7 interviews
- om Københavns planlægning



Knud Rasmussen
Peder Boas Jensen
Jens Rørbech
Karsten Jørgensen
Jens Ole Nielsen
Niels Andersen
Michaela Brüel

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE SKRIFTER nr: 81

Byplanhistorisk skrift nr. 82
7 interviews
- om Københavns kommunes planlægning

Redaktion: Sven Illeris (ansvarshavende) og
Jens Clemmensen

Grafisk tilrettelæggelse: Jens Clemmensen og
Jakob Frisk Maibom

Forside: Københavns Sydhavn og Inderhavn
Foto: By og Havn, Ole Malling

Fotos hvor ikke andet er nævnt, er fotografen redaktørerne ubekendt.
Redaktørerne har gjort deres bedste for finde indehavere af ophavsret til illustrationer og fotos. Hvis der skulle være indehavere af ophavsret, der bliver opmærksom på anvendelsen, bedes han/hun kontakte Byplanhistorisk Udvalg.

Copyright 2018: Dansk Byplanlaboratorium og forfatterne

Transkribering: Elsebeth Henning

Trykkeri: Exakta, Malmø

Skrifttype: Minion Pro

ISSN:
ISBN:

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Udvalg
Rådhusstræde 6, 1.sal, 1466 København K
Tlf.: 33 13 72 81

Dette skrift og flere udgivelser kan ses på:
www.byplanlab.dk/byplanhistorisk udvalg

Skriftet er støttet af Veluxfonden

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske skrifter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i det 20. århundrede og senere. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.
Skrifterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, såvel som arbejder af mere forskningsmæssig karakter.
For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt skrifter med gengivelser af indlæg og referater af drøftelser blandt seminardeltagerne.
Det er udvalgets håb, at disse "Byplanhistoriske skrifter" vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af nyttigt baggrundsmateriale for senere forskning: et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje - og til at inspirere til en sådan forskning.

Indhold

Forord	4
Planlægningens organisation i Københavns kommune	6
Knud Ejvind Rasmussen	11
Peder Boas Jensen	37
Jens Rørbech	53
Karsten Jørgensen	61
Jens Ole Nielsen	77
Niels Andersen	101
Michaela Brüel	119
Vigtigste litteratur	136
Personindex	139

Forord

Dette byplanhistoriske skrift er en samling interviews af ældre byplanlæggere, der på forskellige måder har haft med byplanlægningen af Københavns kommune at gøre i tiden efter 2. Verdenskrig – især i den sidste tredjedel af 1900-tallet.

Ideen til at interviewe ældre byplanlæggere opstod i Dansk Byplanlaboratoriums byplanhistoriske udvalg lidt inde i 2000-tallet, hvor de byplanlæggere, der havde arbejdet i denne periode, var ved at nå pensionsalderen. Nogle af udvalgets skrifter var allerede forfattet af planlæggere, der selv havde taget initiativ til at skrive deres erindringer – især Poul Lyager. Men der var givetvis flere, der havde erindringer som kunne interessere yngre planlæggere og historikere.
Udvalget besluttede i 2016 at indsamle erindringer om byplanlægningen i Københavns kommune, landets folkerigeste kommune og en kommune hvor der var meget divergerende meninger om hvordan planlægningsproblemerne burde løses.

Projektets formål skulle være at tilvejebringe et materiale der viser hvordan byplanlægningen faktisk er foregået, gerne på baggrund af de overvejelser der altid finder sted om planlægningens formål og fremgangsmåde. Der har i Københavns kommune været forskellige opfattelser heraf. Det har imidlertid ikke været projektets formål at finde ud af hvem af de forskellige opfattelser der "havde ret", men at bringe større klarhed over hvordan forskellige politiske målsætninger og betingelserne for at få dem opfyldt afveg fra hinanden.

Det var også en kommune hvor problemerne hurtigt ændrede sig. Som eksempel herpå kan det nævnes at kommunens folketal toppede med 768.000 i 1950, hvilket svarede til 18% af hele Danmarks befolkning – hvorpå det rutsjede nedad til 465.000 i 1992, 9% af landets. Det skyldtes først og fremmest at en mængde mennesker flyttede fra kommunen. Det var især de mest velhavende og veluddannede, der flyttede bort, mens de tilbageblevne ofte var vanskeligt stillede borgere. Det gav kommunen store økonomiske problemer. Siden er folketallet steget til 633.000 i 2020, 11% af hele landets. Mange af de nye tilflyttere er uddannelsessøgende, og mange kommer fra udlandet. Kommunens økonomi har forbedret sig.

Forudsætningerne for planlægningen har også ændret sig på andre måder. Omkring 1960 måtte kommunen konstatere at den kun havde få arealer tilbage, som ikke allerede var bebygget. Den opfattede det som absolut nødvendigt at få rådighed over de omkring 1940 tørlagte Kalvebod-arealer mellem Amager og Sjælland, som foreløbigt blev brugt af militæret til øvelser. Men det mislykkedes at få staten med på denne tankegang – langt størstedelen af arealerne blev naturfredet.

I mellemtiden gik det op for kommunen at store dele af den københavnske industri var ophørt eller var flyttet til forstads- og omegnskommuner, hvorefter de arealer, de havde optaget, kunne bruges til andre formål. Det samme gælder store tidligere havnearealer og militære arealer. Kommunen begyndte at tænke nyt og fik

blandt andet øje på mulighederne for at tørlægge kystnære dele af Øresund.

Til at berette om udviklingen i kommunens byplanlægning henvendte Byplanlaboratoriets historiske udvalg sig til 7 af de planlæggere, der havde været aktive i denne periode. De gav alle tilsagn om at medvirke ved projektet. De fleste af dem har været ansat i Københavns kommune, nogle i hele deres arbejdsliv, andre kun i dele deraf eller slet ikke. Nogle var ansat i andre stillinger – i staten, i bygge- eller byfornyelsesselskaber eller på arkitekt-tegnestuer. Nogle havde været politikere og i en periode medlemmer af Københavns borgerrepræsentation eller i en anden kommunes kommunalbestyrelse. De har imidlertid alle 7 haft betydelig indflydelse på Københavns kommunes byplanlægning. Fagligt var 4 af dem arkitekter, 2 ingeniører og 1 økonom. Lidt specielt for Københavns kommune er det nok at flere af de interviewede personer både har været uddannede planlæggere og valgte politiske beslutningstagere. De har imidlertid været ret bevidste om ikke at spille begge roller for samme område eller på samme tid.
Interviewene er foretaget af arkitekt Jens Clemmensen, der i 1986-2007 arbejdede i Byfornyelse Danmark i nær kontakt med Københavns kommune. Samt geografen Sven Illeris, der i 1959-79 arbejdede i statslige planlægningsorganer, i 1967-83 i tidsskriftet Byplans redaktion, og i 1989-2004 som professor i geografi på Roskilde Universitet inddrog byplanlægning i sin undervisning. Arkitekt Karsten Jørgensen har hjulpet med korrekturlæsning mv. Både de 2 interviewere og de 7 interviewede var født i perioden 1934-1949 og har især været aktive i planlægningen i 1970erne og 1980erne.

Efter indsamlingen af interviewene har redaktørerne gennemgået dem med de interviewede personer med henblik på at gøre dem så forståelige for ikke-fagpersoner som muligt. Sammen har de derefter valgt illustrationer, der kunne understøtte forståelsen.

Kommunens organisation af byplanlægningen er blevet ændret flere gange i årenes løb, hvilket kan gøre det vanskeligt for udenforstående at følge med. Der er derfor tilføjet en kort indledende oversigt over disse ændringer. Der er også til sidst tilføjet en kort liste over anden litteratur om planlægningen i kommunen.

Når der er gået så lang tid fra start til udgivelse af skriftet skyldes det først og fremmest sygdom blandt de interviewede personer og redaktørerne. Udvalget retter en stor tak til dem der har stillet sig til rådighed for at blive interviewet, samt til Veluxfonden. der har givet tilskud til trykningen af skriftet.

Michaela Brüel,
formand for Dansk Byplanlaboratoriums
Byplanhistoriske udvalg

Planlægningens organisation i Københavns kommune

Af Sven Illeris

Adskillige detaljer i interviewene vil være uforståelige, hvis læseren ikke kender hovedtrækkene i planlægningens skiftende organisation. Derfor denne oversigt.

Den øverste myndighed er Borgerrepræsentationen (BR), der svarer til Folketinget på det statslige niveau og til byråd/kommunalbestyrelserne i andre kommuner. Den har 55 medlemmer.

Efter hvert valg vælger borgerrepræsentationen et antal borgmestre. Partierne får borgmestre i forhold til hvor mange borgerrepræsentations-medlemmer de har fået valgt. Borgmestrene har den daglige udøvende magt, svarende til ministrene på statsniveau. For byplanlægningen er de vigtigste borgmestre overborgmestereren, der først og fremmest har ansvaret for kommunens finanser, men siden 1978 også den samlede kommuneplanlægning, samt de borgmestre, der har ansvaret for den mere detaljerede byplanlægning. De sidstnævnte har haft skiftende titler: Frem til 1997 blev de kaldt borgmestre for magistratens 4. afdeling, i 1998-2005 for bygge- og teknikforvaltningen, fra 2006 for teknik og miljø.

I perioden siden besættelsestiden har borgmestrene for disse områder været følgende:

Overborgmestre (alle socialdemokrater)
1946-56 Hans Peter Sørensen
1956-62 Sigvard Jensen Munk
1962-76 Urban Hansen
1976-89 Egon Weidekamp
1989-2004 Jens Kramer Mikkelsen
2004-05 Lars Engberg
2006-09 Ritt Bjerregaard
2010-20 Frank Jensen

Borgmestre for 4. Afd./teknik og miljø
1946-54 Johannes Hansen (komm.)
1954-62 Lauritz Estrup (kons.)
1962-78 Alfred Wassard Jørgensen (kons.)
1978-86 Villo Sigurdsson (VS)
1986-89 Gunna Starck (VS)
1990-92 Lars Engberg (soc.dem.)
1992-93 Peter Martinussen (soc.dem.)
1994-97 Bente Frost (venstre)
1998-2005 Søren Pind (venstre)
2006-09 Klaus Bondam (rad.)
2010-11 Bo Asmus Kjeldgaard (SF)
2011-13 Ayfer Baykal (SF)
2014-17 Morten Kabell (enhedslisten)
2018- Nina Hedeager Olsen (enhedslisten)
NB. Enhedslisten dannedes i 1985 af Venstresocialisterne (VS) og andre mindre partier

Det ansatte personale, der tog sig af byplanlægningen, har haft skiftende placeringer i forhold til deres politiske chefer, borgmestrene.

I anden halvdel af 1800-tallet, hvor byen voksede kraftigt og nye tekniske forsyningsnet som vandforsyning, gasforsyning, kloakledninger og senere telefonledninger og sporvognsspor blev anlagt, var det naturligt at en stadsingeniør fik ansvaret herfor og dermed også i vid udstrækning for hvor byggeriet skulle placeres, dvs byplanlægningen. Der var dog europæiske lande hvor sociale hensyn eller æstetiske hensyn fik stor indflydelse. Men i København fik især Charles Ambt, der var stadsingeniør 1886-1902, afgørende indflydelse på byens udvikling. Da kommunen hen imod slutningen af 1800-tallet var ved at være fuldt udbygget inden for sine historiske grænser, blev flere hele og halve kommuner – hvor Københavns kommune allerede havde opkøbt betydelige arealer - indlemmet i den i 1901-02: Sundbyerne, Kgs. Enghave, Valby, Vanløse og Brønshøj. (Derimod forblev Frederiksberg kommune selvstændig, som en enklave omgivet af København til alle sider). Der blev i 1908-09 afholdt en stor international konkurrence om byplanen for de indlemmede områder, og materiale herfra blev anvendt ved deres udbygning i de følgende år – ikke mindst da 2. præmievinderen Aage Bjerre blev stadsingeniør 1927-36. Hele denne periode er glimrende beskrevet i Tim Knudsen: Storbyen støbes (Akademisk forlag 1988).

Først i slutningen af 1930erne blev stadsingeniørens monopol på byplanlægningen alvorligt antastet. Olaf Forchhammer, der var stadsingeniør 1936-51, ønskede dels at forbedre trafikforholdene, nu hvor biler var ved at blive almindelige trafikmidler, dels at få saneret den værste del af nogle af de centrale kvarterers elendigt byggede og usunde boliger. Alt i alt en erhvervsvenlig politik, til trods for at Forchhammer i øvrigt var politisk stærkt venstreorienteret. Denne politik blev imidlertid hårdt angrebet, især af fredningsinteresserede historikere samt af arkitekten professor Steen Eiler Rasmussen. Kun gadegennembruddet Bremerholm blev realiseret. Derefter lukkede 2. verdenskrig for alle større aktiviteter.

Kort inden krigen var der gennemført en brugbar lov om planlægning af byerne, byplanloven af 1938, som pålagde byer og bymæssige kommuner en pligt til at udarbejde for grundejerne bindende partielle byplanvedtægter, som skulle godkendes af staten. For Københavns kommune blev der desuden i 1939 gennemført en særlig byggelov, og planer udarbejdet efter denne lov kunne kommunen selv beslutte endeligt, hvorfor kommunen oftest valgte at benytte byggeloven. Saneringssager og sager vedrørende alment byggeri med statsstøtte skulle dog administreres efter byplanloven.

Stadsingeniørerne forblev endnu i en lang periode at være de centrale embedsmænd i Københavns kommunes byplanlægning. De var alle placeret under borgmestrene for magistratens 4. afdeling:

Stadsingeniører 1936-1998:
1936-51 Olaf Forchhammer
1952-72 Poul Vedel
1972-87 Erik Gulstad
1987-99 Jens Rørbech

Efterhånden blev byplanlægningen dog overflyttet til andre embedsmænd, nævnt i det følgende. Imidlertid skete der i efterkrigstiden en langt mere omfattende byplanlægning end tidligere, og efterhånden en skelnen mellem overordnede og detaillerede byplaner.

Overordnede planer: General- og kommuneplaner

Efter at der i 1945-47 var udarbejdet en egnsplan for hele Københavnsområdet, den berømte "Fingerplan", stod det klart at Københavns kommune måtte have en generalplan, der udmøntede fingerplanens principper for kommunen uden at gå ned i de detaljer der var bindende for de enkelte grundejere. Også borgmester Johannes Hansen var interesseret heri, og efter at Poul Vedel var blevet stadsingeniør i 1952 blev en sådan generalplanlægning igangsat under ledelse af arkitekt Peter Bredsdorff, der havde ledet fingerplanarbejdet.

Generalplanskitsen fra 1954 foreslog ret beskedne ændringer i den eksisterende by. I den gamle bykerne blev der foreslået et stop for større byggeprojekter. Nødvendige byggeprojekter blev henvist til det inderste Vesterbro samt til kvartererne mellem de gamle volde og søerne. De vigtigste indfaldsgader hertil skulle have status som "primærgader", hvilket indebar ret beskedne lettelser for biltrafikken. Skitsen blev drøftet af de kommunale myndigheder. Den blev aldrig formelt tiltrådt, men påvirkede givetvis kommunens dispositioner i de følgende år. Bredsdorff blev i 1955 professor i byplanlægning på Kunstakademiets arkitektskole og forlod kommunen, hvor hans afdeling blev nedlagt.

Borgmester Wassard, der var ret optaget af bevaring af historiske bybilleder, omtalte altid skitsen som "generalplanen", men var klar over at den måtte ajourføres, og tilbød i 1966 kontorchef Kai Lemberg fra Ministeriet for offentlige arbejder (det senere transportministerium) at lede en nyoprettet generalplanafdeling, med direkte referat til borgmesteren (dvs. uden om stads- ingeniøren). Lemberg var økonom af uddannelse og havde aldrig arbejdet med byplanlægning. De blev enige om at han først i 2 år skulle "stå i lære" hos stadsingeniør Poul Vedel, men fra 1968 blev Lemberg ansat som generalplanchef.

Generalplan-/kommuneplanchefer
I magistratens 4. afdeling:
1952-55 Peter Bredsdorff
1968-78 Kai Lemberg
I overborgmesterens afdeling:
1978-1984(-89) Kai Lemberg
1984-98 Knud E. Rasmussen
1998-2007 Holger Bisgaard

I perioden under borgmester Wassard blev der udarbejdet "dispositionsplaner" for enkelte bydele. Kommunens overordnede spørgsmål, som omdannelse af indfaldsvejene til motorgader, en opsamlende motorgade på opfyld i søerne ("Søringen"), et nyt kæmpecenter "City Plan Vest" omkring Hovedbanegården, og først og fremmest en kæmpe-boligudbygning på det inddæmmede Vestamager-areal kom man imidlertid ingen vegne med, dels på grund af stigende offentlig kritik af de store planer og uenighed mellem borgmestrene, og dels fordi staten – der skulle betale motorgaderne – allerede i begyndelsen af 1970erne klappede pengekassens låg i. Og midt i 70erne forbød staten det enorme påtænkte byggeri på Vestamager.

I 1975 vedtog Folketinget en ny lov om planlægning, med ikrafttræden i 1977. Ifølge denne skulle alle kommuner udarbejde "kommuneplaner" og "lokalplaner", hvorved Københavns kommunes særlige valgmulighed mellem byplanloven og byggeloven bortfaldt. Mens alle andre kommuner fik vedtaget de overordnede "kommuneplaner" i begyndelsen af 1980erne, fik Københavns kommune først sin i 1989.

Overborgmester Weidekamp fik i 1978 trukket generalplandirektoratet over til sin afdeling. Argumentet herfor var at det blev mere og mere indlysende at en bys fremtidige økonomiske situation og den fysiske udvikling gensidigt påvirkede hinanden afgørende. Lignende omorganiseringer fandt på denne tid sted i adskillige større byer, både i Danmark og i andre europæiske lande.
Også saneringssager, senere benævnt byfornyelse, samt administrationen af kommunens egne ejendomme var placeret under overborgmesteren.

Den detaillerede og bindende byplanlægning forblev i lang tid i magistratens 4. afdeling. Også denne planlægning blev imidlertid i 1984 flyttet til overborgmesteren, hvis embedsværk skiftede navn til Plandirektoratet. Flytningen skyldtes utvivlsomt først og fremmest stridighederne mellem den daværende overborgmester Egon Weidekamp og borgmesteren for 4. afdeling Villo Sigurdsson.

Men bag disse årsager lå også en ændring af offentlighedens og politikernes fokus, fra 60ernes og 70ernes fokus på storprojekter til fokus på byfornyelsesspørgsmålene i de enkelte boligområder.
Også internt i Socialdemokratiet var der stor uenighed mellem fløjene. Weidekamp, der selv var vokset op i en slumbebyggelse, så nedrivning af slumbygninger som sin vigtigste opgave. Det blev i vid udstrækning praktiseret fra 1970erne på Indre Nørrebro ("den sorte firkant"). Erling Olsen, der var boligminister 1978-82, ønskede derimod en nuanceret byfornyelse. Da turen derefter kom til Vesterbro, hvor den ældre bebyggelse var af lidt højere standard, blev denne politik praktiseret.

I de følgende år udviklede der sig i overborgmesterens afdeling en konflikt mellem Weidekamp og Lemberg. Weidekamp støttede sig stærkt til direktør for Ejendomsdirektoratet, juristen Viggo Albrechtsen. I 1984 blev Lemberg formelt sat uden for generalplandirektoratet, der som nævnt skiftede navn til Plandirektoratet. Som tjenestemand kunne han imidlertid ikke afskediges før han i 1989 faldt for den generelle aldersgrænse. Borgmester Gunna Starck gav ham et kontor, men inddrog ham ikke i 4. afdelings arbejde.

Som reel leder (kaldet "kommitteret") af Plandirektoratet blev udnævnt arkitekt Knud E. Rasmussen. Han havde i 1969-83 været byplanchef i Kooperativ Bygge Industri, der havde løst mange opgaver for Københavns kommune, bl.a. udarbejdet den såkaldte helhedsplan for Indre Nørrebro. Som planchef fik han et nært forhold til overborgmestrene, og fik i 1994 også ejen-

domsdirektoratet under sig.
I 1998 blev generalplanlægningen og lokalplanlægningen igen adskilt, som de havde været før 1984. Generalplanlægningen forblev under overborgmesteren og fik Holger Bisgaard som chef. Denne gren førte i de følgende år en ret stilfærdig tilværelse.

Knud E. Rasmussen gik i 2000 på pension og efterfulgtes af civilingeniør Jens Ole Nielsen, der havde arbejdet i Plandirektoratet (med dets forskellige navne og placeringer) siden 1970. Han gik på pension i 2008.

Partielle byplaner/lokalplaner

Byplanloven af 1938 og Københavns byggelov var først og fremmest indrettet på den detaillerede og bindende byplanlægning, og indtil generalplanlægningen blev iværksat i 1952 drejede størstedelen af kommunens byplanlægning sig i 1940erne og 50erne om disse emner. Den fandt som nævnt sted i magistratens 4. afdeling under stadsingeniøren, og blev ledet af
- Arkitekt Flemming Teisen (1930-69),
- Civilingeniør Poul Lyager (1941-1961). Han arbejdede derefter på Danmarks Ingeniørakademi og oprettede i 1965 egen tegnestue, "City Plan Vest-kontoret", der arbejdede for Københavns kommune. I 1977 overgik tegnestuen til "Kooperativ Projektering og Planlægning", der også arbejdede for Københavns kommune, og hvor han til 1985 var meddirektør.
- Arkitekt Ole Thomassen (1943-64). Han blev i 1965 docent ved Kunstakademiets arkitektskole og 1976-86 professor samme sted.

I den ny lov om kommunal planlægning, der trådte i kraft i 1977, blev de detaillerede og bindende planer benævnt lokalplaner.
Da også lokalplanlægningen i 1984 blev flyttet til overborgmesteren, forblev i 4. afdeling byggesagerne. Søren B. Jensen blev sekretariatschef i afdelingen – en uklar stilling, som VS-borgmestrene kunne bruge som ledende embedsmand, men som de følgende Venstre-borgmestre ikke støttede sig til.
I 1998 blev størstedelen af Plandirektoratet, med de mere lokale opgaver og med Knud E. Rasmussen som direktør, flyttet tilbage til den gamle "4. afdeling", nu kaldet "Bygge og teknik" og senere "Teknik og miljø".


IVECO

Knud Ejvind Rasmussen

født 10.12.1934 - død 28.3.2020
interviewet den 5. juli 2016



Jeg voksede op i Sønderborg. Min far og mor stammede begge fra Odsherred, men var havnet i Sønderjylland, da min far efter endt værnepligt blev indrulleret i Grænsegendarmerikorpset.

Min far, der aldrig selv fik en uddannelse, så det som sin væsentligste opgave i livet at sørge for at hans børn blev uddannede til en god plads i samfundet. Hans ældste søn var endt som civilingeniør, ansat i en af landets største virksomheder: B&W. De næste tre – to døtre og en søn – fik efter realeksamen uddannelser i statsinstitutionerne DSB og Toldvæsenet som tjenestemænd, hvilket han mente var en rimelig sikring af deres fremtid.

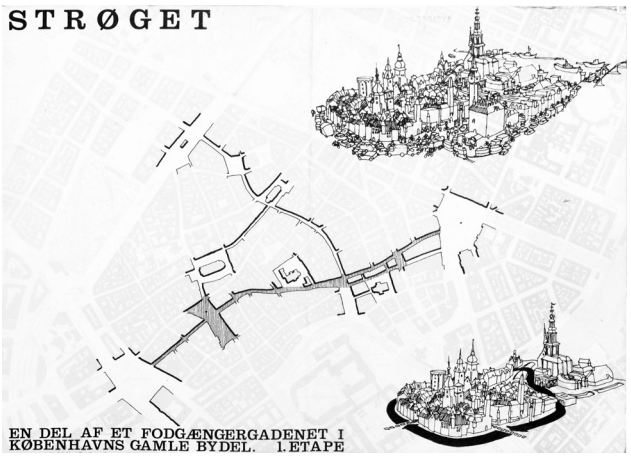
Jeg var den yngste – 12 år yngre end den førstefødte – og måtte gå 1. mellemskoleklasse om og blev smidt ud af skolen før anden klasse på grund af uvornhed og ballade. Kun ved min fars meget aktive indsats blev jeg optaget på en privatskole i Broager, syv kilometer fra Sønderborg, hvor jeg opnåede en rimelig mellemskoleeksamen. Herefter var det nok min egen stolthed, der fik mig til at søge optagelse på Sønderborg Statsskole, hvor jeg i sin tid blev smidt ud.
Jeg fik min matematisk-naturfaglige studentereksamen i 1954. Herefter indledte jeg studierne på Kunstakademiets arkitektskole. Det varede dog kun omkring halvandet år før jeg blev grebet af ønsker om at koncentrere mig om maleri og tegning. I 1957 valgte jeg imidlertid at tage en betænkningstid mens jeg aftjente min værnepligt i Civilforsvaret. Det blev til yderligere halvandet år, men da jeg kom hjem vendte jeg tilbage til arkitektfaget på akademiet. Efter 2 år her skulle hele årgangen på studierejse, dette år til Helsinki i Finland. Her mødte jeg en engelsk pige, Carole, så eftertrykkeligt, at jeg fik arbejde på en arkitekttegnestue og blev i Helsinki.

Men inden årets udgang blev jeg gift med Carole og vendte hjem til København. Her arbejdede jeg hos arkitekt Henning Larsen, men senere med planen for Albertslund, den første tæt-lave bydel, som Peter Bredsdorff fik idéen til, og hvis planlægning blev ledet af Knud Svensson på Albertslundkontoret.

I 1962 vendte jeg tilbage til arkitektskolen, nu på Byplanafdelingen. I 1963 skulle jeg forberede min afgang og det blev med et selvvalgt projekt: ”omlægning af Strøget til fodgængergade”.

Min lærer i det daglige blev Flemming Jørgensen, men af størst betydning blev det, at en amerikansk arkitektstuderende, Seth Herbert Seablom, blev tilknyttet afdelingen og fik mig som daglig rådgiver (vel nok pga. de engelskkundskaber, der var fulgt med giftermålet med Carole). Seth deltog i arbejdet med mit indstillingsprojekt, og bagefter arrangerede Ole Tho-

◀ *Baggesensgade i “Den sorte Firkan” på Indre Nørrebro, hvor det omfattende almene boligbyggeri kom til at præge beboersammensætningen. Foto: Jens Clemmensen.*



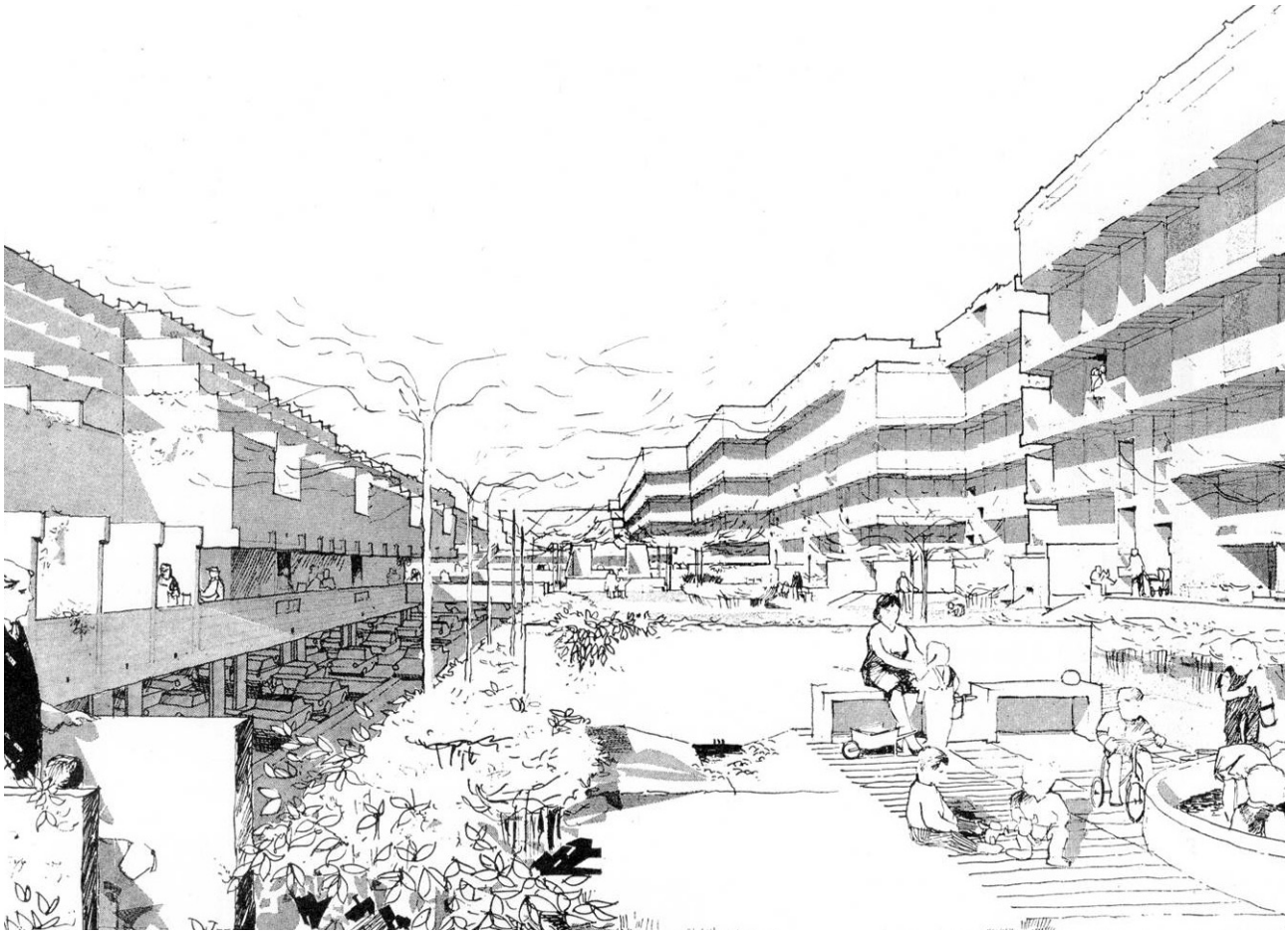
Knud Rasmussens afgangsprojekt fra Arkitektskolen: Strøget som fodgængergade. Illustrationer fra forsiden, der dels viser det vildtvoksende City, dels det "tæmmede" City uden biler og med gågader på kryds, Strøget, og på tværs, Købmagergade.
Lukningen af Strøget for biltrafik blev efter prøveordninger gjort permanent i 1964.

massen, at vi begge blev ansat i byplanafdelingen i Københavns kommune. Mens vi arbejdede der blev der udskrevet en nordisk idékonkurrence om byfornyelse, den såkaldte PH-konkurrence, til ære for Poul Henningsen på hans 70 års dag. Den deltog jeg og Seth i og fik 1. præmie. Men endnu i 1964 nåede jeg at udarbejde mit afgangsprojekt: "Hvordan nye fritidsarealer ved Køge Bugt kunne forenes med indføringen af de nye motorveje fra vest". På denne baggrund blev jeg endelig færdiguddannet arkitekt.

Vort projekt til Vestamager, 1965

"Vi - jeg og Seth Seablom - vil, at København i fremtiden skal være et funktionsdueligt, blomstrende center for Danmark, ja for Skandinavien, bygget på basis af det, den er i dag, ikke blot ved at tilføje nye elementer uden på de eksisterende, efterhånden som de kræves, men ved at give muligheder for i fremtiden at optage disse nye funktioner i sig, som en organisk del af dens struktur".
Dette var vor målsætning, som var indgangsbønnen til vor beskrivelse af, hvordan den hidtidige bystruktur kunne vendes, sådan at der ikke længere ville blive tale om en by med eet bycenter: Københavns Indre By, for enden af et antal store motorveje, der sendte stadig mere trafik til centret fra en stadig mere udbygget omegn. Ved at fokusere på de hidtil udpegede ringvejsforbindelser: Godsbaneringen og Søringen og deres parallelle kollektive forbindelser Boulevardbanen og Ringbanen, kunne vi foreslå, at disse forbindelser blev omlagt til at fortsætte direkte mod syd, til krydsning af det lave farvand mellem Sjælland og Amager, som henholdsvis Citylinien og Godsbanelinien. Dermed kunne der umiddelbart skabes trafikanlæg til opbygning af nye, store centerområder til ekspansion af henholdsvis cityorienterede funktioner i forlængelse af det gamle cityområde mod øst og mere industrielt orienterede funktioner, syd for Valby mod vest.

Disse trafikårer, som hidtil var udpeget til at være ringforbindelser, kunne nu blive til de centrale trafikforbindelser og centre for trafik fra alle de radiale motorveje, der var ved at være under anlæg í byen. Hertil kom, at de noget uklart planlagte indføringer af motorvejsforbindelserne fra Roskilde og Køge i vest, ville kunne opfanges og afvikles ved dels den nye Godsbanelinie, dels ved Citylinien.
Hele dette trafiksystem skulle bindes op på en helt ny, overordnet motorvejforbindelse fra vest: Nationalvejen, som skulle indføres imellem de to motorveje fra vest, syd om Avedøre Holme til krydsning med begge de nye centerlinier og videre mod Øresundsbroen via Saltholm.
Citylinien vistes anlagt inden for et dobbelt vejsystem (inspireret af et projekt af den japanske arkitekt Kenzo Tange), afgrænsende et bredt bælte, hvor væsentlige cityorienterede by-funktioner kunne opføres med ypperlig trafikbetjening. Linien skulle tage udgangspunkt i det allerede udpegede City Plan Vest område og passerede havnen på lave broer, idet Sydhavnen



PH-konkurrencen, Knud Rasmussen og Seth Seabloms 1. præmie-projekt, terrassehuse på en tænkt grund på Nørrebro.

forudsattes opgivet endeligt. I linien indgik en ny jernbanelinie fra Hovedbanegården til en ny fjernbaneterminal i centerbåndet ved Nationalvejen.
Mellem de to Linier fastlagdes delvist opfyldte områder til nye byområder med boliger og diverse serviceanlæg. På østsiden af Citylinien forudsattes Amagers tilfældigt groede have- og boligområder renoverede, udbyggede og afrundede med nye boligområder mod både øst - hvor det skulle ske i sammenhæng med skabelsen af nye strandområder langs Amager Strandvej - og mod vest, op imod Citylinien. De gamle byområder på Amager skulle fremover have vejadgang fra Citylinien, og den gamle Amagerbrogade skulle fredeliggøres som lokale centre.
Det var fremhævet i konkurrencens program, at man ønskede udpeget områder, hvor ny bolig-bebyggelse kunne opføres meget hurtigt efter fastlæggelse af planerne. Vi forestillede os at ny arealer og renoveringen af Amagers bebyggelser mod vest skulle bebygges med boliger, tidsmæssigt uafhængigt af etableringen af de store nye trafikanlæg.
Til bebyggelse i disse områder viste vi forslag til en form for terrassehuse, eller "stablede haveboliger", der som fremhævet i dommerkomiteens betænkning var handicappede ved at rumme boliger, der kun kunne være på 56 m2 eller produkter heraf. En sådan boligform er senere realiseret af arkitekt Svend Høgsbroe i bebyggelsen "Askerød" i Hundige, Greve kommune.
Da konkurrencen om Vestamager endelig var blevet bedømt og offentliggjort den 10. September 1965 viste det sig at 1. præmie gik til et stort projekt udarbejdet af arkitektfirmaet Børge Kjær



Knud Rasmussens og Seth Seablom: Forslag til Vestamagers udnyttelse. 2. præmie fra konkurrencen 1964-65.

og trafikingeniørerne Anders Nyvig. I sin essens rummede projektet en videreudvikling af det projekt, som i 1962 var blevet udarbejdet hos Stadsingeniøren i København. Det væsentligste argument for at tildele dette projekt 1. præmie var, at det ville muliggøre en meget hurtig realisering af nye boliger på Amager Fælled. Vort projekt blev tildelt 2. præmie, men blev i dommerbetænkningen karakteriseret ved sine yderst krævende og bekostelige nye trafikanlæg.

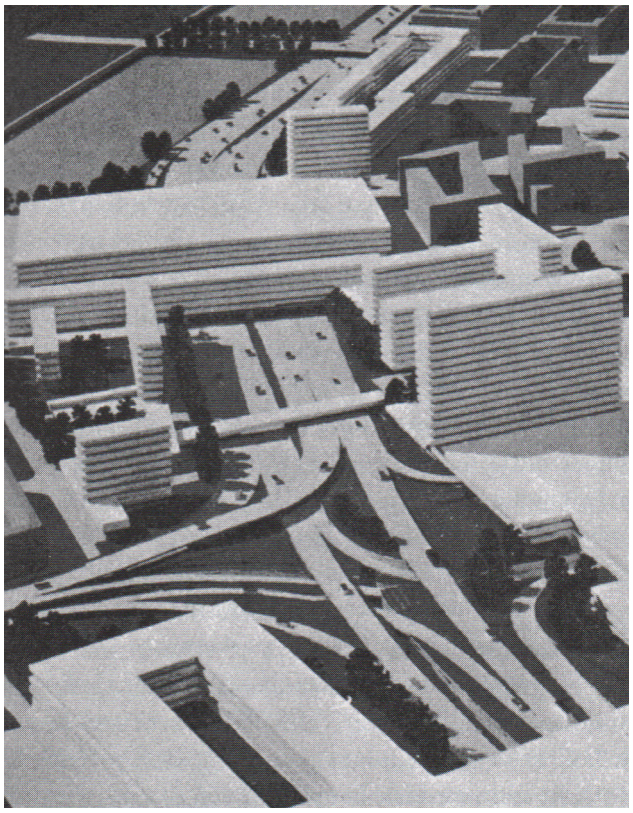
City Plan Vest kontoret

Jeg og Seth var ansat i Generalplanafdelingen, hvor de daglige ledere var Ole Thomassen og Poul Lyager. Begge havde undervisningsjob ved siden af ansættelsen, henholdsvis på Arkitektskolens Byplanafdeling og på Ingeniørakademiet. Vi kunne foretage os, hvad vi ville. Ingen satte os i arbejde. Vi kastede os ud i studier om, hvilke alternativer der kunne være for "Søringen", og i den forbindelse søgte vi kontakt til Lyagers ingeniører, uden at de dog viste nogen interesse. Vi tog ferie og orlov fra arbejdet mens vi lavede projektet til Vestamager. Da konkurrencen blev afgjort, var vi på arbejde på Rådhuset. Da jeg havde fået telefonisk besked fra konkurrencesekretæren om, at der ville være noget til os, ringede jeg efter Carole, og alle tre bevægede vi os ned mod Rådhushallen, hvor præmieuddelingen skulle finde sted. På vejen stødte vi på Ole Thomassen i samtale med borgmester Wassard Jørgensen. Ole havde været i dommerkomiteen for konkurrencen, og i min iver brød jeg ind i hans samtale med borgmesteren. Wassard var ikke den, der lod sådant ske, og han spurgte mig om jeg var ansat i huset og på min bekræftelse sagde han: "Så kan De godt skride!". Efter præmieuddelingen kom han hen til mig og sagde: "Jeg vidste jo ikke, at De skulle have 2. præmie". Poul Lyager var afdelingsingeniør i Generalplandirektoratet under Byplankontoret under Stadsingeniørens direktorat i Københavns kommune. I 1965 fandt man på at opfordre Poul Lyager til at tage orlov for så at påtage sig at opbygge et særligt kontor, som skulle ajourføre og detaljere planerne for City Plan Vest, der var blevet skitseret som Søringens gennembrud af Vesterbro og forbindelse under havnen og videre til Amager. Lyager stod over for at skulle ansætte egne folk til sit nye kontor og kom så i tanke om os, og han kontaktede mig om ansættelse. Jeg blev ansat i henhold til arkitekternes overenskomst. Kort tid efter ansatte Lyager en ingeniør, Jørgen Vedel, der blev ansat efter ingeniørernes overenskomst. Dermed fik han væsentlig mere i løn end jeg, uden at han nogensinde havde arbejdet på rådhuset. Det beklagede jeg overfor Lyager, som herefter foreslog, at jeg blev tegnestueleder med en væsentlig lønforhøjelse. Det var min kvalifikation til at blive leder af tegnestuen.
Som styring af kontoret havde kommunen nedsat et omfattende udvalg: Borgmester Wassard Jørgensen var formand, mens overborgmester Urban Hansen og borgmester Willy Brauer deltog sammen med direktørerne for økonomi, bygningsvæsen, stadsarkitekt, sporvejsdirektør,



City Plan Vest. Modelfotografi, der viser Vesterbrogade og den inderste del af Vesterbro, der er totalsaneret og omdannet til et nyt center domineret af kontorhuse. Vesterbrogade er ombygget til et forsænket fodgængerstrøg, der forbinder det gamle og det ny City. Foto: Hasse Christensen.

stadsingeniør, planlægningschef og generalplanchef.
I det daglige skulle vi samarbejde med diverse kontorer under kommunen, især hos Stadsingeniøren. Men her var man ikke specielt interesserede i vores arbejde. Man fandt tydeligvis at arbejdet hos dem var gjort, og at der ikke var grund til at lave om på det.
Vores opgave var at argumentere for en form på City Plan Vest som kunne passe organisk ind i byen, dels ved at vejanlægget "Søringen" faldt naturligt ind i omgivelserne, dels ved at en stor cityudvidelse vest for Hovedbanegården blev naturligt bundet sammen med det eksisterende bycenter. Det første mente vi kunne ske ved, at motorvejene mod City ledte ind i byen, men sådan at trafik der fortsatte langs Søerne ikke skulle have forbindelse til overfladen før Amager. Det andet hovedtræk skulle være, at man fra en forsænket Rådhusplads kunne fortsætte i en



City Plan Vest. Modelfotografi fra betænkningen udsendt af Stadsingeniørens Direktorat, 1958. De store vejudfletninger ved indføringen af motorvejen langs søerne.

forsænket Vesterbro Passage til Frihedsstøtten og derfra videre gennem nye anlæg til Vesterbros Torv.

Med disse to hovedtræk konstruerede vi et stort, kompakt kompleks af parkeringsanlæg omkring vejanlæg i undergrunden og bygningsmasser ovenpå.
Vi fik ordre fra rådhuset om, at vi ikke skulle beskæftige os med forbindelsen til cityområdet, og at vi skulle tilpasse os det vejprojekt for "Søringen", som forelå. Altså – der var ikke plads til de forudsætninger, som vi fandt nødvendige.
På denne tid fik jeg tilbud om en stilling i Brasilien, og da det handlede om vejanlæg, fik jeg Jørgen Vedel ansat også. Dermed forlod vi City Plan Vest kontoret.

SI: Var det, da staten trak tæppet væk under Sørings-motorvejen? Faldt City Plan Vest så ikke mere eller mindre sammen?

Jo, det har det jo gjort. Men det blev aldrig til nogen mere lovformelige planer. Det var skitseprojekter.

JC: Men det var jo et skitseprojekt, som alligevel fik indflydelse på den måde, at Indre Vesterbro lå og ventede.

Jo, det er rigtigt.

JC: Det var jo grunden til, at man faktisk ikke rigtig fik gjort noget ved hele den indre del af Vesterbro. Det var usikkert, hvad der skulle ske.

Så kom hele "Slumringen" også til diskussion, når man nu havde opgivet Søringen. Kunne man lave en slumring gennem hele den indre del af brokvartererne? Det blev aldrig rigtig konkretiseret. Det var punkterede linjer over et kort. Jeg tror, det var Ole Nørgaard, der var den, der var mest konkret i den sammenhæng.
Søringen var også en stor opgave for Ole Nørgaard, som pludselig blev stoppet. Han havde jo haft hele Lyngbyvejens indføring, som jeg syntes, han gjorde meget godt. Kommunen havde tegnet vejplanerne, men når vi nu skulle tegne en vejplan, som staten skulle finansiere 100 pct., så skulle man også have maksimum ud af det. Der var ramper op og ned til alle tværgående gader, og dermed blev det et kæmpe anlæg. Det var hovedårsagen til at det blev stoppet.

SI: Men det var vel også lidt fornuftigt at få en adgang til det, man kom ind til? F.eks. skulle man vel op til City Plan Vest?

Det byggede vi ind i forslaget til Cityplanen. De gennemgående spor gik ind under City Plan Vest, og derinde var der så tilkørsel til et kæmpemæssigt parkeringsanlæg, der pakkede motorvejens gennemgående spor ind. Det problematiske var i virkeligheden, og det fandt vi aldrig nogen løsning på, hvordan man fra Amager-siden kunne komme ind til det parkeringsanlæg. Det skulle være nede under havnen, og havnen skulle stadigvæk behandles som om dybtgående skibe skulle ind i Sydhavnen. Så vi havde svært ved at få ramper op til CityplanVest.

Det var jo meget velgennemtænkt i virkeligheden, men der var aldrig nogen, der interesserede sig for det.

JC: Du var da initiativtager til en kritisk udstilling nede i Rådskælderen på Arkitektskolen, hvor man bl.a. kritiserede City Plan Vest og hele det maskineri, der skulle til for at få tingene til at lykkes?

Det var efter at arbejdet for Hoff & Overgaard var hørt op. Da var jeg tilbage i Byplanafdelingen på Arkitektskolen.
Kristian Larsen og jeg havde jo noget, vi kaldte det lørdagsseminarer. Undervisningen på Arkitektskolen var begyndt at være lukket om lørdagen, og hvis vi så brugte lokalerne til et seminar, så var de der kom i hvert fald så interesserede, at de syntes, det var sjovere at komme til det end bare at holde fri. Ved de lørdagsseminarer fik vi underhånden at vide, at Henning Larsen var blevet engageret af borgmester Wassard i Københavns kommune til at formidle en udstilling på Bymuseet af alle aktuelle projekter, Søringen, City Plan Vest og alt muligt andet.
Illeris, kan du huske, da vi begge var redaktører af Byplan, at jeg på et tidspunkt lavede en graf, en cirkel, et cirkelslag for at illustrere Københavns administration. Det var bl.a. for at demonstrere, hvordan byplanlægningen og specielt hvordan overslag over generalplanlægning var placeret i de yderste frynser. Over Generalplankontoret var Byplankontoret og herefter Stadsingeniøren.
Den organisation var for så vidt gældende til '68'. Så bliver Lemberg ansat af Wassard Jørgensen, fordi Wassard var meget imponeret af at have en mand, der kunne tale fransk og engelsk flydende, når der kom udenlandske gæster. Lemberg blev så ansat som chef for generalplanlægningen, og generalplanlægningen blev, fra at være et underkontor for byplankontoret, trukket ud og gjort til et selvstændigt direktorat med egne lokaler i Ny Østergade.
På byplanområdet var dette den første store omkalfatring, der skete. Byplankontoret i sig selv blev ved med at være som en underafdeling under stadsingeniøren.
Og så kom der hele lovgivningen med, at man skulle lave kommuneplaner osv. Og Lemberg kunne altså ikke få lavet noget. Der kom ikke noget, og til sidst blev det så stort et problem, også efter at den konservative Wassard var skiftet ud med en VS'er / enhedsliste-mand, som brugte byplanlægningen som et våben politisk. Villo Sigurdsson først og så Gunna Starck. Det betød, at et flertal i Borgerrepræsentationen vedtog, at generalplanarbejet skulle flyttes ind under Overborgmesteren. Det var det der skete i '78-'79.
Det var lige efter, at Weide var blevet Overborgmester.
Da Lemberg blev ansat, da var jeg ansat i City Plan Vest-kontoret, og jeg kan huske, at Thomassen og Lyager og altså de gamle gutter fra planlægningen kunne ikke rigtig finde ud af ham, Lemberg. Hvad var han nu for en? På den anden side, så syntes de, det var fantastisk, at deres gamle direktorat nu blev til et selvstændigt direktorat. De havde nogle meget blandede opfattelser af sagen, og Lyager havde jo fået smag for det selvstændige ved at være ude på den måde, han var. Både Thomassen og Lyager blev i virkeligheden ansat som konsulenter i relation til Høje-Taastrup Centret, og Lyager blev engageret til at tage sig af trafikplanlægning osv. i relation til centerudbygningen derude.

Kooperativ Byggeindustri – KBI, 1969 – 84

Herefter brugte jeg 15 år af mit liv på Kooperativ Byggeindustri. Denne virksomhed blev jo skabt på initiativ af Københavns kommune ved at overtage arealer, som Københavns kommune ejede, og for at få opført almennyttigt boligbyggeri. Selskabet blev skabt af almene boligselskaber og kooperative håndværksvirksomheder. Så det var et spørgsmål om at bygge almene boliger til boligselskaberne ved hjælp af de kooperative håndværkere. Og det var store bebyggelser som Lille Birkholm ude i Herlev kommune. Det er en bebyggelse med godt 2.000 boliger med skoler osv. Peder Lykkes Vej-området inde i Københavns kommune var det første, som KBI lavede.

Jeg kom til KBI i '69. Kan I huske Erik Petersen? Erik var også ansat i Københavns kommune og

sad og lavede bebyggelsesplaner for Peder Lykkes Vej-området osv. i kommunalt regi. Jeg mener, at Flemming og Kristian Larsens tegnestue havde en konsulentopgave for kommunen på det tidspunkt om Peder Lykkes Vej-bebyggelsen.

SI: Knud, hvordan forlod du Københavns kommune og gik over i KBI? Hvad var forløbet? Du må have haft en fornemmelse af et eller andet.

Jeg forlod Københavns kommune, da jeg blev ansat i City Plan Vest kontoret. Erik Petersen sad som sagt i Københavns kommune og tegnede planer for Peder Lykkes Vej-området. Så blev KBI skabt i '63 eller '64, og der bliver Erik Petersen så ansat som byplanchef i KBI som en af de første, der bliver ansat, fordi han havde sin baggrund i alle de planer derude.

JC: Og det er Palle Rostock, der var direktør?

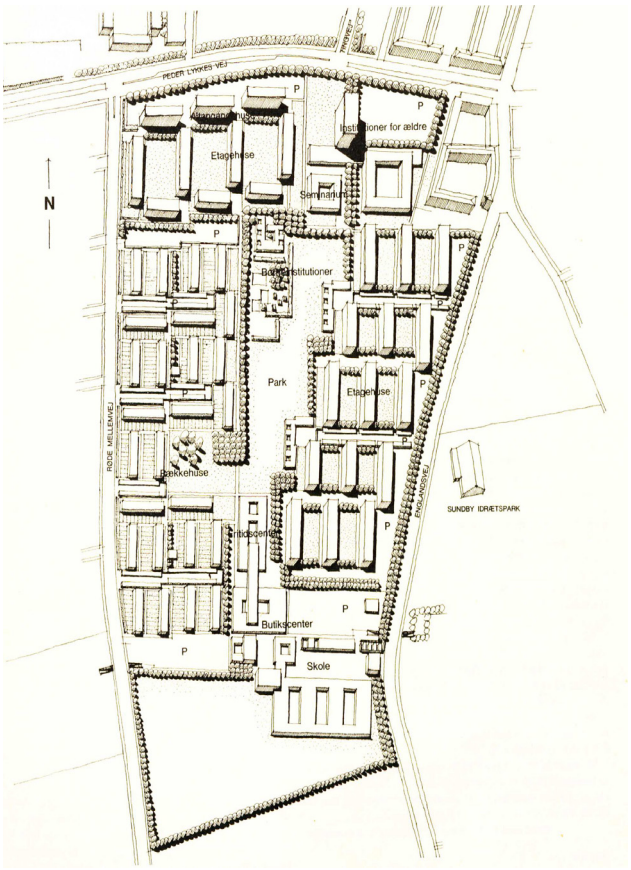
Ja, Palle Rostock var direktør, og en af de første der blev ansat var Erik Petersen. De havde kontor oven over Byggecentrum den gang, da Byggecentrum lå i Gyldenløvesgade. Erik fandt så i '69 ud af, at han og hans kone nu ville ud og tjene verden på det sociale område i Afrika, så de tog job dernede, og han anbefalede så mig i jobbet i KBI.
Jeg ved egentlig ikke hvorfor, for vi havde ikke haft nogen specielle relationer. Vi var aktive sammen i Byplanlæggerforeningen, så jeg vidste, hvem han var, og han vidste, hvem jeg var osv.

JC: Kendte du Palle Rostock på det tidspunkt?

Nej, det var Erik, der anbefalede mig, og så kom jeg til et møde sammen med Erik inde hos Palle Rostock, og så blev jeg ansat på stedet. Det var jeg meget glad for, indtil da havde jeg jo sejlet rundt i alt muligt.

SI: Københavns kommune var vel i ret høj grad pot og pande med de sociale boligselskaber?

Ja ja. Der skete jo det, at den bestyrelse, som styrede KBI, var dikteret af Københavns kommune. Og det var økonomidirektør Paldam, der

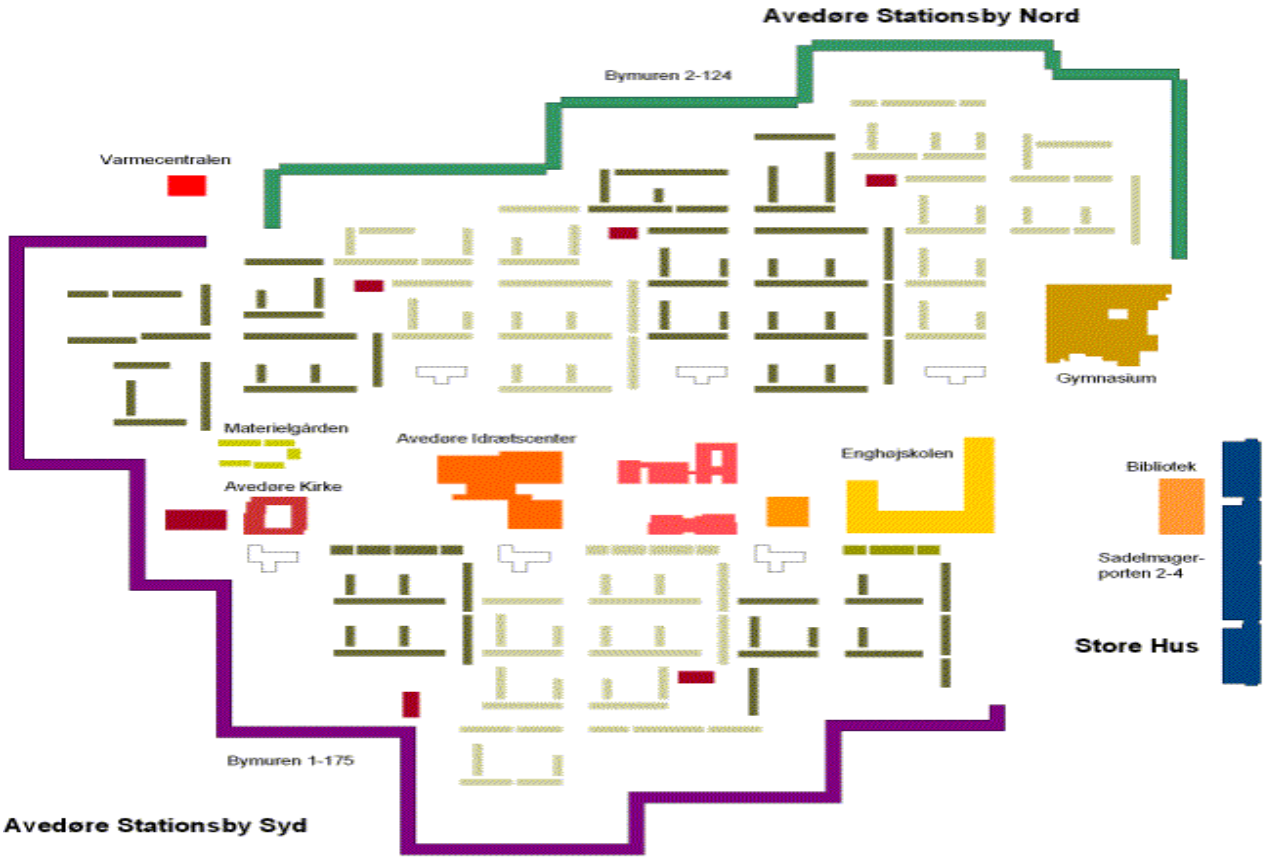


"Urbanplanen", boligområde ved Peder Lykkes Vej, Amager.

sad som repræsentant for Københavns kommune i bestyrelsen på det tidspunkt. Rutinen var, at Rostock ved et bestyrelsesmøde orienterede om, hvad der var sket siden sidst, og da siger han så, at de har ansat mig, hvorefter Paldam farer hjem til Urban og siger, at nu har de ansat ham der. Og så blev der ringet rundt fra Paldam og / eller Urban til alle bestyrelsesmedlemmer om, at nu måtte de sætte sig imod det her.

SI: Var der et flertal i bestyrelsen fra Københavns kommune?

Nej, det var der ikke. Boligselskaberne og de kooperative håndværkere var stærkt repræsenteret. Jeg kan ikke huske, hvordan bestyrelsesposterne var fordelt. Paldam skriver så også et brev til Rostock om situationen. Han kan ikke forestille sig, at jeg på nogen måde kan tjene KBI's interesser på den måde, jeg havde kritiseret Københavns kommune for Amager-planer osv.



Avedøre stationsby. Bebyggelsesplanen udarbejdet af arkitektfirmaet Skaarup og Jespersen, siges at have inspiration fra Dubrovnik. Diagram-plan.

Og så holder Rostock altså fast i at det er hans domæne. Det er ham som direktør, der er ansvarlig for, hvem han ansætter. Det var min første begrundelse for at sætte stor pris på Rostock. Han var en fantastisk direktør.
SI: Ham har jeg overhovedet ikke kendt, men fra anden litteratur har jeg et stærkt indtryk af, at Paldam og partiet, de sociale kræfter, de var meget centralt placeret.

Paldam var meget meget centralt placeret i Socialdemokratiet, ja.

JC: Hvad med Rostock? Han var jo oprindelig kommunist, men det var måske en kort tid. Det var der jo mange, der var.

Rostock var nabo til Bredsdorff. De boede på 3. sal ved Sortedamssøen. Der havde de lejligheder med vinduer ud mod søen. De kendte hinanden udmærket. Jeg fik et meget meget fint forhold til Rostock meget hurtigt, og kom hurtigt ind i det, der var i gang i KBI på det tidspunkt. Man var jo ved at realisere bebyggelsen ved Peder Lykkes Vej, og i Ishøj var man i gang med en stor bebyggelse, der var tegnet og formet af Tormod Olesen. Det blev jeg stort set kastet ud i med det samme.

Der var også Avedøre Stationsby. Hvordan former man nu sådan en? Skaarup havde tegnet et projekt. Det var Glostrup kommune, der havde Avedøre-området, som var en enklave inde i Hvidovre kommune, men fra den tid, hvor de rige bønder i Glostrup havde deres engarealer dernede. Men den blev flyttet til Hvidovre kommune i '74. Det var arealer, som Københavns kommune havde opkøbt og ville bebygge med en større bebyggelse, og der ansatte Glostrup kommune så Skaarup til at lave en bebyggelsesplan. Og han lavede en stor plan. Han havde været på studierejse i Dubrovnik, og den var inspireret af det. Bagefter fandt man ud af, at der

var en konkurrence i Sverige, der blev afviklet netop, som de skulle lave den store bebyggelsesplan for Avedøre Stationsby og, at den næsten til forveksling ligner det konkurrenceprojekt, der vandt i Sverige. Da vi så kom ind i det, var vi ligesom tvunget til, at nu skulle vi leve med den her plan, som Glostrup kommune havde brugt penge på osv.

Altså, det er fuldkommen sindssygt, at man har en by, som man klumper sammen for at kunne omgive byen med få store grønne kiler, hvorefter man sætter alle indkørselsvejene ind udefra igennem det grønne område. Det lavede vi om på, så vi lavede adgang indefra, både en vej og en parallel sti, der var løftet over vejen, så man kunne køre ind under den osv. Og så skulle der, ligesom i alle de andre byer langs Køge Bugt, ligge et højhus ved stationen.

