

DET INDUSTRIELLE MILJØ I NORDEN **2012**
THE INDUSTRIAL HERITAGE OF THE NORDIC COUNTRIES

FABRIK&BOLIG



Indhold



3

FABRIKEN SOM ALDRIG BLIR FÄRDIG

– Volvo Torslandaverken och 1960-talets svenska industrinationalism

Af Anders Houltz



14

INDUSTRIKVARTERER I FORANDRING 1935-2015

Gladsaxe, Herlev, Albertslund og Glostrup

Af Mette Tapdrup Mortensen



36

KAAS BRIKETFABRIK

– Grønlandsk finansieret dansk foregangsindustri i en nordjysk mose

Af Morten Pedersen



52

BASTIAN

Fra trævarefabrik til kontorer

Af Jan Bo Jensen



60

PLATSEN SOM VARUMÄRKE

Af Mattias Andréasson

70

ANMELDELSER

The Society for the Conservation of the Industrial Heritage/Factory & Dwelling

The Danish Society for the Conservation of the Industrial Heritage publishes *Fabrik & Bolig* (Factory & Dwelling) as its main activity, but also engages in other activities related to the industrial heritage.

Factory & Dwelling – the industrial heritage of the Nordic countries is published on a yearly basis and presents academic articles which deals with the industrial heritage of the Nordic countries. We also welcome international articles with a Nordic angle. All articles are peer reviewed. We welcome international books and periodicals dealing with the subject of the industrial heritage for review. All major articles presented in *Factory & Dwelling* also bring comprehensive summaries in English.

FABRIK & BOLIG

© Copyright Selskabet til bevaring af industrimiljøer og forfatterne

Redaktion:

Henrik Harnow (ansv.)
René S. Christensen (anmeldelser)
Jørgen Hegner Christiansen
Morten Pedersen (genanvendelse af industribygninger)
Lene Skodborg
Anders Houltz

Redaktionens adresse:

Henrik Harnow
Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24
5000 Odense C
Mail: henhar@dsb.dk
Bøger til anmeldelse sendes til ovenstående adresse.

Ekspedition:

Alfred H. Nørregaard
Gammel Kongevej 29B, 3. th.
1610 København V
Medlemskab af Selskabet til bevaring af industrimiljøer tegnes ved indbetaling af det årlige kontingent på 175 kr. på girokonto nr. 190-7379. Selskabets medlemmer modtager Fabrik & Bolig.
To receive Fabrik & Bolig you have to be a member of The Danish Society for the Conservation of the Industrial Heritage. The annual fee is Dkr. 175, to be paid to Alfred H. Nørregaard by cheque at the above address or by transferring the amount to Danish account no. 190-7379.

Grafisk tilrettelæggelse: Steen Haurand

Tryk: Specialtrykkeriet Viborg

ISSN 0106-3324

Oplag: 600 eksemplarer

Omslagsillustrationer/cover illustrations: Et blik ud over det område som i dag benævnes Sickla Köp kvarter, men tidligere fungerede som Atlas Copcos industrianlæg. Sickla ligger i Nacka Kommune, sydøst for Stockholm (forside). Detailbilleder fra det genanvendte industrianlæg (bagside). Se anmeldelsen af det genanvendte anlæg inde i tidsskriftet. Fotos: Mats Håkanson.

Industri kvarterer i forandring

Gladsaxe, Herlev, Albertslund og Glostrup

AF METTE TAPDRUP MORTENSEN

14 Jeg mener godt, vi kan tillade os at betragte dagen i dag som historisk.¹⁾ Udtalte borgmester i Gladsaxe Kommune og formand for Ringby-Letbanesamarbejdet, Karin Søjberg Holst (A) i juni 2011, da Transportministeriet, Region Hovedstaden og 11 kommuner indgik endelig aftale om etableringen af en letbane fra nord til syd langs ring 3 gennem det storkøbenhavnske forstadslandskab. Letbanen er en infrastrukturaftale til ca. 3,7 milliarder kr, og med projektet følger en række omfattende planlægnings- og udviklingsprojekter.²⁾ Både hos de enkelte kommuner og i regionalt perspektiv er der store forventninger til fremtiden; forventninger der samlet udtrykkes i byvisionen Loop City/Ringbyen (2010), hvis syn på den fremtidige udvikling i Øresundsregionen genfindes i mange kommunale planpapirer fra ca. 2007 og frem.³⁾ Det historiske i aftalen ligger i flere ting, men centralt er graden af samarbejde mellem kommunerne, projektets udviklingspotentiale og endelig det regionale perspektiv, der har været et planlægningsideal siden midten af det 20. århundrede, men sjældent har fungeret i praksis.

Loop City visionen tager udgangspunkt i to overordnede betragtninger; 1) at en stor del af fremtidens udvikling vil være i forstæderne, og 2) at udviklingen skal være bæredygtig. Og visionen er et bud på løsning af ti af samtidens og fremtidens store udfordringer: mobilitet, energi, affald, vand, global opvarmning, biologisk mangfoldighed, re-industrialisering, sundhed, fødevarer og migration.

Særligt de mange industri- og erhvervs kvarterer langs ring 3 udgør et enormt fremtidigt udviklingspotentiale, fordi de i stadig mindre omfang huser produktionsvirksomheder, og derfor kan omdannes til andre formål med mere blandende funktioner. Kvarterne er anlagt i perioden fra slutningen af 1930'erne, hvor pladsen i Københavns og Frederiksberg Kommuner blev for trang, til begyndelsen af 1970'erne, hvor bl.a. energikrise og miljølovgivning igen ændrede industriens geografiske lokaliseringer, og der ikke længere blev udstykket store industriområder i københavnsområdet. Fælles for kvarterne er, at de både materielt og immaterielt, er udtryk for velfærdssamfundets idealer og planlægningens muligheder og rammer i storformat. Det gør også kvarterne til potentielle områder med bevaringsværdier.⁴⁾

Et væsentligt spørgsmål at stille i forbindelse med planlægningen og etableringen af letbanen er derfor: Hvordan påvirker et

infrastrukturelt projekt af dette omfang eventuelle bevaringsværdier og dermed den nationale, industrielle kulturarv? For at svare på spørgsmålet bliver vi nødt til at vide noget mere om områderne, end det er tilfældet i dag. Hvad er deres planhistorie? Hvilke karakteristiske materielle og immaterielle historier og typologier karakteriserer dem? Hvilke nutidige og fremtidige forandringer planlægges for dem? Hvordan ser disse perspektiver ud i et komparativt, kommunalt perspektiv?



Et væsentligt element i undersøgelsens metode har været at gå på opdagelse i områderne. Her oplever man bl.a., hvordan det grønne er tænkt ind; særligt i kvarterne fra 1960'erne. Det grønne skulle skærme, og har mange paralleller til samtidens planlægning af parcelhuskvarterer (Kroppedal Museum fot. 2011).

1935-2015

Ringbanens endelige linjeføring bliver afgjort i slutningen af 2012, men kommer til at ligge meget tæt på det her angivne (Illustration: COWI a/s).

Denne artikel vil præsentere hovedresultaterne fra et forskningsprojekt som Kroppedal Museum gennemførte i perioden 2011-2012.⁵⁾ Projektet undersøgte fire industri kvarterer i Gladsaxe, Herlev, Albertslund og Glostrup kommuner med udgangspunkt i ovenstående spørgsmål. Artiklen vil først præsentere nogle metodiske og teoretiske overvejelser. Dernæst give en overordnet introduktion til den generelle planlægning for industri i hovedstadsområdet fra 1945 til i dag. Så følger en række afsnit, der ana-



15



lyser de fire industriområdernes planlægningshistorie, og til sidst to afsluttende afsnit, der sammenligner de fire kvarterer, perspektiverer letbanevisionen og diskuterer undersøgelsens resultater og den fremtidige betydning for velfærdssamfundets kulturarv.

Arkiv, opdagelse, interaktion – metodiske overvejelser

Som arbejdsspørgsmålene peger på, har projektets hovedformål været at indhente større empirisk viden om en række industrielle landskaber. En viden, der er nødvendig i diskussionen om betydningen og vigtigheden af immateriel og materiel kulturarv, og har været styrende for metoden, som har haft tre hovedelementer:

1. arkivske undersøgelser, bestående af materiale fra både lokalarkiver, kommunearkiver og landsarkivet.

2. opdagelse. Et mere traditionelt ord ville være besigtigelse, men ordet opdagelse synes i højere grad at rumme den nysgerrighed og åbenhed, der bidrager til en forståelse af et områdes logik og kompleksitet. Opdagelsen består af en visuel tilegnelse af rumlighed, bebyggelsesstruktur, bygningskonstruktion og fysisk planlægning i praksis. Opdagelsen af de udvalgte områder er foregået på forskellige årstider og tidspunkter, til fods, på cykel og i bil. Opdagelsen har af forskellige omgange fokuseret på helhed, delelementer, detaljer, landskabet, bygningerne, samspillet og overgangene mellem de to, infrastrukturen etc. I denne del af undersøgelsen har også været anvendt fotografier fra luften, fra området samt ældre og nyere kortmateriale. Den metodiske tilgang har i nogen grad været inspireret af KIP og SAVE,⁶⁾ men i højere grad af begrebet landskabsbiografi, som Svava Riesto udfolder i sin ph.d.-afhandling om omdannelsen af Carlsbergområdet.⁷⁾ Riesto argu-



menterer for en mere grundlæggende diskussion af, hvilke underliggende forestillinger om bestemte områder, der determinerer, hvordan vi vurderer deres kvaliteter: "(...)certain spatial preferences tacitly influence decisions on how spatial qualities are retained, altered, reused or discarded during urban redevelopment."⁸⁾ Riesto argumenterer for den tværfaglige landskabsbiografi, der fokuserer på fire rumlige aspekter: 1) rummets fysiske fremtræden, 2) forskellige menneskers handlinger i rummet, 3) forståelser og værditilskrivninger og 4) landskabelige aspekter.⁹⁾

3. interaktion. Med interaktion menes interviews med diverse aktører, men også deltagelse i netværk omkring udarbejdelsen af en helhedsplan for Gladsaxe Industrivarter (2010) og arkitektkonkurrencen for Hersted Industripark (2012). Begge steder har netværksgrupperne bestået af ca. 15 repræsentanter for forskellige interesser; politikere, forvaltning, virksomhedsejere, ejendomsudviklere/developpere, borgere/naboer (kolonihaveejere i Gladsaxe, landsbybeboere i Herstedøster i Albertslund), og museet som kulturinstitution med lovpligtigt ansvar. Museet har i disse netværk deltaget som aktiv part med egne synspunkter. Deltagelse i sådanne netværk bidrager til forståelse af aktørperspektivet i planlægning, og dermed til forståelse af kompleksiteten i omdannelsesprocesser.¹⁰⁾

Industrialisme, modernisme og velfærdsstat – væsentlige værker

Empirien, metoden og den komparative analyse har været vigtigst at få med i artiklen, hvorfor historiografiske og teoretiske udredninger er nedtonet. Men her skal kort præsenteres fem værker, der bidrager med væsentlig viden om og analyse af industrivarterers historie og samfundsmæssige betydning, og dermed har været med til at kvalificere og perspektivere undersøgelsen.

Danske industrihistorikere har i en årrække været inspireret af den svenske professor i økonomisk historie Maths Isacson og hans begreb om "the high-industrial period" som en diskursiv analytisk tilgang, der passer bedre til de nordiske og baltiske landes industrielle historie end den mere traditionelle opdeling i industrielle revolutioner. En højindustriel periode er kendetegnet ved at være en kortere periode, hvor den sekundære sektor vokser meget stærkt og er drivkræften i samfundsudviklingen. Og at dette understøttes af et stærkt politisk system, der involverer sig og ser den industrielle udvikling som et fundament for etableringen af velfærdsstaten.¹¹⁾ For Danmarks vedkommende er Isacson's konklusion, at landet ikke har haft en højindustriel periode som f.eks. Sverige og Finland p.g.a. den fortsat stærke landbrugssektor og de mange små virksomheder. Men det er kendetegnende for en høj-

Del af Colgate Palmolivefabrikken i Hersted Industripark. Fabrikken lukkede i midten af 00'erne, og blev ombygget til andre typer anvendelse, men tårnet blev revet ned (Kroppedal Museum fot. 2005).

industriell periode, at planlægning og byggeri tænkes i storskala som "functional, constructive, additive, hygienic and anonymous", hvilket også har været gældende i Danmark.¹²⁾

Det samme kommer arkitekten Jørgen Sestoft frem til i sit bidrag om arbejdets bygninger til flerbindsværket Danmarks Arkitektur. En bog, der stadig er referencen, når det gælder periodisering og typologisering af industriplanlægning og -byggeri i Danmark. Sestoft arbejder med en periodisering med fokus på 1957 som skæringsår, hvor industriens arbejdsstyrke blev større end landbrugets. I boligforskning anvendes 1957-58 som årene, hvor Staten for alvor satte fokus på det industrialiserede byggeri og Danmark gik ind i en højkonjunktur. Indeværende undersøgelsesfokus på fire kvarterer, hvor to er planlagt og færdigudbygget før 1957 og to efter, gør det interessant at undersøge om opdelingen viser sig i praksis.¹³⁾

Den svenske etnolog Robert Willim beskæftiger sig i bogen *Industrial cool* (2008) med det 21. århundredes æstetisering og historisering af industrien, og anvender termen industrial cool som omdrejningspunkt for, hvordan man forskellige steder i Europa forholder sig til forladte industribygninger, omdannelsesprocesser og med eksempel i VW's fabrik i Dresden, hvordan produktion og oplevelsesøkonomi kobles. For dette projekt har hans undring og problematisering af postindustrielle processer været kvalificerende i forhold til en kritisk analyse af forestillingerne om, hvilken betydning omdannelsesprocesserne langs ring 3 får for f.eks. vækst, og hvordan de eksisterende bygninger indgår i disse forestillinger.

