

PRINCIPIELLE BETRAGTNINGER

1. Tese. ET ÆLDRE BYOMRÅDES KVALITETER ER IKKE UDELUKKENDE BETINGET AF ARKITEKTONISK VÆRDIFULDE HUSE OG GADER.

Kvarterer kan som værdifulde miljøer også besidde andre kvaliteter af f. ex. brugsmæssig, historisk, økonomisk, strukturmæssig, materiale-mæssig, proportionsmæssig og ikke mindst menneskelig art, som kan være afgørende i bevaringsmæssig henseende. Specielt bør man være opmærksom på bykvarterer, hvis arkitektoniske holdning synes inde i en devalueringsperiode. En sådan bedømmelse kan være af følelsesmæssig eller modebetonet art.

For Aarhus gælder netop, at byen i længere tid har været i en bygningsmæssig devalueringsperiode, især for de ældre bykvarterer. De sidste 100 års byggerier, som giver byen sit egentlige præg, og som det vil være urealistisk og forkert at søge fjernet, bør på "godt" og "ondt" være med til at give byen sit ansigt. Dette gælder også konkurrenceområdet, som kun er en del af Aarhus by.

2. Tese. ÆLDRE BYSTRUKTUR ER IKKE ALENE KARAKTERISERET VED GADERNES FACADEHUSE, MEN OGSÅ VED DEN BAGVEDLIGGENDE BEBYGGELSE SOM OFTE UDGØR EN INTEGRERENDE DEL AF STRUKTUREN.

Til et gadehus hører ofte gård, sidehus og baghus, som kan være organiske dele af gadebebyggelsen, og som ikke uden videre kan fjernes fra denne. Kigger man ind ad en port forventer man normalt at finde et gårdrum omgivet af tilhørende bygninger. Bevarer man gadehuse, bør man derfor tilstræbe bevaring af gårdhusene.

3. Tese. BESTRÆBELSER FOR REVALUERING AF ÆLDRE BYKVARTIRER KAN, FORÅRSAGET AF UREALISTISKE OG KORTSYNEDE KRAV, BLIVE SÅ KOMPLICEREDE AT AFGØRENDE KVALITETER MISTES.

Lovgivningen på brandmæssige, boligmæssige, sundhedsmæssige og tekniske områder er i stadig udvikling og har tendens til at blive mere og mere kompliceret.

En sådan lovgivning vil anvendt på huse, opført efter andre regler, være ødelæggende.

Der bør peges på betydningen af tætte bebyggelser, som rigtige, væsentlige og under rigtige omstændigheder også særdeles charmerende for byens udformning. Lovgivningen bør give mulighed for sådanne tætte bebyggelser og ikke bestemme, at regler for det ene tidshistoriske bymønster absolut også skal overføres på det andet. Tætte boligområder inde i karreerne, med små afstande mellem boligerne kan give mulighed for et rigt liv, men sådanne boligstrukturer kan vanskeligt udføres uden hensigtsmæssig lovgivning. De brandmæssige krav i dag er relativt stærkt overdrevet. De lys- og solmæssige krav kan udmærket etableres i kompakte bebyggelser, ikke mindst, når boligen går i højden og f. ex. betjener sig af tagterrasser.

4. Tese. EN KARREEREVALUERING I ET ÆLDRE BYKVARTER BEHØVER IKKE  
v ALTID AT VÆRE AFHÆNGIG AF EN FÆLLES SANERINGSPLAN.  
KARREEN BØR OGSÅ KUNNE REVALUERES EFTERHÅNDEN SOM DEN  
ENKELTE MATRIKELSEJER FINDER DET OPPORTUNT.

Mange ældre kvarterer besidder værdier trods mangel på homogenitet (ens højder, materialer o.s.v.). Variationerne er et udtryk for kompleksitet. Denne skal ikke tilstræbes udslettet, da den med tiden kan vise sig værdifuld. Ældre bykvarterer bør derfor tillades præget af successive udskiftninger. Herved undgås store vanskeligheder ved etablering af fælles saneringsplan. En successiv udskiftning eller restaurering af en karrees' forskellige matrikler behøver stort set ikke at kræve anden bestemmelse fra myndighederne, end fastlæggelse af bagskellet, baseret på bestemmelser og udnyttelser af karreens indre. En systematisk re-cognosering af området vil kunne pege på i hvilken retning bevaring og udskiftning kan planlægges over længere sigt.

5. Tese. BEVARING AF ET ÆLDRE BYKVARTER ELLER DELE DERAFT ER BASERET PÅ AT BYGNINGERNE BRUGES.

Kun ved brug bevares og vedligeholdes bygninger. Bedste bevaringsmetode er benyttelse. Derved bliver de vedligeholdt, og derved er de naturligt fungerende elementer i samfundet. Bygningerne kan derfor tillades ændret under hensyn til deres historiske og arkitektoniske værdier.

