

Havnen og de nære byområder

Opfyldningen i havnen en lige så katastrofal fejltagelse som overdækningen af Århus Å

KAN MAN TÆNKE SIG en dansker, som ikke før eller senere kommer i berøring med strand, skibe, hav og havn? Få har så meget hav, så mange øer, så megen kyst, så mange skibe og både pr. indbygger som Danmark.

Disse karakteristiske forhold er uælseligt knyttet til vor historie, vor eksistens og udvikling. Gennem årtusinder har mennesker boet ved vandet, bygget, udviklet, levet i krig og fred. Nær dette vand møder vi vor fortid, vor kultur, baggrunden for det vi er, og gør, for det vi modtager fra vore forfædre, bruger og leverer videre til fremtiden.

Det indholdsrigeste og fineste miljø finder vi netop i by/havneområdet, opstået ved vadestedet, overfartsstedet

eller udskibningsstedet, hvor land og vand mødes, hvor den historiske bydel og havnen udvikles sammen.

Her finder vi de ældste bykvarterer, de middelalderlige krogede gader, den gamle bykirke, torvet, butikker, restauranter, hoteller, forlystelser, rådhuset, toldboden etc. Det er her, det skete og stadig sker.

Intet byområde er så indholdsrigt på kontraster og samspil som her, hvor de tætte atmosfæremættede historiske bydele møder havens skibe og det åbne, frie, udadvendte vand, som fører tanker og fantasi ud.

DET ER DERFOR VIGTIGT, at havet ikke afskæres fra byen, men via hav-

nen, åen eller kanalen »føres« ind i byen, knyttes synligt til byens hjerte.

På en sådan »tur« oplever vi i et snit byens gamle historiske middelalder knyttet til nye tiders konstruktive effektivitet i skibe, kraner og kaj anlæg, et utrolig koncentreret og intenst miljø — eller kunne være det! Hvis vi ikke ødelægger det.

I de fleste af vore havnekøbstæder er der meget kort afstand fra det historiske bycenter til vandet. De færreste aner næppe, at der kun er 200 meter fra Århus Domkirkes sokkel og til »Havnebassin 1«, som nu planlægges fyldt op for at give plads til flere biler til den nye færge.

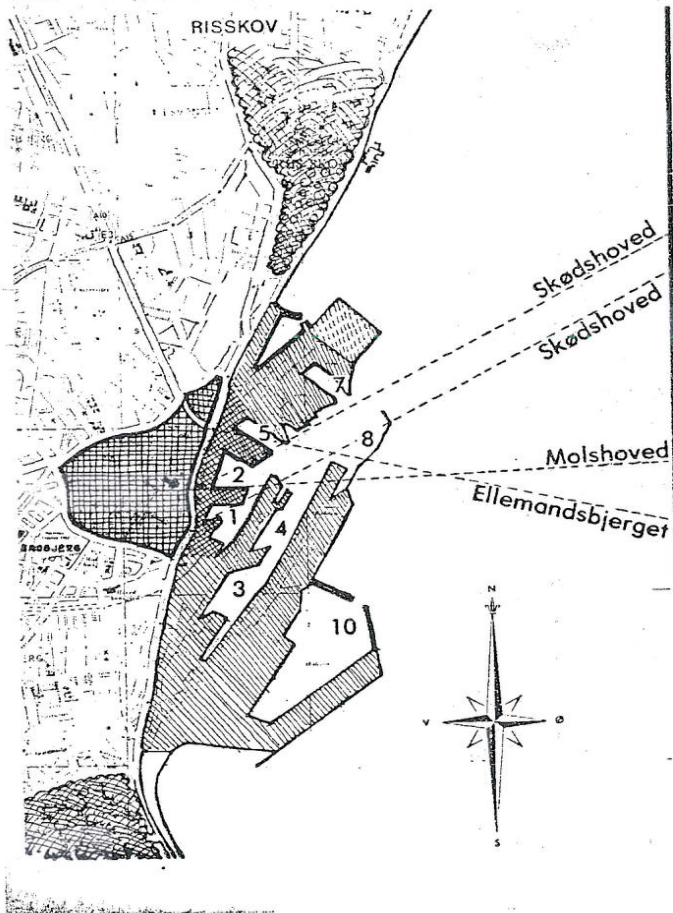
Slår man op i det statistisk-topografiske værk »Trap Danmark«s første udgave fra 1858, vil man finde, at tilsvarende korte afstande mellem havn og det historiske bycenter karakteriserer mange andre danske købstæder, Thisted, Aalborg, Randers, Horsens, Ribe, Svendborg, Nyborg, Køge, Helsingør m. fl.