Antologien Hovedstadsmetropolen efter 1945 (2011) er forfattet af fællesskab af en række arkivarer i Storkøbenhavn. Bogen har, udover en række kommunale studier, også overordnede, sammenfattende kapitler, der kan give et overblik over planlægningens idealer og praksis i det 20. århundrede. Ikke mindst over forholdet mellem det statslige, kommunale og regionale plan, der ellers kan være vanskeligt at finde studier af.

Sidst skal værket Danmarks industrielle miljøer (2011) af historikeren Henrik Harnow nævnes. Værket er først og fremmest et rigt illustreret oversigtsværk over Danmarks væsentlige industrielle miljøer. Derudover udgøres mere end 1/3 af værket af to indledende oversigtsartikler, der er uomgængelige i alt videre arbejde med

industrihistorie. Først og fremmest fordi de giver den hidtidige bedste danske historiografiske gennemgang af industrihistorie og beslægtede emner; dernæst fordi bogen har gode diskussioner af væsentlige begreber, og endelig fordi den er skrevet af et museums-menneske, hvis 'hands on' tilgang til emnet lægger op til videre diskussion om, hvordan vi skal håndtere den fysiske, industrielle kulturarv.

Industri lokalisering langs ringvej B3

Placeringen af industri i et bånd omkring København langs ringvej B3 (nu ring 3), anlagt i etaper fra slutningen af 1930'erne og frem, kan siges at være den 3. bølge af industri lokalisering. Den ældste industri var dels placeret i det indre København og dels i de begyndende forstadsområder udenfor byportene. At demarkations-tvungen blev ophævet i 1852 hang bl.a. sammen med behovet for nye industrielle ekspansionsmuligheder.¹⁴⁾ Herefter blev det muligt at opføre industri i de nye kvarterer, hvilket i stort omfang fandt sted eksempelvis på Nørrebro.¹⁵⁾ Dermed fik byen sin 2. bølge af industri lokalisering, hvor også havnearealerne begyndte at blive intensivt udnyttet, f.eks. på Islands Brygge og i Frihavnen.¹⁶⁾ Industri lokalisering i byen i perioden fra midten af 1800-tallet til 1930'erne, var i nogen grad reguleret af sundheds- og byggevedtægter, men ikke i et omfang, der adskilte bolig og produktion, hvorfor de to kom til at leve side om side.¹⁷⁾ Efterhånden som brokvartererne blev tættere befolket, blev naboskabet også i stigende grad problematisk, men det var nærmere industriens øgede pladsbehov end arbejderbefolkningens klager over støj og smuds, der skabte nye muligheder for ekspansion. Hvor industriens betydning op gennem 1940'erne og 1950'erne blev mindre i København, Frederiksberg og Gentofte, skete der en betydelig vækst i forstads-kommunerne Lyngby-Tårnbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre og Brøndbyerne.¹⁸⁾

I 1965 undersøgte Statens Byggeforskningsinstitut 130 virksomheder, der de seneste årtier var flyttet ind i et af de nyanlagte industrikvarterer. Undersøgelsen viste, at størstedelen af dem var flyttet ud fra København og Frederiksberg, og årsagen var, ikke overraskende, pladsmangel, bl.a. en stigende mangel på parkeringspladser. Derudover nævnte flere ønsket om produktion og

Del af en zoneplan fra 1949. Planerne blev benyttet som udgangspunkt for diskussionerne mellem sognerådene/kommunerne og Byudviklingsudvalget for Københavnsegnen. Planen viser Glostrup Kommune, og det er tydeligt, at den nordlige del af kommunen, hvor Ejby Industrikvarter senere kom til at ligge, endnu ikke er planlagt (BUKs arkiv, Landsarkivet).

18 lagring i ét plan, rationel af- og pålæsning af varer, udvidelsesmuligheder, samt generelt forbedrede arbejdsforhold og mere grønt, lys og luft som flyttemotiver. Samme undersøgelse viste, at virksomhederne i gennemsnit havde erhvervet et grundstykke, der var 6,6 gange større, end det de var flyttet fra.¹⁹⁾

Hvordan de enkelte kommuner tilvejebragte grundlaget for placering af industri har været meget forskelligt, hvilket artiklen vender tilbage til. Først et blik på, hvordan behovet for ny industrilokalisering blev behandlet i samfundsplanlægningen.

Fra Fingerplan 1947 til Fingerplan 2007

Før planloven, altså før 1940'erne, var styringsredskaberne en sammenblanding af jordopkøb, servitutstyring, agitation og uformelle netværk.²⁰⁾ I 1920'erne og 1930'erne havde både private og kommunale købere erhvervet jord direkte fra storkøbenhavnske landmænd og gartnere, hvilket gav en spredt og ukoordineret bebyggelse, der på mange måder var uhensigtsmæssig. Dels fordi det var en uoverkommelig opgave at skabe f.eks. kloakering, infrastruktur og institutioner i områder med spredt bebyggelse, og dels fordi kommunens økonomi i for stort omfang blev hængt op på bundne investeringer i byggemodning.

Både Byplanloven fra 1938 og Byggeloven fra 1939 havde bestemmelser, der angik placeringen af industribebyggelse eller særlige byggeområder.²¹⁾ Besættelsestiden gav imidlertid en tiårig forsinkelse i planlægningen, der først blev "kickstartet" af Fingerplanen i 1947; en nødvendig tværkommunal plan for, hvordan det storkøbenhavnske by- og forstadsamfund bedst voksede, så der var plads til alle, både mennesker, arbejdspladser og de servicefunktioner og institutioner, der var nødvendige for at understøtte det gode liv.²²⁾ Fingerplanens lovmæssige ramme blev Byreguleringsloven fra 1949, og de praktiske planlægningsredskaber den række af betænkninger vedrørende partielle udviklingsplaner, der kom i 1950'erne.²³⁾ Betænkningerne opererede med det såkaldte zoneprincip; opdeling af hovedstadsområdet i yder-, mellem- og inderzoner i en 15-årsperiode fra 1951 til 1966, hvorefter de skulle genforhandles. Yderzonerne skulle friholdes, mellemzonerne var områder, der nemt ville kunne byggemodnes, mens inderzonerne var områder, der umiddelbart måtte og kunne bebygges.²⁴⁾

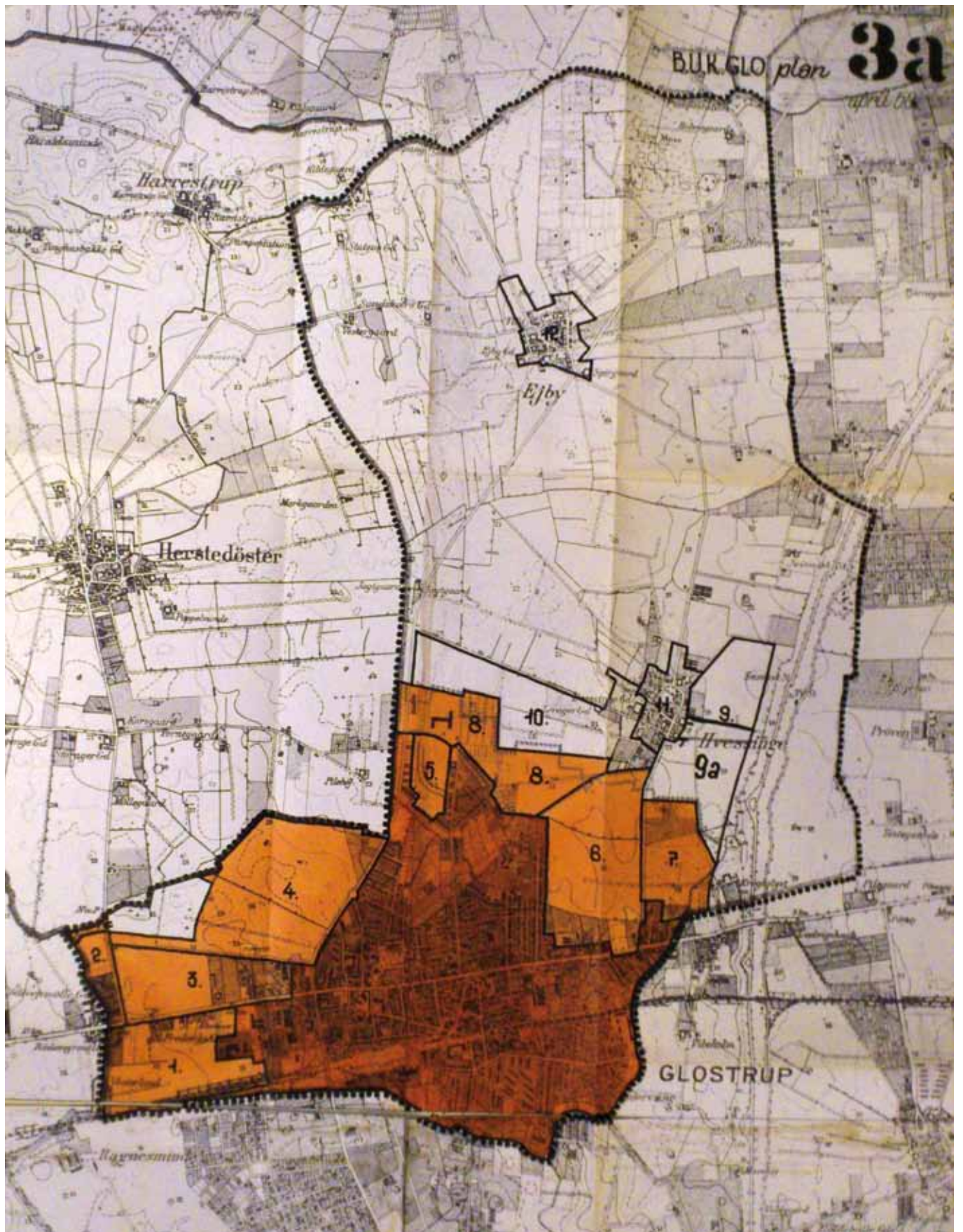
Funktions/zoneopdeling og stationsnærhedsprincippet er de to hovedprincipper, der har haft størst betydning for hhv. etablering af industriområderne og den transformationsproces, der har været i gang i nogle årtier og vil fortsætte de næste årtier. Funktionsopdelingen var hovedprincippet i Fingerplanen, og præsenteres som et dynamisk princip for, hvordan centerfunktioner, boliger, rekreative områder, industriområder og infrastruktur kan fungere som adskilte funktioner, men med mulighed for nemt at komme fra en funktion til en anden. Det blev fremstillet som et problem, hvis adskillelsen var for rigid, og skrækeksemplet var villaservitutter, der forbød både institutioner og småhåndværk i villakvartererne.²⁵⁾

Stationsnærhedsprincippet stammer fra Hovedstadsrådets Regionplan fra 1989, og går i al sin enkelhed ud på at begrænse trængsel ved at placere arbejdspladser tæt på eksisterende stationer. Grænsen har været flydende, men hovedprincippet om at større byggerier skal være indenfor 600 meters afstand af en station, blev skærpet i landsplandirektivet Fingerplan 2007.²⁶⁾

Funktionsopdelingen var planlægningsprincippet, der gav hovedstadsområdet store, monofunktionelle industriområder. I dag er mange traditionelle produktionsvirksomheder flyttet væk, og miljøbelastning er en langt mindre problematik end tidligere. F.eks. foregår meget af den danske medicinalproduktion i bygninger, der på ingen måde afslører, at her ligger en "pillefabrik". Planlægningsmantraet i dag er funktionsblanding, og stationsnærhedsprincippet gør industri- og erhvervsvartererne langs den kommende letbane til attraktive omdannelsesområder. Hvordan og hvorfor vil over de næste sider blive analyseret for hvert enkelt af de fire udvalgte kvarter.

Planlægning af Gladsaxe Industrikvarter

Gladsaxe og Herlev var én kommune frem til 1909, hvor de blev adskilt efter ønske fra Herlevs borgere. Siden har de to kommuner haft en parallel forstadshistorie som typiske landkommuner med gårde, gartnerier og spredt landsbybebyggelse, og fra begyndelsen af 1900-tallet en stigende befolkningstilvækst, bl.a. af arbejdere fra de københavnske brokvarterer. I første halvdel af 1930'erne begyndte industrien at etablere sig i Gladsaxe; f.eks. Maskin-



American Tobacco Co's nyopførte tobaksfabrik på Tobaksvej i Gladsaxe Industri kvarter i 1952. Komplekset er tegnet af Hans Rahlff. Fabrikken har stort set ikke ændret udseende igennem årene. Den var landets sidste cigaretproducent og lukkede i 2010. Nu afventer den nye brugere og anvendelser (Gladsaxe Byarkiv, Lokalhistorisk afdeling).



