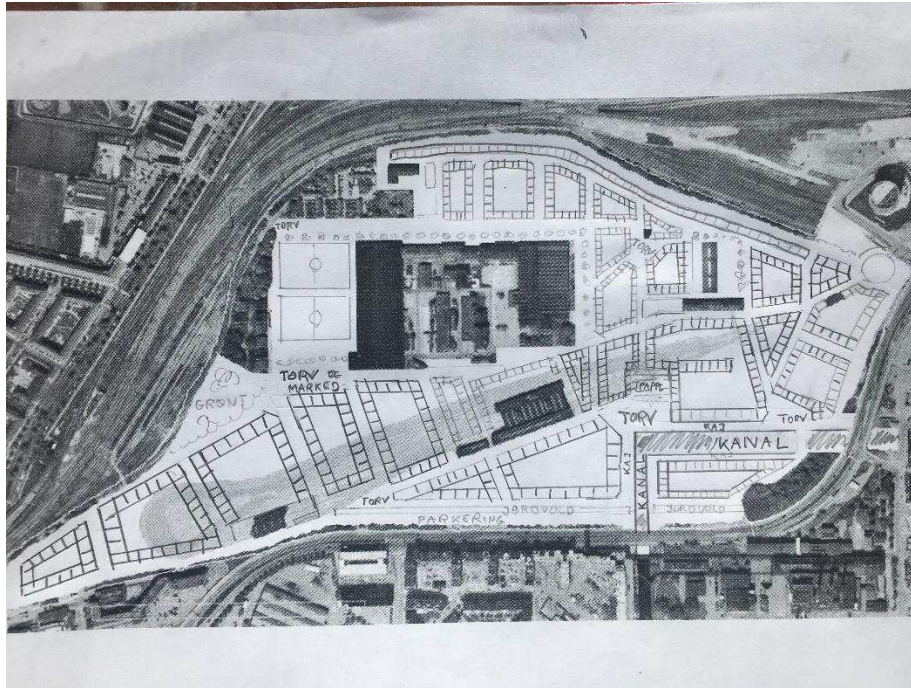


Jernbanebyen er en enestående mulighed – en lignende vil næppe komme igen.
Hvis COBE's byplan realiseres, forspildes den.
Der er brug for et historisk opgør med mange års forfejlet praksis i byggebranchen.
Der skal lyttes til almindelige menneskers ønsker.
Området ejes af det offentlige – det tilhører borgerne.
De mest eftertragtede byområder er dem, der er anlagt, før modernismen brød igennem.
Karré-byggeri i 3-4-5 etager kan skabe lige så stor tæthed som højhuse og punkthuse.

Grundidéer for Jernbanebyen:

1. Den skal være en by i byen – ikke et forstadskvarter
2. Alle de gode bygninger skal bevares
3. Byen skal være et trygt og hyggeligt sted med liv og atmosfære
4. Byplanen skal have et organisk præg og ikke fremstå som planlagt ved et skrivebord
5. Der skal være husrækker og karréer
6. Parcellerne skal fremstå som små (selv om de måske ikke er det)
7. Der skal ikke være højhuse, punkthuse eller boligblokke
8. Der skal ikke være huse af glas eller stål, men gerne af pudset beton
9. Der skal ikke være meget store huse (bortset fra dem, der bevares)
10. Der skal være mange samlingspunkter, fx torve og en kanalkaj (samt de grønne områder)
11. Der skal være bymæssige gaderum og grønne gårdrum (som i Indre By)
12. Det skal være let at komme ud af husene (en dør i hver parcel)
13. Døre og vinduer skal være opretstående huller i mur
14. Husene skal signalere, at de ligger i København - gerne i en klassisk stil, inspireret af århundreders danske bygmestre, som den findes i f.x. Jernbanebyens gule huse, Københavns indre by eller brokvartererne
15. Husene skal være forskellige (og gerne i forskellige farver), men indgå i en harmonisk helhed



Specifikke idéer til byplanen:

