkitekt	26		
Lagerås, Jan, arkitekt	34		
Larson, Lennart, sognerådsformand	23		
Launbjerg, Viggo, civilingeniør	16		
Lignell, Carl, stadsplanearkitekt	33		
Lindahl, Göran, professor	33		
Lund, Axel, generalplanechef	34		
Lyager, Poul, civilingeniør	12		
Mehr, Hjalmar, borgarråd	37		

Registret medtager alle personer, som er nævnt i teksten, med daværende stillingsbetegnelser.









ISBN 87-90413-33-4