20 fabrikken Dano, Monberg og Thorsens Maskinfabrik fra Nørrebro og farve- og lakfabrikken Dyrup og Co., der flyttede fra Brønshøj. Gladsaxe Kommune forsøgte op gennem 1930'erne at styre byudviklingen med en Bygningskommission, der på kommunens vegne udstedte byggetilladelser, bl.a. med afsæt i et bygningsreglement, der angav, at industrivirksomheder og større virksomheder skulle ligge min. 50 m. fra naboskel. Det var et effektivt styringsredskab til at lede virksomheder hen på det område, der, på et sognerådsmøde i 1936, blev dedikeret til "Anlæg af Fabrikker i Kommunen", og hvor afstandskravet til skel kun var 10 meter.²⁷⁾

Efter besættelsen fortsatte Gladsaxe med at være en mønsterkommune i byplanmæssig henseende. Man nedsatte et Byplanudvalg og ansatte arkitekten Vilhelm Lauritzen til, i samarbejde med kommuneingeniør Henry Larsen, at udarbejde et samlet overblik over nutid og fremtid. Et overblik man brugte som styringsredskab til, gennem de næste to årtier, at gennemføre knap 20 byplanvedtægter, mens kommunen aldrig fik en samlet, godkendt dispositionsplan.²⁸⁾ Gladsaxe Industri kvarter var et rent kommunalt initiativ, og byplanlægningen gik generelt frem efter principperne om funktionsadskillelse.²⁹⁾ Selvom området var fastlagt fra 1936, og virksomhederne begyndte at bygge og flytte ind, fulgte planarbejdet langsomt efter. Det blev påbegyndt omkring 1940, det første udkast er dateret oktober 1943, det endelige udkast kom i 1948, og det tog endnu fire år, før det blev godkendt af Boligministeriet.³⁰⁾

De lange processer skyldes bl.a., at dette var et pionerarbejde, og blandt de indledende forsøg med planlægning efter planloven fra 1938. Vilhelm Lauritzen skriver i bemærkningerne til det første udkast til byplanvedtægt for industri kvarteret: "Da der ikke i haandbøger e.l. findes samlet et erfaringsmateriale, som man kan støtte sig til ved fortolkning af den ret nye lovs bestemmelser, og da vi ikke selv har saadanne erfaringer, har vi søgt direktøren for Statens Bygningsnævn, Ove Larsen, og med ham drøftet de spørgsmaal, hvorom vi har været i tvivl."³¹⁾ At der i kommunens arkiver ligger forespørgsler fra Svendborg og Aabenraa, der i 1950'erne skulle udstykke industriområder og søgte efter gode, afprøvede industriplanbestemmelser, peger videre på pioneraspektet i den tidlige industri kvarterplanlægning.³²⁾

Gladsaxereglen

Gladsaxe var et laboratorium for arbejdet med udvikling af moderne byplanbestemmelser, og byplanvedtægten for Gladsaxe Industri kvarter var innovativ på flere områder.³³⁾ Vigtigst var Henry Larsens og Vilhelm Lauritzens påfund med "Gladsaxereglen", der gik ud på at anvende en fleksibel volumenregel, max. 3 m³ fabriksrumfang pr. m² grundareal, i stedet for den tidligere anvendte regel for bebyggelsesgrad og etageareal, der var anvendelig til boligbebyggelse, men for ufleksibel til moderne industribyggeri. Inspirationen til volumenprincippet kom fra afdelingsingeniøren i Københavns kommunes byplanafdeling, som havde set princippet anvendt i Tyskland.³⁴⁾ En anden nytænkende ting var et grønt bælte på 14-40 meter hele vejen rundt om kvarteret. Bæltet tjente både til forskønnelse og skærmede omverdenen mod industri kvarteret. Nytænkende var også samarbejdet med områdets virksomheder, der i 1947 sluttede sig sammen i "Sammenslutningen af virksomheder i Gladsaxe industri kvarter." Sammenslutningen fik tilsendt udkast til planvedtægter og havde mange erfaringsbaserede input, som der blev lyttet til i kommunen.³⁵⁾

Gladsaxe Industri kvarter var på 119 ha, hvilket gjorde det til et af landets største.³⁶⁾ At kvarteret allerede fra 1930'erne tiltrak fabrikker fortæller noget om behovet, men det udtrykkes også i forespørgsler til kommunkontoret i Gladsaxe, som f.eks. denne dateret 11. oktober 1944 og afsendt fra direktør Skiold-Petersen for Peerless Fabrikkerne på Amager (Laplandsgade): "Da vi efter Krigen agter at flytte vor Fabrik udenfor København, hører vi gerne fra Dem, om der i Deres Kommune kan erhverves en Grund paa ca. 3 Tdr. Land(...)"³⁷⁾

Da det første egentlige udkast til byplanvedtægten kom i foråret 1948, var der ca. 40 virksomheder i området. 10 år senere, i 1958, var der ca. 100 virksomheder, der samlet beskæftigede 5.500-6000 mennesker. De to største virksomheder var American Tobacco Co. A/S og telefonfabrikken Automatic A/S, der begge beskæftigede ca. 500 personer.³⁸⁾ Derudover var kvarteret præget af et stort antal maskinfabrikker samt produktion af kemiske produkter. I midten af 1960'erne, hvor kvarteret var fuldt udbygget, var der ca. 170 virksomheder, hvilket holdt sig stabilt indtil slutningen af 1970'erne.³⁹⁾



Thor Radiator under opførelse i Herlevs Industriområde I i 1949. Fabrikken voksede hurtigt og udvidede af flere omgange. Produktionen flyttede i 2002 til Belgien, mens lager og administration i 2005 flyttede til Kolding. I dag huser fabrikken bl.a. børneforlystelsesetablissementet FunCity (Herlev Kommunes Lokalarkiv).

Den første byplanvedtægt viste sig at være langtidsholdbar. Den blev i de første 35 år udstyret med seks tillæg (1955, 1958, 1959, 1963, 1972 og 1975), der angik mindre ændringer i anvendelse og skelgrænser. Selvom antallet af virksomheder var stabilt, var der kontinuerlige forandringer og udskiftninger – særligt fra slutningen af 1960'erne og frem. På den baggrund foretog Gladsaxe Kommune i slutningen af 1970'erne en spørgeskemaundersøgelse blandt virksomhederne i Gladsaxe Industri kvarter, hvor der på dette tidspunkt var knap 7000 ansatte. Undersøgelsen skulle på sigt hjælpe kommunen med at opdatere plangrundlaget for området. Virksomhederne efterspurgte bl.a. flere ekspansionsmuligheder, bedre parkeringsforhold og flere udeområder til medarbejderne.⁴⁰⁾ Undersøgelsen viste endvidere, at halvdelen af virksomhederne var oprettet efter 1970, men at halvdelen af de beskæftigede var beskæftiget i områdets 24 virksomheder opført før 1950.⁴¹⁾ Udviklingen var altså gået fra produktionsvirksomheder med mange ansatte til mere specialiserede virksomheder med færre ansatte. Dette var før "kontoriseringen" af områderne for alvor satte ind fra slutningen af 1980'erne og igen forøgede antallet af ansatte.

I 1986 og 1987 kom de to første lokalplaner, der skabte nye grundlag for bestemte delområder – i de to tilfælde for en teknisk skole og for Miljøministeriets laboratorier.⁴²⁾ På dette tidspunkt havde kvarteret også skiftet navn til Gladsaxe Erhvervs-kvarter. I årene 1999-2005 fulgte seks nye lokalplaner for delområder. Planer der alle skulle åbne området op for kontorbyggeri og pladskrævende detailhandel, som ikke tidligere havde været tilladt. Halvdelen af lokalplanerne var kommunens initiativ, den anden halvdel havde grundlag i henvendelser fra firmaer med planer; heraf to fra store rådgivende ingeniørvirksomheder.

Gladsaxe Erhvervs-kvarter i det nyt årtusinde

Gladsaxe Kommune udarbejdede, som den første kommune i ringbanesamarbejdet, i 2010-II en helhedsplan for Gladsaxe Erhvervs-kvarter. Helhedsplanen er et bud på, hvordan området kan omdannes til et mere blandet og fortættet kvarter.⁴³⁾ Planen skal operationaliseres gennem en række tillæg til de eksisterende lokalplaner, og som noget nyt arbejder man aktivt med fleksible overgangsplaner i en omdannelsesperiode, der vil strække sig over

årtier. Tillæggene skal skabe mulighed for nye anvendelser: "(...) offentlige formål, kulturelle formål, restauranter, caféer, musikspillsteder samt sports- og eventprægede aktiviteter."⁴⁴⁾ Kravene er endvidere, at dette etableres i eksisterende bygninger, ikke er støjfølsomt og kan sameksistere med eksisterende erhverv. Når det ligger mere fast, hvad kvarteret kommer til at rumme fremover, vil kommunen forfatte mere detaljerede planer.

Som den eneste af de fire kommuner har Gladsaxe et kommuneatlas (1998), hvor bygninger bygget frem til 1966 er vurderet, hvilket inkluderer enkelte industrielle bygninger bygget efter 1940. Johs. Madsen og Søns Maskinsnedkeri på Gladsaxevej (i dag ungdomsskole), tegnet af arkitekt Sven Eske Kristensen i 1944-48, fremhæves som et smukt eksempel på dansk funktionalisme, men i selve SAVE-vurderingerne medtages den ikke. Kun dele af tobaksfabrikken vurderes til at have en høj bevaringsværdi.⁴⁵⁾ Atlasset er ikke nogen hjælp i arbejdet med udpegning af industrielle bevaringsværdier, og Gladsaxe fik i forbindelse med helhedsplanen en arkitekt til at udarbejde et tillæg til kommuneatlasset, der netop angår den industrielle kulturarv. Tillægget peger bl.a. på, at de meget store bygningsvolumener, der tillades i de nye planer, potentielt kan "kvæle" de ældre industrielle bygninger, der i stort omfang består af max. to etager. Men positivt er det, at kommunen har fokus på bevaringsværdier og lægger op til en stor grad af genanvendelse af eksisterende bygningsmasser. Dog resterer stadig, at disse værdier får en reel plads i plandokumenterne.

Marielundvej Industri-kvarter i Herlev

Herlev blev i 1909 udskilt fra Gladsaxe under mottoet: "Vi er, og vi vil vedblive at være en agrarisk by".⁴⁶⁾ Den begyndende urbanisering af Gladsaxe skræmte herlevitterne, men i løbet af nogle årtier nåede forstadsudviklingen også til dem. Mellem 1911 og 1940 steg indbyggertallet fra 607 til 2450 indbyggere, og de helt store forandringer begyndte fra 1946, da et nyt sogneråd, med socialdemokraten Ludvig Købke Rimmer i spidsen, var fast besluttet på at give slip på det landlege og gøre kommunen til en moderne forstad.⁴⁷⁾ I løbet af 1940'erne steg indbyggertallet til 6.300 og ved udgangen af 1950'erne var der 20.749 herlevitter.⁴⁸⁾ Som andre steder var det en stor opgave at få den fysiske planlægning til at følge med be-



Thor Radiator er flyttet fra Marielundvej Industri kvarter, men fabrikken ligger der stadig med spor og detaljer, der fortæller historie (Kroppedal Museum fot. 2012).

22 folkningstilvæksten. Ikke mindst den kommunale administration måtte udvides, og som andre kommuner ansatte også Herlev en arkitekt til at forestå byplanarbejdet.⁴⁹⁾

Industriområde I, senere Marielundvej Industri kvarter, var det første areal, der blev projekteret til industri og håndværk i Herlev. Området var ca. 100 ha, og fik sin første byplansvedtægt i oktober 1947.⁵⁰⁾ Minimumsgrundstørrelsen var 5.000 m², og bebyggelsesgraden blev fastsat til 1/5.⁵¹⁾ Planlægningen af industriområdet var ukompliceret, da størstedelen af arealerne bestod af landbrugsjord og gartnerier, og ifølge Købke Rimmer fandtes der heller ikke "en Række gamle, seværdige Bygninger, der skal hægges om."⁵²⁾ Kommunen ejede allerede det meste af det udstykkede areal, og med de øvrige grundejere blev der indgået aftale om magelæg, således at kun en enkelt tvangsekspropriering var nødvendig.⁵³⁾ Selvom Gladsaxe og Herlev delte grænser og var i gang med at lave industriplaner på samme tid, er det intet, der tyder på, at der var noget samarbejde mellem dem udover omkring de forsyningslinjer, der gik over kommunegrænserne.

Chokolademaskiner og ottomaner

Samtidig med, at den første byplanvedtægt var i godkendelsesprocessen i sommeren 1947, var der masser af byggeaktivitet i Industriområde I. Blandt andet en maskinfabrik, to møbelfabriker, to metalvarefabrikker, Janus Hansens Gummifabrik, Pitzners fabrik for formbrændsel og Nordisk stålboks skød op. Senere kom flere store virksomheder til, bl.a. Baess & Co's ovnsvæerte- og sæbefabrik, Højgaard & Schultz betonelementfabrik og Hoff-Hansens strømpefabrik, der i en imponeret avisartikel blev fremhævet som topmoderne med store lyse rum, malerier på væggene, radioer overalt, baderum og et friskluftsanlæg, der udskiftede luften 14 gange i timen. Fabrikken sørgede også selv for at transportere ca. 100 ansatte med bus fra og til Herlev St. morgen og aften.⁵⁴⁾

Generelt var medieinteressen for de nye områder og byggerier stor. I 1949 besøgte Folkebladet virksomheden Hastrup & Co., der netop var flyttet til fra København. Medindehaveren, civilingeniør P. Laursen, var yderst positiv overfor forholdene i Herlev, hvor de lokale myndigheder var samarbejdsvillige og de ansatte "(...)strutter af sundhed takket være den friske luft i de til dels landlige om-

givelser. Dette forhold opvejer så rigeligt den besværlige rejse fra København(...)".⁵⁵⁾ I 1951 havde dagbladet Børsen en større artikel om Herlevs industri kvarter, hvor det blev opgjort, at der siden 1945 var flyttet 41 virksomheder ind; 13 virksomheder indenfor metalindustri, 8 indenfor træ, 6 der arbejdede med kemi og 14 andre typer af virksomheder. Og produkterne var både forskelligartede og kom vidt omkring: Vejbelægningsmaskiner til Sydamerika, chokolademaskiner til Australien, ottomaner, ventilatorer og silkestrømper flød i en lind strøm ud til forbrugere i det spirende danske velfærdssamfund og i den store verden.⁵⁶⁾

Herlev havde ikke, ligesom Gladsaxe, fra begyndelsen en sammenslutning af virksomheder. Det skete først i 1959 med stiftelsen af "Sammenslutningen af Virksomheder i Herlev Industri kvarter", der i 1980 tog navneskift til Herlev Industrisammenslutning.⁵⁷⁾ Sammenslutningen lobbiede dog for de samme ting som i nabokommunen; et pænt og præsentabelt område med understøttende faciliteter og stabil forsyning samt fleksible planbestemmelser.