1. En begrønnet jordvold langs Vasbygade danner sammen med den eksisterende banevold en vold omkring byen, der skærmer for støj, fungerer som et grønt område og skaber tryghed. På volden kan der anlægges en sti, ligesom der var på byens gamle volde. Nordsiden af volden kan måske være kællebakke om vinteren.
2. Metro-anlægget overdækkes, og der bygges hen over de opståede bakker. Når man kan bygge højhuse på 100 meter, kan man også bygge 5-10 meter over metroanlægget. Værdien af de kvadratmeter boligareal, der derved opstår, opvejer omkostningerne ved overdækningen. Som planen er nu, skæres Jernbanebyen over i to dele.
3. I det sydøstlige hjørne forlænges to eksisterende kanaler til at mødes. (Hvis det er for dyrt at bygge broer, kan man nøjes med rør under Vasbygade). Der opstår to havnebrygger med sol.
4. Der anlægges en trappe på bakkeskråningen ned mod torvet, hvor de to kanaler mødes – "Den danske Trappe".
5. Der bygges lange husrækker, bestående af mange, mindre, forskellige huse langs jordvoldene for at skabe vægge, der giver hyggelige og trygge byrum.
6. Parkering kan bl.a. ske uden for jordvoldens sydside langs Vasbygade. Evt kan et langt parkeringsanlæg graves ned i jordvolden. Tre etager med én række biler på hver vil kunne rumme 1000-2000 biler.
7. Der skabes bl.a. torve ved kanalen, ved den fine 'accisebod' ved gangtunnelen under banen i det nordvestlige hjørne og ved tårnet i den nordlige del af byen.

Der påhviler TMU og BR et ekstraordinært ansvar i denne sag.
Efter 4 år som medlem af IBLU har jeg endnu ikke mødt forståelse for bymiljø sagen i TMF.

C.F. HANSEN OG INTERNATIONAL NYKLASSICISME

GILES WORSLEY

At vandre gennem Københavns gader er at opleve en af de største glæder i Europa: åbenbaringen af endeløse panoramaer i en uspolet by fra begyndelsen af det 19. århundrede. Kombinationen af hastig vækst og ødelæggende ildebrande – for ikke at tale om det ulyksalige britiske bombardement i 1807 – betød, at en stor del af byen blev bygget eller genopbygget i slutningen af det 18. og begyndelsen af det 19. århundrede. Siden den tid har en heldig blanding af forskellige komponenter – som for eksempel at bycentret er rykket længere vestpå, at det er lykkedes byen at undgå at blive offer for krigsødelæggelser i det 20. århundrede, og at fornuftig planlægning har skånet den for alt for megen hovedløs sanering – bevirket, at byens udseende fra begyndelsen af det 19. århundrede og inden for de gamle volde er blevet bevaret i bemærkelsesværdigt omfang.

Der er således tale om et roligt gadebillede, der blev indfanget så smukt og træffende i guldalderens blide kunstværker. Der er intet af det selvglade skryderi, der kendetegnede samtidens London eller Paris. Men for folk, der har blik for den slags ting, er der visse fingerpeg om, at denne på overfladen uforstyrrede by rummer en langt større arkitektonisk kompleksitet. Vor Frue Kirkes kompakte tårn står i stærk kontrast til den forfærdelige ekstravaganz, der kendetegner byens ellers højtflývende spir. De skumle buer og strenge vinduer på det gamle fængsel

fremkalder en svag skælven af angst hos følsomme forbipasserende. Christiansborg Slotskirkes ædle indgangsportal vidner om en stor klassisk forfinelse, der ikke ved første øjekast er synlig i det almindelige gadebillede. I hvert enkelt tilfælde er det C.F. Hansen, der har taget hånd om en bestemt type bygning, en bykirke, et fængsel og en slotskirke, og omformet den til noget særligt. Det er takket være C.F. Hansen, at København er berettiget til en placering blandt de førende nyklassicistiske byer i Europa. Men for at underbygge denne påstand er det nødvendigt at placere det nyklassicistiske København, og specielt C.F. Hansens værker, i en europæisk sammenhæng.

Klassicismen i Europa

Brugen af arkitektoniske etiketter såsom international nyklassicisme kan altid diskuteres, men inden for denne artikels rammer betegner nyklassicisme, eller rettere international nyklassicisme, det temmelig strenge og akademisk korrekte syn på klassicismens arkitektoniske sprog, især den større respekt for de antikke bygningsværker i oldtidens Grækenland og Rom, der opstod i hele Europa i slutningen af det 18. og begyndelsen af det 19. århundrede. Siden renaissance har arkitekters holdning til klassicismen lidt svinget mellem begejstring for det rundede og dekorative og ønsket om orden og begrænsning. Denne yderlighed viser sig i den overdådige baroksti.

Modstående side: Nørregade set mod Vor Frue Kirke.

187

H. Raaberg og C. M. Smidt: Klassicisme i København, 1998