

E8. På tur til Nordens Venedig

Kirsten: Man etablerer en kanal, og vi kan følge den. Det er jo ikke særlig langt, vi skal gå. Vi kan følge denne kanal, som nogle kaldte for Nordens Venedig. Denne stemning. Det havde man ikke set før, og det var også en af de ting, som gjorde, at Albertslund faktisk blev kendt ude i verden som et sted, man kom og kiggede på.

Lasse: Måske er det bare mig, men når jeg i dag står i Albertslund Bymidte, er det ikke ligefrem Venedig, der dukker op i mit hoved. Her er ganske vist kanaler og masser af mennesker, men der er også betonbyggerier, lavloftede tunneler og små, grå gaderum. Men der var engang, hvor midten af Albertslund var noget af det allermest moderne, man kunne forestille sig, når det kom til nytænkende infrastrukturer. Den er nemlig en del af den verdensberømte Fingerplan. For byer og infrastruktur hænger uløseligt sammen. Faktisk kan de slet ikke fungere uden hinanden. Og det er det, vi skal se nærmere på i dagens udgave af Den perfekte by. For når jeg nu vil udvikle en by, der er sikret for fremtiden, skal jeg ikke falde i fortidens huller. Og dem er der altså nok af. Mit navn er Lasse Telling, og du lytter til Den perfekte by. Dagens udsendelse starter foran S-togstationen i Albertslund, hvor jeg skal mødes med museumsinspektør, Kirsten Egholk, fra Kroppedal Museum. Vi er ved Albertslund Station. Hvorfor er det, at vi skal mødes her?

Kirsten: Vi skal mødes her ved Albertslund Station - eller i Albertslund i det hele taget - fordi Albertslund er et virkelig flot eksempel på, hvordan Fingerplanen og infrastrukturen og hele planlægningen blev tænkt tilbage i 1963.

Lasse: Hvad går Fingerplanen ud på?

Kirsten: Der var et stort behov for at bygge, renovere, sanere og genoptage planlægningen af byen, altså København, og den byvækst, der var ud fra Storkøbenhavn. København og byerne her uden om København - forstæderne, som de senere kom til at blive kaldt - voksede sådan fuldstændig ukontrolleret. Der var ikke nogen decideret overordnet plan for det. I København var der virkelig også mangel på boliger, og de mennesker, der eksempelvis havde mulighed for at købe en grund, hvis der var nogen, der udstykkede uden for København, valgte at søge væk. Så der var simpelthen et stort behov for det. Og så var der simpelthen tre meget fremsynede arkitekter. De besluttede

sig for at udvikle en byplan. Det var ikke noget, som nogen havde bedt dem om at gøre. Det var altså på eget initiativ. Og de lavede dette "Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn" i 1947, som ingen kalder det, fordi den simpelthen er blevet kendt som Fingerplanen. Jeg har Fingerplanen med her som billede. Det er jo en stor hånd, og selve håndfladen er København. Så er der disse fem fingre, hvor tommelfingeren er ned langs med Køge Bugt. Så har vi pegefingeren, og det er faktisk her, hvor vi er. Så har vi langfingeren, der er ud mod Ballerup og sidenhen Frederikssund. Vi har ringfingeren, som er Farumbanen. Og vi har lillefingeren, som er op mod Holte og sidenhen Hillerød. Så fingrene er simpelthen S-togslinjerne, som kommer til at ligge her, hvor der så er denne bydannelse ligesom perler på en snor. Ved de enkelte stationer, når vi tager Albertslund her, bliver der etableret en station, og i nærheden - meget stationsnært - skal der være alle disse funktioner, som alle borgere i byen har brug for. Netop transporten, selvfølgelig, til at kunne pendle til og fra arbejde, da der ikke var et hav af arbejdspladser, eksempelvis her i Albertslund. Så mange skulle jo stadigvæk ind til byen og arbejde. Og meget stationsnært var indkøbsmulighederne og de offentlige funktioner, der skulle være. Eksempelvis med rådhus eller andre servicefunktioner som bibliotek - og posthuset, som oprindeligt har været her, hvor vi sidder, lige ved siden af. Og jo længere væk du kommer fra centrum, begynder boligerne så at komme. De laver denne plan, tegner den. Den er jo på rigtig mange sider og et hav af bilag. Og det, der er lidt sjovt med Fingerplanen, er, at rigtig mange kender den. Og den blev jo sådan set aldrig officielt vedtaget. Men den kommer alligevel til at præge og styre byudviklingen, uden at det egentlig er en, som man skal følge. Altså den seneste, der er kommet, hedder "Fingerplanen 2019", så principperne for det eksisterer jo stadigvæk. Og nu styrer man faktisk byudviklingen nogenlunde efter det. Det kan variere, hvordan man gør i forhold til bebyggelsesgrad og så videre, men der var ikke en plan før. Og det var det, der var et behov for. Og det var det, som de så. Og det er det, den er blevet så kendt for, kan man sige.