Fra industriområde til erhvervsområde

Den første opdatering af byplanvedtægten fra 1947 kom i 1959. Her gik man bl.a. over til volumenreglen med 3 m³ pr. m² nettogrundareal ligesom i Gladsaxe, og byggehøjden blev hævet til 18 m. med tilladelse til dispensation. I slutningen af 1960'erne da området var fuldt udbygget beskæftigedes ca. 4000 mennesker. Området har løbende ændret sig, og som i Gladsaxe var det særligt fra slutningen af 1960'erne og frem, at der for alvor skete tydelige forandringer. Bl.a. at produktionsvirksomheder flyttede væk til områder med bedre tilkørselsforhold og ekspansionsmuligheder, men at der samtidigt kom andre typer, ofte mindre, virksomheder til.⁵⁸⁾ Den erhvervs mæssige struktur blev ændret med en stadig større andel af virksomheder indenfor engroshandel, transport, kommunikation og forretningsservice. I 1981 var feks. ca. 25 pct. af virksomhederne beskæftiget med engroshandel.

Denne udvikling fandt vej til plangrundlaget i 1983 med et tillæg til byplanvedtægten fra 1959. Øvelsen var den samme som i Gladsaxe; plads til laboratorium, engros- og lagervirksomhed, kontor-, undervisnings- og udstillingslokaler og vognmandsvirksomhed.⁵⁹⁾ Industrisammenslutningen kaldte dette træk en efterrationalisering,

Industriområde I, Herlev ca. 1952.
Til venstre Schmock & Co a/s, til
højre Hoff-Hansens strømpefabrik
(Herlev Kommunes Lokalarkiv).



i det udviklingen, på det tidspunkt, allerede havde været i gang i mindst et årti.⁶⁰

Den nyeste lokalplan er fra 2005, hvor ca. 6.500 mennesker var beskæftiget i området.⁶¹ Planen dækker både det oprindelige industriområde og et bolig- og erhvervsområde, der er placeret nord for jernbanen. Formålet er ikke overraskende at skabe blandede og mere bymæssige funktioner og i højere grad at tiltrække vidensbaserede virksomheder.⁶² I forlængelse af lokalplanen blev der i 2006-2008 arbejdet på et byfornyelsesprojekt for erhvervsområdet. Den bærende kraft var et dialogforum mellem erhvervs-kvarteret og Herlev kommune, og samarbejdet resulterede i tre pjecer (Designguide, Grønne Byrum og Miljøkatalog), der fungerer som en handlingsplan for området.⁶³ Ingen af de tre pjecer går særligt ind i en diskussion af kulturarv og bevaringsværdier, men designguiden kommer med forslag til, hvordan nye bygninger kan se ud, eller hvordan man kan restaurere de eksisterende.

I forbindelse med Kroppedal Museums undersøgelse er der blevet foretaget en indledende registrering af bygninger i kvarteret, og den foreløbige konklusion er, at der er mange bygninger med bevaringspotentiale. Kvarterets styrke er, at bygningerne er opført i en 60-årig periode, hvorfor der er en meget stærk fortælling om udviklingen i industri og samfund fra 1940'erne til i dag. Endvidere er området også udtryk for en tid, hvor det håndværksmæssige stadig var i fokus, hvorfor materialerne og materialebearbejdningen har mange fine detaljer.

Hersted Industripark

Hvor industrikvartererne i Gladsaxe og Herlev var kommunale projekter, forholdt det sig anderledes med Hersted Industripark i det nuværende Albertslund Kommune. Industricentrum Herstedøster, som kvarteret oprindeligt hed, blev oprettet på privat initiativ. Herstederne var i begyndelsen af 1960'erne i høj grad stadig en landkommune og blev af Byudviklingsudvalget for Københavns-Egnen pålagt at bygge et beboelsesområde (Albertslund Syd) på gården Albertslunds jorder; i dag den centrale del af Albertslund omkring stationen. Den moderne byudvikling var nået frem, og ligesom det var tilfældet i 1940'erne i Gladsaxe og Herlev, måtte Herstedernes sogneråd erkende, at det var en enorm opgave at løfte for en end-

nu spinkel kommunal forvaltning. Da en privat person i 1962 henvendte sig angående muligheden for at erhverve en byggemodnet industrigrund, måtte kommunen melde pas. Den prioriterede i første omgang boliger og dertil knyttede funktioner som f.eks. institutioner. Personen var Sven Lorenzen, en konsulent fra Århus på ud-kig efter en byggegrund på 3000 m² i Københavnsområdet. Byggemodnet jord var på dette tidspunkt en efterspurgt og sjælden vare, og Lorenzen tog derfor initiativ til etablering af Herstedøster Industricentrum på privat basis.⁶⁴ Han udarbejdede en plan i samarbejde med arkitekten Erik Friehling, og overbeviste sognerådet om, at de to kunne stå for planlægningen af området. I december 1962 oprettede Lorenzen aktieselskabet Industricentrum Herstedøster med henblik på at anskaffe sig jorderne nær Ringvej 3B. Udover ham selv og Friehling var entreprenørfirmaet H. Hoffmann & Sønner storaktionærer, og sikrede sig dermed en væsentlig del af arbejdsopgaverne med hensyn til byggemodning af området og arkitekt- og ingeniørbistand til de tilflyttende virksomheder.

Derefter begyndte processen med jordopkøb, der omfattede i alt fire større gårde og otte gartnerier. I alt ca. 230 ha. der i sidste ende blev fordelt med 55 ha. til beplantning af Vestskoven, 8 ha. til park, kirkegård m.m., 17 ha. til vejarealer og 150 ha. til industrigrunde. De entreprenante investorer gik til opgaven uden nostalgier og skrev om landsbyen Herstedøster, der ikke fik markerne tilsæt i 1963, men "i stedet blev totalt endevendt af larmende motorscrapers, bulldozers og gravemaskiner, som iværksatte en meget påtrængende operation, der skulle skaffe Københavns indeklemte industrier 1 1/2 mill. netto m² billig jord(...)."⁶⁵

Plangrundlaget for området var, og er stadig, en forholdsvis kortfattet byplanvedtægt vedtaget i maj 1963.⁶⁶ Den opererede med en max. byggevolumen på 3 m³ pr. m² nettoareal, og derudover fire delområder, der havde forskellige bestemmelser ang. grundstørrelser. I den vestlige del af området findes matrikler med en minimumstørrelse på 3000 m², mens der i resten af området var krav om en minimumstørrelse på 10.000 m². Byplanvedtægten blev suppleret af en række servitutbestemmelser fra ejerlavet, hvortil der var tvunget medlemskab. Bestemmelserne havde en hidtil uset detailregulering, der sigtede på at give området et ensartet præg. Alle byggerier skulle godkendes af arkitekt Friehling; f.eks.

Industrikvarterer i forandring

Både lokale og landsdækkende aviser skrev reportager fra de nye områder. Avisernes omtaler i perioden 1940-1970 er næsten udelukkende positive og fokuserer på fremskridt og udvikling. I 1970'erne begyndte der at være mere fokus på de miljømæssige konsekvenser af produktion. (Albertslund Posten 1965.)



24 måtte der ikke uden særlig tilladelse anvendes røde mursten eller teglsten, hvorfor området i stort omfang består af byggerier af gule sten. Der var også krav om, at: "Uhegnede arealer mod vej eller plads skal enten forsynes med fast belægning eller anlægges som have." En bestemmelse, der har gjort, at der findes flere kunstfærdige haver og smukke parkanlæg i området.

Byplanvedtægten er siden 1963 blevet suppleret af to lokalplaner (1983 og 2007), der begge regulerer en enkelt matrikel: Etablering af en filial af Københavns Tekniske Skole og mulighed for outlet-salg i en tidligere virksomhed.

Virksomhederne flytter ind – og ud

I forhold til planlægningen og udbygningen af kvartererne i Gladsaxe og Herlev 20 år tidligere, er der fire store forskelle i Hersted Industripark; 1. det private initiativ i planlægningen, 2. skalaen, ca. 170 ha mod Gladsaxes 120 ha og Herlevs 100 ha, og 3. hastigheden, hvormed området blev planlagt og udbygget. En proces, der i Gladsaxe og Herlev strakte sig over mindst 20 år, blev i Hersted Industripark gennemført på under det halve. I december 1964 stod 16 virksomheder færdigbygget, i 1965 yderligere 30 og i 1966 42. Ved årsskiftet 1966/67 kunne man altså i området beskue 88 nye virksomheder, der repræsenterede det ypperligste, samfundet kunne producere indenfor moderne byggeri, produktion og ikke mindst distribution, der fyldte meget i området. Og netop typen af byggeri er den 4. forskel. Hvor der i Gladsaxe og Herlev stadig i stort omfang var tale om murstensbyggeri efter håndværksmæssige principper, var modulbyggeriet og nye materialer som beton meget fremtrædende i Hersted og senere Ejby.

For en kort stund, kunne industrikvarteret bryste sig af, at være Nordeuropas største, men allerede et par år efter, overtog Avedøre Holme titlen. Til gengæld kunne Lorenzen glæde sig over tilfredse virksomheder og international opmærksomhed med besøg af studiegrupper fra hele verden, og "på den tekniske højskole i Stockholm har den ledende professor i byplanlægning betegnet vort industriområde, som det mest avancerede i Europa".⁶⁷⁾

Den første virksomhed, der købte grund, var Colgate-Palmolive, som flyttede fra Finsensvej på Frederiksberg. Produktionen begyndte i 1965, og præcis 40 år senere lukkede fabrikken og

flyttede produktionen til Frankrig og administration til Kgs. Lyngby. Dette er et eksempel på en mere generel udvikling siden begyndelsen af 1990'erne, hvor virksomheder bliver opkøbt, lagt sammen med internationale virksomheder, og flytter produktionen væk fra Vestegnen. Enten til Jylland eller til andre europæiske lande. Som led i en modernisering, der også markerer, at der blæser nye vinde, skiftede ejerlavet og industricentret i 1995 navn til Hersted Industripark.

Fremtidens forstæder

Fremtidens forstæder er navnet på et projekt, hvor Realdania finansierer en arkitektkonkurrence i fem udvalgte kommuner. To af de udvalgte områder er Hersted Industripark og Ejby Erhvervsområde, og begge steder ønskes bud på, hvordan industriområderne kan omdannes til fremtidens industri- og erhvervsområder.

I samarbejde med Albertslund Kommune udarbejdede Kroppe-dal Museum i 2011 en udredning af kulturhistoriske værdier i Hersted Industripark, og den nye viden blev inkorporeret i konkurrenceprogrammet. Undersøgelsen pegede bl.a. på fire bærende kvaliteter ved området, kvaliteter der samtidigt er potentielle sårbarheder i de kommende årtiers omdannelse. Den første kvalitet var selve planlægningen og styringen – at området i så høj grad har været præget af ønsket om at sikre et samlet præg, hvilket er lykket. Det andet den grønne struktur, som der har været lagt vægt på lige fra begyndelsen. Det tredje er infrastrukturen, der fra begyndelsen var dimensioneret rationelt og retvinklet med boulevarder på op til 33 meter i bredden, hvilket stadigt er tilstrækkeligt til nutidens trafik. Den sidste fremhævede kvalitet er, at området som helhed fortæller en historie om velfærdssamfundet og dets tidsdybde fra landbrug til industri. Derudover pegede museet på 11 bygninger, der er tidstypiske og har en stærk materiel eller immateriel historie eller begge dele. En af disse bygninger er f.eks. det tidligere Paaskebrød a/s, som ejeren Paasikesen selv havde tegnet, og som repræsenterer en stærk historie om innovation, industrieventyr, vokseværk, udflytning til forstaden og endelig salg til international virksomhed og lukning.

Arkitektkonkurrencen afsluttes i foråret 2013, og derefter skal kommunen i gang med at skabe et nyt plangrundlag for området.



Industricentrum Herstedøster (senere Hersted Industripark) i 1965, hvor byggeriet var intenst. (Lokalhistorisk Samling Albertslund).



Industricentrum Herstedøster i 1972, hvor området næsten var fuldt udbygget. Af de to fotos fremgår det tydeligt, hvor store volumener de flade lagerhaller har. Når man ser området fra gadeplan er det langt mindre tydeligt, hvad de enkelte grunde rummer i dybden. Fra gaden ser man administrationsbygningerne (Lokalhistorisk Samling Albertslund).

Industrikvarterer i forandring

Tuborgs afhentningslager i Hersted Industripark 1974. I Hersted Industripark var der udover produktionsvirksomheder mange distributionsvirksomheder (Lokalhistorisk Samling Albertslund).