JC: Det er så senere blevet gennemgribende renoveret.

Men historien om det er sgu ganske spændende, også fordi det var Urban, der sad på rådhuset, og Ole Buhl - han var glødende kommunist, men han var stærkt involveret i de unges boligaktion – DUB - som var vilde og blodige efter at få lavet kollegier. Han havde bombarderet Urban med, at det der højhus, det ville lige passe til at blive fyldt med små boliger til unge.
I alle tilfælde så ender det med, at bystyret i Glostrup går imod planerne, og det er specielt kommunisterne i Glostrup, der er imod, hvorefter Ole Buhl bliver engageret til at få ændret deres meninger. Og det får han så gjort, hvorefter KBI får som betingelse fra Københavns kommune, Urban Hansen, at Ole Buhl skal være arkitekt på det hus, og så bliver Ole Buhl arkitekt på huset. Den nederste etage skal bruges til socialcenter osv. Glostrup kommune skal have en lokal administration, så hele underetagen bliver deres. Og 1-etages butikker over for højhuset og på første salen skal ligge kollektive funktioner med alle de her små boliger ovenpå.

Hvordan laver man så et hus, der består af 1- og 2-rumsboliger som opgangshus med de to



Højhuset i Avedøre Stationsby, kaldet "Storehus" med helt særlige adgangsforhold til lejlighederne, tegnet af arkitekt Ole Buhls tegnestue.

underetager for neden. Det kan man ikke rigtigt, vel? Og der havde Ole Buhl så ansat en arkitekt, som efter min mening var genial. Han var fantastisk dygtig. Det er Thorkild Thomsen, og jeg sagde til ham en dag: "Jeg mener, vi skal se på Højhuset".

Det begyndte han så at kigge på. Han fandt frem til, hvordan de kunne lave et hus, hvor der var altan på hver 3. etage forskudt på hver sin side af opgangen. Man kommer til to boliger ad gangen for hver repos. En går man ned til, en går man op til. Det giver faktisk et specielt og meget spændende snit i bygningen. Så får vi lavet det der hus samtidig med, at vi har et kæmpe problem med at få lavet planen for "byen". Skaarup havde lavet en plan, hvor indmaden var etagehuse, og inde bagved lå der nogle længer af 2-etages huse. En dødssyg længebebyggelse, som jeg angreb og sagde - med min baggrund i Albertslund i sin tid: "Vi skal lave det om til gårdhuse". Jeg havde mit hyr med diverse arkitekter, der blev engageret til det, for de kunne ikke finde ud af, hvordan man nu skulle gøre det.
Det endte med, at jeg selv måtte prøve at få skitseret det og så få Palle Rostock til at diktere det igennem. Jeg blev rimeligt ugleset i arkitektkredsen, fordi det så endte med, at Rostock bad mig om at overtale alle arkitekterne.

Man havde organiseret sig sådan, at der var en ingeniørafdeling med en ingeniør som leder og der var en planlægningsafdeling med leder for prissætning og arbejdsplanlægning osv.
Men arkitekterne var en række sagsarkitekter, der hver især havde direkte relation til direktøren, og det var jo svært for ham at styre alle de der enkeltpersoner. Så på et tidspunkt fik jeg så opgaven, og skulle prøve at få styr på det.

JC: Du blev leder af arkitektafdelingen. Så oprettede man en arkitektafdeling?

Det hed nu Byplan- og Arkitektafdelingen. I Byplanafdelingen havde jeg Simon Altschul – ham kender du godt. Der var en der hed Sommer og senere hen, da jeg blev engageret i Nørrebro og byfornyelsen, fik jeg Hans Jørgen Lykkeboe. Inden da havde jeg overhovedet ingen interesse i den del af det. Lykkeboe havde været med i lørdagsseminarerne omkring byfornyelse og blev ansat hos Kristian Larsen, og så fik jeg ham efterfølgende ind i KBI.
Det var i øvrigt også en skæg historie. Helge Nielsen, der var direktør for Byfornyelsesselskabet, var en god socialdemokrat. Og som socialdemokrat var han den, der havde styr på, hvem der var medlemmer af kommunistpartiet.
Da jeg ansatte Lykkeboe og satte ham specielt på byfornyelsen, så fandt Helge Nielsen hurtigt ud af, at han var kommunist, og det gik jo direkte til Weidekamp. Så fik vi besked på, at sådan en kunne man ikke ansætte. Jeg mente jo ikke, at det var dem, der bestemte, hvem jeg nu ansatte. Med al den ballade, så varede det ikke længe, før Lykkeboe havde meldt sig ud af kommunistpartiet og ind i socialdemokratiet, og så gik han selv op til Weide og sagde, at nu var han medlem af Socialdemokratiet - for ligesom at gøde jorden lidt.

JC: Hvordan var det for dig at komme fra Køben¬havns kommune og undervisningen på Arkitektskolen og over i KBI? For du kom jo fra en planlægningsproces over i en gennemførelsesproces.

Det var i virkeligheden velgørende. Der var realitet i det, man lavede. Hvis det man lavede kunne bruges til noget, så blev det også gennemført. Og selve gennemførelsesprocessen synes jeg var fantastisk spændende.
JC: Du var jo i KBI i ganske mange år?

Det endte med at være 15 år. Det var i ’84, jeg holdt op.

JC: Fyldte Københavns kommune meget i alle de år der?

Det gjorde den jo, fordi hovedparten af de opgaver, vi havde, var nogle, der var født af, at Københavns kommune havde været ejer af arealerne. Men boligselskaberne kom selv med forskellige andre opgaver. Der var mange nedgangsperioder; og de var i høj grad styret af, at staten løbende lavede nye regler for almennyttigt byggeris priser, kvaliteter osv. De blev født ud af ingenting og blev lagt ned over os, og pludselig skulle reglerne realiseres i en virkelighed, som der ikke var taget højde for

JC: Rene politiske beslutninger?

Ja, da Avedøre Stationsby endelig lå klar til at man kunne tage fat på den, så var det hele den sydlige halvdel, som var blevet indsendt som projekt til staten, og som staten så havde forholdt sig til i første omgang og sagt ja til. I det øjeblik de havde sagt ja, betød det, at hvis det ikke bliver til noget, så skulle firmaet eller boligselskabet kompenseres for de udgifter, der havde været på projektet på projektering osv. I det øjeblik man havde fået forhåndsgodkendelse i staten, så var KBI sådan rimeligt sikker på, at nu var der kød på opgaven, men hele den sydlige del af Avedøre Stationsby var blevet godkendt på den måde.
Så kom staten med ”kakkelovnscirkulæret” i 1972.

Nu skulle socialt boligbyggeri gøres meget billigere, og det vil sige, at f.eks. de facader, vi havde regnet med i etagehusbebyggelsen - de samme, som vi brugte nede i Ishøj, nogle meget profilerede betonelementer indfarvet osv. - de kunne ikke længere bruges, og vi måtte opfinde helt nye måder at lave de her ting på. Da havde jeg jo

I 1972 vedtog Folketinget det såkaldte kakkelovnscirkulære, der begrænsede de almene boligers størrelse, og samtidig fastsatte et rammebeløb, der skulle holde prisen nede. Men skaden var sket for de boligafdelinger, der havde opført de store og dyre familieboliger inden da, og op gennem 70'erne kom stadig flere boligafdelinger i økonomiske vanskeligheder …
En boligpolitisk hvidbog advarede i 1976 om, at almene bebyggelser var ved at udvikle sig til bosteder for beboere, der befandt sig på laveste trin i det sociale hierarki. *(fra Landsbyggefondens hjemmeside).*

daglige forbindelser med Højgaard & Schultz's betonelementfabrik ude i Herlev om, hvordan man kunne lave noget andet.
Det er meget spændende det her. Jeg kan tydeligt huske, at vi havde et møde med Boligministeriet, som det hed dengang, om lejlighedsstørrelser. Kakkelovnscirkulæret betød jo, at man fra at have 110 m2 lejligheder i gennemsnit, skulle ned på 85 m2 i gennemsnit, og fra at det var maksimalt 130 m2 i størrelse, så var det nu 110 m2 i størrelse. Det betød altså meget i omprojektering af den kæmpe etagehus- og rækkehusbebyggelse. Jeg kan huske, vi havde et møde, der i øvrigt forløb i et af de allerede gennemførte rækkehuse, hvor ministeriets folk blev ved med at holde fast i deres, og til sidst fik et kompromis igennem, at hvis de lavede om på etagehusbebyggelsen, så kunne vi bevare rækkehusbebyggelsens lejlighedsstørrelser, som de var.
Nu måtte så hele etagehusbebyggelsen laves om til at være 1-, 2- og 3-værelseslejligheder i stedet for 2-, 4- og 5-værelseslejligheder.
Det her er jo sket i '73 eller sådan noget.

SI: I '72 og '73 var det Helge Nielsen, der var minister. Så kom der en venstre-regering i kun godt et år og så kom Helge Nielsen tilbage igen i '75.

Det var altså noget af en slidsom tid det her.

Og så fik vi pludselig den der bebyggelse, Lille Birkholm, i Herlev, som var af samme størrelsesorden som Avedøre Stationsby, hvor jeg skulle lave planerne, bebyggelserne osv. Da var vi nødt til at genanvende de lejlighedstyper, vi havde fra rækkehusene og etagehusene fra Avedøre Stationsby.

Det var en rimelig smidig måde at gøre det på, men det passede meget godt, fordi når der pludselig skulle ske noget meget hurtigt, så var det fordi Herlev Hospital var ved at blive bygget, og man havde kontraktligt forpligtet sig til, at der blev lavet så og så mange hundrede boliger til reservelæger og sygeplejersker osv. osv. Så jeg tror, det var 500 ud af de 2.000 boliger, der skulle orienteres mod Herlev sygehus' personale.
De størrelser, som vi var forpligtet til at lave i Avedøre, de passede meget godt ind i det, som man overenskomstmæssigt havde lovet sygehuspersonalet. Så vi kunne nogenlunde direkte genbruge tingene.

JC: Så det blev til virkelighed, at det var sygehuspersonale, der beboede dem?

Nej, så skete der jo det, at vi byggede og byggede, accelereret af at nu skulle det være klart til sygehusmedarbejdere, hvorefter sygehuset så bliver forsinket. Det var jo en kæmpe skandale, som amtsborgmesteren måtte tage på sig. Men Lille Birkholm-bebyggelsen, den blev gennemført.

SI: Amtsborgmesteren hed Poul Stockholm?

Ja, det er ham, jeg tænkte på. Jeg kan også huske møder inde ved Fælledparken, Blegdamsvej. Deres hovedkontor lå der og det er Røde Kors nu.

JC: Omkring det her tidspunkt står der i dine data, at du har været på en masse studierejser til det ene land efter det andet.

Ja, det har jeg også været. Jeg kan huske, at jeg skrev om Rostock, da jeg blev inviteret til diverse møder i Frankrig. Palle Rostock elskede Paris og Frankrig. Det var fint med ham på studieture, som det hed. Han var frankofil. Jeg blev introdu-

ceret til samtlige ledende værtshuse eller restauranter i Paris. Der er ganske mange.
SI: Der var noget, der hed International Federation for Housing and Planning, IFHP,

Derigennem fik jeg forbindelse med en, der var direktør for North British House Association, de var meget ivrige efter dansk byggeri. De kom så også på besøg her i København og blev introduceret til det, vi lavede i Avedøre og andre steder, og blev vilde og blodige efter, at det måtte kunne lade sig gøre at lave noget tilsvarende hjemme. Jeg var på diverse studierejser i England, og det var jo slet ikke den slags, man lavede som almennyttigt boligbyggeri i England. Det var simpelthen så elendigt. Det var uisolerede huse med et-lags glas i vinduerne, med en varmeforsyning med el, som medførte, at en måned efter at folk var flyttet ind, fandt de ud af, at det kunne de jo ikke betale. De købte petroleumsovne og satte ind i boligerne, hvorefter vandet drev ned ad vinduerne. Og et år efter at det var bygget, så stod hele underkarmen og rådnede op. Det var så frygteligt, og jeg sagde simpelthen, at vi overhovedet ikke kunne levere noget i det prisniveau. Og de insisterede på, at med den Labour-regering de havde osv., kunne de sgu godt få klaret nogle eksperimentbyggerier, hvor man kunne sådan noget.
Vi blev jaget ud i at finde ud af, hvor man kunne få lavet elementer i Jylland, som kunne transporteres til England for en rimelig pris, og vi fik også nogle arealer stukket ud, hvor man kunne lave sådan noget.
Og så kom Thatcher-regeringen, og så blev almennyttigt boligbyggeri standset i England. Der var ikke noget. Men det var i øvrigt på en af de ture, jeg blev opmærksom på, at i Newcastle var der en svensk arkitekt, der formidlede en bebyggelse, som var meget meget spændende.

JC: Var det Biker-bebyggelsen tegnet af Ralf Erskin?

Ja, nemlig Biker-bebyggelsen, hvor der skulle komme en stor motorvej som grænse for en bebyggelse, og så havde han lavet en bebyggelse af etagehuse, som var formet som en meget snæver skal, hvor ingen primære vinduer vendte ud mod motorvejen, men som en støjskræm stod ud mod motorvejen og åbnede sig den anden vej. Og det var på et tidspunkt, hvor der var nedgang i alt byggeri her hjemme. Da satte jeg de få arkitekter, jeg havde, der kunne noget, i gang med at lave nogle idéskitser til Østre Gasværk, som var et af de store centrale områder, Københavns kommune ejede, og i øvrigt også til Christiania, som aldrig blev til noget.
JC: Det var før, man lavede den første konkurrence om Østre Gasværk?

Ja, og da lavede vi så en bebyggelse med en tilsvarende støjskærm ud mod jernbaneterrænet, som jo vendte den rigtige vej, og var en meget , meget spændende plan. Det var Lasse Andersen og Troels Troelsen, der var ansat hos mig på det tidspunkt. Og det var netop, da Weide var formand for Byplan- og Trafikudvalget, og så blev overborgmester. Han var meget meget ivrig efter at realisere den plan, men den gik i fisk. Først og fremmest på at hans embedsmænd ikke kunne finde ud af, hvad man gjorde ved forureningen på Østre Gasværk. Weide fortjente helt klart bedre end den bog der blev skrevet om ham. Der var virkelig kød på den mand.

SI: "Weidekamp – portræt af en bykonge". Forfatteren Thomas Bo Pedersen (var også medlem af borgerrepræsentationen for S).

JC: Weide var så ilter og stridbar, ikke?

Jo, men det hører næsten til i jobbet. Weide havde den opfattelse, at han kunne det hele selv. Det eneste han havde respekt for, det var ikke at lave noget som juridisk kunne være problematisk. Den der blev hans hovedrådgiver, det var hans ejendomsdirektør, der hed Albrechtsen. Han var en fantastisk dygtig jurist og den eneste, Weide spurgte til råds.

JC: Jeg synes, det er lidt spændende med KBI, der arbejder i de huller – ledige byggegrunde, som Københavns kommune har, og hvor der skal opføres noget. Hvad kan du sige om jagten på byggeopgaver? For det har det jo nok været.



Østre Gasværks arealer efter nedrivning af gasværket. Kun en gammel gasbeholder, tegnet af arkitekt Martin Nyrop, stod tilbage. Grunden viste sig at være meget forurenet.

Jo, i perioder, hvor der ikke var noget særligt at lave - når jeg ligesom fik at vide, at nu måtte jeg skrue ned for lønudgifterne og fyre folk osv. Da var det et spørgsmål om at opsøge, hvad man så ellers skulle lave. Jeg kan huske, jeg lavede en historie, som jeg synes egentlig var ganske væsentlig, men som der aldrig kom noget rigtigt ud af. Omkring byfornyelsen. Det drejer sig ikke bare om det, der nu var gammelt og udslidt, da vi blev født. Det drejer sig om det, der er ved at blive gammelt og udslidt. Og da lavede jeg en større undersøgelse af de almennyttige byggerier fra 20-erne og 30-erne og fremover for hele København, for så vidt også Frederiksberg, og fik dem lokaliseret osv. og tog så en af de store koncentrationer, der var i Syd-Vest-kvarteret, Kgs. Enghave-området, og lavede en mere detaljeret plan dernede for, hvad der burde ske osv. Det førte kun til, at vi via vores egne forbindelser med AKB som boligselskab var inde og lave byfornyelse i deres boliger, helt uden for byfornyelseslov osv., men ideen var, at det arbejde skulle have indflydelse på selve lovgivningen, og det fik det jo aldrig nogensinde. Det synes jeg var vigtigt, men det blev aldrig til noget.

JC: Det blev til et par karreer eller en enkelt karre ude i Syd-Vest? Var det ikke Domus-tegnestuen, der lavede noget med nogle badeværelsespåbygninger, nogle tårne. Men I havde måske også noget i KBI?

Vi havde P. Knudsens Gade, der løber parallelt med banen, hvor der er en karre imellem. Der lå en AKB-bebyggelse, som vi moderniserede, og jeg tror også, der var nogle andre, men vi har ikke lavet noget med påbygninger eller sådan noget, mener jeg. Men det kan jeg altså ikke huske.



Skitseprojekt til ny bebyggelse på Østere Gasværk. Kommunen kunne dog ikke finde ud af, hvad man skulle gøre ved forureningen, så a realerne har i mange år været anvendt til fodboldbaner, Nu er dele af grunden sikret til boligbyggeri og teaterøvesal.

Københavns kommune og Sorte Firkant

JC: Hvordan kom du i det hele taget over til Københavns kommune?

Min ansættelse i Københavns kommune skete vel nok via det arbejde, jeg sidst havde med Københavns kommune i KBI. Jeg havde mange forskellige småopgaver, men jeg havde specielt fornyelsen af Indre Nørrebro – Sorte Firkant (området mellem Nørrebrogade / Åboulevarden / Assistens Kirkegård / Peblinge Sø).

Da Weide blev overborgmester, lå Nørrebro totalt i ruiner, og man havde lavet saneringsinitiativer karré for karré, og hvor man bare rev ned. Men man anede ikke, hvad man s kulle gøre i stedet for, samtidig med at planafdelingerne i Københavns kommune ikke havde gjort noget som helst. Så der var ikke nogen initiativer, der kunne føre til, hvad der så skulle ske i stedet for. Da sagde Weide, at nu ville han altså have noget til at ske, og så udnævnte han KBI til at være dem, der skulle stå for det hele. Det kom jeg så til at stå i spidsen for.

JC: Ja, planen for, hvad der skulle ske og gennemførelsen af den.

Og det var altså en stor maskine. Der blev nedsat et udvalg af overborgmesteren, borgmesteren for 4. afdeling, borgmesteren for 5. afdeling og et saneringsselskab som den politiske ledelse og så et embedsmandsstyre af ejendomsdirektør, økonomidirektør og stadsingeniør og stadsarkitekt og generalplanchef, som skulle styre, hvad vi lavede. Og oven i det hele to kontorchefer, en fra økonomiforvaltningen og en fra ejendomsforvaltningen, som i det daglige skulle styre, hvad vi lavede.



Nørrebro, Sorte Firkant 1960'erne (nordvest opad)



- og 1981

I forhold til alle dem skulle jeg have noget til at ske. Jeg havde altså Weide, som sagde, hvis der er nogen, der kommer i vejen for dig, så må du ringe straks, så må vi gøre noget ved det. Så jeg havde altså mine kontakter i orden.
På dette sindssyge grundlag fik vi trods alt lavet noget. Og det vi lavede på Nørrebro, det var i høj grad styret af, at der var kommet alle mulige nye regler, om hvad man kunne og ikke kunne, og måtte og ikke måtte i bebyggelsesprocenter, i miljøhensyn osv. Der måtte ikke være vinduer ud mod støjende gader osv. osv.

Det må have været fra '74, '75 eller '76. Og det var et ragnarok. Jeg mener stadigvæk, at det vi fik lavet med de forudsætninger, der var, var ganske godt. Men det kommer an på øjnene, der ser.
Det var stort set totalsanering. Man havde ryddet de allerfleste grunde.

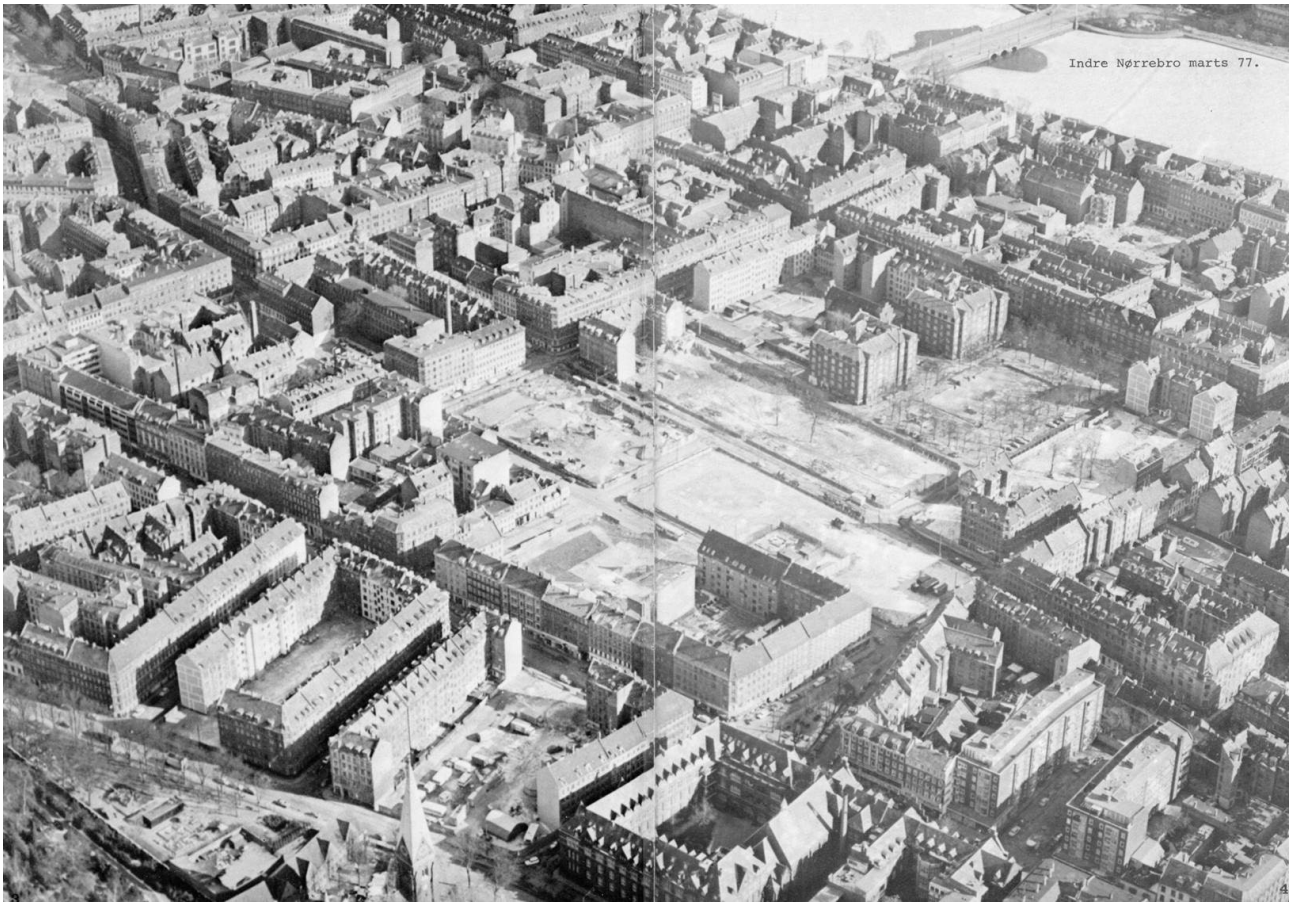
JC: Så man kunne ikke bygge på den forudsætning, at pille de rådne tænder ud og lade nogle andre stå og lave en byggeproces, der fyldte huller ud de steder, hvor der var småhuller, og ellers bygge større enheder der, hvor der var større huller?
Der var nogle steder, hvor der altså kun var huller. Så de første bebyggelser vi gennemførte, det var de steder, hvor vi kunne sætte nye huse ind i huller.

Med de små enheder, som der var tale om, var økonomien - som stadigvæk skulle overholde statsstøtteloven og betingelserne for almennyttigt boligbyggeri - temmelig umulig at imødekomme. Jeg prøvede f.eks. at få lov til at bruge betonelementer frem for skalmure og andet, og det var ikke gørligt. Det skulle absolut være sten og helst røde sten.

JC: Det var Weidekamp, der godt kunne lide røde sten og røde tegl?

Jeg tror ikke, han var alene om det. Det var fremherskende i bystyret. Jeg kan huske, at jeg har argumenteret med, at stadsarkitekten igennem årene havde lavet alle mulige meget følsomme renoveringsprojekter, hvor man malede gårdfacader i alle mulige spændende nuancer. Jeg sagde, når man nu maler de gule sten, som er typisk på bagfacaderne, hvorfor kan man så ikke lave betonelementer. Det fik jeg ikke lov til, selvom jeg så havde kunnet spare masser af penge.

JC: Men da sad du stadigvæk i KBI?



Nørrebro, Sorte Firkant efter nedrivningerne i 1977, set fra nordvest (set fra vest).

Da vi stort set havde fået gennemført planerne, og byggerierne var i gang, så blev det altså et større og større problem, fordi Weide havde overtaget Generaldirektoratet med Lemberg.

JC: Ja, havde det ikke ligget under overborgmesteren et stykke tid?

Jeg tror, det var i '78 eller der omkring, at han overtog det, og det blev et større og større problem, at Københavns kommune ikke havde en kommuneplan og skulle leve med forhåndenværende aftaler mellem ministeriet og kommunen om, hvad man nu måtte gøre de forskellige steder, hvilket også gjorde det meget meget vanskeligt at lave projekterne. Hvert eneste lille projekt skulle ind til godkendelse i staten.

JC: Det var i § 5 debat perioden?

Ja, nemlig. Så Weide begyndte at forestille sig en nyordning af den overordnede planlægning, altså kommuneplanlægningen, og nogenlunde samtidig skete der det, at man vedtog også at overføre lokalplanlægningen. Det var fordi i 4. afdeling brugte borgmesteren lokalplanerne som redskab til at modarbejde overborgmesteren. Hvis vi havde lavet et oplæg til en lokalplan, så blev der straks lavet et alternativ i magistratens 4. afdeling, og de blev begge to lagt frem i borgerrepræsentationen, og borgerrepræsentationen kunne altså ikke tackle, at de havde to forskellige udgaver. Så man fandt ud af, at byplanlægningen fra stadsingeniøren, fra magistratens 4. afdeling også skulle flyttes over til overborgmesteren, og så havde han altså både kommuneplanlægningen og lokalplanlægningen. Det skulle så reorganiseres, og det lavede man et oplæg om. I det indkoblede man så, at



Indre Nørrebro, nybyggeri i Baggesensgade med små vinduer, og så mod syd. Foto: Jens Clemmensen.

man ville have en kommitteret i kommuneplanlægning. Det har været i julen '83.

Kommitteret i kommuneplanlægning – senere direktør

Weide og hans kone inviterede Carole og mig til et møde på Langelinie Pavillonen og foreslog, at stillingen som kommitteret i kommuneplanlægning blev slået op, og han ville gerne have, at jeg ansøgte om den. Og det gjorde jeg så. På det tidspunkt havde jeg sagt op i KBI. Jeg havde simpelthen givet op. Jeg orkede ikke længere de slagsmål, dels med lokale protestgrupper og dels også med arkitektforeningen og ingeniørforeningen og alle mulige andre - og så politikerne. Det var ganske umuligt til sidst. Så jeg havde sagt op i efteråret '83. Jeg holdt vist op i december.

JC: Og så startede du som kommitteret i maj '84.

Så tog det altså temmelig lang tid, inden den stilling blev klar.

SI: Jeg havde nogle steder set, at Lemberg på en eller anden måde blev skubbet ud i '83?

Han er sgu ikke skubbet ud. Da jeg blev ansat der, altså åbenbart i maj 1984, da ryddede de et kontor til mig i Generalplandirektoratet oppe på 3. sal, hvor Lemberg stadig sad i et kæmpestort hjørneværelse. Ved siden af mig havde jeg Jens Ole Nielsen, som var en ingeniør, som jeg havde undervist på DTU, og en, der hed Walbjørn, som var akademiingeniør. De to var i virkeligheden den eneste rigtige arbejdskraft i Generalplandirektoratet. Alle andre sad og drak kaffe eller lavede mad.
Og så var min opgave altså hurtigst muligt at skrue en kommuneplan sammen, og det gik jeg i krig med sammen med Jens Ole og Walbjørn.



Indre Nørrebro, nybyggeri med murede facader i røde sten og røde tegltage. Foto: Jens Clemmensen.

Og det var sådan, at Albrechtsen, ejendomsdirektøren, var Weides højre hånd. Det var ham, der var opdragsgiver over for mig hele tiden, og jeg sagde til ham flere gange, hvad skal jeg gøre her? Midt i et direktorat, hvor der sidder en direktør, som skulle være fungerende, og hvor medarbejderne ikke laver en skid. Det fik jeg aldrig noget svar på.
En dag satte jeg mig til maskinen derhjemme og skrev et længere brev til Weide hvori jeg sagde, at jeg synes, det var ad helvede til og, at der findes en direktør her i et kæmpe direktørkontor, men ingen aner, hvor han er henne, og hvad han laver osv. osv.
Da Weide havde fået brevet, så blev jeg – samme dag – kaldt ned til et møde med Albrechtsen og Weide, og Albrechtsen siger, hvem har været sekretær på det her? Det har jeg sgu da selv. Hans eneste problem det var, om det her kunne komme ud til nogen, og så snakkede vi frem og tilbage om det osv. Jeg sagde, at det er min opfattelsen af det her. Så sindssyg er situationen. Og så har Weide lagt brevet ned i sin skrivebordskuffe, og ganske kort tid efter – en uge eller sådan noget – var der det stærkt omtalte indbrud af BZ-erne i Weides kontor, hvor de bl.a. tømte hans skrivebordsskuffe og smed indholdet ud ad vinduet.

Dagen efter var mit brev gengivet i Information, men det tog lang tid, før de overhovedet fik taget sig sammen til at gøre noget ved Lemberg. Økonomidirektøren var i mellemtiden kommet til at hedde Jens Christiansen, efterfølger til Paldam. Han havde været kommunaldirektør ude i Gladsaxe. Han havde til opgave nu at lave forhandlinger med Lemberg om at gå af, og det trak ud og trak ud og trak ud.
Jeg fatter ikke, at Weide lod det køre på den måde. Men det kontor de havde fundet til mig på rådhuset, lå lige ved siden af et møderum, og der

oplevede jeg engang imellem, at Lemberg havde besøg at udlændinge og kunne høre, hvad han fortalte. Det var så sindsoprivende vanvittigt at høre på, hvad den mand stod for.

Venstreorienterede medarbejdere

Der var i Generalplandirektoratet en horde af hovedsagelig arkitekter, som næsten var født venstreorienterede eller kommunister, eller hvad de nu var. Så mine medarbejdere var en sammenspist kreds, og jeg syntes, at de isolerede sig. De var næsten umulige at komme i kontakt med, og jeg kunne mærke, at de ikke brød sig om mig.

JC: Men hvad ville de i forhold til det, du ville. De kan vel ikke bare have siddet der uden at ytre sig. De har vel sloges for nogle ideer?

Det oplevede jeg ikke på noget tidspunkt. Men jeg vil tro, at de har været imod mig fra begyndelsen, fordi jeg var blevet placeret der af Weide.

SI: Har det været noget organisatorisk og måske en eller anden overordnet politisk forskel, der var problemet? Har der ikke været strid omkring de opgaver, der skulle løses, hvor de stod for noget helt andet end jer? Det er svært udefra at se, hvad striden er gået på, bortset fra personstridigheder.

På en eller anden måde fik vi jo tingene til at fungere. Allerede året efter fik vi lavet det første oplæg til en kommuneplan.

Og der lå forud en lang række brudstykker af noget, som man kunne bruge. Det skulle bare organiseres i en eller anden sammenhæng.

SI: En stor registrering kunne vi forstå på Michaela, at man var startet op med - en kæmpe registreringsproces.
Ja, det lå der meget af. Men i virkeligheden, så var det jo først i '88, at jeg blev udnævnt til direktør for det samlede. Jeg tror, det var december '88, at jeg så blev plandirektør.

SI: Men det vil sige, der blev Lemberg i realiteten skubbet ud.

Ja det må han være blevet, der har han også været 69 år. Det må være i den sammenhæng, han endelig blev fyret. Men der var også gået nogle år, hvor han havde fået løn for ingen ting at lave. Men jeg kan huske helt tilbage, da Lemberg blev ansat af Wassard, at Ole Thomassen og Lyager og andre havde en opfattelse af, at ansættelsen af Lemberg simpelthen skyldtes, at Wassard havde brug for en, der virkelig kunne forskellige sprog, når der var besøg fra udlandet.

JC: Men du fortsatte jo helt frem til årtusindeskiftet. Hvordan gik det så?

Efter jeg fik lavet det første kommuneplanoplæg i '85, varede 3-4 år, før staten godkendte det. Så det var først i '89, at man havde den første kommuneplan, og så skulle den jo fornyes 4 år efter. Så det var i '93, vi lavede den næste.

JC: Ja, så kom Kramer Mikkelsen til i '89. Hvad gav det af muligheder?

Jeg kan huske, at når jeg snakkede med Weide om, hvad der skulle ske, når han holdt op, så sagde han: "Der er jo ikke nogen til at overtage det". "Hvad med sådan en som Kramer, formand for Byplan- og Trafikudvalget?, spurgte jeg. "Sådan en, der i sin høje alder stadig bor hjemme hos mor og far, han kan sgu da ikke være overborgmester".

Det var ligesom Weides opfattelse, at en voksen mand sgu da ikke kunne bo hjemme hos mor og far. Det var ret typisk for Weide.
Der var noget med de EU hovedstæder, jeg kan ikke huske, hvad det hed. Der var sådan et forum, der havde møder hvert år på skift mellem de forskellige hovedstæder. Der har jeg et lille skrift et sted, der i den sammenhæng blev skrevet for sjov. Det fortæller om den dag jeg blev udnævnt i borgerrepræsentationen. Det blev et længere ridt, fordi venstrefløjen var ude efter at sabotere, at jeg nu skulle være direktør. Næste morgen rejste Weide og jeg til Lissabon til møde i forsamlingen af de der hovedstæder. Da vi kom derned, var vores kufferter ikke kommet frem, og Weide og jeg var ude for at købe underbukser



Forslag til Kommuneplan 1985

mm. Han kunne ikke finde noget han kunne bruge, for han kunne ikke få underbukser med lange ben. Så nu måtte han vaske selv og han var ude for at købe vaskepulver.
Jeg blev indlogeret på et lille hummer oppe på en overetage med udsigt ind i en baggård. Lidt efter at jeg var kommet ind på værelset, bankede det på døren. Så kom Weide og sagde, at han boede i naboværelset. Først den dag vi skulle rejse, viste det sig, at Keld Meyer, der styrede de her rejser for rådhuset, var kommet til Lissabon dagen før os.
Den dag vi skulle rejse hjem, havde vi lidt god tid. Meyer spurgte om vi ikke skulle gå op og tage en lille en? Så sagde Weide: "Hvor fanden har du en lille en?" "Oppe på værelset" siger han. Så viste det sig, at han boede på Weides værelse, han havde fået værelset til the Mayor. Jeg synes, det var alle tiders historie.
Men de der hovedstadsrejser, dem var jeg også på med Kramer senere.
Jeg kan huske, da vi var i Irland. Weide drak jo aldrig andet end bajere. Så kom vi til en smagskonkurrence på whisky. Han vandt sgu og fiken 5 liters flaske whisky med hjem.

Plan- og Ejendomsdirektoratet – en ordentlig mundfuld

JC: Betød det noget særligt dengang i '94, at man lagde Ejendomsdirektoratet ind under Plandirektoratet, så man fik et Plan- og Ejendomsdirektorat, hvor du blev direktør? Hvad skete der med Albrechtsen i den sammenhæng?

Det opstod i virkeligheden på den måde, sådan som jeg husker det, at en journalist fra journalisthøjskolen havde skrevet en afgangsopgave, hvor han havde skrevet noget meget meget kritisk om Ejendomsdirektoratet og ejendomsdirektøren, Albrechtsen, om byfornyelse og om hvordan sager blev syltet osv. Til sådan en eksamensopgave skal der være en slags bevisførelse. Den var blevet fremlagt for overborgmesteren. Kunne det være rigtigt, den her historie? Det betød altså, at historien var ved at komme frem i offentligheden, og på det grundlag - og det er nok det mest modige Kramer har lavet i den tid, jeg har oplevet ham - vedtog man at fyre ejendomsdirektøren. Og det skete samme dag, som der om aftenen på Rådhuset var en diplomatfest, noget der var hvert 4. år. Det vil sige, at alle diplomaterne i København blev inviteret til stor fest på rådhuset, hvor jeg og min kone også var med. Midt under festen bliver jeg så kaldt ud til en fra Økonomidirektoratet, der siger, at der er ved at ske noget alvorligt.
Da var de altså ved at vedtage at fyre Albrechtsen fra dag til dag. Den fyring betød så i øvrigt - efter nogle møder mellem Albrechtsen og økonomidirektøren - at Albrechtsen fik sit eget kontorlokale og sin egen sekretær med eget sekretærkontor og eget mødeværelse ovre i Vartov, og at han kunne fortsætte til han blev 70.
Imens fik jeg så lov til at overtage direktoratet og dets problemer, og det var altså alle boligstøttesager, alle byfornyelsessager, alle køb og salg af ejendomme, og hvad der ellers var.

JC: En ordentlig mundfuld?

Det var noget af en mundfuld. Noget af det første jeg gjorde var at få bilagt en konflikt. Vi havde haft en frygtelig masse problemer med havnevæsnet, hvor Erik Schäfer var havnedirektør. Det viste sig, at havnedirektøren på den ene side og Albrechtsen på den anden side havde anlagt sager på skift mod hinanden i alle mulige spørgsmål. Dem fik jeg samlet sammen og ryddet op i, og afgjorde så, hvad der var rigtigt og forkert. Havnen blev så lettet over det, at de inviterede mig og mine nærmeste medarbejdere med koner til en stor middag nede på Lumskebugten, og så blev vi samlet op af havnens båd og sejlet over til yachtklubben til natmad osv.
Albrechtsen han forlod simpelthen rådhuset på det tidspunkt og flyttede over i Vartov. Han forlod sine opgaver.
Han var en blændende dygtig jurist, men havde absolut ikke nogen respekt for andre, og han var revnende ligeglad med, hvor lang tid tingene tog.

JC: En af hans forcer, var det ikke at sende "sagen" tilbage, så den ikke lå på hans bord. Var det for at trække tiden ud?

Ja, men jeg kendte ham allerede, da jeg var i KBI. De sager, vi havde i Københavns kommune, var afhængige af godkendelser af boligstøttesager, boligstøtten fra kommunen og staten, ejendomskøb og salg osv. Så jeg vidste jo, hvad jeg havde med at gøre.

JC: I sin tid, hvor jeg havde med Vesterbros byfornyelse at gøre, kunne jeg ikke finde ud af, hvad Albrechtsen egentlig mente og ville, bortset fra det der med, at sagerne ikke behøvede at blive afsluttet. Havde han ikke nogen holdning til tingene?

Nej. Det er sgu mærkeligt at blive mindet om alt det her.

SI: Var der ikke politiske ændringer, da Kramer Mikkelsen kom til efter Weide? Der var ligesom en ny holdning til byfornyelse i hvert fald, som måske havde mere med konjunkturer i samfundet og holdning blandt borgere at gøre. Eller var det Kramer, der havde en anden holdning?
Jeg mener ikke, at der var - jeg kan ikke på stedet huske, om der var - nogen specifik anden stillingtagen.

JC: Jeg synes i hvert fald, at vi i byfornyelsen på Vesterbro fik en lang line i forhold til, hvad man tidligere måske havde gjort omkring sådan noget som nedrivning af ejendomme, og omkring hvor brutal man skulle være, når man nu gik i gang. Jeg tror ikke, det hverken var Kramer eller Weide, der lagde den slags linjer. Det må have været fra administrationen på en eller anden måde.

JC: Men du var ikke så glad for det, der 'kørte' på Vesterbro, vel? Det var mit indtryk, at du måske nok synes, der skulle have været revet lidt mere ned og bygget mere nyt. Men er det bare en standardopfattelse, eller var det din holdning?

En af de sidste opgaver KBI havde, da jeg holdt op, det var jo Oehlenschlægersgade og Apostelgården. Der havde de jo en ret stor bebyggelse. Jeg tror nok, jeg af temperament har haft en idé om, at det ville være tåbeligt at lave små bitte enheder i sådan en gammel bebyggelse.

JC: Apostelgården viste jo, at det var svært at lægge et nyt mønster ned over bydelen. Og uanset at der var små enheder, der blev tilbage, så var Apostelgården en lidt 'skæv' stor enhed, der var svær at indpasse.

Det kan jeg ikke huske. Man kan sige, at forudsætningerne var en del anderledes på Vesterbro end på Nørrebro.
Jeg kan huske, at noget af det jeg var mest ophidset over var - i og med Københavns kommunes opkøb af ejendomme på Vesterbro til istandsættelse – at boligerne blev gjort til andelsboliger. De blev i første omgang til kommunale ejendomme. Staten kom ind og dikterede i et budgetforlig på et tidspunkt, at kommunens ejendomme på Vesterbro skulle gøres til andelsboliger.

JC: Det lå i loven, at de ejendomme som kommunen var nødt til at råde over, de såkaldte "råde-over" ejendomme, at de skulle tilbydes beboerne på andelsbasis.

Det kom ind som et initiativ fra statens side i et budgetforlig, og blev en del af lovgivningen. Det der havde været kommunale ejendomme, som kommunen kunne have brugt ved anvisning af boliger osv., blev pludselig til privateje, hvor man kunne finde det ene eksempel efter det andet på fantastiske spekulationsgevinster ved salg af de der andelslejligheder. Det syntes jeg var ophidsende.

JC: De største gevinster de lå i ejerboligerne. Dem var der heldigvis ikke så mange af. Der var vist kun 3 pct. ejerboliger på Indre Vesterbro. Men de fik en støtte, der svarede til 90 pct. eller mere af renoveringsudgifterne. Det skyldtes lovgivningen og, at man fra kommunens side ikke ville gå ind og benytte bestemmelsen om, at kommunen kunne kræve penge tilbage, når ejendommenes økonomi blev bedre.

Det er da rigtigt, at der har været nogle store gevinster på andelsboliger, men om det så specielt har været for andelsboliger efter at de havde været kommunale "råde-over ejendomme", det er spørgsmålet. Stort set alle andelsboliger i området fik store gevinster, bl.a. de som Københavns kommune havde erhvervet som led i byfornyelsen.

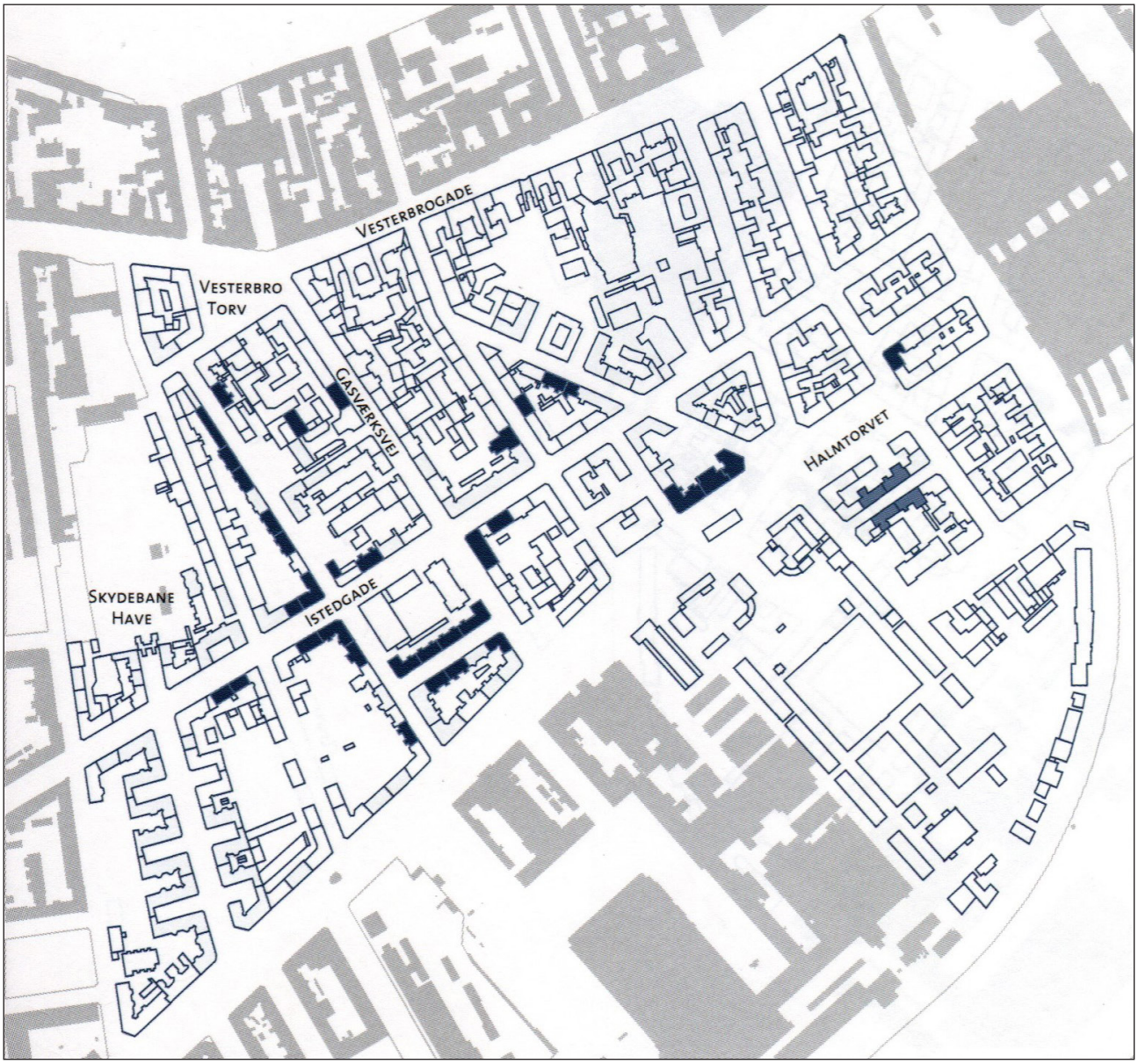
Ny struktur i Københavns kommune

JC: Da du trak dig tilbage, er det rigtigt opfattet, at så skete der igen nogle ændringer i lovgivningen?

Der skete jo det, at i '93, så lavede man en vedtægtsændring i Københavns kommune, hvor ideen var, at Københavns kommune skulle ligestilles med øvrige kommuner, dvs. magistratstyret skulle ophæves. De 6 borgmestre skulle

Apostelgården, adgangssti på nedlagt del af Saxogade med vestvendte altaner, men et skygget "parkområde" på østsiden. Foto: Jens Clemmensen.





Rådeover-ejendomme Indre Vesterbro.

ophæves, og man skulle have én borgmester - i København en overborgmester - og de øvrige borgmestre skulle være udvalgsformænd, som ude i almindelige kommuner. Og det man så indvilgede i var, at de stadig kunne kalde sig borgmestre.
De kunne så fornemme, at de nu kun var udvalgsformænd ligesom i andre kommuner. Men de opførte sig ikke på den måde.
I forbindelse med den vedtægtsændring af Københavns kommunes styre var der helt tydeligt en aversion mod, at overborgmesteren var kommet til at sidde på for meget, at han nu havde hele det planapparat, der tidligere havde ligget i magistratens 4. afdeling. Han havde alle de ting, der ligesom var udadvendte, og som gav PR osv. Så det skulle man lave om på. Og det blev så til, at man i Plandirektoratet tog kommuneplanlægningen og køb og salg af ejendomme ud og lagde det ind under Økonomiforvaltningen, mens resten blev lagt over i Teknik- og Miljøforvaltningen, hvor det i sin tid kom fra. Bortset fra væsentlige dele af Ejendomsdirektoratet, som pludselig havnede i magistratens 4. afdeling, som det ikke hed, men Teknisk Forvaltning.

Farvel til Københavns kommune

Der var altså en nedbrydning i gang af det, jeg havde brugt 15 år på at organisere og bygge op. Og det var jeg rimelig træt af. Så opslog man en stilling ledig som Teknisk Direktør for Teknisk Forvaltning, og valgte en militærperson. Han blev direktør for det, hvorunder jeg altså hørte, ligesom Stadsingeniøren og Stadsarkitekten, og han gik så i gang med en reorganisering inden for sine rammer. Han nedlagde Stadsarkitekten og de relativt få hos Stadsarkitekten, der havde med de mere overordnede godkendelser af projekter at gøre.

De blev flyttet over til mig, og resten blev lagt sammen med noget, der hed Rådgivende Ingeniørkontor, som var en arkitekt/ingeniørvirksomhed, der arbejdede med kommunale bygninger og den slags. Jeg anbefalede, at Hans-Jørgen Lykkeboe skulle ansættes, og det blev han så, og så nedlagde man Stadsingeniøren, Jens Rørbech, og lavede vejkontor og gartnerkontor osv. om til andre funktioner.

SI: Hvor er vi henne tidsmæssigt?

Det må være i '98. Og så begyndte man på det som er så moderne, at kalde det "Centre". Center for det ene, Center for det andet og Center for det tredje. Hele det intermezzo blev jeg altså rimelig træt i hovedet af. Jeg orkede det ikke længere og gik på pension i år 2000, og så anbefalede jeg Jens Ole Nielsen til min stilling. Jeg gjorde det ganske klart, at det jo ikke var mit gebet at bestemme sådan noget, men ikke desto mindre blev han den, der overtog. Der gik et år eller to, så sagde han, at han heller ikke orkede det, altså at have noget med administration at gøre. Og så holdt også han op.

Debatten fortsætter

JC: Efter du holdt op, skrev du en artikel i Jyllandsposten, et indlæg: "Hvem har ansvaret for arkitekturen". Kan du huske, hvad det handlede om?

Der var nogle arkitekter, der var langt ude i et angreb på kommunen over arkitekturen i København. Jeg prøvede at sige, at det jo er de arkitekter, der står for projekterne, som har ansvaret for dem.



Peder Boas Jensen

Født 1935
interviewet den 13.02.2018



Jeg er født i Odense og blev byplanarkitekt med afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole i 1959. Jeg har bl.a. arbejdet hos arkitektfirmaet Skaarup & Jespersen, hvor jeg senere blev medindehaver. Senest har jeg været professor i byplanlægning på Arkitektskolen i København.

Hvordan gik det til, at du blev arkitekt?

Det skyldes, at min far var arkitekt, han var den første akademiker i familien, men han har ikke studenter eksamen, så han røg ud af skolen som lille og kom i tømrerlære, så han er uddannet tømrersvend. Og så gik han på teknisk skole og blev konstruktør og så på arkitektskolen. Man kan godt komme ind med en håndværkeruddannelse. Så han kom ind, og blev altså akademisk arkitekt.

◀ *Alternativet til en hovedstadsordning var boliger på Vestamager, hvilket mange var imod. Debatten førte dog til Ørestaden med bydele, hvor der ind imellem eksperimenteredes med arkitektoniske udtryk og boligformer. Her tegnestuen BIG's WM-hus. Foto: Jens Clemmensen.*

Han havde sin egen lille virksomhed og sad derhjemme og tegnede huse. Som lille dreng var det fabelagtigt at have en far, der sad derhjemme og tegnede. Jeg havde så mit eget lille tegnebræt, og en hovedlineal og en lille trekant, og så sad jeg overfor. Jeg tegnede dobbelt retvinklede proportionstegninger. Jeg ved ikke om det var længe før jeg kom i skole, men det var på et meget tidligt tidspunkt, og så solgte jeg dem til nabokonerne for 25 øre stykket. Så var jeg med ham om morgenen ude på byggepladser. Håndværkerne sagde: "Nå nu kommer overarkitekten", det var mig. Så der var ikke nogen tvivl, det var sådan helt grundlæggende. Så sagde min far, at så skal du altså i hvert fald have studentereksamen. Det er det letteste. Altså, det der med at blive tømrer, det er for besværligt, du skal bare have en studentereksamen. Det skal være en matematisk, så er der ikke nogen problemer med det. Karaktererne det er underordnet, og så skal du tegne. Så samtidig med at jeg gik i gymnasiet, så gik jeg faktisk på tegnekursus på teknisk skole i Odense, hvor jeg havde en af de fynske kunstmalere som tegnelærer. Det var godt. Det var hver aften, 4 gange om ugen, samtidig med at jeg gik i gymnasiet. Så gik jeg altså der sammen med lærlingene. Der lærte jeg at tegne.

Jeg røg lige ind på Arkitektskolen i 1954. De var ligeglade med, hvad man ellers havde af eksamener, bare du kan tegne.

JC: Hvem havde du af lærere på arkitektskolen?

Jeg havde Jens Chr. Thirstrup, Tyge Arnfred og Knud Peter Harboe. Og så kunne man dengang, hvis man ville være byplanarkitekt, få lov til det, forudsat at man i de foregående år havde demonstreret evner, arkitektoniske, og forudsat at man var god til at tegne. Så kunne man få lov til

at gå over på Peter Bredsdorffs afdeling. Vi var 3 tror jeg, det år, der meldte os. Den ene var Bent Jørgensen. Han blev gift med min kone Gertrud Boas Birkes søster Lisbeth Jørgensen. Jeg var på Bredsdorffs afdeling 1958-59, og i 1959 bliver jeg indstillet til afgang. Det der med at gå på arkitektskolen, det var altså tegning. Man tegnede i én uendelighed, tegne, tegne, tegne. Og man kunne næsten ikke sige to ord i sammenhæng. De havde glemt at skrive stil. Det med at reflektere og formulere sig, på andre måder, det dyrkede de ikke. Og jeg blev altså meget træt af det der tegneri. Jeg syntes jo også, at tegneriet på arkitektskolen var noget dilettanteri i sammenligning med det, jeg var blevet undervist i. Ja det synes jeg virkelig.

Jeg flyttede til København ind i Valdemarsgade, KFUM, på første sal, balkon.
Men så kommer jeg til at gå sammen med Bent Jørgensen, og vi danner hold på arkitektskolen. Han bor i Vesterbro Studenter Settlement. Så, efter et år i Valdemarsgade, flyttede jeg ind i Settlementet og boede der faktisk lige indtil jeg blev færdig som arkitekt. I Settlementet er jeg jo så fortsat siden hen, altså i bestyrelsen og siden som formand.

Jeg var begyndt at blive lidt politisk interesseret. Det skyldes dels selvfølgelig settlementet, men det skyldes jo også omgangskredsen på akademiet. Kristian Larsen blandt andre, og Flemming Jørgensen, som jeg mødte. De var jo kommunister.

Og jeg var jo – min far var med i kulturkampen i 30erne, og var aldrig kommunist. Han tog afstand fra Stalin-tidens processer, osv. Det kunne han ikke forstå. Men det var jo baggrunden for, at byplanlægning blev det, der interesserede mig.

JC: Men du gik ikke sammen med Kristian Larsen og Flemming Jørgensen?

Kristian Larsen lærte jeg at kende, for han gik rundt og agiterede. Han ville have os til at skrive under på alt mellem himmel og jord. Men Flemming Jørgensen gik jeg sammen med i H2 hos Knud Peter Harboe.

Flemming og Bent og jeg var på hold sammen og vi lavede sammen en bebyggelse i Rønne, kan jeg huske. Et kulturcenter, hvor han lavede et bibliotek, jeg lavede en koncertsal. Det var tre bygninger og planen for det. Det var sammen med Flemming. Det var kun et år, jeg var sammen med Kristian Larsen. Der arbejdede Kristian Larsen og jeg meget sammen.

JC: Der var i begge to færdige med arkitektskolen.

Ja, det blev Flemming jo også og kommer så også ind i billedet.

SI: Hvad med dit forhold til Københavns kommune, som jo er det overordnede tema for interviewet. Det er jo specielt.



Principskitsen fra 1960, tænkt som afløsning for Fingerplanen, vakte voldsom debat mellem tilhængere og modstandere. Konklusion: En fælles Første Etapeplan for de første 10 år, som her vist, og med mulighed for en langtidsskitse A eller B gældende på længere sigt.

Det der skete, når man kom på byplanafdelingen dengang, det var jo, at man havde Bredsdorff som professor. Da vi først havde lært at sige DU til ham, så var han jo helt omgængelig. Indtil da var han meget svær. Han havde simpelthen alt hvad hjertet kunne begære af assistenter. Altså, Sven Allan Jensen, men også Skaarup.

JC: Er de ansat som lærere på Byplan?

Ja, der var den vigtige lørdagsstudiekreds. Og der kom de jo, og det er der, at Skaarup finder mig, og jeg bliver ansat hos ham. Der bliver jeg kun i et lille års tid, så bliver jeg indkaldt som CF'er og er der i to år. Og da jeg så kommer ud, så hyrer Kristian Larsen mig. Du skal ind og lave principskitse, og så kommer jeg til at arbejde sammen med Kristian Larsen på principskitsen, men kun det år, 1962, hvor man laver Første Etapeplanen.

Kristian Larsen gik op og ned ad gulvet og spekulerede over, hvad det hele handlede om og hvordan man skulle gribe det an. Så sad vi andre og tegnede og tegnede og tegnede. Kristian Larsen sagde, hvad det var vi skulle tegne. Det var i '62, og så bliver Første Etapeplanen vedtaget. Når den blev som den blev, så mener jeg i høj grad, at det var Kristian Larsens og min skyld. De der kort, det var dem der forløste kompromisset. Men da den så var vedtaget, så blev vi jo fyret.

SI: Var der noget med, at den officielle forklaring på fyringen var, at der var nogen som havde glemt at søge penge?

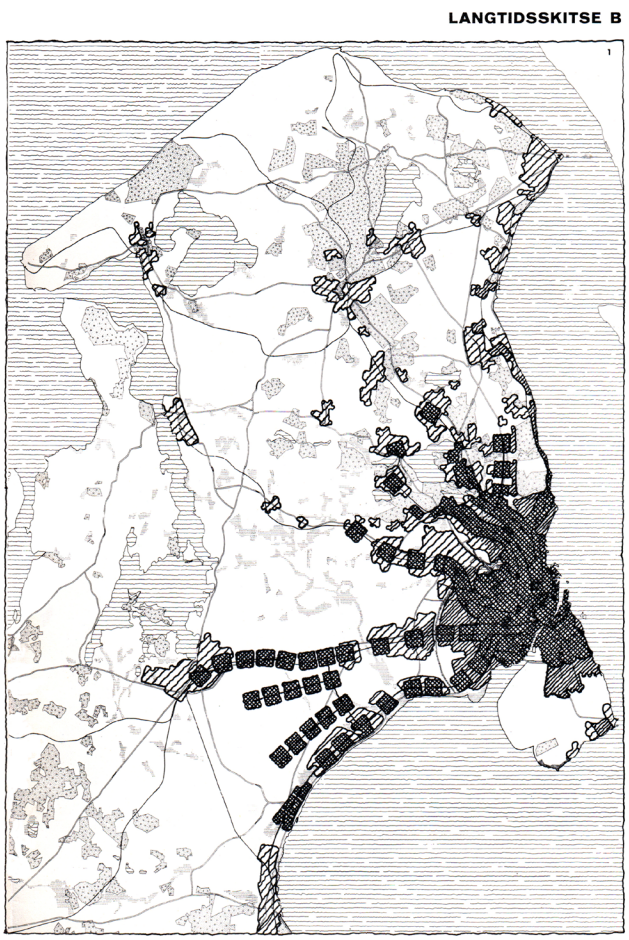
Jeg ved ikke, men det var i hvert fald sådan, at Roy Draiby, der var vores chef, meddelte os det ved julefrokosten. Nu skulle man altså finde på noget andet. Så var det, at vi som hold sagde: Hvad gør vi så? Første Etapeplanen skulle jo gennemføres, og så gik Kristian Larsen og Gert Moltke til Københavns Kommune, der var den ene centrale spiller i udførelsen. Nu skulle man altså nedlægge alle de der investeringer i motorveje og Cityplan Vest og anlægge et andet syn på planlægningen for Københavns kommune, mente Kristian og Gert. Så skulle vi i stedet have nogle til at få et storcenter op at stå, og det var Skaarup & Jespersen. De var konsulenter i Høje Taastrup Kommune. Så vendte jeg tilbage til dem sammen med to andre fra holdet på Egnsplansekretariatet.