Lasse: Fingerplanen er altså et meget berømt værktøj for byplanlæggere, som har haft afgørende betydning for, hvordan hovedstadsområdet udviklede sig. Her er infrastrukturen blev sat i et nærmest poetisk, organisk system. Men udviklingen af infrastrukturen har været i gang, lige siden de allerførste byer opstod. Faktisk er det ikke til at skelne imellem, om det var byerne eller infrastrukturen, der kom først. Lad os høre, hvad vores husekspert, Mikkel Thelle fra Nationalmuseet, kan fortælle. Hvad snakker vi om, når vi snakker om infrastruktur i byer?

Mikkel: Infrastruktur er jo noget, man har kaldt de vigtige ting, som gør, at en by eller en stat eller et hvilket som helst samfund kan fungere gennem det, der skal bringes til og bringes fra samfundet. Der er en masse definitioner af det. Men man kan sige, at infrastrukturen er det, som får byen som knudepunkt til at fungere, ved at bringe varer og mennesker og tanker og ressourcer til byen. Og ved at bringe affald og lort og tanker og andre fordøjede ting ud af byen igen. Så hvis man ser på byen som denne store fordøjelsesmaskine, så er infrastrukturen altså de blodårer eller lymfekanalener eller andre netværk - vil det ofte være - som sørger for, at hele dette apparat fungerer.

Lasse: Så kan man tale om byer uden at tale om infrastruktur?

Mikkel: Nej, det kan du faktisk ikke. Og det første, man leder efter, når man leder efter en by, som arkæolog eller historiker, vil tit være spor efter infrastrukturer. Altså vandledninger og veje og så videre. Og hvis du skal have en ide om, hvor vigtige infrastrukturer er, så prøv at forestille dig, at du går i krig, eller at nogen går i krig mod dig. Hvis du er en almindelig præsident eller konge eller noget, så vil du have en liste i din skuffe, hvor der er en række af det, man kalder for kritiske infrastrukturer, som du som det første vil sende dine soldater ud for at beskytte. Der vil dine elværker stå, din vandforsyning... Nu er gasværker jo meget oppe i tiden. Det vil også være det sted, hvor fjenden kan ramme dig allerhårdest og altså lamme hele dit eksistensgrundlag. Så infrastrukturer er det, der gør, at det hele fungerer. Og hvis man skal lamme din by, så skal man lamme din bys infrastrukturer. Romerriget er jo et af de gode, store eksempler. Uden at være romersk historiker, så handler en klassisk historie om Romerrigets storhed og fald jo om infrastrukturer. Og noget af det, som romerne var ekstremt gode til, var at konstruere, at udtænke, veje og akvæduker, som kunne føre deres soldater, og som kunne føre vand, der var en af de vigtigste infrastrukturer og vigtigste ressourcer, over lange afstande. Og samtidig har der også været denne teori om, at infrastrukturer også var en del af Romerrigets fald. At netop på grund af vejene og akvædukerne og denne overlegne evne til at lave infrastruktur fik Romerriget denne enorme størrelse, som gjorde, at man var i Afrika og oppe i Mellemeuropa og så videre. Og pludselig bliver de infrastrukturer, der er, måske simpelthen ikke gode nok. Selvom man var verdens bedste til at lave veje, så havde man stadig kun heste og hestevogne, og soldaterne skulle gå på deres egne fødder. Så man kunne simpelthen ikke komme hurtigt nok fra det ene sted til det andet. Og måske kunne det rene vand ikke komme hurtigt nok igennem, eller der kunne ikke komme nok. I hvert fald er det en af de ting, man tænker, kunne være med-

