

” Planlægningens kunst er et kludetæppe af faglige tilgange, der sikrer gode retningslinjer for vores byers udvikling. Da Dansk Hygiejnisk Lægeforening havde sikret sig, at hygiejnen for længst var en fast implementeret del af byplanlægningen, overlod de deres del af kludetæppet til nye faggrupper.”

Byplanlaboratoriets fundats 1921

Fra hygiejne til klimatilpasning

# Dansk Byplanlaboratorium

# 100 år

I 2021 har Dansk Byplanlaboratorium rund fødselsdag. Her får du historien om, hvordan det hele startede dengang, hvor der var lokum i gården og automobiler var et sjældent syn.

Af cand.mag. Charlotte Odgaard Sjælland, Dansk Byplanlaboratorium

I begyndelsen af det 20. århundrede begyndte byerne at vokse uden planlægning. Det gav både grimme, ineffektive og usunde byer. At tænke planlægning ind i byens udvikling var dog ikke en del af samtidens politiske overvejelser eller en selvstændig forskningsdisciplin ved de højere læreanstalter. Det ønskede stifterne af Dansk Byplanlaboratorium at lave om på; deres ærinde var at få sat byplanlægning på den politiske dagsorden og øge den faglige viden på området. Dansk Byplanlaboratorium blev med tiden et vigtigt videnscenter for planlægning og byudvikling, særligt biblioteket blev flittigt benyttet af fagfolk og studerende. Målgruppen har skiftet navn, størrelse og antal gennem årene. I tidernes morgen var der 1300 købstads- og sognekommuner. I dag har vi 98 Kommuner. De store enheder har øget behovet for eksperter på de forskellige områder.

## Mange faglige tilgange blev samlet et sted

De mange forskellige arbejdsfelter, repræsenteret via plenarforsamlingen i 1921, viser med al tydelighed den faglige bredde, der var involveret i planlægning fra det politiske niveau til den lokale pennefører. Byplanlaboratoriet så sig selv som stedet, hvor erfaringen fra alle disse tråde i planlægningen blev samlet og formidlet videre til gavn for almenvellet. Dermed er stedets historie tillige en beretning om det kludetæppe af planlægning, der er blevet vores samfund. Dem, der i 1921 tog initiativet, var alle en del af den samfundsmæssige og politiske elite med særdeles gode forbindelser til samfundsdebatten. Deres fælles vision var et bedre byliv set fra hver deres faglige udgangspunkt i æstetik, folkesundhed, mobilitet, kommunikation, transport, hygiejne, beplantning med flere. Dansk Byplanlaboratorium var tværfagligt i sit perspektiv på byplan-

lægningen længe før, det tværfaglige samarbejde blev den anerkendte forudsætning for holdbare resultater.

I kraft af kommunernes ringe størrelse og dermed beskedne økonomi og forvaltning blev der sjældent tænkt i planlægning. Kommunens primære by voksede efter behov, vejnettet blev repareret efter kommunekassens bedste evne, og kun få af de store byer havde ansat planlæggere til at forberede fremtiden. Byplanlaboratoriet blev stiftet, fordi man så et behov for, at planlægning skete på et langtidsholdbart grundlag af viden og omtanke. Hver lille kommune behøvede ikke at opfinde den dybe tallerken. I stedet kunne de hente faglig viden og sparring fra andre kommuner hos Byplanlaboratoriet. Hermed var Byplanlaboratoriets kerneydelser på plads. Indsamling af viden og formidling heraf på alle niveauer fra det politiske til den enkelte planlægger ude i landet. Målsætningen var at få



Professor J.T. Lundbye:  
"Ingen byplan uden kloakplan".