JC: Lyager & Thomassen sejlede så lidt ud til siden med deres Cityplan Vest?

Ja, Thomassen & Lyager, de sidder i Københavns Kommune på det tidspunkt. Så hvis du tager diskussionen om etapeplanen, er man jo delt op. Langtidskitse A-folkene er Vejdirektoratet, DSB og også Københavns Kommune og så er det Thomassen & Lyager.



Langtidsskitse A som foreslået af repræsentanter for Ministeriet for Offentlige Arbejder, DSB, Vejdirektoratet plus Kai Lemberg, Amtsvejinspektoratet og Københavns Kommune. En langfingerplan bl.a. med servicefunktioner, der er udflyttet fra City til Godsbaneringen og Amager Fælled.



Langtidsskitse B som foreslået af Principskitsefolkene selv, Statsministeriet/Kulturministeriet, Boligministeriet, Steen Eiler Rasmussen, P.H. Bendtsen og Sven Allan Jensen. En langtidsplan baseret på samme idéer som Principskitsen med et City 2 på Vestegnen.

Altså, hvor helhjertet det er, ved jeg ikke, men det er jo Ole Thomassen der faktisk laver skitse A. Det er Thomassens produkt, helt klart. Og så er det Kai Lemberg, som jo ikke engang er medlem af teknikergruppen, så vidt jeg kan finde ud af, han repræsenterede Ministeriet for offentlige Arbejder.
Så har vi B-folkene, det var Roy Draiby og principskitse-folkene, og så var det Steen Eiler Rasmussen, P.H. Bendtsen, professoren fra DTU, og Boligministeriets kommitterede i Byplansager, og så er det fredningsfolkene. Det er langtidsskitse B. Og den konflikt bestod jo altså, og består op igennem tresserne.

Om det er fordi det er Thomassen & Lyager, der var involveret i Urbanplanen, ved jeg ikke. Cityplan Vest projektet udgives i en eller anden form i slutningen af tresserne. Det er Thomassen & Lyager, der står for det.

JC: Ja du må jo have beskæftiget dig med forbindelserne med Amager?

Jo jo! Og Anders Nyvig er jo meget involveret i Urbanplanen. Det er jo ham der vinder konkurrencen. Ja Nyvig og Lemberg var meget tætte.

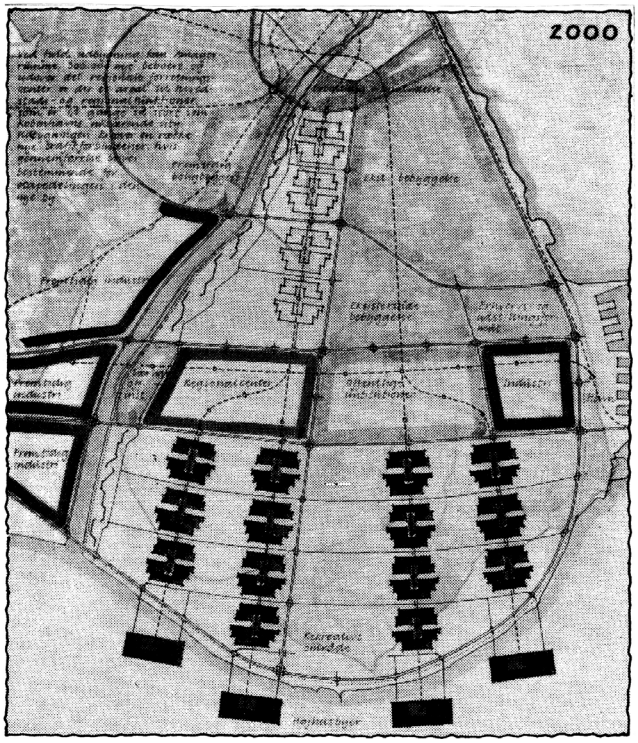
Politiker i Københavns kommune

Men, hvis vi vender tilbage til hvordan jeg kommer ind i politik. For det gør jeg jo selvfølgelig dels via principskitsen, Kristian Larsen og Flemming, Bent Jørgensen og Erik Petersen. Det er omgangskredsen. Og så dels via min virksomhed i civilforsvaret. Den førte mig altså også temmelig langt til venstre. Jeg kan huske der var et valg, mens jeg gik på CF skolen, hvor SF vandt en masse stemmer. Og der var stor glæde. Jeg kan huske at CF'erne, altså bl.a. de folk, der uddanner sig til befalingsmænd i Civilforsvaret, de var SF'ere mange af dem. De var jo lykkelige. Så der bliver jeg SF'er.

JC: SF blev dannet i '59 ovenpå Sovjetunionens nedkæmpning af oprøret i Ungarn.

Ja jeg mener også at det var '59, men jeg kommer først ind i SF i '62 eller sådan noget. Og der kommer jeg jo så ind i kredsen med Erik Sigsgaard og Preben Wilhjelm, og det er jo samtidig med, at Erik bliver medlem af borgerrepræsentationen.

Ja, ved kommunevalget i '62 vinder vi, SF, jo en grusom masse stemmer takket være Willy Brauer. Erik Sigsgaard bliver formand for gruppen. Det er typisk Brauer: "Det skal være dig". Og Lisbeth kommer ind. De kører jo også en byplanpolitik og Erik Petersen er involveret. Han var også SF'er - jeg ved ikke om han var medlem af partiet, men Erik Petersen var drivkraften i planerne for Vestamager. Det var ham, der som



Vinderprojektet fra konkurrencen om bebyggelse på Vestamager. Her foreslår man et citybånd på tværs af Amager plus en masse boligbebyggelse i enheder af 12.500 mennesker langs en række nye S-baner og højklassede veje. Kastrup lufthavn er flyttet til Saltholm og i stedet er der anlagt rigtig havn.

byplanlægger lavede Urbanplanen ved Peder Lykkes Vej.

Ja, det er jo så fordi, at han, efter at han var ansat i Københavns kommune, arbejdede med Urbanplanen, at han blev hyret af … ?

JC: Nej. Det var KBI.

KBI hyrede ham, og det de havde, udover almindelige husbygningsarkitekter, var én byplanarkitekt, og den første var Erik Petersen, og han bliver så sidenhen afløst af Knud Rasmussen. Og udover Erik var der en kreds af SF byplanpolitikere, der dyrkede Vestamageridéerne, mener jeg. Og Urban Planen hopper de også på. Men det er i høj grad Willy Brauer, og hvad hed han, ham kommunisten der var en meget sympatisk fyr …? Det var et menigt medlem, han sad i borgerrepræsentationen da jeg kom ind, en utrolig sød mand, havde siddet i koncentrationslejr. Men altså de der to, Brauer og kommunisterne i øvrigt, de var meget drivende i hele det der byplanspil. Det var ikke kun en socialdemokratisk opfindelse, det var også i høj grad på venstrefløjen, at det startede. Så kommer principskitsen, som vender det hele på hovedet, og der har man altså striden mellem Erik Petersen og min Bent P, på den ene side, og så på den anden side Kristian Larsen, Gert og mig selv, men det var i høj grad Kristian Larsen.

SI: Hvornår kom du ind i borgerrepræsentationen?

Det er i ’66. Men, jeg har altså en politisk fortid der, fordi jeg blandt andet kendte Erik Sigsgaard. Han havde jo også en banjogruppe, det hed den bare ikke, men altså, en gruppe han brugte som sparringspartnere til diskussioner. Og det var altså mig blandt andre. Så jeg var rodet ind i alt det der politik inden jeg kom ind i ’66.

Da så SF i december 1967 blev splittet og nogle dannede Venstresocialisterne, var jeg formand for Socialistiske Studenter, SS som vi selv kaldte det. På det tidspunkt var det den største studenterbevægelse, hvis ikke var det i hvert fald den mest aktive. Vi holdt jo nogle kolossale fester og det var Gertrud og jeg meget involverede i. Så kommer vi til ’66, hvor man så skal stille op til borgerrepræsentationen, og der bliver jeg stillet op. Jeg blev opstillet som nr. 13, og det er det jeg kalder en sikker plads, der kommer man jo aldrig ind.

Jeg regnede det som en sikker plads, hvor jeg var sikker på ikke at komme ind. Vi (jeg og Gertrud) havde lejet hus i Albertslund, men så blev jeg jo valgt. Men Københavns kommune har jo magistratsordning, så i det øjeblik man tager to mand fra, deriblandt Brauer, og gør ham til borgmester, og en der blev rådmand, så skulle man jo have to ekstra ind, og det var så lige mig. Så måtte vi jo meddele i Albertslund, at vi blev boende på Østerbro.

SI: Må jeg lige spørge til Brauer, som blev borgmester.

Jo jo, han var borgmester. Jeg blev medlem af Byplan- og trafikudvalget, det var ikke særlig søgt på det tidspunkt. Det man søgte, når man kom i borgerrepræsentationen, var det sociale eller skoleudvalget, og sådan noget. Jeg var lidt alene i rådhusgruppen, for SF's gruppe var jo ikke modstander af Urbanplanen.

JC: Men altså, hvordan havde du det arbejdsmæssigt, fagligt? Da må du samtidig have været i gang på Skaarup & Jespersen tegnestuen eller hvad?

Ja.

JC: Var der nogen konflikter i det? I havde ikke nogen opgaver omkring København, som gav konflikt?

Nej, men du kan sige, at jeg har siden fået af vide, at der i Københavns Kommune var forbud i mod at bruge os, forbud mod at bruge Skaarup & Jespersen. Om det passer, ved jeg ikke. Der var ikke nogen konflikter overhovedet.

SI: Når du siger "os bag Urban". Det er så Urbanplanen, for det som man også kaldte den overordnede plan med, at der skulle bygges boliger, boliger, boliger - det var Vestamager først og fremmest. Det vil sige, at det var på det overordnede plan?

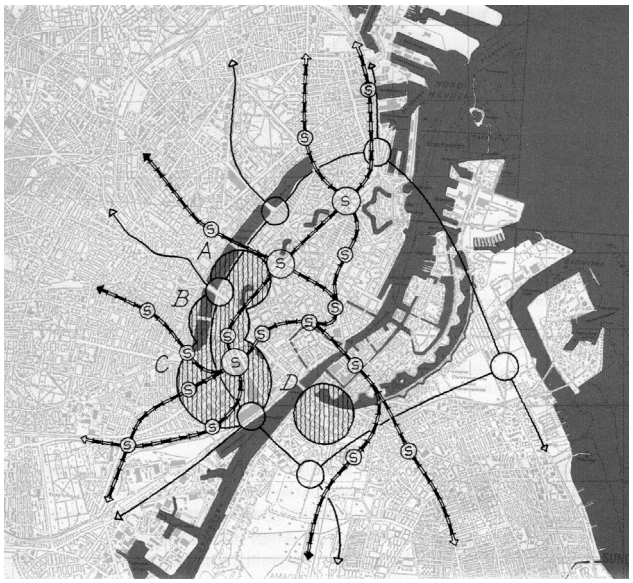
Ja det kan du sige. Jeg ved ikke om de var med. Altså Urban havde jo det slagord: "boliger, boliger, boliger", hvor der blev indlagt boliger på toppen af brandstationer, og sådan. Det var helt vanvittigt. Det ved jeg ikke om SF var med i, men jeg vil sige, at det der med udviklingen af Vestamager som boligbebyggelse, det var tydeligt Erik Petersen, og så min svoger, Bent Jørgensen, og det var jo i strid med Principskitsen og Første Etapeplanen og dermed med Kristian Larsen og den gruppe.
JC: Hvordan så I på det der med KBI der skulle sørge for at få boliger op at stå?

Jeg havde ikke noget imod det, men jeg var imod byggeriet på Vestamager. Jeg var imod de konkrete projekter. Men altså, samtidig i Københavns kommune solgte man ud af store ejendomme i omegnen. Altså, det hører jo med i det hele - det var jo ikke bare "boliger, boliger, boliger", det var jo også hovedstadsordning. Det lå også i kortene, at alternativet til en hovedstadsordning, det var boliger på Vestamager, og kunne man ikke få boliger på Vestamager, så var det jo en hovedstadsordning. Og for at få en hovedstadsordning, så har man jo altså købt jord rundt omkring i omegnskommunerne. Da man så går over og begynder at arbejde med "boliger, boliger, boliger" på Vestamager, så sælger man ud af den jord man har købt andre steder. Man sælger ud af Avedøre stationsby. Det var Erik og KBI, og det var Skaarup & Jespersen som tegnestue. Det var jo KBI, både Avedøre stationsby og flere andre arealer, i Herlev, som er det eneste jeg kan huske, at vi var rodet ind i.

JC: Var der ikke et specielt samarbejde med Palle Rostock, direktøren i KBI? Han var direktør for KBI på det tidspunkt?

Ikke det jeg var rodet ind i, nej.

Hvor kom vi fra? Jo, så kommer jeg altså ind der i '66 og sidder i byplanudvalget, og sidder der som modstander af Vestamager planerne, altså med en noget anden indstilling til, hvad der burde være den overordnede byplanpolitik. Søringen, der kunne vi bliver enige om, at det var en dårlig ide. Men vores protester mod Søringen som tilhængere af Principskitsen eller Første Etapeplanen – lå jo lige så meget i, at vi ønskede en decentralisering af city funktionerne. Der skulle bygges et nyt city, eller nye cities til aflastning af København. Og den aflastning skulle så i sig selv medføre, at man ikke havde behov for Søringen, men heller ikke for en tunnelbane. Man kan godt se, at for det første var jeg ikke helt i overensstemmelse med SF hvad angik Vestamager, men slet ikke i spørgsmålet om tunnelbanen. Jeg kan tydeligt huske, da det gik op for Brauer at jeg også havde min skepsis med hensyn til tunnelbanen, så gik der alligevel nogle uger der, hvor vi ikke snakkede sammen. Men så accepterede han det, ja, han var fantastisk i den forstand, han troede på de der unge



Sammentegning af motorgadeprojekter, bl.a. Søringen, S-baner/tunnelbaneprojekter og en planlagt udvidelse af City med A. Nansensgade, B. Vandfiltergrundene, C. City Plan Vest og D. Ny Tøjhusgrunden med Hotel Scandinavia. Alt sammen projekter fra 1960erne.

mennesker: ja når de siger det, så er der nok noget om det.

SI: Gert Moltke argumenterede jo meget for, hvor meget bustrafik man kunne få for pengene og for at bruge pengene på busser i stedet for metro. Kender du den?

Nej, den kender jeg ikke, selvom det i høj grad var Gert Moltke og Kristian Larsen, jeg konsulterede i mit arbejde som borgerrepræsentant. Men det var faktisk også Steen Eiler Rasmussen. Det var meget mærkeligt, jeg kan huske da jeg blev valgt ind i '66, da læste jeg et eller andet han havde skrevet, og det var en lille kommentar: at man som professionel byplanlægger ikke samtidig kunne være politiker. Nej, for som byplanlægger er man den saglige. Og jeg kan huske, da jeg læste det tænkte jeg, tak skal du have, det er mig. Men vi fik det godt sammen, og jeg snakkede meget med ham.

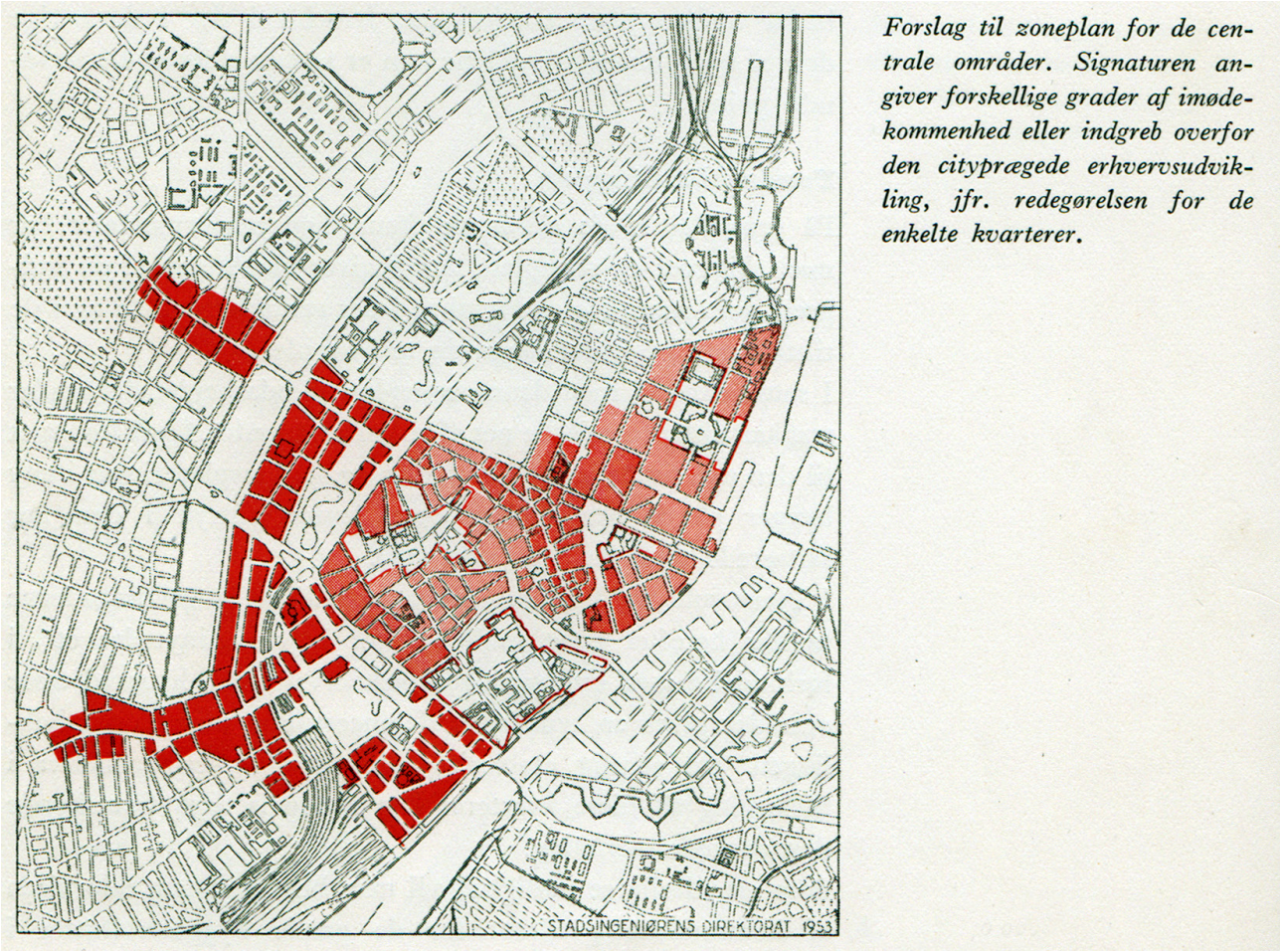
JC: Han har vel heller aldrig været så politisk organiseret, men han har været et politisk menneske.

Han var retsstatsmand. Hvis du læser bogen om London, det handler om jorden og jordværdi. Jeg kan huske, når han snakkede med unge mennesker, så kunne han virkelig få en konversation i gang. Og så kørte han det der, hvor man tænkte, ej hvor er jeg enig med ham og det er da fornuftigt, og så kører man med på snoren, og lige pludselig, så vender han den. Han sad deroppe i sit hus og snakkede om, at her havde han en grund og tænk hvordan den bare steg og steg i værdi og han havde ikke gjort noget. Det var samfundsværdier der lå der, og det var ret urimeligt. Socialisering af erhverv, det var han imod. Så det er jo et typisk retsstatssynspunkt, at jorden, det er fælles værdi, men fabrikkerne, det er privat ejendom.

Når man læser fingerplanen - og det var Peter Bredsdorff, der skrev den - så tænker man meget på Steen Eiler. Det er lidt den samme måde at tænke på, og så vil nogle sige, at det er socialisme, det ved jeg ikke.

SI: Da vi snakkede om, at vi skulle have den her samtale, så var du inde på de forskellige meninger inden for socialdemokratiet. Det var jo midt i Urbans regeringstid.

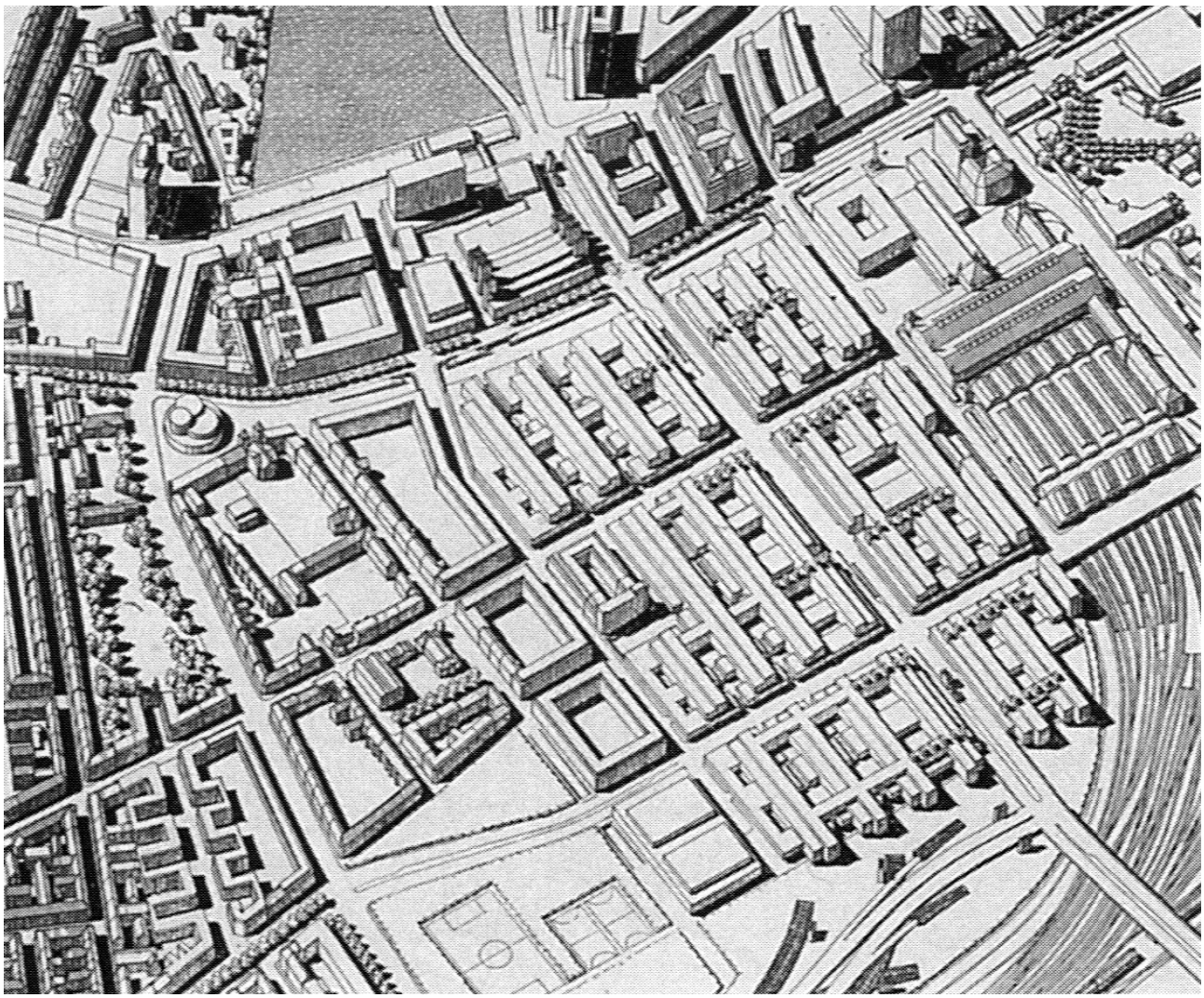
På det tidspunkt var der to store dominerende grupper i Borgerrepræsentationen. Det var socialdemokraterne, som næsten havde flertal, og så var der de konservative, som var meget større end de er i dag. De to partier var de største, og så kommer SF ind som de tredjestørste og spiller en særlig rolle, fordi de kunne gå sammen med socialdemokraterne og danne flertal. Men det var i høj grad de konservative og socialdemokraterne, der sad på magten. Der var der en eller form for - jeg tror ikke aftale, i hvert fald ikke nogen skriftlig aftale dem imellem - om at holde en form for fred. Forstået på den måde at Urbanplanen, jamen det er socialt, det kører socialdemokraterne. Vi i konservative, vi holder bare vores kæft. Urbanplanen, det kunne da aldrig nogensinde være konservativ politik. Jeg kan huske, at det var et af de allerførste møder, hvor jeg tog ordet i borgerrepræsentationen. Det var da KBI skulle bygge noget boligbebyggelse



Forslag til zoneplan for de centrale områder. Signaturen angiver forskellige grader af imødekommenhed eller indgreb overfor den cityprægede erhvervsudvikling, jfr. redegørelsen for de enkelte kvarterer.

Generalplanskitsen fra 1954, forslag til udvidelse af City på det Indre Nørrebro, Vesterbro og langs søerne. Til gengæld skulle man være mere tilbageholdende med mere city andre steder i Indre By og Frederiksstaden, eller som senere besluttet reducere bebyggelsesprocenten i middelalderbyen.

ude på Amager, så spurgte jeg til hvor skolebørnene skulle gå i skole, om han nu sørgede for, at der nu var tilstrækkeligt med skoler, og den konservative skoleborgmester Weikop røg på talerstolen.
Det var lige noget for sådan en gammel konservativ borgmester. Nu kunne han falde over den der unge mand. Hvad sagde han, og hvor skulle de penge så komme fra? Skulle vi måske melde os ud af NATO, sagde han. Og så var det jo meningen, at så skulle jeg være udplaceret. Den der 'fuldstændig gak i låget unge mand', som man jo ikke kunne regne med. Så svarede jeg, at det ville da være meget lettere, hvis ikke vi har penge til skolen, så kan vi da lade være med at bygge boligerne. Så blev der stille og det var fordi det var jo god konservativ snak . Det var jo også en måde at spare på, man kunne lade være med at bygge boligerne. Der blev helt stille. Og jeg havde det siden fantastisk godt med Weikop. Det var jo på det tidspunkt, hvor alle de der kolossale konflikter i det konservative rasede. Det var helt stensikkert, at Urban var fredet. Altså, man blandede sig ikke, og på samme måde var det jo, at der blandt socialdemokraterne i gruppen ikke var den store glæde over Søringen. Når man f.eks. snakkede med folk efter lukketid og sad og drak bajere med dem, så var Søringen ikke



En revideret City Plan Vest fra slutningen af 60erne. Der forelå to forslag, en karréplan og den her viste modulplan til kontorer, forretninger og hoteller mm. og underjordiske anlæg til de store veje, tunnelbaner og P-pladser.

ligefrem det projekt de satte allermest pris på. Og der mener jeg altså, at Weidekamp går ind sammen med Wassard og siger at, nu kører vi altså en fredsommelig linje. I klager ikke over os, Urbanplanen og sådan noget, og vi tager den også med ro. Jeg ved ikke hvor meget der er om det, men der var sådan en eller anden, "nu skal vi have det til at køre for en gangs skyld, nu skal det ikke være sådan, at her i København sidder vi bare og skændes, og så løber staten os over ende".

JC: Var det så Wassard, der tog teten omkring erhvervsområdet, Nansensgade og langs søerne? Ja, det var både Søringen og det var også Nansensgade og Cityplan Vest. Samtidig kørte en diskussion om, hva' gør vi med indre by. Der kommer jo en dispositionsplan for indre by - det er Ole Thomassens - hvor man siger, nu nedsætter vi udnyttelsesgraden, den bliver reduceret for hele indre by.

Det er jo Wassards forslag, og det var fordi, at han gik ind i hele bevaringstanken – altså, at man skulle bevare de gamle miljøer i København, og det var en måde at bevare på.

Men det er ikke konservativ politik. Flemming Grut f.eks., han sad også i Byplan- og trafikud-

valget, og jeg kan huske, at han slog sig i tøjret, da man talte om at nedsætte udnyttelsesgraden.

JC: Han sad jo med store projekter for Danske Bank, den gang Landmandsbanken.

Han var arkitekt for Landmandsbanken nede i det ene hjørne, så han begyndte at mugge. Men Weidekamp, der var formand for byplanudvalget, sagde så: Du må undskylde, men her er du altså inhabil. Du er ikke medlem af byplanudvalget, så længe vi snakker om indre by. Så han måtte forlade lokalet og så kører det igennem med den lave udnyttelsesgrad, og det var jo konservativt. Men jeg tror ikke det var en helhjertet konservativ beslutning, og det fik så den konsekvens, at når vi sænker udnyttelsesgraden for den indre by, så skal vi omvendt have gang i udflytningen af City. Den går jo helt tilbage til Steen Eilers diskussion med stadsingeniør Forchhammer, der ville lave gadegennembrud i Bremerholm-linjen, fordi vi skal styrke erhvervslivet, og så skal vi have saneret de forældede boligområder.

Han har jo alle de samme argumenter, som for det de laver i Thomas B. Thrigesgade i Odense. Vi skal styrke erhvervslivet sådan at der kommer flere biler ind i bymidten, styrke city og samtidig sanere de forældede og usunde byområder. Så er det, at Steen Eiler kommer og siger: Jamen altså, city flytter sig, og det er så det, der er blevet omsat i Generalplanens Cityplan Vest.

Det er fordi City flytter sig fra det der var city og ud på Vesterbro. Og det tror jeg så, at Wassard tager op med sit Cityplan Vest projekt, hvor han jo får nedsat en Magistratsgruppe bestående af Urban, ham selv og Brauer. Under dem kom så Thomassen & Lyagers projekt til Cityplan Vest og det var også dem, der får lavet en dispositionsplan for området langs søerne. Men jeg mener aldrig nogensinde, den blev vedtaget, men den gav anledning til en forfærdelig masse slagsmål. Jeg ved det jo ikke, men man kan godt forestille sig, at det hænger sammen med hele diskussionen om at sænke udnyttelsesgraden i City, og til gengæld gøre noget ved cityudviklingen et andet sted. Men altså, der var det der fællesskab, ikke nogen aftale, men en fælles forståelse af, at nu skal vi heller ikke skændes for meget, men se at komme fremad.

JC: Totalfornyelsen og udbygningen afNansensgadekvarteret, passede vel meget godt med, at byfornyelsen skulle rydde op i alt det gamle lort, ikke?

Ja ja. Men det var det jeg var rodet ind i, og så havde man jo samtidig diskussionerne blandt planlæggerne, fordi der var uoverensstemmelser. Hvis du tager Urbanplanen, der har du Thomassen & Lyager, hvor de stod. De var Københavns kommunes folk. Men så var der Nyvig og Lemberg. Det var dem, der producerede bogen "Amager og Generelplanen".

Og det var jo på det grundlag, at man havde det berømte møde i foreningen om Vestamager. Det er Nyvig, der siger det der berømte med, at det er ligesom et bord med fire ben, vi har fire forudsætninger: Lufthavnen skal flyttes til Saltholm, havnen skal flyttes til Kastrup, så skal vi have lavet en masse baner og vejforbindelser ud til Amager, og tunnelbanesystemet skal etableres med en forgrening ud over Vestamager. Det er de fire forudsætninger. Det er de fire ben. Hvis bare et af benene mangler, så skal der ikke laves noget på Vestamager. Så bliver spisebordet ikke til noget.

Nyvig med flere vandt Vestamager-konkurrencen. Jeg har siden set nogle interviews med mig fra det tidspunkt, hvor jeg refererer det med de fire forudsætninger, og så siger jeg bare sådan noget som: Det må koste en utrolig masse penge. Weidekamp som formand for Byplanudvalget

SI: Så kom du i borgerrepræsentationen i '66

Ja. Så kommer jeg i byplanudvalget, og det er jo med Weidekamp - vi snakker meget om den forfærdelige Weidekamp - som formand for Byplanudvalget. Men Weidekamp er jo faktisk den af socialdemokraterne, der tager sig lidt af de unge mennesker. Nu fortalte jeg det der med Weidekamp. Men man kan også tage Flemming

Grut. Han var den eneste arkitekt i den verden jeg har sagt "De" til. Normalt i arkitektverdenen var vi jo "dus". Det gik jo helt tilbage til Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorff, som når man kom der fra gymnasiet, så kom man ind på arkitektskolen og møder professorer, der vil være dus med en. Vi har jo altid været dus. Og der var Weidekamp helt anderledes nede på jorden. Det er der i '66 jeg kommer ind, og så kommer skellet altså i '67, hvor SF gruppen splittes i to. Så kørte vi så videre som en VS gruppe resten af valgperioden, frem til '70.

I 70, der blev jeg igen valgt ind som den eneste VS'er, der overhovedet bliver valgt til kommunalbestyrelsen på det tidspunkt. Nogle år efter er der heller ingen VS'ere i folketinget.

Jeg var helt mutters alene, men det var jo også en erfaring. Jeg blev medlem af Byplan- og Trafikudvalget, kom med i budgetudvalget, blev medlem af forfatningsforvaltningen, altså alle de centrale udvalg. Det var på socialdemokratiske stemmer. Det var Weidekamp der sagde, du skal ind i teltet, vi kan ikke have, at du står udenfor og pisser ind i teltet. Når man har en magistratsordning, så er selve den politiske sammensætning i udvalget egentlig ret ligegyldig, for det er jo ikke udvalget, der beslutter noget som helst. I sidste ende er det den samlede borgerrepræsentation. Så om man har et flertal i Byplanudvalget eller er i mindretal, det kan sådan set være fuldstændig ligegyldigt. Men det kan være meget vigtigt, at man får alle synspunkter repræsenteret i de centrale udvalg, hvis man vil have en ordentlig diskussion. Så der sidder jeg altså i alle de centrale udvalg, og det gør jeg indtil '74. Der har vi så det tredje kommunevalg, hvor jeg også bliver valgt ind. Der bliver vi valgt ind med to, og det var i første omgang mig og Erik Sigsgaard. Vi gjorde som så mange andre, opstillede en berømt Erik Sigsgaard som en af de aller sidste på listen. Han skulle trække stemmer, men ikke som en af de aller sidste komme ind. Bare rolig. Men han fik jo så mange personlige stemmer, at han røg ind som nr. 2. Så vi sad, han og jeg, i vores tid, og det var jo skægt. Men så går han ud, og så kommer Flemming Rinds ind, og så går han ud, så kommer Else Egelund ind. Så vi sidder to der, og så i 1977, et år inden det næste kommunevalg, der gik jeg så ud, og så kommer Villo ind i stedet for mig. Han er menigt medlem af Borgerrepræsentationen, men så er der valg og han bliver borgmester.

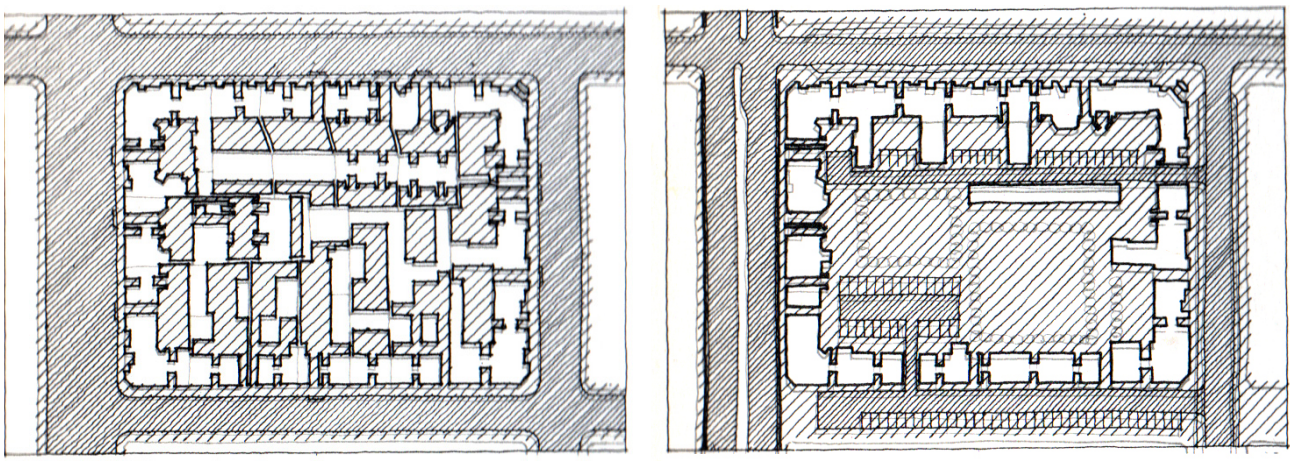
JC: Sad han også alene?

Nej , han har siddet sammen med Else Egelund, men fra og med '74, der ændrer billedet sig jo totalt, hvis man ser byplanmæssigt på det, fordi der ikke længere var nogen, der snakker Urbans boliger på Vestamager, Søringen eller Cityplan Vest. Det forsvinder fuldstændig. I stedet kommer Weidekamp til med noget der kunne ligne en hovedstadsordning. Det er bedre med økonomisk udligning. En udligning, som han kaldte det, efter saglige kriterier. Det det handlede om, det var simpelthen at kunne overføre penge fra de rige nordegnskommuner til de fattige kommuner. Det var alternativet til at bygge "boliger, boliger, boliger". Det er en ordentlig udligningsordning kan man sige. Det var hans punkt 1.

JC: Det kom til at berøre boligerne inden for byfornyelse og sanering, fordi der gjaldt udligningsordningen.

Ja, det var hans punkt 1. Hans punkt 2 det var jo sanering. Eller altså byfornyelse.

Weidekamp var jo blevet overborgmester i '73 og der var kommunevalg i '74, og han siger, at hans tre punkter, det er økonomisk udligning, og så er det byfornyelse, og så er det alle de gamle offentlige institutioner, f.eks. remiserne. Typisk ikke på Nørrebro, men jo, der blev også etableret en masse fælleshuse rundt omkring i byen. Det var de tre ting. Og der kan man sige, det er jo – i en eller anden form det samme som i Kristian Larsens og Flemmings tunnelbane notat. Vi skal have en hovedstadsordning, vi skal ikke bare bygge og bygge. Og punkt 2, så er det det gælder om i det gamle København, det er at få ryddet op i de gamle utidssvarende bygninger. Tunnelbane notatet kommer i '60erne engang. Alternativet er jo ikke alene sanering, det er også trafiksanering.



Fra tunnelbanenotatet som udarbejdet af en gruppe byplanlæggere i 1965, Med den rigtige form for byfornyelse, dvs. mindre tæthed, reduktion af bebyggelsesprocenten, kan man også reducere behovet for, evt. helt undgå de mange voldsomme trafikanlæg. En karré i 60erne før og efter byfornyelse.'

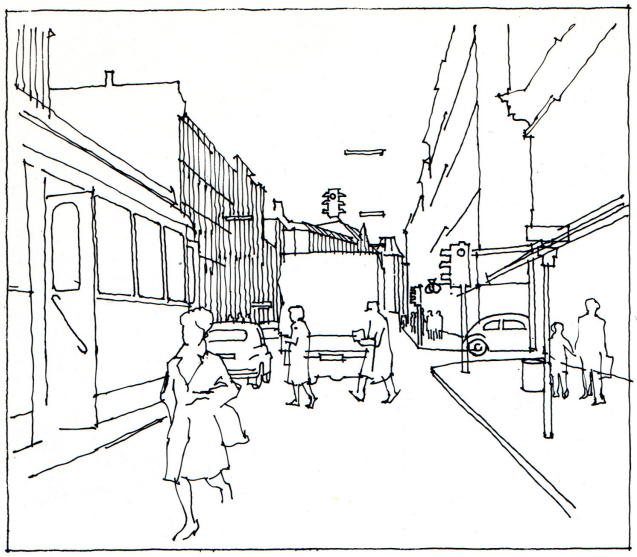
Der er alle de tegninger som Flemming har lavet og Kristian Larsen, der går op og ned ad gulvet. Det handler jo grundlæggende om det samme. Det handler om en hovedstadsordning og om byfornyelse. Det er hovedsagen.

Tunnelbanenotatet var noget nyt, men det betød meget for mig. Den form for byfornyelse, som de arbejder med - også selvom det var meget skitsemæssigt. Det var en meget overbevisende fortælling om, hvordan man med mere begrænsede midler kunne opnå kolossalt meget.

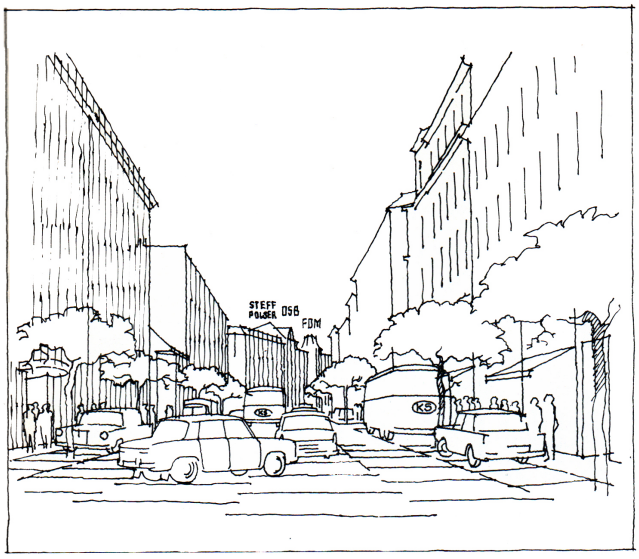
JC: Ja det fik gennemslagskraft, selvom det var et lille tyndt hæfte.

Det synes jeg. Jeg kan huske, at man havde de der diskussioner om sanering, det var nede i Holbergsgade, dvs. i Egnsplansekretariatet, og det var jo også det der med gårdrydning eller sanering, og hvor man så i Københavns kommune gårdrydder, men hvor man jo gårdrydder på den måde, at man konsekvent river alle sidehusene ned, og det er alle sidehusene - det er der man har køkkenerne og badeværelserne - og det vil sige, at man i virkeligheden ligeså godt kunne bygge en ny.
Det er den allerdyreste måde, og det er jo der det går op for en, at det der hedder gårdrydning, det er jo en helt anden delikat måde, det skal gribes an på. Det er den oplevelse man får, når man læser tunnelbanenotatet, og lige pludselig ser man det jo udfoldet for hele Vesterbro.

Jeg synes, det betyder ret meget. Og det betød jo meget i hele diskussionen om, hvad man kan med byplan og byggeri i modsætning til kirurgiske indgreb som tunnelbaner og Søringen. Vi har jo diskussionen nu, hvor man vil lave motorveje i forlængelse af Nordhavn og grave den ned under hele det centrale Amager og fælleden. Når folk kommer nordfra og skal vestpå, så i stedet for at køre ad B2 og B3, fordi de er overfyldte, så kan man køre den anden vej rundt om København. Det er jo kolossale indgreb, hvor man kunne opnå nogenlunde det samme, hvis man førte en fornuftig byplanpolitik.
Så kommer Weidekamp igen, og så kører den helt af sporet. For han siger, det skal være sanering, Og hvad gør han så? Så hyrer han KBI til at lave den der kolossale totalfornyelse af sorte firkant. Ganske gedulgt. Wassard blev pisse sur. Han var jo byplanborgmester, men kendte ikke en dyt til Weidekamps planer. Weidekamp var helt ovre i den anden grøft, kan man sige. Men den grundlæggende idé var jo, at det det handler om er økonomisk udligning i hovedstadsområ-



Fra samme tunnelbanenotat, Nørrebrogade som den så ud i 1960erne.



Og som Nørrebrogade kunne se ud efter byfornyelse og trafgiksanering.

det, og det er byfornyelse. Det er det, der skal til. Men det er jo altså ikke den slags byfornyelse, som vi tænkte.

JC: Dengang var der ikke meget diskussion om det der med ghettodannelse, som der i virkeligheden lå i den meget omfattende nedrivning og nybyggeri af almene boliger på Nørrebro. Jeg kan ikke huske om man snakkede om ghettodannelse, men det førte det jo til. Man fik så mange almene boliger, der trods alt var dyrere end istandsatte gamle boliger. Det førte til, at man fik familier ind med ekstra støtte, og det blev mange pakistanere.

Og så fik du ghettoen i Sorte firkant.

Men nu kan vi sige, i Sorte firkant, der er en slags ghetto. På Vesterbro kommer I jo med avancerede former for saneringspolitik, og samtidig sker der jo en kolossal masse gårdrydning, altså op igennem ’70erne ’80erne. Og det vil jo sige, at København faktisk på mange måder bliver en utrolig meget bedre by at bo i op igennem ’90erne. Det er ikke løgn.

Når København i dag er så populær og folk flytter til, så skyldes det da formodentlig - til en vis grad, at der er blevet ført en rimelig fornuftig politik op igennem ’80erne og ’90erne? Jeg spørger bare.

Vores sagfører bor ud til sådan et gammelt gårdanlæg. Det er jo vidunderligt. Der er smukt. Jeg synes bare det er lidt vigtigt - når man tænker på, hvordan man laver planer nu med vækst mig her og vækst mig der – at det fænomenale ved den fattige periode i ’80erne var jo, at man fik lavet noget af kvalitet. Det var jo ikke vækst, vækst, vækst. Det skulle være bedre. Vi skal have lokket de unge til byen

Der var jo trods alt nogle som interesserede sig for beboerne, og hvad de mener. Og det der med at blive deporteret til Køge bugt, som mange beboere fik tilbudt, det var der mange der ikke kunne lide. Men jeg havde ingen rigtig fornemmelse af, om de var repræsentative?

JC: Københavns kommunes genhusning, som byfornyelsesselskaberne stod for, skulle jo foregå inden for Københavns kommunes grænser, så det med at eksportere til andre kommuner, det var kun noget man gjorde, hvis folk ønskede det. Hvis de f.eks. havde familie, der boede sådan, at de gerne ville rykke ud og bo i noget nyt i nogle forstæder, eller nogle nye bebyggelser langs Køge bugt,

så kunne man forhandle med nogle boligselskaber, måske finde nogle genhusningsboliger. Men ellers skulle de genhuses inden for kommunegrænsen, og man gjorde et kæmpe arbejde for at genhuse inden for Vesterbro. Hver gang, der var noget ledigt, så blev det tilbudt dem, der gerne ville blive på Vesterbro. Og var der nogle, der var kede af at skulle ud af deres lejlighed og deres miljø og holdt stædigt fast i, at de ville blive på Vesterbro, så fandt man boliger til dem på Vesterbro. At så netværket alligevel bliver revet op, bare man flytter til en anden del af Vesterbro, det er så noget andet. Men det er jo hele processen, der gør, at det er meget svært, og det er også et spørgsmål, om det er rigtigt, at holde på alle de gamle netværk. Der var måske nogle af de netværk, der var lidt usunde.

Jeg har også boet på Vesterbro. Der var dejligt, men det var da også skægt at komme til Østerbro.

SI: Har du tænkt over, hvordan forholdet er mellem dig som politiker og som byplanlægger i den periode?

Hvad tænker du på? Jamen jeg har i grunden aldrig oplevet konflikter. Jo, jeg vil sige jeg har haft konflikter i forhold til tegnestuen, fordi det var jo helt klart, at Skaarup og Jespersen var politisk noget anderledes end mig, men jeg havde det rimelig godt. Jeg syntes, at det var forunderligt, at man fik lov at fungere som VS politiker og alligevel optræder som byplankonsulent i Venstrekommuner. Jeg var jo konsulent for en række sønderjyske kommuner, og det var Venstre folk. Når man så kom der over som konsulent, det var jo én ting, men at man også var kommunalpolitiker, det syntes de var skægt. Man kom godt nok fra København, men jeg kunne jo snakke med om skatteprocenter og grundskyldspromiller og alt mellem himmel og jord, og det, at man var VS'er, det spillede ikke nogen rolle. Jeg kan huske nogle borgermøder, hvor jeg snakkede med borgermesteren. Jeg sagde: "Ved du hvad, det her indlæg må du holde". "Nej", sagde han, "det gør du". Så sagde jeg: "Du ved godt, jeg er VS'er". "Ja skidt", sagde han, "Herovre hos os, der kan man både lægge sammen og trække fra". Det var et synspunkt. Skide være med, om jeg havde en mærkværdig politisk opfattelse, det generer jo ikke folk, der kan lægge sammen og trække fra. De kan jo holde ud at lytte på alt, ikke. Det har aldrig generet mig.

JC: Der gjaldt lidt det samme for Kristian Larsen, da han var konsulent. Politikerne opfattede ham som en spændende debattør, en der var god at spille bold op ad. Endelig var der en, der kunne slå nogle slag i bolledejen, en man kunne diskutere med. Så kunne man være uenig eller enig, men der kom pludselig kød på.

Jeg kan huske, i Høje Taastrup Kommune, jeg ved ikke om det passer, men jeg har fået fortalt, at nogle af de højere embedsmænd henvendte sig til borgmesteren, der var konservativ dengang, og sagde: "Er du klar over, hvad det er for en fyr, vi har rendende her, tror du ikke du skulle til at finde nogle andre, en anden konsulent?". Hvortil han sagde: "Peder! Bedste reklame vi har". Og så - det var til trods for, at vi var rygende uenige. Man diskuterede udflytning af Københavns universitet, jeg sagde det skal fan'me ligge i Høje Taastrup. Det er det eneste sted, hvor vi kan få S-banen ind sådan tju bang. Så kommer folketingsudvalget ud og borgmesteren står og siger: "Ikke her kammerater, jeg skal ikke have nogen venstreorienterede ind her". Vi var meget uenige. Jeg skrev af lyst i Information, og han sagde jo, hvad han havde lyst til. Så, det blev bragt op, om ikke det var på tide, at jeg blev fyret. Så sagde han: "Ham? Det er den bedste reklame vi har!". Jo men altså, det var jo rigtigt, for så vidt som den kommune blev jo kendt.
Jeg er ikke sikker på om det kunne foregå på tilsvarende måde med en socialdemokratisk borgmester, men du spurgte om jeg havde konflikter, det synes jeg altså ikke jeg har haft.

Ud af VS - Villo

JC: Når du nu ikke blev inviteret med i banjobanden eller som baggrundsfigur for Villo, hvordan fulgte du så det der skete? Og hvordan havde du det med hele det der?

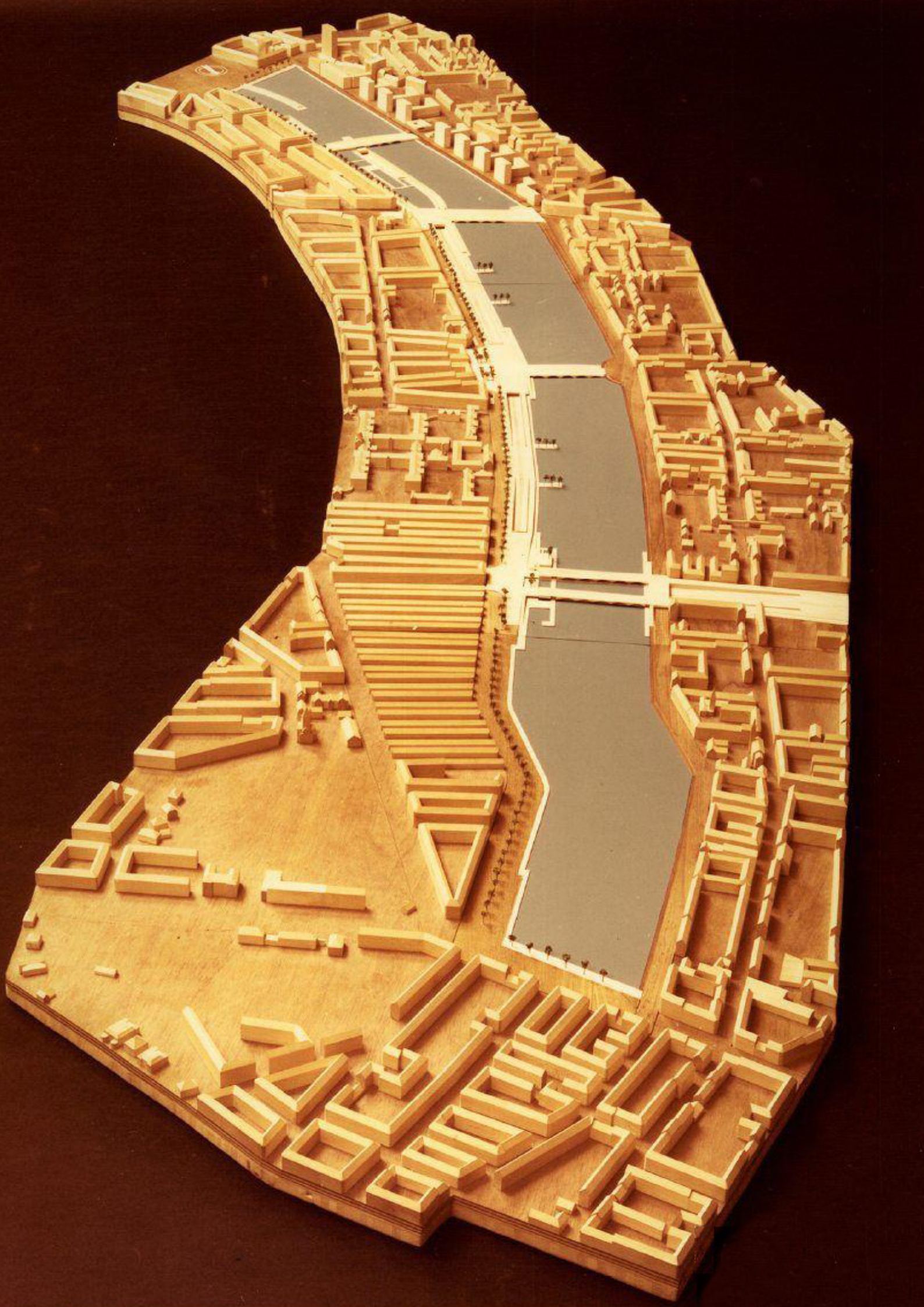
Jamen det kan jeg ikke huske …

JC: Blandede du dig uden om på det tidspunkt.

Ja altså, jeg kan huske lige da jeg gik af, der prøvede jeg faktisk at få etableret en eller anden form for, ikke en banjobande, men jeg havde en forestilling om, at man kunne lave en eller anden form for fælles faglig opbakning, både til VS men faktisk også til kommunisterne. Det var nok en sød tanke, men kommunisterne var jo et helt andet sted henne.

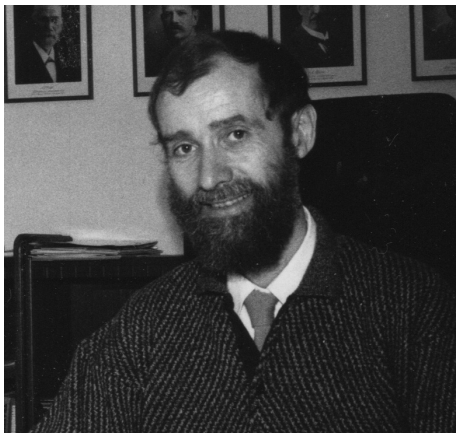
JC: Splittet op i alle mulige mærkelige fraktioner.

Formodentlig også, ja. Det blev aldrig til noget. Da så Villo gik i gang, var det jo med andre dele af VS. Altså, jeg hørte jo til i gruppen med Erik Sigsgaard og Preben Wilhjem, vi var jo "sumpen" og i absolut mindretal.



Jens Rørbech

født 1940
interviewet den 30.11.16



Jens Rørbech har ønsket at interviewets spørgsmål blev udeladt. Redaktørerne gør dog opmærksom på at indholdet af hans svar fulgte af hvilke spørgsmål der blev stillet.

Jeg blev cand. polyt. i 1963. I min fritid spillede jeg cello og gik til undervisning hos samme lærer som professor B.J. Rambøll. Han var mig venligt stemt og lånte mig flere bøger om store danske ingeniørers bedrifter rundt omkring i verden. Jeg interesserede mig for arkitektur og bygningskunst, og en uddannelse til ingeniør kunne jo føre til alverdens ting. Jeg tog speciale i trafikplanlægning - meget inspireret af professor P.H. Bendtsen, som jeg blev tæt knyttet til.

Uddannelse

Efter afsluttende eksamen måtte jeg aftjene min værnepligt, men havde det held at blive placeret i Forsvarets Forskningsråds operationsanalyseafdeling. Min morfar (H. Cl. Nybølle) var professor i matematisk statistik ved Københavns Universitet og i øvrigt i familie med Agnar Erlang, så der var en naturlig interesse for statistik og operationsanalyse, der jo er væsentlige forudsætninger for trafikteknik og trafikplanlægning.

◀ *Model af forslag til Lyngbyvejens indføring via Fredensgade til det man kaldte Søringen. Med sin udformning som motorgade med til- og frakørsler fyldte den godt op i Søerne (foto: Carl Johan Von Cappelen).*

DTU og Forskønnelsesforeningen, 1965-66

Efter soldatertiden fik jeg en stilling som videnskabelig assistent ved Polyteknisk Læreanstalt (DTU), Institut for Vejbygning, Trafikteknik og Byplanlægning, hvor jeg skulle undervise og forske. I årene efter skrev jeg en licentiatafhandling (Ph.d.) om 2-sporede landevejes kapacitet og sidenhen en doktorafhandling om motorvejes kapacitet.
Professor Bendtsen spurgte mig en dag – det var i 1966 – om jeg ikke kunne tænke mig at blive medlem af bestyrelsen i Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, for de trængte til nogle nye, unge bestyrelsesmedlemmer, der kunne tage fat. Formanden var højesteretssagfører Henrik Bache. Direktør i Tivoli Henning Søager, og P.H. Bendtsen var andre ældre medlemmer. Jeg tænkte, at det kunne jeg lære noget af og sagde "ja".

Netop i de år var der store planlægningsdiskussioner i København. Skulle man sætte den gamle Middelalderby i stand og så tilpasse gadenettet til den trafikbelastning, det nu kunne udbygges til, eller skulle man rydde op i byen for at gøre plads til mere indgribende trafikale løsninger? Det var interessante spørgsmål for en ung ingeniør.

Det spillede ind, at byen var fattig. Staten skulle betale, også for planlægningen, som Københavns Kommune gennemførte. Den officielle

planlægning, som staten bakkede op, gik ud på at sikre byens fremtid gennem etableringen af et overordnet vejnet af motorgader, så byen kunne opnå en tilgængelighed og igen tiltrække de virksomheder, som pga. trængslen i byens gader og pladsmanglen i de tættere byområder var fristet til at flytte uden for byen i de nye industriområder, f.eks. i Gladsaxe og Lyngby.

Staten vedtog den ene lov efter den anden med anlægslove bl.a. for Lyngbyvejens indføring til Søerne og Hillerødmotorvejens indføring til Bispeengen. Søringen, som fortsatte Lyngbyvejens indføring i Tagensvej, blev dog i første omgang kun vedtaget som planlægningslov fra krydsningen med Søerne.