virksomme til at riget til sidst kollapsede. En ny teori, der er kommet op, er meget mere praktisk og mikroskopisk og handler om, at en af romernes opfindelser - udover disse store konstruktioner - var, at de fandt ud af, at der var en særlig måde, man kunne få vandet til at løbe i disse akvædukter og komme ind i husene. Og man havde dette fantastiske materiale, som både var vandtæt, og som var blødt og formbart, og som i øvrigt var rimelig billigt at skaffe. Nemlig, bly. Romerne blev supergode til at lave blykanaler. Hvad de ikke vidste, som vi jo så kom til at vide hen ad vejen, var, at bly ikke er super-sundt. Så der har faktisk for nylig været en diskussion om, hvorvidt romerne simpelthen blev ramt af en massiv blyforgiftning i slutningen af Roms imperium. Var det simpelthen derfor, man så disse sindssyge kejsere og så videre? Så det er ikke endeligt bevist, men det er nogle tanker, man kan gøre sig - både på den helt store skala og på den helt lille - om hvordan infrastrukturer er med til at styre og faktisk afgør sådan et samfunds udvikling.

Kirsten: Vi kan jo næsten gå rundt der. Det er sådan en dejlig... selvom der også er cykler, der trækker. Der står i virkeligheden "minus cykel". Sjovt nok.

Lasse: Lad os vende tilbage til Albertslund og Fingerplanen. For Fingerplanen handler ikke bare om, at få trafikken dirigeret i den rigtige retning. Den handler lige så meget om at skabe liv, rekreative områder og et sted, der er godt at bo.

Kirsten: Alle danske planlæggere kender Fingerplanen. Og den er internationalt kendt for det, man kalder for pionerarbejde i storbyplanlægning. Den er vel lige så kendt som Le Corbusiers bomaskine. Jeg vil nærmest sammenligne den lidt på det niveau. Alle fagfolk, i hvert fald, kender jo til Le Corbusier og henviser også til ham og hans tanker om, at alle ligesom skal være samlet i denne bomaskine. Ligeså kender alle fagfolk også Fingerplanen og refererer til den. Og den er jo utrolig pædagogisk. Den er enkel for mig også at vise dig. Jeg kan jo bare bruge min hånd, i virkeligheden. Det, der er vigtigt at sige, er jo, at når man styrer byvæksten i stedet for, at byen bare vokser sådan ukontrolleret - at man bygger boliger og industri og erhvervskvarterer og indkøbsmuligheder og så videre - så styrer man også, at der jo stadigvæk imellem disse fingre skal være disse grønne kiler. Det var en meget vigtig pointe i forhold til denne plan, at der skal være disse rekreative områder, som beboere i de forskellige af fingerplanens byer også kan komme ud til. Så man herfra også kan tage ud. I Albertslund er det, der ligger tættest på, Vestskoven, som jo også er en planlagt skov. Det jo ikke en, der ligesom er na-

turlig. Så det sørger man også for at skabe. Hvis ikke det allerede er der, så etablerer man også disse grønne kiler. Nu går vi simpelthen her under en af de tunneller - eller bro eller vej - som man foreslår at fjerne. Fordi, så vil man åbne op til dette musikteater, som vi kommer til. Så kører bilerne her henover og kan komme ned til en parkeringsplads. Det er også noget af det, der er karakteristisk for byen her - og som Ekstra Bladet allerede skrev om i 1964. Det er, at du kan parkere din bil, hvis du er så heldig at have sådan en. Det var jo ikke alle, der havde det på det tidspunkt. Og så er der cirka 50 meter hen til enten din bolig eller til centret.

Lasse: Jeg har jo sat en flok frivillige elever fra C La Cours Skole i Randers på opgaven at komme med et bud på, hvordan fremtidens perfekte by kan se ud. Og selvom de endnu ikke kender så meget til den klassiske Fingerplan, er det alligevel nogle af de samme tanker, de har gjort sig.