Kloakeringen af København var i fuld gang. Det foregik uden de store tekniske hjælpemidler.  
Foto: Københavns Museum, Rådhusforvalterens afdeling

Byplansagen på den politiske dagsorden og opbygge et fagbibliotek med det formål at:

” Til den Tid vil man da ved Henvendelse til Laboratoriet ikke alene kunne faa en Litteraturfortegnelse over den vigtigste Litteratur angaaende forskellige Spørgsmaal indenfor Byplanstudiet, men ogsaa Oplysninger om, hvor man skal henvende sig for at faa den Del af Litteraturen, der ikke findes paa Laboratoriet.”

Beretning 1924-25, side 1

### Viden om byplanlægning

Biblioteket, der i de første år gik under navnet studiesamlingen, voksede støt og roligt. Korrespondancen viser en aktiv byttepolitik med relevante udgivelser fra ind og udland, samt indsamling af information fra de enkelte kommuner i form af udgivelser og landkort. Selv små turistrelaterede udgivelser indgik i samlingen. Intet for

stort og intet for småt. Til gengæld var pengene små og kreativiteten stor. Da en regning på 40 kr. skulle betales, blev vedkommende tilbudt 2 fine håndkolorerede landkort til en værdi af 60 kr. i stedet. Hvorvidt tilbuddet blev accepteret, melder historien ikke noget om.

### Debat om Byplanlægning

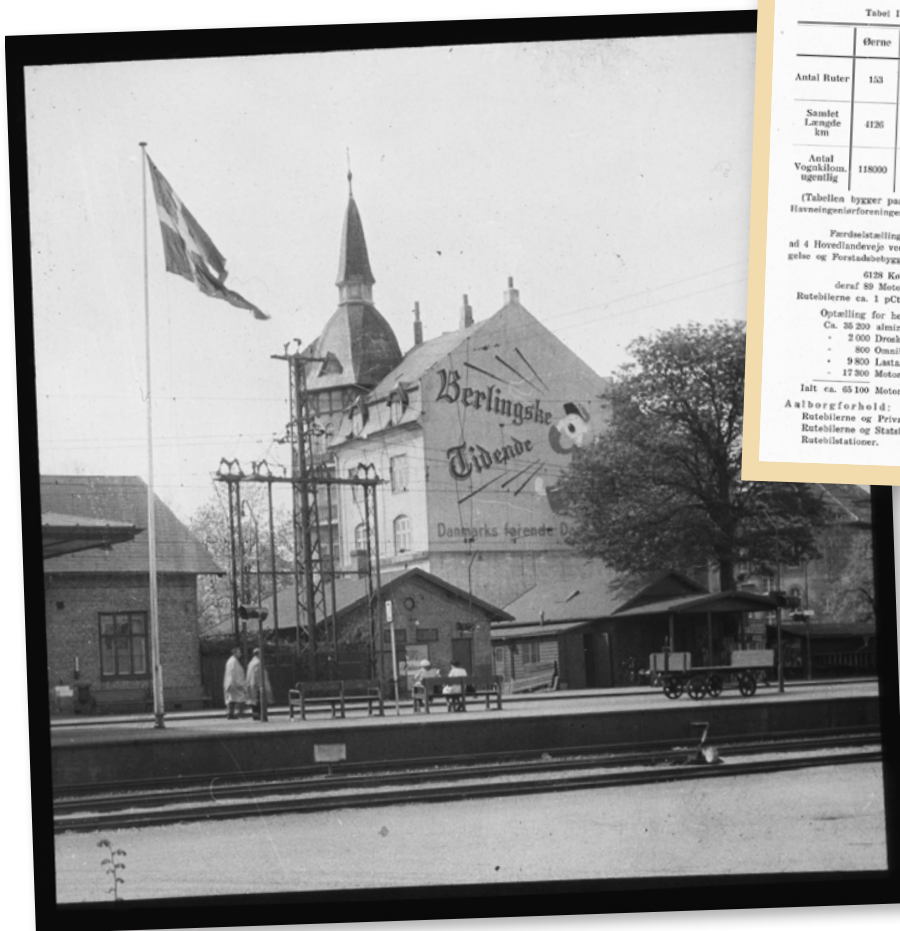
De forskellige niveauer i planlægningen havde i mange år kunnet mødes uformelt på Byplanmødet og i Byplanlaboratoriets lokaler. Begge steder lagde lokaler til den diskussionskultur, der har fundet sted siden opstarten af debatmøder i midten af tyverne. En god kilde til information om, hvad der rørte sig i planlæggerkredse, er de foredrag, der blev holdt på det årlige Byplanmøde. I 1925 var der fokus på *Trafikken mellem By og Opland*. Set i lyset af bilboomet fra 50 til 65.100 motorkøretøjer i Danmark fra 1900 til 1924 er det ikke så underligt, at udbygningen af jernbanenettet ophørte, og