Men under det hele lurede stor uenighed, og der var mange protester. Jeg var ikke enig i Københavns officielle planlægningsstrategi og støttede de organisationer, der arbejdede imod, bl.a. igennem Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse. Jeg gav udtryk for Foreningens synspunkter i et indlæg i Berlingske Tidende i 1973 under overskriften "Fremtiden for Københavns city: Det specialiserede center. Et godt bymiljø er vigtigere end motorgader". Heri trækker jeg konflikten meget præcist op:

Når Københavns Kommune holder fast ved sin beslutning om at indføre Lyngbyvejen som motorgade ad Nørre Allé og Tagensvej til Søringen, er det ud fra den opfattelse, at

1) uden en effektiv forbindelse til Amager tæt ved centrum er det ikke muligt at aflaste den indre by for transittrafik og derved skabe et bedre citymiljø, og
2) uden biltrafik til byen vil citylivet forslumme.

Er disse synspunkter velbegrundede? Jeg argumenterede (overbevisende, syntes jeg selv) for et "nej", - og artiklen gav i hvert fald genlyd!

I mellemtiden var der oprettet et nyt laboratorium, Vejdatalaboratoriet, som en afdeling i Vejdirektoratet. Ivar Schacke, en af mine bedste venner, var blevet chef for laboratoriet, og han tilbød mig en stilling som udviklingschef. Vejdirektøren, Per Milner, var stærkt interesseret i at få en ind som mig, der havde lavet licentiatafhandling om 2-sporede veje og var parat med en doktorafhandling om motorveje. Den stilling tiltrådte jeg så i begyndelsen af 1973, hvor jeg var næsten færdig med min doktorafhandling.

Udviklingschef i Vejdatalaboratoriet, 1973

I 1972 kom der i forbindelse med kommunalreformen en ny vejforvaltningslov – Vejfonden blev bl.a. nedlagt – og det betød, at bl.a. Københavns Kommune fik travlt med at realisere alle planer om de større vejprojekter. Forskønnelsesforeningen blandede sig i processen. Jeg sad der og skrev udkast til brevene til ministeren (det var bl.a. Jens Kampmann). Et par dage efter fik vi dem til udtalelse i Vejdirektoratet, og da jeg var bedre rustet end Vejdirektoratets andre medarbejdere til at svare, endte de på mit bord.

Der gik ikke lang tid før jeg blev kaldt ind til vejdirektøren, der forklarede mig (i blide vendinger), at den gik ikke. Jeg var nødt til at trække mig ud af Forskønnelsesforeningen, hvis jeg ville blive i Vejdirektoratet.

Jeg havde på det tidspunkt været med i 7 år. Den gamle formand, højesteretssagfører Bache, døde midt i det hele, og da det havde knebet lidt med at finde en ny formand, etablerede vi et formandskab bestående af 3 formænd, der delte sagerne imellem sig og tog møderne på skift. Jeg var den ene af de 3 og husker især Henning Søager, Tivolis direktør, som jeg lærte meget af - men naturligvis måtte jeg trække mig.

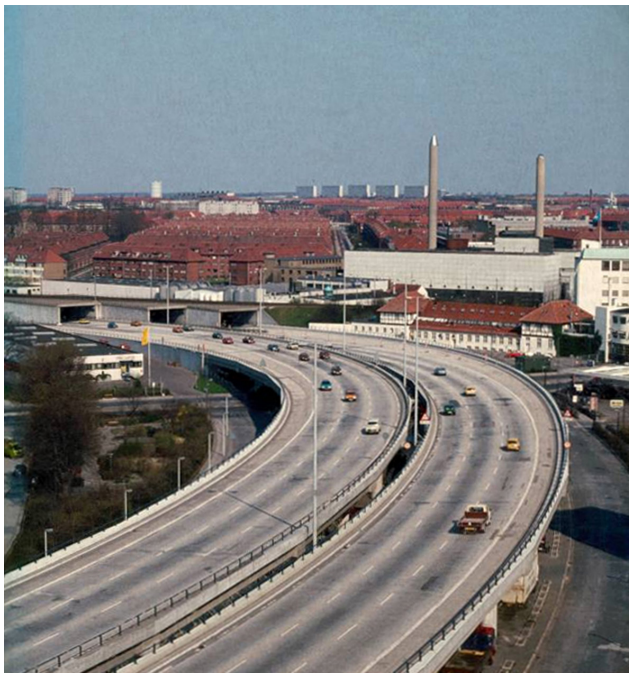
Det var min store sorg, at tunnelen fra Hans Knudsens Plads til Vibenshus Runddel ikke blev til noget. Der kunne være blevet et dejligt område oven på tunnelen, og det kunne have forhindret Østerbro i at blive skåret igennem. Tunnelen var allerede udbudt i licitation, og jeg havde været indblandet i beregningen af rampelængderne ved Haraldsgade. Men på det tidspunkt var pengene ved at slippe op. Vi var på vej ind i 1970´erne med energikriser og faldende

bilkørsel. Men videreføringen af Lyngbymotorvejen mod Søerne fortsatte - nu i en skrabet udgave. Den skulle nyvurderes set i lyset af den økonomiske og trafikale udvikling.

10 spor var den oprindelige plan for Tagensvej, og man nåede at rive hele bebyggelsen ned mellem Blegdamsvej og Søerne og fik etableret den trekantede dæmning over Sortedamssøen og ensretningen af Webersgade. Det var ikke godt. Men så sagde Københavnerne også "nej", og selve Søringsprojektet blev lagt på is. Jeg tør slet ikke tænke på, hvordan København ville have set ud i dag, hvis det var blevet til noget!

Planlægningschef i Vejdirektoratet, 1977

Efter nogle år, det var i 1977, blev jeg trukket ind i det centrale Vejdirektorat som overingeniør og planlægningschef og med i direktoratets topledelse.



Bispeengsbuen, den første store motorgade ind gennem København.

Det kneb med pengene – årlige anlægsstop og beskæringer fulgte i kølvandet på de økonomiske kriser i 1970érne og begyndelsen af 1980érne. Men så fik jeg en god idé: Vi skulle bygge cykelstier! Langs med vejene og gennem byerne som overordnede cykelruter.

Arne Melchior var blevet trafikminister, og vi sad på hans kontor og drøftede, hvordan vi skulle gribe det an. Så sagde han: "I kan få 10 mio. kr. i år, og til næste år 20 mio. kr. og det næste år igen 40 mio. kr. Så kan I se, hvordan I kan lave cykelstier for de penge". Vi skrev til amterne og kommunerne og indkaldte projektforslag og fik så mange gode forslag, at beløbet blev fordoblet til 80 mio. kr. København gled lidt i baggrunden. Men kun for en stund.

Vestmotorvejen og dermed også Sydmotorvejen kom nemlig ind i billedet. Hvordan skulle Vestmotorvejen knyttes til det overordnede vejnet i byen? Det var jo et mægtigt projekt, der fordrede en plan for hele Københavnsegnens overordnede vejnet. Tanken var oprindeligt, at Vestmotorvejen skulle forbindes med en motorvej til Amager i et kæmpe udfletningsanlæg – en stor 3-kant – i den gamle kødby. Det 3. ben udgjorde Søringen. Også Hareskovvejens indføring indgik i planerne. Her var der anlægslov for en overordnet indføring til Bispeengen.

I virkeligheden var der aldrig vedtaget nogen plan for det overordnede vejnet i København. Der var Peter Bredsdorffs "Generalplanskitse" fra 1954, der dog aldrig var vedtaget i Borgerrepræsentationen. Den var baseret på en sanering af det eksisterende vejnet med niveaukryds, lysregulering og et minimum af nedrivninger. Men stille og fredeligt var denne geniale plan, der skånede byen, i tidens løb blevet fortolket som at alle større vejstrækninger skulle ombygges til motorgader eller i det mindste til semimotorgader.

Erik Gulstad havde i 1972 afløst Poul Vedel som stadsingeniør. Gulstad var vejbygger. Hans Ole Skovgaard blev chef for kommunens motorvejskontor, der leverede alle tegninger – i høj kvalitet – til de mange nyanlæg. Poul Vedel var oprindeligt planlægger og forstod konflikten om "Kampen om Københavns indre by", som vist på Bo Bojesens tegning i Politiken helt tilbage fra 1949: Den gamle stadsingeniør Forchhammer kontra

stadsarkitekt Lund, Hans Erling Langkilde, Steen Eiler Rasmussen bl.a. Nu var situationen skærpet i og med at nøglepersonerne var (dygtige) vejbyggere, og de havde Vejdirektoratet i ryggen, dvs. de betalte for projekterne.

Til gengæld begyndte det at knibe med pengene til anlægsarbejder. I forbindelse med kommunalreformen i 1972 faldt vejfonden med den automatiske tilskudsordning væk, og det satte gang i kommunen, som skyndte sig at påbegynde de anlæg, der kunne realiseres i en fart. Og det gik ud over Bispeengsbuen, for den blev frygtelig grim. Den går over Fasanvej og under banen som en rutschebane. Gulstad har siden indrømmet (efter at han var pensioneret) at det skulle de aldrig have gjort. Det var jo fordi jorden er spækket med ledninger til telefonhuset, og det turde man ikke gå i gang med. Til gengæld fik man bygget de 4 tunneler, hvoraf kun de to er i brug. De sidste 2 var til udfletningen med den ombyggede Jyllingevejs indføring i Hareskovvejen. De 2 tunneler er aldrig blevet brugt til noget og bliver det sikkert heller ikke.

Men det værste af det hele er næsten, at man samtidigt opførte bebyggelsen i Lundtoftegade klos op af Bispeengbuen. Jeg holdt et foredrag i Ingeniørforeningen med titlen "Motorgader eller et godt bymiljø". Det blev et tilløbsstykke med mindst 500 tilhørere. K.Ekner, der var blevet ny vejchef, sprang rasende op: "jamen det er jo ikke vejbyggernes skyld". Svaret var helt enkelt "ja, men folk bor der, og resultatet er ikke godt".

Bispeengsbuen blev åbnet i 72 – 73, og siden hen blev der ikke bygget noget værre end det anlæg. Jeg plejer at sige, at det er Danmarks mest betydelige vejanlæg, fordi det er så grimt, at alle er enige om, at sådan noget vil vi ikke se mere til.

Vestmotorvejens indføring fra krydset ved Folehaven var ikke løst. Jeg husker ikke detaljerne omkring lovgivningen om vejens videreførsel, men det stod klart, at staten ikke kunne gå med til at fortsætte med en motortrafikvej/motorgade igennem Sydhavnsområdet til et tilslutningspunkt til en Amagerforbindelse. Det måtte dreje sig om en ombygning af Folehaven til 4 spor. Men den beslutning var Københavns Kommune ikke tilfreds med.

Jeg var vant til, at når et nyt anlæg var besluttet, indkaldte jeg som planlægningschef parterne til en forhandling om hvordan vi skulle gribe anlægsarbejdet an. Det var direktøren for ejendomsdirektoratet Viggo Albrechtsen, der kom fra Københavns Kommune. Hverken plandirektøren, Kaj Lemberg, eller stadsingeniør Erik Gulstad kom. Albrechtsen var ikke til at danse med, og efter en times tid afbrød jeg mødet og meddelte Milner, at det ikke havde noget med vejbyggeri at gøre. Nå, så må jeg ordne ham, var reaktionen, men han kunne heller ikke rokke ved Albrechtsen. Vi gik så til ministeren, det var Risgaard Knudsen, som derpå indkaldte parterne. Der kom overborgmester Weidekamp, og han kom alene. Så sagde ministeren, med piben i munden, hvor er Jeres planlægningschef eller stadsingeniør? Dem har vi ikke noget at bruge til, sagde Weide, den ene er korrupt, den anden uduelig…nej de duer ikke. Så rejste Risgaard sig op og sagde: "Tak hr. Overborgmester. Nu har jeg fået nok". Mødet tog kun 5 – 10 minutter.

Så forestod vi projektet, og det var jo faktisk dumt. Bl.a. gik Københavns Kommune glip af mindst 50 mio. kr. til ledningsarbejder, som vi var blevet enige med ministeren om at give kommunen som et slags plaster på såret. Det trak ministeren straks tilbage. Det blev til det, det er i dag, med Folehaven som gennemfartsgade.

Stadsingeniør i København, 1987

Der gik ikke lang tid, før jeg blev jeg ansat som stadsingeniør i København. Den første dag i jobbet mødte jeg Albrechtsen på gangen i Rådhuset. Han sagde: "Åh, hjertelig velkommen". Så sagde jeg: "Jeg har gået og tænkt over, hvad jeg skulle sige, når jeg mødte dig - sporene skræmmer jo". Nej overhovedet ikke, sagde han. Jeg tror, at han respekterede mig, og vi fik et efter forholdene glimrende samarbejde.

Jeg havde søgt stillingen, fordi jeg var blevet dybt

engageret i Københavns problemer. Mit hjerte bankede for byen, og det var en spændende og krævende udfordring. Jeg havde lyst til at prøve et direktørjob. Jeg var 48 år.

Gunna Starck var borgmester. Vi var enige om, at der skulle satses på cykeltrafikken. Det blev virkelig en stor succes. Det lykkedes med cykelstier i Torvegade, Nørrebrogade, Østerbrogade m.fl.

Hvad biltrafikken angår, gik vi tilbage til Peter Bredsdorffs gamle plan, hvor de eksisterende overordnede gader måtte afvikle trafikken, og Vejkontoret dygtiggjorde sig i lysreguleringer og trafiksaneringer af dette vejnet. F.eks. som Gyldenløvesgade og Åboulevarden. Der er ikke en cm2, der ikke er reguleret, og der afvikles store mængder trafik. Det er overbevisende, at der kunne blive så dejligt i de kvarterer, der blev befriet for den trafik, som ikke havde direkte ærinde i kvarteret. Tænk på Indre Nørrebro, hvor Griffenfeldtsgade og Blågårdsgade f.eks. blev aflastet.

Der skete det, at næsten samtidigt med, at jeg blev stadsingeniør, afløste Otto Käszner den gamle stadsarkitekt Lorentsen som stadsarkitekt. Der havde altid været stridigheder mellem stadsarkitekt og stadsingeniør, men det lykkedes Otto Käszner og mig at finde fælles fodslag. Vi tog hinanden i hånden og fandt ud af, at vi skulle satse på byens torve og pladser. Vi udarbejdede en plan for byens rum – jeg tror der var ca. 73 – og vi nåede at realisere mere end 20 af dem. Nogle med meget spekulative løsninger som f.eks. Amagertorv med Bjørn Nørgaards helt specielle belægning, og hvor det lykkedes at fjerne de bunkersanlæg, som dækkede de underjordiske toiletter.

Det kostede i alt ca. 16 mio. kr. og er jo billigt i forhold til de store vejanlæg. Det var penge, jeg kunne finde ved at rationalisere bl.a. i vedligeholdelse og drift, og viser at det var en styrke at sidde på både anlæg og drift af et ganske stort budget. Vi satte vores kræfter ind overalt i byen: Mozarts Plads, Sankt Hans Torv, Melchiors Plads, Højbro Plads, Kgs. Nytorv osv. Rådhuspladsen var



Åboulevarden er udvidet, så den kan føre trafikken fra Bispeengsbuen ind gennem byen, over Søerne og forbi Rådhuspladsen.

vi ikke så heldige med. Den "sorte firkant" faldt ikke i borgernes smag, selv om jeg syntes det var en god løsning. Det gik for stærkt – den skulle være klar til Kulturbyåret, og beslutningerne i Borgerrepræsentationen trak ud til det absolut sidste. Jeg kunne på det tidspunkt ikke trække stikket ud, men lærte at svære ting tager tid!

Reguleringen af Parallelstrøget, Læderstræde og Kompagnistræde blev til i Lars Engbergs tid som borgmester. Vi havde indkaldt alle gadens beboere til en drøftelse, men til vores store skuffelse var stemningen ikke god. Beboerne ønskede ikke at få gaden til gågade. Så hviskede jeg til Lars Engberg, vi bliver nødt til at tage en pause, og vi må have noget at drikke. Derefter udviklede det sig og endte med enighed om, at gaden blev gågade/cykelgade med tilladt bilkørsel i skiftende ensretninger. I virkeligheden er der ikke meget at køre efter, der var i alt efter



Parallelstrøget - Farvergade og Kompgnistræde - var en af de første gader, der blev indrettet for blandet trafik af biler, cykler og fodgængere sammen med fortovscaféer.

hukommelsen 16 parkeringspladser, og gaden er efter min mening en dejlig gade, som man har lyst til at gå ad. Folk nyder at sidde på fortorvscaféerne og se på den blandede trafik.

Hvis jeg skal se tilbage på min indsats i København, så var det i vejdirektoratstiden de store linjer, det handlede om, og især nedjusteringerne, mens det i stadsingeniørtiden mere var det nære bymiljø. Borgerrepræsentationen var ikke til planer for f.eks. gågader – men planerne lå i min skuffe, og når chancen bød sig, så blev det til lidt i Pilestræde, Rosengården, Nikolaj Plads osv. Det var en stor sag at få styr på de mange biler, der ville parkere i byen. Vi indførte afgifter på al parkering på gadearealer som afløsning for de gamle parkomater og timeregulering. Det krævede et stort kommunalt korps af parkeringsvagter. Men biltrafikken i byen blev begrænset, og det så jeg som et stort plus for byens liv. Mit ansvar var at få byen til at fungere, og jeg er ikke i tvivl om, at den blev rarere at være i.

Noget af det sidste, jeg stod for, var et projekt til Nørreport Station med en plan som meget ligner den løsning, der nu er lavet, med al trafik samlet på nord/vest siden af stationen og en sammenbygning af stationsarealet og indre by. Jeg husker, at Jyllandsposten ringede dagen inden sagen skulle i Borgerrepræsentationen og bad om kommentarer. Jeg svarede, at det var århundredets sidste chance for at gøre noget for Nørreport Station. Det udløste en kæmpe skideballe fra borgmesteren, det var Søren Pind. Det var fordi de konservative ikke ville være med til at indskrænke vejarealerne for bilerne. De ville ikke stemme for byggetilladelsen til Mariott hotellet, hvis det skete - en ren politisk aftale. Men jeg syntes, det var barske tider i jernindustrien.

På rådighedsløn og pension, år 2000

Jeg forlod Københavns Kommune ved årsskiftet 1999/2000. Da var jeg tæt på 60 år og syntes, at jeg havde haft en god tid i byen.

Borgerrepræsentationen mente ikke, at Københavns styring var god nok.

Magistratens 4. afdeling bestod af 4 områder hver med en direktør: stadsingeniøren, stadsarkitekten, direktøren for bygge- og boligdirektoratet og brandchefen. Hvert område havde sit budget og hver chef direkte adgang til borgmesteren. Man fandt ud af, at hver magistratsafdeling rent administrativt skulle ledes af en administrerende direktør. Det skete samtidig med at Søren Pind (V) afløste Bente Frost (V) som borgmester.

Stadsingeniørens område var det største i 4. afdeling med en vejchef, en afløbschef, en stadsgartner, en kirkegårdschef og en chef for værkstederne og oplagspladserne. Hele organisationen var ude af balance, og man nedlagde derfor stadsingeniørembedet. Jeg fik, som tjenestemand, tilbudt rådighedsløn (1), 3 års fuld løn, og derpå pension.

Hvis jeg skal se tilbage på mit liv som ingeniør, så har det været et afgørende spørgsmål, om jeg skulle vælge den videnskabelige retning, eller om jeg skulle ind i den praktiske verden. Livet valgte lidt for mig. Jeg har haft et meget muntert og virksomt liv – og jeg elsker stadigvæk København.



Trafikomlægningen på Nørreport Station var et ef de sidste projekter Jens Rørbæk var med til. Stationen hænger nu sammen med gågadeerne og der er store forsænkede cykelparkeringsarealer.

Note 1)
Tjenestemænd kan normalt ikke fyres. Hvis den opgave, de arbejder med, sløjfes, skal de tilbydes en anden stilling på samme niveau. Hvis en sådan stilling ikke findes, skal de i 3 år stå til rådighed, hvis der skulle dukke en sådan op, og i denne tid får de fuld løn (også kaldet ventepenge). Efter 3 år pensioneres de. (Arne Gårdmand kom i samme situation, og skrev i de 3 år bogen om Dansk byplanlægnings historie.)



Karsten Jørgensen

født 1941
interviewet den 25.10.16



Jeg er den mellemste af tre brødre. Mine forældre, der var lærere, besluttede under krigen at flytte fra Esbjerg til København. De mente, som jeg har fået det fortalt, at uddannelsesmulighederne var bedre i København, hvor vi i begyndelsen af 1945 havnede i Gladsaxe kommunes første almene bebyggelse - Vibevænget. Naboerne var bl.a. murer, revisor, tømrer, vognmand og fraskilt fabriksarbejderske med børn. Beboersammensætningen var rimeligt blandet, og der var næppe forskel i forhold til den anden side af Vibevænget, hvor der lå en lidt ældre halvandet etagers privat udlejningsbebyggelse.

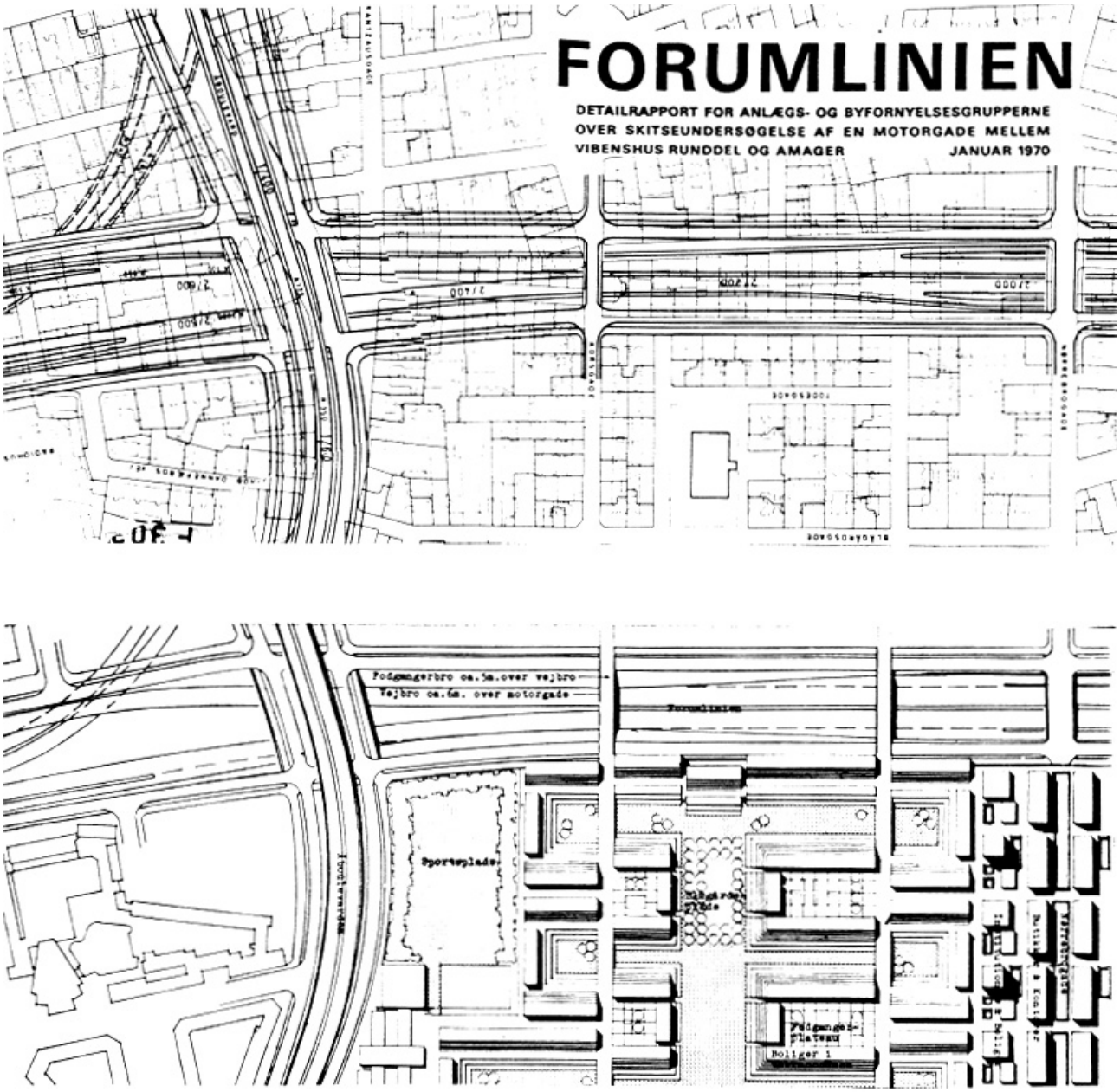
Vi brødre blev senere til én ingeniør og to arkitekter. Jeg er matematisk student fra Gladsaxe Gymnasium i 1960, og søgte derfra ind på Arkitektskolen. Der var et optagelseskursus på en måned med 120 ansøgere, hvoraf 40 blev optaget. Jeg var så heldig at komme direkte ind. Nogle prøvede igen året efter, og gik på kvalifikationskursus imens. De tre første studieår var fælles for alle arkitektstuderende, men de sidste to år kunne vi specialisere os. Inspireret af Peter Bredsdorff, som var professor på byplanafdelingen, valgte jeg denne retning i 1963. Sommeren 1964 fik jeg arbejde på Bredsdorffs tegnestue, tog et års orlov fra Akademiet, og lærte på tegnestuen mange ting, som supplerede undervisningen på Arkitektskolen.

◀ *Karsten Jørgensen: "I dag bygges der meget tæt, men jeg synes, at det, der er lavet på Sluseholmen, er rigtig godt. Det er svært at få liv i nye kvarterer. Butikker og institutioner kommer hen ad vejen. Der er nu kommet bro til Teglholmen med ny skole, børneinstitutioner og kommende kirke". Foto: Karsten Jørgensen*

Mit afgangsprojekt i 1966 havde temaet "Boligområdets fællesanlæg" i en ny by på 40.000 indbyggere. Vi var den første årgang, der fik lov til selv at formulere et afgangsprojekt. Projektet skulle laves på tre måneder og efter at vi havde forladt arkitektskolen. Vi havde en vejleder – for mig arkitekt og lektor Ole Thomassen.

Fra statslig sagsbehandling til kommunal plankompetence

I årene efter Arkitektskolen arbejdede jeg på Bredsdorffs tegnestue. Jeg havde som mange andre en idé om, at man skulle skifte arbejde hvert femte år, og i efteråret 1969 meddelte jeg tegnestuen, at jeg ville rejse til april 1970. Jeg fik herefter et par henvendelser. Den ene var fra Boligministeriets kommitterede i Byplansager. Den kommitterede – en rådgivende institution under Boligministeriet - var ved at opbygge et sanerings- og byfornyelseshold som opfølgning på den reviderede saneringslov fra 1969. Der var ikke noget opslag, som det senere er blevet normen på det offentlige arbejdsmarked. Jeg blev derefter en del af et lille hold med Arne Gaardmand som chef og Frits Larsen som områdeleder.



Slumringen, eller Forumlinien som den også blev kaldt -her på strækningen gennem Indre Nørrebro. Fra detailrapport for anlægs- og byfornyelsesgrupperne over skitseundersøgelse af en motorgade mellem Vibenshus Runddel og Amager. Januar 1970.

Målsætningen om at skifte job hvert femte år har jeg ikke overholdt siden. Men jeg har siden den statslige ansættelse i 1970 været en del af utallige omstruktureringer, hvor det gennem alle årene er lykkedes mig altid at have arbejdsopgaver med relation til byfornyelse og byomdannelse – i Københavns kommune (i resten af denne tekst blot omtalt som "København") og i hele landet.

Arbejdet hos Den kommitterede – Saneringsog byfornyelsesholdet

Danmarks første saneringslov fra 1939 forudsatte totalsaneringer. Krigen medførte, at boligbyggeriet på landsbasis blev reduceret til ca. 10.000 boliger om året, og der opstod en boligmangel, som udsatte den planlagte saneringsaktivitet. I

Sanerings- og Byfornyelsesselskaber

I saneringslovene fra 1939 og '59 var det kommunerne, der udarbejdede saneringsplaner, der skulle godkendes af Boligministeriet. Men det gik for langsomt med saneringen.

For at fremme aktiviteten oprettede man med en "ny" saneringslov i 1969, de såkaldte saneringsselskaber. De kunne på egen hånd udarbejde og gennemføre saneringsplaner, hvilket i praksis altid foregik i samarbejde med kommunerne.

Saneringsloven blev afløst af Lov om byfornyelse og boligforbedring, der med virkning fra 1983 var grundlaget for selskabernes rolle som konsulenter og forretningsførere for kommunerne.

De 5 sanerings- og byfornyelsesselskaber er siden 2019 alle nedlagte.

de 20 år, hvor 1939-loven fungerede, blev der alene nedrevet 150-200 boliger om året, hvor hovedparten lå i København. Loven forudsatte totalsaneringer, som f.eks. Borgergade-området. En lovændring fra 1959 muliggjorde differentierede saneringer, hvor ikke alt skulle nedrives. Lovens økonomiske ramme blev udvidet, men kun 25 procent af de i loven afsatte statslige midler blev anvendt. I perioden indtil 1969 blev ca. 500 boliger om året omfattet af saneringsplaner i hele landet, hvoraf ca. 300 blev nedrevet. Omkring tre fjerdedele af aktiviteten fandt sted i København.

For af få gang i saneringen gennemførtes i 1969 en revision af saneringsloven. Der kunne nu oprettes saneringsselskaber, som skulle være med til at drive aktiviteten i gang. Bevillingsrammen blev øget, og kommuner med mere end 25.000 indbyggere skulle lave oversigtsplaner over saneringsbehovet, og derefter saneringstidsfølgeplaner.

På grundlag af oversigtsplanerne udarbejdede Den kommitterede sammenfatninger over saneringsbehovet. Vi skulle også komme med indstillinger til de løbende saneringssager – heraf mange fra København. Saneringsaktiviteten steg i 1970'erne til ca. 1500 boliger om året, hvor omkring halvdelen blev nedrevet og de øvrige boliger istandsat. Den øgede aktivitet var i København, som i disse år tegnede sig for 90 procent af aktiviteten på landsplan.

Saneringsplanerne og de tilhørende byplanvedtægter skulle godkendes i Boligministeriet. Med den senere byfornyelseslov fra 1982 – nu springer vi i tid for at få et overblik over den samlede byfornyelsesaktivitet – skete der en kraftig udvidelse af byfornyelsens omfang. Saneringsplanerne skulle nu ikke mere godkendes af Boligministeriet, men alene af kommunerne. I slutningen af 1980'erne lå aktiviteten på omkring 5.000 boliger om året, nogenlunde ligeligt fordelt mellem hovedstaden og købstæderne. På det tidspunkt var det omkring 25 procent af boligerne, der blev nedrevet, mens 75 procent blev sat i stand (se note 1).

Tilbage til 1970'erne. Nu kom der som nævnt gang i saneringsaktiviteten i København, men nogle af de dårligste boliger lå i karreer, som kunne blive omfattet af en motorgade. Der var i 1960'erne planer om en motorgade langs Søernes inderside med forbindelse til "City Plan Vest" og en broforbindelse over havnen til Amager. Et alternativt projekt, "Slumlinien", satte samtidig en række saneringsplaner i stå, mens overvejelserne om denne linieføring stod på. Slumlinien skulle gå gennem Nørrebro, Frederiksberg og Indre Vesterbro. Men i 1973 ophævedes det statslige tilskud på 80 procent til motorgader i byerne, og alle motorgadeplaner blev skrinlagt.

Flere andre byer havde tilsvarende planer. Odense er kendt for Thomas B. Thrigesgade. Denne gade var kun en mindre del af planen om en motorgade hele vejen rundt om bymidten, herunder en gade oven på Odense å. Det projekt blev aldrig gjort færdigt, og Thrigesgade bliver i dag bebygget for at binde byen sammen igen.

Hvad var så motivet for at fjerne pengene fra motorgadeprojekterne? Var det, fordi man – ved at skele til Stockholm – kunne se, at det smadrede byen, eller var det for at spare? I København var der en kraftig opinion mod Søringen og Slumlinien, men sparemotivet har givet været der – vi var i årene med oliekrise og stagnerende økonomi.

Boligministeriet sendte de løbende saneringsplanforslag til Den kommitterede til udtalelse. Bemærkningerne fra SaneringS- og byfornyelsesholdet støttede ikke altid den linie, der var lagt i planforslagene. Vi lagde mere vægt på begrænset nedrivning, oprydning i baggårdene og forbedrede lysforhold - vel vidende, at det ikke var den endelige løsning.

Saneringsselskabet København og det landsdækkende selskab Danmark havde samme direktion – socialdemokratisk domineret og med tætte relationer til de almennyttige boligselskaber. På det tidspunkt var der mere fokus på at rive ned og bygge nyt end på at forbedre eksisterende ejendomme. I 1973 var vi til et møde i departementet om en Vesterbrosag. Ministeren, Helge Nielsen, spurgte: Kan I ikke skrive noget generelt om byfornyelses-problematikken i stedet for at komme med de besværlige bemærkninger til de enkelte sager? Det kunne vi godt. Vi var allerede i gang med nogle generelle notater. (se note 2).

Notaterne blev i november 1973 som udkast sendt til København og Frederiksberg kommuner, saneringsselskaberne og relevante interesseorganisationer. Der kom en stærk kritik tilbage – særligt fra Københavns Kommune: "De skulle fyres, hele bundtet!". Vi var netop på det tidspunkt blevet en del af det nye Miljøministerium, hvor vi fik opbakning til fortsættelse af vores arbejdsopgaver. Men notaterne blev aldrig gjort færdige.

Sven, hvad er din oplevelse af forholdet mellem Københavns Kommune og Den kommitterede?

SI: Jeg havde jeg en klar oplevelse af, at Boligministeriet, dvs. Vagn Rud Nielsen, holdt fingrene omhyggeligt væk fra Københavns kommune – i fortsættelse af kommunens særstilling, der stammer helt tilbage fra bystyrets støtte til staten, da den i 1660 gennemførte enevælden.

Der var flere modsætninger. Den ene var saneringsstrategien. Hvor meget skulle man rive ned, og hvor meget skulle man satse på mere beskedne forbedringer og moderniseringer samt nedrivning af baghuse og bedre lysforhold? Kommunen og saneringsselskabet var i en del tilfælde fortaler for total nedrivning og efterfølgende – almennyttigt – boligbyggeri.

Den anden modsætning var spørgsmålet om, hvor tæt man måtte bygge det nye. Københavns byggelov havde begrebet udnyttelsesgrad, som var etagearealet divideret med grundarealet incl. et tillægsareal på halvdelen af det omgivende gadeareal. I brokvartererne havde byggeloven en bestemmelse om en max. udnyttelsesgrad på 2.0. Med et stort tillægsareal kunne det svare til en bebyggelsesprocent på 275-325 (etagearealet divideret med det reelle grundareal gange 100). Det var for tæt til at sikre gode bebyggelsesplaner.

I saneringsloven var der i § 48 afsat penge til forskning vedrørende saneringS- og byfornyelsesspørgsmål. Der blev bl.a. bevilget penge til et projekt om størrelsen af friarealer. En af konklusionerne var, at udnyttelsesgraden skulle ned på 1,0 eller 1,25, hvis der skulle komme ordentlige forhold i nybyggeriet med parkering og friarealer. (se note 3).

JC: Indre Nørrebro var vel den bydel, hvor der var flest kondemnable ejendomme? Det var her prøven skulle stå om, hvad der skulle nedrives, og hvad der skulle nybygges.

Som nævnt var mange saneringsplanforslag sat på vågeblus på grund af Slumlinien. Men Københavns Kommune fremlagde i 1972 et forslag til dispositionsplan for Indre Nørrebro, som ikke forudsatte en motorgade gennem området. Planforslaget var udarbejdet i magistratens 4. afdeling under byplanborgmester Alfred Wassard.

Dispositionsplaner forudsatte godkendelse i Boligministeriet, senere Miljøministeriet. I november 1974 godkendte miljøministeren dispositionsplanen for Indre Nørrebro på betingelse af, at udnyttelsesgraden blev reduceret til 1.0 – dog med en mulighed for forhøjelse til 1,25 efter en samlet planlægning. Opholdsarealerne til boligbyggeri skulle være mindst 25 procent af boligetageareralet. Kommunens videre helhedsplanlægning for Indre Nørrebro tog udgangspunkt heri.

SI: Hvordan fungerede kommunen i Urbans borgmestertid i forhold til boligpolitikken? Hvor lå magten og drivet i kommunen og hvorfor?

Urban Hansen var overborgmester 1962-76. Den konservative Alfred Wassard var – samtidig – byplanborgmester 1962-78 og Egon Weidekamp overborgmester 1976-89. Det var i overborgmesterens afdeling, at de overordnede beslutninger blev taget. Saneringssagerne lå i Ejendomsdirektoratet, som var en del af overborgmesterens afdeling. V.K Albrechtsen var vicedirektør og senere direktør. Alt skulle forbi hans bord, og det var her den største indflydelse lå. Byplanvedtægterne, som skulle tilvejebringes i forbindelse med saneringsplaner og almennyttigt boligbyggeri, lå i magistratens 4. afdeling. Men på møder med ministeriet var begge kommunale afdelinger repræsenteret.

Byplanborgmester Wassard blev i 1978 erstattet af VS'eren Villo Sigurdsson (1978-86). Generalplandirektoratet blev samme år flyttet til overborgmesterens afdeling. Kommune-planlægningen lå nu i overborgmesterens afdeling ligesom økonomiforvaltningen. Lokalplanlægningen lå fortsat i 4. afdeling indtil 1984, hvor også disse sager blev overført til overborgmesterens afdeling. Herefter lå alene byggesagerne tilbage i 4. afdeling. Lokalplanlægningen er senere – omkring 1998 – ført tilbage til den nye Miljø- og Teknikforvaltning.

Planstyrelsen, § 15-rammer og kommuneplanlægningen

Miljøministeriet blev oprettet i 1973, og Den kommitterede blev som hele Boligministeriets planlægningsafdeling overført til det nye ministerium. Der blev en lang overgangsfase, og først i efteråret 1975 faldt den nye struktur på plads med oprettelse af flere styrelser, herunder Planstyrelsen. I overgangsfasen kommenterede Den kommitterede fortsat forslag til saneringsplaner.

SI: Hvordan var samspillet mellem Boligministeriet og Miljøministeriet? Delingen må have givet problemer ikke bare i overgangsfasen, men også i det lange løb.

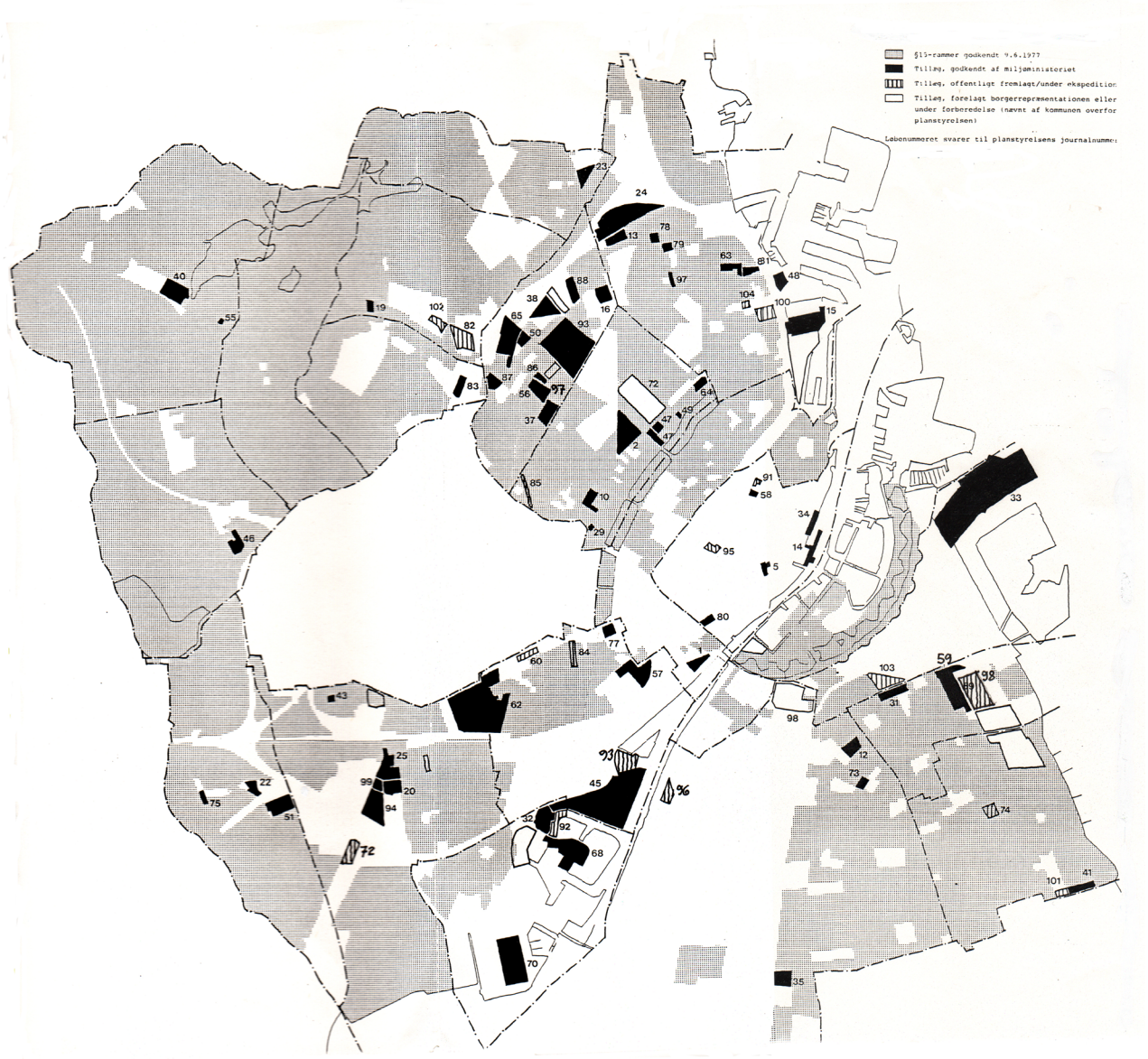
Arbejdsområderne blev delt, så boliglovgivningen, byggeloven og saneringsloven blev i Boligministeriet, mens byplanloven, byreguleringsloven, zoneloven m.fl. blev overført til Miljøministerriet. Det er mit indtryk, at Planstyrelsens direktør Vagn Rud Nielsen var tilfreds med, at saneringsloven ikke blev en del af Miljøministeriets ressort.

Efter delingen havde Miljøministeriet fortsat opgaver i forbindelse med byfornyelse i bredere forstand, herunder bycenterplanlægning, omdannelse af erhvervs- og havneområder, bevaringsplanlægning, bygningsfredning og problematikken om, hvor tæt man kunne bygge, hvis man skulle lave en ordentlig byomdannelse.

Der kørte samtidig en debat i aviserne om byfornyelse og tætheden, når der skulle bygges nyt i byfornyelses- og saneringsområder. Og der var i København en relativt stærk politisk venstrefløj, som var modstander af tæt nybyggeri.

Kommuneplanloven – som skulle afløse byplanloven – blev vedtaget af Folketinget juni 1975, og trådte i kraft februar 1977. Hovedmålsætningerne var decentralisering, øget borgerindflydelse samt forenkling og modernisering.

Folketinget var kritisk over for en decentralisering uden at sætte grænser for, hvor tæt kommunerne kunne bygge. Loven kom derfor til at indeholde en bestemmelse om, at områder i en kommuneplan med en højere bebyggelsesprocent end 110 skulle godkendes af miljøministeren. Formålet var at sikre, at den eksisterende



Kort over tillæg til § 15-rammer, april 1985

bebyggelsestæthed blev tilstrækkeligt nedsat i forbindelse med sanering og byfornyelse.
Med kommuneplanloven muliggjorde Folketinget også en midlertidig decentralisering, med såkaldte § 15-rammer for arealer, hvor der allerede var et planmæssigt afklaret grundlag.
I København kom § 15-rammerne – fra 1977 – til at omfatte områder udlagt til boligformål, institutioner og grønne områder. § 15-rammerne omfattede brokvartererne, hvor de fleste saneringssager lå. Rammerne omfattede ikke erhvervs- og havneområder og byen inden for voldene – dog med med nogle undtagelser på Christianshavn. (se note 4).
Miljøministeriet skulle godkende §15-rammerne, og i første omgang blev det administreret relativt stramt. Det var kun syv kommuner, der fik godkendt bebyggelsesprocenter større end 110. Og her var København selvfølgelig med – og med det højeste niveau på 150.

Gennem de følgende 12 år – indtil den første kommuneplan for København forelå i 1989 – blev der gennemført mange lokalplaner, som ikke lå inden for de aftalte § 15-rammer. For alle disse lokalplaner skulle kommunen udarbejde et forslag til et § 15-rammetillæg, som skulle godkendes af Miljøministeriet. Ifølge en opgørelse fra april 1985 havde ministeriet på det tidspunkt godkendt 62 § 15-rammetillæg, mens knap 30

var undervejs i kommunen – og blev drøftet med ministeriet. I alle disse sager blev niveauet for bebyggelsesprocenterne holdt på max. 150, bortset fra en sag i Pilestræde (400) og en ikke realiseret plan for udbygning af Det kongelige Teater (600).
Bestemmelsen om miljøministerens godkendelse af bebyggelsesprocenter større end 110 bortfaldt med planloven i 1992. De seneste år inden ophævelsen blev den administreret noget mere liberalt end de tidligere år.

Københavns og Frederiksbergs byggelove blev ophævet, da kommuneplanloven trådte i kraft. Det var dels en konsekvens af den brede offentlige debat om tætheder, hvor lovenes byggemuligheder blev opfattet som for store, dels kunne man nu få en byggelov, som omfattede hele landet.

Københavns Kommune skulle nu tilvejebringe en kommuneplan. Regionplanloven for Hovedstadsområdet forudsatte, at et kommuneplanforslag skulle foreligge to år efter, at der forelå en regionplan, der omfattede kommunen. Hovedstadsrådets 1. Etapeplan blev godkendt af miljøministeren i marts 1979 – altså skulle der foreligge et kommuneplanforslag i 1981.

Jeg mener, at overborgmester Weidekamp og ejendomsdirektør Albrechtsen i stedet satsede på at køre enkeltsager for at få mest muligt ud af det. Det har været med til at skade København, idet store virksomheder fandt, at det var for besværligt at etablere sig her. Der skete i de år en kraftigere erhvervstilvækst i Københavns Amt end inden for kommunegrænsen. Men strategien var også en følge af den politiske splittelse, der var i kommunen med en stærk venstrefløj, som var modstander af byggeri med store tætheder.

JC: På byplantegnestuen hos Kristian Larsen lavede vi nogle forsøgsprojekter for Nyborg og for Skive. Kunne man sætte ind overfor det dårligste og lave en spredt indsats? Det forsøgte vi også senere i Byfornyelsesselskabet København, hvor vi på Vesterbro prøvede at lave en egentlig parallel strategi omkring spredt indsats, hvor man tog fat på enkelte dårlige ejendomme i de karreer, som lå senest i tidsfølgen. Men vi måtte konkludere, at det var for dyr en måde at gennemføre byfornyelsen på.

Diskussionen om totalsanering kontra udtynd–ende og differentieret sanering var ikke bare et tema i København, men også i provinsbyerne. Grundejernes Saneringsselskab var mere indstillet på differentierede indsatser end selskaberne København og Danmark. Men denne holdning ændrede sig med byfornyelsesloven og den efterfølgende fornyelse af Vesterbro gennem 1980'erne – gennemført af Byfornyelsesselskabet København.

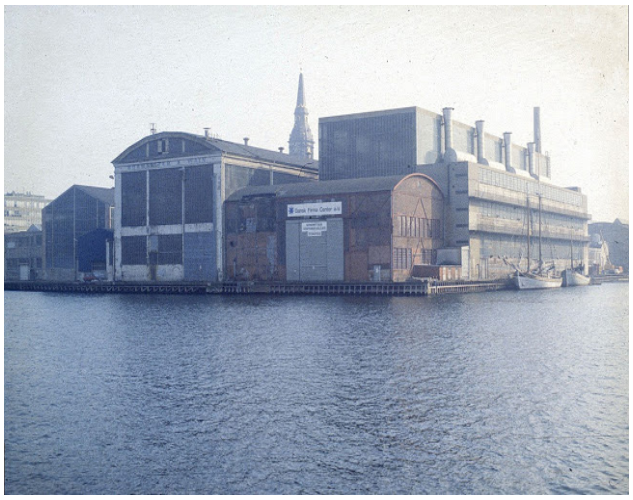
Spørgsmålet om bebyggelsestætheden, som blev muliggjort gennem § 15-rammer og kommuneplanbestemmelser, påvirkede også kommunernes byfornyelsesstrategier. Når man nedsatte bebyggelsesprocenterne i de centrale byområder, blev det mere attraktivt at bevare og istandsætte de eksisterende bygninger, fordi det ikke blev muligt at bygge så meget nyt. Strategien for omdannelsen af de ældre byområder i Helsingør er et eksempel på denne strategi.

I 1980'erne havde jeg i Planstyrelsen ikke noget med Arne Gaardmand at gøre. Jeg har gennem de efterfølgende mange år haft andre chefer: Birthe Nielsen, Henrik Hvidtfeldt, Hans Jürgen Stehr, Hans Carl Nielsen og Kirsten Vintersborg,

Men jeg har i stort alle årene haft København Kommune som en del af mit arbejdsområde. Jeg havde 1988-89 orlov, hvor jeg var i Havneudvalgets sekretariat, og jeg var i 1991 et år på SBI, hvor jeg lavede rapporten "Planlægning og regulering af byomdannelse". (se note 5).

Havneudvalget

SI: Urban Hansen argumenterede ud fra en opfattelse af, at der i Københavns Kommune kun var byggemuligheder på Vestamager. Men så kom der de nedlagte industri- og havnearealer, der ikke blev udnyttet.



B &W før nedrivningerne. Foto: Karsten Jørgensen



B &W under nedrivningerne. Foto: Karsten Jørgensen



Nybyggeri på B &W-grunden, arkitekt Henning Larsen. Foto: Karsten Jørgensen

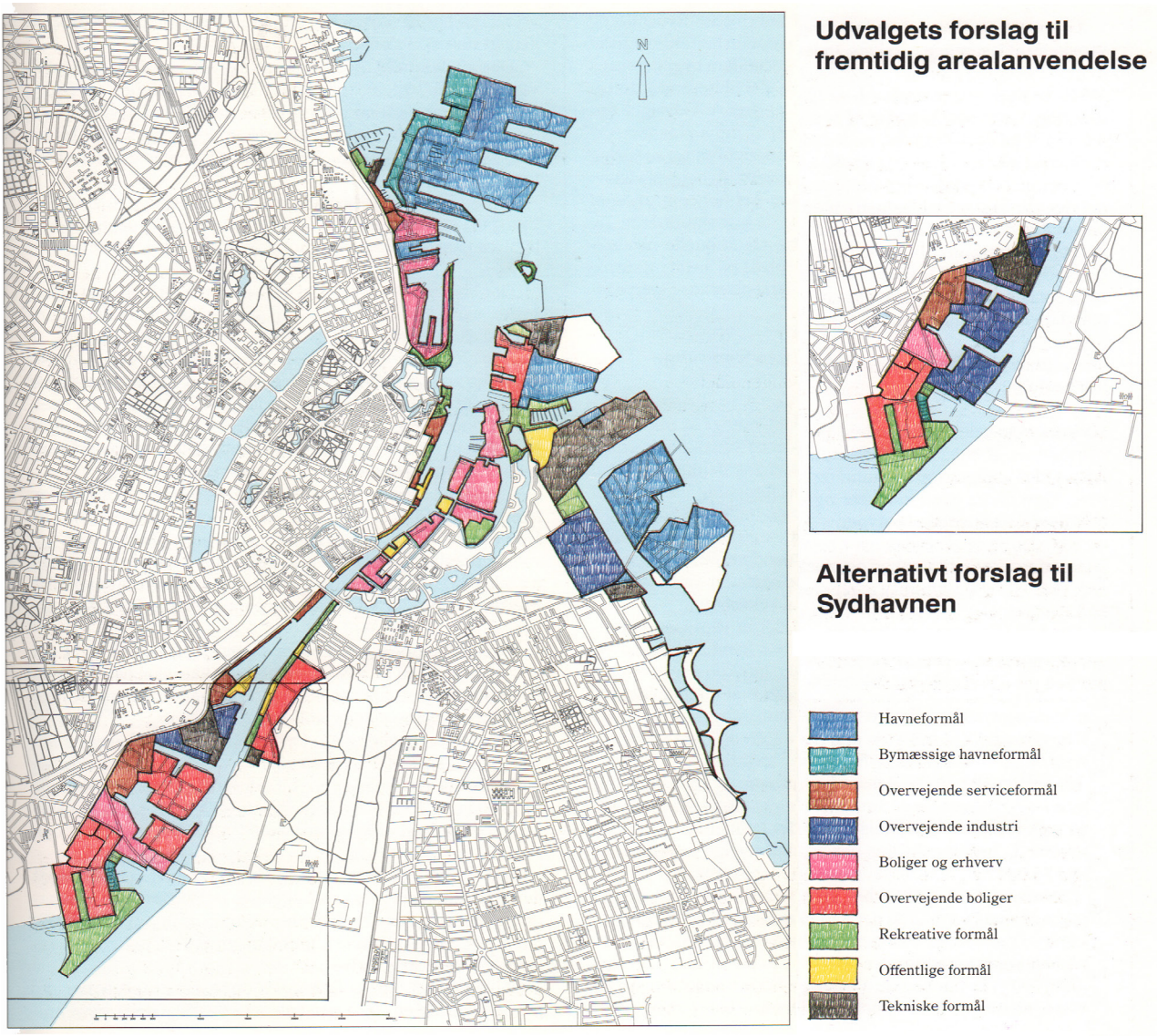
Havnearealerne omfattede i alt 800 ha. Københavns Havn ejede halvdelen, private grundejere en fjerdedel, og stat og kommunen tilsammen en fjerdedel. Allerede på det tidspunkt var halvdelen af arealerne ledige.
Man så ikke potentialet i industri- og havnearealerne bl.a. på grund af en københavnsk politisk dagsorden om at fastholde arealer til industriproduktion. Kommuneplanforslaget blev med mange års forsinkelse sendt til offentlig debat i januar 1987. Det var fortsat målet at fastholde industri- og havneområder til erhverv, selv om store arealer var forladt af hidtidige virksomheder. Man så ikke, at der også måtte satses på serviceerhverv, blandinger af boliger og erhverv, institutioner og grønne områder.

Københavns Kommunes forslag til den fremtidige anvendelse af havnearealerne, illustration fra betænkningen om Københavns Havn, side 63.

På grund af den manglende kommuneplan opstod en offentlig diskussion om havnearealernes fremtidige anvendelse. Der havde været en konkurrence om havnearealernes fremtid i 1984-85, finansieret af BRF Kredit. Det førte ikke til initiativer i Københavns Kommune.

Den offentlige debat om havnearealernes fremtid (bl.a. aviskampagnen "Køb en Havn") betød, at miljøminister Lone Dybkjær på baggrund af en beslutning i Folketingets miljø- og planlægningsudvalg i april 1988 nedsatte et udvalg om Københavns Havns fremtid. Udvalget skulle skitsere alternative modeller for havneområdets fremtidige udvikling og fremsætte alternative forslag til den organisatoriske og økonomiske tilrettelæggelse af omdannelsen af de dele af havnen som nu eller inden for en overskuelig fremtid ikke længere skulle anvendes til havneformål.

Udvalget bestod af repræsentanter for statslige og regionale myndigheder samt "fritstående" personer udpeget af ministeren. Københavns Kommune ønskede ikke at deltage. Den fandt, at det var et indgreb i det kommunale selvstyre. Mette Koefoed Bjørnsen blev formand for udvalget, og sekretariatet bestod af arkitekt Bent



Udvalgets forslag til fremtidig anvendelse af havnearealerne,

Anker Nielsen, fuldmægtig Pernille Månsson og mig. Herudover en HK'er og en student.

Ministeren nedlagde med hjemmel i kommuneplanloven forbud mod kommunal godkendelse af planer på havnearealerne, mens udvalget arbejdede.

Udvalgets hovedforslag – der var mange mindretalsudtalelser – var at skabe plads til 16.000 nye boliger, 25.000 nye arbejdspladser, ny kontakt mellem by og vand, nye forbindelser på tværs og på langs af vandet, samt en varieret blanding af arbejdspladser, boliger, besøgsattraktioner og rekreative anlæg. (se note 6).

Som en del af udvalgsarbejdet blev der udarbejdet et udkast til et landsplandirektiv for den fremtidige anvendelse af havnearealerne. Dette udkast blev brugt i de efterfølgende forhandlinger mellem den nye overborgmester Jens Kramer Mikkelsen ? (indskiftet inden det kommende kommunalvalg i 1989, hvor Egon Weidekamp fratrådte) og miljøminister Lone Dybkjær om den fremtidige anvendelse af havnearealerne. Kun nogle af havnebetænkningens intentioner kom med i aftalen. Det væsentlige var et paradigmeskift – som ændrede fokus fra en total anvendelse til industri- og havneformål til en fastlæggelse af, hvor der skulle være havn, og for de øvrige arealer en bredere anvendelse med

plads til boliger, serviceerhverv, institutioner og grønne områder. Københavns Kommune fik herefter sin første kommuneplan på plads i 1989. Men rigtig mange af Havneudvalgets forslag kom med i de efterfølgende kommuneplanrevisioner.

Der blev overvejet forskellige modeller for den fremtidige organisation: Den ene var et offentligt almennyttigt udviklingsselskab, der på Københavns Kommunes vegne skulle forestå omdannelsen af de områder, der ikke længere skulle anvendes til egentlige havneformål. Den anden var et offentligt ejet aktieselskab, som skulle overtage de havnearealer, som ejedes af staten, kommunen og Københavns Havn, bortset fra arealer, som fortsat skulle anvendes til egentlige havneformål.

Disse overvejelser blev ikke til noget i første omgang, men senere blev Københavns Havn ved lov ændret til et (statsligt) aktieselskab. Efterfølgende er Københavns Havn og Ørestadsselskabet slået sammen til det, der i dag hedder By og Havn – ejet af Københavns kommune (95%) og Staten (5%).

Efterfølgende initiativer for København og Hovedstadsområdet

JC: Dengang havde man også diskussionen om Ørestaden kontra Havnen. Hvordan forholdt det sig i forhold til andre initiativer?

I forlængelse af Havneudvalgets arbejde kom der andre initiativer. Der blev nedsat en initiativgruppe (Kirsten Stallknecht udvalget), som i slutningen af 1989 udsendte rapporten: "Hovedstaden – hvad vil vi med den?". Der blev her foreslået en række tiltag og investeringer, bl.a. på det trafikale område. (se note 7).

Men samtidig var Hovedstadsrådet ophævet ved lov med udgangen af 1989, og den hidtidige regionplanlægning "Regionplan1989" blev fastholdt i et landsplandirektiv, som tillagde planen retsvirkning over for de fem nye regionplanmyndigheder – Københavns Kommune var den ene region.

I 1990 nedsatte regeringen et Hovedstadens Udviklingsråd med statslige, amtskommunale og kommunale politikere, støttet af et sekretariat i Statsministeriet. Rådet blev dog opgivet i løbet af kort tid – og begrebet Hovedstadens Udviklingsråd genopstod i år 2000 som regionplanmyndighed for Hovedstadsområdet (HUR). HUR blev nedlagt igen i forbindelse med strukturreformen i 2007.

I 1991 fremkom adskillige initiativer: Betænkningen fra udvalget om Hovedstadsområdets trafikinvesteringer (Würtzenudvalget) med bl.a. forslag om en Ørestad og en udbygning af den kollektive infrastruktur – finansieret af ejendomssalg i Ørestad, hvor arealerne – samejet – var ejet af staten med 45 procent og kommunen med 55 procent. (se note 8).

Samme år fremsattes lovforslag om Ørestad, lovforslag om fast forbindelse over Øresund, lovforslag om udbygning af Københavns Lufthavn samt ændret lovgivning om Københavns Havn.