6. Tese. BEVARING AF ÆLDRE BYKVARTERERS MILJØ ER VÆSENTLIG FOR MENNESKERS TRIVSEL.

Dette gælder måske især for byer over en vis størrelse. Den positive oplevelse, som et ældre bykvarter kan give beboerne i byen, eller mennesker, som kommer til byen udefra, er af værdi og kan føles som en kulturel rigdom for disse mennesker. Som en kulturfaktor kan bykvarterets miljø derfor være med til at præge det menneskelige miljø, ligesom kvarterets fysiske miljø præges af de menneskelige kvaliteter, der findes hos beboerne.

7. Tese. ET BYOMRÅDE ER IKKE VIRKELIG MENNESKELIGT: HVIS BØRN OG ÆLDRE IKKE KAN TRIVES I DET.

Byer og boliger skabes til mennesker. Til mennesker hører også børn og ældre. Det er en menneskelig fallit om ikke disse 2 aldersgrupper får lov at indgå mere direkte i øvrige menneskers fysiske miljøer. At lade disse grupper indgå med større vægt ved udformning af by- og boligmiljøer vil fremme menneskeliggørelse og miljøerne.

8. Tese. ET MENNESKELIGT MILJØ ER KUN MENNESKELIGT. NÅR DET DIREKTE PRÆGES AF MENNESKER.

Et byområde virker således mere menneskeligt med fodgængere end med bilister, Fodgængere opfattes umiddelbart som mennesker, men bilister opfattes kun som biler. Den gående trafiks stadige vækst i ældre cityområder, f. ex. i gædegader, er ikke alene af handelsøkonomisk betydning, men fremmer også menneskelige værdier, imod-sætning til den kørende trafik, som virker direkte



mentalhygiejnisk skadelig.

Der bør derfor i ældre byområder skabes tilstrækkelige underum, gader og pladser, til udfoldelse af menneskelige aktiviteter.

Kultur er også etablering af kontakt mennesker imellem. Mellem bilister opnås ingen kontakt. Kontakt er derimod mulig i kollektive transportmidler og blandt fodgængere. Det bør derfor tilstræbes at privat bilkørsel hæmmes, mens fodgængeraktivitet og kollektive transportmidler fremmes.

9. Tese      AT SØGE ET ÆLDRE BYKVARTER TILPASSET MODERNE TRAFIK ER ET PARADOX. ENTEN VIL MAN UDSLETTE KVARTERET ELLER OGSÅ VIL MAN SKABE COMPROMIS'ER, HVIS VÆRDIER VIL BLIVE MERE OG MERE TVIVLSOMME.

Trafikken bør tilpasses kvarteret og dets gadeforløb. De store hastigheder er ikke afgørende i City, derimod en rimelig og vejrbeskyttet transport. En sådan transport tilpasset gadenettets karakter kan etableres med korte smalle "busser", evt. kædet sammen til et lille vogntog, som drives ved elkraft, hvorved skadelige og generende forbrændingsprodukter undgås. Transportmidlet gøres gratis, hvorved privatkørsel dæmpes. Et transportmiddel kan også etableres ved små "taxis", eldrevne "rickshaws", til få personer. De behøver ikke følge bestemte "buslinier". Disse bør være billige. Muligheden af at sådanne små transportmidler kan blandes med fodgængertrafik er tilstede.

I ældre bykvarterer er det principielt forkert at nedrive gadesider og dele af kvarteret for at føre busser igennem af den størrelse og udformning som benyttes i dag. Byen skal ikke tilpasses bussen, men bussen byen. Dette gælder også etablering af parkeringspladser, som i disse år kortsynet ødelægger ældre byer og bydele. Cityområder bør helt friholdes for parkeringspladser. Parkering etableres i store parkeringshuse uden for City.

10. Tese. ÆLDRE BYOMRÅDERS PROPORTIONER ER I STOR UDSTRÆKNING BASIRET PÅ MENNESKET OG DETS MÅL; MEDENS NYE BYOMRÅDER TILLIGE PROPORTIONERES EFTER BILEN OG BYGGETEKNISK MASKINERI.

Menneskets proportioner har igennem bygningshistorien ikke ændret sig og vil heller ikke ændre sig. Disse proportioner har i stor udtrækning været grundlæggende for boligers, gaders og dermed hele bykvarteres proportionering.

Det er bemærkelsesværdigt at fremover vil menneskets proportioner være de meste kontinuerte og stabile mål, som altid er egnede at proportionere boliger og byer efter. At proportionere efter bilen, hvis dimensioner og hastigheder er under stadige ændringer, er kortsynet og katastrofalt, såvel som utidssvarende brandregler og boliglovgivning.