(elev 1): Jeg sidder og laver nogle undergrundsbaner, agtig. Sådan nogle, hvor folk ligesom kan gå, fordi der begynder at komme så mange store veje og sådan noget. Og det bliver bare sværere og sværere at komme over vejene, fordi der er så mange store veje. Og så har jeg så valgt at lave nogle små gange, hvor folk kan gå under. Altså komme over vejen ved at gå under.

Lasse: Jeg kan se, der kører en vej ude foran. Skal man kunne have biler, når man bor der?

(elev 2): Det kunne godt være, at vi laver en parkeringskælder under dette. Under bygningen.

Lasse: For I kan jo godt bestemme, når I bygger dette, at der ingen biler er. Der er ingen os. Der er kun cykler. Men det vil I ikke?

(elev 2): Det ved vi ikke helt endnu. Vi er faktisk ikke helt sikker på, om vi skal lave parkering eller ej og sådan noget. Men det var bare en idé.

Lasse: I ved ikke endnu, simpelthen, om I vil udrydde biler?

(elev 2): Nej, det ved vi ikke endnu. Det skal vi lige have snakket med de andre drenge om og sådan noget. Hvad vi lige gør.

Mikkel: Hvis man tænker videre omkring dette med infrastruktur, og hvad det egentlig betyder for den almindelige bys borgere og hverdagsliv, så er der ligesom denne oplevelse af at være på infrastrukturen eller være af infrastrukturen. Lige nu, og i krigssituationer, er det jo meget tydeligt, hvad der sker, når man bliver koblet fra sin radiostation, eller når man bliver koblet fra sin gasforsyning, eller andre ting. Men du behøver ikke en krig for ligesom at finde ud af, hvor vigtig din infrastruktur føles. En gang sidst i 1800-tallet har vi en appel, altså en bønsskrivelse, hvor en gruppe af borgere i København - fra området omkring det, der i dag er Sankt Hans Torv - sender sådan en underskriftindsamling ind til byrådet og siger: "Må vi ikke nok få et sporvognsstoppested i vores kvarter?" Og man kan sige: Hvad ligger der bag det? Jo, de var bekymrede for, at de for det første kunne se, at deres huse ville tabe værdi. For dem, der havde en sporvognsstation i nærheden eller andre steder i København, ligesom trivedes. Og deres huse blev mere værd, fordi de var nemme at komme til. Og der kom små butikker og restauranter og så videre. Men de var også bekymrede for, disse borgere, at de ikke var del af det tempo og den hastighed, som den moderne by bragte med sig. Altså, de kunne ikke tale med om, hvordan det var at sidde i denne sporvogn og se gaderne fare forbi. Og de kunne ikke pludselig, impulsivt besøge en i den anden del af byen. Disse ting er måske lidt overdrevne i denne appel. Men det fortæller os noget om denne følelse af at være koblet på eller være koblet af, som mange af disse infrastrukturer - specielt dem, der transporterer folk, eller dem, der kommunikerer - bringer med sig.

Lasse: Hvornår begyndte det at få en betydning for, hvordan byen så ud?

Mikkel: I hvert fald her i vores del af Nordeuropa, var det store momentum for de fysiske infrastrukturer, som virkelig fyldte i byrummet og landskabet, ligesom er noget, der sker efter Anden Verdenskrig. Og specielt i løbet af 50'erne og 60'erne er der en kæmpe eksplosion af veje og planlægning og jernbaner og alle mulige former for netværk, der skal passe sammen, og som skal anlægges. Og specielt i løbet af 60'erne har man en stor fremskridtstro og en god økonomi og en inspiration fra bl.a. USA, som gør, at man anlægger nogle rimelig ambitiøse projekter. I København havde man på et tidspunkt en idé om, at der skulle være nem adgang. Man skulle kunne komme til byen hurtigt. Man skulle kunne komme fra byen hurtigt. Og denne bil, som nu havde bredt sig til