Der var i de år tale om en ændret landsplanstrategi i forhold til tidligere statslige udmeldinger om ligelig udvikling. Nu blev der talt om en positiv udvikling i hele landet via en satsning på et hovedstadsområde i vækst – men samtidig blev den overordnede planlægning for Hovedstadsområdet afskaffet. Altså et land i splid med sig selv – som også i dag.

SI: Hvordan følte du situationen gennem 1980'erne og ind i 1990'erne – og samarbejdet med kommunen i Albrechtsens "regeringstid"?

Vi havde som nævnt gennem årene mange konkrete sager med Københavns Kommune på grund af den manglende kommuneplan.
I 1980'erne havde Planstyrelsen ikke noget med sanerings- eller byfornyelsesplanerne at gøre. Men tillæg til § 15-rammerne skulle godkendes i Miljøministeriet. Det var i de år, hvor Weidekamp og Albrechtsen forsøgte at gennemføre deres strategi om "byudvikling gennem enkeltsagsbehandling".

Jeg stødte på Albrechtsen første gang ved Murergade-saneringsplanen i starten af 1970'erne, hvor han var vicedirektør for kommunens ejendomsdirektorat og senere direktør, indtil han i begyndelsen af 1990'erne fik et konsulentjob. Han havde afgørende indflydelse på generalplanlægningen og (den efterspurgte) kommuneplanlægning i perioderne, hvor Kai Lemberg og Knud Rasmussen var planchefer.

Jeg var i begyndelsen af 1980'erne et par gange udsat for forsøg på, at Københavns Kommune ville have mig fjernet fra arbejdsopgaver vedrørende København. Det skete med den begrundelse, at jeg var en del af Villo Sigurdssons banjobande. Det var ikke tilfældet. Mine chefer stolede på mig, og jeg blev ikke flyttet til andre arbejdsopgaver.

Arbejdsklimaet mellem ministeriet og kommunen ændrede sig positivt efter 1989, hvor kommunen fik kommuneplanen på plads. Albrechtsen udtalte på et møde, at samarbejdsklimaet mellem ministeriet og kommunen var blevet meget bedre: "Selv Karsten Jørgensen er blevet helt menneskelig".

Planlovens periode efter 1992

Kommuneplanloven blev i 1992 erstattet af planloven. Planstyrelsen blev nedlagt og de medarbejdere, som arbejdede med planlægning blev overført til Miljøministeriets departement som en Landsplanafdeling med Niels Østergaard som chef og med direkte reference til ministeren. Der havde vi en række gode år med Svend Auken som minister. Niels Østergård havde et fint forhold til ministeren, som kaldte ham Rigsplanlæggeren.

I den periode var jeg i 1999-2000 udlånt til en større opgave: Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg med deltagelse fra Erhvervsministeriet, By- og Boligministeriet og Miljøministeriet. Jeg var en del af udvalgets sekretariat, ligesom jeg var i Havneudvalgets sekretariat. Udvalget kom i sin betænkning med en række generelle overvejelser og konkrete forslag om byudvikling og byomdannelse – det vedrørte ikke kun København, men hele Danmark.

Der blev bl.a. stillet nogle af de forslag, som senere kom ind i planlovgivningen, med mulighed for at udpege byomdannelsesområder i kommuneplanen, lave rækkefølgeplanlægning for omdannelsen af ældre byområder, overgangsordninger for støj samt mulighed for at pålægge investorer at bidrage til at finansiere nødvendige infrastrukturomkostninger i byomdannelsesområder – senere kaldet udbygningsaftaler. (se note 9).

SI:. Var det vanskeligt, at der var tre ministerier inde over?

Nej, det fungerede fint. Og her var Københavns Kommune med, repræsenteret af planchef Holger Bisgaard.

Med planloven skulle ministeren ikke mere tiltræde bebyggelsesprocenter større end 110. Det blev i lovbemærkningerne konstateret, at de eksisterende bebyggelsesprocenter i de centrale byområder var blevet væsentligt reduceret for at skabe mere lys og luft og bedre opholdsarealer. Det blev forudsat, at den reducerede bebyggelsesprocent blev fastholdt i fremtiden. Der blev endvidere nævnt ministerens mulighed for at lave "call in" på en plan og reducere tætheden, samt muligheden for, at ministeren kunne fastlægge mere nuancerede regler om bebyggelsestætheder gennem et landsplandirektiv.

Landsplanafdelingen udarbejdede et par år efter et notat om den efterfølgende udvikling. Det blev på det tidspunkt konstateret, at langt flere kommuner nu arbejdede med bebyggelsesprocenter større end 110 – også højere end 150. Men det blev konkluderet, at der ikke var anledning til at anvende lovens call-in kompetence på grund af bebyggelsesprocenternes størrelse.

SI: Hvad med dit forhold til Københavns Kommune og dit samspil med Københavns Kommune i årene efter 1992?

Kommunen fik som nævnt en kommuneplan i efteråret 1989. Derefter har det mere været på det generelle plan, at der har været samarbejdsrelationer.

Vi havde i Planstyrelsen i en årrække en opgave i forbindelsen med Ørestadsloven. Loven hørte under Finansministeriet og grundarealerne var ejet af Københavns Kommune med 55 procent og Staten med 45 procent. For at forebygge kritik af projektet forudsatte loven, at miljøministeren udpegede et Ørestadsråd, som skulle yde sagkyndig bistand til Ørestadsselskabet i arkitektoniske spørgsmål og ved varetagelse af naturbeskyttelses-hensyn. Planstyrelsen blev sekretariat for Ørestadsrådet, som fungerede i omkring otte år og afleverede beretninger i 1997 og 2001. Jeg var med i sekretariatet i perioden 1997-2001.

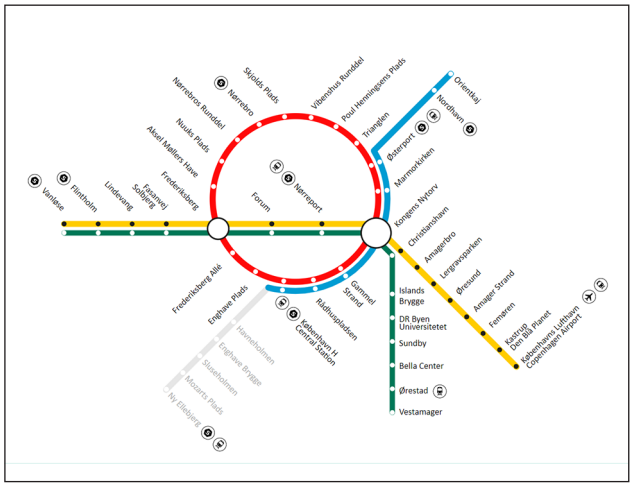
Der var utallige møder i Ørestadsrådet, og rådet havde måske en vis indflydelse. Fra Ørestadsselskabets side blev rådet betragtet som besværligt, og det blev nedlagt i 2002 som led i Anders Fogh Rasmussens sanering af råd og nævn.

Med hensyn til konkrete sager, sad Niels Østergaard i en årrække i bestyrelsen for Københavns Havn, hvor jeg har været med til at forberede møderne.

Uden for kommunegrænsen var vi involveret i en sag om en muslimsk gravplads i Brøndbyerne, på et areal syd for Brøndbyskoven ved motorvejen, som Københavns kommune ejede. Det var i Svend Aukens tid. Der var ved at blive skaffet penge til at købe arealet via et aktstykke i Kultur- og Kirkeministeriet. Så kom Anders Foghs regering til, og sagen blev lagt på is.

Efterfølgende forsøgte Københavns Kommune at optimere indtægterne ved salget af arealet. Der kørte en voldgiftssag, og der gik adskillige år, før arealet kunne afhændes til en fair pris. Gravpladsen er nu etableret og i anvendelse.

JC: Hvad med forholdet til Trafikministeriet, f.eks. muligheden for at føre trafik fra Lyngbyvejen ned til havnen gennem Vognmandsmarken?



Metro-linierne 2020. Ill. Metroselskabet



Metro-cityringen står færdig i 2019.
Foto: Metroselskabet / René Strandbygaard

I forhold til Vognmandsmarken var det for Miljøministeriet alene et spørgsmål om bebyggelsesprocent for den nye bebyggelse og en støjsikker facade mod en eventuel kommende motorgade. Miljøministeriet havde ingen indflydelse i forhold til udbygningen af det overordnede trafiksystem i kommunen – eller regionen. Staten er mange ting, og ved adskillige lejligheder har vi set, at Miljøministeriet ikke har indflydelse på, hvad de laver i Trafikministeriet. F.eks. placeringen af metro-cityringen.
Men jeg har været med i et fint samarbejde mellem Trafikministeriet, Miljøministeriet, de regionale myndigheder og beliggenhedskommunerne Tårnby og Dragør om udbygningen af Københavns Lufthavn. Loven om udbygning af lufthavnen på Saltholm blev ophævet i 1980, og



Sluseholmen, kanalgade. Foto: Karsten Jørgensen



Sluseholmen, gårdrum. Foto: Karsten Jørgensen

der blev gennemført et landsplandirektiv, som regulerede byggemulighederne omkring lufthavnen og en statsligt udarbejdet lokalplan for anvendelsen af lufthavnens arealer.

I 1990'erne blev der gennemført en udbygget planlægning omkring lufthavnen, med en samlet miljøgodkendelse, en udbygningsplan for lufthavnen fastholdt i et landsplandirektiv og med de nødvendige planer på regionalt og kommunalt niveau. I denne planlægning havde Landsplanafdelingen en central rolle. Lufthavnen ligger ikke i Københavns Kommune – men den er en vigtig forudsætning for udviklingen af kommunens potentialer.
JC: Hvordan ser du på det, som sker i Københavns havn i øjeblikket? Med fuldt drøn på Nordhavnen, i forhold til de tanker I havde.

Når jeg ser i bakspejlet og diskussionen om udnyttelsesgrader og bebyggelsesprocenter, så var den offentlige opinion for rigid dengang kommuneplanloven blev vedtaget. Det prægede holdningen i Miljøministeriet og i Folketinget. Der kunne godt have været plads til noget tættere byggeri.

I dag bygges der meget tættere. Men jeg synes, at det, der er lavet på Sluseholmen, er rigtig godt. Det er svært at få liv i nye kvarterer. Butikker og institutioner kommer hen ad vejen. Der er nu kommet bro til Teglholmen med ny skole, børneinstitutioner og kommende kirke.
SI: Der kom ikke en station i Sydhavnen på togbanen til Malmø.

Vi anbefalede det i Havneudvalget. Kommunen ville også gerne have en station. Men det var ikke på dagsordenen i Trafikministeriet.

SI: Hvorfor ikke? Jeg har hørt nogle søforklaringer om, at man ikke kunne få flettet banen fra Dybbølsbro og banen fra Hvidovre sammen.

Men nu arbejdes der på en metro, som også betjener Sydhavnen.

JC: Sluseholmen virker relativt åben, selv om der er snævre gader mellem karreerne. Der er også vandet og gårdene, som fylder mere end hvad vi ser i Nordhavnen. Jeg synes umiddelbart, at Århusgadekvarteret er tæt og lidt dystert.

Der er helt klart en tendens til, at man bygger tættere nu. Det ser pænt ud med en bebyggelsesprocent i kommuneplanen på 180. Intentionen i kommuneplanloven og planloven var at fastsætte tætheden på det grundareal, man ejer. Det er i Ørestad og i Københavns Havn – på grund af ejerforholdene – blevet til, at bebyggelsesprocenten fastlægges ud fra det samlede grundareal inden veje, institutioner og bydelsparker bliver udskilt. Det betyder, at bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom reelt kan



Den nye Nordhavn, Århusgade.
Foto: Karsten Jørgensen



Århusgadeområdet, gårdrum.
Foto: Karsten Jørgensen

blive 250 eller mere. Det er ikke helt så tæt, som det var muligt efter Københavns byggelov - men nogle steder tangerer det. Og det, synes jeg, er et stort problem.

Reelt kan man bygge nogenlunde lige så tæt, hvis man holder sig til 5-6 etager og arbejder med mindre dimensioner og små forskydninger. Og det bliver meget mere menneskeligt at bo i. F.eks. Arenakvarteret i Ørestad med små dimensioner og mere varierede bebyggelsesplaner.

Planerne for Postterminalområdet er endnu tættere – også med problematiske højhuse, tæt på middelalderbyen. Jeg er stærkt skeptisk over for de nye byudviklingsplaner – eller mangel på samme – for Københavns Kommune. Hvorfor har kommunen ikke en strategi, som den kan følge, når den forhandler med investorer, som ønsker at bygge højhuse på små grunde uden at tage ansvaret for forringelserne på vindblæste og skyggefulde naboarealer. Vi kan om ti år have ødelagt vores fantastiske by.

JC: Animationerne – renderingerne – er med til at forføre os. Måske lyver arkitekterne for sig selv og omgivelserne ved at lave disse perspektiver, hvor det hele er grønt, befolket af glade mennesker, masser af børn, kajakker på kanalerne og grønt på tagene.

Når jeg ser tilbage på, hvad jeg har lavet i min tid i Boligministeriet og de fleste år i Miljøministeriet 1970-2016, har jeg haft gode og spændende opgaver gennem alle årene. Det har altid været noget med byomdannelse, i København, Hovedstadsområdet eller i hele landet. Jeg har rejst meget til provinsbyerne, mest i de første år, hvor dagsordenen var saneringsplaner, bycenterplaner og § 15-rammer.

Mit sidste arbejdsår var jeg tilknyttet et projekt, hvor Miljøministeriet (2005-06) sammen med Realdania registrerede nogle tendenser og problemstillinger omkring byomdannelse i Danmark. Og vi sammenlignede med tilsvarende problemstillinger i Norge, Sverige, England og Frankrig. Vi kom med anbefalinger til smidiggørelse af planprocesser og forslag til forbedring af planlovgivningen i forhold til byomdannelse.
SI: Hvad blev gennemført?

I forhold til planloven blev det anbefalet at indføre en mulighed for at indføre en bestemmelse om, at kommunen kan indgå udbygningsaftaler med investorer om finansiering af infrastruktur og fællesanlæg i forbindelse med byomdannelse. Det er efterfølgende blevet en del af planloven. Blandt udvalgets andre anbefalinger var et forslag om at sikre arealer til billigere boliger. Det er også blevet en del af planloven, idet en kommune i en lokalplan nu kan bestemme, at op til 25 procent af de kommende boliger skal være alment byggeri. (se note 10).

Projektet med Realdania skulle vare et år. Jeg

meldte ud, da projektet startede, at jeg ville gå på pension ved projektets afslutning, hvor jeg fyldte 65 år. Det passede med, at strukturreformen med ændret lovgivning trådte i kraft januar 2007.

Noter:

1) Byfornyelse – fra gadegennembrud til integreret byfornyelse. Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistoriske noter nr. 31. Seminar afholdt juni 1995. Artikel om Sanerings- og byfornyelseslovgivningen, Karsten Jørgensen.

2) Byfornyelse København Frederiksberg. Statens kommitterede i Byplansager, november 1973. Seks generelle notater om sanerings- og byfornyelsessituationen i Danmark og mest de to centralkommuner. Ikke publiceret. Ét af notaterne "Betragtninger over Saneringsbehovet i Danmark", er hos Boligministeriets kommitterede i Byplansager journaliseret som DK j.nr. ap 4,8-11.

3) Friarealforbedring, Poul Lyagers planlægningstegnestue, august 1972 – med analyser af friarealforholdene i 24 københavnske boligkarreer.

4) § 15 Rammer. Midlertidige rammer for lokalplanlægningen i København i henhold til § 15 i lov om kommuneplanlægning. Københavns Magistrat – 4. afdeling, juli 1977.

5) Planlægning og regulering af byomdannelse. SBI-Byplanlægning 63. SBI 1992. Karsten Jørgensen.

6) Københavns Havn. Betænkning fra udvalget om Københavns Havn, april 1989.

7) Hovedstaden, Hvad vil vi med den? Initiativgruppen om hovedstadsregionen, 1989.

8) Udvalget om Hovedstadsområdets trafikinvesteringer, Würtzenudvalget, marts 1991.
9) Betænkning fra Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg. Betænkning nr. 1397, januar 2001.
By- & Boligministeriet, Miljø- & Energiministeriet.

10) Fornyelse af planlægningen – Kvalitet i bydels- og lokalplanlægningen, Afsluttende rapport – juni 2006, Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen og Realdania.



Jens Ole Nielsen

født i 1945
interviewet 14.11.2017



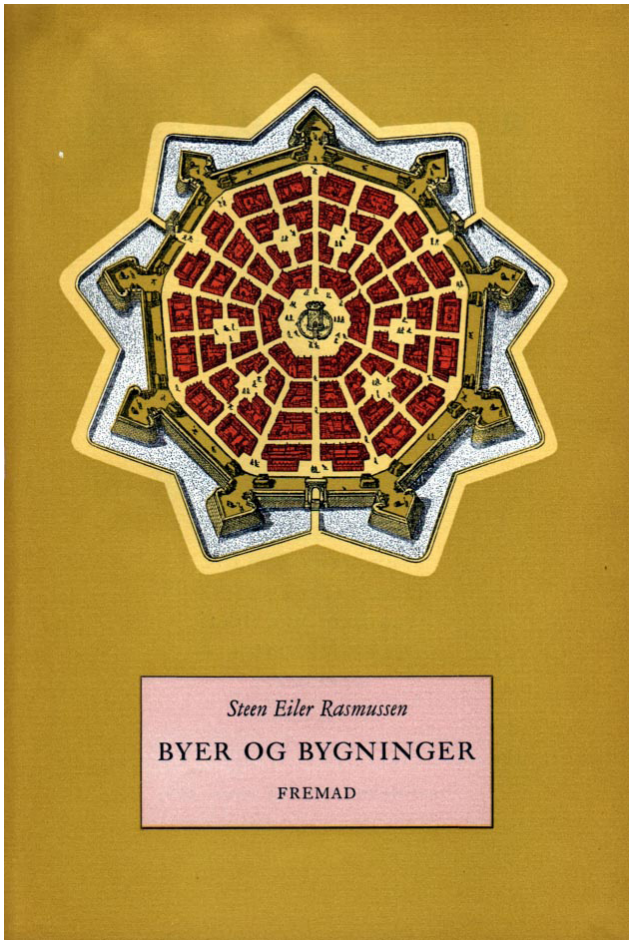
Selve interviewet blev alt for langt. Efter diskussioner mellem redaktørerne og Jens Ole Nielsen enedes vi om, at Jens Ole Nielsen skrev det nedenstående kortere indlæg, der udgør en mellemting mellem en artikel og et interview.

Opvækstmiljø, uddannelse og valg af arbejde

Indtil skolealderen er jeg opvokset i Skagen med en yngre søster i en familie med to faglærte forældre. I skoletiden frem til mellemskoleeksamen i 1961 bopæl i Frederikshavn, hvor min matematiklærer på Ørnevejens skole, skoleinspektør Knud Hillers Andersen, anbefalede mine forældre og sørgede for, at jeg kom i gymnasiet som kostelev på Rungsted Statsskole, hvorfra han selv var blevet student midt i 30erne. Med sin beliggenhed midt i det velhavende Rungsted var det et ganske anderledes miljø end det jeg kom fra, men kostskolen gav venskaber for livet.

Hvorfor blev du ansat i kommunen? Lidt længere tilbage: hvorfor er du kommet ind i faget? Og hvordan er du så kommet ind i Københavns kommune?

I gymnasiet erstattede vores historielærer en del af pensum fra før 1815 med læsning af bogen "Byer og bygninger" af Steen Eiler Rasmussen,



"Byer og bygninger" af Steen Eiler Rasmussen, inspirerede til en uddannelse i byplanlægning på DTU.

◀ *København set fra Sjællandsbroen mod nord-øst i 2020. En undersøgelse af de såkaldte forskelsværdier pegede i 1980'erne bl.a. på mulighederne for ny anvendelse af de forældede industriområder og gamle havnearealer i den indeklemte Syd- og Inderhavn. Foto: By og Havn, Ole Malling.*

som boede i Rungsted og havde haft børn på skolen. Det lykkedes ham endvidere at overtale Steen Eiler til at holde en forelæsning – så vidt jeg erindrer primært om Salt Lake City - for de to klasser som læste hans bog.

Tre af os elever fandt byplanlægning interessant og blev efter studentereksamen i 1964 efterfølgende bygningsingeniører i 1970 fra Polyteknisk Læreanstalt. For mit vedkommende med særlig fokus på regionalanalyse, by- og trafikplanlægning fra professor P.H. Bendtsens afdeling og med lærere som senere stadsingeniør Jens Rørbech og arkitekt Roy Draiby. Sidstnævnte havde været involveret i arbejdet med Fingerplanen, og undervisningen foregik bl.a. via eksterne praktikere for at gøre undervisningen mere interessant og relevant. I min tid var de eksterne lærere arkitekterne Kristian Larsen og senere plandirektør Knud Rasmussen samt cand.polit Søren B. Jensen. Efter de mange matematisk orienterede og tekniske forelæsninger var det fornyende at møde tre samfundsengagerede praktikere, som bestemt ikke var enige om alt og magtede at igangsætte spændende diskussioner.

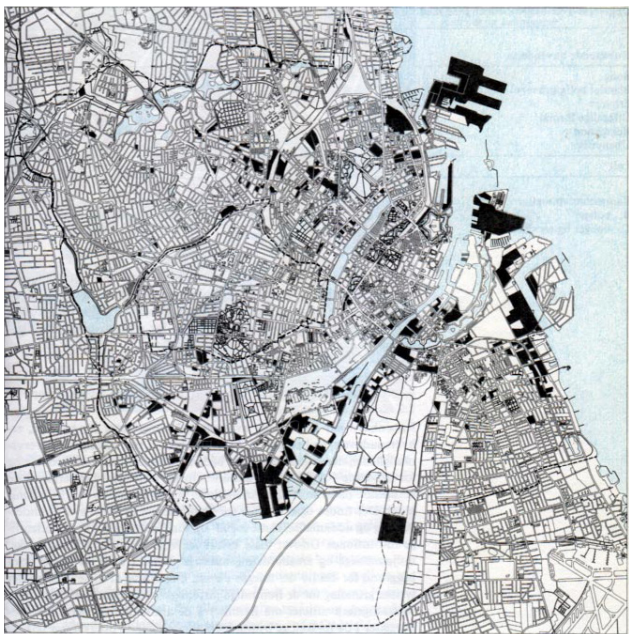
Kort tid før afsluttende eksamen blev jeg af Søren B. Jensen ansat i Københavns kommunes Generalplandirektorat, hvor han var vicekontorchef ved siden af deltidsstillingen på DTU. Direktoratet, der var oprettet et par år før og havde adresse i lejemål på Strøget ved Magasins Torv, var udskilt fra Stadsingeniørembedet og rummede vel en snes medarbejdere, herunder økonomer, arkitekter og ingeniører især med baggrund i kommunen eller Køge Bugt-sekretariatet. Tværfagligheden såvel som opgaven med overordnet planlægning forekom særdeles spændende, og jeg skulle først året efter påbegynde aftjening af min værnepligt på 16 måneder som militærnægter.
Efter råd fra Generalplandirektoratets planchef Vagn Lykke Pedersen fandt aftjeningen sted hos arkitekt Holden Jensen, der var chef i sekretariatet for Fredningsplanudvalget for Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter, der sammen med Overfredningsnævnet var beliggende i Nyropsgade. Her blev jeg bl.a. sekretær for et udvalg med repræsentanter for Forsvarsministeriet og forskellige foreninger samt de berørte kommuner. Udvalget havde til opgave at forbedre adgangen til nordkystens rekreative kystområder i Tisvildeleje-Liselejeområdet. Udvalgsarbejdet førte under ansættelsen bl.a. til en plan for og – efter særlig tilladelse fra Overfredningsnævnet – til anlæg af parkeringspladser nær det militære skydeterræn Melby Overdrev, baseret på en analyse af biltrafikken fra et par større eksisterende parkeringspladser ved stranden.

I begyndelsen af 1973 kom jeg tilbage til Generalplandirektoratet under Kai Lemberg, hvor jeg befandt mig godt med spændende opgaver – og så blev jeg hængende i 35 år mere, med stærkt forskelligartede og perspektivrige faglige opgaver i et politisk og administrativt udfordrende miljø med mange vidende, engagerede kolleger, chefer og samarbejdspartnere.

I Københavns kommunes Generaldirektorat – planopgaver og analyser

Havde du frie hænder under Lemberg?

Jeg havde relativt frie hænder samt kompetente chefer og gode kolleger. Ved siden af arbejdet med regionplanoplæg og dispositionsplaner – i mit



Arealrummelighed, Forslag til kommuneplan, 1985.

tilfælde for Sorte Firkant, Vestamager, Christianshavn og Islands Brygge – samt arbejdet med bl.a. de fremlagte generalplanmodeller og senere lokalplaner, med mulighed for relevante undersøgelser. Som bidrag til kommuneplanarbejdet bl.a. analyse af arealmuligheder, hjemfaldsaftaler, flyttemønster, detailhandel, bilejerskab og pendling. Mange i fællesskab med Poul Walbjørn Christensen, som jeg i en halv snes år delte kontor med, og kommunens statistiske kontor.
I betragtning af de meget betydelige strukturændringer - med affødte muligheder for arealomdannelse - der fandt sted indenfor både industrien, søfarten, militæret og omkring tekniske anlæg undrede vi os begge over den faste overbevisning, der i både faglige og vel også en del politiske kredse havde udviklet sig i forlængelse af Fingerplanen og Generalplanskitsens udsagn om, at Københavns kommune var udbygget – bortset fra et par større arealer, hvor Tingbjerg og Urbanplanen på Amager i 50erne og 60erne opførtes.

Af byggestatistikken kunne man se, at i de 20-25 år, der var forløbet siden fremkomsten af Fingerplanen og Generalplanskitsen, var der hvert eneste år opført 2-400.000 m2 etageareal i Københavns kommune, hovedparten til erhverv. Så vi fandt det begge relevant at belyse hvordan det arealmæssigt havde været muligt at opføre disse 5-8 mio. m2.
Det skete ved en såkaldt forskelsanalyse gennem edb-mæssig udskrivning af ejendomsvurderingernes oplysninger for hver eneste matrikel i kommunen om grundarealstørrelse, ejendoms-, bygnings – og grundarealværdi samt beregning af bygningsværdien (forskelsværdien) pr. m2 grundareal grupperet geografisk i forskellige intervaller. (Det var dengang der var tillid til ejendomsvurderingerne).

Desuden så vi på ældre vurderinger for de arealer, hvor der i de umiddelbart foregående år var opført nybyggeri, herunder efter nedrivning eller ved tilbygning, for at fastlægge hvor økonomiske forhold gjorde nybyggeri attraktivt forskellige steder i byen. Ved at se på byggegrundenes tidligere brug kunne konstateres, at hvis forskelsværdien – dvs bygningsværdien pr m2 grundareal - havde været under et par hundrede kr. pr m2, så lå hovedparten af alt byggeri på sådanne grunde.

Efterfølgende vurderede vi for hver enkelt af de således i midten af 70erne prisvurderede grunde de planmæssige muligheder for anvendelsesskift og byggeri. Vi medtog også mindre grunde, dvs grunde under ½ ha, herunder villagrunde i de ydre bydele. Resultatet indgik bl.a. i den såkaldte paragraf 6-redegørelse om hovedspørgsmål og planlægningsmuligheder fra 1980, den der hed "Debatoplæg om Kommuneplanen".
De arealer, som ikke kunne forventes at komme i spil – visse tekniske anlæg, kirkegårde, parker, hele Vestamager osv. - blev pillet ud. Samlet resterede herefter omkring 300 større grunde med samlet areal på 1.100 hektar, hvor vi vurderede at der ville være økonomisk attraktiv mulighed for byggeri. Og det er trods alt en del i en kommune, der af mange ansås for udbygget.
Hovedparten af arealerne var grunde, som på et tidspunkt kunne forventes at komme i spil, om end det ikke kunne forudses hvornår. Det var bl.a. militære kaserner og hele Holmen, Refshaleøen med B&W, havne- og industriområder, grunde med tekniske anlæg af ældre dato osv.

Selv om paragraf 6-redegørelsen rummede oplysninger om og et kort baseret på analysen, holdt vi selve undersøgelsen tæt til kroppen. Den var jo enhver spekulants drøm, og kun arealer større end ½ hektar med lav bygningsværdi blev vist. Størstedelen af arealerne er efterfølgende kommet i spil til nye eller intensiverede byformål, og nu med Ørestad også en del af Vestamager, selv om det ikke var forventet dengang. Samlet ændrede undersøgelsen dermed også vores eget billede af bygge- og omdannelsesmulighederne i kommunen.

Du sagde, at I holdt det her tæt til kroppen. Kan man få fat i den analyse gennem kommunen?

Det tror jeg ikke. Vi havde den i et ringbind, og jeg har ikke engang selv en kopi.
Hovedparten af kolonihavearealerne – som ikke umiddelbart vurderedes at kunne skifte anven-

delse på trods af at de for en dels vedkommende var tænkt som midlertidige anvendelser indtil der blev brug for dem til fx skole- og institutionsbyggeri - ejedes af Københavns kommune, men udlejedes gennem Kolonihaveforbundet til medlemmer på særlige vilkår. Med miljøminister Svend Aukens krav en snes år senere om at fastholde kolonihaver som permanente, bortfaldt muligheden på disse arealer helt for institutions- og skolebyggeri mv. En beslutning som ikke har lettet, men vanskeliggjort og fordyret muligheden for realisering af det omfattende institutionsbyggeri, der især i årene efter årtusindskiftet har været nødvendigt som følge af de seneste årtiers kraftige befolkningstilvækst. En del haveforeninger var endvidere med tiden blevet benyttet som og bebygget med helårsbebyggelse og blev lokalplanmæssigt lovliggjort hertil i 00erne.

Hjemfaldsundersøgelse 1975-76

Siden starten på 1900tallet blev de ejendomme kommunen - især efter betydelige jordopkøb i de indlemmede ydre bydele - rådede over til byudvikling i form af bolig- og erhvervsbyggeri afhændet med hjemfaldspligt. Det indebærer at ejendommene efter en årrække til en aftalt tid og på aftalte vilkår købes tilbage af kommunen. Kommuneplanmæssigt kunne kortlægning af disse muligheders omfang, beliggenhed, vilkår og tidshorisont derfor være af interesse.

Hjemfaldsundersøgelsen lavede jeg midt i 70erne sammen med vicekontorchef Ole Iversen på basis af en kopi af Ejendomsdirektoratets såkaldte "Sekel-protokol". Heri var alle salg og hjemfald anført med (en ofte vanskeligt læsbar) håndskrift og oplysning om hvert afhændet areals størrelse, matrikelbetegnelse, salgsdato og vilkår: pris, hjemfaldstidspunkt, typisk 70 eller 90 år senere, samt om prisen var oprindelig grundkøbesum plus eller minus bygningsværdi.

Var de bebyggede?

Kun undtagelsesvis ved salget, men naturligvis efterfølgende bebygget i forbindelse med ny udstykning, hvor de fik nye matrikelnumre. Fordelen var at Ole Iversen hurtigt via ældre kortmateriale evnede at stedfæste beliggenheden af de i protokollen omfattede matrikelnumre, der herefter blev indtegnet på nutidige kort. Denne registrering var en væsentlig forudsætning for, at kommunen relativt enkelt en snes år senere havde grundlag for udformning af en aftale om udskydelse eller frikøb fra hjemfald i forbindelse med den på dette tidspunkt særdeles trængte budgetmæsssige situation.
Hjemfaldene viste sig i undersøgelsen først i større omfang at udløbe efter årtusindskiftet. Undersøgelsesresultatet foreligger offentliggjort i en omfattende indstilling fra 1995 til Borgerrepræsentationen. Ud over et omfattende kortmateriale indgår endvidere heri en af Økonomiforvaltningen udformet model om betaling for frikøb eller udskydelse af hjemfaldet. Nutidsværdien af hjemfald beregnedes at være i størrelsesordenen 4 mia. kr., men stigende med voksende ejendomsværdi og jo nærmere man kom hjemfaldsåret.

Kommunens trængte økonomiske budgetsituation førte midt i 90erne endvidere, efter omfattende forhandlinger med den daværende socialdemokratiske regering, til at kommunen måtte afhænde sine knap 20.000 lejligheder til et nydannet statsligt selskab TOR samt i øvrigt Kalvebod Brygge og alle de øvrige kommunalt ejede grunde, som ikke umiddelbart skulle bruges til offentligt formål. Økonomisk interessant var derfor også hjemfaldsmodellens mulighed for frikøb, som mange benyttede de følgende år.

I princippet var der tre typer af frikøb og årstal:
-BXX: minus bygninger og et hjemfaldsår. Vilkåret indebærer at grunden leveres tilbage til kommunen til den oprindelige grundkøbesum uden erstatning for bygninger eller måske med krav om nedrivning.
+BXX: plus bygningernes værdi og så et hjemfaldsår. Vilkåret indebærer at kommunen betaler den oprindelige grundkøbssum og den aktuelle værdi af bygningerne efter seneste ejendomsvurdering.
A: uden tidsangivelse. Grunden stilles til rå-

dighed for f.eks. institutioner eller andre almengavnlige formål så længe den pågældende aktivitet opretholdes.

Rettighederne inden for kommunegrænsen omfattede omkring 700 hektar med både erhvervsbebyggelse og over 50.000 boliger, herunder eksempelvis en stor del af Bispebjerg og hele Grøndalsvængekvarteret samt hovedparten af de almene bebyggelser.
Københavns kommune havde også uden for kommunegrænsen væsentlige, omend mindre omfattende rettigheder. Disse er provenumæssigt delt med beliggenhedskommunen, eksempelvis højhusene i Rødovre, Lille Birkholm og en del af Avedøre stationsby.

Hjemfaldskravet blev i øvrigt også benyttet i forbindelse med sanering for at mindske mulige fremtidige saneringstab fx i den Sorte Firkant på indre Nørrebro og i Borgergade-Adelgadeområdet.

Da staten, vel især Finansministeriet, blev opmærksom på hjemfaldsværdierne og byrderne for almene, selskaber blev det imidlertid besluttet, at det fremover ikke skulle være lovligt at opføre almene bebyggelser med hjemfald. Efter en særlig forhandling mellem kommunen og almene selskaber i Københavns kommune blev, så vidt jeg husker, 30-35.000 lejligheder frikøbt for et par mia. kr., hvoraf en mindre del blev disponeret til løsning af særlige sociale opgaver i de følgende år.

I øvrigt havde Københavns kommunes tredobling af arealet omkring år 1900 med indlemmelserne af Sundbyerne, Valby, Vanløse og Brønshøj-Husum mv ikke sikret byudviklingsmulighed så længe som forventet. Allerede før 2. verdenskrig var områderne stort set blevet bebygget og boligudviklingen videreført bl.a. i Rødovre og Hvidovre. For at få styr på byudviklingen nedsattes lige før krigen en Hovedstadskommission, hvis arbejde forløb næsten parallelt med Fingerplanarbejdet. Kort tid efter krigen fremkom kommissionen med et flertalsforslag om omfattende yderligere indlemmelser af de omkransende kommuner i Københavns kommune samt om to nye større kommuner på vestegnen. Forslaget blev af den borgerlige regering droppet i begyndelsen af 50erne.

Steen Ryum, der var leder af Statens Jordlovssekretariat, havde efter 1. verdenskrig været involveret i håndteringen af de komplicerede jordforhold i den del af Sønderjylland, der vendte tilbage til Danmark efter 1920. I forventning om nye indlemmelser bistod han i 30erne, som landinspektør og ekspert i håndtering af komplicerede jordforhold, Københavns kommune med opkøb af arealer i nabokommunerne. Hensigten med opkøbene var både styring af fremtidig byudvikling og fremskaffelse af arealer til erstatningsbyggeri for udsanerede fra den politisk efterspurgte og ønskede sanering af nedslidte slumboliger i det gamle København. Styring af byudviklingen var i fokus, og eftersom både byplanloven fra 1938 og den næsten samtidige saneringslovgivning var svag ønskedes et væsentligt ejerskab for effektivt at kunne håndtere både sanerings- og boligopgaven i forbindelse med den fortsatte befolkningstilvækst. Den omfattende ikke-saneringsmodne boligmasse var der ikke planmæssigt særlig interesse omkring.

Flytteanalyser, kommunaløkonomi og boligpolitik

På kort sigt er nybyggeri og sanering beboermæssigt af marginal betydning for befolkningsudviklingen i forhold til det der sker i den øvrige boligmasse, herunder kvalitetsmæssigt. De omfattende flyttebevægelser var i København 100.000 personer årligt over kommunegrænsen, heraf 60.000 udflyttere - helt afgørende for befolkningsudviklingen. I takt med at Københavns kommune gradvist fra midten af århundredet faldt i folketal (300.000 mellem 1950 og 1990) var tilpasningen gennem de mange år med faldende befolkning utilstrækkelig mellem den kommunale service samt kommunens udgifts- og indtægtsside, herunder til det markant faldende skattegrundlag. Dette på trods af, at der eksempelvis i perioden vel blev nedlagt en snes skoler og resten ændredes fra 3-4 sporede til 2-

eller 1-sporsskoler. Og på trods af at kriterierne i den kommunale udligningsordning efter kritik fra kommunens side blev ændret i slutningen af 70erne.
For nærmere at blive klog på baggrund for samt karakter og virkning af denne udvikling udarbejdede jeg et længere arbejdsnotat i 1975 som baggrundsmateriale til kommuneplanen. Notatet havde titlen "Flytninger i Københavns kommune" og gik så langt tilbage i statistikken som muligt for at se hvordan flyttemønstret havde ændret sig.

Der havde været nettofraflytning fra Københavns kommune siden slutningen af 1930erne, bortset nogle år omkring krigen, men tabet blev frem til 1950 mere end opvejet af at der blev født flere end der døde (et overskud der fortsatte helt frem til slutningen af 60erne), så det var først i begyndelsen af 1950erne, at folketallet begyndte at falde, og det gik meget stærkt midt i 70erne. På et år mistede kommunen her 20.000 indbyggere. Sammenholdt med, at der gennem alle år var fraflytning af økonomisk mere velfunderede og tilflytning af økonomisk svagere befolkningsgrupper indebar flyttemønstret disse år et årligt tab i skattegrundlag i størrelsesordenen 300 mio. kr. - og i løbet af blot første halvdel af 70erne en reduktion i skattegrundlaget på op mod 20 %. Det var de mest velstillede der i den første del af perioden fra 20erne flyttede ud. De blev i de efterfølgende årtier gradvis fulgt af mellemindkomstgrupper, primært familier, bl.a. hjulpet på vej af øgede indkomster og fradragsregler samt muligheden for og ønsket om at bo i egen bolig. Så jo bedre stillet man var, jo før fraflyttede man gennem perioden til især omegnens nye boliger, mens tilflytningen hovedsagelig bestod af indflyttere med små indkomster, såsom hushjælp og studerende.

Der lå midt i 70erne en ny norsk analyse af flyttemotiver, som gjorde det relevant også i København at se på sammenhængen mellem flytninger og boligkvalitet i de forskellige dele af kommunen. En nærmere statistisk analyse heraf pegede på, at jo dårligere boligkvalitet i form af størrelse og installationer samt friarealforhold var, jo hurtigere fraflyttede beboere, der havde mulighed for det.

Den betydelige eksisterende boligmasse i kommunen på 15-20 mio. m2 sammenholdt med styrken og karakteren af flyttemønstret medførte en ændring af konkurrencesituationen i forhold til omegnen. Det gjorde det nødvendigt at forbedre de bestående boliger og deres omgivelser, samt gjorde det klart, at hverken nybyggeri eller sanering alene ville være tilstrækkelige til at vende udviklingen.

I løbet af 80erne og 90erne viste sig endvidere en række bl.a. kommunaløkonomiske og bykvalitetsmæssige betænkelige konsekvenser ved alment nybyggeri, hvilket førte til omfattende drøftelser af dette, herunder i forbindelse med det boligpolitiske oplæg midt i 90erne. Som led heri gennemførtes i 90erne en stor analyse "Boliger og Kommunaløkonomi" gennem en betydelig indsats af især kommunens Statistiske Kontor.

I undersøgelsen blev alle personhenførbare kommunale indtægter (også udligningsmæssige) og udgifter, først tilknyttet hver enkelt beboer i kommunen og herefter bopælen. Boligerne grupperedes efter alder, beliggenhed, størrelse samt ejerskab. Af summationerne fremgik, at den kommunaløkonomisk svageste boligmasse var kommunens egne knap 20.000 boliger, der for en betydelig dels vedkommende benyttedes til løsning af boligsociale opgaver. En meget stor del af disse boliger var gennem tiden erhvervet med henblik på nedrivning ved sanering eller gadeudvidelser og var dermed ofte hverken særligt gode eller velvedligeholdte, hvilket også afspejledes i beboersammensætningen.

Kommunaløkonomisk set viste de almene boliger sig ikke overraskende at være den næstsvageste ejergruppe, og jo nyere jo svagere, hvilket efterfølgende i en længere periode bl.a. førte til opbremsning af det almene nybyggeri samt indførelse af godkendelsesordning og udvikling af særlige aftaler med sektoren og de enkelte boligselskaber om udlejning.

Økonomiske overvejelser ved boligbyggeri på Vestamager og i Kongens Enghave

I begyndelsen af min ansættelse udarbejdede Søren B. Jensen og jeg et kommunalt investeringsnotat om den da påtænkte udbygning på Vestamager med 25. 000 boliger mv. Arbejdet skete baggrund af resultatet af en i 60erne, i fællesskab med den statslige medejer af Vestamagerarealerne, afholdt byplankonkurrence og det efterfølgende arbejde med en dispositionsplan.

Notatet belyste, bl.a. på baggrund af oplysninger fra planerne om den aktuelle udbygning af Køge Bugtfingeren, det forventede samlede kommunale investeringsbehov til teknisk og servicemæssig infrastruktur ud fra forskellige byggetakter, antagelser om enhedspriser og forventet beboersammensætning. Endvidere indgik erfaringer fra engelske New Towns samt fra det samtidige byggeri på Järvafeltet i Stockholm. På daværende tidspunkt var der ikke datamæssigt grundlag for at vurdere bredere kommunaløkonomiske virkninger, herunder driftsmæssigt, af en sådan byudvikling, men New Towns gav typisk underskud de første 25 år.

Konklusionen var at realisering forudsatte en omfattende og flerårig kommunal investering med mulige konsekvenser for indsatser i den øvrige del af kommunen (om end udbygningen herefter - afhængigt af hvordan befolkningens sammensætning udviklede sig - meget vel kunne give overskud).
Notatet var ikke særlig populært hos overborgmester Urban Hansen og økonomidirektør Jørgen Paldam, men ikke årsagen til at planerne blev bremset få år senere af et folketingsflertal, hvilket givetvis var heldigt i forhold de konsekvenser udbygning på dette tidspunkt meget vel kunne have fået både kommunalt set og i forhold til udviklingen senere.

I slutningen af 80erne fremkom ønske fra boligselskabet Lejerbo om et større alment boligbyggeri på Tippen i Kongens Enghave. Jeg tror projektet omfattede i størrelsesordenen 1.600 boliger, hvilket foranledigede en undersøgelse af de mulige økonomiske konsekvenser som vi lavede sammen med økonomiforvaltningen, herunder statistisk kontor. Den baseredes på at indflytningen ville se ud på samme vis som i de umiddelbart foregående år i nyopførte almene boliger i Københavns kommune, afhængigt af boligtype og lejlighedsstørrelse samt på oplysninger om alle personhenførbare indtægter og udgifter i disse boliger. Resultatet blev at realisering kommunaløkonomisk ville være uacceptabelt, og projektet blev skrinlagt.

Planer for Sorte Firkant

En anden lærerig opgave i den første tid i kommunen, også sammen med Søren B. Jensen, var medvirken først ved udarbejdelse af en byplanvedtægt for Murergadekarreerne på Indre Nørrebro for at muliggøre ny bebyggelse efter nedrivning af områdets utidssvarende og usunde lejligheder. Derefter deltagelse i arbejdet med dispositionsplanen for Den sorte Firkant – området mellem Assistens Kirkegård og Peblingesøen - i forbindelse med den planlagte storsanering af området på grundlag af den da nyligt vedtagne saneringslov. Opgaven omfattede en ganske detaljeret gennemgang af områdets bygningsmasse, befolkningsforhold, trafiksituation og erhvervsliv mv. samt forslag til sanering og genopbygning

Dispositionsplanen fremkom i 1971-72 og omfattede bl.a. nedrivning af størstedelen af bebyggelsen og genopførelse af karreernes randbebyggelse samt flere parkeringshuse. Endvidere forudså Søren B. Jensen bl.a., at gennemførelsen ville indebære udskiftning af beboerne, hvilket ikke politisk faldt i god jord. Men planen blev vedtaget og godkendt af staten - og førte de følgende år til markante stridigheder med stor mediemæssig bevågenhed.

Efter fremkomsten i slutningen af 70erne af KBI´s (hovedforfatter Knud Rasmussen) forslag til en konkret Helhedsplan for en fornyelse af Sorte firkant og hele området op til Jagtvej, fortsatte mit engagement i området i begyndelsen af 80erne med forslag til trafik- og parkeringsløsning i



Boligkommissiones kortlægning af boligkvaliteten på indre Nørrebro, 1971.

området, udarbejdet som sekretær for et udvalg med deltagelse af chefer fra Økonomiforvaltningen og Magistratens 4. afdeling. En sag det bl.a. trafik- og miljøpolitisk var ganske vanskeligt at opnå enighed om, ligesom den politiske uenighed i kommunen om bebyggelsestætheder kom til at præge de følgende års byplansager og forholdet til kommuneplanlægningen.

Under alle omstændigheder var opgaven omkring Sorte Firkant lærerig. Emner som bebyggelsestæthed og nedrivningsomfang, herunder bevaring af bebyggelse og hensynet til områdets virksomheder og eksisterende beboere var hovedelementer i debatten.

Det viste sig at blive en ekstremt krævende proces både politisk og i relation til beboerne samt fagligt, tidsmæssigt og økonomisk. Set i tilbageblik begik vi vel også nogle "fejl" bl.a. affødt af, at den dagældende saneringslov begunstigede nedrivning og nybyggeri i forhold til bevaring. Hensynet til friarealforbedring indebar også en nok for kraftig udtynding af gårdrummene for bebyggelse. Dette førte bl.a. i for høj grad til et boligkvarter domineret af ensartede almene boliger og med bevaring af færre lokalt orienterede småvirksomheder og funktioner end ønskeligt. Primært blev nogle bygninger nedrevet, som bare et par årtier senere ville være blevet renoveret.

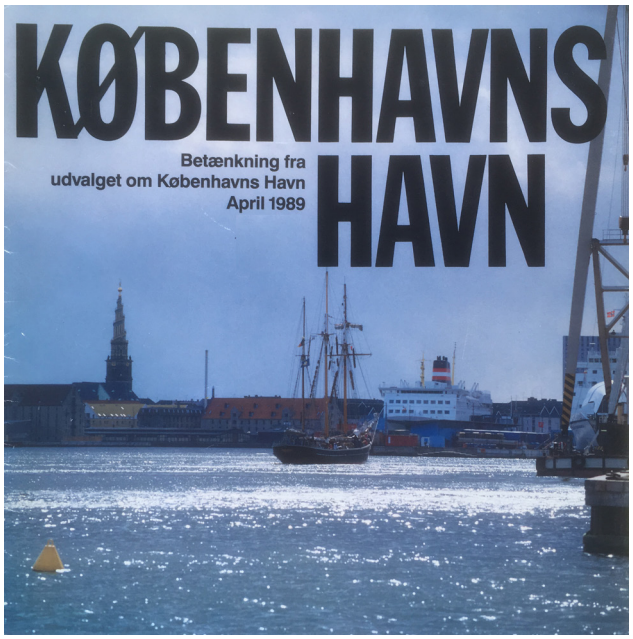
Materialekvaliteten i mange nedrevne bygninger samt de enkelte bygningers arkitektoniske udtryk, proportioner og blandingen af boliger samt småerhverv og butikker var, selv om det typisk havde været spekulationsbyggeri, ofte bedre end det viste sig muligt at opnå indenfor de gældende økonomiske og planmæssige vilkår mv. efter fornyelsen og i erstatningsbyggeriet.

Erfaringerne medvirkede til at saneringsloven i 1982 blev erstattet af byfornyelsesloven, hvis bestemmelser muliggjorde en nok dyrere, men også bymæssigt mere heldig fornyelse af det næste store samlede område på det indre Vesterbro i 90erne.

Gamle industri- og havneområder

Med regeringens afvisning midt 70erne af muligheden for byggeri på de statsligt og kommunalt ejede fællesarealer på Vestamager - i kombination med kommuneplanlovens krav om reduceret bebyggelsestæthed og den manglende kommuneplan – skiftede fokus i den københavnske planlægning mod de eksisterende byområder, som det bl.a. fremgår af forskelsværdiundersøgelsen.
Undersøgelsen påpeger mulighederne for ny anvendelse af især forældede industriområder og gamle havnearealer i takt med søtransportens containerisering mv. ikke besejlings- og oplagringsmæssigt kunne ligge i en indeklemt Syd- og Inderhavn.
Forholdene affødte sammen med den statslige tilsynsmyndigheds krav om udskillelse af havnevæsenets pensionsforpligtelser fra driftsbudgettet omfattende drøftelser om arealsalg i bestyrelsen i 80erne og sideløbende diskussioner i offentligheden samt med de overordnede planmyndigheder.

Der blev udskrevet en international idèkonkurrence, og i forlængelse af det første forslag til kommuneplan 1985 et par år senere nedsat et



Havneudvalgets betænkning, April 1989 - en betænkning som Københavns kommune ikke havde del i.

statsligt-regionalt havneudvalg, som kommunen ikke ønskede at deltage i, til belysning af planmulighederne i havneområderne.

Situationen førte bl.a. til et statsligt indgreb mod kommuneplanforslaget. Efterfølgende foregik der krævende forhandlinger inden forslaget kunne vedtages og godkendes i 1989 som "Kommuneplan 1989" - næsten 10 år efter fremlæggelsen af det forslag til § 6-redegørelse, som formelt skulle indlede den offentlige debat.

Samfundsmæssigt set muliggjorde kommuneplanen i det væsentlige omdannelse af tidligere bymæssigt udnyttede arealer til nye byformål og krævede dermed ikke inddragelse af jomfruelig jord, samtidig med at kvarterernes eksisterende tekniske og servicemæssige infrastruktur i betydeligt omfang kunne udnyttes uden større nyinvesteringer.

Det gjaldt tildels havneområderne og i højere grad de gamle industrigrunde, der ofte lå nær eller direkte blandet med eksisterende boliger mv. Folketallet var jo fortsat faldende, og erhvervsenklaverne – General Motors, Schiønning & Arvé, Glud og Marstrand, Nordisk Kabel & Tråd, Sojakagefabrikken, F.L.Smidth og hvad de ellers hed - blev omdannet med nye boliger, i starten oftest almene, som understøttede det lokale befolkningsunderlag og ikke nødvendigvis krævede nye institutioner - i hvert fald ikke fuldt ud - og ikke nye skoler. Så set ud fra et samfundsmæssigt synspunkt var udviklingen på flere måder hensigtsmæssig i stedet for byggeri i omegnen, hvor nye boliger i højere grad kunne kræve inddragelse af jomfruelig jord og dyr byudvikling samt ringere og dyrere offentlig transport.

Staten, Hovedstadsrådet og Københavns kommune

Min tidligere lærer Knud E. Rasmussen blev i 1983-84 ansat i Københavns kommune som kommitteret hos overborgmesteren, reelt med ansvaret for udarbejdelse af et forslag til kommuneplan i forlængelse af den i 1980 fremlagte §6-redegørelse. Denne havde været længe undervejs på grund af langstrakte politiske uenigheder og klager, bl.a. relateret til saneringen i den Sorte Firkant og udformningen af de omfattende særudtalelser fra de enkelte partier.

Knud og jeg var fagligt på linje om det meste. Der var også noget vi ikke var enige om. Sådan er det jo. Det kan man godt leve med. Jeg tror egentlig at Knud syntes, at det opgivne motorvejsprojekt "Søringen" var godt, mens jeg flere år tidligere havde været med til at argumentere mod projektet. Efter min opfattelse var det baseret på nogle fejlagtige udviklingsforventninger, ville blive for dyrt og binde fremtidige muligheder for meget samt indebære for omfattende indgreb i de berørte byområder.

Forudsætningen for Søringen var bl.a. forventning om, at regionens arbejdspladser fortsat ville være koncentreret i den centrale og ældre del af regionen, og at antallet her ville vokse. Det gjorde det ikke. Det faldt. Problemet var bare, at man ikke havde den samme viden om arbejdspladsudviklingen som om folketallet, og det var ikke helt let at dokumentere erhvervsudviklingen præcist. Men med tiden blev også de statistiske register-

baserede oplysninger herom samt om pendlingen markant bedre. Og i kommuneplanforslag '85 indgik en meget omfattende forudsætningsdel, herunder om erhvervs- og trafikudviklingen. En forudsætningsdel som forbedrede grundlaget for den politiske debat, hvilket var blevet efterlyst i takt med øget polarisering i Borgerrepræsentationen i årene efter 1978.
Der blev derfor lagt stor vægt på kommuneplanforslagets forudsætningsdel, og den fremlagte viden blev bl.a. benyttet til at orientere socialdemokratiske folketingspolitikere valgt i den indre del af regionen om den københavnske situation for at opnå en stærkere forståelse, enighed og samlet indsats.

Gennem en årrække var også uenigheden med de overordnede planmyndigheder Planstyrelsen og Hovedstadsrådet vokset, eksempelvis vedrørende spørgsmålet om regulering af mulighederne for ændret arealanvendelse og fremtidig bebyggelsestæthed i kommunen. Endvidere i forhold til et overordnet ønske om at begrænse erhvervsbyggeriet og øge udflytningen til omegnen af arbejdspladser for at skabe en bedre balance mellem boliger og arbejdspladser samt mindsket pendling. Dette uanset vanskelighederne ved, som påregnet i Fingerplanen, at opnå stationsnær placering af relokaliserede arbejdspladser og risikoen for øget biltrafik, også som følge af mere spredt bebyggelse.

Muligheden for konkret at belyse virkningen af en udflytning af centralt beliggende arbejdspladser til omegnen blev akut i slutningen af 80erne, da forsikringsselskabet Baltica efter fusioner havde behov for et nyt hovedsæde med en størrelse på så vidt jeg erindrer omkring 50.000 etagekvadratmeter og gerne fortsat så det placeret i kommunen. Et byggeri af denne størrelse og karakter var imidlertid ikke planmæssigt muligt i København som følge af den manglende kommuneplan og uenigheden med de overordnede planmyndigheder om erhvervsbyggeriets omfang og placering.
Baltica var på tilsvarende vis blevet hindret som investor i et andet kontorbyggeri i kommunen og derfor motiveret for at deltage i en undersøgelse, der kunne vise virkningen af udflytning, da selskabet besluttede sig for at samle aktiviteterne på en stor grund i Ballerup. På den baggrund udspurgte vi i slutningen af 80erne samtlige selskabets medarbejdere med arbejdsplads i Københavns kommune – jeg tror det var omkring 1.700 medarbejdere fordelt på en håndfuld adresser omkring Rådhuspladsen og Kongens Nytorv - om deres bopælsadresse samt længde, tidsforbrug og transportmiddelvalg i forbindelse med den daglige bolig-arbejdsstedstur. Vi opnåede en meget høj svarprocent, jeg tror op mod 90, fordi selskabet tilskyndede medarbejderne til at besvare spørgeskemaet. Undersøgelsen gennemførtes nogle måneder før udflytningen til Ballerup og på samme tid året efter for at undgå sæsonpåvirkning. Her blev skemaet suppleret med spørgsmål om, hvor mange der havde erhvervet bil i det forløbne år.

Placeringen i Ballerup op mod et par km fra Malmparken S-togsstation passede fint med Hovedstadsrådets ønske om udflytning til regionens befolkningsmæssige tyngdepunkt. Regionplanlæggernes forventning om reduceret transportarbejde og tidsforbrug i forbindelse med udflytningen viste sig imidlertid ikke at holde stik: Det samlede transportarbejde (målt i kilometer) ligesom de ansattes samlede transporttid var uændret, mens andelen der benyttede bil godt og vel fordobledes til omkring 60 procent, så vidt jeg husker. Og andelen der benyttede kollektiv transport eller cykel og gang blev tilsvarende reduceret, mens en halv snes procent af medarbejderne anskaffede sig bil efter udflytningen.

Den samlede transportmæssige effekt af udflytningen var dermed hverken mindre kørsel eller tidsforbrug, men øget bilbenyttelse og svækket kollektiv transport. Resultatet drøftedes med de overordnede planmyndigheder og medvirkede vel også til styrkelse af det såkaldte stationsnærhedsprincip i regionplanlægningen.
De overordnede planmyndigheders bestræbelser på at forbedre den formelle bolig-arbejdsstedsbalance i regionens delområder førte til stor tilbageholdenhed med godkendelse af nødvendige § 15-rammer for lokalplanlægning af kom-

munens erhvervsområder. I forbindelse med en ønsket lokalplan for et kontorbyggeri krævedes således en redegørelse for hvor stort erhvervsbyggeriet (kontorbyggeriet) i København kunne være uden risiko for vækst i antallet af arbejdspladser i kommunen.

For at belyse opgaven for Hovedstadsrådet og Planstyrelsen gennemgik Poul Walbjørn og jeg samtlige tilladelser til nedrivning af større erhvervsbygninger i de foregående år og nåede frem til en årlig aktivitet i størrelsesordenen, så vidt jeg husker, 75.000 m2. Sammenholdt med Hovedstadsrådets omfattende analyser af det gennemsnitlige arealforbrug pr. arbejdsplads i forskellige brancher og den årlige vækst heri beregnedes det mulige årlige erhvervsbyggeri i kommunen med fastholdt arbejdspladstal til i størrelsesordenen 125.000 m2. Dette tal blev lagt til grund for godkendelse af en række tillæg til § 15-rammer for erhvervslokalplaner indtil Kommuneplan 1989 blev endelig godkendt. Imidlertid viste det sig, at kun få år senere var arbejdspladstallet i kommunen faldet med op mod 50.000 som følge af konjunkturtilbageslag. Alt i alt en tilgang til planlægningen, som i dag må forekomme besynderlig.

Hvad var det højest prioriterede ønske, I havde?

Overordnet set var det vel ved udgangen af 80erne ønsket om en større forståelse i Folketing og statsapparat for Hovedstadsregionens og Københavns kommunes nationale betydning, situation og udviklingsmæssige potentiale, således som det fremgik af både Tengvadudvalgets fra 1988 og Stallknechtudvalgets betænkning fra 1989 benævnt " Hovedstaden hvad vil vi med den ?" Helt konkret stod øverst på listen en fast forbindelse til Sverige.

I slutningen af '80erne havde regionen med staten deltaget i det såkaldte Tengvad-udvalg, opkaldt efter formanden fra Trafikministeriet. Et udvalg, hvis formål set fra statslig side virkede til at være tilbageførsel af S-togene fra Hovedstadsrådet til DSB, men formelt havde til opgave at belyse de trafikale behov og udfordringer i Hovedstadsområdet samt mulighederne for finansiering af løsninger. Ligesom i det statsligt nedsatte havneudvalg kunne der ikke opnås enighed mellem de statslige og regionale udvalgsmedlemmer.
Det var Tengvadudvalget som første gang omtalte bompenge for alvor, idet trafikale investeringer i regionen - uanset den betydelige årlige udligning fra Hovedstadsregionen til det øvrige land - skulle være selvfinansierende og ikke belaste statsbudgettet. Andet kunne man efter de statslige repræsentanters opfattelse ikke få flertal for i Folketinget.