man i stedet begyndte at forbedre vejnettets kvalitet med forskellige belægninger over tjære til asfalt. Bilen blev en fundamental del af planlægningen de næste mange årtier.

### Byplanlægning på den politiske dagsorden

Den samfundsudvikling, som Byplanlaboratoriet havde et ønske om at være med til at påvirke, var stadig præget af 1. Verdenskrig. Høj arbejdsløshed, boligmangel og drømmen om et bedre liv fik mange mennesker til byerne. De endte i stedet bagerst i køen til både bolig og arbejde. Boligforholdene for arbejderbefolkningen var usle. Solens stråler nåede sjældent ned i fjerde baggård med hussvamp og mangelsygdomme til følge. I vore dage er hygiejne ikke en del af planlægningen, medmindre det handler om offentlige toiletter. Men i 1920erne og helt frem til 1960ernes store saneringer var det et vigtigt element for

Det skulle være sagligt, korrekt og over-skueligt, når man gennem fremskrivninger skulle forsøge at få et indblik i fremtidens udfordringer." Meddelelse udsendt af Dansk Byplanlaboratorium 1925, nr. 1



Eet af Peter Elfelts gamle billeder fra København. Fra Byplanlaboratoriets arkiv.

enhver fremtidsorienteret planlægger. Til at vende denne udvikling så Byplanlaboratoriet et behov for en byplanlov, der skulle varetage almenvellets interesser i form af grønne områder, bedre boliger, forbedret folkesundhed og infrastruktur. Modsat tidligere var hensigten ikke boligspekulantens ønske om profitmaksimering, men derimod at skaffe tidssvarende kvalitetsboliger til arbejderne. Fra ejendomme med to til fire opgange blev arkitekter hidkaldt til at tegne hele karreer. Gesimser, sprossede ruder og andre finesser, der tidligere var blevet prist i høje toner af foreningen Bedre Byggeskik, blev en del af gadebilledet. Arkitekterne lagde stor vægt på funktionaliteten i indretningen af lejligheden; stadsstuen blev erstattet af toilet med koldt og varmt vand. Hvilken luksus. I 1925 bar Byplanlaboratoriets arbejde blandt

politikere og embedsmænd frugt. Landets første byplanlov blev vedtaget. Desværre blev det ikke en pligt at udforme byplaner, og der var mange ønsker, der ikke blev opfyldt. Derfor blev den på Byplanmødet i 1925 mødt med ordene.

”Lad os da ikke sørge, hvis der skulle mangle en Paragraf eller to i Byplanloven, den betyder trods alt en sejr for Byplansagen. Den Vej, der fører fremad, vil jeg vise ved at sige Støt Byplanlaboratoriet og brug først og fremmest Byplanloven”

Kay Ulrich, 1925

Det første mål var nået, Byplansagen var endelig kommet på den politiske dagsorden

Denne artikel er et uddrag af en lidt længere fortælling, du kan finde på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)

**Byplanmødet i Kolding 3.—4. April 1925.**  
Resumé af Forødragsene.

Aalborg Privatbaner. (Se Tabel II.)  
Tabel II. Midlertidigt af ankomne og afgaaede Rejsende med Aalborg Privatbaner.