Topografisk kan vore havnebyer opdeles i typer: østjyske fjordbyer, limfjordsbyer, bugtbyer (Århus), sundbyer, øhavbyer o. a., som hver har udviklet karakteristiske bystrukturer, men fælles har de den nære kontakt mellem den historiske bydel og vandet.

Det er næppe samme planlægningsmønster, disse forskellige havnekategorier skal underkastes. Deres aktuelle og fremtidige brugsværdi er forskellig, men fælles for alle bør principielt være, at der udvises stor omhu og hensynfuldhed i placering og udformning af nye bygningsanlæg, vejanlæg og havneanlæg i by/havneområdet.

Man kunne i den forbindelse ønske, at der til hvert nyanlæg blev udarbejdet en økonomiplan, som gav mulighed for dets fjernelse efter udløbet af afskrivnings- og funktionstid.

FORRINGELSE AF værdifulde by/havnemiljøer findes der desværre mange eksempler på. I ekspansionsøjemed opfyldes gamle havnebassiner, nye havneanlæg etableres, og på de flade åbne arealer ved havnebassinerne opføres nye bygninger, siloer og lagre, hvis højde og bredde er fastlagt ud fra ens-



Man ser hvorledes havnen er ved at lukke byen inde fra bugten. Havnen spænder næsten ud fra Riis Skov og til Marselisskoven. Man ser hvor vigtigt det er, at de indre, efterhånden umoderne havneområder åbnes for byen, så man atter får kontakt til havn og bugt. De punkterede linjer viser mulige udsigtslinjer, som kan skabes mod Skødshoved og Mols. Det fremgår også af kortet, hvor lidt åbent land, der er tilbage ved Tangkrogen, og hvor vigtigt det er, at dette ikke lukkes.

Af
Johannes
Exner



Århus Havns funktion skal naturligvis ikke hindres, men dens udvikling må ske på en mere hensynsfuld og miljøbetonet måde. Det kan ikke længere forsvares og accepteres, at havnens planlægning sker uden koordination med byens, skriver arkitekt m.a.a. Johannes Exner, Århus, der i morgen indleder en diskussion »Danske havne og fremtiden« på Transportøkonomisk Forenings konference på Scanticon.

Kronik

dige betragtninger og uden hensyn til relationerne til byens bygninger, miljøer og udsigter. Der anlægges nye transportveje, som kommer i konflikt med de historiske centrale byområders gadenet, og hvis dimensioner og trafikintensitet med stadig større og flere lastvognstog gør det livsfarligt at bevæge sig i by/havneområdet. Nye, ofte uvedkommende og fremmedartede industrieanlæg slutter sig til gamle, måske forurenende. I stagnerende havneområder udnyttes arealerne til parkering, eller bygningerne udlejes til erhvervsformål, som intet har med havnen at gøre. Gamle pakhuse maltrakteres arkitektonisk, bliver popfine. Der opføres nye boliger, hvor kun få mennesker får glæde af det spændende miljø.

Herved forsvinder den meget karakteristiske profil med kajgaden, der på langsiden består af tæt bebyggelse, der »afslutter« byen, og på vandsiden har frie åbne arealer, integreret med havnebassinernes vandflader.

Nogle steder, som i København, er store dele af havnen i erhvervsmæssig forfald og ved at uddø. Andre steder, som i Århus, er havnen i udvikling, men truer med helt at ødelægge byens kontakt med bugten. Andre steder, som i det sydfynske, konverteres havnene fra at være erhvervsbetonede til at blive lysthavne for fritidssejlere. Andre steder erstattes vandet af opfyld og bliver byggepladser til industrier eller p-pladser. Er det rimelige og fornuftige dispositioner der træffes? Er de tilstrækkeligt langsigtede?