Omkring 1990 drøftede Folketinget, på baggrund af Stallknechtbetænkningen mv. og den nye situation i Europa, forholdene i Hovedstadsregionen, og den mangeårige landsplanmålsætning om en ligelig udvikling af landet ændredes til satsning på Hovedstadsregionen som Nordens Byregion nr. 1.

I forlængelse af Tengvadudvalget drøftede et nyt Würtzenudvalg de trafikale hovedopgaver i hovedstadsregionen og fremkom i 1991 væsentligst med forslaget om at opføre en større bebyggelse i Ørestad på Vestamager, hvor jorden var fællesejet af staten og Københavns kommune. Ved salg af byggemuligheder kunne arealerne, der uden bebyggelse ikke havde direkte økonomisk værdi, forventeligt finansiere størstedelen af en metro i de to centralkommuner. Metroen ville samtidig skabe god trafikforbindelse mellem bykernen og den internationale lufthavn samt give betydelige byudviklingsmuligheder på både Øst – og Vest–amager. Metroen måtte ikke koste det øvrige land penge.

Allerede i 1991-92 vedtog Folketinget derefter 3 lovforslag af væsentlig betydning for både Københavns kommune og hele regionen. Forslag der alle blev behandlet og vedtaget af Borgerrepræsentationen i løbet af en måned og omfattede en fast forbindelse over Øresund, Ørestaden og en lov om Københavns Havn. Hermed skabtes stærkt ændrede forudsætninger og vilkår for både den kommunale og regionale udvikling og planlægning.

Lokalisering af arbejdspladser

I løbet af 90erne og de efterfølgende år ændredes også synet på bytæthed og bebyggelsesprocent og de indre byområders rolle i den regionale byudvikling. På Indre Nørrebro havde det været nødvendigt at opføre smalhuse med uudnyttelige tagetager for overhovedet at muliggøre genopbygning af randen i 4 etager af de udkernede karrer, hvor den maksimale bebyggelsesprocent var fastsat til 130.

Der er således en ganske anderledes holdning i dag, hvor muligheden for bytæthed især i stationsnære områder er øget og ønsket om udnyttelse af tagetager er markant. Samtidig indebærer omdannelsen af Godsbanelinjen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg samt de etablerede metrolinjer såvel som den fortsatte udbygning med Ringmetroen og linjerne til Syd- og Nordhavnen mange flere stationsnære udviklingsmuligheder i kommunen.

I løbet af de seneste 2-3 årtier er der i forhold til 70erne og 80erne næsten sket et paradigmeskift i synet på byen og byens udvikling samt på Københavns kommunes rolle. I 80erne ønskede Rådhusets politiske venstrefløj at fastholde de gamle københavnske industriområder for at sikre arbejdspladser til den traditionelle arbejderbefolkning, selv om virksomhederne og aktiviteten allerede årtier før var forskudt mod omegnens nye industriområder og efterfølgende til det øvrige land og udlandet.
Under alle omstændigheder var langt hovedparten af de københavnske industriarbejdspladser gennem årene forsvundet fra kommunen og områderne kunne ikke fastholdes som følge af manglende efterspørgsel og var ofte præget af forfald, omend iblandet velfungerende virksomheder. De store industriområder var fastlagt hertil efter den dagældende Københavnske byggelovs § 12 og bestod typisk af så små grunde, at virksomhedsudvidelser, når det gik godt, sjældent var realisable.

Uanset den kendte situation og de begrænsede muligheder for at fastholde og udvikle den københavnske industri blev dette i løbet af 70erne og 80erne et hovedpunkt i uenigheden om den københavnske planlægning både politisk og i forhold til overordnede planmyndigheder.

Var § 6- redegørelsen virkelig et debatoplæg?

Det skabte i hvert fald grundlag for tydeliggørelse og omfattende politiske uenigheder. Da vi når frem midt i '90erne og jeg beretter om situationen i 80erne for nogle udvalgsmedlemmer fra venstrefløjen, har disse svært ved at forstå, at det havde været et problem at nedlægge industriområder. Staten nedlagde flere gange, i forbindelse med lokalplanlægning, veto mod omdannelse af en del af industriområdet på Østamager. Det var mest overraskende for mig, at den politiske hukommelse kunne ændres så meget på så kort tid.

1990ernes opgaver

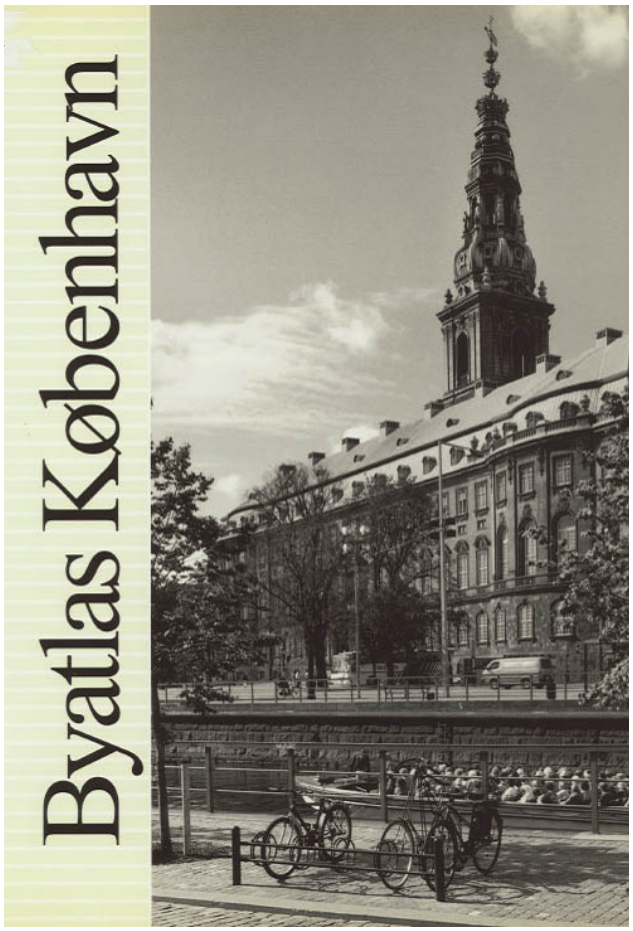
Da Kommuneplanen efter det langstrakte forløb præget af politisk uenighed, klagesager, vetoer, statslige udvalgsarbejder og omfattende forhandlinger, endelig i 1989 blev vedtaget og godkendt, var der tale om en plan med begrænsede udviklingsmuligheder og ikke særlig fleksible rammer.



Københavnske bygningers bevaringsværdier, Forslag til kommuneplan 1985.

Efter anbefaling fra forvaltningen vedtog Borgerrepræsentationen i forbindelse med kommuneplanvedtagelsen, at planen i de følgende år skulle suppleres med særskilte forslag til bolig-, erhvervs- og trafikpolitik samt en vurdering af københavnske bygningers bevaringsværdier.

Sidstnævnte førte i de efterfølgende år til udarbejdelse af de såkaldte byatlasser for alle københavnske bydele. Heri beskrives både de overordnede bystrukturelle kvaliteter og bevaringsværdien for bygninger opført før midten af forrige århundrede. Vurderingerne er efterfølgende indgået som en del af grundlaget i lokalplanlægningen.
Planperspektiverne udvidedes i '90erne, affødt af en lang række forhold: den internationale udvikling i bl.a. Østeuropa, den ændrede landsplanmålsætning, Stallknecht- og Würtzenudvalgsarbejderne, de nye love om Øresundsforbindelsen, Ørestad og Københavns Havn, nedlæggelsen af Hovedstadsrådet og den forstærkede kommunale og statslige rolle i den overordnede planlægning. De efterfølgende kommuneplanrevisioner '93 og '97 fik derfor dels større vingefang ved udvidelse med regionale og internationale perspektiver samtidig med konkretiserede opslag om planmuligheder mv. i de enkelte bydele og en udbygning i forhold til nye krav om miljøhensyn og detailhandelsplanlægning.



Byatlas for bydelen København.

Vedtagelsen af kravet om supplerende politikker på bolig-, erhvervs- og trafikområderne i kombination med sammenlægning af Plandirektoratet og Ejendomsdirektoratet i 1994, og kommunens vanskelige budgetsituation, førte til en markant tættere kobling mellem kommune- og lokalplanlægningen samt byfornyelsen, den almene sektor og håndtering af kommunale ejendomsbesiddelser.

Sammenlægningen i 1994 indebar derved en væsentlig organisationsomlægning allerede få år efter Plandirektoratets etablering i 1988, der alene omfattede den overordnede planlægning og lokalplanlægningen.
Organisationsomlægningerne videreførtes ved nedlæggelsen af Stadsarkitektens direktorat og overflytningen af alle opgaver, bortset fra den overordnede region- og kommuneplanlægning, i 1998 til Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med ændringen af den københavnske styrelsesvedtægt.

Detailhandlen

Min interesse for detailhandelsspørgsmålet er af ældre dato. Som led i forberedelserne til kommuneplanen gennemførte Poul Walbjørn og jeg i 1978 en analyse af detailhandelsstrukturen i Københavns kommune, affødt af såvel konkrete henvendelser om etablering af større centerbyggerier, som af den omfattende butiksdød, der prægede mange kvarterer. Lokale butikker forsvandt og blev efterladt med brædder for vinduerne, stod tomme eller overgik til genbrugsforretninger mv. Det lignede ofte slum.

Efter en omfattende rekognoscering af butikker i hele kommunen og gennemgang af ældre detailhandelstællinger mv. viste det sig, at der i den foregående 20 årsperiode gennemsnitligt dagligt var forsvundet en butik i primært de indre dele af boligområderne, samtidig med at butiksintensiteten var reduceret på mange strøggader.

I betragtning af butikkernes afgørende betydning for bykvarterernes service, fremtræden og byliv, var det væsentligt at søge mulighederne herfor forbedret. Nye centerdannelser, nye meget store butikstyper og tilkomsten af lavprisbutikker indebar uden regulering risiko for en forstærket uheldig udvikling. Nogle konsekvenser af denne udvikling beregnedes i nært samarbejde med hovedaktører på dagligvareområdet.

Dette førte til overvejelser om tilbageholdenhed med nyetablering af meget store dagligvare- og lavprisenheder og nye centerdannelser samt planmæssige bestræbelser på at fastholde de dominerende strøggader Amagerbrogade, Nørrebrogade mfl. samt øvrige hovedstrøg, idet forsyningen i sidegader sjældent kunne opretholdes. På visse strøg påpegedes risikoen for butiksfortrængning af bl.a. filialer fra pengeinstitutter mv., en risiko som den tekniske udvikling siden har fjernet gennem netbanker, selvbetjeningssystemer og fusioner mv.

Oplysningerne blev inddraget i kommuneplanforslag '85 og førte, efter politiske tilkendegivelser, til beslutning om et større antal strøggadelokalplaner med bestemmelser, der fortsat er gældende og administreres stramt.

I løbet af '90erne fremkom flere af de omkransende kommuner med ønsker om nye centerbyggerier eller større udvidelser nær kommunegrænsen, som ville have negative konsekvenser i Københavns kommunes yderdistrikter, hvor beboernes mobilitet var højest og detailhandelsstrukturen svagest og mest følsom. Spørgsmålet blev vendt med staten og førte til nedsættelse af et detailhandelsudvalg med deltagelse af bl.a. Miljøministeriet, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen og Københavns kommune.

Udvalgets rapport sigtede mod at fastholde en større del af detailhandlen i de gamle bykerner i stedet for udflytning til aflastningscentre eller placering langs indfaldsveje. Udvalgets overvejelser førte i slutningen af 90erne til krav i planloven om kommuneplanmæssig udarbejdelse af detailhandelsplaner og til vetomulighed ved kommuneoverskridende konsekvenser.

Kommunens boligpolitik

Kommunens svækkede økonomiske situation i begyndelsen af 90erne, og overvejelserne om boligpolitik (herunder resultaterne fra undersøgelsen om boliger og kommunaløkonomi) samt drøftelser med finansministeriet, førte i 1995 til politisk vedtagelse af en 10-punkts boligstrategi. Efterfølgende etableredes et samarbejde mellem kommunen og såvel den private som den almene boligsektor; og videre blev byfornyelsesindsatsen suppleret med bredere såkaldte "Kvarterløft" flere steder i kommunen.

Endvidere medførte situationen bl.a., at kommunens knap 20.000 lejligheder blev overdraget til et nydannet statsligt selskab TOR, der havde til formål hurtigst muligt at afhænde boligerne. Langt hovedparten, vel omkring 90 %, blev for en overkommelig pris overtaget af lejerne som andelsboliger, mens enkelte ejendomme blev afhændet til private udlejere, og nogle få blev almene i forbindelse med midler til byfornyelse.

Ganske få år efter skiftet var ejendommenes værdi steget betragteligt og interessen for vedligeholdelse øget. Afhændelsen var et markant boligpolitisk indgreb og et "eksperiment" af en karakter uden dansk fortilfælde. De mangeartede konsekvenser burde have været undersøgt nøjere.

Den kommunaløkonomiske boliganalyse burde ligeledes være videreført med mellemrum. Den foretagne belysning af den kommunaløkonomiske virkning af især nyere alment byggeri, herunder de betydelige sociale udgifter, medvirkede imidlertid sammen med samtidig kritik af dette byggeris arkitektoniske kvalitet stærkt til en politisk beslutning om opbremsning af det almene

nybyggeri i kommunen. Beslutningen blev truffet på baggrund af en detaljeret gennemgang af alle sektorens kendte projekter og byggeønsker.

Den store dominans af små, overvejende ældre 2-værelses lejligheder, førte endvidere boligpolitisk til beslutning om lokalplanmæssigt at kræve større boliger i nybyggeriet for at opnå en i forhold til omegnen mere konkurrencedygtig og alsidig boligmasse. I forlængelse heraf sigtedes mod nybyggeri med andre ejerformer, både ejerlejligheder og private udlejningsboliger samt andelsboliger med offentlig støtte, som det bl.a. kan ses på de tidligere militære områder på Holmen og Islands Brygge.
Det betydelige antal almene boliger gjorde det relevant samtidig her at se på mulighederne for godkendelse ved indflytning samt aftaler om lejlighedernes udlejning, herunder i lyset af de stærkt mindskede muligheder for, at kommunen selv kunne løse de boligsociale opgaver efter afhændelsen af lejligheder til TOR. Forsøgsvis indførtes udlejningsaftaler i løbet af '90erne, som de følgende år blev væsentligt udbygget og som fortsat evalueres med faste mellemrum som led i forvaltningens tilsynsopgave.

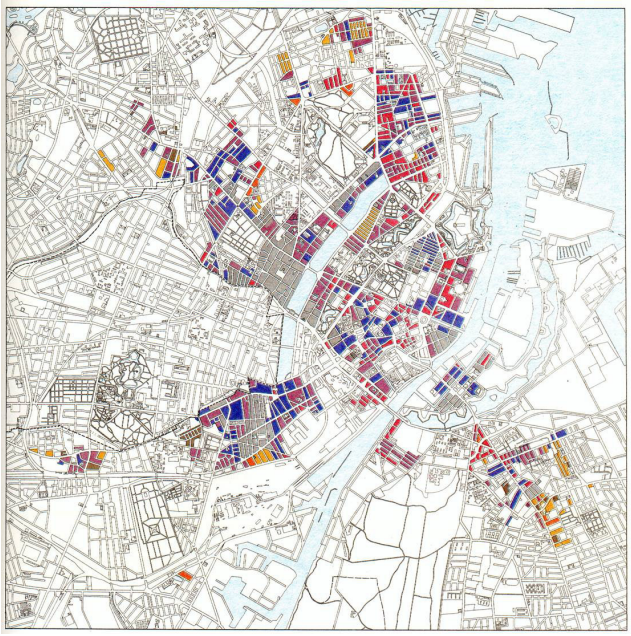
Evalueringen baseres på oplysninger for hver boligafdeling om fraflyttede lejligheder samt de enkelte boligers beboersammensætning ved årets begyndelse og afslutning mht. socio-demografiske, beskæftigelses- og indtægtsmæssige forhold. Afhængigt af afdelingens situation sker udlejning af varierende andele ledigblevne lejligheder til løsning af boligsociale opgaver, efter venteliste eller særlige kriterier såsom lejerens beskæftigelses- og uddannelsessituation. Resultaterne indgår i drøftelserne med boligselskaberne om udviklingen og om behov for eventuel justering af aftalen, herunder eventuelt friholdelse for kommunal boligsocial anvisning.

Anføres der ikke noget om udlændinge?

Oplysninger om statsborgerskab og herkomst foreligger, men det primære er, at afdelingernes beboersammensætning ikke er for ensidig. Det statslige ghettobegreb omfatter store almene afdelinger med bl.a. mere end 40% af de erhvervsaktive aldersgrupper på overførselsindkomst. Tilsvarende kriterier er relevante ved vurdering af udviklingen også i mindre afdelinger. For at styrke tilsynsdrøftelsen med selskaberne suppleres de konkrete oplysninger om udlejning og andre relevante emner i nogle få tilfælde med undersøgelser af beboernes tilfredshed og tryghed mv. De betydelige omkostninger forbundet med disse undersøgelser nødvendiggjorde imidlertid en begrænsning i omfanget heraf.

Sanering og byfornyelse

Noget af det første, jeg medvirkede til i kommunen var udarbejdelse af en saneringstidsfølge (1972) for at opfylde storsaneringsloven fra 1967. Der var nogle år før udarbejdet en trangfølge af Boligkommissionen på grundlag af en række bygningsmæssige parametre såsom toilet-, bade- og varmeforhold - som efterfølgende bl.a. indgik i grundlaget for dispositionsplanarbejdet i Den Sorte Firkant - og endte med at omfatte, jeg tror omkring 300 karréer. Men høje udgifter i forbindelse med den første saneringskarré ved Nyhavn pegede mod, at bygnings- og gårdarealer måtte forbedres på anden vis.



Opholdsareal og boligstandard 1983.

Den omtalte flytteanalyse pegede på, at udover de bygningsmæssige mangler var også friarealforholdene af betydning for udflytningen fra kommunen.

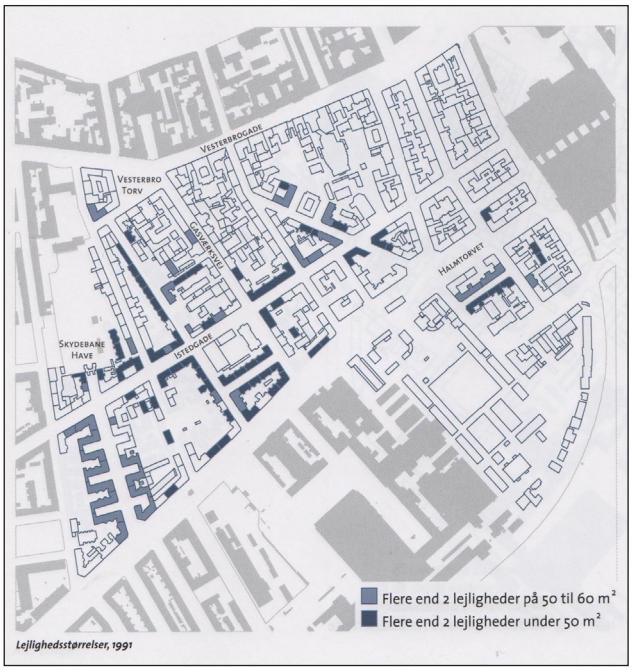
Derfor udarbejdedes i forbindelse med kommuneplanarbejdet en karreoversigt, der sammenholdt boligalder og lejlighedsstørrelse samt installationsforhold med opholdsarealernes størrelse som grundlag for udpegning af karréer med størst behov for forbedring. Ud over allerede udpegede saneringskarreer omfattede oversigten 600 karreer med 80.000 lejligheder, vel en fjerdedel af boligmassen i kommunen.

En ting var den koncentrerede opgave på Vesterbro. Der lå mange karreer andre steder i kommunen med behov for forbedring af friarealer, der i forhold til lejlighedsindgreb er billige. Forbedring heraf kunne enten ske sammen med lejlighedsindgreb eller, mindre omfattende, via Gårdrydningskontoret, der vel i løbet af årene har forbedret gårdene i nogle hundrede karréer, hvilket har haft en måske undervurderet betydning for kvalitetsforbedringen af boligforholdene.

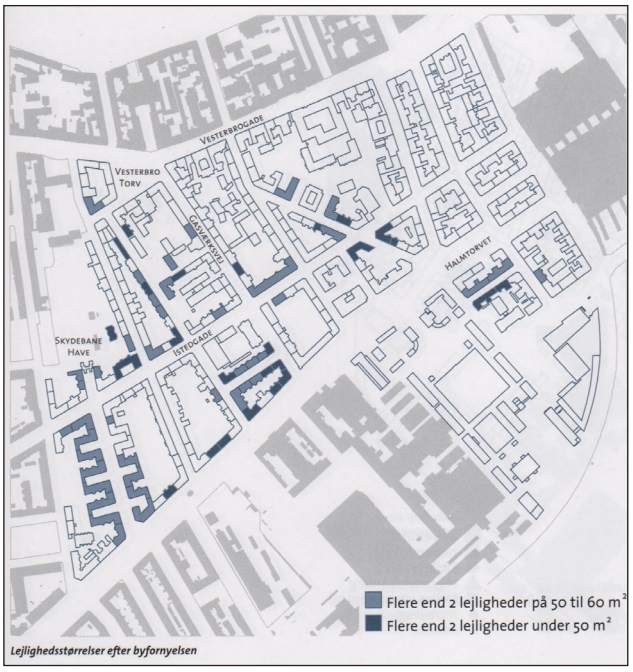
Samtidig betød Tilbudspligtloven, at når en ejer, herunder byfornyelsesselskaber eller private udlejere, ønskede at afhænde en ejendom, skulle den tilbydes lejerne på samme vilkår. Dette skete i stort omfang og medvirkede til, at andelsboligformen blev særligt udbredt i København. Herved er flyttemønster og tilknytning til boligen ændret og forbedringsaktiviteten øget.
I almindelighed gælder det sådan set også, hvis de er ejere.

For at styrke mulighederne for private forbedringer øgede kommunen samtidig muligheden for lejlighedssammenlægning, der især skete i andelsboliger, som på denne tid var relativt billige. Og mange andelsboligforeninger gav andelshavere fortrinsret til en nabolejlighed, hvis den blev ledig.

Så både gennem såvel den offentlige som den private indsats skete en markant forbedring af den københavnske boligkvalitet indenfor få årtier. En vurdering der kræver særlig opmærksomhed, og som planlæggere ikke, eller kun i begrænset omfang ser, men som har stor betyd-



Lejlighedsstørrelser på Indre Vesterbro, før byfornyelsen.



Lejlighedsstørrelser på Indre Vesterbro efter byfornyelsen. Omfanget af sammenlægninger af 2-vær. lejligheder var relativt beskedent.

ning for efterspørgsel, flyttemønster og befolkningsudvikling mv.

Befolkningens aldersstruktur ændrer sig radikalt

Fra en gennem årtier stærkt faldende befolkning frem til begyndelsen af 90erne er kommunens indbyggertal siden steget med over 30 % med flere børnefamilier og unge. Så hvor kommunen midt i '80erne rummede op mod 25 % pensionister udgør i dag de 20-30årige denne andel. Der er således sket en omkalfatring både aldersmæssigt og på anden vis med markante konsekvenser for institutionsbehov, byliv, bil- og cykeltrafik etc.

Der har naturligvis været mange kritikpunkter af bestræbelserne undervejs, herunder af byfornyelsens lejlighedssammenlægninger og stoppet for byggeri af ungdomsboliger med baggrund i bl.a. den meget høje andel af små lejligheder i kommunen og det forhold, at der er flere bosatte unge på videregående uddannelser i København end der er uddannelsespladser.

I lyset af den kommunale situation har det, efter min opfattelse, været en både rimelig og hensigtsmæssig strategi, og byen er i hvert fald efterfølgende blevet betydelig mere attraktiv.

I dag er de økonomiske muligheder for offentlig byfornyelse markant mindre end i '80erne og '90erne. Til gengæld er konjunkturerne sådan, at flere selv kan og vil forbedre lejlighederne. Det er bare blevet sværere at gennemføre en samlet og bredere fornyelse og forbedring af de mest trængte kvarterer. Nybyggeri, også af nye bykvarterer, har dermed fået større betydning for udviklingen af boligkvaliteten i kommunen, ligesom den nu skabte mulighed for lokalplanmæssigt at fastlægge en blandet ejerform har stor betydning for udvikling af beboermæssigt alsidige kvarterer.

Et væsentligt værktøj for at sikre en hensigtsmæssig udvikling, herunder færdiggørelse af nye kvarterer, er den række- og tidsfølgeplanlægning som nu er indarbejdet i kommuneplanen sammen med stærkere bestræbelser på at koordinere private og kommunale investeringer. Herved kan det mangeårige planlæggerønske om en bedre koordineret fysisk og økonomisk planlægning forhåbentlig være på vej.

Planlægning af infrastruktur

Når en ældre by fornyes, er det en blanding af noget der sker med "skohorn" på enkeltgrunde i allerede bebyggede kvarterer og større omdannelser af eksempelvis havne- og erhvervsområder. De sidstnævnte kan kræve supplerende eller ny og mere omfattende teknisk og servicemæssig infrastruktur.

Udbygningen af både Vestamager og Nordhavnen koster, i lighed med øvrige ekstensivt udnyttede og opfyldte arealer langs Øresund, ny infrastruktur i betydeligt omfang, også trafikalt. Dette forstærker behovet for tids- og rækkefølgeplanlægning, prioritering og koordinering, så man i stedet for spredt udvikling med dårlig udnyttelse af offentlige investeringer færdiggør kvartererne og ikke ligger med byggepladser i unødigt mange år.

Planmæssigt er strategien hensigtsmæssig, selv om den af og til afføder utilfredshed hos ejere og udviklere der ikke tilgodeses, sådan som det vel i en årrække har været tilfældet på eksempelvis Refshaleøen. På trods af dette områdes betydelige udviklingspotentiale og bymæssigt attraktive beliggenhed, har det her hidtil ikke været muligt at opfylde de planmæssige forudsætninger om håndtering af miljø- og trafikforholdene, herunder realisering af en østlig vejforbindelse under havnen mellem Østerbro og Østamager, selv om en sådan har været undersøgt de senere årtier af flere fællesudvalg med staten. Med de seneste forslag om yderligere udbygning i området med den såkaldte Lynetteholm, har opfyldelse af forudsætningerne for realisering i løbet af en ganske lang årrække fået ny næring, om end udbygning givetvis bør tilpasses færdiggørelse af byudviklingen andre steder, herunder af Nordhavnsområdet.

Nybyggeri

Med etablering i ’90erne af Ørestadsselskabet, fastlæggelsen af Københavns Havns status som særligt statsligt forvaltningsobjekt og den senere fusion af disse i selskabet ” By og Havn”, med kommunen som hovedejer, råder dette selskab over hovedparten af det arealmæssige potentiale, der er i kommunen på sigt for større samlet byudvikling, og hvor grundsalg bl.a. skal bidrage til metroudbygning i hele byen.

Ejerskab muliggør opfyldelse af andre kvaliteter, som kan være svært opnåelige. Et eksempel er byggeriet på Sluseholmen på baggrund af den hollandske tegnestue Soeters van Eldonk Ponecs forslag til helhedsplan for Sydhavnsområdet fra 2002 samt efterfølgende lokalplanlægning. Heri fastlagdes en kanalby med karreer og stærkt varierede facadeudtryk, som ville være vanskeligt at realisere alene på grundlag af lokalplanbestemmelser.
Sluseholmsarealet var ejet af Københavns Havn, men kommunen erhvervede et medejerskab og indgik i et nydannet fælles selskab, som ved salg af grunde betingede sig at byggerier skulle godkendes af selskabet i detaljer, herunder arkitektonisk. Resultatet er efter min vurdering blevet ganske vellykket, omend mere boligdomineret end nok ønskeligt.

Generelt er det ganske vanskeligt at opnå en ønskelig blanding af funktioner i forbindelse med ny bebyggelse. Det gælder primært i enkelte bygninger, hvor investorer og ejere oftest af om-

Sluseholmen med kanalgade a la Amsterdam, et ganske vellykket resultat. Foto: Jens Clemmensen.



kostnings- og driftsmæssige årsager foretrækker, at bygningen alene anvendes til enten beboelse eller erhverv. Det gælder til dels også karrevis, hvor miljøhensyn, parkerings- og friarealforhold mv. kan besværliggøre blandingen.

I forbindelse med godkendelsen af kommuneplanen i '80erne var netop kommunens ønske om at rammerne for lokalplanlægning skulle muliggøre blandede karreer og byområder. Den statslige planmyndighed var uenig heri, idet den betvivlede administrerbarheden af sådanne bestemmelser. Bestemmelser som netop sigtede mod at muliggøre fastholdelse af et hovedtræk i byen. Heldigvis lykkedes det i rammerne for lokalplanlægning at opnå enighed om blandingsbestemmelser i stedet for traditionel opdeling i større monofunktionelle zoner.

Opnåelse af variation i bykarakter vanskeliggøres dog også i betydelig grad af, at bygninger i nye byområder ofte skalamæssigt er meget større end i ældre bykvarterer. Et ældre etagehus med et par opgange har typisk en facadelængde på under 40 m, hvorimod dagens bolig- og erhvervsbyggerier i nye områder ofte er flere gange større og dermed vanskeligere at få til at fremtræde med tilsvarende arkitektonisk variation, som det bl.a. tilstræbtes på Sluseholmen.

Ved forøgelse af bebyggelsestætheden er det måske muligt i højere grad at opnå forskelligartede funktioner i de enkelte bygninger, fx gennem en lagdeling med boliger øverst for at opnå gunstige udsigts- og lysforhold, mens mindre krævende erhverv placeres i de nederste etager.

En anden interessant erfaring omkring Sluseholmen var, at de private investorer gerne ville have øget sikkerhed for, at det relativt isoleret beliggende område ville blive omdannet hurtigt. Man opfordrede derfor til, at alment byggeri opførtes som en del af de første bebyggelser. Dette harmonerede fint med kommunale bestræbelser på at opnå også ejermæssigt blandede bebyggelser i nye byområder, men ønsket må anses for i væsentlig grad at være konjunktur-betinget, da investorer under gode konjunkturer kan opnå større økonomisk gevinst ved andre ejerformer. Et andet eksempel på blandede ejerformer i en samlet boligbebyggelse er Grönings Have på Islands Brygge. Efter eksplosionen på Soyakagefabrikken blev en stor del af det gamle erhvervsområde, gennem et omfattende lokalplanarbejde, omdannet til et moderne blandet bolig- og erhvervskvarter med mulighed for indslag af almene boliger. Efter forhandling med boligselskaber og en privat bygherre opnåedes enighed om opførelse af Grönings Have med op mod 150 lejligheder udformet som en arkitektonisk helhed, men med blandet ejerform og forskellige lejlighedstyper.

Efter tilladelse fra Boligministeriet efter en forsøgsparagraf opførtes hele bygningen af den private bygherre. Herved opnåedes ikke alene en stordriftsfordel, men også gensidige erfaringer om de ganske forskelligartede rammer og vilkår den private og almene sektor arbejder under. Bestræbelser på at opnå samdrift mellem de to sektorers boliger var desværre derimod ikke tilladelig på daværende tidspunkt.

Tilsvarende var det heller ikke på dette tidspunkt lovligt, i forbindelse med fx tagudskiftning i almene boliger, at etablere private boliger i tagetagen, selv om det var en af de bestræbelser forvaltningen gennem flere år havde haft og som harmonerer helt med den aktuelle politik på både kommunalt og nationalt niveau.

Fordelen ved forvaltningsmæssigt at have ansvaret for lokalplanlægningen, byfornyelsen og det almene byggeri var bl.a., at grænserne for at en både fagligt og politisk ønskelig samordning kunne afprøves og i nogle tilfælde med tiden føre til fjernelse af barrierer ved ændring af administrative, lovgivningsmæssige og politiske begrænsninger.

Hvordan fungerede forvaltningen?

Når du når til det skel, hvor Knud Rasmussen går på pension og du tager over, lyder det ikke som om, at det gør nogen som helst forskel. Har du været lidt selvkørende hele tiden?

Da Knud i 1983-84 blev ansat som kommitteret for at fremme kommuneplanarbejdet med kontor ved siden af mit og Walbjørns, tænkte jeg, at det måske kunne blive lidt bøvlet. De politiske stridigheder prægede også forvaltningernes arbejde, og Søren B. Jensen, som jeg stadig ugentligt spillede badminton med, var blevet sekretariatschef i Magistratens 4. afdeling hos Villo Sigurdsson. I forbindelse med de sportslige aktiviteter modtog jeg ofte kritik af det der foregik hos overborgmesteren – uanset om det var noget jeg havde indflydelse på eller ej, f.eks. den "ulovlige" overflytning af lokalplanopgaverne fra Magistratens 4. afdeling til Overborgmesteren midt i en valgperiode.

Men samarbejdet med Knud gik over al forventning, og i løbet af et års tid udarbejdedes det første oplæg til Kommuneplanforslag '85, der dog efter at være vedtaget til offentliggørelse løb ind i både politiske uenigheder og de tidligere beskrevne vanskeligheder med de overordnede planmyndigheder.

Da Plandirektoratet i 1988 oprettedes ved sammenlægning af Generalplandirektoratet og den, få år tidligere overflyttede lokalplanafdeling med Knud som direktør, ønskede han en organisation med 4 ligestillede geografisk opdelte plankontorer og et juridisk kontor, for at sikre ensartethed i den juridiske sagsbehandling og én direktion med mig som vicedirektør.
I 1994 blev Plan- og Ejendomsdirektoraterne sammenlagt, hvorved opgaverne udvidedes til – udover kommune- og lokalplanlægning – også at omfatte sanering og byfornyelse samt tilsynet mv. med den almene sektor og køb og salg af kommunale ejendomme. Sidstnævnte opgave blev dog, som aftalt i forbindelse med fusionen, hurtigt overført til Økonomidirektoratet.

Opgavernes omfang og mangesidede karakter er fyldestgørende beskrevet i Plandirektoratets oversigt over planlægningen i årene 1990-93 samt i Årsberetninger for de følgende år for Plan- og Ejendomsdirektoratet. Der blev således udgivet en række publikationer om København, herunder i 1988 publikationen "København – på vej mod år 2000" om projekter på vej eller under overvejelse i kommunen, samt "Kommuneplan '93" og bogen "København! Hvorfor? Hvordan?" på både dansk og engelsk.

Alt i alt en særdeles travl årrække med stribevis af lokalplaner, bolig- og trafikpolitiske redegørelser, løbende opfølgning af indflytningen i nybyggeriet og input til årlige befolkningsfremskrivninger, mange politiske indstillinger om byfornyelse og støttet byggeri, forslag til fredning af parkområder og deltagelse i interne og eksterne udvalgsarbejder, herunder, i samarbejde med bl.a. Trafikministeriet, om det såkaldte "Basisnet". Rapporten om basisnettet fra 1998 indeholdt - i forlængelse af beslutningerne om banen mellem Hellerup-Flintholm- Ny Ellebjerg og metroens første etaper mv. – bl.a. forslag til den Ringmetro omkring Brokvartererne, der aktuelt nærmer sig sin færdiggørelse, og det netop påbegyndte letbaneanlæg mellem Lyngby og Ishøj.

Med virkning fra 1998 indebar den vedtagne ændring af den københavnske styrelsesvedtægt overflytning af det sammenlagte Plan- og Ejendomsdirektorats opgaver, bortset fra kommune- og regionplanlægning, til den nydannede Teknik- og Miljøforvaltning. Det nedlagte Stadsarkitektembedes forvaltningsopgaver blev samtidig tilknyttet det overflyttede Plan- og Ejendomsdirektorat, der omdøbtes til "Plan og Arkitektur".

Disse hyppige og omfattende organisationsændringer fik mig til kraftigt at overveje om jeg i 1998 skulle blive hos Overborgmesteren med de opgaver, som længst havde haft min interesse. Knud tilkendegav imidlertid, at i så fald ville han holde op. Udsigten til at smide alt hvad vi havde arbejdet for de foregående 15 år væk medførte, at jeg fulgte med til Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med langt den overvejende del af opgaver og personale.
Knud så nok også en mulighed for at kunne blive administrerende direktør i Bygge- og Teknikforvaltningen. Det blev han imidlertid ikke. Det blev i stedet en tidligere oberstløjtnant, Jens

Jacobsen, som i lighed med borgmester Søren Pind var en fremragende chef og som vi begge fik et fint og tæt samarbejde med. Begge havde den holdning at faglige opgaver blandede de sig ikke i. Til gengæld varetog de hver især de administrative og økonomiske spørgsmål samt de politiske, og sikrede på forbilledlig vis samarbejdet og beslutningsgangen i Teknik- og Miljøudvalget samt tillidsforholdet mellem forvaltning og politikere.

Så i min tid i kommunen havde jeg været særdeles heldig med at have gode chefer lige fra Søren B. Jensen, Bjarne Eir og Vagn Lykke Pedersen i Generalplandirektoratet og senere Knud Rasmussen og Jens Jacobsen samt Borgmestrene Egon Weidekamp, Jens Kramer Mikkelsen og Søren Pind, der alle udviste stor tillid og gav frie tøjler til at afsøge de vinkler, man gerne ville, hvis der var ræson bag.

I år 2000 besluttede Knud imidlertid at gå på pension, hvilket ikke harmonerede med den forståelse vi indbyrdes havde haft om samlet at trække os tilbage, når han fyldte 70 og jeg 60.

Efter hans afgang overtog jeg stillingen som direktør og fik ansat to vicedirektører. Den ene primært til at håndtere opgaver indenhus og den anden, arkitekt Jan Christiansen som nyansat stadsarkitekt, til at varetage opgaven med at udvikle byen med kvalitative byggeprojekter mv. En opgave han på yderst kvalificeret og konstruktiv vis varetog bl.a. ved at fremme brugen af unge og andre i københavnsk sammenhæng uprøvede arkitekttegnestuer samt udstrakt anvendelse af forskelligartede konkurrenceformer, og ved at være primus motor i den årlige præmiering af de bedste nybyggerier og fornyelser i kommunen. En ordning som havde fungeret i 100 år, hvilket blev fejret i 2003 med udgivelsen af jubilæumsbogen "Den præmierede By", bl.a. forfattet af tidligere stadsarkitekt Otto Käszner.

Ved at sidde med under såvel Borgerrepræsentationens møder som i forskellige politiske udvalgs møder i kraft af direktoratets store opgavebredde, kom jeg tæt på afgørende politikere og fik overblik over sager i andre forvaltninger, som kunne være af betydning for mine egne udfordringer og opgaveløsninger. Det lettede samarbejde, information og tilbagemelding til egne medarbejdere, men kostede mange arbejdstimer.

Hvordan samarbejdet internt i og med andre forvaltninger opleves, herunder med andre myndigheder og private aktører, afhænger naturligvis i betydelig grad af ens placering i organisationen og behovet for samarbejde. Mine erfaringer har imidlertid været, at samarbejdet i al almindelighed gik smertefrit, når der forelå klare mål, opgavebeskrivelser og tydelig interessevaretagelse, selv om politiske modsætningsforhold kunne stille særlige krav, ligesom opgavens karakter og faglige udfordring har betydning for engagementet. Tilsvarende kan tillidsfulde drøftelser med forskellige politikere og beslutningstagere forudsætte varieret argumentation eller oplysning afhængigt af om en pragmatisk eller mere ideologisk viden søges, herunder om der efterspørges faktuelle enkeltsagsoplysninger eller bredere mere perspektiverende argumenter.

Planlægning før og nu

En af de sidste større opgaver jeg arbejdede med i kommunen inden min afgang i 2008, var en indledende analyse af værdifulde kulturmiljøer i København - miljøer som oplevelsesmæssigt bidrager til den mangefacetterede fortælling om byen, dens historie og karakter. En analyse som supplerer Byatlassernes udpegning i '90erne af de bygningsmæssige bevaringsværdier.
Hvor min kommunale ansættelse blev indledt med undersøgelser af de udfordringer og voksende problemer kommunen stod over for, afsluttedes den således - måske meget passende i kraft af den forbedrede situation kommunen på mange måder - både fysisk, økonomisk, politisk og udviklingsmæssigt - i slutningen af ´00erne var kommet i, med analyse af en væsentlig del af byens kvalitet.
Samlet bød min tid i kommunen som beskrevet på meget forskellige både udefra kommende og internt skabte rammevilkår med varierede opgaver og perspektiver. Herudover indebar

ansættelsen relationer til en meget stor gruppe medarbejdere, fagfolk og politikere mv., som har været afgørende for at jobbet gennem alle år forblev interessant og udviklende.

At ændringerne i perioden har været omfattende kan måske illustreres ved, at det i midten af '80erne næppe ville være muligt med troværdigheden i behold at overbevise mange om hvorledes situationen i kommunen ville være blot 15 år senere: Hvem ville dengang have fæstet lid til udsagn om, at der i København i starten af '00erne ville være etableret en fast forbindelse over Øresund, en Ringbane og en næsten fuldført metro, at kommunens folketal ville være steget med 30.000, at man kunne bade i havnen, og at der i Borgerrepræsentationen på mange områder var relativt bred enighed om udviklingen af byen etc.

Så på mange måder har de forløbne årtiers omfattende teknologiske, organisatoriske og øvrige samfundsmæssige ændringer omkalfatret vilkårene og opgaverne for den fysiske planlægning, ikke blot politisk og lovgivningsmæssigt. Ændringen er i lige så høj grad indholds- og metodemæssig, bl.a. affødt af et katalog af planmæssigt relevante nye emner, data- og analysemuligheder, udstrakt brug af edb, digitale værktøjer og mobiltelefoner samt bortfald af hjælpefunktioner som selvstændige skrive- og tegnestuer og journalafdeling. Og ikke at forglemme en markant øget bevågenhed i offentligheden omkring fysisk planlægning på forskellige niveauer. Særligt tydeligt måske omkring lokalplanlægningen, der gennem årene er blevet meget mere omfattende, er vokset markant i detaljeringsgrad og hyppigt påkalder sig både medie- og klagemæssig interesse. Sammenlign blot de første lokalplaners og gamle byplanvedtægters indhold og procesforløb mv. med nutidens !

I samme periode er den klassiske byplanlægnings hovedemner løbende blevet udvidet med formaliserede offentlighedsprocedurer og emner inden for miljø-, energi- og ressourcehensyn, bæredygtighed og genanvendelse samt, i den mere detaljerede planlægning med emner såsom byrums udformning og andre bylivsrelaterede forhold, herunder bynatur samt fortællinger gennem bevarings- og kulturværdier.

Så generelt er opmærksomheden øget omkring mange dimensioner af byens kvaliteter gennem min tid i planlægningen. Og det voksende behov for planlægning og samordning er blevet understøttet gennem udvidede lovkrav og reguleringer samt formaliserede krav om inddragelse af berørte parter. Emnemæssigt gælder det også forskellige former for sektorplanlægning både tekniske og servicemæssige.

Med behovet for planlægning på forskellige niveauer, og med varierende detaljeringsgrad samt præcisionsbehov, er planlægningens kompleksitet dermed øget og behovet for tværfaglige løsninger voksende. Samtidig har den accelererede teknologiske og samfundsmæssige udvikling samt disses komplicerede eller uforudsigelige indbyrdes samspil generelt reduceret forudsigeligheden og justeret den overordnede planlægnings tidsperspektiv. Tænk blot på tidligere regionplanlægnings 40-årige tidsperspektiver og kommuneplaners 12-årige horisont, hvor der erfaringsmæssigt hvert fjerde år eller hyppigere sker ikke uvæsentlige ændringer og revisioner sted.

Planlovgivningens oprindelige hierarkiske opbygning med lands-, region- og kommuneplaner er gennem årene blevet mindre klar, og behovet for tværgående overnational tænkning udmøntes kun i beskeden grad i samlede let opfattelige planer, trods globaliseringen og EU. Et samspil mellem fysiske planer og statslige aktiviteter synes ikke gennemførligt.

Alt i alt mange komplicerede og forskelligt rettede udviklingsforløb – og også planlægningsmæssige ambitioner, som ikke er blevet opfyldt. En af de uopfyldte er vel behovet for en egentlig planlæggeruddannelse som - enten gennem en fælles basis eller en overbygning - kunne forbedre udnyttelsen af tværfaglige kompetencer til mere effektivt at håndtere planlægning af

de brede samfundsrelevante udfordringer. En uddannelse, som måske samtidig kunne føre til øgede ledelsesmæssige, faglige kvalifikationer og styrkede relationer til politiske beslutningstagere med henblik på bedre, hurtigere og mere effektive løsninger for bl.a. byernes udvikling.

Forenklet kan man måske sige, at hvis politik er at ville, så er planlægning valg mellem muligheder for at nå udpegede mål. Det nytter ikke at springe fra isflage til isflage eller skib til skib, hvis målet er tabt af syne – med mindre strømmen alligevel fører derhen. Fastholdelse af kursen kræver i almindelighed kompetent aflæsning af fartøjets kvalitet og ledelse såvel som strøm og andre vejrforhold, selv om disse hyppigt ændres under rejsen. Her er det løbende værd at holde sig for øje, at selv om en ekspert måske aldrig begår små fejl på ruten, kan turen godt ende med galt eller uheldigt. Rettidig omhu, løbende evaluering, opdaterede værktøjer og uddannelser er en permanent nødvendighed.



Niels Andersen

født 1946
interviewet 22.3.2017



Familiebaggrund

Jeg er anden generation af politikere. Min far var født i København, og min farfar var møbelsnedker med egen butik, men altså alene. Min farmor havde en kjoleforretning. De var af en pæn lav middelklasse. Min far blev cand.polit., men i modsætning til mig, var han nødsaget til at arbejde hele vejen igennem studietiden, fordi der jo ikke var noget, der hed SU den gang.

Han blev forstander på Roskilde Højskole, og til sidst blev han folketingsmedlem i 1957, og det var han så næsten indtil sin død i 1984 og nåede i mellemtiden at være undervisningsminister og udenrigsminister.
Min mor blev uddannet gymnastiklærerinde og har altid interesseret sig for kunst, og det tror jeg, har været vigtigt for mig.

De første 5 skoleår gik jeg i Himmelev Skole – et-sporet 7-klasses skole. Himmelev var dengang en landsby, der ligger uden for Roskilde i nærheden af Roskilde Højskole.
Himmelev Skole var sådan en skole, hvor der overvejende var bønderbørn. De gik ud af 7. klasse alle sammen. Jeg ved ikke noget konkret om mine klassekammerater,. Hvis man var ekstremt heldig, kom man på Roskilde Katedralskole, men ellers var det bare i underskolen i 7 år. Og gennem de 7 år blev højskolebørnene og dem fra børnehjemmet tævet. Jeg blev ikke tævet. Jeg var heldig at blive ven med en af bondesønnerne, som igen var ven med klassens stærke dreng, så det slap jeg udenom. Men min storebror fik tæsk med jævne mellemrum, fordi han var anderledes. Det var en gribende oplevelse, men til gengæld lærte man noget om samfundet.

Vi flyttede til København, da min far blev folketingsmedlem. Jeg har 3 brødre. Vi boede på Østerbro. Jeg ville frygtelig gerne være arkitekt, men jeg kunne ikke tegne overhovedet. Det var håbløst. Det kunne jeg simpelthen ikke.

Så sagde min kloge mor: Så skal du blive polit., for så kan du styre arkitekterne. Og så blev jeg polit. i 1974, og da jeg så søgte job, endte jeg med at blive ansat i Boligministeriet.

Borgerrepræsentationen – Nørrebro – Boligministeriet

I mellemtiden havde jeg haft en periode, 1978-81, som socialdemokratisk medlem af Københavns Borgerrepræsentation, hvor saneringen for alvor var kommet i gang. Jeg arbejdede en hel del sammen med Peder Boas, og via ham med VS-byplangruppen, for at finde ud af, hvad fanden det her med byplanlægning var for noget. Der blev lagt planer, der belyste noget, og jeg lærte Kristian Larsen at kende. Jeg var den,

◀ *Gårdanlæg i Tietgens-karreen, nabo til Hovedbanegården. Foto: Jens Clemmensen.*

der stemte imod flest saneringsplaner bortset fra Peder Boas, fordi jeg ikke syntes, de tog ordentligt hensyn til folk. Det var accepteret i gruppen, og der var ikke nogen ballade om det.

Der blev først lidt ballade, da jeg gik imod tankerne om at bebygge hele Vestamager. Jeg syntes, det var en mærkelig måde at behandle friarealer på. Jeg lavede faktisk en mindretalsudtalelse fra Byplan- og Trafikudvalget, hvor jeg var medlem, hvor jeg pegede på, at man maksimalt burde bygge, som man bygger nu. Det skulle have haft en anden udformning og funktion end sådan som det er blevet, men det er noget andet. Den gang var jeg alene, men jeg syntes jo at det var rigtigt.

JC: Var du alene - de forsøgte ikke at banke dig på plads?

Nej, Urban Hansen, som var overborgmester dengang, havde ry for at være en barsk banan, det var han også. I en eller anden konkret sammenhæng blev han vred på mig, og så gik han simpelthen fra vores gruppemøder. Hvis jeg stod i vejen for ham, så gik han bare. Der var ikke andet at gøre end at flytte sig. Og han hilste ikke, og han så mig ikke. Der gik kun et par måneder, så var jeg oppe hos ham i anden anledning. Så sagde han, hvem er det nu, du har giftet dig med og dit og dat, for jeg mente jo noget, og han havde ingen respekt for de mennesker, der ikke mente noget. Han havde respekt for dem, der mente noget.

Og så var det jo også sådan i det udmærkede parti, at hvis ens far var fremtrædende partimand, så blev der ikke sat spørgsmålstegn ved, om man også selv var partimand.

JC: Du fik lov til at have din mening?

Jeg fik lov til at have min mening. Så røg jeg ud af Borgerrepræsentationen, fordi vi tabte temmelig mange mandater ved næste valg. Det er en lang historie, som vi skal springe over. Og i den periode blev jeg så folketingskandidat på Indre Nørrebro og var samtidig med i noget, der hed Samarbejdsudvalget, i første omgang om trafik, senere om byfornyelse.

Socialdemokraterne sad i et hjørne og fik tæsk fra alle sider. Det kunne vi ikke holde til. Det var der heller ingen grund til. Vi måtte kunne blive enige med de lokale, hvis vi tænkte os fornuftigt om.

JC: Så det var lokalt, I sad i et hjørne?

Ja, på Nørrebro. Alle de andre kunne ikke lide os. Og det var på kanten af at være direkte småvoldeligt ind imellem. Ja, Bjarne Watkin kendte jeg ikke den gang, men der var mange andre udmærkede mennesker. Så gik vi ind i de der samarbejdsudvalg, nu også om byfornyelse. Der var først og fremmest Jesper Langebæk fra Kommunisterne der var samarbejdspartner. DKP var interesserede i at få os med, og vi var interesserede. Da vi havde siddet der et års tid, kom der nogle utrolige "svinere" fra VS-fløjen, og jeg sagde, at det kunne jeg ikke leve med. Vi var nødt til at trække os ud, hvis de skulle være med. Så blev de smidt ud, og udvalget havde et bredt samarbejde med Nørrebro bestående af alle andre end SF og VS. Handelsforeningen og alt muligt. Og vi kunne forære Weide et flertal for det meste af det på et fad, men han ville ikke have det.

JC: Hvad gik striden med VS ud på?

Det var personligt. De svinede nogle af de socialdemokratiske politikere til på en måde, der var utilstedelig, og jeg måtte bare sige, at det kunne jeg ikke holde til. Hvis jeg skulle forsvare dette samarbejde indadtil i partiet, kunne vi ikke holde til, at vi sad sammen med nogle, der svinede os til på den måde.

SI: Jeg opdagede for nylig, at en journalist har skrevet en bog om saneringen på Nørrebro?

Den handler om meget, men bl.a. de interne stridigheder, om hvad der skete på Nørrebro omkring Byggeren.



"Byggeren" efter at politiet havde ryddet arealet. Foto: Henrik Saxgren.

Der skete faktisk det, at vi og Kommunisterne sagde, at man ikke kunne blive ved med at hænge i det der areal. Der måtte findes en anden løsning, så alle parter kunne komme ud af det der.



En bemandet legeplads i Wesselsgade skulle erstatte Byggeren, men det kunne ikke forhindre at kampen eskalerede.

SI: Weide er hovedpersonen i den bog. Den skildrer hans forhold til andre og andres forhold til ham.

Han var ikke den behageligste type. Det lykkedes os faktisk til sidst at forhandle os frem til noget, som alle lokale, undtagen de der stod på legepladsen Byggeren, var enige om. Nemlig, at Byggeren skulle lukkes og flyttes over på Kapelvej, og så skulle der til gengæld, fordi arealet var lidt lille, etableres en kæmpestor bemandet legeplads ovre mod Wesselsgade. Det forslag sendte vi ind til Borgerrepræsentationen og bad dem om at tage det alvorligt, og det kom til behandling i Socialudvalget.

Da det så skulle færdigbehandles i Socialudvalget, der var det udvalg, som skulle tage stilling til bemandede legepladser, så tilkaldte Pelle Jarmer politiet, for der måtte ikke komme en fredelig løsning.

Der skete så det for mig, at SF i Borgerrepræsentationen havde fremsendt et beslutningsforslag om, at man skulle udtale sin fordømmelse af Weide. Jeg var sammen med de få, der var enige i den socialdemokratiske gruppe, og sagde, at det kunne vi ikke holde til at stemme for. Så var der nogen tumult. Det gik lidt hastigt med at afslutte det gruppemøde. Det var lidt uklart. Jeg undlod at stemme, og det var der også et par andre, der gjorde. Så straks havde de fat i min vælgerforening og foreslog, at de på en eller anden led burde give mig en begmand – smide mig ud.

Så sagde jeg til bestyrelsen, at det måtte de selv om. Så skulle de bare finde en anden til vælgerforeningen. De ville hellere finde en anden formand, men så sagde formanden, at han ikke mente det med udsmidningen alligevel. Så jeg blev siddende. Weide klagede til Erling Olsen, som var minister, over at jeg havde brugt informationer fra ministeriet i mit arbejde på rådhuset. Og det passede ikke.

Jeg blev ringet op af Erling Olsen en dag, hvor jeg arbejdede i Boligministeriet, og Erling Olsen sagde med et stort grin: "Idioten har sendt mig et brev om dig". Det var ikke noget der endte med at koste noget, men det kunne lige så godt have kostet mig mit job. På det tidspunkt var jeg simpelthen ved at være flad.

JC: Var I begyndt at arbejde med byfornyelsesloven på det tidspunkt i ministeriet? For meget af det der skete på Nørrebro, var jo ligesom føde for de nye ideer?

Ja så småt. Jeg kan huske – Erling Olsen var jo ikke typen, der sådan allierede sig med de der balladem agere, som de blev kaldt. Hans billede var, at han ikke ville have, at 4 store stærke betjente skulle bære gamle fru Olsen ud, for at hun kunne få et bad. Det var ikke den måde, der skulle laves byfornyelse på. Hans holdning til borgerinddragelse var blevet præget af konflikterne på Nørrebro.

Kontorchef i Boligministeriet, 1981 - 1985

Jeg var blevet ansat i Boligministeriet i 1974 og arbejdede først i det kontor, der ydede støtte til alment boligbyggeri, og derefter i Boligministeriets planlægningskontor som souschef, og det var der, jeg var en af dem, der var med til at starte processen op om at lave en ny byfornyelseslov. Og så i maj '81 blev jeg kontorchef i byfornyelseskontoret, og der er den sammenhæng med det, jeg lavede på rådhuset, der betød, jeg var nødt til at trække mig fra Borgerrepræsentationen. Det var altså helt bevidst. Jeg tænkte, at det der slagsmål med ham Weide, det taber du, så du kan lige så godt trække dig. Jeg kunne risikere, at jeg ikke kunne få det job, som jeg gerne ville have i ministeriet, og så samtidig røg jeg ud både af Borgerrepræsentationen og som folketingskandidat. Så jeg droppede min politiske karriere og fik jobbet som kontorchef i Boligministeriet og var med i en lovgivningsproces, som var utrolig spændende.

Regeringen fremsatte sit lovforslag, og der gik lang tid, for man skulle sikre sig, at det ikke kæntrede. Så på et eller andet tidspunkt var der signaler om, at nu ville alle gerne forhandle, og så gik jeg med Erling Olsen i udvalg. Så sad vi i udvalget, og gik vi hjem og lavede nye lovændringer/ændringsforslag i løbet af natten, som var klar til møde næste dag. Det var meget spændende. Vi lavede også nogle fejl.

JC: Nogle fejl som fortsatte i systemet?

Nej – der blev fremsat et ganske omfattende ændringsforslag et halvt år efter, hvor vi fik samlet det op. Det er sådan noget med, at når man ændrer den bestemmelse, får det konsekvenser for den bestemmelse osv, og havde man nu haft øje for det?

JC: Det kan jeg godt forstå, at der kan have været problemer med. Det var jo et stort filter af sammenhænge imellem de forskellige paragraffer. Jeg kan huske, jeg engang lavede en tavle over byfornyelsesloven, hvor jeg tegnede streger imellem alle

paragraf ferne, hver gang der var henvisninger. Det var et stort filter af streger.

Jeg var så kontorchef til og med udgangen af august '85. På det tidspunkt havde Helge Nielsen bekendtgjort, han ville holde op som direktør i byfornyelsesselskabet, og jeg havde så en snak med Helge, hvor vi var ude at rejse sammen – og jeg sagde til ham, at jeg var interesseret, men jeg ville ikke søge før sidste dag. Han skulle bare vide, jeg ville søge.
Jeg erkendte, at jeg havde et habilitetsproblem. Jeg sad med byfornyelseslovgivningen i ministeriet. Habilitetsproblemet havde jeg i princippet allerede, da jeg havde talt med Helge Nielsen. Jeg sad i en relativt stærk position i ministeriet som tillidsmand og kontorchef for tjenestemændene og lavede ballade. Så en af grundene til, at jeg var nødt til at skifte job, var, at jeg to gange havde sagt til Ole Zacchi, som var departementschef: "Hvis du vil have det der gjort, så skal du gøre det selv, det er ikke mig. Jeg søger et nyt job".

Man skal ikke true med at søge nyt job ret mange gange, så bliver man nødt til det. Men jeg fik altså direktørjobbet i Byfornyelsesselskabet Danmark.



De nye åbne byrum man efterlod gav mulighed for ændringer af karréstrukturen – her Blågårds Plads med port til Korsgade og den nye "nedgravede" idrætsbygning. Foto: Jens Clemmensen.

JC: Hvordan havde du det med at søge det job. Du kendte jo konstellationen Weidekamp / Helge Nielsen / Palle Rostock, eller hvem det nu var, der havde styret tingene på Nørrebro?

De styrede ikke noget. De gjorde det, som Weidekamp ville have. Der er en ting, som man skylder KBI at sige, at Indre Nørrebros nybyggeri kunne have set endnu værre ud, hvis ikke de havde kæmpet en kamp med den daværende vicestadsarkitekt. Det var kommunen, der bestemte, at det skulle se så kedeligt ud. Det kunne være blevet meget værre, hvis det var blevet, som forvaltningen ønskede det. Så havde der ikke engang været midtersprosser i vinduerne.

JC: Havde der været revet endnu mere ned?

Nej jeg vil sige, at der var nogle få krøller, som handlede om, hvad det var for nogle byrum, man efterlod. Der var ikke noget at diskutere med hensyn til nedrivningsomfanget.

De fleste huse var simpelthen så ringe og nedslidte. En nedslidt, en-trappes ejendom fra omkring århundredeskiftet, den koster simpelthen alt for mange penge at bringe i tidssvarende stand. Og jeg havde ingen problemer med at stemme for de saneringsplaner. Jeg gik rimeligt omhyggeligt igennem, hvad der lå af materiale. Så kunne der være en enkelt ejendom, vi skændtes om, men det var ikke noget væsentligt.