de flestes muligheder, skulle ligesom være den, der revolutionerede hele måden at bevæge sig på. Så man lavede et projekt, der hed "Søringen". Hvis man søger på det på nettet, vil man kunne se nogle virkelig flotte billeder af, hvordan man forestiller sig, at motorveje skal føre biler helt ind til kernen af København. Og i en ring rundt om søerne kører der også en form for motorvej, som er løftet i en 5-6 meters højde - blandt andet hen over Istedgade - så man kan køre direkte ind til Hovedbanegården, hvorfra man så kan tage toget. Der er også i det tænkt nogle store højhuse ind, hvor man så kan komme ind og arbejde i sit kontor og så videre. Og hele dette gigantiske projekt - som faktisk ligner noget af det, som man laver i de store amerikanske byer - havde en stor støtte og begynder så langsomt i slutningen af 60'erne at blive lidt mere problematisk. Og så får man i starten af 70'erne denne oliekrise, som pludselig gør det lidt mere dobbelt det med biltrafik og benzinen. Økonomien bliver lidt mindre boomende. I virkeligheden er det, som det ender med, det, vi i dag kender som Bispeengbuen. Sådant en form for torso, der står ved enden af Hillerød motorvejen og var den første start på dette gigantiske projekt. Men man når simpelthen ikke længere end den. Så der kan man gå ud og se, hvordan dette projekt skulle være startet.

Lasse: Men nu er det jo ikke så moderne længere med den slags ting. Nu vil man jo gerne have bilerne ud af byen. Hvornår begyndte man at få mere fokus på det?

Mikkel: Det interessante ved det spørgsmål er, at der på en måde er nogle overlappende bevægelser. Hvis man ser på vores bysamfund i 70'erne, så er de forskellige ting allerede i gang samtidig. Man kan sige, at biltrafikken boomer. Men på den anden side er man begyndt at få en miljøbevægelse, som også synes, at det måske er lidt kritisk. Plus, man er meget optaget af, at Danmark skal være et land med en god kollektiv trafik. Fingerplanen, for eksempel - som jo er kommet ind i vores kulturkanon som et stort plandokument - hviler jo på ideen om, at der er disse fem toglinjer, som skal styre hele planlægningen af Københavnsområdet. At der så senere også kommer motorveje i de retninger er egentlig ikke det primære i planen.

Lasse: Skal vi slentre en tur langs Det Nordiske Venedigs kanaler?

Kirsten: Ja, vi skal til Venedig. Så skal vi bare lige igennem her...

Lasse: Nu er vi gået igennem en slags tunnel, og så er vi lige pludselig kommet ud til noget vand?

Kirsten: Dette er, hvad man kalder for Rådhusdammen, for vi har Albertslund Rådhus - dette lave byggeri, nærmest ligger ud i vandet, som består af tre blokke. Så det er selve Rådhusdammen. Men så fortsætter det ligesom i kanalen, der er her nede i det, man kalder for Albertslund Syd, som var det første, som blev tegnet og bygget tilbage i 1963. Men man etablerer en kanal, og vi kan følge den. Det er jo ikke særlig langt, vi skal gå. Vi kan følge denne kanal, som nogle kaldte lidt for Nordens Venedig. Denne stemning. Det havde man ikke set før, og det var også en af de ting, som gjorde, at Albertslund faktisk blev kendt ude i verden som et sted, man kom og kiggede på. Og det er sådan, at det er overfladevand fra tage og så videre, som kan løbe ned i denne afvandingskanal og så blive sendt videre ud i systemet. Så det var også ret unikt.

Lasse: Blev Albertslund kendt for det, der skete her?

Kirsten: Ja, det var jo en nyskabelse, at man planlægger en by på denne måde fra grunden af. Og også dette system med denne kanal som en afvandingskanal, hvor overfladevand fra tage, altså regnvand, kan løbe og blive fordelt videre ud til det naturlige vandkredsløb. Det gav også sådan en Venedig-stemning. Nu ved jeg ikke, om vi føler os hensat til Venedig i dag. Solen skinner da, men...

Lasse: En lille smule. Skal vi sige det? Hvad så i dag, Mikkel? Hvor er vi henne i forhold til infrastruktur og byen?