	Nordenfjordske Baner	Hadsund-Banen	Nibe-Banen	Ialt
1918-19	181700	64400	61200	307300
1919-20	173000	78000	62200	313200
1920-21	181700	77500	62900	322100
1921-22	183500	83800	55800	323100
1922-23	180500	81600	47900	310000
1923-24	192000	70000	51100	322700

Solgte Billetter paa D. S. B. for Aalborg Station:  
1918-19 272 000  
1919-20 282 000  
1920-21 268 700  
1921-22 222 200  
1922-23 218 150  
1923-24 217 300

Bytrafik:  
Sporevje.  
Omnibusser.  
(Specielt Aalborg Omnibusser.)

Industrien og Byplanen af Fabrikant Aug. Pochs.  
Er Fabrikdrift fra et Bystyre-Standpunkt et Onsd, som bør bekæmpes?  
Skiltes mellem Haandværk og Fabrikdrift.  
Anlæg af særlige Fabrikværstøtter:  
a) for ikke generende Fabrikker;  
b) for Fabrikker, der giver megen Reg. Støv, Lugt, Larm ell. lign.;  
c) for farlige Virksomheder;  
d) Løbelister?

Persontrafik mellem Bj., Omegn og Opland, af Stationsingeniør Niels Olesen.  
Trafik mellem By og Opland (ikke København).  
De forskellige Trafikarter for og fra:  
Landsvejsperioden.  
Jærnbansperioden — Vejenes Hvileperiode.  
Landsvejens Renaissance.  
Rutebilerne. (Se Tabel I.)

Tabel I (Rutebilerne).

	Øerne	Jylland	Hele Landet	Anm.
Antal Ruter	153	321	474	
Samlet Længde km	4126	8325	12451	Samlet Længde af Stats- og Privat Landet 625 km.
Antal Vognkilom. ugentlig	118000	160000	287000	Ialt pr. Aar 12-16 Mj. eller

(Tabellen bygger paa Oplysninger fra Stads- og Havnsejnerforeningen.)

Færdigtælling, Aalborg 7/2, 1925.  
af 4 Hovedlandsveje ved Grænsen mellem Bybebyggelse og Forstadsbebyggelse:  
6128 Køretøjer,  
deraf 89 Motorkøretøjer.  
Rutebilerne ca. 1 pCt. af samtlige Køretøjer.  
Optælling for hele Landet 7/2, 1924:  
Ca. 35 200 almindelige Personbiler.  
- 2 000 Drøcker.  
- 800 Omnibusser.  
- 9 800 Lastbilomobiler.  
- 17 300 Motorkøretøjer.  
Ialt ca. 65 100 Motorkøretøjer.

Aalborgforhold:  
Rutebilerne og Privatbanerne.  
Rutebilerne og Statsbanerne.  
Rutebilstationer.

## Formænd for Dansk Byplanlaboratorium gennem tiden

### Initiativtager

**1918-21** Wilhelm Lorenzen  
Arkitekturhistoriker

### Formænd

**1921-26** Wilhelm Nielsen  
Jurist

**1926-41** Kai Hendriksen  
Landinspektør

**1941-48** Steen Eiler Rasmussen  
Arkitekt

**1948-59** Ole Larsen  
Jurist

**1959-69** Vagn Rud Nielsen  
Jurist

**1969-72** Peter Bredsdorff  
Arkitekt

**1972-81** Arne Gaardmand  
Arkitekt

**1981-89** Niels Østergård  
Landinspektør

**1989-94** Niels Andersen  
Cand. Polit.

**1994-99** Peder Baltzer Nielsen  
Arkitekt

**1999-04** Freddy Avnby  
Arkitekt

**2005-09** Torben Nørh  
Geograf

**2009-17** Maj Green  
Geograf

**2017-** Jes Møller  
Civilingeniør