JC: Det var vel svært, når der var én halvgod tand / bygning tilbage, og resten af gebisset var revet ud. Så kunne man næsten ikke lade tanden sidde. Så var man vel nødt til rydde munden og få plads til et nyt gebis?

Det er det, jeg mener, der var sådanne småtterier, men i virkeligheden var det set i en større sammenhæng småtterier. En af de ting jeg lærte, men lærte sent, det var at man skal begrænse sine slagsmål. Man skal prioritere sine slagsmål, hvis man vil have politisk indflydelse. Det kan ikke nytte noget at man farer op hver gang og ved noget om alting. Det er der ingen, der tror på, og det passer jo heller ikke.



En enkelt af de ejendomme i Todesgade, man kunne bevare, hånd i hånd med nybyggeri. Foto: Jens Clemmensen.



I Tømrergade var der tilsyneladende ikke mange ejendomme, der kunne bevares. Foto: Jens Clemmensen.

På Nørrebro var det sådan, at der lå en enkelt ejendom, som man kunne bevare og forsvare at bevare, og ellers var der ikke noget. Det var ikke noget, der var væsentligt. Det var selvfølgelig væsentligt for de mennesker, som måske kæmpede for bevarelsen, men det var ikke noget, man kunne tage et slagsmål på.

Den eneste ejendom, vi for alvor sloges om, det var et baghus i Blågårdsgade. Det er den karré, der ligger helt op mod Åboulevarden. Forhuset skulle bevares i forvejen, og de lokale ville også gerne bevare baghuset. Da jeg startede som kontorchef, lå den sag på mit bord, og det var lidt kringlet, for der boede to af mine brødre.
Jeg gik til den daværende direktør og sagde, at jeg var lidt ulden i forhold til, om der måske kunne være et habilitetsproblem, men jeg ville frygtelig gerne kunne starte forfra med Københavns Kommune. Skulle vi ikke bare godkende en nedrivning, så godt var det hus vel heller ikke? Det ville han ikke med den begrundelse, at vi jo mente, at det ikke burde rives ned. Hvis ministeren vil have, at det skal rives ned, så må ministeren lægge navn til, ellers sidder vi med problemet bagefter og også med ansvaret. Det endte med at blive bevaret.

JC: Var problemet, at det ikke kunne ikke blive rationelt med punktvise nybyggerier?

Nej, jeg mener faktisk ikke, det var det, der var diskussionen. Diskussionen var - hvis vi f.eks. tager området ved Todesgade: Skal vi bevare 2-3 huse nede i enden, eller skal vi ikke?

Og da 2 af de 3 huse var rådne, så var det meget svært at forklare og forsvare, at man skulle bruge en masse penge på det, for at bevare det sidste. Jeg er meget enig i, at det var det, man burde have gjort, men det var altså en relativt vanskelig situation.

JC: Man havde en fast grænse for, hvad en byg-ningsrenovering måtte koste pr. m2. Lige så snart man nåede den, så var det nedrivning.

Erfaringerne bagefter viste, at de registreringer, KBI havde lavet, undervurderede udgifterne helt voldsomt, og skabte i en periode en masse problemer mellem Københavns kommune og Boligministeriet.

På det tidspunkt var godkendte saneringsplaner stadigvæk et centralt anliggende i hver enkelt plan, og da planerne for Indre Nørrebro kom ind, og man lagde registreringspriserne ved siden af, så var prisen vokset med 50-100 pct., og da jeg sad som kontorchef, sagde jeg, det kan vi bare ikke have. I må få lortet tilbage og så komme igen med en pris, vi kan lide. Og den pris det endte med, var den rigtige pris, fandt vi så ud af efterhånden.
Jeg er enig i, at man kørte meget meget firkantet, og det endte galt. Det var noget af det, jeg kritiserede, men så vidt jeg husker, tror jeg at jeg stemte for de fleste planer, eller også undlod jeg at stemme. Jeg lavede ikke stor ballade, for det var det ikke værd.

JC: Man stod med den store maskinpark ude i forstæderne, og nu skulle man også ind og have brugt lidt af maskineriet på Nørrebro. Men så er enkelt er det måske ikke?

Så enkelt er det ikke. Der var en grundfæstet tro i Socialdemokratiet på at der var en umiddelbar sammenhæng mellem et fattigt, svært og måske også dårligt liv og en dårlig bolig. Og, at hvis man fjernede de dårlige boliger, så fjernede man også det dårlige liv. Hvis man har set Indre Nørrebro før renoveringen, jeg har været i nogle af de der ejendomme, så var de forfærdelige. Det var ikke bare korridorejendommene. Der var også ejendomme, der bare var utroligt misligholdt.



Korridorejendom, hvor lejlighederne havde rum på begge sider af en fælles gang med brandfarlige trætrapper i begge ender.

Regnvandet silede ned ad facaden og ind i lejlighederne. Taget var utæt. Det var simpelthen så ringe, og det var ikke muligt at skabe en almindelig folkelig forståelse for, at de der huse skulle blive liggende.

JC: Hvad bidrog yderligere til situationen?

Så kom Stengade-branden (1975) oveni. Jeg kan huske, der var også en brand – som aldrig blev alvorlig – i Todesgade, og vi havde faktisk selv en brand i en ejendom, vi (Byfornyelsesselskabet) havde. Det var ikke sjovt. Der var megen romantisering omkring det der. Jeg måtte vurdere, at det ikke tjente noget formål at slås for alvor for et enkelt hus hist og pist. Der var ikke noget at gøre, og de der renoveringspriser, som man planlagde på grundlag af, de var simpelthen alt alt for lave. Man skulle lægge mellem 50 og 100 pct. oveni for at komme frem til den faktiske pris for at istandsætte ejendommene.

SI: Jeg syntes, at Helge Nielsen var meget reel.

Jamen det mener jeg også, han var. For mig hører han til i den generation, som byggede Lundtoftegade, og som syntes det var pissegodt, at man til sidst fandt ud af, at der kunne lægges 3 etager oveni, så man fik nogle flere lejligheder. Jeg har haft nogle slagsmål, men altid en vis respekt for sådan nogle som Weidekamp, der var vokset op i Viborggade, og som i sine unge dage boede i en korridorejendom over for en stearinlysfabrik med risiko hver anden dag for at blive brændt af. De havde en holdning til det her. De hadede de huse og syntes bare, de skulle væk, og så skulle man være ret kvik, hvis man skulle komme op med argumenter, der gik den modsatte vej, og som havde nogen som helst gennemslagskraft.

JC: Og stearinlysfabrikken "Pia Lys" den brændte også.

Ja, og til alt held var korridorejendommene revet ned i mellemtiden. For ellers var de også brændt. På den anden side af Silkeborggade lå der en ejendom med eternittag, eller hvad det nu var for nogle plader. Det smeltede af over mod stearinlysfabrikken. Jeg er sikker på, hvis de der korridorejendomme havde ligget der stadigvæk, så var der gået ild i det gamle lort.
Det var simpelthen umuligt at snakke til dem, og det samme gjaldt i en anden ende af skalaen. Det er Weidekamp, der har forlangt, at det blev muret nybyggeri. At det så i virkeligheden var plader med indmuret mursten, det var så noget andet.

Den gang jeg var folketingskandidat på Nørrebro og blev valgt til Borgerrepræsentationen for Nørrebro, prøvede jeg at tage diskussionen op med dem og spurgte, om vi ikke hellere skulle bruge pengene på at få nogle bedre lejligheder. Der var overhovedet ingen respons. De ville have mursten og røde tegltage.

Direktør i Byfornyelsesselskabet Danmark / København, 1985

I 1985 søgte jeg jobbet som direktør i Byfornyelsesselskabet Danmark efter Helge Nielsen. Jeg ved, at Albrechtsen - direktør i Københavns Kommune og Weides rådgiver på byfornyelsesområdet, og havde byfornyelse som fagområde i kommunen - anbefalede Weide at sige ja til, at jeg blev ansat.

Weidekamp ville have mursten og røde tegltage, og det fik han – som her i Korsgade.
Foto: Jens Clemmensen.



Men Weide sagde ikke ja, han brokkede sig i stedet til selskabets daværende formand, som var den stærke direktør for Boligselskabernes Landsforening – Verner Jørgensen. Helge Nielsen sagde, at det ville han slet ikke have med at gøre. Der gik nogle måneder. Nu havde Weide endelig måttet give sig, fordi han ikke kunne finde ud af, hvad der ellers skulle ske. Og så var vi nede og spise en frokost på Langelinie Pavillonen, en frokost som var ualmindelig lidt præget af gensidig kærlighed. Men jeg fik sidenhen et udmærket samarbejde med Weide, fordi så kom Vesterbro. Det var ikke så mange år før overborgmesterskiftet i 1989, og da vi skulle i gang med Vesterbro, var det vigtigt, at Weide var med, for han sad der stadig som overborgmester. Han var jo en stivstikker – men Albrechtsen havde så megen indflydelse, at det faktisk lykkedes at få Weide med på, at vi skulle prøve at blive enige med beboerne i stedet for at slås med dem.



Indre Vesterbro med karréer omfattet af byfornyelsen.

JC: Havde Albrechtsen en holdning til det?

Han havde en meget klar holdning. Undervejs var man enige om, at man skulle have et byfornyelsescenter (note 1), og også nogenlunde enige om, hvordan det skulle styres i en balance mellem lokale kræfter og kommunens konsulenter. På et tidspunkt var der en sag, som jeg ikke kan huske, hvad var, hvor vi var bakkede LLO (Lejernes Landsorganisation) op i bestyrelsen for centret. Så blev beboerorganisationerne tossede og trak sig ud af centrets ledelse og der gik et stykke tid, før vi igen snakkede sammen. Vi blev enige med kommunen om, at vi skulle prøve at få dem til at vende tilbage, og de var også selv interesserede i det. Jeg kan ikke huske, hvad prisen var, men det var sådan set ligegyldigt, for det var ikke noget afgørende. Undervejs i det forløb blev der holdt et møde hos Jens Kramer, som i mellemtiden var blevet overborgmester.



Det gule Hjørne, tidligere Café, "Byfornyelsesbutik" og nu igen Café og beboelse. Foto: Jens Clemmensen.

Jens sad for enden af bordet, og på den ene side af bordet, der sad Lejernes Landsorganisations landsformand Klaus Hansen og LLO's københavnsformand Niels Busk, og på den anden side af bordet sad Albrechtsen og jeg. Albrechtsen og

jeg pressede på for at vi skulle sørge for at åbne centret for beboerne, og de to andre, der i princippet var på beboersiden via lejerbevægelsen, kæmpede imod. Jens Kramer vidste ikke, hvad han skulle stille op, men Albrechtsen var fuldstændig straight i de der sammenhænge. Der var lagt en politisk linje, og det var den eneste holdbare politiske linje, hvis man ville igennem med det her. Så der var ingen tvivl, han trådte ikke galt en eneste gang undervejs.
JC: Det er pudsigt nok, at beboernes LLO repræsentanter havde den holdning.

Ja, det førte også til dårligere forhold mellem os og LLO, men det var der ikke noget at gøre ved.

JC: Men det blev bedre senere hen, da Niels Busk var ude af billedet?

Ja, det hjalp gevaldigt.
Men der var en helt anden holdning i Borgerrepræsentationen og i befolkningen den gang omkring 1990, hvor man skulle lave byfornyelse på Indre Vesterbro. Nu handlede det ikke bare om det der med at sige, at alt ikke skal rives ned for enhver pris. Nu handlede det præcis om også at se på bymæssige sammenhænge.

Jeg kan huske, at vi diskuterede Eskildsgade. Vi viste, at den der flotte skydebane-mur og ejendommen med gesimser var i flugt og skulle bevares. Men hele gaden igennem brokkede de sig bortset fra et hus. Muren og ejendommen står der endnu, og den skal blive stående. Selvfølgelig skulle den det. Lisbeth Vestergaard, medarbejder i byfornyelsesselskabet, udregnede nogle byggepriser, der viste, at en bevaring var fornuftig.

Det gule Hjørne var et lille 2 etages hus på hjørnet af Eskildsgade og Istedgade, hvor der havde været en eller anden café. Vi brugte så bygningen til byfornyelsesbutik (note 2). Det var måske et lille trick, kan man sige, at vi viste, at huset kunne bruges og have et liv. Man kunne sagtens have ryddet hele molevitten og fået noget, der ville ligne en Nørrebro-karré. Men man holdt fast i nogle karré-hjørner, hvis det kunne lade sig gøre. Det Gule Hus blev for dyrt, alt for dyrt, hvis man så på m2 prisen. Men nu ligger det som et lille signal om det tidligere Vesterbro. Argumentet var også, at det var vigtigt at fastholde den der variation i etageantal. Det gav liv i gadebilledet, og det var i virkeligheden stik imod det, kommunen i øvrigt ville. Men det lykkedes alligevel.

Mange af husene i Absalonsgades sydlige ende var simpelthen så ringe. Det var overhovedet ikke nogen, vi ville eje selv. Vi lavede et midlertidigt gårdanlæg i karréen over mod Skydebanegade. Det var flytbart med nogle kummer, træer i kurve og sådan noget, og da det blev indviet, fulgtes jeg med en fyr, Bjarke Rasmussen, som den gang var i Boligministeriet, og vi mødte Elvira, en ældre dame, der boede i et af de meget dårlige huse, og kom i en ret god snak med hende.

Det viste sig, at Bjarkes far havde arbejdet sammen med hendes mand nede i Kødbyen på en af de virksomheder, der lavede pølser, eller hvad det nu var. Hun var vesterbro'er og ville ikke flytte. Så siger jeg til hende: "Hvis jeg nu kan skaffe dig en lejlighed oppe på hjørnet af Gasværksvej og Istedgade, hvor der skal bygges nogle ældreboliger - hvad siger du så?". "Yes", sagde hun. Baggrunden var nemlig, at nogle beboere i huset - der jo var lige så formynderiske eller værre end os, havde jeg nær sagt - på hendes vegne kom og sagde, at Elvira ikke ville flytte. Og Elvira sagde så også, at hun ikke ville flytte. Men da vi var kommet igennem med de reelle tilbud, så sagde hun ja. Jeg ved, at hun fik en lejlighed med bad på Enghave Plads, og hun har aldrig været så lykkelig.

Det var præcis den karré, hvor Tony Andersen arbejdede med bydelens økologi. Han lavede et beboerprojekt i den karré mellem Skydebanegade og Absalonsgade, hvor hendes hus lå. Vi havde spurgt KAB, om de var i stand til inden for rammebeløbet at bygge på en række grunde i Absalonsgade, når de var tomme. Vi havde brug for fast grund under fødderne. Det var på et tidspunkt, hvor der var et godt stykke tid til, at man nåede den karré i byfornyelsen, og vi ejede

nogle ejendomme, der var helt elendige, og dem ville vi gerne af med.

Byfornyelsesselskabet havde efter den tidligere lovgivning købt ejendomme op, og dem skulle vi så se at komme af med hen ad vejen. Så vi snakkede med KAB. Det var meningen, at det skulle være fortroligt, men de gik glade ud og sagde, at de skulle bygge der. Så eksploderede det i ballade, for her havde beboerne lavet et projekt med græs på taget og rodzoneanlæg og 4 etages drivhus. Og "beboerne" var Tony Andersen, så vi tænkte, den lukker vi øjeblikkeligt. Så må vi se, hvornår vi kan komme videre. Vi giver dem bare ikke ret. Vi lukker bare sagen.

Da der var gået ½ år eller sådan noget, indkaldte vi beboerne til et møde, hvor vi mødte op med, jeg ved ikke hvor mange mennesker, arkitekter, genhusere osv. Andelsboligforeningen Skydebanen, som lå i den anden side af karréen - en kæmpestor andelsboligforening - deres formand sagde: "Jeg gider ikke sidde sammen med ham Tony, så jeg kommer ikke selv". Vi sagde: "Kan du så ikke komme og sige, at du ikke gider sidde sammen med ham?". Alle der var til stede, undtagen Tony selv, var nogle, vi havde aktiveret. Så spurgte vi: "Hvor er folket henne, hvor er Tony?". Han er blevet syg. Det var fuldstændig grotesk. En måned eller to senere var jeg til en konference, hvor Tony dukkede op og fortalte om "beboernes projekt".

Det var rigtig svært. For det første var der en mistro over for kommunen, men også over for os. Når vi sagde: "I skal have indflydelse", så sagde de: "Det tror vi ikke på". Der var også et kæmpepolitisk spil fra deres side, som handlede om, at man skulle have en tilstrækkelig udefineret struktur, som man så alligevel definerede så stramt, at en snæver gruppe kunne putte sine egne folk ind. Så vi havde en meget klar opfattelse af, at det handlede om, at venstrefløjen ville tage magten og sige, at de repræsenterede beboerne.

Det lykkedes dog faktisk at få et rigtig godt og tillidsfuldt samarbejde i gang. I de senere karréer, vi lavede, bl.a. Hestestaldskarréen (mellem Gasværksvej, Vesterbros Torv, Istedgade og Eskildsgade), lykkedes det faktisk beboerne at moderere deres indsigelser, så de kun omfattede nedrivning af et enkelt baghus, ikke engang en ejendom, som burde have været revet ned, fordi den var elendig. Men det var jo ligegyldigt set i en større sammenhæng, og ellers var de bare glade for processen. Så der var reelt ingen indsigelser. Det syntes vi var ret flot, og den endelige beslutning var også rigtig.
Det var hele karréstrukturen i beboerorganiseringen, der sådan set gjorde, at vi kom uden om den lidt stive og dominerende overordnede beboerorganisering. Det lykkedes ved at snakke med dem, der boede i karréerne, og få dem til at organisere sig omkring de projekter, som skulle op at stå, nemlig deres egne boliger. Hestestaldskarréens beboere er stadig engageret i deres karré, selv om der også er lavet nogle mærkværdigheder og fejl. Det er deres karré, deres gårdanlæg.

Det er endnu bedre end det. Det er ikke smart, det der er lavet. Der er lavet nogle økologiske foranstaltninger, bl.a. med såkaldte energiakser, som er gravet ned, og som, når det virkelig regner i København - og det gør det jo engang imellem - bliver fyldt med vand. Så er der noget, som ligesom ikke fungerer mere. Der er masser af problemer. Dem vedkender de sig. Jeg har været der og vist rundt. Oppe på den fælles tagterrasse siger Per Methner, at det her er de så glade for, og jeg driller lidt med, at resten af fællesanlæggene er der ellers en del problemer med. Karrérådet var ret stivsindede med hvem, de ville have som rådgivere på fællesanlæggene. De valgte en tegnestue, jeg ikke havde så meget tillid til, og så havde de valgt en enkeltmandsvirksomhed på ingeniørsiden, som efter min mening lavede noget, der var relativt kompliceret. Det var dumt.

Byfornyelsesloven efter Indre Vesterbro

Efter indsatsen på Indre Vesterbro kom der desværre ændringer af byfornyelsesloven, som dels indebar, at man ikke længere skulle lave samlede planer for karréer, og dels at ejerne frivilligt - om



Kvarterplanen var en overordnet plan, som redegjorde for mulighederne for offentlige grønne områder og trafiksaneringen.



Den store nye børneinstitution i Eskildsgade var længe undervejs og erstattede en "midlertidig" børneinstitution, der lå der i mere end 25 år.
Foto: Jens Clemmensen.

jeg så må sige - kunne søge om støtte. Der var ingen tvangsmidler tilbage. Det betyder, at der stadig ligger nogle enkelte rådne ejendomme ind imellem, som det er umuligt at få fat i. Vi har på to af områdeløftene (note 3) i København lavet vurdering af, hvor de ringeste boliger ligger, og i det omfang, det er andelsboliger, så er det som regel lykkedes at komme igennem med renovering. Men når det handler om udlejningsejendomme, så er det ikke hver gang, der har været interesse. Det er en meget bedre fidus for en udlejer, hvis han ellers kan komme igennem med det, at lave moderniseringer efter lejeloven for hvert enkelt lejemål, efterhånden som de bliver ledige. Det er der mange flere penge i for ejerne, men det redder ikke ejendommen.

JC: Hvordan ser du på, at kommunens planafdeling ønskede at udarbejde en "helhedsplan" og ikke kun en "handlingsplan"? De ønskede at få en fysisk plan, mens vi holdt igen, fordi vi i by fornyelsesselskabet havde en anden strategi. Med baggrund i en overordnet handlingsplan skulle vi blive enige med beboerne karré for karré om, hvad der skulle ske i den enkelte karré.

Man kan jo sige, at jeg har ikke helt den samme oplevelse, men der var selvfølgelig et ønske fra kommunen om at få fastlagt nogle planlægningsmæssige rammer. Omvendt var det jo sådan, at hvis ikke man forestillede sig forfærdeligheder svarende til Cityplan Vest eller sådan noget, så lå der en randbebyggelse overvejende med boliger, men også nogle hoteller. Der lå noget erhverv inde i nogle af gårdene, som det kunne lade sig gøre at holde fast i.

Det var, for mig i hvert fald, umuligt at forestille mig en eller anden form for overordnet planlægning, som havde nogen reel betydning i forhold til planlægningen i de enkelte karréer. Det var ligesom givet på forhånd, hvor man skulle hen. Hvis man nu havde stået med en endnu ringere boligmasse, som man gjorde det på Indre Nørrebro, så kunne diskussionen have været en anden.

JC: Det var faktisk diskussionerne og byfornyelsesbeslutningerne, der gik forud for lokalplanerne, der så blev lavet som formelt plangrundlag for det, der skulle ske.

Der kom jo også nogle enkelte nedrivninger, og så var det nødvendigt at definere, hvad der kunne bygges i stedet.
JC: I Hestestalds-karréen lå der en midlertidig børneinstitution, der havde ligget der i 25 år – og den potentielle byggegrund indgik hele tiden i diskussionerne om karréens fremtid. Hvorfor var det så sent, at den store nye institution blev bygget?

Jeg tror, at det stigende børnetal kom bag på kommunen. Jeg vil sige, at noget af det der kom bag på os alle sammen var udviklingen på ejendomsmarkedet. Altså, der er én ting, som for alvor generer mig i denne sammenhæng, det er de kæmpegevinster, som nogle beboere, der ejede andelsboliger eller ejerlejligheder, og til en vis grad også ejere af udlejningsejendomme, scorede en helvedes masse penge på.
I Eriksgade, som var en af de første karréer, vi kiggede på, der lå "Bo's Ejerforening", hvor formanden fortalte os, med tårerne rindende, at de alle sammen var på vej til tvangsauktion, og det ville gå rigtig galt, hvis de ikke fik det hele gratis. Så slog vi op i tingbogen og fandt ud af, at det ikke passede. De havde været på tvangsauktion de fleste af dem, og de skulle derfor stort set ikke betale noget for byfornyelsen. Og værdien af formandens ejerlejlighed steg fra 200.000 kr. til 1,5 mio. kr. i løbet af ingen tid. Der er virkelig scoret milliongevinster.

Da vi i sin tid, mens jeg var i Boligministeriet, lavede byfornyelsesloven, da indeholdt den et forslag om, at man skulle foretage en vurdering ved videresalg, og så skulle det offentlige inddrive det, der kunne tilskrives byfornyelsen. Det er sådan en bestemmelse, der også fandtes i de gamle saneringslove.

JC: Det gjaldt vel også i byfornyelsesloven?

Det var kun, hvis man ændrede ejendommens status. Ikke ved salg af ejerboliger. Det lykkedes nemlig ikke at få forslaget med i den endelige lov. Det ville de borgerlige ikke være med til dengang.
Paragraffen kunne kun bruges i de tilfælde, hvor en hidtidig udlejningsejendom blev udstykket i ejerlejligheder. Så kunne man gå ind. Det er stort set ikke sket.

JC: Man kan sige, at i hele det spil var vi så heldige, at ejerlejlighederne faktisk kun udgjorde under 5 pct. Så ulykken var ikke så stor, men der var en stribe ejere, som lavede nogle store gevinster. Herunder ejerlejlighederne nede i Reventlowsgade.

Vi måtte selv lave en spørgeskemaundersøgelse, da der ikke var nogen, der interesserede sig for, hvad beboerne egentlig mente. Så vi fik AKF (Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut) til at stå for den, og den viste, at der stort set var balance mellem det, vi gik og foreslog, og hvad beboerne gerne ville have. Der var ikke nogen væsentlige problemer ved noget som helst. Der var stort set ingen, der følte sig trykket.

Det andet, vi interesserede os for, var, hvad skete der med dem, der blev genhuset. Hvad skete der med de oprindelige lejere? Der var nogle socialrådgiverstuderende, tror jeg, det var, som for beboerne lavede en undersøgelse af, hvad folk kunne betale. Vi fik rent faktisk en husleje efter byfornyelsen, som stort set alle kunne betale, undtagen de der havde en helt katastrofal økonomi. De valgte at flytte permanent væk, men de blev ikke jaget ud.

En af dem, som klagede sin nød og hævdede, han var blevet jaget ud, det var den daværende formand for Vesterbro Lejerforening, Arne Petersen. Og Arne boede nede i Eriksgade, hvor hans lejlighed var lagt sammen med en nabolejlighed. Han kunne vælge mellem en lille 2-værelses og en stor og billig 3-rums bolig nede ved Enghave Plads, som han valgte. Men han ville hellere være blevet boende, hvorefter han gik rundt i lang tid med en historie om, han var blevet tvunget ud. Så sagde vi, det gider vi ikke høre på, det passer ikke. Du har jo valgt det, der var bedst.
Og det var stort set sådan hver gang, når vi prø-

vede at finde om bag nogle af de historier, der var i omløb. Spørger man, siger folk, at folk er glade for at være flyttet. Og det er der heller ikke noget mærkeligt i. Hvis man tager for eksempel Eriksgade. Da vi startede planlægningen og spurgte beboerne, hvad de prioriterede højest, så var det at få ståldøre, så pusherne ikke kunne komme ind. Det var et forfærdeligt sted.
Det der så sidenhen skete, var jo, at der kom hele det der tryk på boligmarkedet. Jeg boede på et tidspunkt ved Maria Kirke Plads. Jeg kunne se, at den tidligere ejer scorede 1 mio. kr. ved at sælge sin lejlighed og flytte. Og alle de gamle, de var der ikke mere. De flyttede inden for de 10 år, jeg boede der. De kunne redde alle de der penge og så få en billigere lejlighed et andet sted.

Nej, der var jo så meget kul på, at folk flyttede i hobetal, fordi de kunne tjene en masse penge og skaffe sig en billigere bolig. Der var mange, der flyttede til Vesterbro ved et bevidst valg. Men der er også relativt mange, der faktisk ikke flyttede til ved et bevidst valg, men havde valgt at bo på Vesterbro, fordi det var billigt, og var det, der kunne lade sig gøre.
Men det betød igen, at kommunens prognoser for befolkningsudviklingen var helt forkerte. Der kom mange flere børn, end man havde regnet med.

JC: Så kommunen fik travlt med deres institutioner.

Ja, så lige efter brød markedet sammen. Og det betyder, at de unge, der havde købt dyre ejerlejligheder eller dyre andelsboliger på Vesterbro, de kunne ikke flytte med deres børn, men var nødt til at blive boende.

SI: Hvor er vi tidsmæssigt?

Omkring 2007 – '08 stykker, hvor byfornyelsen var færdig, og hvor specielt ejerlejligheder og andelsboliger var steget voldsomt, og der var mange unge, der købte boliger, fordi de gerne ville bo på Vesterbro. De kunne måske så flytte, når de fik børn, men det kunne de alligevel ikke, fordi de ikke kunne sælge lejligheden uden tab.



Gyldenrisparken på Amager er en af de planer vi er stolte af. Det er lykkedes at fastholde det arkitektoniske udtryk. Helhedsplan: Vandkunsten, boligbebyggelse: Witraz arkitekter.

JC: Var det en af grundene til, at der blev ved med at være børn?

Det tror jeg. Da jeg selv havde små børn og boede lige ved Trianglen, syntes jeg, at det var helt pragtfuldt at bo 10-15 minutter fra mit arbejde, sådan at jeg kunne tage hjem, hvis ungerne blev syge og sådan noget. Jeg havde ikke den der kæmpetransport, som folk ofte har. Det tror jeg også har været gældende for folk på Vesterbro. Pludselig var der et ordentligt tilbud. Man kunne tillade sig at bo der med børn.

Kuben Byfornyelse Danmark - Kuben Management – Energi og Rådgivning

Efter Vesterbroarbejdet, der sluttede i 2007, forsøgte vi en omstilling, som ikke lykkedes helt. Byfornyelse København blev likvideret, fordi det var en del af en forældet struktur. Men den lykkedes på den måde, at Byfornyelse Danmark – senere Kuben Byfornyelse Danmark - faktisk blev en meget stor spiller på det almene marked. Vi stod ikke for nybyggeri, vi stod for renoveringer og beboersamarbejde, og har lavet nogle planer, som vi er stolte af. Men også nogle vi ikke er så stolte af.

En af dem vi er stolte af er Gyldenrisparken ude på Amager, hvor man har kørt en omdannelsesproces over 7-8 år, hvis ikke det er mere, hvor

det bl.a. har handlet om at bevare de oprindelige træk. Det er et ganske almindeligt betonbyggeri, men det har en meget fin streg, og det lykkedes at fastholde det arkitektoniske udtryk i ejendommene efter renoveringen, og den har beboerne været enige i. Der er ingen "glade" farver, der er nogle grønne glasplader i altanerne, men det er det eneste, hvor der er en lille smule spræl.
På det, der oprindeligt var det fælles friareal, er der bygget et plejehjem, og så er der et andet plejehjem, som er nedlagt og bygget om til børneinstitutioner, der erstatter de børneinstitutioner, der var. Det var et helvedes arbejde at få alle kommunens afdelinger til at arbejde sammen. Og så oven i købet arbejde sammen med beboerne.

Kommer man derud nu, er der faktisk ret flot, og folk er glade for det. Det er en af de sager, hvor det efter vores klare opfattelse virkelig er lykkedes at få beboerne med. Fordi det ville vi fra begyndelsen, og vi er også kommet længere, end vi ville være kommet, hvis vi havde prøvet at bosse os igennem.
SI: Er der noget fra de senere år, som det kunne være interessant at komme lidt mere ind på?

Vi har arbejdet med Vollsmose i Odense, men den opgave vil jeg ikke komme ind på i denne sammenhæng, hvor det handler om København. Det vi har lavet i de seneste år, det er helt overvejende projekter i den almene sektor. Nu er vi endt med at blive slået sammen med noget, der hedder Energi og Rådgivning, som var et datterselskab af Energi i Horsens og Aarhus Elselskab, og som mente, at det var en god ide at have noget bygherrerådgivning til nogle af de kunder, der godt ville isolere, og hvad ved jeg.
Byfornyelse Danmark var jo en del af Kuben i en periode (note 4), og Kuben gik ned med flaget, fordi man spændte buen for hårdt i begyndelsen af 00-erne. Og da markedet brød sammen, brød Kuben sammen meget hurtigt og var umulig at redde. Og så blev de tre datterselskaber i Kuben - henholdsvis Byg med Knud Erik Busk, som byggede nybyggeri, Ejendomsadministrationen, som administrerede ejendomme, og Bygherrerådgivning, som vi var en del af sammen med nogle andre - udskilt som selvstændige selskaber og hen ad vejen solgt. Vi blev solgt til Energi og Rådgivning.

Vi er ikke så langt inde i den almene sektor, som vi har været, men ellers har vi levet af stadigvæk at lave det samme. Vi skal renovere, og vi skal renovere i øjenhøjde i forhold til beboerne. Vi skal have beboerne til at eje projektet, ellers er det irrelevant.

JC: Det virker som om, det er lidt langt fra boligfornyelse?

Det vi ville var at udvide vores faglige basis til også at omfatte de bredt anlagte boligrenoveringer med helhedsplaner og sådan noget. I princippet kan man sige, at der stadig er behov for at komme med metodeudvikling. Man kan lave metodeudvikling på mange måder. Man kan enten arbejde med, hvordan vi rationaliserer sagsgangen mest muligt, så vi kan få et pænt overskud. Eller man kan arbejde med, hvad er det for mål vi har, og hvordan vi opnår dem. Jeg har ikke indtryk af, at det sidste sker i særlig høj grad.

Men det har været spændende eksperimenter. Det vi har forsøgt er at lave virkelig kvalificeret grænseplanlægning i de almene boligafdelinger og så gøre det sammen med beboerne. Så på den måde er der en sammenhæng, og jeg vil også sige, at vi lavede på et tidspunkt et forsøg på at lave en ny byfornyelseskortlægning - det var Jacob Klint der lavede den - ved at sige, hvis vi via nogle parametre, som handler om, hvem der er de svageste i befolkningen. Hvis vi kortlægger dem, kan vi så derudaf læse, hvor det er, der skal laves byfornyelse på en eller anden måde? Kommunen havde på et tidspunkt lavet en kortlægning – på et lidt mere primitivt grundlag – og der kunne jeg sidde og sige, nå det er det, nå det er det, nå det er det. De var der alle sammen, de områder, som man godt vidste havde det dårligt. Udgangspunktet skulle så være at sige: Hvor er det så, der skal sættes ind med byfornyelse eller lignende?

JC: Hvor blev pengene til eksperimenter hentet?

Men det var jo i de glade dage, hvor vi havde Byfornyelse København. Byfornyelse København havde mulighed for at støtte forsøgs- og udviklingsarbejde. Vi gennemførte f.eks. forsøg med alternativ isolering, omorganisering af renoveringsprocessen med håndværkersjak på tværs af faggrænserne og meget mere, og vi fik bestyrelsens tilslutning til at bruge penge på forskellige udredningsarbejder.

JC: Er det københavnerpenge, der ligesom er gået ind i en fond?

Nej ikke gået ind i en fond, men vi har bare fået lov til at tage af driften.

Udviklingsopgaverne ebbede ud - nybyggerierne i København

JC: Er du glad for at være ude af det nu? For med lukningen af Kuben og med Rådgivning og Energi ebbede eksperimenterne lidt ud?

Jeg har hele tiden været bevidst om, at jeg ikke, når jeg sluttede som udviklingsdirektør, ville ud med den lille mappe og skaffe mig småopgaver rundt omkring. For det kan jeg ikke. Det tager sgu alt for lang tid, hvis jeg skal skrive sådan noget, og jeg gider det heller ikke. Det var der, jeg var ved at ende internt, og så tænkte jeg, så må jeg hellere sige op.
Jeg har varetaget ledelse i så mange år, at det er det, jeg kan. Det er lidt ærgerligt altså, men det er der ikke noget at gøre ved. Jeg synes, det har været spændende at være med til den faglige udvikling. Den ville jeg godt have skubbet videre, så man helt klart bliver opmærksom på, hvordan boligmarkedet fungerer. Det kan ikke nytte noget at tro, at når boligpriserne stiger, så stiger de selvfølgelig også i de dårligste områder. Det presser folk længere og længere ud, og hvor er det så, de bor, og hvad kan man gøre ved det, hvis det skal have kvalitet? Det syntes jeg var rimelig interessant. Jeg synes også, der er for megen utopi engang imellem i det, man går og laver.
Man må tro på, at man er i stand til at få middelklassen eller den lavere middelklasse til at flytte ind i almene etageboliger. Men gider de det, selv om der kommer høj kvalitet? Det er spørgsmålet.

Nybyggerierne i København

JC: Hvad mener du om det, der foregår i København, de store byggerier langs havnen og på Amager?
Jeg synes jo ikke, det har kvalitet. Der er alt for meget af det, der er dårligt, kedsommelig arkitektur, og der er meget snævre gaderum.

Jeg har været i Nordhavnen og er rystet over den tæthed og kedsommelighed, man møder. Og jeg har selv boet en kort periode, et lille år, i Ørestad Syd. Det er ikke morsomt, det er det altså ikke.

JC: Du boede et godt sted, gjorde du ikke?

Både og. Jeg boede på 10. etage med en fantastisk udsigt, men det var småkedeligt, man er totalt isoleret. Der er ingen butikker, der er ingenting. Jeg ved godt, Peder Boas er meget glad for at bo derude.

Jeg synes, at Bryggen (den sydlige del af Islands Brygge) er ualmindelig kedsommelig. Og de højhuse, der er bygget ude ved Amager Strand, det er simpelthen så ringe, så man næsten ikke skulle tro det.

Og så har jeg meget meget svært ved at forstå den der begejstring for højde inde i byen. Hvad skal vi med det? Der er en eller anden romantisering om, at nu vil vi være en international storby, og så skal man have nogle højhuse, ellers kan man ikke være det.
Jeg deltager ikke i de der diskussioner, men følger lidt af nybyggeriet i DR's "Hammerslag". Man opfører skulpturer og ikke boliger. TV-holdet var ude at kigge på en lejlighed i Isbjerget i Aarhus havn. For det første er bebyggelsen grim ad helvede til, fordi den står på den der plint, som i materialevalg er helt forskellig fra resten af huset og derfor helt forkert. Og så har man kolde gader inde mellem bygningerne, der har de der underligt skrå vinduer. Der var et lille rum, hvor



Nordhavnen, Bilbaogade. Nybyggeriets tæthed og kedsommelighed er slående. Hvis man går i gaderne, så kan man godt tage nogle billeder, som minder utrolig meget om Absalonsgade på Vesterbro, før den blev renoveret. Foto: Jens Clemmensen.

det eneste vindue var sådan et skråt underligt et. Det synes jeg simpelthen er dårligt.
Jeg har været oppe og kigge på BIG's (Bjarke Ingels Group) lejligheder i 8-tallet i Ørestad Syd, og man kan sige, at der er en ting, som ikke bekymrer dem, det er funktionalitet. Det er mærkelige lejligheder med mærkelige ganglinjer.
Min daværende kone deltog i et beboermøde om et eller andet, jeg kan ikke huske hvad. Det er også fuldstændig ligegyldigt, men hun sad og snakkede med nogle af dem fra 8-tallet, som netop beklagede sig over, at hårde hvidevarer og alt muligt andet var af dårlig kvalitet.

Jeg var til en eller anden konference om noget med renovering, hvor en kvindelig ingeniør rejste sig op og spurgte den tilstedeværende repræsentant fra BIG, som var en af de ledende medarbejdere, om det ikke bekymrede ham, at de havde ry for at bygge i dårlig kvalitet. Nej, det bekymrer mig overhovedet ikke, sagde han. Det er ikke det, der er vigtigt. Det er vigtigst, at det er flot. Ha ha ha.
Så var der den snak om at hælde så mange penge i tingene. Har I nogensinde set Karen Ratkens anbefalinger fra SBI? Hun lavede et kæmpearbejde i 60-erne med udvikling af lejlighedspla-

ner og møbleringsplaner for lejligheder i den almene sektor. Hun viste hvordan man kunne effektivisere brugen af arealer og sådan noget. Bjarke Ingels kan i hvert fald ikke have set hendes anbefalinger.

I WM huset, der har han virkelig også eksperimenteret med lejlighedsplaner, og der er selvfølgelig noget sjovt ved at eksperimentere, hvis man kan holde det nede i en skala, hvor det ikke breder sig for meget. Hvis det er dårligt, så kan det måske også godt gå at eksperimentere. Men de der lejligheder i 3 etager med de strittende altaner, og hvor alrum hænger sammen i sådan en fælles trappesøjle i midten, de må være svære at bruge, og helt umulige at bruge for familier med børn, vil jeg tro. Nu er der jo nye familiemønstre, så det kan da godt være, at en børnefamilie kan leve i et rum.

Jeg har været inde at se Bjerget, og inde at se lejlighederne. Der er nogle L-formede lejligheder med et køkken i et hjørne. Jeg har tænkt på, at hvis man nu gerne vil dele den lejlighed op, hvordan gør man så? Det kan man ikke, uden at det får en masse indvirkninger i huset, som ikke er gode. Og derfor flyttede vi ikke ind i det. Lejlighedsplanerne i Nordhavn ved jeg ikke noget om, men hvis man går i gaderne, så kan man godt tage nogle billeder, som minder utrolig meget om Absalonsgade, før den blev renoveret. Det er høj bebyggelse, smalle gader, mørke sten, det hele er sådan lidt "tungt". Hvis man ikke bor ud til vandet, så tænker man: Bygger man virkelig sådan noget nu om dage?

Ja historien gentager sig. Gammelholm var oprindeligt et gammelt statsligt areal, som blev solgt til den gang vanvittigt høje priser. Man havde en kendt arkitekt, Ferdinand Meldahl tror jeg, til at tegne en overordnet struktur, og det lykkedes at præstere de højeste bebyggelsesprocenter, der indtil da aldrig var bygget i København. Der var nogle havnearealer, man ikke skulle bruge mere. Der er ikke noget nyt. De gør bare det samme igen.

Byfornyelsen er ikke færdig

Jeg synes, det er ærgerligt, at man ikke har mulighed for at gøre tingene helt færdige. Der er på Vesterbro stadigvæk nogle elendige ejendomme. Dem kan man ikke komme til at renovere, hvis ikke folk/ejerne vil, og hverken stat eller kommune er nu i besiddelse af tvangsmidler overhovedet. Det er lidt urimeligt og lidt ærgerligt. Men der er jo alligevel grøde i ejendommene hist og pist. Og det er der så også i et tidligere byfornyelsesområde på Vesterbro. Men trangen til at få ryddet totalt op, den må man så pakke lidt sammen.

Noter:

1. Vesterbro Byfornyelsescenter blev oprettet i starten af byfornyelsesprocessen på Indre Vesterbro. I centerledelsen sad repræsentanter fra en række lokale organisationer, byfornyelsesselskaberne, Lejernes Landsorganisation (LLO), repræsentanter fra karrérådene m.fl.

2. Byfornyelsescentret blev oprettet med henblik på at forbedre beboernes muligheder for indflydelse på byfornyelsen af Indre Vesterbro. Centret var suppleret med beboerlokaler i karréerne, såkaldte "karrébutikker", bemandet med medarbejdere fra Byfornyelsescentret og lokale beboere med indsigt og netværk.

3. Områdeløft / kvarterløft er en helhedsorienteret indsats, hvor målet er at skabe velfungerende bysamfund. Boligområderne skulle ses som andet end boliger, og der skulle fokuseres på et områdes samlede karakter. Fra starten omkring 1996-97 udpegede Boligministeriet 6 forsøgsområder, hvor Kgs. Enghave og Holmbladsgade på Amager i Københavns kommune var to af dem.

4. Kuben, der oprindeligt var et boligselskab genopstod som Kuben Management. Man opkøbte Byfornyelse Danmark og under afdelingen Bygherrerådgivning gav man råd om processerne fra vision til virkelighed, genhusning, overblik gennem planlægning og om byggeriets gennemførelse og drift m.m. Kuben Management blev i opsplittet i enkeltenheder, og den enhed der hedder Energi og Rådgivning kom til at omfatte Byfornyelses-delen.



Michaela Brüel

født 1947
interviewet 16.6.2016



Hvorfor og hvordan blev jeg byplanarkitekt?

I gymnasiet kunne jeg tænke mig at blive arkitekt, men med speciale i byplanlægning. Så skulle jeg ikke ligge og konkurrere med min begavede far, bygningsarkitekt Max Brüel, som havde tegnet mange pragtfulde bygninger.

Men jeg havde også tænkt, at der var brug for noget mere planlægning. Senere blev jeg lidt flov, da jeg erkendte hvad det var der gjorde, at jeg syntes der var brug for noget planlægning. Det var de der forskellige bebyggelser i villakvartererne i omegnen. Som om det var det største problem. Men det var det i mit lille hoved. Jeg er vokset op i Søllerød …

Jeg startede på Arkitektskolens, Viggo Møller Jensens Afd. , hvor jeg gik i 2 år. Så skiftede jeg over til Peter Bredsdorffs afdeling (Byplanafdelingen) i '69. Det var jo så der, hvor det hele var vendt op og ned med studenteroprør. Det var ret kaotisk syntes jeg, men det var smadder spændende at komme over i Tordenskjoldsgade.

Der blev lavet en Amtsgruppe, som lavede sammenlignende studier af forskellige vilkår i Danmarks dengang 14 amter, og vi sad og læste alle mulige publikationer og blev vældig kloge i hovedet, uden at jeg syntes at der kom pokkers meget ud af det. Slet ikke noget fysisk planlægning. Så det var, set i bagklogskabens lys, røvsygt.



Forsiden af "Nørrebro-pjecen", som en gruppe elever fra Arkitektskolen husstandsomdelte i hele Sorte Firkant.

◄ *Øsknehallen i Brune Kødby blev, som en del af Indre Vesterbros fornyelse, omdannet til multianvendelig hal og Halmtorvet blev konverteret fra et trafikalt til et rekreativt areal.*

I Byfornyelsesgruppen lavede vi en pjece om Indre Nørrebro, og det var en meget bombastisk pjece, hvor vi beskrev de trange og usle boligforhold. Det skyldtes, at der sad nogle "kapitalister", som ejede ejendommene og røg store cigarer, og som var ligeglade med, hvordan folk havde det i de usle rønner, og det måtte der gøres noget ved.
Den pjece husstandsomdelte vi i Den Sorte Firkant - mellem Peblingesøen, Nørrebrogade, Assistens Kirkegård og Åboulevarden - og sendte til pressen. Jeg kan huske, at Politikens plan-journalist Henrik Steen Møller roste os: "Hurra for de unge arkitekter", skrev han. Så det var en meget skæg baggrund at have, da jeg siden søgte ind til Københavns Kommune.

Da min gruppe, som var på 5 studerende, lavede afgangsopgave i '74, havde vi valgt Åbenrå Kommune som tema, hvor vi sammenholdt kommunens fysiske planlægning med konjunkturudviklingen . Vi havde heldigvis gode venner – Inge Alstrup og Freddy Avnby – som arbejdede på Peter Bredsdorffs Tegnestue, og som havde arbejdet med Åbenrå. Man havde været hurtigt ude med – ja, en dispositionsplan i slutningen af 40'erne, og så kom der en mere fra omkring 1970. Det var den vi brugte i vores sammenligning mellem den kommunale økonomi og konjunkturerne ud fra vores marxistiske angrebsvinkel og, Aha, min kære Watson, stor var vores lykke, da vi fandt ud af, at på et tidspunkt, hvor konjunkturerne steg og der var brug for kvinder på arbejdsmarkedet, der byggede kommunen en vuggestue, det var da genialt. Åbenrås dispositionsplan fra 1970 fra Peter Bredsdorffs tegnestue var Inge ret stolt af. Det var den vi studerede.

Vores afgangsopgave var også en tung sag. Mange sider papir uden ret meget fysisk planlægning. Men vi fik da vores afgang. Som lærere havde vi arkitekterne Hans Ovesen og Finn Barnow samt sociologen Susanne Thorbek.

Sommerferiejob i SBI's byplanafdeling

I mellemtiden var der så også sket det, at jeg i mit sommerferiejob, hvor jeg efter 2 år på min fars kollega Jørgen Selchaus tegnestue - på råd fra Mogens Holm – søgte om at komme på SBI's byplanafdeling, hos Svend Jensen. Det lykkedes, og der var jeg den første sommer beskæftiget sammen med sociologerne Mogens Holm og Jens Schjerup, som havde lavet en analyse af to boligområder: Værebro Park, som var sådan et flagskib den gang, meget avanceret med en masse fællesanlæg, sammenlignet med et nødlidende område i Brøndby Nord, som ikke havde en dyt fælles. Mogens og Jens havde lavet spørgeskemaer som jeg var med til at dele ud og samle ind og bearbejde bagefter.

På Byplanafdelingen var det nyttigt at møde alle de garvede planlæggere. Det var på et tidspunkt, hvor Erik Kaufmann var ansat der, som en slags "Grå eminence". Han havde ikke en formel lederstilling, men var den der lagde linjerne. Philip Arctander var direktør. Svend Jensen var leder, men det var Erik, der lagde linjen i Byplanafdelingen. Også de gamle byplanarkitekter Flemming Teisen og Karen Klixbüll var ansat i afdelingen, så der var meget at trække på.

Det var nok så spændende … jeg oplever meget, at det var mit job der, der gav mig det vigtigste til min uddannelse. Det startede som et sommerferiejob, og så blev jeg lidt løsere tilknyttet i vinterens løb. Så blev jeg til sommeren igen, og jeg var der faktisk indtil 1974, hvor jeg tog afgang. Jeg samarbejdede med Michael Varming, Henrik Hvidtfeldt og Erik Kaufmann og søgte en stilling i Byplanafdelingen, men fik den ikke, fordi der var nogle der mente, at de skulle have en med kommunal erfaring.

Ansættelse i Københavns Kommunes Generalplandirektorat

Så jeg stoppede på SBI i efteråret '74 og søgte til Københavns Kommune, som havde slået en stilling op i Generalplandirektoratet. Det gjorde jeg, fordi jeg syntes, at Københavns Kommune var spændende og også havde været et emne i min studietid.
Det var et halvt år efter jeg havde taget afgang, så mine erfaringer var jo ikke store, bortset fra

mine studiejobs. Så jeg var i skarp konkurrence med Grete Plesner, der havde siddet i Køge Bugt Sekretariatet i årevis og havde virkelig stor erfaring. Hun ville (med 3 børn) gerne have en halvtidsstilling, og da der var uenighed derinde om, hvem de skulle have, blev jeg spurgt, om jeg ville dele en stilling med Grete, så vi blev ansat i hver sin halvtidsstilling. Og det ville jeg jo gerne, for så havde jeg foden indenfor. Så jeg gik på "støtten" resten af tiden, indtil jeg nogle år efter kunne få flere timer og endte som fuldtidsansat. Men sådan startede det.

Generalplandirektoratet havde dengang Kai Lemberg som leder. GPD lå på det tidspunkt i Magistratens 4. afdeling, hvor vi dengang jeg blev ansat i 1975 havde Wassard som borgmester.

Allerede da jeg blev ansat, var der konflikter i den magistratsafdeling, fordi Wassard ikke var så interesseret i planlægning, og der var stadig den der skygge, at det var stadsingeniøren, som var i samme forvaltning, som var den stærke mand. Så Lemberg var lidt sådan den lille logrende vovse efter Gulstad,

JC: Og hvordan var det? Som stadsingeniør var han da chef for hele 4. afdeling?

Nej, formelt ikke, men der var en særlig pondus knyttet til stadsingeniørembedet, og de havde også byplanafdelingen og gårdrydningskontoret under sig. Så alle dem der udførte ting lå der, og vi sad så der med den underligt flagrende generalplan, som svævede under loftet og ikke rigtigt blev taget alvorligt.

Efter ´54-Generalplanskitsen var det meningen, at der skulle laves en generalplan, og der blev nedsat et Generalplanfællesudvalg på embedsmandsplan, som Lemberg deltog i. Han afrapporterede efter møderne derhjemme. Der må jeg indrømmme, at jeg i starten ikke helt kunne gennemskue, hvad det handlede om. Men den konstruktion varede jo ikke så længe, for i 1975 fik vi kommuneplanloven, som trådte i kraft i februar ´77, og så var der ingen kære mor, nu skulle der laves en kommuneplan.

Så der blev taget lidt mere seriøst hånd om sagerne i Generalplandirektoratet. Der blev nedsat en gruppe, der skulle lave et forudsætningsbind, en gruppe der skulle lave et analysebind og en gruppe, der skulle lave et forslagsbind. Så der sad vi og arbejdede med forudsætningerne, og jeg vil sige, at København blev gennemregistreret i de år. Da vi jo ikke rigtig havde nogen plads i systemet og ikke rigtig blev taget alvorligt, cyklede vi simpelthen kommunen tynd og registrerede hvordan det så ud. Så blev der lavet store kort i 1:10.000, der blev hængt op på væggen med den aktuelle arealanvendelse, bebyggelsestæthederne, hvor institutionerne lå, og hvordan trafikken forløb og sådan noget.

SI: Er det blevet offentliggjort?

Nej, jeg tror kortene er røget ud under en af de talrige omstruktureringer og oprydninger, hvor der gik sport i at kunne fylde så mange containere med så mange tons papir som muligt.

JC: De helt overordnede kort fortsatte vel i den første kommuneplan?

Jo, jo. Den første kommuneplan var ret seriøs og den fyldte også mange cm på reolen. Med et tykt forudsætningsbind, der var pudderfarvet.

JC: Hvordan var jeres samarbejde med de andre kontorer? Gårdrydningskontoret, saneringsfolkene?

Vi kendte hinanden og snakkede sammen en gang imellem, men det var ikke tæt, det kan man ikke sige.

Generalplandirektoratet flyttes til Overborgmesterens afdeling

Så skete der det i 1978, at vi blev flyttet over under Overborgmesterens Afdeling, fordi det blev sagt, at nu skulle den overordnede fysiske planlægning hænge sammen med den overordnede økonomiske planlægning. Og vi spurgte os selv: Har Københavns Kommune sådan en ting som en overordnet økonomisk planlægning? Nej, så det var jo rent magt-halløjsa.

SI: Det har været lige samtidig med, at Weidekamp tiltrådte?

Ja.

JC: Så det var sådan en to-trinsraket, først generalplanarbejdet og så lokalplanarbejdet senere hen?

Nej først kommuneplanarbejdet. Lokalplanarbejdet kom først senere.

Den næstkommanderende Vagn Lykke Pedersen og Lemberg kunne ikke lide hinanden. De var vidt forskellige typer. Lemberg var den intellektuelle, som havde styr på det boglige, og Lykke var praktikeren som havde været god, har jeg hørt, i Køge Bugt-planlægningen, hvor han tidligere sad, og han kunne tale med bønderne og finde ud af det der med magelæg og ekspropriationer. De var som hund og kat, må man sige. Lykke havde man meget kontakt med i det



Helhedsplan for det Indre Nørrebro, forsiden, februar 1977. De blå bygninger angiver nybyggeri.

daglige. Kai sad inde i det fjerne kontor, først bevogtet af en kvindelig skarpskytte – hun var i sin fritid beskæftiget med skarpskydning – og hun vogtede over ham. Så ham kom man ikke nær. Lykke derimod gik tit med os yngre medarbejdere over i Kongens Have og spiste frokost... Jo, han var en hyggelig fætter, og var lidt for glad for sin snapseflaske, eller hvad det nu var for en flaske, der stod inde på hans kontor.

Jeg husker på et tidspunkt, da vi var flyttet på Rådhuset, at vi skulle finde noget inde i hans skuffedarium, og det første der røg ud, var en halv flaske Gammel Dansk.

Vi blev som sagt knyttet til Overborgmesterens Afdeling, og kort tid efter blev vi også fysisk flyttet fra Østergade til Rådhuset. Og så var vi pludselig omgivet af de der meget formelle væsener, som vi ellers kun havde korresponderet med. Og det var sådan lidt af en kulturomvæltning, men meget spændende også. Og fordi der nu var en kommuneplanlov, som skulle tages alvorligt, så skulle vi lave en kommuneplan.

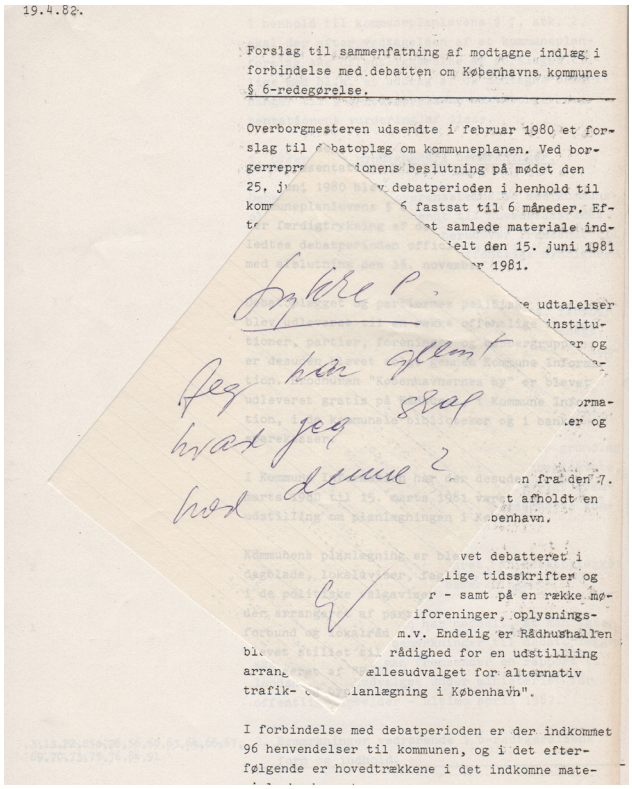
Vi skulle starte med at lave en såkaldt § 6-redegørelse, som det hed dengang, et debatoplæg. Og der blev holdt debatmøder. Mine kolleger blev sat til at sidde og vogte en udstilling og svare på spørgsmål fra borgere, der kom for at se den. Jeg måtte ikke deltage, for når jeg nu havde den der politiske kasket, som jeg vender tilbage til senere, så kunne jeg nok ikke lade være med at sidde og politisere. Så det måtte jeg ikke.

Diskussionerne var rundt omkring i bydelene. Debatten kørte fint, og der kom mange indlæg fra borgerne enkeltvis eller fra foreninger. Efter debatten lavede vi et notat og sammenfattede de modtagne indlæg i forbindelse med § 6 -redegørelsen. Det var samtidig med, at Sorte Firkant blev planlagt, hvor Knud Rasmussen i KBI (Kooperativ Byggeindustri) sad og lavede planerne. Det var ikke Københavns Kommune. Det var besynderligt. Det foregik simpelthen ude på Fasanvej hos KBI.

JC: Og det havde overborgmesteren bedt ham om? Hvordan foregik det?



Vådområder på Vestamager. Hovedstadsrådets oprindelige registrant til venstre og den godkendte registrant efter høring af Hovedstadsområdets kommuner til højre.



19.4.82.

Forslag til sammenfatning af modtagne indlæg i forbindelse med debatten om Københavns kommunes § 6-redegørelse.

Overborgmesteren udsendte i februar 1980 et forslag til [illegible]batoplæg om kommuneplanen. Ved borgerrepr[illegible]ionens beslutning på mødet den 25. j[illegible] [illegible]v debatperioden i henhold til kom[illegible] [illegible]6 fastsat til 6 måneder. Ef-t[illegible] [illegible]et samlede materiale ind-[illegible]elt den 15. juni 1981 [illegible]r 1981.

Lykke P.

Jeg har glemt skal hvad jeg hvad denne?

[illegible]e udtalelser [illegible]institu-[illegible]er og [illegible]orma-[illegible].er og

[illegible]n fra den 7. [illegible]t afholdt en [illegible]benhavn.

[illegible]vet debatteret i [illegible]lige tidsskrifter og [illegible]r - samt på en række mø-[illegible]iforeninger, oplysnings-[illegible]m.v. Endelig er Rådhushallen bl[illegible] [illegible]rådighed for en udstillling arran[illegible] [illegible]ællesudvalget for alternativ trafik-[illegible]planlægning i København".

I forbindelse med debatperioden er der indkommet 96 henvendelser til kommunen, og i det efterfølgende er hovedtrækkene i det indkomne mate-

Forside af § 6- notatet med Weidekamps håndskrevne notat til Vagn Lykke Pedersen hæftet på: "Lykke P. Jeg har glemt hvad jeg skal med dette".

Spørg ikke mig. Jeg syntes, at det var fornærmende for os, at vi som planmyndighed, overhovedet ikke blev involveret i det. Det foregik simpelthen ved siden af den kommunale planforvaltning.

JC: Jo, og de var vel også involveret i arbejdet forud for byggeriet, for området skulle jo ryddes?

Der blev lavet en "Helhedsplan for det Indre Nørrebro" i februar 1977 – uden forudgående drøftelse med os planlæggere i kommunen og uden forelæggelse for beboerne i Sorte Firkant. KBI var oprettet af de socialdemokratisk dominerede almene boligselskaber. Planen havde ingen formel status i henhold til lov om kommuneplanlægning, der netop var trådt i kraft og bl.a. foreskrev dialog med de berørte parter, inden en kommune- eller lokalplan kunne vedtages. Borgerrepræsentationen vedtog uden smålig skelen "helhedsplanen", der bl.a. fastlagde boligbyggeri på de grunde, der husede en byggelegeplads ("Byggeren"), Folkets Hus og Folkets park.