26 Ejby Erhvervsområde

Glostrup Kommune var i høj grad et eksempel på den tilfældige bebyggelse, der før, under og efter krigsårene prægede udviklingen på Vestegnen.⁶⁸⁾ Det fremgår f.eks. i et referat fra Egnspanudvalget i 1949, at man er utilfreds med udviklingen i Glostrup, hvor det "(...)næsten er lige meget hvor der bygges, bare der bygges".⁶⁹⁾ Glostrup Kommunalbestyrelse udarbejdede byplanvedtægter i samarbejde med Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen (BUK), og er den eneste af de udvalgte kommuner, hvor forhandlingerne om de føromtalte yder-, mellem- og inderzoner var relevant.

I begyndelsen af 1960'erne begyndte 2. runde af forhandlingerne om byudviklingsplanerne for Københavnsområdet, der skulle fornyes senest i 1966. Generelt var BUK og Glostrup Kommune enige om den nye zoneinddeling, men området, der senere skulle blive til Ejby Industriområde, var dog en tvist. Daværende borgmester i Glostrup, Niels Georg Sortsø, ønskede at området skulle udlægges til industri, hvorimod BUK ønskede, at det skulle forblive yderzone.⁷⁰⁾ BUKs involvering i den storkøbenhavnske planlægning var en balancegang mellem respekten for den kommunale selvbestemmelse og ønsket om at koordinere henover kommunegrænserne, og det blev, som bekendt, byrådet, der fik sin vilje.⁷¹⁾

Selvom forhandlingerne allerede blev indledt i begyndelsen af 1960'erne, blev byplanvedtægt E2 først endelig godkendt af BUK i 1969, hvor mere end halvdelen af grundene i det 73 ha. store område var solgt.⁷²⁾

Udstykning som puslespil

Kommunen ejede ikke noget af jorden i området, og indgik i 1966 en kompliceret overenskomst med de ni grundejere, hvoraf ca. halvdelen var gartnere, landmænd, en enkelt godsejer og resten opportunistiske virksomhedsejere, der allerede havde købt grund og nu ventede på tilladelse til at bygge.⁷³⁾ Overenskomsten bestod bl.a. i et 50 meter læbælte mod Jyllingevej og Ringvej B3, som alle grundejere skulle bidrage til, mens kommunen stod for vedligeholdelsen. Det var også kommunen, der bekostede kloakeringen, mens grundejerne stod for resten af byggemodningen.⁷⁴⁾ I den endelige byplan fra 1969 blev industriområdet inddelt i fem områder: Et område til åben og lav bebyggelse, der ikke måtte anvendes

til erhverv, en transformatorstation, et centerområde til institutioner, kontorer, servicestationer, forretninger, og lignende. Derudover to områder til virksomheder: Et til håndværkervirksomheder, og et til industri, større værkstedsvirksomhed, entreprenør- og oplagsvirksomhed, engroshandel, samt forretningsvirksomhed, der havde tilknytning til de pågældende erhverv.⁷⁵⁾ Her ses altså, at man på baggrund af de begyndende forandringer i de ældre industriområder, valgte at gøre anvendelsesbestemmelserne meget fleksible fra begyndelsen, og lagde op til en blanding af virksomheder.

I 1968 og frem mod den endelige godkendelse af byplansvedtægten i 1969 begyndte byggerierne. Den første virksomhed var Snedkermestrenes Træ- og Finérskæreri, der havde været grundejer siden 1966 og presset meget på for en byggetilladelse, da virksomheden skulle fraflytte lokaler på Nørrebro ved årsskiftet 1968-69. Byggetilladelsen var ikke bare en nødvendighed for at bygge, men også for at få lov at optage lån – i dette tilfælde i Østifternes Kreditforening, der ønskede attest på, at BUK virkelig ville lade området blive til inderzone.⁷⁶⁾ Andre virksomheder var bl.a. Dansk Industri Investering, Svensk Kockum, Daells Varehus og Dansk Dammann.⁷⁷⁾ Sidstnævnte byggede en asfaltfabrik, der kom på dagsordenen i den tilgrænsende Rødovre Kommune, hvor man frygtede gene for naboerne. Byrådsmedlemmet Poul Anker Olsen (V) rettede henvendelse til Glostrup Kommune for at få byggeriet stoppet.⁷⁸⁾ Anmodningen blev afvist med henvisning til, at alle bestemmelserne omkring røg, støj og lugt var på plads og ville blive indskærpet overfor virksomheden.⁷⁹⁾ Olsen helmede ikke og indgav klage til Indenrigsministeriet, der fik Sundhedsstyrelsen til at undersøge sagen, men i mellemtiden var fabrikken blevet færdigbygget, og sagen blev afvist af ministeriet.⁸⁰⁾

En urban lomme i forstaden

Ejby Erhvervsområde rummer i dag omkring 200.000 m² etageareal fordelt på 50 ejendomme, med ca. 4.000 arbejdspladser, hvoraf størstedelen er indenfor privat service, og egentlige industrivirksomheder udgør kun 7 pct.⁸¹⁾ Lokalplan E2 fra 1969 fungerer stadig delvist uændret i området, der dog i hhv. 1999, 2002, 2008 og 2009 har fået en række delplaner. Formålet med dem alle har



Ejby Industriområde.
Bygning fra 1973, oprindeligt opført til A/S Københavns Handelsbank af arkitekt Ole Hagens Tegnesteue A/S. Bygningen er på tværs gennemskåret af to store glaspartier med ensidig hældning, der mimer temaet "shedtag" (Kroppedal Museum fot.).

været at åbne op for bredere anvendelsesmuligheder – bl.a. til pladskrævende butikker, oplagspladser etc. Således er der ved siden af det ældre Daells Bolighus blevet plads til Jem og Fix og Harald Nyborg, ligesom området også huser en Metro.⁸²⁾

Overskriften for den omtalte Realdaniasatsning, Fremtidens forstæder, er i Ejby Erhvervsområde "Ejby – en urban lomme i forstaden" og hovedproblemstillingerne: Hvordan kan Ejby Erhvervsområde udvikles til fremtidens bæredygtige erhvervsområde? Hvordan kan områdets identitet udvikles positivt? Og endelig, hvordan sættes der gang i udviklingen? I en række bilag til konkurrencematerialet i Glostrup præsenteres tematiske analyser lavet i samarbejde mellem kommunen og eksterne konsulenter. Bilag 6 hedder "Bevaringsværdier. Historien set i en ny kontekst" og er på fire sider. Dokumentet bygger ikke på nogen egentlige analyser eller en ekspliciteret metodik, men fremstår nærmere som et essay, hvor begreber som netværksmennesker, kreativ klasse og industrial cool væves sammen med historien om et område, der oprindeligt var udlagt til tung industri, hvilket bl.a. argumenteres ud fra vejdimensioneringen. Bilagets betragtninger går igen flere steder i det egentlige konkurrencemateriale. Bilag 9 hedder "profil af erhvervsområdet" og er en registrering af delområder og enkelte bygninger. Der er ikke en ekspliciteret metode, og det er derfor uklart, om de værdiladede beskrivelser er tilsigtede; f.eks. "lave bygninger med fladt tag. Kedelige "haller"", eller om Danske Banks udviklingsafdeling, Ejby Industrivej 41: "Lave bygninger der putter sig i landskabet".

Man kunne godt ønske, at redegørelserne for områdets værdier havde været mere dybtgående. Nu synes de at forholde sig eklektisk til områdets historie og skaber en historisk identitet, som letbanevisionen om Ejby som en urban lomme og ønskerne for området kan skrive sig op imod. Der bliver, med etnologen Robert Williams ord, formet et særligt associationsfelt, der medtager de fortællinger om industri, der kan benyttes i et brandingperspektiv, mens resten udelades. Derfor er det problematisk, når kommunen i konkurrencematerialet bruger begrebet industrial cool som et mærkat til en fungerende asfaltfabrik, når det hos Willim benyttes til at problematisere den proces, som kommunen har igangsat.

Det hidtidige plangrundlag for området viser tydeligt, at det ikke var udlagt til tung industri, men til blandede formål. At vejene blev stort dimensioneret handler ikke om tung industri, men om at man allerede fra 1950'erne var klar over, at lastbiltransport var fremtiden.⁸³⁾ Konkurrenceprogrammet indeholder også en argumentation om, at man dengang i 1950'erne og 1960'erne var ligeglade med alt andet end infrastruktur og grundpriser: "Det betød ikke noget, hvordan erhvervsområderne blev opfattet, og der blev derfor sjældent lagt vægt på kvaliteten af hverken bygninger eller det omgivende miljø".⁸⁴⁾ På den måde nedvurderer man på et par linjer den væsentlige historie om dette og lignende kvarterers betydning som motor i velfærdssamfundet. Endvidere står: "I den vestlige del af Ejby Erhvervsområde er der gennem årene sket en omdannelse mod kontorvirksomheder og serviceprægede virksomheder. Eksempler herpå er Danske Banks udviklingsafdeling med omkring 1500 ansatte(...)"⁸⁵⁾ Med et kig i kommunens byggesagsarkiv, der ligger online og offentligt tilgængeligt, kan man fortælle en anderledes historie. Der er ikke "gennem årene" sket en omdannelse mod kontorvirksomheder i områdets vestlige del. Danske Banks udviklingsafdeling var oprindeligt A/S Københavns Handelsbanks ditto, og blev opført på bar mark i 1977 tegnet af arkitekten Ole Hagen, der i 1970'erne var en af landets store erhvervsarkitekter og bl.a. står bag Maersk hovedkvarteret på Esplanaden. De bygninger kommunen vurderer til at "putte" sig i landskabet, kunne også have været vurderet som bygninger udført i mørkegrå beton med fritlagte sten, og man kunne understrege, hvordan bygningerne udgør et samlet anlæg, der indpasser sig i de parklignende udenomsarealer. Endvidere ville man have fundet ud af, at den første del af Handelsbankens tekniske afdeling blev opført i 1973 af samme arkitekt. Begge bygninger er ellers med stor fokus på arkitektonisk kvalitet og æstetik både i bygninger og landskabelig bearbejdning.

Fire industri kvarterer – forskelle og ligheder

Undersøgelsen af de fire industri kvarterer i Gladsaxe, Herlev, Albertslund og Glostrup har peget på en række forskelle og ligheder, og hovedtrækkene er opsummeret i fig. 1.

Industrikvarter	Initiativ	Etableringsperiode	I. byplanvedt.	Størrelse
Gladsaxe	Kommunalt	1935-1955	1948	120 ha
Herlev	Kommunalt	1940-1965	1947	100 ha
Albertslund	Privat	1962-1968	1963	170 ha
Glostrup	Privat/kommunalt	1968- (aldrig fuldt udbygget!)	1968	73 ha

Fig. 1. Opsummering af initiativ, etableringsperiode fra byggeriet begyndte til kvarteret var færdigudbygget, året for kommunens godkendelse af byplanvedtægten og områdets ca.-størrelse.

De fire områder er alle planlagt som storskala industriområder på bar mark, men planarbejdet og opbygningen har været forskellig. I Gladsaxe og Herlev var man planpionerer i forhold til de nye planlovsbestemmelser fra 1938 og Fingerplanens visioner om funktionsadskillelse. I de to kommuner foregik arbejdet med plangrundlaget og byggeriet af virksomheder parallelt op gennem 1940'erne. I 1960'ernes Hersted og Ejby kunne man trække på tidligere erfaringer og anvende afprøvede regler som volumenreglen, og plangrundlaget for disse områder forelå, før første spadestik blev taget.

Det er tydeligt, at Gladsaxe og Herlev er udbygget, før byggeriet for alvor blev industrialiseret, mens Hersted og Ejby er udbygget efter, og 1957 som et skæringsår kan altså genfindes i undersøgelsen af de fire kvarterer. I de to tidlige områder er byggeriet af mursten, og meget i arkitekturen og det håndværksmæssige peger tilbage mod tidligere tiders fabriksæstetik, der bl.a. er kendetegnet ved genkendelighed. Hersted og Ejby er derimod fysiske fortællinger om, hvor hurtigt modulbyggeri i præfabrikerede elementer slog igennem med langt større bygningsvolumener og fladebygninger end blot 10 år tidligere. Når man betragter de fire kvarterer samlet, bliver de en unik fortælling om forandringerne i industrien, og om hvordan den højindustrielle periode radikaliserede byggeriet markant. Med til den fortælling hører også, at den egentlige "industrifest" varede kort, og at behovet for industrigrunde var ved at være mættet i slutningen af 1960'erne, da Ejby blev udstykket. Området blev aldrig fuldt udbygget og har stadig tomme grunde til salg.



Forsiden til programmet for arkitektkonkurrencen i Ejby Industriområde i 2012.