Mikkel: Både bevægelse mod noget nyt og denne ting, som der er med infrastrukturer, at det er ekstremt afhængigt af, hvad der er sket tidligere. Man kalder det for stiafhængighed. For infrastrukturer er noget af det dyreste, noget af det tungeste og noget af det, som er sværest at skille sig af med igen. Netop Bispeengbuen i København bliver stadig stående, selvom den egentlig bare er en rest af et gammelt projekt. På den måde kan man sige, at Fingerplanen for eksempel stadigvæk er grundlag for de nye planer, der bliver lagt for det østlige Sjælland, eller hele planlægningen af Sjælland, fordi det ligesom er så forhærdet. Så på den måde ligger der ligesom nogle rammer. Men der sker også rigtig mange nye ting i byerne. Der kommer jo letbaner, som skaber en helt anden måde at kunne komme til og fra på. Eller gør de nu det? For de steder, hvor

der kommer letbaner, var der faktisk før i tiden sporvogne, som mere eller mindre er det samme. Men sporvognene blev afskaffet på det tidspunkt, vi snakker om, her i slutningen af 60'erne og starten af 70'erne, fordi der var kommet noget nyt. Nemlig benzinbusser, som man så som meget frigørende, fordi de jo i princippet kunne køre hen, hvor de ville. Der var jo ikke nogle spor, der styrede dem. Det, der så viste sig, var, at busserne faktisk kører i nøjagtig de samme ruter, som sporvognene gjorde dengang. Og måske også som nogle af letbanerne kommer til at gøre. Så på den måde er der hele tiden sådan et spil, der er interessant med infrastrukturer, mellem nybrud og afhængighed af historien. Det er jo det jo ekstremt politisk med disse projekter. Dels fordi de selvfølgelig er dyre og så videre. Men også: Hvem er det, der skal tilgodeses af disse infrastrukturer? Så dels er der politik mellem Jylland og Fyn og Sjælland, og dels er der politik mellem dem, der vil have biler, og dem, der vil have toge. Der er også politik fra dér, hvor linjerne skal lægges. For eksempel skal Kattegatforbindelsen i princippet gå over et fredet næs, der hedder Røsnæs, hvor der er en masse sommerhusbeboere. Og der er i øvrigt også nogle fredede arealer. Så både fredningsmyndigheder og sommerhusejere er nogle aktører, der bliver ramt af det. Så det er jo et væld af aktører og politiske holdninger, der bliver blandet ind i disse forskellige projekter.

Lasse: Hvis nu jeg i den by, jeg planlægger, valgte at sige, at der ikke skal være nogle biler... Ville det fungere, tænker du?

Mikkel: Det, som man kan se på byer, hvor der kom biler, var, at de ligesom bliver organiseret på en bestemt måde, hvor andre former for transport bliver mindre vigtige. For eksempel kan man se, at i de amerikanske byer vil der jævnligt ikke være fortovej, fordi folk ikke går. Folk kører i biler. Så på den måde kan du sige, at du ville få en by, som skulle betjenes af offentlig transport - det, vi kalder kollektiv transport - gåben og cykler og så videre. Og det ville du godt kunne gøre. Man skal tænke over nogle forskellige ting, blandt andet det med at der, hvor man lægger en togstation, kommer der også automatisk en form for knudepunkt. Så det er godt også at lægge nogle muligheder for at komme videre derfra. Du skal nok også gøre ligesom på Nørrebro og lave nogle lidt større cykelstier så. For folk har brug for at komme til og fra. Men jeg tror da, at man skal gøre sig umage for at tænke byer uden biler, hvis man vil tænke ud i en endda ikke så fjern fremtid.

Lasse: Biler og byer hører måske stadig sammen. For byerne er afhængige af den infrastruktur, der har eksisteret gennem hundreder af år. Og det er ikke helt så let at ændre på. Men gode ideer forældes nogle gange hurtigt. Og hvordan havde det mon været for os i dag, hvis vi havde haft motorvej hele vejen ind i vores byer? Som Mikkel Thelle siger, så skal jeg tænke mig grundigt om, hvis jeg vil skabe en by, hvor der ikke findes biler. Dette var afsnit otte af Den perfekte by, og i næste afsnit skal vi igen have antropolog, Morten Nielsen, med. For han kan fortælle om en helt anden måde at skabe byer på, end vi er vant til her i Danmark. Du har lyttet til Den perfekte by, som er lavet til Vores Tid. Du kan finde flere podcasts om historie ved at søge på Vores Tid i din podcast-app. Musikken er lavet af Jonas Kappel, og alt andet optaget og tilrettelagt af mig, Lasse Telling.