Det tæt bebyggede Indre Nørrebro med sidehuse og baghuse i flere lag trængte til fornyelse – ingen tvivl om det. Men ikke til den brutale sanering, "helhedsplanen" lagde op til med total rydning af karreer og efterfølgende opførelse af ny randbebyggelse i en helt anden højde og stil end nabobebyggelserne.

I 1960erne og 1970erne havde Københavns Kommune saneret mange ejendomme i Sorte Firkant, og der var opstået et stort bart område midt i kvarteret. Byggeplanerne for de ubebyggede ejendomme trak imidlertid ud, og tomterne blev indrettet til parkering. En søndag i 1973 afholdt Nørrebro Beboeraktion en fest på tomterne og rejste en byggelegeplads for kvarterets børn - "Byggeren", som hurtigt blev populær blandt kvarterets børn. I 1974 blev den anerkendt som kommunal institution, dog med klausul om at den måtte vige for det planlagte byggeri.

Herefter fulgte nogle år med eskalerende konflikt mellem kommunen/politiet og beboere hjulpet af sympatisører fra andre dele af storbyen. Konflikten toppede med "slaget" den 3. maj 1980, hvor en større politistyrke ryddede grunden, selvom politiet havde lovet at afvente Borgerrepræsentationens møde to dage senere. Slaget vakte stor opsigt i offentligheden.

Medlem af Hovedstadsrådet 1978-81

Hovedstadsrådet, som jeg var medlem af, skulle som regionplanmyndighed i starten af 1980'erne registrere vådområder efter Naturfredningslovens paragraf 43. Der kom fra Hovedstadsrådet et notat om, hvad de anså for at være vådområder, og på Vestamager var det moser, som havde en temmelig stor udstrækning. Det blev så, efter det var godkendt i Hovedstadsrådet, sendt til høring i de respektive kommuner. I Københavns Kommune sad V. K. Albrechtsen fra Ejendomsdirektoratet hårdt på planlægningen. Han

postulerede vha. stadsgartneren, at områderne en gang imellem var våde, andre gange ikke. Så derfor landede man på, at det der var vådområde var et væsentligt mindre areal. Og hvis I kan huske hvordan Ørestads-planen ser ud, ville den jo slet ikke kunnet lade sig gøre, hvis det havde været den oprindelige registrant. Det er stort set der, hvor der er bebyggelse i dag.

Så sådan blev tingene lige maget, og det var sgu da Weidekamp, der havde bukserne på.
Så fik vi jo endelig, efter paragraf 6 -debatten, lavet et forslag til kommuneplan, det kom i 1985. Lemberg var ude på et sidespor, han sad der i sit dejlige hjørnekontor på rådhuset, 2 sekretærer og et budget til rejser. Han var meget aktiv i OECD, så han kunne mose Europa rundt, uden at lave så meget.
Det var Lykke der stod for det i praksis, og da vi havde lavet den første kommuneplan, hvor vi knoklede i døgndrift, og havde det smadder hyggeligt, vi var et godt hold, som havde det rart med hinanden, så selvom vi skulle arbejde om aftenen og i weekenderne, så gjorde vi det gerne.

Og da Lykke kørte ud til Weidekamp, der på det tidspunkt boede i et rækkehus på Tuborgvej, med forslaget til kommuneplan, var Weidekamp dybt taknemmelig.

Men planforslaget havde sin lange gang igennem systemet, for der var stor uklarhed om Københavns Havns fremtid, og der blev nedsat et særligt havneudvalg i statens regi, mens kommunen ikke ønskede at deltage.

Den første kommuneplan blev først vedtaget i ’89, så den var godt nok nogle år undervejs, må man sige, men så kørte det.

Politiker i Amts- og Hovedstadsråd

I 1978 stillede jeg op til Københavns Amtsråd for VS og blev valgt ind, til min store overraskelse. Dagen efter valget blev jeg fejret på mit arbejde hele dagen og fik blomster og gaver og alt muligt, så jeg blev kørt hjem af Lykke Pedersen. Min mand Asger Boertmann, som var blevet valgt ind i Gentofte Kommunalbestyrelse, sagde: Det eneste jeg har fået, er en opringning fra min mor: Hvad nu med børnene? Som var 1 og 5 år. Nå, men vi klarede den.

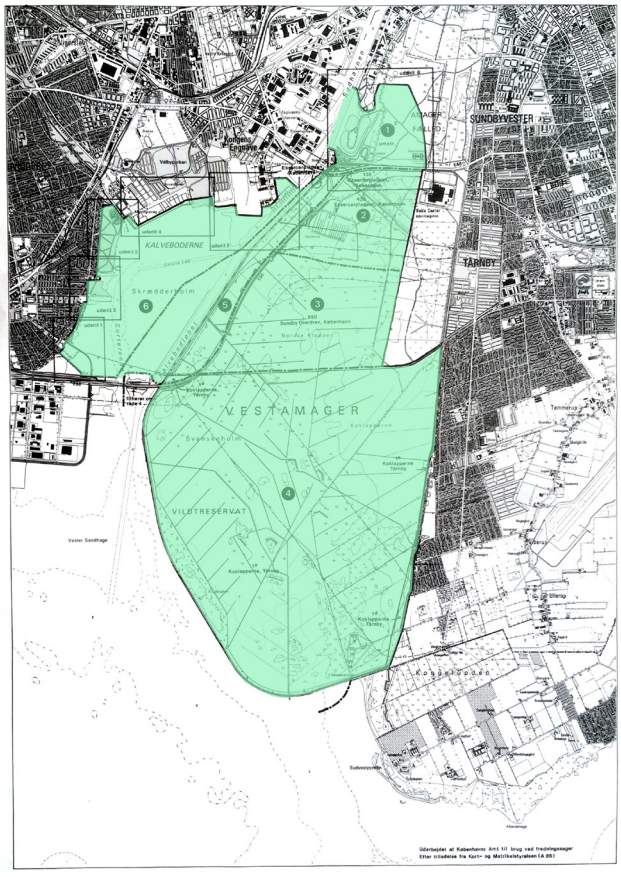
Da Lykke på et tidspunkt holdt op i Københavns Kommune, var vi nogle, der blev sat til at rydde op i hans kontor. Så fandt vi vores gamle notat med opsummering af § 6-debatten, dvs. borgernes synspunkter på planlægningen. Hæftet til notatet lå en håndskrevet lap: ”Jeg har glemt hvad jeg skal med dette, signeret W”. Det var Weidekamp. Er det ikke mageløst? Borgmesteren for kommuneplanlægningen aner ikke, hvad han skal stille op med borgernes synspunkter på planlægningen. Så meget for seriøsiteten.
Som medlem af Københavns Amtsråd fik jeg også plads i Hovedstadsrådet, hvortil der var indirekte valg. Der kom jeg til at sidde i det ’fine’ planlægnings- og økonomiudvalg. Og hvem sad der i øvrigt? Det var et mandeudvalg, stort set bestående af borgmestre i regionen: Weidekamp, Herlev borgmesteren Ib Juul, Frederiksbergs John Winther og et par stykker mere. De eneste kvinder var den radikale Annelise Frølich fra Værløse og mig.

Borgmestrene sad og lavede handler i porten om boligbyggeri og bebyggelsestætheder. Dengang skulle enhver lokalplan fra kommunerne igennem Hovedstadsrådet. Det var meget tungt.

Jeg sad i planlægnings- og økonomiudvalget da lokalplanerne for Sorte Firkant skulle behandles i Hovedstadsrådet. Og jeg kritiserede dem for at have for høje bebyggelsesprocenter. Mit synspunkt var, at når en karré allerede havde mere bebyggelse end bebyggelsesprocenten tillod, så kunne man ikke opføre nyt. Det er et synspunkt jeg ikke deler i dag, hvor jeg synes, man skal bygge sådan, at det bliver en by der har sin oprindelige karakter, frem for at lave de der åndssvage 3-etages bygninger, som KBI fik opført, som slet ikke passer til Nørrebro. Nå, det fik vi lavet anderledes på Vesterbro.
Men i hvert fald, når jeg sad der og kritiserede lokalplanerne fra København, så pludselig sad Weidekamp med sit iskolde sten-blik ovre på

den anden side af det store bord i Hovedstadsrådet: ”Sig mig engang, synes Brüel ikke at hun er lidt inhabil her?”. Han kunne ikke se mine knæ der rystede under bordet, så sagde jeg - sikkert også med rystende stemme - til Christian Mogensen, der var direktør i Hovedstadsrådet: ”Jeg vil godt bede hr. Mogensen bekræfte, at jeg har spurgt, om jeg har habilitetsproblemer”. Og han sagde, at jeg ikke var inhabil, da jeg ikke havde en ledende stilling i Københavns Kommune.
”Nåh nej”, sagde Weidekamp, ”jeg synes bare, at almindelig anstændighed…”
Det var jo nok snarere ham, der havde et problem. Jeg vidste jo godt, at Weidekamp ikke kunne forhindre mig i at kæfte op som politiker i Hovedstadsrådet, men han kunne gøre livet surt for mig i Københavns Kommune, hvis han ville, så jeg begyndte at underspille og holdt op efter en valgperiode.

SI: Hvornår var det du sad der?



Fredningskort over Kalvebodkilen.

Fra 78-81 var jeg i Hovedstadsrådet. Det var den periode man ændrede, hvornår man startede valgperioderne. Vi gik fra forår til efterår.

Plandirektoratet får også lokalplanlægningen

Da Hovedstadsrådet i 1990 blev nedlagt, kom Dan Christensen til Københavns Kommune sammen med sin sekretær Annelise Hector. Det var da man skulle detailplanlægge Vestamager, og der havde vi et magtfuldt hold med Dan, der havde siddet som regionplanlægger og tegnet 25.000 boliger, min planchef Knud Rasmussen, der havde vundet andenpræmie i en konkurrence om bebyggelse på Vestamager, og en politiker, Weidekamp, der ville have flere borgere til byen. De tromlede et forslag igennem, og der blev udskrevet en arkitektkonkurrence som blev vundet af et finsk hold, der havde lavet ”Slipset” og det skulle så detailplanlægges. Der blev lavet en rammelokalplan, som blev bekræftet politisk.

Vi var et meget kritisk planlæggerhold i Generalplandirektoratet - det hed det ikke, for i mellemtiden havde Weidekamp af politiske grunde i ’83 scoret lokalplanerne fra 4. afd, som Villo Sigurdsson var borgmester for, og det var jo et renlivet politisk overfald, at Weide scorede lokalplanerne. Så nu var det os der skulle lave en lokalplan. Men der var jo ingen af os garvede planlæggere i direktoratet som kunne betros den opgave, fordi vi var kritiske over for at bebygge det store grønne område, som vi syntes var en gevinst for en storby - en grøn lunge, der gik næsten ind til Centrum. Så da var det en nyansat kvindelig planlægger fra Korsør Kommune, Rita Justesen, der blev sat til at stå for lokalplanen for Ørestad. Rita lavede den sammen med Dan Christensen. Rita har gjort det godt karrieremæssigt. Hun kom i 2007 til det nye udviklingsselskab BY OG HAVN, der for 55 procents vedkommende er ejet af Københavns Kommune. Jeg kan godt li’ Rita, men det var underligt i den periode, fordi vi sad på den samme gang inde i Vartov, og Rita blev hele tiden kaldt til direktionen, mens vi andre skulle holde os udenfor.

I min organisation sad Lemberg stadigvæk og havde sine lokaler og sekretærer og lavede ikke dagens gerning i forbindelse med vores arbejde. Da den første kommuneplan var blevet vedtaget, kaldte han mig ind i hjørnekontoret, så jeg lige kunne fortælle ham, hvad der stod i den. Så jeg briefede ham lige .. rørende, ikke?

Men nu var Knud blevet trukket ind i butikken, ikke som ny generalplanchef, men som konsulent, så de sad der samtidig, men det var Knud der regerede, og Kai sad bare oppe i hjørnekontoret.

Der gik ikke mange år, før Lemberg holdt op, og Knud blev chef. Men jeg kan huske, at Lykkes sekretær Helle Willumsen, som siden blev Knuds sekretær, var meget vred over, at Knud var gået til pressen med ringeagtsytringer om sin chef. Hun syntes at det trods alt var at gå over stregen. Det er den eneste gang jeg har set en protest fra den kvinde. Så det var grænseoverskridende.

Medlem af Overfredningsnævnet

Jeg var i perioden 1981-85 medlem af Overfredningsnævnet, et hverv jeg overtog fra Peder Boas.

Arbejdsformen i Overfredningsnævnet var meget anderledes end i Københavns Amtsråd og Hovedstadsrådet. I Overfredningsnævnet blev medlemmerne kørt rundt i en bus og kiggede på de arealer, sagerne drejede sig om. Nogle tykmavede ældre herrer fra de store partier blev ofte i bussen (med cigarkassen). Jeg gik så rundt sammen med formanden Bendt Andersen, og han syntes det var dejligt at der var et medlem, der kunne læse et kort og var interesseret i det. Vi havde et meget fint samarbejde.

Jeg var vant til i mit politiske arbejde, at man fik tilsendt dagsordener med bilag og en indstilling fra forvaltningen om, hvad man skulle beslutte. I Overfredningsnævnet fik man forlods tilsendt et lille notat om, hvordan området var både fysisk og organisatorisk, men der var ikke nogen indstilling om, hvad vi skulle beslutte. Beslutningsprocessen bestod i, at vi kørte eller vandrede rundt med sekretariatet og dannede os vores mening om, hvordan vi syntes afgørelsen skulle være, og der var Bendt Andersen altså go' til at finde kompromisser.

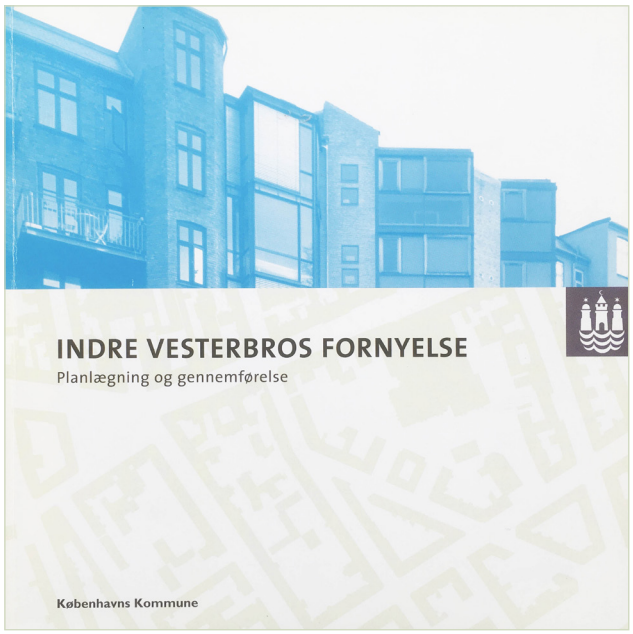
Mens jeg sad i Overfredningsnævnet blev den endelige formelle beslutning om Vestamagers fremtid truffet. Reelt fik Urban Hansens drømme om et kæmpe boligbyggeri her dødsstødet, da der midt i '70erne opstod et flertal i Folketinget om kun at tillade et meget beskedent byggeri. Så blev der forhandlet mellem ministeriet, kommunen og regionen samt Naturfredningsforeningen om, hvordan det kunne udmøntes, og her blev man enige om at tillade bebyggelse i "slipset", den ½ km brede strimmel langs det gamle Vestamager-dige i Københavns Kommune - mens resten af det inddæmmede areal skulle fredes.

Der kom i 1990 en overfredningsnævnsafgørelse om Kalvebod-kilen – de sjællandske og amagerske arealer langs Kalvebod Bugt - og den omfattede også Vestamager. Når jeg har dette prægtige fredningskort, så var det, fordi nævnets formand Bendt Andersen sendte det til mig. Og der kunne man se, at alt - undtaget "Slipset", der blev til Ørestad - blev fredet samtidig med vandet og en bid af Hvidovre Kommune.

Jeg havde det rigtig godt med Bendt, og den radikale Arne Lindegård, som var landmand, og også med de to højesteretsdommere, Paul Høyrup og Frants Thygesen. Det var tit, at vi havde et hold, der var for fredningen, som bestod af Bendt, Arne, højesteretsdommerne og mig. Omvendt et hold af de borgerlige politikere, der ikke var meget for at medvirke til fredningerne.

Omstrukturering af Plandirektoratet, vicekontorchef placeret i Vartov

I 1988 der fik vi en ny omstrukturering, hvor der blev lavet bydelskontorer, og jeg blev vicekontorchef i det, der hed Vestre Bydelskontor, som siden blev lagt sammen med Søndre, som dækkede den sydvestlige del af kommunen. De





Indre Vesterbros fornyelse. Evalueringsrapport, udgivet i 2005. Bind I: Planlægning og gennemførelse, og Bind II: Eksempler og turguide.

2 andre kontorer var Indre By, som Søren Stenz var leder af, og Nordre Bydelskontor, som Mads Holst – som nu er i Gentofte – var leder af. Og Peter Høiriis var leder af Vestre. Det var der, vi havde hele byfornyelsen af Indre Vesterbro.

Det var først ved omstruktureringen i 1988, at vi også fik jurister og tegnere knyttet til bydelskontorerne, så vi ikke længere havde et juridisk kontor, der skulle sidde og blåstemple vores bud på en lokalplantekst og en tegnestue. Det var godt, da jurister og tegnere kom ud sammen med planlæggerne i bydelskontorerne.

SI: Var Albrechtsens ståsted … med Weides velvilje … noget med det økonomiske?

Han sad på pengekassen. Det var jo i starten ham, som sad som ejendomsdirektør, mens Paldam var økonomidirektør. Det var simpelthen de stærke, da jeg startede på Rådhuset der omkring '80. Og så stoppede Paldam, og der kom nogle svagere økonomidirektører ind, hvor det så var Albrechtsen, der kørte med klatten.

Men så lavede han en 'bøf'´ ude i Urbanplanen på Peders Lykkes Vej. Det var noget med, at han kom til at rode økonomien for et butikscenter sammen med økonomien for den almene bebyggelse – jeg kan ikke redegøre for, hvordan spillet var - men i hvert fald, det gav ham knubs, som han aldrig rigtig forvandt. Så han holdt op. Det var mens vi sad i Vartov, så det må have været mellem '88 og '98, at han gik på pension. Nærmere kan jeg ikke indkredse det.

Han var gammel allerede den gang, da han røg ud fra sin overordnede stilling. Mens vi sad i Vartov, fik han også et kontor i Vartov, så der mødte man ham fra tid til anden på bagtrappen, og der var han jo bare sådan en gammel mand, der humpede lidt og hilste venligt og lettede på hatten.. Så det der uhyre, som jeg havde vænnet mig til at opfatte ham som, det var pludselig blevet sådan en rar gammel mand. Der var ikke meget ayatollah over ham. Det var hans tilnavn.

Bydels- og lokalplanlægningen placeres i Bygge- og Teknikforvaltningen

I midten af '90'erne begyndte det at spidse til på en eller anden mystisk måde, hvor nogle begyndte at snakke om, at vi skulle splittes op igen, så lokalplanerne skulle ud i en særlig enhed, væk

fra kommuneplanlægningen. Vi var jo kommet til at synes, at det var meget praktisk, at den fysiske planlægning hang sammen på alle geografiske niveauer. Så vi var da kede af udsigten til, at vi skulle deles op.

Jeg kan huske, at jeg var ærgerlig på Jens Ole Nielsen. Jeg syntes, at han var enormt passiv, bare sagde at han kunne høre på vandrørene, at det var den vej det gik, i stedet for at stritte imod. Men det kan da godt være, at han har gjort det efter bedste evne. Jeg ved det sgu ikke. Men det endte jo så med, at vi i ´98 blev delt op igen, så kommuneplanen blev hos overborgmesteren og lokalplanerne kom i Bygge- og Teknikforvaltningen, hvor vi fik Søren Pind som borgmester.

Vi arkitekter syntes, at vi fyldte for lidt, og at det var jurister, der traf alle beslutningerne. Da blev jeg bedt om at skrive et indlæg i vores fagblad, hvor jeg kritiserede arkitekternes reducerede rolle. Jeg havde glemt, at vi havde så mange diskussioner, men det havde vi sgu. Siden er folk blevet så fromme og afrettede.

Handlingsplan og byfornyelse

Som sagt blev Plandirektoratet igen i 1998 opdelt i en lokalplan-del og en kommuneplan-del. I den første del af '90'erne var København var ved at gå bankerot, og der var ingen, der gad bygge i København. Det blev så meget rimeligt besluttet, at Vestre Bydelskontor kunne bruge kræfterne på byfornyelse af Indre Vesterbro. På det tidspunkt havde alle indset, at en model Indre Nørrebro, den gik altså ikke en gang til. Så det skulle være en planlægning, der tog hensyn til de eksisterende bebyggelsesstrukturer, og den eksisterende befolkning.

Så der blev lavet en handlingsplan, Og på Indre Vesterbro kom den "sociale dimension" med i billedet, som gik på, at man skulle støtte og inddrage beboerne.

SI: Nu siger du, at alle og enhver indså, men der var jo også et skifte mellem Weide og Jens Kramer Mikkelsen.

Det betød også noget, helt sikkert. Weidekamp var enehersker og centralist, hvor Kramer kunne se perspektivet i at have en dialog med folk. Det var Weidekamp ret ligeglad med.

SI: Der er jo også forskellige tidsmoder i management.

JC: Hvordan var Knuds indstilling til den nye retning på byfornyelsen? For det var jo et opgør på en eller anden led med Nørrebro, og dermed også med det arbejde han havde været tæt involveret i. Vi i byfornyelsesselskaberne mærkede ikke meget til Knud. Det var Albrechtsen vi havde alle forhandlinger med i byfornyelsessammenhængen.
Jo, men jeg er overbevist om, at Knud havde det bedre med Weidekamp, end han havde det med Kramer. På et tidspunkt skulle man lave en evaluering af den første etape i byfornyelsen, og hvor der skulle laves en evaluering af de første karreer på Indre Vesterbro, og så en vurdering af, hvordan det var gået. Flere havde efterspurgt en samlet fysisk plan for, hvordan det her skulle lande. Og da jeg på det her tidspunkt sad på Vartov og delte kontor med en jurist, Annelise Sørensen, som skulle skrive indstillingen, var vi enige om, at highlighte ønsket i befolkningen om at få en helhedsplan. Så det kom ind i betænkningen og blev vedtaget. Og det førte så til, at vi fik lavet en arbejdsgruppe, som skulle lave en overordnet plan, hvor man – udover boligkarreerne - også fik vejarealerne ind i en samlet tegning over, hvordan det her skulle lande.

De enkelte karreer kørte som de kørte, og der var vi nået et stykke vej. Jeg syntes måske, at det var lidt ærgerligt at de første karreer var nogle af de tungeste. Vi fik lavet en takt der hed "vi river næsten ikke noget ned". Det skulle nærmest være skvattet sammen af sig selv, for at man ville tale om at ville rive et hus ned. Fordi man, ved at rive et hus ned, også smed nogle folk ud. Og det var selvfølgelig ikke populært.

Men så var linjen lagt, og så måtte vi lave lokalplanerne sådan. En af mine første lokalplaner var Lille Colbjørnsensgade, hvor de to snævre karreer ikke blev lagt sammen, men opretholdt

som to karreer med meget snævre udendørs arealer.

Men vi fik - i et samarbejde med de andre afdelinger i Bygge- og Teknikforvaltningen, fx Vej & Park, lavet en fysisk helhedsplan. Da det var besluttet, at den skulle laves, var Kramer rejst på forretningsrejse til Finland, hvorfra han sendte et telegram hjem til Knud. Han syntes, at det var en knippel god idé at lave en samlet kvarterplan. Og Knud, han syntes åbenbart, at det var en tåbelig idé, så han sendte Kramers telegram over til Peter Høiriis, min chef, "det er vist til dig og dine" – og det var helt tydeligt, det her "åh". Men det var faktisk en meget god idé, at få lavet den sammenfattende plan.

JC: Ja, også fordi det var den eneste måde at komme i land med overordnede ting, hvor selve byfornyelsen kørte efter hovedprincipper karré for karré. Man manglede ligesom nogle udsagn, nogle beslutninger, omkring gadearealer, fællesanlæg, institutioner osv. og det var meget svært fysisk at følge op på det. Byfornyelsen, den kunne jo sagtens, den havde penge i kassen og den kunne følge op på de beslutninger der lå for karréerne, boligerne og friarealerne, mens det var meget svært at skaffe penge til trafiksaneringen eller Sønder Boulevard som områdets grønne område. Så det var ligesom en rammeplan, for noget vi engang skulle realisere.

Vi havde gode medspillere i Magistratens 4. afd., det som var Villos afdeling, og som Gunna Starck overtog. I Bygge- og teknikforvaltningen havde vi i sekretariatet Bo Rasmussen, som nu er kommunaldirektør i Gladsaxe Kommune. Han var god til at lave processer. Senere var venstrekvinden Bente Frost borgmester for 4. afdeling. Hun var sgu' meget fornuftig på det her plan. Bo sørgede for, at der blev samlet et hold bestående af forskellige embedsfolk fra både den ene og anden forvaltning, og beboere, som satte sig ned og snakkede om, hvordan vi kunne få omdannet Halmtorvet / Sønder Boulevard til noget rart. Den blev så konverteret fra et trafikareal til et rekreativt areal, som fungerer fint, synes jeg.

JC: Var der ikke også slagsmål omkring de øvrige offentlige arealer og hvad de skulle bruges til?

I den østligste del af Vesterbro, mellem Halmtorvet og Ingerslevsgade, var Den Brune Kødby bygningsfredet, og den Hvide Kødby var der sager på, som lagde op til en fredning. Jeg kan huske, at jeg var indkaldt til et møde sammen med fredningsstyrelsen. Men Ane Vium Olesen, som jeg ikke havde det så godt med på det personlige plan, fordi vi hørte til forskellige fraktioner på Arkitektskolen - gamle lig i lasten - var leder af fredningsafdelingen. Og jeg kom så med mine erfaringer fra Overfredningsnævnet, hvor man kunne lave kompromisser og forhandle sig frem til noget mere følsomt, og foreslog, at vi måske ku' lave en bygningsfredning af Hvide Kødby, som var konkret mht. hvad man måtte og ikke måtte. Det syntes Ane var fuldstændig åndssvagt. Enten så fredede man eller også fredede man ikke.

Men det var jo et skægt område, en flot bygningsstruktur med den der hvide funkisbebyggelse fra begyndelsen af '30erne - tegnet af stadsarkitekt Poul Holsøe m.fl. – jeg syntes bygningsanlægget var flot, og at det skulle man da bevare så vidt muligt. Men, hvis man samtidig gerne ville have et levende erhvervsområde liggende, så skulle man selvfølgelig give lov til, at de kunne skifte dit og dat ud i bygningerne, så de kunne have nogle tidssvarende forretninger. På det tidspunkt var der en ældre herre, Christiansen, tror jeg, som var direktør i Kødbyen og havde været der fra han startede som elev ved sin konfirmationsalder. Han var en, der kendte alle i Kødbyen, og da vi så var rundt og besigtige – Miljøkontrollen, "byfornyelsen", Bygningsstyrelsen og vi selv, så sagde Christiansen: Ja, men vi kan smutte igennem her, og så gik hele halen af mennesker igennem en aktiv slagtervirksomhed. Det syntes Miljøkontrollen var fuldstændig uhørt, for det kunne man da virkelig ikke. Og da vi kom ud på den anden side af bygningen, holdt der en trillevogn med leverprostejbakker uden overdækning. Der var Miljøkontrollen tæt på at få et hjerteslag. En 'chokerende' omgåelse af regler. Den Hvide Kødby endte jo med at blive fredet,

og på en måde, så der er nogle ting man godt kan lave om på. Det var jo udmærket.

JC: Det holdt jo hårdt med Brune Kødbys konvertering til nye formål. Anders Winge sad som leder af et udvalg, som skulle tage lokale interesser op og få det hele til at hænge sammen, og kommunen var vist egentlig ikke interesseret i, at istandsættelsen af den store Øksnehal skulle blive til noget. Der skulle hældes penge i, og særlig i den efterfølgende drift, så det virkede som om man ikke var særlig varm på, at Brune Kødby skulle bruges til så meget. Man fik sat nogle folk på som var meget aktive i at bruge hallen til noget, og man må sige, at det nu virkelig er et trækplaster. Så, endte det ikke rigtig godt?

Der var et år, hvor Asger, min mand, og jeg ville tage ind og høre musik til Jazz-festivalen i den restaurant, der nu er indrettet i en af de gamle haller og betegnet "Vestauranten". Vi kom så ind og fandt ud af "Åh,Åh" vi skulle have bestilt bord. Men så mødte vi direktøren for DGI-byen (Danske Gymnastik- og Idrætsforeningers anlæg syd for Hovedbanegården med idrætsfaciliteter, restaurant og hotel). Jeg havde haft en del forhandlinger med ham om parkeringsmuligheder i forbindelse med lokalplanen for Brune Kødby. Han var en værre bondesnu forhandlingstype. Han kom så hen og spurgte, om vi havde problemer. "Hvor mange er I?", "Vi er 4". Så skaffede han et bord til 4 og vi spiste frokost og tog noget kaffe bagefter. Da tjeneren så kom og spurgte om hun kunne gi' os et lille glas til kaffen, så takkede jeg nej, for "nu går der vist for meget grønt badeværelse i det". (note 1)

Diskussionen om parkeringspladser til DGI-byen, hvor direktøren gerne ville have parkeringspladser, mens vi holdt på, at vi ligger et stenkast fra Hovedbanegården, så man skal ikke komme kørende i sin bil her, man skal tage toget. Nå, den var han ikke helt med på.

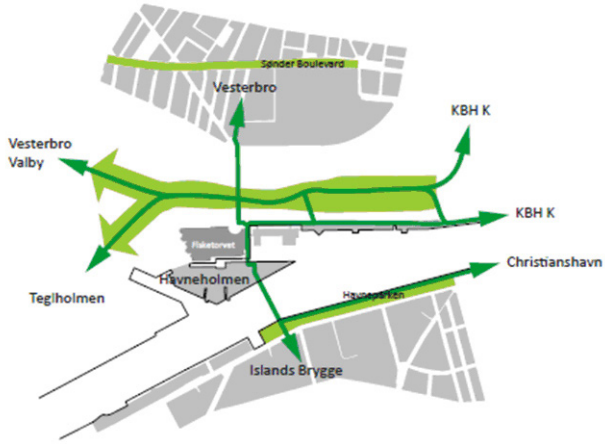
JC: Men endte det alligevel ikke med en beskeden parkeringsmodel? De første modeller var vist med en stor busterminal?

Jo, men det generer mig i øvrigt med de der langtursbusser, der bare holder i et rod i Ingerslevsgade. Da vi skulle i gang med Brune Kødby, havde vi nogle drøftelser, om man ikke skulle prøve at løse det problem inde på området, med en ordentlig garage og faciliteter for chaufførerne og de ventende. Men der satte Kramer hælene i, for han ville ikke betale til vognmændene, hvis de ikke selv ville være med til at finansiere et p-anlæg. Det ville de nemlig ikke. Det syntes de passende Københavns Kommune skulle betale, så det er ikke blevet til noget, og det skyldtes simpelthen uenighed om finansieringen. Det er smadder ærgerligt.

Efter arbejdet med Vesterbro fortsatte mit arbejde under en ny leder. Vi var som sagt blevet omstruktureret i '98, og der blev lavet om på 'lokalplan og kommuneplan' ressortet. Jeg kom i et nyoprettet kontor, med Kurt Sinnerup som leder og jeg selv som souschef, sammen med to andre souschefer. Det hed Byudviklingskontoret, og vi skulle være sådan et mellemled mellem byplankontorerne, der skulle lave lokalplaner, og kommuneplanniveauet, det lå i en anden forvaltning.

Vi var rykket væk fra Overborgmesteren. Først hed vi Bygge- og Teknikforvaltningen, og så blev det Teknik og Miljø. Men fordi vi som bydelskontor ikke havde en knivskarp definition på arbejdsopgaverne, og hverken kommuneplanniveauet i Økonomiforvaltningen eller vores egne kolleger i bydelskontorerne var villige til at afgive noget som helst. Så sad vi der så underligt og trillede tommelfingre og prøvede at finde ud af, hvad fanden gør vi med os selv.

Vi kastede os så over nogle forskellige andre ting, primært byøkologi. Kurt Sinnerup kom fra Stadsarkitektens Direktorat, og en af de andre souschefer, Per Kokholm, kom fra Ejendomsdirektoratet. Han syntes ikke, at byøkologi var noget vi overhovedet skulle beskæftige os med. Hvad vores arbejdsopgaver skulle være, det var han vant til at få at vide. Jeg var meget mere indstillet på at være konstruktiv og prøve at definere et ressort med kvarter- og bydelsplaner som ikke



Lokalplanen for Kalvebod Brygge er baseret på et projekt af Lundgaard & Tranberg. Her et plandiagram, der viser hvordan lokalplanområdet (det større grønne område) binder naboområderne sammen med havnen og Islands Brygge.

generede nogen af de andre og som samtidig udfyldte et hul.

Desuden tog vi os af diverse henvendelser udefra, fx anmodninger om at guide udenlandske planlæggere rundt. I 1999 blev jeg bedt om at vise en delegation af amerikanske planlæggere rundt i københavnske "brownfields". Jeg kendte ikke umiddelbart begrebet, men fattede snart, at det var det, jeg i det meste af mit københavnske planlæggerliv havde beskæftiget mig med: omdannelse af slidte industri- og havnearealer til integrerede byområder. De aktuelle omdannelsesområder var i 1999 Langelinie, B&W på Christianshavn, Holmen, Sydhavnen, Inderhavnen, Kalvebod Brygge og Sojakagefabrikken på Islands Brygge. Takket være Plandirektoratets fine samling luftfotos kunne jeg med nye optagelser af de samme områder vise udviklingen. (Dengang foregik det med overheads, siden blev det til en power point præsentation).

Det amerikanske besøg førte til genvisitter, hvor jeg i 2000 på en Brownfield konference i Atlantic City og i 2001 i Puerto Rico skulle fortælle om den københavnske planlægning. Samtidig blev København opfordret til at gå ind i et EU-projekt om bæredygtig byudvikling – CABERNET kaldet for "Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network". Det førte til spændende rejser i hele Europa i en tid, da EU blev udvidet med østblokken.
Mine kolleger lyttede høfligt til mine beretninger om byomdannelse i Prag, Sofia og Dublin, men det var helt tydeligt mit eget projekt, som de ikke havde nogen interesse i. Der var ingen sammenhæng mellem mine udlandsaktiviteter og arbejdet hjemme.

Da vi gamle Plandirektorat-kolleger havde siddet "på bænken" i nogle år, bad vi simpelthen om blive flyttet tilbage til bydelskontoret. Jeg kom tilbage til Peter Høiriis i 2003.

Jeg kom til at arbejde med bevarings-lokalplaner i Valby og lokalplaner for F.L. Smidth-grunden, Det gamle Grønttorvsområde og et par andre større områder. Og det havde jeg det fint med. Mine sidste år arbejdede jeg så primært med lokalplaner i den vestlige del af kommunen.

JC: I starten af byfornyelsesarbejdet snakkede man en del om banearealerne og forbindelsen mellem Vesterbro og Havnen.

Den oprindelige plan for banearealerne, "Banebyen" lignede en fiskefilet set oppe fra, og den hang slet ikke sammen med de omgivende arealer. Jeg syntes den var håbløs, men den levede da så længe, at der var en ledende medarbejder fra Stadsingeniørens Direktorat, der sagde sin stilling op og blev ansat som udviklingschef i et nyt Baneby-selskab.

Planen gik i sin mor igen, men efterhånden havde vi flere og flere lokalplaner på arealerne op til banearealerne, og jeg havde bl.a. en stor opgave i den nordlige del af området op mod Tietgensgade. Der var gået total kage i det med placeringen af statens arkiver, som skulle have ligget i Ørestad

i et spændende projekt udarbejdet af de tyske arkitekter Benisch og Benisch. Men da vi så fik Anders Fogh Rasmussen som statsminister i 2001, skulle der jo spares alle steder, og arkivprojektet blev sparet væk. Samtidig havde statens arkiver gedigne pladsproblemer, så noget måtte gøres. Der kom alle mulige festlige idéer om at flytte det til Odense, men arkivfolkene sagde, at de havde brug for at være centralt placeret i København, hvor andre centrale dele af den offentlige forvaltning lå.

Så meldte DSB sig på banen. De havde et 10 ha stort areal i den nordøstlige del af banearealerne, som de godt kunne afgive, og så lavede vi en helhedsplan for området, efter at der havde været afholdt en lukket arkitektkonkurrence med 3 danske firmaer og et enkelt udenlandsk. Det var Lundgaard & Tranbergs forslag, som blev foretrukket, og som vi lavede lokalplan ud fra.

Forslaget var baseret på, at arkiver er noget forfærdeligt kedeligt noget, så det skulle pakkes ind i noget, der er sjovere. Og da Vesterbro samtidig er en af de bydele med mindst grønt, var deres set-up et langt grønt bakkestrøg fra Bernstorffsgade og sydover. Således blev bebyggelsesplanen og den efterfølgende lokalplan strikket sammen. Det syntes vi jo var smadder spændende at lave, og det var også noget af et puslespil, for hvordan pokker gør man det?

DSB havde en vigtig rolle i udviklingsprojektet og lokalplanarbejdet, men det var Kulturministeriet, der skulle opføre arkivet - eller rettere sagt, det var dem der stod for det ressort med statens arkiver. Byggestyrelsen ved direktør Carsten Jarlov var overhovedet ikke en konstruktiv medspiller.

Det der var hovedproblemet var, at det var besluttet, at det skulle opføres af et offentligt / privat partnerskab, der for den private del skulle udbydes. Så man vidste ikke, hvem bygherren egentlig var, og det gjorde, at de statslige repræsentanter var enormt forskrækkede og ikke rigtig turde gå med. De var så nervøse for at foreslå noget, som måske var vanskeligt at realisere. F.eks. var Kulturministeriets repræsentanter skrækslagne for et grønt bakkestrøg oven på deres uvurderlige arkivalier. Tænk nu, hvis der sivede vand ned i det, der ikke kunne erstattes. Og det ville da rigtig nok være en katastrofe. Men, som nogle arkitekter i DSB sagde: Hvis man skulle sikre sig, så skulle man have et tykkere dæk og dermed en dyrere konstruktion. Hvis man droppede det, så kunne man spare penge.

Det grønne strøg ligger der i dag ved Bernstorffsgade og det klarer sig så flot der med sit slyngede forløb op til det hævede niveau og parterrehaven med espalier. Parterrehaven ser da meget pæn ud, men bliver kun sparsomt benyttet og har slet ikke det samme swung over sig som den første del af anlægget.

DSB, som havde kontorer ud til parterrehaven, havde nogle trafiktekniske anlæg, som var meget sårbare, og derfor måtte der ikke være adgang fra det grønne strøg og ind i bygningen. Men ansatte, der gerne vil have adgang, åbner bare et vindue og kravler ud til parterrehaven.

Men jeg har hørt fra gamle kolleger, at i forbindelse med renoveringen af Postgirobygningen forsøger man at skabe en forbindelse til det grønne strøg. Og det vil jo være fantastisk, hvis man kan få forbindelse oppe fra Tietgensgade og Tietgens Bro og ned til det grønne strøg. Så kan der ske noget.

Vi var meget fokuserede på det grønne strøg. Det bliver ikke rigtigt brugt, for der er ingen der ved at man kan gå der oppe. Det kunne være så fint at have et lille skilt stående, når man kommer ned fra Hovedbanegården eller fra Rådhuspladsen "den vej til det grønne strøg". Vi havde brug for, at det havde et navn, så derfor havde jeg for et par år siden en snak med formanden for Vesterbro Lokaludvalg, og vi havde aftalt, at vi skulle lave en byvandring sammen med de lokale, men det blev ikke til noget. Jeg har siden forsøgt at få en ordentlig kontakt med lokaludvalget, for jeg synes det kunne være fint med lidt liv på det grønne strøg. Det gider jeg godt slå et slag for.

Samtidig havde vi også, og det er noget af det sidste jeg arbejdede med, en idé omkring den fjernvarmeledning der løber på den gamle kulbro, som er et rør der løber hen over baneterrænet og stammer fra den gang man havde gasværk, hvor Hvide Kødby ligger nu. Det skulle have kul nede fra havnen. Man lavede derfor en kulbro. Den blev så uaktuel på et tidspunkt, men blev stadigvæk brugt som bærer af fjernvarmerør. Og folk spørger, hvorfor kan man ikke bare gå over den. Det kan man ikke "bare", for den skal ændres hvis den skal være en passage for folk, og der skal laves handikapvenlige op- og nedgange, så det er et projekt til 40 mio.
Men vi foreslog i flere ombæringer ved budgetforhandlingerne, at det ville være en smadder god idé, for det ville kunne skabe en ny forbindelse fra Vesterbro og over til den grønne forbindelse. Om det nogensinde bliver til noget, det ved jeg ikke, men altså … ting tager bare den tid, det tager. Det kan man da håbe på.

I forbindelse med de planer vi lavede omkring det store baneareal var vi nogle, der fokuserede på, hvor vigtigt det er at gøre sig nogle tanker om, hvordan det område skal være. I den rækkefølgeplanlægning der ligger i kommuneplanerne, er hovedbanearealet sammen med andre banearealer skubbet ud i perspektivdelen af planperioden, dvs. 12 års sigt, fordi der er så mange uafklarede forhold. Men vi fandt jo ud af, når vi arbejdede i kantzonen omkring arealet, at det vigtigt at gøre sig tanker om, hvordan området kan anvendes til sin tid. Hvis vi skal have bundet det hele sammen, kan det ikke nytte, at man får lavet hele kanten, og først til sidst skal tage stilling til, hvad sker der inde i midten.

Vi havde i planlæggergruppen nogle udmærkede snakker om, hvordan man kunne få tingene til at hænge sammen. Men jeg tror ikke, at de har haft den store gang på jorden.

Jeg lavede i øvrigt også lokalplan for det lille område midt i banearealet, der kaldes Kineserbyen, selvom det var et perspektivplan-område. Vi kunne ikke ændre anvendelsen, men havde brug for at fastlægge nogle forhold. Om arealanvendelsen sagde vi, at hovedformålet er baneformål, men det skal være muligt at bruge hallerne til større begivenheder. Nogle var allerede begyndt at bruge dem til større modeshows og sådan noget. Så det gik meget godt med at få lavet den lokalplan i tæt kontakt til de lokale.

Rita Justesen sad med lokalplanen for Carlsberg, som jo også ligger op til banearealet, og vi lavede kvarterplanlægning for det midterste Vesterbro. Det var mange steder fra, at vi nærmede os baneområdet. Andre lavede lokalplaner for Enghave Brygge, og vi vidste jo, at der var lagt op til, at metroen kunne få en afstikkerforbindelse til Sydhavnen, som skulle gå ind over der. Der var al mulig grund til at forsøge at binde det hele sammen. Men, som sagt, jeg ved ikke rigtig, hvad der er kommet ud af det.

Jeg kan se, når jeg kører hjem fra byen til vores lejlighed ved Roskildevej, at København-Ringsted banen begynder at tegne sig helt ude fra Køge. Den skal jo også ledes ind over det store baneareal.

Den sidste lokalplanopgave, jeg var involveret i, var for Kalvebod Brygge med udvidelse længere mod syd. Staten ville gerne opføre kontorbygninger til forskellige forvaltninger, og det tror jeg faktisk er undervejs. Planen omfatter også det runde "trafiktårn", der nu står der, tegnet af arkitekt Christian Tranberg.

Der er begyndt at poppe ting op på det banearal, hvor vi var meget fokuserede på at få det bundet ordentlig sammen med Enghave Brygge Byen, Carlsbergområdet osv. osv.

JC: Forbindelsen langs Kalvebod-kajen har jo åbnet lidt op for forbindelsen til hele havnefronten. Er det By og Havn, der har lagt penge i stien langs Kalveboderne, eller hvordan er den kommet op at stå?

Jeg kan faktisk ikke huske, om det er Real Dania eller sådan noget. Men ellers var det jo et slagsmål om, hvordan vi formulerede os i lokalplanen. Vi måtte ikke udlægge kanten til offentlig promenade, for så skulle København

købe arealet, og det var der ikke råd til. Derfor skulle det bare være "promenade med offentlig adgang", så der var altid en forhandling med de respektive grundejere. Man skulle hellere i den første kommuneplan have udlagt en bræmme langs vandet.

JC: Ja, hvorfor gjorde man ikke det?

For det tænkte man ikke på. Måske var det Albrechtsen der sad og bestemte det hele. Jeg ved ikke, om tanken overhovedet var i nogens hoveder. Det kom den så, da vi lavede lokalplan for Teglværkshavnen.

Projektet for Papirøen over for Skuespilhuset kan da godt blive ret vellykket. Det er Cobe, der har udarbejdet det, og de har tegnestue i en eksisterende bygning på 1. sal. De har vundet konkurrencen om, hvem der skal bygge derude, og de er åbne for, at man har et fødevaremarked. Det er en god idé, så det tror jeg på.

Papirøen, Christiansholm er et af de endnu ikke udviklede gamle B&W områder på Holmen. Der har i nogle år ligget nogle ret triste lagerhaller, som har været brugt som papirlager for aviserne, københavnske aviser, men efter at de bliver trykt i Jylland, har hallerne været tomme, indtil man for nogle år siden fik lavet et Foodmarket i en af dem. Det er et rigtigt sjovt område. Inde i den store hal er der små gader med boder på begge sider. Så sælger de forårsruller det ene sted og sushi et andet sted, og så er der små cafeer. I nabohallen på den samme holm havde Experimentarium til huse, mens de fik bygget om i Hellerup. De lå her, og det trak masser af mennesker.

Tegnestuen Cobe boede over en af hallerne og kender området. Derfor er det smaddergodt, at det er dem der har fået til opgave at detailplanlægge området.

Note:
1. Aalborgs borgmester i 1978, Marius Andersen, fik af en kommunal entreprenør etableret et grønt badeværelse i sin private bolig, hvilket vakte almindelig forargelse og blev et begreb for korruption.

Vigtigste litteratur

- om byplanlægningen i Københavns kommune efter 1946

Bisgaard, Holger: Københavns genrejsning 1990-2010. (Bogværket, 2010).

Gaardmand, Arne: Dansk byplanlægning 1938-1992 (Arkitektens forlag, 1993). Især afsnittene om sanering og byfornyelse, s. 56-66, 162-178, 234-247.

Illeris, Sven: Regional udvikling (Bogværket, 2010). Især kapitlet "Københavnsregionens planlægning", s.94-149.

Jensen, Søren B., Brüel, Michaela & Harvest, Jesper (red.): Københavns skitse til en generalplan, 1954 – holder planlægningen 50 år efter? (Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistorisk udvalg, skrift 50, 2006).

Johansen, Jens & Møller, Elith Juul: PETER, Arkitekten Peter Bredsdorff (Bogværket, 2016). Især kapitlet "Generalplanskitsen for København", s. 73-88.

Lemberg, Kai: Alli´vel så elsker vi byen (Arkitektens forlag og Foreningen til Hovedstadens forskønnelse, 1985).

Lyager, Poul: Københavnske generalplantilløb 1932-1958 (Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistorisk udvalg, skrift 26, 1992).

Lyager, Poul: Ti år med en generalplanskitse 1958-1968 (Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistorisk Udvalg, skrift 33, 1996).

Olsen, Erling: Fra ælling til ugle. Erindringer (Fremad, 1998). Især kapitlet "Boligministeren", s. 149-174, hvor dysterne med partifællerne på Københavns rådhus er omtalt.

Pedersen, Thomas Bo: Weidekamp – portræt af en bykonge (Vindrose, 1988).

Rasmussen, Steen Eiler: København (G.E.C. Gads forlag, 1969). I 2. udgave, 1994, er tilføjet et kapitel, skrevet af Peder Boas Jensen: "Femogtyve år efter, København 1969-1994".

Stadsingeniørens direktorat: København. Skitse til en generalplan (1954).

Stadsingeniørens direktorat: Amager og generalplanen (1967).

Thomassen, Ole: Lyse dage og sorte nætter (Gyldendal, 1980).

Wassard, Alfred: Det sure og det søde, 35 år på Københavns rådhus (G.E.C. Gads forlag, 1986).

Desuden er der skrevet talrige artikler, især i tidsskrifterne Byplan og Arkitekten, samt i andre af Byplanhistorisk udvalgs skrifter.

(Lembergs & hans barnebarns bog fra 2017 "Græsrod i magtsystemet" er udeladt, fordi det heri slet ikke er nævnt at Lemberg fra begyndelsen af 1980erne ikke fik tildelt nogen arbejdsopgaver).

Personindex

A

Albrechtsen, Viggo Karl 8, 23, 29, 31, 32, 56, 65, 67, 70, 71, 108, 109, 110, 126, 130, 131, 137
Alstrup, Inge 122
Altschul, Simon 21
Ambt, Charles 6
Andersen, Bendt 129
Andersen, Knud Hillers 77
Andersen, Lasse 23
Andersen, Marius 137
Andersen, Niels 101
Andersen, Tony 110, 111
Arctander, Philip 122
Arnfred, Tyge 37
Asger Boertmann 127
Auken, Svend 72, 80
Avnby, Freddy 122

B

Bache, Henrik 53, 54
Barnow, Finn 122
Baykal, Ayfer 6
Bendtsen, Paul H. 40, 53, 78
Birke, Gertrud 38, 41
Bisgaard, Holger 8, 9, 71
Bjerregaard, Ritt 6
Bjerre, Aage 6
Bjørnsen, Mette Koefoed 67
Boas Jensen, Peder, se under Jensen
Boertmann, Asger 127, 133
Bondam, Klaus 6
Brauer, Willy 14, 40, 41, 42, 46
Bredsdorff, Peter 7, 8, 11, 43, 47, 61
Brüel, Max 121
Brüel, Michaela 3, 5, 30, 121-137
Buhl, Ole 20
Busk, Knud Erik 115
Busk. Niels 109, 110

C

Cappelen, Carl Johan v. 52
Christensen, Dan 128
Christensen, Hasse 15
Christensen, Poul Walbjørn 28, 79, 87, 89, 96
Christiansen, Jan 97
Christiansen, direktør Kødbyen 132
Christiansen, Jens 29
Clemmensen, Jens 5, 6, 11, 28, 29, 33, 36, 37, 94, 101, 105 106, 108, 109 112, 117

D

Draiby, Roy 39, 40, 78
Dybkjær, Lone 68, 69

E

Egelund, Else 47
Eir, Bjarne 97
Ekner, K. 56
Elvira 110
Engberg, Lars 6, 57
Erlang, Agnar 53
Erskin, Ralf 23
Estrup, Lauritz 6

F

Fogh Rasmussen, Arne: se under Rasmussen
Forchhammer, Olaf 7, 46, 55
Frisk Maibom, Jacob 2
Frost, Bente 6, 58, 132
Frølich, Annelise 127

G

Grut, Flemming 45, 46
Gulstad, Erik 7, 55, 56, 123
Gaardmand, Arne 59, 61, 67

H

Hansen, Johannes 6, 7
Hansen, Klaus 109
Hansen, Urban 6, 14, 18, 19, 20, 42, 43, 44, 46 65, 67, 83, 102, 129
Harboe, Knud Peter 37, 38
Harvest, Jesper 138
Hector, Annelise 128
Hedeager Olsen, Nina, se under Olsen
Henning, Elsebeth 2
Henningsen, Poul 12
Hillers Andersen, Knud , se under Andersen
Holm, Mogens 122
Holst, Mads 130
Holsøe, Poul 132
Hvidtfeldt, Henrik 67, 122
Høgsbroe, Svend 13
Høiriis, Peter 130, 132, 134
Høyrup, Paul 129

I

Illeris, Sven 2, 5, 6-9
Ingels, Bjarke 117, 118
Iversen, Ole 80

J

Jacobsen, Jens 96, 97
Jarlov, Carsten 135
Jarmer, Pelle 103
Jensen, Frank 6
Jensen, Holden 78
Jensen Munk, Sigvard , se under Munk
Jensen, Peder Boas 37-51, 101, 102, 116, 129
Jensen, Sven Allan 39, 40
Jensen, Svend 122
Jensen, Søren B. 9, 78, 83, 96, 97
Jensen, Viggo Møller 121
Jensen, Jens Marius 50
Johansen, Jens 138
Justesen, Rita 128, 136
Juul, Ib 127
Juul Møller, Elith 138
Jørgensen, Alfred Wassard 6, 7, 14, 17, 30, 45, 46, 48, 64, 65, 123
Jørgensen, Bent 38, 40, 41, 42
Jørgensen, Flemming 11, , 18, 38, 40, 47, 48
Jørgensen, Karsten 3, 5, 60-75
Jørgensen, Lisbeth 38, 40

K

Kabell, Morten 6
Kampmann, Jens 54
Kaufmann, Erik 122
Kjeldgaard, Bo Asmus 6
Kjær, Børge 13
Klint, Jacob 115
Klixbüll, Karen 122
Knudsen, Jens Risgaard 56
Knudsen, Tim 6
Koford Bjørnsen, Mette, se under Bjørnsen
Kokholm, Per 133
Kramer Mikkelsen, Jens, se under Mikkelsen
Käszner, Otto 57, 97

L

Langebæk, Jesper 102
Langkilde, Hans Erling 56
Larsen, Frits 61
Larsen, Henning 11, 17, 68
Larsen, Kristian 17, 18, 21, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 50, 67, 78, 101
Lemberg, Kai 7, 8, 17, 27, 28, 29, 30, 39, 40, 46, 56, 71, 78, 123, 129
Lindegård, Arne 129
Lorentsen, Ejvind 57
Lund, Frederik Christian (stadsarkitekten, ikke at forveksle med maleren af samme navn) 56
Lyager, Poul 4, 9, 14, 17, 30, 39, 40, 46, 75
Lykkeboe, Hans-Jørgen 21, 35, 36

Vintersborg, Kirsten 67M
Malling, Ole 76
Maibom, Jakob Frisk 2
Martinussen, Peter 6
Melchior, Arne 55
Meldahl, Ferdinand 118
Methner, Per 111
Meyer, Keld 31
Milner, Per 54, 56
Mikkelsen, Jens Kramer 6, 30, 31, 32, 69, 97, 109, 110, 131, 132, 133
Mogensen, Christian 128
Moltke, Gert 39, 41, 43
Munk, Sigvard Jensen 6
Møller, Elith Juul 127, 138
Møller, Henrik Steen 122
Møller Jensen, Viggo, se under Jensen
Månsson, Pernille 69

N

Nielsen, Bent Anker 68
Nielsen, Birthe 67
Nielsen, Hans Carl 67
Nielsen, Helge 21, 22, 64, 105, 107, 108, 109
Nielsen, Jens Ole 3, 9, 28, 35, 76-99, 131
Nielsen, Vagn Rud 64, 65
Nybølle, H. C. 53
Nyrop, Martin 24
Nyvig, Anders 14, 40, 46
Nørgaard, Bjørn 57
Nørgaard, Ole 16

O

Olesen, Ane Vium 132
Olesen, Tormod 19
Olsen, Erling 8, 104, 105
Olsen, Nina Hedeager 6
Ovesen, Hans 122
Østergaard, Niels 71, 72

P

Paldam, Jørgen 18, 19, 29, 83, 130
Pedersen, Thomas Bo 23
Pedersen, Vagn Lykke 78, 97, 124, 126, 127
Petersen, Arne 113
Petersen, Erik 17, 18, 40, 41, 42
Pind, Søren 6, 58, 97, 131
Plesner, Grete 123
Ponecs, Soeters van Eldonk 94

R

Rambøll, Børge Johannes 53
Ratken, Karen 117
Rasmussen, Anders Fogh 135
Rasmussen, Bjarke 110

Rasmussen, Bo 132
Rasmussen, Carole 11, 14, 28

Rasmussen, Knud Ejvind 3, 8, 9,, 11-35, 41, 71, 78, 83, 85, 95, 96, 97, 125, 128, 129, 131
Rasmussen, Steen Eiler 7, 40, 43, 46, 47, 56, 77, 78
Rinds, Flemming 47
Risgaard Knudsen, Jens, se under Knudsen
Rostock, Palle 18, 19, 20, 22, 42, 105
Rud Nielsen, Vagn, se under Nielsen
Ryum, Steen 81
Rørbech, Jens 3, 7, 35, 53-59, 78

S

Saxgren, Henrik 103
Schacke, Ivar 53, 54
Schjerup, Jens 122
Schäfer, Erik 32
Seablom, Seth Herbert 11, 12, 13, 14
Selchau, Jørgen 122
Sigsgaard, Erik 40, 41, 47, 51
Sigurdsson, Villo 6, 7, 8, 17, 47, 50, 51, 65, 71, 96, 128, 132
Sinnerup, Kurt 133
Skovgaard, Hans Ole 55
Skaarup, Hans Hartvig 19, 20, 37, 39, 42, 50
Stallknecht, Kirsten 70, 86, 87, 89
Starck, Gunna 6, 8, 17, 57, 132
Svensson, Knud 11
Stehr, Hans Jürgen 67
Stenz, Søren 130
Stockholm, Poul 22
Strandbygaard, René 72
Søager, Henning 53, 54
Søager, Henning 53, 54
Sørensen, Annelise 131
Sørensen, Hans Peter 6

T

Tange, Kenzo 12
Teisen, Flemming 9, 122
Tengvad (-udvalget) 87
Thatcher, Margaret 23
Thirstrup, Jens Chr. 37
Thomassen, Ole 9, 11, 14, 17, 30, 39, 40, 45, 46, 61
Thomsen, Thorkild 20
Thorbek, Susanne 122
Thygesen, Frants 129
Tranberg, Christian 134
Troelsen, Troels 23

V

Varming, Michael 122
Vatkin, Bjarne 102
Vedel, Jørgen 14, 16
Vedel, Poul 7, 55
Verner Jørgensen 109
Vestergaard, Lisbeth 110
Vintersborg, Kirsten 67
Vium Olesen, Ane, se under Olesen

W

Walbjørn Christensen, Poul , se under Christensen
Wassard Christensen, Alfred, se under Christensen
Weidekamp, Egon 6, 8, 17, 21, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 45, 46, 47, 48, 56, 65, 67, 69, 70, 97, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 124, 126, 127, 128, 131
Weikop, Ove 44
Wilhjelm, Preben 40, 51
Willumsen, Helle 129
Winge, Anders 133
Winther, John 127
Würtzen, Hans 70, 75, 87, 89

Z

Zacchi, Ole 105

Ø

Østergaard, Niels 72

Dette byplanhistoriske skrift er en samling interviews af ældre byplanlæggere, der på forskellige måder har haft med byplanlægningen af Københavns kommune at gøre i tiden efter 2. Verdenskrig – især i den sidste tredjedel af 1900-tallet.

Ideen til at interviewe ældre byplanlæggere opstod i Dansk Byplanlaboratoriums byplanhistoriske udvalg lidt inde i 2000-tallet, hvor de byplanlæggere, der havde arbejdet i denne periode, var ved at nå pensionsalderen.

Projektets formål har været at tilvejebringe et materiale der viser hvordan byplanlægningen faktisk er foregået, gerne på baggrund af de overvejelser der altid finder sted om planlægningens formål og fremgangsmåde.

Der har i Københavns kommune været forskellige opfattelser heraf. Det har imidlertid ikke været projektets formål at finde ud af hvem af de forskellige opfattelser der "havde ret", men at bringe større klarhed over hvordan forskellige politiske målsætninger og betingelserne for at få dem opfyldt afveg fra hinanden.

ISSN: 0900-3274

ISBN: 978-87-90413-41-5