Det store fokus på fleksibilitet og inddragelse af virksomheder i planarbejdet har været medvirkende faktorer til planernes langtidsholdbarhed. Fra 1980'erne og frem begyndte behovet for nye anvendelsesbestemmelser at melde sig i forbindelse med det, der ofte omtales som en stigende "kontorisering" af tidligere industriområder. Bag begrebet ligger, at der kommer færre industri- og flere vidensjob, som f.eks. rådgivende ingeniørfirmaer og forsikringsvirksomheder. Dette begreb bør suppleres af begrebet "computerisering", som en proces, der sker samtidigt med "kontoriseringen". Willim har en ganske interessant betragtning om netop det, at beskidt arbejde ved store maskiner bliver afløst af arbejde ved kontrolborde; nemlig at nutidens arbejdere i stor grad går i bad, før de går på arbejde og ikke bagefter!⁸⁶⁾

Omdannelsesprocesserne vil fortsætte fremover, men har med Loop City visionen fået en ny kollektiv retning og et nyt grundlag for redefinerings - både af de enkelte områder, men også mere overordnet af kommunernes identitet. Loop City visionen skal ses som et grundlæggende skifte fra Fingerplanens centralby-struktur til en mangecentret byregion, og er et spændende og betydningsfuldt bud på, i hvilken retning hovedstadsmetropolen skal bevæge sig i de kommende årtier.⁸⁷⁾ Der er også problematiske aspekter ved visionen, som det kunne være interessant at få belyst nærmere. F.eks. bevægelsen fra monofunktionalitet til multifunktionalitet. Det er jo ikke blot forstadens fysiske rum, der er funktionsopdelt, men også måden, hvorpå vores arbejds- og familieliv er knyttet til rumlighed og dermed til funktionsopdelingen. I konkurrenceprogrammet til Fremtidens Forstæder taler Glostrup Kommune om de nye netværksmennesker, der er i bevægelse og konstant kontakt, "ser sig selv som en individualistisk del af et netværk, frem for en anonym del af et fællesskab", og ønsker bymæssighed og opgør med funktionsdelingen.⁸⁸⁾ Men er det ikke de samme mennesker, der bor i nyudstykkede parcelhusområder i Stenløse, hvor funktionsopdelingen lever i bedste velgående? Én kritik af de store, nye visioner og planer kunne være, at de ikke går i dybden med at diskutere kompleksiteten i funktionsopdelingen af vores liv - og hvilke udfordringer der ligger i at opløse den hidtidige planhistoriske logik.

Ordet smuk går igen og igen i avisartikler om de nybyggede fabrikker i industriområderne. Her i Albertslund Posten 1965.

Colgate - Palmolive har indviet
sin nye, smukke fabrik
Begyndte i 1926 i tre små lokaler i København,
skal nu levere tandpasta til hele Norden

Kulturarv og bevaringsværdier

Det analytiske arbejde med plandokumenter, gør det muligt at pege på nogle tydelige tendenser i, hvordan industrikvarterne fremstilles. På den ene side fremhæves områdernes store fremtidige udviklingspotentiale, men for, at den fortælling kan blive stærk, er det nødvendigt med en modsætning. Derfor er der en tendens til, at de undersøgte industrikvarterer i presse, folkemund, internt i forvaltning, hos politikere og hos de eksterne konsulenter, der arbejder med udviklingsprojekter, indskrives i en lidt sørgelig fortælling om afindustrialisering og forfald. Immanent i denne fortælling ligger nogle semantiske og indholdsmæssige forskydninger i forhold til virkeligheden; forskydninger der har betydning for, hvordan vi ser på bevaringsværdier og kulturarv. Dette bekræfter altså Riestos hypotese om den manglende transparens i, hvad de fremherskende forestillinger om områderne er.

Som skrevet i afsnittet om arkitektkonkurrencen i Ejby Erhvervsområde, er det grundlæggende forkert at tro, at der ikke var fokus på æstetik og kvalitet i planlægning og byggeri i etableringen af de fire områder. Det var netop spørgsmål, der i høj grad optog samtiden. I 1948 hed det om Herlev: "(...)der stilles fra Herlev Kommunes Side Krav ogsaa til den æstetiske Side af Sagen, idet en Fabrikvirksomhed udmærket kan være pæn og moderne. Man ser da ogsaa i Industrikvarteret nydelige Græsplæner med Blomsterbede foran Industrivirksomhederne."⁸⁹⁾ Det samme var tilfældet i 1960'erne, hvor de mange regler for bebyggelse, brede veje, tilstrækkeligt med parkeringspladser, grønne bæltter og hensyn til beboelse "(...)har medført, at moderne, danske industrikvarterer i det store og hele fremtræder med et smukt og harmonisk udseende, der sjældent overgås af boligkvartererne."⁹⁰⁾ I 1966 skrev Albertslund Posten begejstret: "Herstedøster som landsby er ved at forsvinde, lad os derfor nu skrive: Herstedøster som Danmarks smukkeste industriby er ved at opstå, og nogle uger senere: "Overalt møder man meget smukke virksomheder, med lige så smukke omkringliggende arealer." At ordet smuk går igen i beskrivelsen af de nye industrikvarterer, handler om æstetik, men også om at områderne var synlige udtryk for væksten og fremskridtet og velfærdsdrømmen, der gav almindelige mennesker hidtil usete muligheder: "(...) the ideal image of a modern society and contemporary ways of

life."⁹¹⁾ Og netop det er en væsentlig pointe i arbejdet med bevaringssspørgsmål.

Artiklens overordnede problemstilling har været: Hvordan påvirker et infrastrukturelt projekt af dette omfang eventuelle bevaringsværdier og dermed den nationale, industrielle kulturarv? Svaret er, at det kan vi nok først vide om nogle årtier, men sammenligningen af de fire industrikvarterer har givet os ny viden på tre væsentlige områder: Først og fremmest mere viden om områdernes anlæggeshistorie og udvikling i perioden fra anlæggelsen frem til i dag. Endvidere har bygningsregistrering givet overblik over kvaliteter, bevaringspotentialer, sårbarheder etc., hvilket muliggør en mere kvalificeret prioritering af de kommende års indsats på bevaringsområdet. Det andet er en viden om, hvordan kommunerne ser områdernes udviklingspotentiale og fremtid og hvilke aktører, der er involveret i de fremtidige omdannelsesprocesser. Det tredje er flere erfaringer med, hvilke metoder, der fungerer i arbejdet med at få viden om materielle og immaterielle bevaringsværdier, og at sikre dem i fremtidige plandokumenter.

I et nordisk perspektiv taler man om vigtigheden af at sikre den materielle industrielle kulturarv, inden den opløses og til sidst ikke kan spores.⁹²⁾ Spørgsmålet er blot, hvad sikring er? Det er en væsentlig pointe, at de fire undersøgte områder ikke er forladte spøgelsesbyer, men stadigvæk levende og velfungerende arbejdspladser. Der er mange udlejningsskilte, men det anses ikke som tegn på forfald eller enden på en epoke, men nærmere som dårlige tider og et tegn på at noget skal redefineres og omdannes.

Et studie som dette kan forhåbentlig bidrage positivt til, at den industrielle historie og datidens planlægningslogik tages alvorlig og behandles som en væsentlig del af både nutidens og fremtidens planlægningsprocesser. Og det er håbet, at både Staten og Kommunerne vil være med til at sætte velfærdssamfundets kulturarv højere op på dagsordenen, end det er tilfældet i dag.



LITTERATUR

- Beder Indenrigsministeriet om at forbyde asfaltfabrik, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, 22/5 1969.
- Magnus Bredsdorff & Nicolai Østergaard, Motorvejsbyer forhindrer Danmarks planer om grøn transport, *Ingeniøren*, nr. 16, 23/4 2010, s. 1,4-5.
- Henning Bro (et.al) (a), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011.
- Henning Bro (b), Hovedstadsmetropolens kommunalstruktur, i Henning Bro (et.al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s.365-390.
- Henning Bro (c), Hovedstadsmetropolens regionalopgaver før 1973, i Henning Bro (et.al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 405-420.
- Byplanområde 1*, Herlev Kommune 1947.
- Byplanvedtægt nr. 5. Hersted Industripark*, Albertslund Kommune 1964.
- Byplansvedtægt Nr. E. 2.*, Glostrup Kommune 1969.
- De nye Industri kvarterer, *Frederiksborg Amts Avis*, 27/8 1948.
- Ejby Industri kvarter er nu ved at blive bebygget, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, 17/7 1969.
- En urban lomme i forstaden - en arkitektkonkurrence for Ejby Erhvervsområde*, Glostrup Kommune 2012.
- Susanna Fellman & Maths Isacson, The High-Industrial Period in the Nordic and Baltic Countries, i Anja Kervanto Nevanlinna (red.), *Industry and Modernism. Companies, Architecture, and Identity in the Nordic and Baltic Countries during the High-Industrial Period*. Helsinki: Finnish Literature Society 2007, s. 41-66.
- Fingerplan 2007. Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning*, Miljøministeriet 2007.
- Grethe Forchhammer, Københavns Industris Lokalisering, *Geografisk Tidsskrift*, bd. 49 1948, s. 74-109.
- Forholdsvis let at lægge Byplan i Herløv, *Frederiksborg Amts Avis*, 1/2 1947.
- Forstadens bygningskultur 1945-1989. På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier*. København: Realdania 2010.
- Gladsaxe Kommuneatlas*, Miljø- og Energiministeriet: Skov og Naturstyrelsen 1998.
- Henrik Harnow, *Danmarks industrielle miljøer*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011.
- Niels Hoff, *Herlev Industrisammenslutning gennem 25 år*, 1984.
- Paul M. Hohenberg & Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe 1000-1994*, Cambridge: Harvard University Press, 1995 [1985].
- Ena Hvidbjerg & Hannelene Toft Jensen, *Nordvestegnen - fra bondeland til bylandskab*, København: Københavns Amtsmuseumsråd 1987.
- Indenrigsministeren vil ikke lukke asfaltfabrikken i Ejby, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, ukendt dato.
- Industri-byplan*. København: Teknisk Forlag 1950.
- Industriarealet*, *Hjemmenes Blad*, 4/2 1947.
- Industri kvarteret i Herstedøster, *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 19 1966.
- Interessante oplysninger op kommunens beretningsmøde, *Herlev Avis*, 1/6 1949.
- Vagn Isaksen (et al.), *Industri kvarteret i Gladsaxe*, Byplanhistoriske noter nr. 15 1988.
- Hans Chr. Johansen, *Industriens vækst og vilkår 1870-1973. Dansk industri efter 1870*, Bind 1, Odense: Odense Universitetsforlag 1988.
- Caspar Jørgensen, Planning the Plant 1945-1970, i Anja Kervanto Nevanlinna (red.), *Industry and Modernism. Companies, Architecture, and Identity in the Nordic and Baltic Countries during the High-Industrial Period*. Helsinki: Finnish Literature Society 2007, s. 271-292.
- Kommuneplan 2009-2021*, Glostrup Kommune 2010.

Fortællingen om industriområderne langs Ring 3 er også fortællingen om volumener. Hersted Industripark (Foto: Arun Sharma fot., Kroppedal Museum 2012).



Asger Liebst, Regeringen slår hånden af Fingerplanen, *Information*, 9/2 2009.
 Lokalplan 10.09. Område ved Tobaksvejen. Gladsaxe erhvervs kvarter og Gladsaxe kvarter, Gladsaxe Kommune 1986.
 Lokalplan 53 – for et erhvervsområde ved Marielundvej, Herlev Kommune 2005.
 Lokalplan EL 2.1, Glostrup Kommune 1999.
 Lokalplan EL 2.2, Glostrup Kommune 2002.
 Lokalplan EL 25.1, Glostrup Kommune 2009.
 Lokalplan EL 26, Glostrup Kommune 2008.
 Lokalplan Nr. 1-3, tillæg nr. 3 til byplansvedtægt for byplanområde 1, Herlev Kommune 1983.
 Loop City. Realdania 2010.
 Jørgen Mikkelsen, Hovedstadsrådet – brobygger, blindtarm eller borgmesterklub?, i Henning Bro (et.al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 421-438.
 Stella Borne Mikkelsen, Byudviklingsudvalget for Københavnseggen, i Henning Bro (et.al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 391-405.
 Darius Monfared, Velfærdsdrømme i Herlev – Elementbyggeriet i Herlevhuse i 1950'erne, i Henning Bro (et al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 199-211.
 Mette Tapdrup Mortensen (et.al), *Kultur i industrilandskaberne i Albertslund Kommune*, Kroppedal Museum 2012.
 Anja Kervanto Nevanlinna (red.), *Industry and Modernism. Companies, Architecture, and Identity in the Nordic and Baltic Countries during the High-Industrial Period*, Helsinki: Finnish Literature Society 2007.
 Jeppe Norskov, Den moderne byplanlægnings gennembrud, *Fabrik og bolig* 2011, s. 4-23.
 Ny moderne industrivirksomhed, *Frederiksborg Amts Avis*, 14/4 1950.
 Erik Nygaard, *Tag over hovedet. Dansk boligbyggeri fra 1945 til 1982*, København: Arkitektens Forlag 1984.
 Overenskomst mellem grundejere i Ejby Industrikvarter, 1966.
 Morten Pedersen, *Velfærdsstatens Industrilandskab. Om efterkrigstidens industrikvarterer i Nordjylland*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag 2010.
 Svava Riesto (a), *Digging Carlsberg. Landscape biography of an industrial site undergoing redevelopment*, København: LIFE 2011. Upubliceret ph.d. afhandling.
 Svava Riesto (b), Finding industrial space. Contested spatial concepts for Carlsberg Square, i *Nordic Journal of Architecture*, vol. 1 2011, s. 30-39.
 Svava Riesto (c), Industriens byrum - noter om det uopdagede, *Videnblade Park og Landskab*, nr. 3.14-9 2011.
 Ring 3 - Letbane eller BRT, COWI A/S, 2010.
 SAVE. *Kortlægning og registrering af bymiljøers og bygningers bevaringsværdi*. Kulturstyrelsen 2011.
 Jørgen Sestoft, *Arbejdets bygninger*, København: Gyldendal 1985 [1979].
 Skitseforslag til Egnplan for Storkøbenhavn, 1947.
 Ole Strøberg, "Analyse af danske industrikvarterer", *Byplan*, hæfte 100, s. 161-166, 1965.
 Karen Juul Sørensen & Per Boje, *Fra klondyke til moderne velfærdskommune. Gladsaxes politiske historie 1900-2000*, Gladsaxe Kommune 2001.
 Tillæg 1 til lokalplan 125. Nye anvendelser i Gladsaxe Erhvervsquarter, Gladsaxe Kommune 2011.
 Udpegning af værdifulde kulturmiljøer, Skov- og Naturstyrelsen 1999.
 Robert Willim, *Industrial cool. Om postindustrielle fabrikker*, Lunds Universitet 2008.