FOR ÅRHUS ER DEN aktuelle situation alvorlig. Det gamle historiske havneområde, som knytter sig til »Bassin 1«, som tidligere sammen med åen udgjorde Århus havn, dengang benævnt »Yderhavnen«, ønskes nu delvis opfyldt for at give opmarchplads for biler til den nye Århus/Kalundborg færge, der skal afløse prinsessefærgerne i løbet af et års tid.

Den planlagte opfyldning gælder den nordlige del af »Bassin 1«, som sammen med »Bassin 2« er den del af den gamle havn, der ligger ud for byens center og Domkirken. Her ligger også Kampmanns berømte toldbodbygning fra 1897 og det smukt proportionerede stykpakhus fra 1923. En opfyldning af bassinet vil her presse bycentret yderligere bort fra havn og bugt, og give toldbodbygningen og pakhuset en helt forkert, næsten komisk, placering »inde på land«.

I dette område burde det tværtimod gælde om at stimulere kontakten mellem byen og vandet. Andre steder truer de nye havneanlæg og bygninger med helt at lukke af mellem byen og bugten.

Som det vil være bekendt, har Århus Havn de senere år gennemført meget store og kostbare havneudvidelser, dels mod nord (containerhavnen) og dels mod sydøst (kulterminalen m. m.). Samtidig er de indre gamle havneområder ved at blive uegnede på grund af større skibe og ændret havne- og transportteknik. Hertil kommer, at nogle af havnens store og forurenende industrivirksomheder med tiden vil forsvinde, oliefabrikken og varmeværket.

Det er nu vigtigt at forstå, at den »langstrakte« form langs kysten, som Århus Havn har udviklet sig til, og som med sit spænd fra Riis Skov til Marselisborg Skov vil lukke og spærre byen af fra bugten, nu har en mulighed for at åbnes i midterområdet netop ud for den historiske bydel, noget som havnen, som »kompensation« for sine store udvidelser, burde bidrage med. Der kan faktisk igen skabes luft og udsigt til bugten, Skødshoved, Mols og Ellemandsbjerget, for ikke at tale om havn og skibe. Men dette kan kun ske ved hensynsfuld og fornuftig planlægning, som for visse dele er langsigtet.

DET ER KENDT at der ofte er flere mulige løsninger på komplicerede planlægningsproblemer, og at det ikke er

fagligt holdbart at påstå og fremstille egne ensidige forslag som eneste brugbare.

En helhedsløsning bør, set fra byens side, f. eks. også omfatte en miljøforbedring af strækningen Europaplads-Østbanegården, hvor fjernelse af visse bygninger, som ikke er til havneformål, vil åbne for visuel kontakt mellem by og havn, det gælder bl. a. Motorcompagniet. Fjernes denne bygning, vil man fra Kystvejen og fra Sct. Olufs Gade og Domkirkepladsen, ja sågar fra strøgets udmunding i Store Torv, kunne se havn og bugtvand.

Havnefunktionerne er i mange tilfælde miljømæssigt spændende. Det gælder havnens lyse blågrå kraner, skibene, færgetrafikken, men også siloer, hvis de er velformede. Jeg kan også acceptere kulterminalens konstruktive arkitektur, hvis den bare ikke var placeret så uheldigt og ubetænksomt ud for Oddervej og Carl Nielsens Vej.

ÅRHUS STÅR OVER FOR at skulle udarbejde en kommuneplan. Heri må den her nævnte problematik indgå, så man sikrer en fornuftig miljømæssig udvikling. Det kan ikke længere forsvares og accepteres, at havnens planlægning sker uden koordination med byens.

Den påtænkte opfyldning af »Bassin 1« vil være en fejltagelse af samme katastrofale art, som da man overdækkede Århus Å og tillod den senere grimme udvikling af Boulevarden og Europaplads. Det må ikke ske!

Kan vi, der kun lever en brøkdel af den tid, de historiske miljøer eksisterer i, forsvare korttidsbeslutninger, der senere vil vise sig uheldige, usunde og deprimerende for efterfølgende slægter?

Lad os få et positivt samarbejde til sikring af et godt miljø og samspil mellem by og havn til glæde for os alle.

JOHANNES EXNER