Utrykte kilder

Forkortelser:
 GB (Gladsaxe Byarkiv).
 LAS (Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm).
 GB. 71.9622. Byplan. Industriundersøgelser: Gladsaxe 1979 og 80 + 1988. Mørkhøj 2000.
 GB. Gladsaxe Kommune. 10-0. Sognerådets forhandlingsprotokol 1936-1940
 GB. Gladsaxe Kommune. 27-1. Emneordnede byplansager: Fabrikskvarter 1944-46.
 GB. Gladsaxe Kommune. 27-1. Emneordnede byplansager: Gladsaxe landsby og Gladsaxe industrikvarter.
 LAS, BUK-arkiv, Jr. nr. HST. K, referat af møde i Egnplansudvalgets arbejdsudvalg, 14/3 1949
 LAS, BUK-arkiv, Jr. nr. GLO 106, div. korrespondance.
 LAS, BUK-arkiv, Jr. nr. GLO 134, mødereferat teknisk udvalg, 15/2 1963.
 LAS, BUK-arkiv, Jr. nr. GLO 167, div. korrespondance 1968.
 Sven Lorenzen: "Det private initiativ i byggemodning og byudvikling", tale v. Jysk Byplanråds 3. byplankursus, 1967. Lokalhistorisk Samling Albertslund, 71.9622, Herstedøster Industricentrum.

NOTER

- 1) www.gladsaxe.dk. Aftale om letbane, 29/6-2011.
- 2) Der arbejdes p.t. med to mulige løsninger; en letbane og et BRT-system (Bus Rapid Transit). I en rapport anslår COWI, at en letbane i perioden 2018-2033 vil betyde 66.100 flere arbejdspladser og 20.800 flere indbyggere i de berørte kommuner: *Ring 3 – Letbane eller BRT, COWI A/S 2010*.
- 3) Visionen blev skabt i et bredt tværfagligt samarbejde med arkitektfirmaet BIG og arkitekt og byplankonsulent Tom Nielsen som tovholdere og var bl.a. støttet af Realdania.
- 4) Her tænkes bevaringsværdier indenfor rammen af velfærdsamfundets kulturarv. Hvad det f.eks. kunne være, er kortlagt i publikationen *Forstadens bygningskultur 1945-1989. På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier*, Realdania 2010, der bl.a. har et "atlas over velfærdsforstadens", som udpeger forskellige væsentlige bebyggelsestypologier; hvoraf "Industrikvarter" er en. Denne artikel vil ikke udfolde en begrebsdiskussion af bevaringsværdier og kulturarv, men henviser til Henrik Harnow, *Danmarks industrielle miljøer*, Odense: Odense Universitetsforlag 2011, s. 40-48. Artiklens forfatter er enig i definitionen på s. 40: "Bevaring af industribygninger kan nærmere begrundes med, at disse bygninger udgør en meget vigtig del af vores landskaber og byer, og at en historisk dybde i de bebyggede miljøer er en stor kvalitet, som beriger byer og landskaber og tjener til at fortælle historien om skiftende tiders byggeri og særtræk."
- 5) Projektet var finansieret af Kulturstyrelsens rådighedssum. Forfatteren har været projektleder og hovedarbejdskraft i projektet, der imidlertid også har fået væsentlig og kyndig hjælp fra Camilla Frelsen, Darius Monfared og Anders Kring Mortensen, alle Kroppedal Museum.
- 6) Om SAVE se SAVE. *Kortlægning og registrering af bymiljøers og bygningers bevaringsværdi*. Kulturstyrelsen 2011. Om KIP se *Udpegning af værdifulde kulturmiljøer*. Skov- og Naturstyrelsen 1999. Kulturmiljøvurdering har ikke været hensigten med projektet, men for Hersted Industriparks vedkommende har den været del af projektet *Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune*, Kroppedal Museum 2012, og i publikatio-

- nen findes der en længere diskussion af problematikken omkring SAVE og KIP. Metoderne har store begrænsninger i arbejdet med forståelse og vurderingen af velfærdssamfundets storskala-planlægning, og derfor er metodeudvikling på området yderst relevant.
- 7) Svava Riesto (a), *Digging Carlsberg. Landscape biography of an industrial site undergoing redevelopment*, København: LIFE 2011. For en kort og letforståelig introduktion til metoden og de problemstillinger afhandlingen arbejder med, se Svava Riesto (b), Finding industrial space. Contested spatial concepts for Carlsberg Square, i *Nordic Journal of Architecture*, vol. 1 2011, s. 30-39.
 - 8) Svava Riesto (2011 (b)) op. cit., s. 30.
 - 9) Svava Riesto (C), Industriens byrum - noter om det uopdagede, *Videnblade Park og Landskab*, nr. 3.14-9 2011. Metoden er ny og har kun i nogen omfang kunnet inkorporeres i dette arbejde, men den stemmer godt overens med de tanker, projektgruppen allerede fra begyndelsen gjorde sig om den metodiske tilgang.
 - 10) I sin bog om industrielle miljøer i Nordjylland *Velfærdstatsens industrilandskab* (2010), diskuterer historikeren Morten Pedersen forskellige metodiske tilgange til studiet af de planlagte industrilandskaber efter 2. verdenskrig. Han kommer, meget i tråd med, hvad vi har gjort i projektet, frem til, at det skal være en blanding af besigtigelse, interview, arkivalske undersøgelser af lokale og nationale arkiver samt kommunale arkiver – ikke mindst dem, der indeholder byggesagsarkiver. Og at dette skal understøttes af BBR-oplysninger, fordi sådanne massedata skaber overblik. Vi har i dette projekt fravalgt anvendelsen af BBR-oplysninger, både af tidsmæssige årsager, men også fordi massedata af den type ikke bidrager til de nuanceringer, vi gerne har villet opnå. Endvidere er det vores opfattelse, at BBR-registret i nogle tilfælde har forkerte oplysninger om virksomheder, der er opført over en længere periode. Dette erfares når BBR-oplysninger sammenholdes med dokumenter fra byggesagsarkiver. (s. 12-13).
 - 11) Susanna Fellman & Maths Isacson, *The High-Industrial Period in the Nordic and Baltic Countries*, i Anja Kervanto Nevanlinna (red.), *Industry and Modernism*, Helsinki: Finnish Literature Society 2007, s. 44.
 - 12) Ibid., s. 52-53. Se også Morten Pedersen (2010) op. cit., s. 5-9 og 55-58 for videre diskussion af Isaccsons begreber.
 - 13) Jørgen Sestoft, *Arbejdets bygninger*, København: Gyldendal 1985 [1979], s. 160-189. For en nordisk komparation se også Caspar Jørgensen, *Planning the Plant 1945-1970*, i Anja Kervanto Nevanlinna (red.), *Industry and Modernism*, Helsinki: Finnish Literature Society 2007, s. 271-292. Erik Nygaard, *Tag over hovedet*, København: Arkitektens Forlag 1984, s. 123 ff.
 - 14) Grethe Forchhammer, *Københavns Industris Lokalisering*, *Geografisk Tidsskrift*, bd. 49 1948, s. 77 ff.
 - 15) Om generel industrialisering af byerne se Henrik Harnow (2011) op. cit., s. 92 ff.
 - 16) For en grundig gennemgang af industriens placering i Storkøbenhavn i midten af 1900-tallet anbefales Grethe Forchhammer (1948) op. cit.
 - 17) De nye arealer som Københavns Kommune opkøbte og indlemmede omkring 1900 løste ikke de begyndende pladsproblemer; for områderne blev i stort omfang pålagt servitutter; der påbød åben og lav bebyggelse og i det store hele udelukkede industri. Grethe Forchhammer 1948 op. cit., s. 80.
 - 18) Hans Chr. Johansen, *Industriens vækst og vilkår 1870-1973*, Odense: Odense Universitetsforlag 1988, s. 262 ff.
 - 19) Ole Strøbyerg, *Analyse af danske industri kvarterer*, *Byplan*, hæfte 100 1965, s. 165.
 - 20) Jeppe Norskov, Den moderne byplanlægnings gennembrud, *Fabrik og Bolig* 2011, s. 16 ff.
 - 21) Grethe Forchhammer (1948) op. cit., s. 80.
 - 22) Planens korrekte titel er *Skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn*. Planen er ikke noget vedtaget dokument, men et forslag udarbejdet af Egnspankontoret, der var oprettet i 1945. Kontoret havde grundlag i Dansk Byplanlaboratorium, en selvejende fond oprettet i 1921 af byplaninteresserede personer og et omdrejningspunkt for nytænkning indenfor planlægning.
 - 23) *Lov nr. 210 af 23. april 1949*.
 - 24) Stella Borne Mikkelsen, Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen i Henning Bro (et.al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 392-393. For videre læsning om udfordringerne i regional planlægning i det 20. århundrede anbefales: Henning Bro (b), *Hovedstadsmetropolens kommunalstruktur i Henning Bro (et.al)*, *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s.365ff. Henning Bro (c), *Hovedstadsmetropolens regionalopgaver før 1973 i Henning Bro (et.al)*, *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 405-420. Og i samme bog Jørgen Mikkelsen, *Hovedstadsrådet – brobygger, blindtarm eller borgmesterklub?*, s. 421-438. Et par kritiske artikler, der opsummerer hovedproblemerne i Hovedstadsområdets planlægning: Asger Liebst, Regeringen slår hånden af Fingerplanen, *Information*, 9/2 2009. Magnus Bredsdorff & Nicolai Østergaard, *Motorvejsbyer forhindrer Danmarks planer om grøn transport*, *Ingeniøren*, nr. 16 23/4-2010, s. 1.4-5. Endelig fokus på de europæiske udfordringer: Paul M. Hohenberg & Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe 1000-1994*, Cambridge: Harvard University Press, 1995 [1985], s. 331 ff.
 - 25) *Skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn*, 1947, s. 21-22.
 - 26) *Fingerplan 2007. Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning*, Miljøministeriet 2007, s. 18-26.
 - 27) Gladsaxe Kommune. 10-0. Sognerådets forhandlingsprotokol 1936-1940, møde d. 6/11-1936. Sag nr. 282, s. 104. Oplysningen om 10 meters grænsen stammer fra Karen Juul Sørensen og Per Boje, *Fra klondyke til moderne velfærdskommune*, Gladsaxe Kommune 2001, s. 35. Byplanarkitekter har senere sat spørgsmålstegn ved om denne praksis var lovlig, men det er aldrig blevet undersøgt. Vagn Isaksen (et. al), *Industri kvarteret i Gladsaxe*, 1988, s. 50 ff.
 - 28) Karen Juul Sørensen (2001) op. cit., s. 103. Vagn Isaksen (et. al) (1988) op. cit., s. 58.
 - 29) Gladsaxe Kommune etablerede i alt fire større industri kvarterer: Da Mørk-høj Industri kvarter blev anlagt på kommunale jorder i midten af 1960'erne vedtog S, SF og R, at grundene skulle lejes ud i stedet for at sælges, således at kommunens borgere fik glæde af grundværdistigningen i stedet for enkelte grundejere. De Konservatives modstand mod ordningen var, at man så gik glip af store summer likvid kapital til videre investering i kommunen. Karen Juul Sørensen (2001) op. cit., s. 142-143.
 - 30) Gladsaxe Byarkiv. Gladsaxe Kommune. 27-1. Emneordnede byplansager: Gladsaxe landsby og Gladsaxe industri kvarter. "Fabrikskvarter i Gladsaxe". Beretning fra Henry Larsen, dateret 9/1-46.
 - 31) Gladsaxe Byarkiv. Gladsaxe Kommune. 27-1. Emneordnede byplansager: Fabrikskvarter 1944-46. "Forslag til vedtægt for partiel byplan for fabrikskvarter omkring Gladsaxevej, Tinghøjvej m.fl."
 - 32) Gladsaxe Byarkiv. Gladsaxe Kommune. 27-1. Emneordnede byplansager: Gladsaxe landsby og Gladsaxe industri kvarter. Brev fra S.E. Gundestrup til Henry Larsen, dateret 21/3-1955.



- 33) Vagn Isaksen (et al.) (1988) op. cit., s. 5 og 65 ff.
- 34) Ibid., s. 65.
- 35) *Industri-byplan*, København: Teknisk Forlag 1950, s. 24 ff.
- 36) I Københavnsområdet var det kun overgået af Valby Industri kvarter, der dog kun nåede op på sine 153 ha medregnet jernbanearealet. Fratrukket dette var området "kun" 107 ha.
- 37) Gladsaxe Byarkiv. Gladsaxe Kommune . 27-I. Emneordnede byplansager: Fabrikskvarter 1944-46.
- 38) Oversigten var et skøn, men den berøede på tal fra november 1957, hvor den af sammenslutningen finansierede tuberkulosebus havde foretaget undersøgelser af alle ansatte i kvarteret. Gladsaxe Byarkiv. Gladsaxe Kommune. 27-I. Emneordnede byplansager: Fabrikskvarter 1944-46.
- 39) "Industriundersøgelse. Gladsaxe Industri kvarter 1979-80". Gladsaxe Byarkiv. 71.9622. Byplan. Industriundersøgelser. Gladsaxe 1979 og 80 + 1988. Mørkhøj 2000.
- 40) Gladsaxe Byarkiv. Gladsaxe Kommune. 27-I. Emneordnede byplansager: Fabrikskvarter 1944-46. Stadsarkitektens forvaltning. Internt notat. 10.05.1978.
- 41) "Industriundersøgelse. Gladsaxe Industri kvarter 1979-80". Gladsaxe Byarkiv. 71.9622. Byplan. Industriundersøgelser. Gladsaxe 1979 og 80 + 1988. Mørkhøj 2000.
- 42) *Lokalplan 10.09. Område ved Tobaksvejen. Gladsaxe erhvervs kvarter og Gladsaxe kvarter*, Gladsaxe Kommune 1986.
- 43) Ordlyden findes i alle tillæggene til de gældende lokalplaner. Se f.eks. *Tillæg I til lokalplan 125. Nye anvendelser i Gladsaxe Erhvervs kvarter*, Gladsaxe Kommune 2011.
- 44) Ibid., s. 4.
- 45) *Gladsaxe Kommuneatlas*, Skov og Naturstyrelsen 1988, s. 44 og 56-57.
- 46) Ena Hvidbjerg & Hannelene Toft Jensen, *Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab*, København: Københavns Amtsmuseumsråd 1987, s. 30.
- 47) Darius Monfared, *Velfærdsdrømme i Herlev – Elementbyggeriet i Herlevhuse i 1950'erne*, i Henning Bro (et al), *Hovedstadsmetropolen efter 1945*, HOKA 2011, s. 203.
- 48) Ibid.
- 49) Forholdsvis let at lægge Byplan i Herlev, *Frederiksborg Amts Avis*, 1/2 1947.
- 50) *Byplanområde I*, Herlev Kommune 1947.
- 51) Ibid., § 6.
- 52) Forholdsvis let at lægge Byplan i Herlev, *Frederiksborg Amts Avis*, 1/2 1947.
- 53) *Industriarealet*, *Hjemmenes Blad*, 4/2 1947.
- 54) Interessante oplysninger op kommunens beretningsmøde, *Herlev Avis*, 1/6 1949 og *Ny moderne industrivirksomhed*, *Frederiksborg Amts Avis*, 14/4 1950.
- 55) *Industri kvarteret*, *Folkebladet*, 18/11 1949.
- 56) Ena Hvidbjerg & Hannelene Toft Jensen (1987) op. cit., s. 52.
- 57) Niels Hoff, *Herlev Industrisammenslutning gennem 25 år*, 1984.
- 58) Ibid.
- 59) *Lokalplan nr. I-3, tillæg nr. 3 til byplansvedtægt for byplanområde I i Herlev Kommune*, 1983.
- 60) Niels Hoff (1984) op. cit.
- 61) www.herlev.dk/erhverv/ny-virksomhed/erhvervsomraderne.
- 62) *Lokalplan 53 – for et erhvervsområde ved Marielundvej*, Herlev Kommune 2005.
- 63) <http://www.herlev.dk/erhverv/teknik%20og%20miljoe/dialogforum-ved-marielundvej-kvarteret-1/byfornyelse-og-hvad-sa>.
- 64) Sven Lorenzen, "Det private initiativ i byggemodning og byudvikling", tale v. Jysk Byplanråds 3. byplankursus, 1967. Lokalhistorisk Samling Albertslund, 71.9622, Herstedøster Industricentrum.
- 65) *Industri kvarteret i Herstedøster*, *Ingeniørens Ugeblad*, nr. 19 1966. (Særlig tryk uden sidetal).
- 66) *Byplansvedtægt nr. 5. Hersted Industripark*, Albertslund Kommune 1964.
- 67) "Det private initiativ i byggemodning og byudvikling", tale af Sven Lorenzen på Jysk Byplanråds 3. byplankursus, 1967. Lokalhistorisk Samling Albertslund, 71.9622, Herstedøster Industricentrum.
- 68) Stella Borne Mikkelsen (2011) op. cit., s. 392.
- 69) LAS, BUK-arkiv, Jr. nr: HST. K, referat af møde i Egnsplansudvalgets arbejdsudvalg, 14/3 1949, s. 4.
- 70) LAS, BUK-arkiv, Jr. nr: GLO 134, mødereferat teknisk udvalg, 15/2 1963.
- 71) LAS, BUK-arkiv, Jr. nr: HST. K, referat af møde i Egnsplansudvalgets arbejdsudvalg, 14/3 1949, s. 5.
- 72) *Ejby Industri kvarter er nu ved at blive bebygget*, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, 17/7 1969.
- 73) *Overenskomst mellem grundejere i Ejby Industri kvarter*, 1966, s. 1.
- 74) *Overenskomst mellem grundejere i Ejby Industri kvarter*, 1966, s. 6-7.
- 75) *Byplansvedtægt Nr. E. 2*, Glostrup Kommune 1969, punkt 2.5.
- 76) LAS, BUK-arkiv, Jr. nr: GLO 167, korrespondance BUK til advokat Peter Engell, 17/9- 1968.
- 77) *Ejby Industri kvarter er nu ved at blive bebygget*, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, 17/7 1969.
- 78) *Indenrigsministeren vil ikke lukke asfaltfabrikken i Ejby*, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, ukendt dato.
- 79) *Beder Indenrigsministeriet om at forbyde asfaltfabrik*, *Glostrup og Omegns Folkeblad*, 22/5 1969.
- 80) Ibid.
- 81) *Kommuneplan 2009-2021*, Glostrup Kommune 2010, s. 81 og *En urban lomme i forstaden – en arkitektkonkurrence for Ejby Erhvervsområde*, Glostrup Kommune 2012, s. 27.
- 82) *Lokalplan EL 2.1*, Glostrup Kommune 1999, *Lokalplan EL 2.2*, Glostrup Kommune 2002, *Lokalplan EL 26*, Glostrup Kommune 2008 og *Lokalplan EL 25.1*, Glostrup Kommune 2009.
- 83) Det var kun i Herlev, at de oprindelige planer for industriområdet fra 1940'erne indeholdt jernbanespor, hvilket ikke blev til noget, da lastbiltrafikken allerede var udbredt.
- 84) *En urban lomme i forstaden* (2012) op. cit., s. 8.
- 85) Ibid., s. 27.
- 86) Robert Willim, *Industrial cool. Om postindustrielle fabriker*, Lunds Universitet 2008, s. 2.
- 87) *Loop City*, 2010, s. 5.
- 88) *En urban lomme i forstaden* (2012) op. cit., s. 8.
- 89) *De nye Industri kvarterer*, *Frederiksborg Amts Avis*, 27/8 1948.
- 90) Ole Strøyberg (1965) op. cit., s. 164.
- 91) Fellman & Isacson (2007) op. cit., s. 41.
- 92) Anja Kervanto Nevanlinna (2007) op.cit., s. 381.

Abstract

Developments in industrial areas 1935 -2015

34 On the 11th of June 2011 the Ministry of Transport, The Metropolitan Regional Authority and 11 local authorities finally agreed on the establishment of a light railway running north, south along Ring-road nr. 3 through the suburbs of Copenhagen. In the wake of this agreement, are a number of extensive projects under the heading "Loop City". The expectations of the local authorities for the future are high.

The many industrial zones situated on Ring-road nr. 3 present an enormous opportunity for future development as production industry has declined within them and they are therefore ripe for conversion to other uses and of more heterogeneous nature. The zones were established from the 1930's to the 1970's and represent both in structure and intent the aims of the welfare state and of large scale town planning. This makes the areas potential candidates for preservation orders.

The main question in this article is: How does an extensive project such as this affect historical preservation and thereby the national industrial heritage? In order to answer this one must know more about the areas histories and this has been the goal of the research project which Kroppedal has carried out in 2011 and 2012 concerning industrial zones in Gladsaxe, Herlev, Albertslund and Glostrup.

The establishment of industrial zones along Ring-road B3 could be said to be the third phase of industrial development after conditions within the inner city and thereafter its outskirts became too cramped. During the 1940's and 1950's the importance of industry in Copenhagen, Frederiksberg and Gentofte declined whilst satellite towns in the area such as Lyngby-Tårnbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre and Brøndby saw a marked increase in industrialisation. The major reason for this move was a lack of space and companies who moved out of the city typically increased their landholdings by 660%.

The City Planning Law of 1938 provided a legal basis for this, but it was first after the German occupation and the introduction of the "Finger Plan" in 1947 that suburban planning took off. The plan was a pan local authority legislation which sought to create ideal conditions for the expansion of the Metropolis and its satellites creating space for people, jobs, service industry and all other ele-

ments necessary to provide "the good life". The "Finger Plan's" principles of division of function, and the later principle, introduced in the 1980's of proximity to public transport have had an enormous effect on both the establishment of industrial zones and their subsequent development in the last few decades and into the future.

The planning mantra of today is the opposite of functional division and the article focuses on how the ideals of mixed functionality will affect the future planning for these areas.

Conclusion

The study of the four industrial zones in Gladsaxe, Herlev, Albertslund and Glostrup has shown both differences and similarities which are summarised in fig. 1.

The four areas are all planned as large scale industrial zones to be built on open land. Their developments however, have been different. Gladsaxe and Herlev for example were pioneers in the implementation of the new planning law of 1938 and later of the "Finger Plans" philosophy of functional division. In these two local authorities the planning and building of both industry and housing occurred in tandem throughout the 1940's. In the 1960's Hersted and Ejby could draw on the two local authorities' experience in implementing rules such as the "Volume rule" and therefore have a clear plan in place before the ground was broken.

It is obvious the Herlev and Gladsaxe were built before the major industrialisation of the late 1950's whilst Hersted and Ejby were built after this had occurred. The two earlier examples are largely built in brick with architecture and construction mirroring an earlier industrial aesthetic with its emphasis on, amongst other things, recognisability. Hersted and Ejby, on the other hand, are physical representations of how quickly prefabricated module architecture came to dominate the building industry. When one considers the four local authorities a whole they can be seen as a unique representation of how industrialism radicalised architecture.

The focus on flexibility and consultation with businesses during the planning phase has also been an important factor in the longevity of the planning laws. From the 1980's and onwards, the need for new elements within planning law became apparent, often in

Industrial Zone	Initiative	Established	I. town plan	Size
Gladsaxe	Municipality	1935-1955	1948	120 ha
Herlev	Municipality	1940-1965	1947	100 ha
Albertslund	Private	1962-1968	1963	170 ha
Glostrup	Private/Municipality	1968- (never completed)	1968	73 ha

Fig. 1. Summary of initiative: establishment (from the start of construction until completion of all buildings), the year of legal inception by the local authority and the size of the zone.

relation to the increasing need for office space within previously industrial areas. This is a symptom of the increase in service industries as opposed to manufacturing industries e.g. engineering consultants and research industries. In addition to this the “computerisation” of industry took place simultaneously with shift from manufacturing to service industries. The Swedish ethnologist Robert William has made an interesting observation that the shift from “dirty” industrial jobs involving large machinery to a work station behind a control board has meant that most workers today bathe before work rather than after.

This conversion is set to continue but with the “Loop City” philosophy has become a common direction and a basis for re-definition, both in individual areas and generally, of the identity of local authorities. There are also problematic aspects with this vision of the future which it would be interesting to examine more closely e.g. the movement from mono-functionalism to multi-functionalism. It is not merely the physical suburban landscape which is functionally divided but also the way in which work and family life is attached to our physical landscape and therefore to functional division. One important criticism of this new phase in town planning might be that the complexities of functional division in our lives and the challenges involved in liberalising the logic behind our earlier town planning.

The view is often advanced that there was no focus on aesthetics or quality in the town planning of these four local authorities, which is untrue. It was precisely this question which concerned contemporary thought. In 1948 in Herlev, the following was explicitly stated; “(...) there is a demand from Herlev Local Authority for an aesthetic approach in this case, an industrial area can be both attractive and modern. One can see green lawns in an industrial quarter and flower beds in front of factories.” This was also the case in the 1960’s with the introduction of many rules concerning building, wide roads, adequate parking facilities, green-belt land and consideration for residential areas; “(...) which means that the modern Danish industrial zone appears in its totality as so attractive and harmonious in appearance that it is seldom outshone by residential areas.” In 1966 Albertslund Posten wrote enthusiastically; “Herstedøster is disappearing as a village, let us also

write that Herstedøster as one of Denmark’s most attractive industrial towns is being born”, and a few weeks later; “Everywhere one sees attractive workplaces set in equally attractive surroundings”. The use of the word “attractive” shows not only an attention to aesthetics but also that these areas were the physical representations of growth, progress and welfare philosophy which gave ordinary people unprecedented opportunities, an important point when working with questions relating to preservation.

The articles main question has been “How does a project relating to infrastructure on this scale affect future preservation orders and thereby the nations industrial and cultural heritage?” The answer is that we can first know this in the future, but an analysis of the four industrial zones has given us new knowledge of three key areas: First and foremost more knowledge of the establishment of the zones and their subsequent development up to today. Furthermore, the registration of buildings has given us an overview of the quality, potential for preservation, vulnerabilities etc. which gives us a far better qualification to prioritise our future endeavours in the area of preservation. Secondly, knowledge of how local authorities regard the future development potential of these zones and exactly which interested parties will be involved in their future development. Thirdly experience of which methods are most effective in gathering information concerning physical and non-physical candidates for preservation and securing them in future planning documentation.

It is significant that the four zones under study are not abandoned ghost towns but rather living, (well) functioning workplaces. Though there are many “To Let” signs posted, this should not be seen as a sign of decline or the end of an era but rather of a recessionary period and a sign of something in need of reappraisal and restructuring.

A study such as this can hopefully contribute to a serious attitude towards industrial history and to an appreciation of past planning logic as an essential part of future planning processes. We can hope that both the State and the local authorities will prioritise the welfare state’s cultural heritage more highly than is presently the case.



Foto: Mats Håkanson.



SELSKABET TIL BEVARING AF INDUSTRIMILJØER
THE DANISH SOCIETY FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE