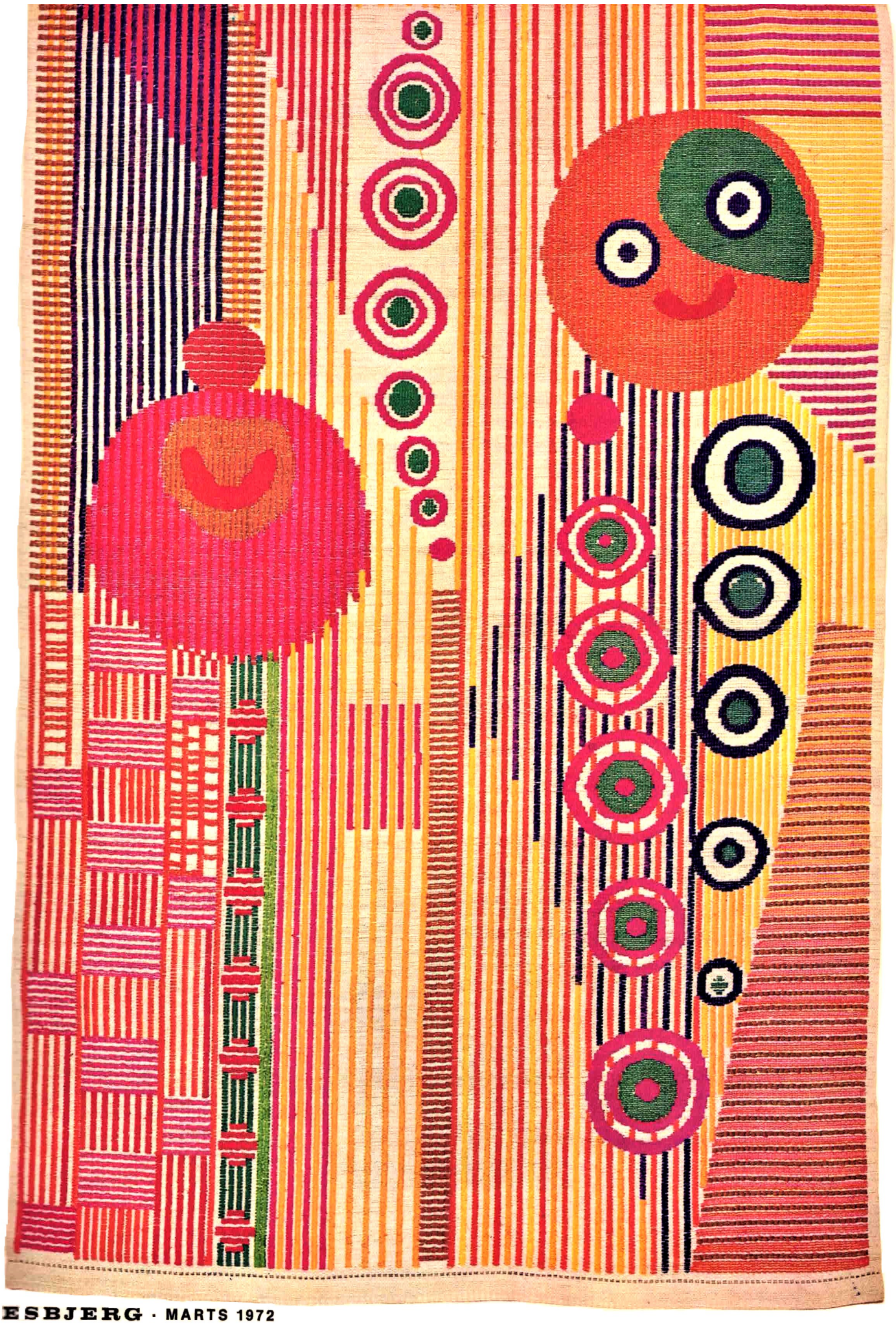


ESBJERG · MARTS 1972

Efter en – uønsket – pause på knap tre år udkommer tidsskriftet ESBJERG herved pånyt.

Pausen skyldes det ganske enkle, at der ikke har været tid eller kræfter til at lave tidsskrifter.

Arbejdet med kommunesammenlægningerne var i lange perioder en hård ekstrabelastning af personalet og politikerne.

Opførelsen af det nye rådhus, flytningen af kommunernes administrative afdelinger til dette rådhus, organisatoriske ændringer som følge af sammenlægningerne og anvendelsen af nye maskiner og systemer var også i en lang periode en hård belastning.

Endelig var en af den nye kommunalbestyrelses vigtigste opgaver at få en samlet plan for byudviklingen i de nærmeste år. Et vigtigt forarbejde var lavet af egnsudviklingsudvalget, men dette måtte suppleres bl. a. på grundlag af overvejelser vedrørende udbygningstempoet.

I dette nummer af tidsskriftet har vi fundet det naturligt at omtale en del af det vigtigste, som har fundet sted i de sidste år, d. v. s. kommunesammenlægningerne, planlægningsarbejdet, opførelsen af det nye rådhus og anlæggelse af Esbjerg Lufthavn.

Dette tidsskrift er således på en måde rapporter om 4 store opgaver, som er fuldført.

Jeg tror, at de alle er fuldført med et godt resultat til gavn og glæde for vor by og vor egn.

Henning Rasmussen

borgmester.

»ESBJERG«

udgives af Esbjerg byråd og Esbjerg-egnens erhvervsråd og redigeres af stadsdirektør E. O. Borchorst og erhvervsrådssekretær Ejgil Rasmussen. Hæftet fås gratis ved henvendelse til: Esbjerg-egnens erhvervskontor, 6700 Esbjerg, telefon (05) 12 55 99.

OMSLAG

Ved rådhusets indvielse modtog kommunen en række smukke gaver, deriblandt 3 billedtæpper, vævet af Ann Mari Kornerup. De to viste tæpper er ophængt i byrådssalen, det tredie i vielsesværelset.

INDHOLD

Forord 2
Den nye Esbjerg kommune ... 3
Den nye kommunes udvikling planlægges 11
Den nye lufthavn 21
Det nye rådhus 26

*

Nummer 41

K. Rosendahls Bogtrykkeri Akts., Esbjerg

DEN NYE ESBJERG KOMMUNE

Kommunesammenlægningerne

Den 18. december 1958 nedsatte indenrigsministeren en kommunallovskommission bestående af repræsentanter for folketinget, de kommunale organisationer, Københavns kommune og indenrigsministeriet. Kommissionen fik til opgave at gennemgå de kommunale styrelseslove og stille forslag om ændringer. Til sin rådighed fik kommissionen et sekretariat, der i de følgende år gennemførte en lang række undersøgelser af den kommunale inddeling og de konsekvenser, som landets opdeling i et meget stort antal kommuner havde medført.

Kommissionens arbejde gav anledning til en – ret ofte livlig og undertiden følelsesbetonet – debat om inddelingsproblemerne m. v. I debatten var det centrale spørgsmålet om sammenlægning af primærkommuner, dvs. by- og sognekommuner. Nogle ville tilsyneladende kæmpe til det sidste for at hindre, at deres kommune blev en del af en storkommune. Andre gik aktivt ind for sammenlægningstankerne.

De første resultater viste sig ret hurtigt, idet der i 1962-66 ved sammenlægning på frivilligt grundlag af 398 kommuner blev etableret 118 »storkommuner«.

Den 17. maj 1966 afgav kommissionen sin betænkning »Kommuner og kommunestyre«, der bl. a. indeholdt udkast til en lov om revision af den kommunale inddeling. Først et år efter, den 3. juni 1967, vedtog folketinget denne lov.

Kommunallovskommissionen havde hermed udført det arbejde, som var pålagt den, hvorfor den blev ophævet. Til at føre arbejdet med reformerne videre nedsattes den 14. juni 1967 en kommunalreformkommission, som bl. a. skulle virke for en sammenlægning af kommuner til større og mere hensigtsmæssige enheder. Kommissionen skulle udarbejde konkrete forslag om sammenlægninger bl. a. omkring byerne. Disse forslag blev afgivet til indenrigsministeren, der i henhold til inddelingsloven endeligt afgjorde alle spørgsmål om kommuneinddelingen – dog bortset fra spørgsmålene om inddelingerne omkring Århus, Aalborg og Odense, hvorom der blev vedtaget en særlig lov.

Medens kommunalreformkommissionen arbejdede, blev der gennemført endnu en lang række frivillige kommunesammenlægninger, som den i øvrigt løbende måtte tage stilling til. Endelig blev de sidste sammenlægninger gennemført pr. 1. april 1970.

Ved de frivillige og tvungne sammenlægninger blev

89 købstæder, flækker m. v. og
1300 sognekommuner

sammenlagt til

277 nye kommuner.

Sondringen mellem købstadkommune og sognekommune faldt bort, idet alle de nye kommuner fik en retlig stilling, som på de fleste punkter svarer til de tidligere sognekommuners stilling.

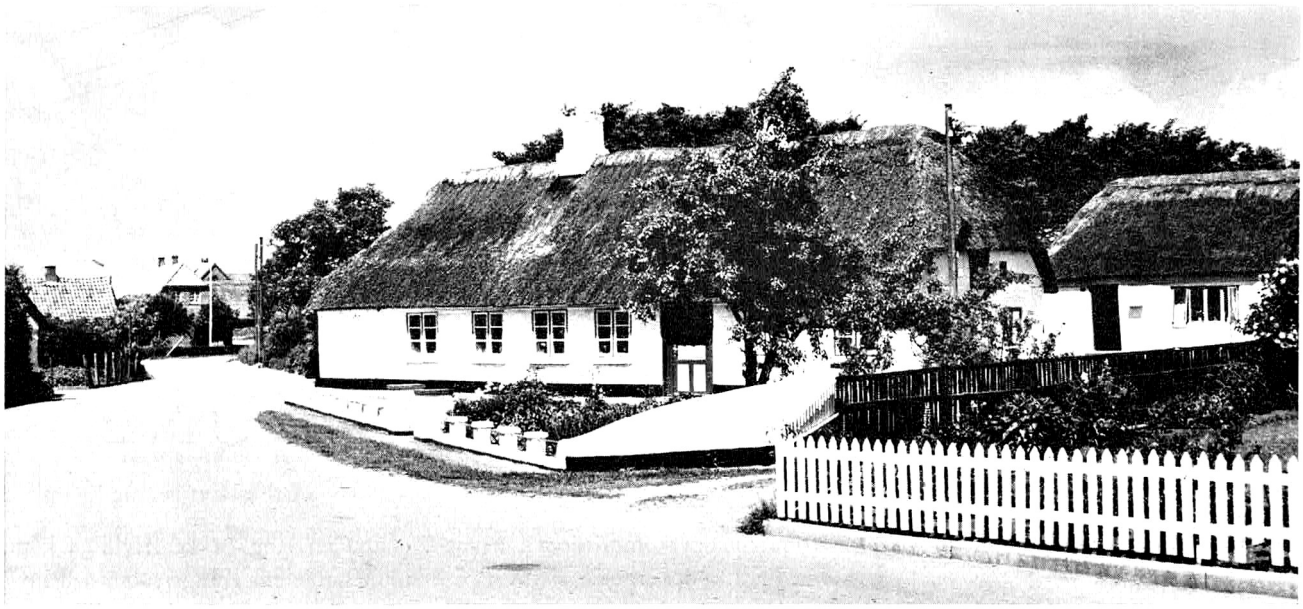
I øvrigt må det nævnes, at der samtidig blev gennemført en revision af amtskommunernes (sekundærkommunernes) grænser, og deres antal blev reduceret fra 25 til 14.

Ved de gennemførte kommunesammenlægninger blev antallet af primærkommuner reduceret til 1/5 og antallet af sekundærkommuner til ca. halvdelen.



Sognekommunernes og købstædernes oprindelse og formål

Mennesket har overalt og til alle tider haft en meget stærk tilbøjelighed til at leve i samfund. Eneboeren er en særpræget – og ofte sær – undtagelse, eller en person, der – som Robinson Crusoe – er ramt hårdt af skæbnen. Nybyggerfamilien – det mindste samfund – er et overgangsfænomen, idet den hurtigt bliver til flere familier, dvs. et landsbysamfund. De allerældste samfund i det



område, som nu er Danmark, kender vi fra f. eks. køkkenmøddingerne. Disse samfund har i mange henseender været ens, f. eks. har erhvervsmulighederne nok været nogenlunde de samme. Dog må der regnes med, at der allerede meget tidligt opstod væsentlige forskelle mellem disse samfund, og at de vigtigste af disse forskelle skyldtes forskelle i erhvervsmulighederne.

Med den stigende befolkning og stigende samkvem mellem de forskellige samfund blev der stadig større forskel, og allerede i tiden omkring år 1000 og de nærmeste par århundreder derefter træder to samfundstyper ganske tydeligt frem.

Langt de fleste af den tids samfund var rene bondesamfund – landsbyer, hvis befolkninger var knyttet tæt sammen i den fælles kamp for eksistens. Disse samfund havde i den tidligste tid, dvs. før kongemagten, adelen og herremændene samt kirken blev kraftige magtfaktorer, selvstyre af en eller anden art. Efter hvad vi ved, var dette selvstyre – på sin vis – ret demokratisk, idet alle vigtige sager blev afgjort i fællesmøder (bystævne).

Andre – færre – samfund, der var beliggende på særlig gunstige steder, først og fremmest ved naturlige havne, såsom åmundinger og sunde, fik et langt mere alsidigt erhvervsliv. De blev »trafikknudepunkter«, dvs. at de blev hjemsted for såvel handels- som transporterhverv, og de blev oftest tillige hjemsted for veludviklede håndværkererhverv. Også disse småsamfund var selvstyrende.

I løbet af den tidlige middelalder, dvs. i den periode, hvor landet blev til en enhed, fik kongen, adelen (delvis importeret) og herremændene samt den katolske kirke meget stor magt, og de allerfleste landsbysamfund mistede deres selvstændighed. De danske bønder blev vel ikke trælle i dette ords almindelige betydning, men de blev »ufrie« og oftest næsten retsløse. Bøndernes trængselstid varede til omkring år 1800 (stavnsbåndet ophævedes år 1789).

Handelssamfundene ved åmundingerne (Ribe, Varde, Århus, Vejle osv.) og ved de naturlige fjordhavne (Aalborg, København m. fl.) bevarede imidlertid i det store og hele deres selvstændighed, og de udviklede styrende organer (byråd), der først og fremmest varetog de lokale interesser.

Perioden omkring 1800, dvs. årene fra ca. 1775 til 1815, blev skelsættende i Europas historie. Det var årene, hvor liberalismen slog igennem, hvorfor man ofte anser denne periode for at være senmiddelalderens slutning og den nye tids begyndelse. Liberalismen indebar en nyvurdering af mennesket og dets stilling i forhold til samfundet. Heraf fulgte, at den medførte oprør – f. eks. den franske revolution – mod fyrster, konge- og kejsermagt. I Danmark, der også blev styret af et enevældigt kongehus, fik man dog intet blodigt opgør mellem folket og kongehuset, hvilket vel skyldtes, at kongen, flere adelsslægter og endnu flere ønskede en ny tid velkommen og ønskede at føre an i en radikal reformpolitik.

Et af dennes allervigtigste elementer var bondestandens frigørelse fra dens »ufrie« stavnsbundne middelaldertrældom. Dette var i fuld overensstemmelse med det bedste i liberalismen. I denne forbindelse er andre meget store reformer af interesse:

I 1803 lovfæstedes for første gang i Danmarks historie, at det offentlige havde en vis pligt til at yde socialhjælp.

I 1812 og 1814 kom der kongelige anordninger om skolevæsenet.

Ved disse bestemmelser søgte den centrale magt = kongemagten at gennemføre vigtige reformer overalt i landet. Dette var relativt enkelt i byerne, hvis råd kunne udføre disse opgaver for staten. I landdistrikterne fandtes ikke – lige efter stavnsbåndets ophævelse – tilsvarende selvstyrende organer, hvorfor det var nødvendigt at oprette organer, der kunne realisere statens vilje.

Der blev derfor nedsat særlige sognekommissioner, som skulle administrere



den nye beskedne sociale forsorg, og der blev nedsat skolekommissioner, som skulle sørge for, at skoleforordningerne blev ført ud i livet.

Dermed var der i realiteten etableret en ny administrativ inddeling. Den administrative enhed blev (oftest) pastoratet, bestående af ét eller flere sogne (1 sogn + annekssogne). De administrative organer blev kommissioner, som skulle administrere for staten, nemlig skolevæsen og socialvæsen.

Ved anordning af 13. august 1841 oprettedes derefter kommunalbestyrelser, som videreførte de nævnte kommissioners arbejde.

Købstædernes styrelse, byrådene, stammer således fra meget gamle selvstyrende organer. Sognekommunernes råd er derimod af langt nyere dato og har så godt som ingen forbindelse med middelalderens selvstyrende bondesamfund.

Det er da også karakteristisk, at byrådene altid har været byernes selvfølgelige initiativtagende organer, som f. eks. tog initiativ til oprettelse af el-, gas- og vandforsyninger. I landsognene fandt man det ikke på tilsvarende måde naturligt at lade de kommunale råd tage initiativ, og man valgte at benytte sig af »andels«-formen, når man skulle etablere fælles foretagender, såsom mejerier, elværker, indkøbsforeninger, vandværker o. m. a.

Sognekommunerne blev for små

I tidens løb viste der sig mange tegn på, at sognekommunerne var for små – sådan fortolkede tilhængerne af kommunesammenlægninger i hvert fald de i det følgende nævnte forhold.

En lang række kommuner har haft en dårlig økonomi (lille skattegrundlag), hvorfor staten har måttet yde store tilskud til de opgaver, som det var vigtigt at få udført. Dette gælder f. eks. tilskud til vejudgifter, lærerløn, visse sociale udgifter og biblioteksudgifter. Ingen har vel haft noget imod, at de små fattige kommuner fik disse store tilskud. Kritikken mod tilskudsordningerne har i højere grad drejet sig om, at de store kommuner fik tilsvarende tilskud, hvilket medvirkede til, at de på andre områder kunne påtage sig økonomiske byrder, de små fattige ikke havde mulighed for at klare.

En række andre – mere iøjnefaldende forhold, som syntes at vise, at kommunerne burde være større, er omtalt i kommunallovskommissionens undersøgelser. Ved kommissionens første undersøgelser (Randers, Præstø og Ribe amter) er der i øvrigt ikke taget hensyn til købstæderne og deres behov, hvorfor de skitser til nye inddelinger, undersøgelserne gav grundlag for, var rent foreløbige.

Kommissionens undersøgelser viste bl. a., at mange kommuner ikke havde udbygget deres skolevæsen på tidssvarende måde. Elevantallene var meget ofte for små, hvorfor der ikke var etableret årgangsdelte skoler, og der fandtes i mange tilfælde for få eller ingen tidssvarende lokaler. I mange tilfælde var skolevæsenet dog centraliseret, og der var etableret fuldt tidssvarende undervisning og skoleforhold ved samarbejde mellem flere kommuner.

På samme måde savnede mange kommuner nogle af de sociale faciliteter, som i nutiden anses for nødvendige, f. eks. alderdomshjem og hjemmesygeplejeordninger. Kommunerne havde dog i vid udstrækning ved samarbejde over grænserne søgt at etablere tidssvarende forhold også på det sociale område.

Konklusionen måtte imidlertid blive, at arbejdet med bl. a. de to store offentlige opgaver – skolevæsen og socialvæsen – som i sin tid førte til dannelsen af sognekommunerne, ikke længere på tilfredsstillende måde kunne udføres inden for disse kommuners grænser.

Hertil kom yderligere, at en række nye opgaver, specielt inden for planlægningssektoren, stillede mange mindre kommuner over for store problemer. Disse kompliceredes yderligere ved, at mange bysamfund, der oprindelig kun dækkede én kommune, var vokset ind i nabokommunerne. Dette problem blev dog – som nævnt – ikke



taget i betragtning, da kommissionen foretog sin første undersøgelse omkring 1960.

For Ribe amts vedkommende førte disse undersøgelser bl. a. til udarbejdelsen af en skitse til en ny kommuneinddeling. Efter denne kunne amtet deles i 29 nye kommuner + de 3 købstæder. Det endelige antal blev dog kun 14 nye kommuner.

Købstæder bliver store

Allerede i det nittende århundrede voksede byerne stærkt. Væksten er fortsat i vort århundrede, og en stadig stigende del af landets befolkning bliver bosiddende i byerne. Hertil kommer, at byerne især i de sidste årtier har skiftet karakter. Antallet af parcelhuse er stigende, og virksomhederne kræver stadig mere plads, ikke alene fordi de vokser, men også fordi de oftest anlægges i kun ét plan og får stor udenomsplads til parkering, haveanlæg m. v. Som følge heraf er byernes arealbehov steget forholdsvis mere end befolkningstilvæksten, ja, selv byer med et stagnerende folketal har et stort behov for nye arealer.

I mange tilfælde har denne vækst medført, at et bysamfund har bredt sig over flere kommuner, dvs. at der er opstået forstadsdannelser. Dannelsen af forstæder medførte en række problemer, f. eks. blev forstæderne undertiden »skattely«, hvortil borgere med større indtægt flyttede. Centralkommunen mistede derved gode indtægter. Derimod beholdt centralkommunen som oftest alle – eller langt de fleste – af de mindrebemidlede, som ikke gav større skatteindtægter, men som ofte medførte sociale udgifter, og den måtte foretage investeringer, som var til gavn for hele bysamfundet. Ved skattelovgivningen blev der dog i nogen grad rådet bod på disse skævheder. Mere vigtigt var det, at planlægningen af hele bysamfundets udvikling voldte problemer. Disse blev særlig alvorlige på grund af, at der – som nævnt – i de sidste årtier har været tale om at planlægge store udvidelser af byerne. Fra byernes, dvs. købstædernes, side kom der derfor helt naturligt krav om at få »indlemmet« såvel de eksisterende forstadsbebyggelser som de områder, de forventede at få brug for i fremtiden. Dette krav blev formuleret i slagordet: »Ét bysamfund – én kommune«.

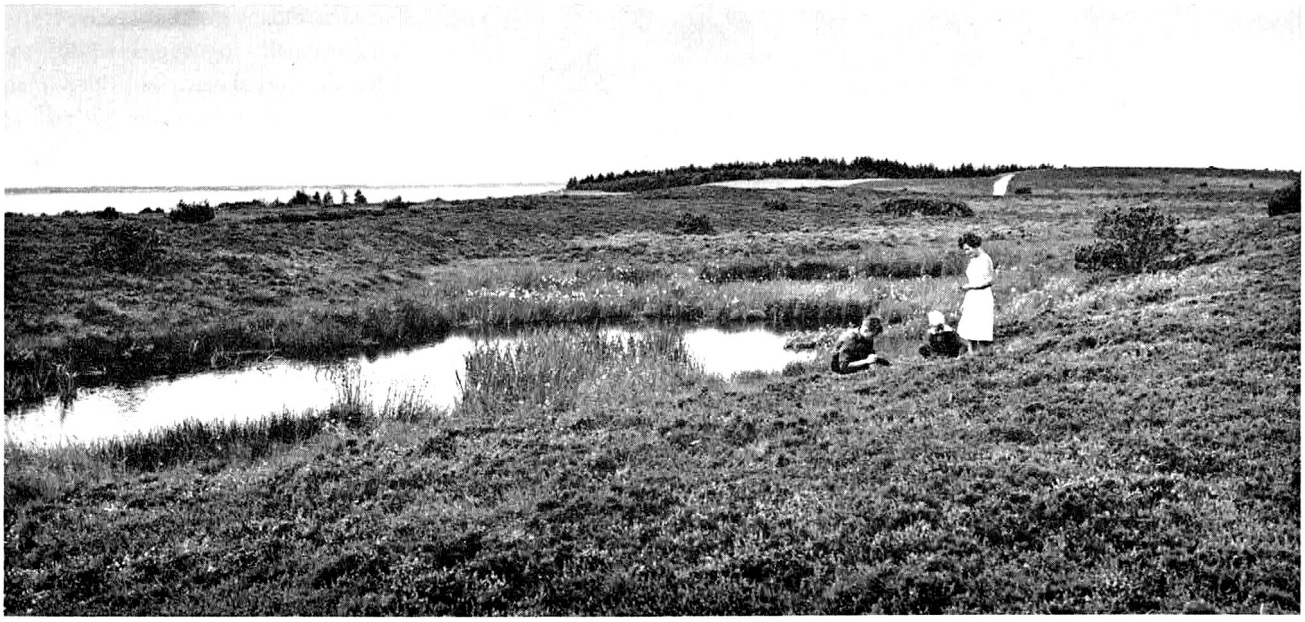
Købstædernes – og deres daværende organisations, Den Danske Købstadforenings – synspunkter og krav blev i 1965 fremsat i et af købstadforeningen redigeret og udgivet digert to-binds værk: »Købstadkommunernes fremtidige grænser«. I dette værk er bl. a. fremsat forslag om nye grænser for hver enkelt købstad. Disse forslag er dels begrundet med den allerede skete udvikling, dels med en nærmere beregnet fremtidig udvikling.

Den for Esbjergs vedkommende foreslåede kommune omfattede følgende: »Esbjerg, Guldager, Bryndum, Skads, Tjæreborg, Vester Nebel og Alslev-Hostrup kommuner, idet dog kun den nordlige del af sidstnævnte kommune ud fra en helhedsbetragtning bør henhøre under Varde købstad« (side 36 i bind II).

Som det vil være bekendt, blev dette ønske opfyldt. Det nye Esbjerg omfatter de nævnte kommuner, dog er Alslev sogn sammenlagt med Varde. Derudover omfatter det nye Esbjerg den tidligere Sneum kommune, som valgte »at følge med Tjæreborg til Esbjerg«.

Jerne-Skads sognekommune blev til Esbjerg købstadkommune

De fleste danske købstæder er som allerede nævnt opstået – »af sig selv« – engang i middelalderen. Nogle få byer – deriblandt Esbjerg – er af langt nyere dato. Disse yngre byers eksistens skyldes oftest en bevidst planlægning fra statens side. Grundlaget for bysamfundet Esbjerg var således loven om anlæg af en dokhavn ved Esbjerg, der blev stadfæstet af kongen den 24. april 1868. Den nye havn og byen, som voksede op omkring den, lå i Jerne-Skads sognekommune og blev i flere henseender et problem for sognekommu-



nen. Dette blev søgt løst ved pr. 1. januar 1894 at udskille Esbjerg som en selvstændig sognekommune (købstad blev byen først 1. januar 1899). Jerne-Skads blev senere delt i to kommuner – Jerne og Skads. Endelig blev Jerne indlemmet i Esbjerg i 1945 og Skads sammenlagt med Esbjerg i 1967.

Hermed var »ringen« sluttet, idet den oprindelige Jerne-Skads sognekommune var blevet til Esbjerg købstadkommune, dvs. at 100 års delinger og sammenlægninger – tilsyneladende – kun havde medført et navneskifte, jfr.

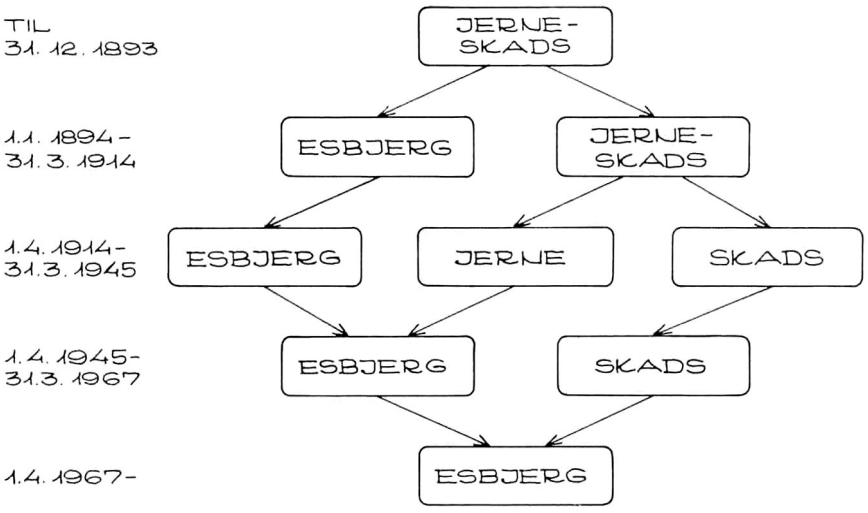
Indlemmelsen af Jerne i 1945 var en naturlig følge af, at byen havde bredt sig langt ud over de i 1894 afstukne grænser, dvs. at der var opstået store forstadsdannelser i Jerne, og den tog kun hensyn til købstadens behov.

Ved sammenlægningen med Skads var situationen noget anderledes. I Andrup var dannelsen af en mindre satellitby i gang, men derudover var der ingen byudvikling af betydning i kommunen. I Skads var man dog tidligt klar over, at kommunen næppe ville få lov til at eksistere videre som selvstændig kommune. Sognerådet, der kendte Ribe-undersøgelsens forslag om sammenlægning af Skads, Tjæreborg og Sneum, har måske tvivlet på denne kommunes muligheder for at klare de problemer, som bydannelser i Andrup og Tjæreborg ville medføre. Der blev i hvert fald ikke gjort forsøg på at realisere dette forslag – tværtimod – Skads optog forhandlinger med den vestlige nabo, Esbjerg. En af årsagerne til at Skads valgte denne løsning var sandsynligvis, at befolkningen i Skads følte sig nær knyttet til befolkningen i visse dele af Jerne sogn, jfr. at der stadig var en kirkelig forbindelse, idet Jerne-Skads var ét pastorat (Jerne var hovedsogn og Skads annekssogn).

De nordlige forstadskommuner

Allerede før indlemmelsen af Jerne i 1945 var det klart, at Esbjerg ville vokse ud over kommunegrænsen mod nord, dvs. ind i Guldager og Bryndum kommuner. Indenrigsministeriet ville imidlertid ikke imødekomme ønsker om indlemmelse af dele af disse kommuner. Følgen blev, at en meget stor del af parcelhusbyggeriet i de sidste 10–20 år har fundet sted i forstadskommunerne. Kommunalbestyrelserne i Guldager og Bryndum var i mange år modstandere af enhver form for sammenlægning med Esbjerg. Ribe-undersøgelsens forslag til en ny kommuneinddeling var en støtte for denne modstand, idet den indebar, at Guldager forblev en selvstændig kommune, og at Bryndum blev sammenlagt med Vester Nebel og Alslev-Hostrup.

Antallet af tilflyttede »esbjergensere« i Bryndum steg imidlertid fra år til år. Tilflytterne, der i det store og





hele blev bosiddende i Gjesing-området, havde ikke de samme lokalpolitiske interesser som de oprindelige indbyggere i Bryndum, og de var i høj grad indstillet på sammenlægning med Esbjerg. Ved kommunevalget i 1966 fik de afgørende indflydelse i det nye sogneråd, der straks efter valget klart gav udtryk for, at situationen var ændret radikalt.

Her må indskydes, at der altid har været et vist samarbejde mellem Bryndum og Vester Nebel, der indtil 1. april 1943 udgjorde én kommune. Men også efter delingen i 1943 fandtes der en vis samhørighed, og der var et vist samarbejde, jfr. at Vester Nebel sogn fortsat var et annekssogn. De nye forhandlinger om kommunesammenlægning kom derfor helt naturligt til at foregå mellem Bryndum, Vester Nebel og Esbjerg.

Disse sammenlægningsforhandlinger førte til de sidste frivillige sammenlægninger pr. 1. april 1969. Ved sammenlægningsforhandlingerne søgte de to sogneråd – ligesom sogneråd i Skads to år før – at sikre sig, at de vigtigste lokale interesser blev varetaget fremover. Da man efter de almindelige regler ikke kan binde fremtidige byråd, kunne der kun blive tale om, at der opnåedes enighed om at anbefale de fremtidige byråd at gennemføre visse foranstaltninger. I denne forbindelse bemærkes, at så godt som alle de opgaver, som sognerådene gerne så løst, vedrørte de traditionelle sogneopgaver, dvs. socialvæsen og skolevæsen, idet man havde ønsker vedrørende byggeri af pensionistboliger, opførelse af skoler og gennemførelse af mere udbyggede skoleordninger. Mere interessant er det måske, at sognerådene derudover havde ønsker vedrørende opgaver, som ligger ud over det traditionelle, dvs. udviklingsopgaver, opgaver vedrørende varme- og vandanlæg. Heraf synes at fremgå, at sognerådene var ganske klar over, at planlægning af byudviklingen m. v. var en særdeles vigtig kommunal opgave.

For Guldagers vedkommende var situationen anderledes. Denne store kommune ønskede ikke frivilligt at gå med til sammenlægning med Esbjerg.

Sammenlægningerne 1. april 1970

Som nævnt skulle den af indenrigsministeren nedsatte kommunalreformkommission bl. a. stille forslag vedrørende den kommunale inddeling omkring de delte bysamfund.

Efter at problemerne vedrørende forstadsbebyggelserne i Andrup og Gjesing var løst ved de frivillige sammenlægninger i 1967 og 1969 kunne Esbjerg byråd i overensstemmelse med synspunktet: Ét bysamfund – én kommune, stille forslag om, at Guldager blev sammenlagt med Esbjerg. Derudover mente byrådet, at det ville være hensigtsmæssigt, at den vestlige del (Hostrup sogn) af Alslev-Hostrup kommune blev sammenlagt med Esbjerg. I dette område har Esbjerg i årenes løb erhvervet meget store arealer, især hede- og plantageområder, og byrådet mente, at udviklingen af dette område til rekreative formål bedst kunne finde sted, hvis det i kommunal henseende hørte under Esbjerg. Kommissionen fulgte byrådets forslag, dog således at både Tjæreborg og Sneum kommune, der indtil 1921 hørte sammen med Tjæreborg, efter eget ønske kom med i sammenlægningen.

Den nuværende Esbjerg kommune blev herefter en realitet den 1. april 1970. Den omfatter følgende tidligere kommuner:

Esbjerg (det »gamle« inklusive Jerne, dvs. med grænserne efter 1. april 1945)
Skads
Bryndum
Vester Nebel
Guldager
Tjæreborg
Sneum samt
Hostrup sogn af Alslev-Hostrup kommune.

Indbyggerantallet var i den gamle kommune før sammenlægningen med Skads ca. 56.000. Ved sammenlægningerne steg det med ca. 20.000 til ca. 76.000, dvs. at der er tale om en stigning i befolkningen på i nærheden af 40 pct. Arealet blev forøget relativt mere, nemlig fra ca. 31 km² til ca. 221 km².

Slutbemærkninger

Det vil altid kunne diskuteres, om grænser er draget de rigtige steder. For Esbjergs vedkommende er der dog næppe tvivl om, at de nuværende grænser omfatter alt, som hører naturligt sammen med bysamfundet, og at de kun omfatter lidt, som ikke hører til byen.

Det kunne diskuteres – og er diskuteret – om Fanø burde have været en del af den nye Esbjerg kommune. Fanø valgte at blive én selvstændig kommune. Dette medfører dog ikke, at en sammenlægning engang i fremtiden er udelukket. Derimod er sammenlægning med andre områder formentlig udelukket i en lang fremtid.

Sluttelig bemærkes, at den nye kommuneinddeling kun er en del af en større kommunalreform, der omfatter tre vigtige forhold:

kommuneinddelingen
byrdefordelingen
opgavefordelingen.

Den nye kommuneinddeling tilsigter at gøre kommunerne i stand til mere selvstændigt at løse en række opgaver, f. eks. planlægning og at ændre byrdefordelingen f. eks. ved nedsættelse – eller bortfald – af en lang række af de statsrefusioner, der beregnes som procentdele af kommunernes omkostninger til bestemte formål (lærerløn, vejrefusion m. v.), og indførelse af generelle tilskud.

Denne helhed af reformer har således som endeligt mål en større decentralisering af det demokratiske styre.





Den nye kommunes udvikling planlægges

Efter kommunesammenlægningen har Esbjerg byråd foretaget en tidsmæssig vurdering af behovet for udbygning af nye områder i kommunen ved udarbejdelse af en såkaldt tidsfølgeplan. Den i tidsfølgeplanen indeholdte prioritering af udbygningsopgaverne har dannet grundlag for kommunens langtidsplanlægning.

Ved den planlægning, der hidtil er foregået i landets kommuner, har der ikke været nogen direkte forbindelse mellem den fysiske planlægning og budgetlægningen, og man har ikke i større grad taget hensyn til, om det indenfor de tidsintervaller, som planerne dækkede, ville være økonomisk muligt at overkomme de opgaver, som var indeholdt i planerne.

Et af hovedmålene for ændringen af kommunestrukturen var at skabe passende kommunale planlægningsenheder. Man har nu fået de sammenhørende byområder beliggende indenfor samme kommune. Det er herefter ikke alene muligt at udarbejde samlede fysiske planer for byområderne, men også at foretage en tidsfølgeplanlægning vedrørende arealanvendelse, byggemodning og kommunale følgeinvesteringer.

En sådan tidsfølgeplanlægning vil være et nødvendigt grundlag for gennemførelsen af en sammenfattende fysisk og økonomisk langtidsplanlægning.

Man må ved dette arbejde finde frem til, hvornår de forskellige behov vil opstå, og hvilke økonomiske muligheder for at tilfredsstille disse behov, der må antages at blive.

På grund af de grænser, der fortsat må være for de økonomiske muligheder, vil ikke alle projekter kunne gennemføres til de ønskede tider. Der må foretages en prioritering.

I det følgende foretages en beskrivelse af, hvorledes der har været arbejdet med disse planlægningsproblemer i Esbjerg kommune, og hvorledes denne planlægning allerede har været forberedt før kommunesammenlægningen ved arbejdet med afgrænsningen af byzonerne og ved udarbejdelse af egnsplanen.

Byudviklingsplanen

I juni 1969 blev »Partiel byudviklingsplan nr. II for den vestlige del af Ribe amt«, der bl. a. omfatter Esbjergområdet, stadfæstet af Byplannævnets provinsafdeling. Det var herved blevet fastlagt ved den gennemførte zonedragning, hvilke områder, der skal udvikles i de kommende år.

Byudviklingsplanen gælder indtil 1982, og der skal senest fire år efter stadfæstelsen afgives en redegørelse til boligministeriet om planens rummelighed.

Egnsplan for Esbjergområdet 1970

I foråret 1970 umiddelbart før kommunesammenlægningen blev egnsplanen færdiggjort. Arbejdet var startet allerede i efteråret 1965 efter nedsættelsen af samordningsudvalget. Planens område var de nu sammenlagte kommuner med undtagelse af Hostrup sogn. På udvalgets sidste møde i marts 1970 blev det indstillet til byrådet i den nye storkommune, at egnsplanen følges i videst muligt omfang som en principplan for områdets udvikling. Endvidere blev det indstillet, at planen følges op efterhånden som nyt grundlagsmateriale eller ændrede forudsætninger foreligger, således at der til stadighed er tilvejebragt en oversigtlig plan som vejledning for byzonegrænsernes ajourføring og for den mere detaljerede planlægning i området. Den 27. juli 1970 tiltrådte Esbjerg byråd planen som en principplan for Esbjergområdets udvikling.

Det er i egnsplanen opstillet som et hovedsigte at skabe rammerne for en videreudvikling af bysamfundet Esbjerg som et veludbygget landsdelscenter for det sydvestlige Jylland med de dertil hørende administrative, sociale, kulturelle, undervisnings- og erhvervsmæssige landsdelsfunktioner. Målsætningen og resultaterne af egnsplanens enkelte afsnit er sammenfattet i en samlet plan illustreret med tre kortbilag: Forslag til egnsplan for Esbjergområdet 1985 og år 2000 samt forslag til grønne områder.

Planen indtil 1985 svarer omtrent til byudviklingsplanens byzoneområder. For perioden 1985–2000 er der opstillet grovere antagelser, idet det ikke vil være muligt nærmere at fastlægge udviklingen på så langt sigt. Se fig. 1 og 2.

Videreførelse af den fysiske planlægning

De hovedopgaver, der trængte sig på efter sammenlægningen, var dels en planlægning af de områder, der i de

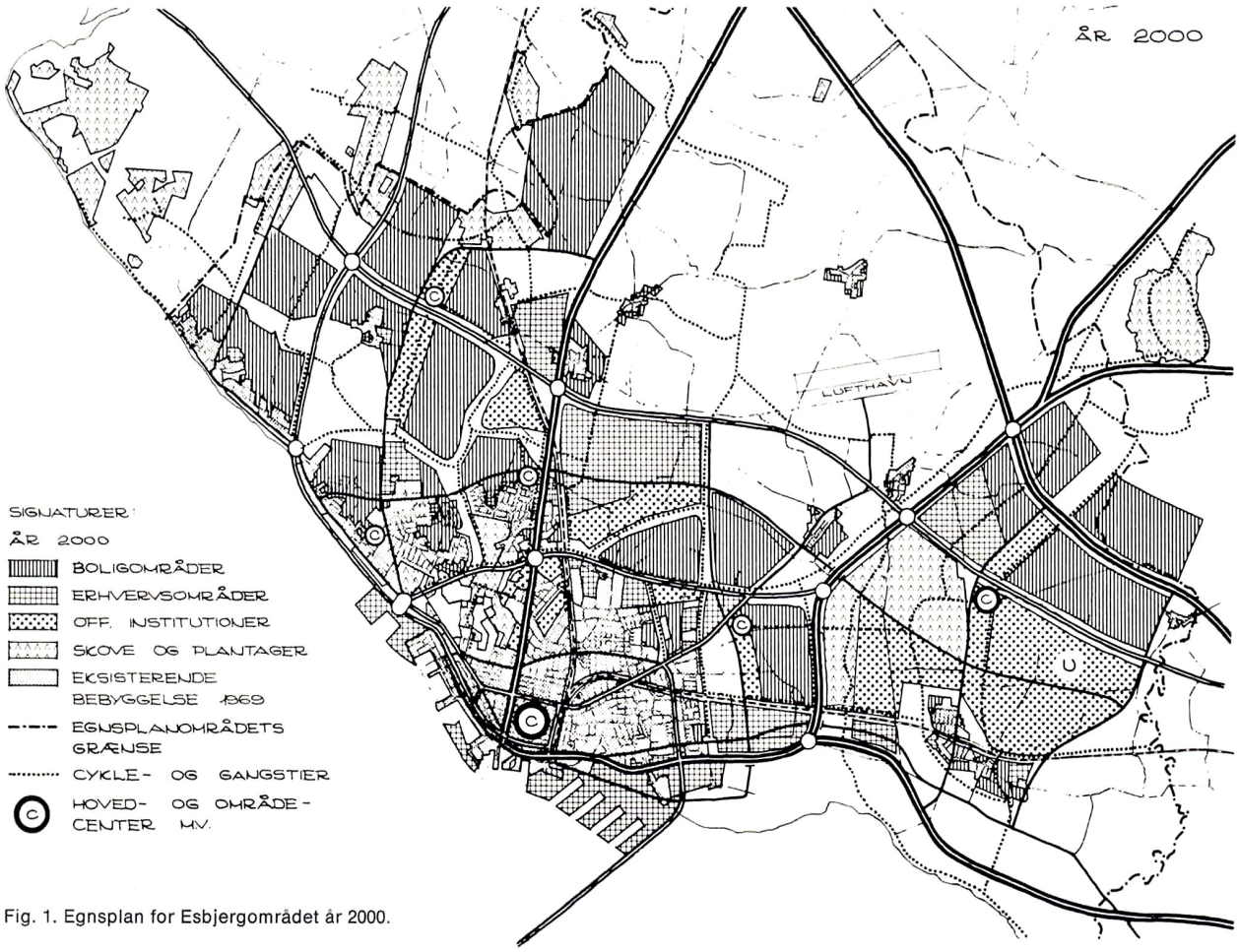


Fig. 1. Egnsplan for Esbjergområdet år 2000.

kommende år skal udbygges med boliger, erhvervsvirksomheder og offentlige institutioner, dels en tilrettelægning af udbygningstakten for disse områder.

Egnsplanen gav nogle principper for og byudviklingsplanen nogle afgrænsninger af de områder, for hvilke der skulle planlægges. Man var i fuld gang med planlægningen af det første af disse store nye boligområder, nemlig Kvaglundområdet. Der forelå endvidere forskellige skitseplaner for nye områder i de tidligere Guldager og Bryndum kommuner. Der var i det væsentlige tale om en udbygning, der skulle afslutte eksisterende større områder. Dette gjaldt f. eks. i Gjesing, Sædding og Hjerting. Det var her nødvendigt bl. a. af hensyn til skoleudbygningen at undersøge, hvilket befolkningsunderlag man burde nå frem til ved den fulde udbygning af områderne.

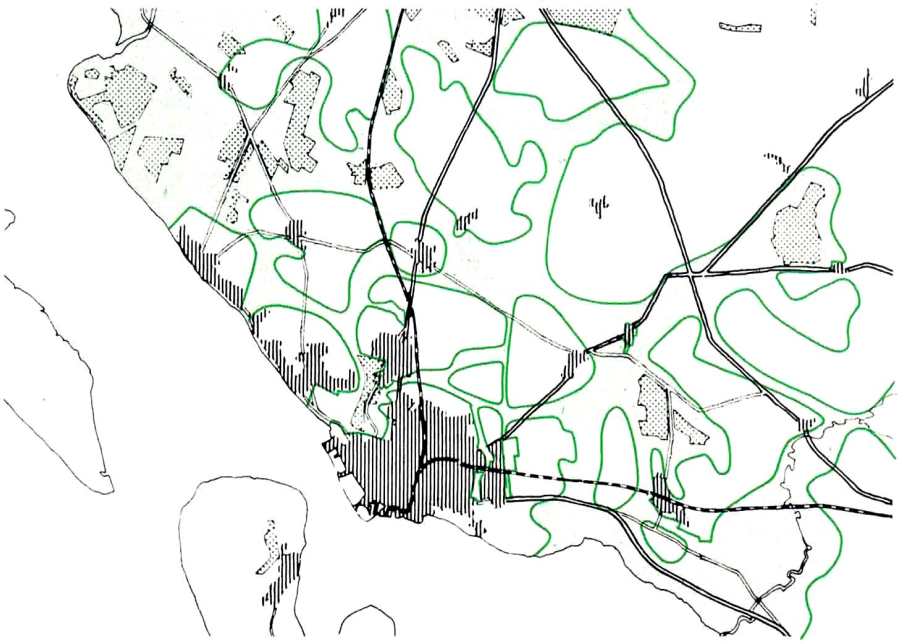


Fig. 2. Egnsplanens forslag til grønne områder i forenklet gengivelse.

Skole- og institutionsundersøgelser

Der blev igangsat en undersøgelse af skolernes elevtal og elevernes bopæl og en dertil svarende skoleplanlægning for hele området. Samtidig havde man fra Bestyrelsen for de kommunale daginstitutioner brug for oplysninger om børnetal, fordelt på områder til brug for en planlægning af behovet for daginstitutioner. For såvel skoler som daginstitu-

tioner og andre institutioner var der brug for oplysninger om behovet i de nærmeste år og ved de enkelte områders fulde udbygning.

Der var brug for planlægningsprogrammer for den boligproduktion, man ville gennemføre og den dertil hørende forsyning med institutioner og service m. v.

En opdeling af kommunen i passende områder blev foretaget, og Jyske kommuners edb-central i Aalborg leverede lister med folkeregistrets oplysninger, aldersfordelt og sorteret på gader efter CPR-registrets vejkodefortegnelse. Oplysningerne herfra blev overført manuelt til de nævnte områder, og en fremskrivning af børnetallene blev foretaget.

Det var for at kunne gennemføre denne fremskrivning nødvendigt med en oversigt over udbygningstakten i de enkelte områder. En foreløbig prioritering blev derfor opstillet og anvendt indtil en endelig tidsfølgeplan blev vedtaget og korrektioner efter denne kunne foretages.

Grundlaget for udarbejdelsen af tidsfølgeplanen

På grundlag af foreliggende planer for boligbyggeri og egnsplanens antagelse om boligarternes fordeling og arealbehov m. v., var det muligt at opgøre byggemuligheder i byzoner inden for de enkelte hovedområder.

I et notat fra stadsingeniøren var der gjort rede for kloakeringsproblemerne i Esbjerg efter kommunesammenlægningen. Der var i nogle områder allerede investeret i hovedkloakledninger. Der var også nogle områder, hvor en allerede igangsat udvikling ville nødvendiggøre nyt skolebyggeri.

Den mest rationelle byggemodning ville kunne gennemføres ved at arbejde i så få områder som muligt samtidig. Til gengæld ville man ved kort udbygningstid få et forstærket pres på skoler og børneinstitutioner.

Det blev derfor vedtaget, at man ville stræbe efter at udbygge de enkelte hovedområder i perioder af 5–6 års længde, og at man skulle kunne tilbyde byggemuligheder i flere hovedområder samtidig.

Da tidsfølgeplanen skulle kunne anvendes i en fysisk-økonomisk planlægning, der foruden étårs anlægsbudgetter skulle indeholde femårs budgetter og en femtenårs økonomisk langtidsplan, blev der foretaget en opdeling i tre femårige perioder 1971–75, 1976–80 og 1981–85.

Udviklingen i de første fem år kunne stilles op med noget større sikkerhed end resten af langtidsplanen, idet man i de første år i høj grad var bundet af allerede fastlagte planer.

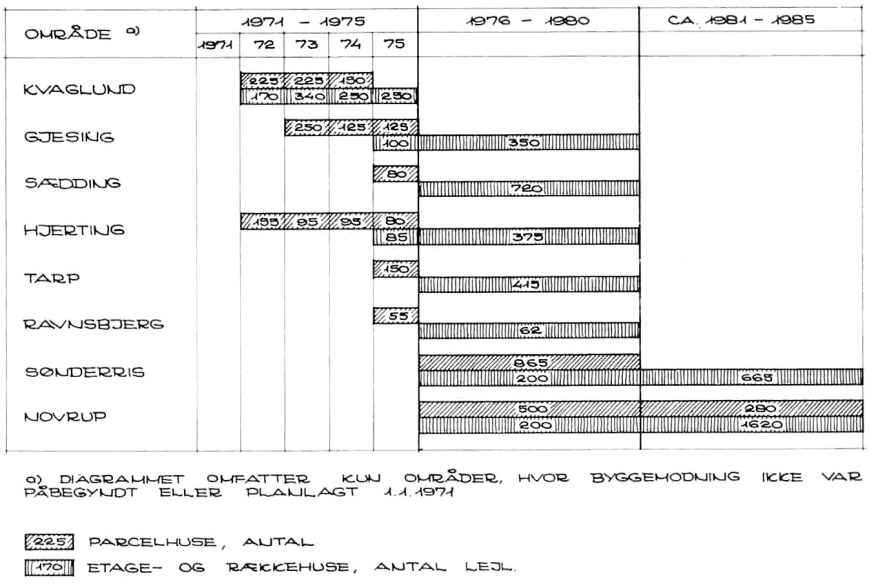
Der blev foretaget en gennemgang af allerede planlagt almennyttigt boligbyggeri og af byggemuligheder for parcelhuse. I byggemodne områder var der pr. 1. januar 1971 mulighed for opførelse af ca. 1.200 boliger i etage- og rækkehuse og ca. 1.200 boliger i parcelhuse. For parcelhusenes vedkommende måtte der tages hensyn til, at et væsentligt antal grunde i privat eje kunne blive holdt ubebyggede i længere tid og således ikke ville medgå til at dække behovet i de nærmeste år. Der måtte derfor regnes med at opretholde en ret stor reserve af byggemodne, kommunalt ejede grunde.

Antagelse om den fremtidige boligproduktion

I egnsplanen er for perioden indtil 1985 anført en boligproduktion på ca. 900 lejligheder pr. år fordelt på ca. 50 pct. etage- og rækkehuslejligheder og ca. 50 pct. i parcelhuse. I regeringens perspektivplan 1970–1985 er der regnet med en forøgelse af byggeriet i femårsperioden 1970–74 på 10 pct. af byggeriet i femårsperioden 1965–69. Dette udgjorde for Esbjergområdet et årligt behov på de nævnte ca. 900 boliger pr. år, hvilket svarede til det i egnsplanen anførte behov for boligproduktion.

Udfra disse antagelser og på grundlag af udviklingen gennem de seneste år blev det vedtaget, at der årligt bør byggemodnes ca. 450 kommunalt udstykkede parceller i området. Herudover blev det antaget, at der vil blive forbrugt ca. 40–50 parceller årligt i de mindre bebyggelser i yderområderne. Med en byggemodning af et sådant omfang ville man kunne klare en produktion på 450–500 parcelhuse om året og samtidig opretholde en reserve på 1.000–1.100 parcelhusgrunde.

For etage- og rækkehusbyggeriet viste det sig, at det planlagte almennyttige boligbyggeri dækkede behovet lang tid frem. Det viste sig endvidere, at for de områder, der skulle udvikles i de nærmeste år, nemlig Kvaglund, Gjesing-Nord og Sædding-Nord, vil fordelingen mellem boligarterne ikke svare til efterspørgslen. På grund af, at områderne i Sædding-Nord og Gjesing-Nord skal indpasses i og afrunde eksisterende om-



a) DIAGRAMMET OMFATTER KUN OMRÅDER, HVOR BYGGEMODNING IKKE VAR PÅBEGYNDT ELLER PLANLAGT 1.1.1971

225 PARCELHUSE, ANTAL

170 ETAGE- OG RÆKKEHUSE, ANTAL LEJL.

Fig. 3. Tidsfølgeplan, diagram vedr. byggemodning.

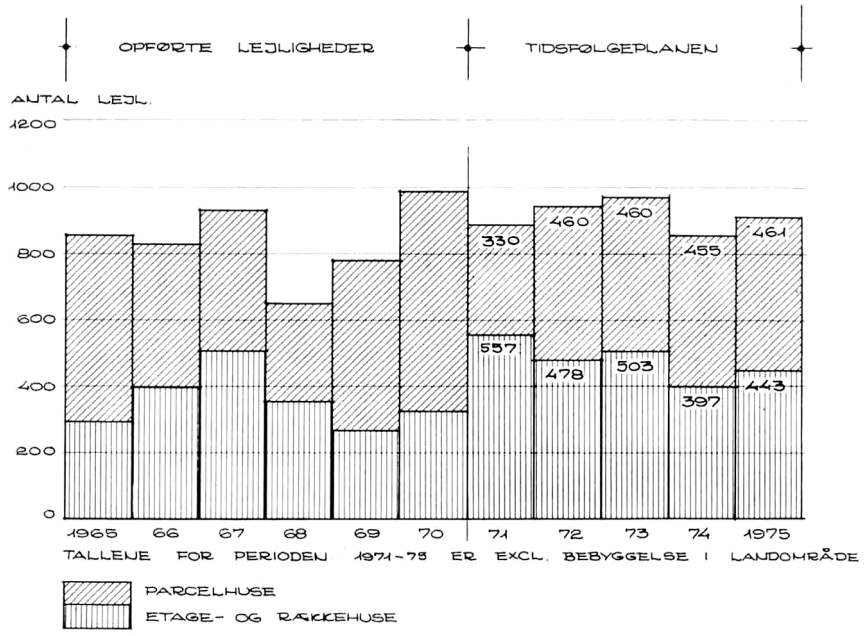


Fig. 4. Diagram vedr. byggemuligheder for boligbebyggelser.

råder, har det ikke været muligt at opnå, at 50 pct. af byggemulighederne udgøres af parcelhusgrunde, således som det kunne være ønskeligt.

Opstilling af en tidsfølgeplan

For såvel etage- og rækkehuse som for parcelhuse blev der opstillet tabeller, visende byggemuligheder år for år både i allerede byggemodne områder og i nye områder, der endnu ikke var forsynede med kloaker og veje m. v.

Byggemulighederne i de bymæssige bebyggelser i landområdet blev ikke specifieret, men der blev som ovenfor omtalt regnet med et årligt forbrug på 40–50 parceller i disse områder. Det blev vedtaget snarest at tage byggemulighederne i de mindre bebyggelser op til særskilt vurdering.

På grundlag af forannævnte notat fra stadsingeniøren om kloakeringsproblemerne og de nævnte mål for boligproduktionen blev der udarbejdet diagrammer og en oversigtsplan, der angiver de årstal, da der skal kunne bygges på arealer i de enkelte områder, og der blev af stadsingeniøren udarbejdet en kloakdispositionsplan.

Af det opstillede diagram, fig. 3, fremgår det, til hvilke tidspunkter og i hvilke mængder, der må antages at blive tilvejebragt byggemuligheder i de endnu ikke byggemodne byområder. Det blev kun anset for muligt at angive tallene for hvert år i den første femårsperiode. For denne periode opstilledes endvidere diagrammet fig. 4, visende de forventede byggemuligheder 1971–75 set i forhold til den opnåede boligproduktion i den foregående periode 1965–70.

Planlægningsprogrammer og skitserede bebyggelsesplaner for nye boligområder

Som det fremgår af figur 3 blev hovedvægten på de nærmeste års udbygning af boligområder lagt på Kvaglundområdet. Samtidig var det muligt ret hurtigt at skaffe et antal parcelhusgrunde i Hjertingområdet. Gjesing–Nord var det næste store hovedområde, der skulle i gang, og derefter Sædding–Nord og Tarp–Ravnsbjerg. Der var i Gjesing og Sædding igangsat en udvikling, der måtte fortsættes for at få disse områder afrundet og færdigudbygget med butikker, institutioner og anden service.

Sønderris og Novrup var derimod nye områder, hvor igangsættelse af bebyggelse må udsættes nogle år. For at kunne forberede udviklingen i Gjesing–Nord og Sædding–Nord blev det vedtaget at fremme planlægningen af disse områder. Der blev udarbejdet programmer for, hvad områderne skulle indeholde af boliger, skoler, børneinstitutioner, plejehjem, kirker, butikker og servicefunktioner m. v.

For butiksforsyningens vedkommende viste det sig nødvendigt at få klarlagt den fremtidige centerstruktur i hele det nordvestlige område nærmere. På grundlag af de opstillede programmer udarbejdede arkitektfirmaet Skaarup & Jespersen skitseplaner for områdernes bebyggelse, og sideløbende hermed blev der af Institut for centerplanlægning foretaget en planlægning af centerstrukturen i hele det nordvestlige byområde.

Såvel Gjesing–Nord som Sædding–Nord områderne blev planlagt med muligheder for opførelse af etage-, række- og parcelhuse. Gående og kørende trafik er planlagt adskilt, og der er regnet med stiforbindelse fra boligerne til skoler, børneinstitutioner, centre og grønne områder.

Erhvervsområder

Forbruget af arealer til erhvervsformål har gennem de senere år været på 25–30 ha om året. I tidsfølgeplanen blev der afsat et årligt forbrug på ca. 30 ha pr. år som vist i diagrammet fig. 5.

Der har gennem de senere år været regnet med, at det tidligere lufthavnsområde i Kjersing skal anvendes til erhvervsformål. Området kunne ikke inddrages i byzone til dette formål ved udarbejdelsen af byudviklingsplanen, idet det på daværende tidspunkt endnu var i brug som lufthavn. Men det blev anført i byudviklingsplanen, at der indenfor planens periode kunne blive tale om at inddrage disse arealer helt eller delvis i byzone.

En inddragelse i byzone vil ifølge loven om by- og landzoner kunne ske ved udarbejdelse af bygnings- eller byplanvedtægt. En byplanvedtægt for en del af det tidligere lufthavnsområde og omgivende arealer er derfor under udarbejdelse. Hovedvægten for de nærmeste års udbygning af erhvervsarealer lægges på dette område.

I forbindelse med udbygningen i den østlige del af byområdet vil et andet større erhvervsområde i Veldbæk syd for jernbanen til Kolding kunne tages

i brug i slutningen af halvfjerdserne. Udover disse to større erhvervsområder findes der mindre erhvervsområder i Tarp, Sædding, Måde og ved Storegade.

Offentlige institutioner

I egnsplanen blev der foretaget en opdeling af begrebet offentlige institutioner i de boligorienterede som skoler og børneinstitutioner m. v., der placeres i selve boligområderne, og de større offentlige institutioner, der har hele kommunen eller landsdelen som opland og som derfor bør ligge i særlige områder. Til institutioner af sidstnævnte art er der regnet med et arealbehov på ca. 12 ha pr. år. Behovet regnes dækket i området i Kjersing, Gjesing og Sønderris, som vist i diagrammet fig. 5.

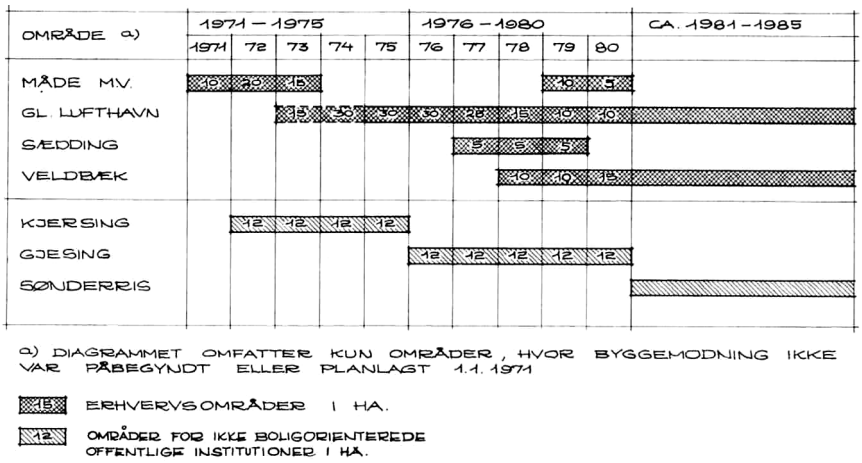


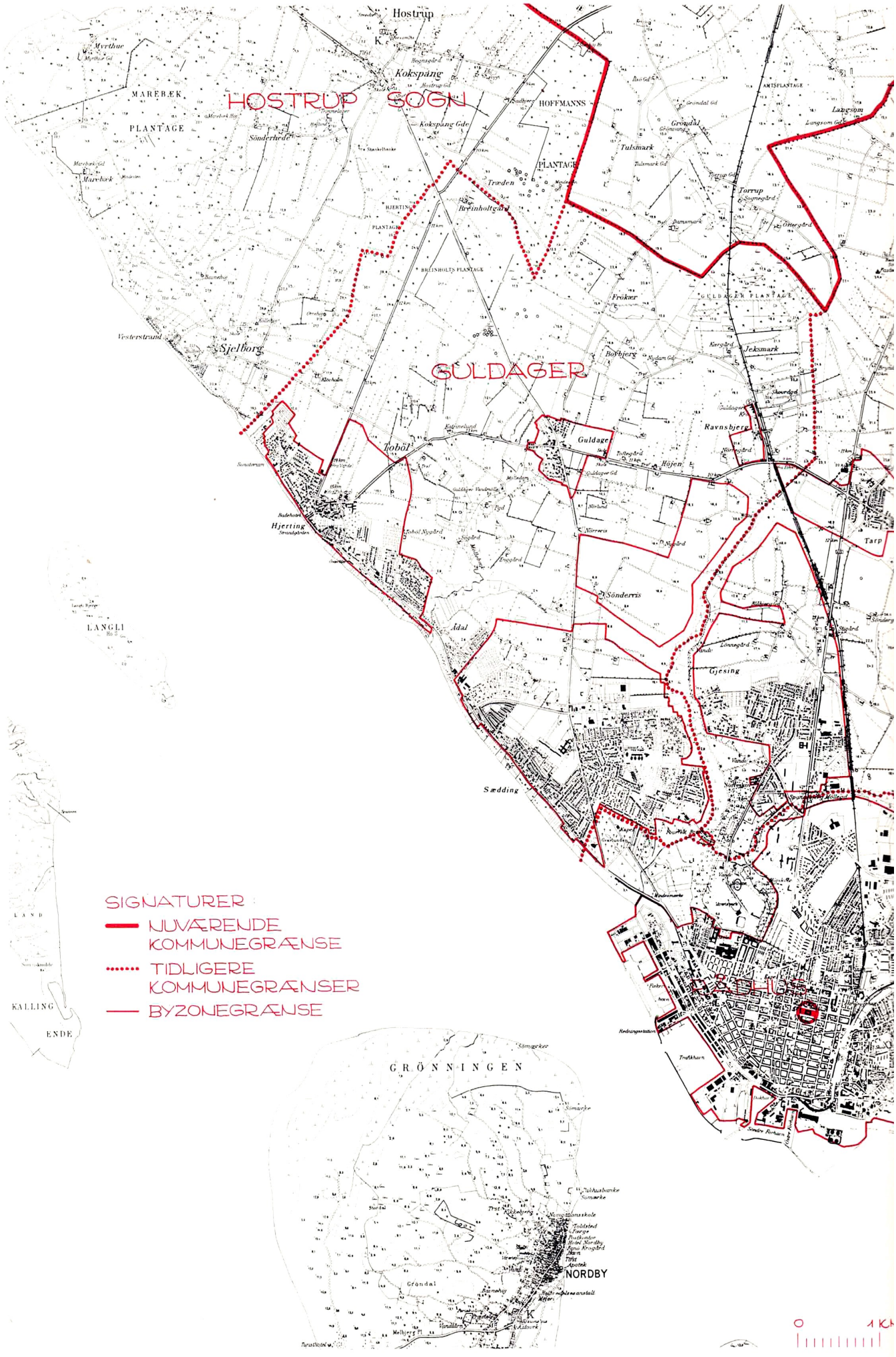
Fig. 5. Diagram visende udbygningsperioder for områder for erhverv og offentlige institutioner.

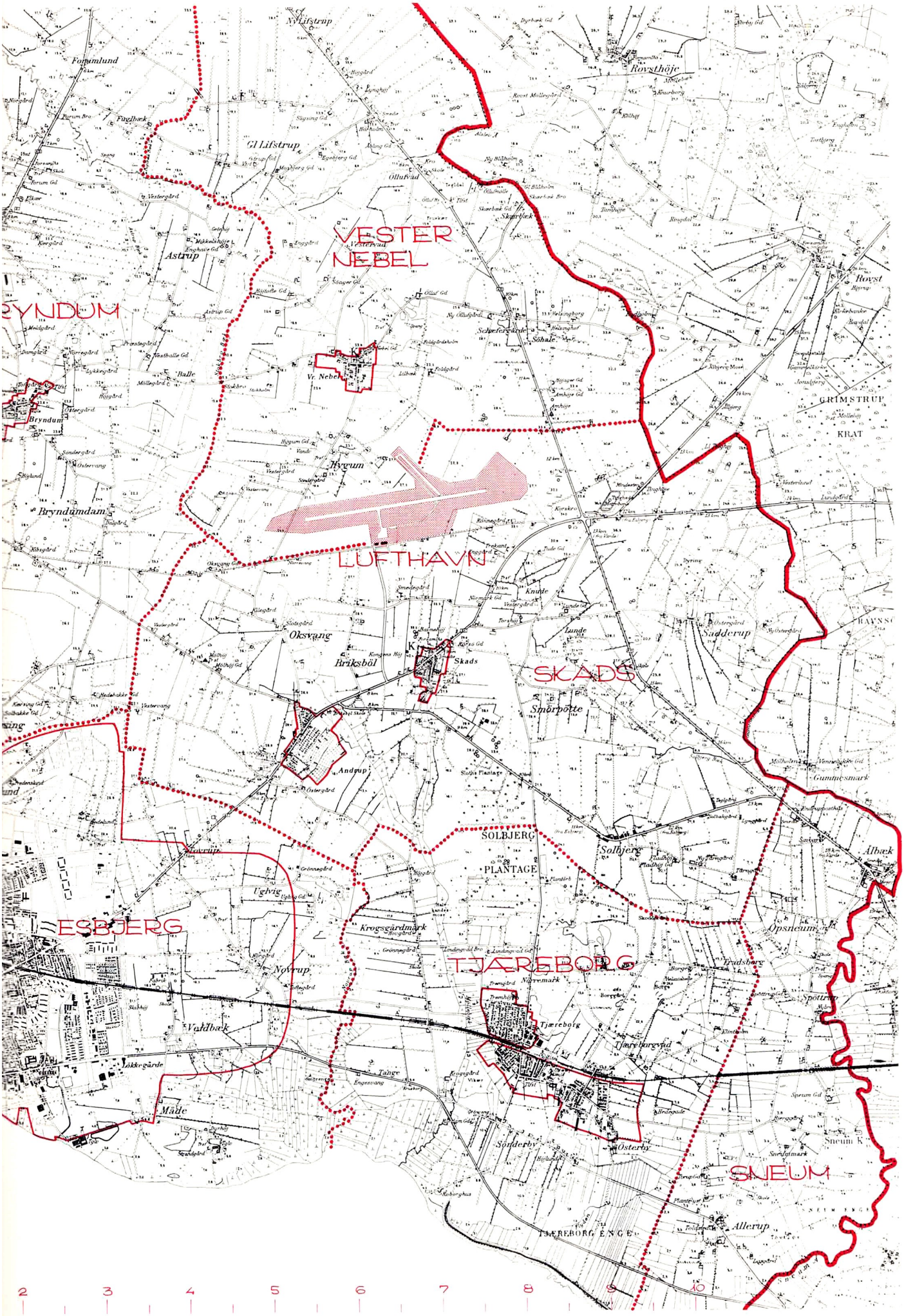
Behovet for skoleudbygningen blev belyst gennem den nævnte »Skoleundersøgelse 1970«. Ved færdiggørelsen af tidsfølgeplanen blev resultatet af skoleundersøgelsen revideret efter det nye og ændrede grundlag for udbygningen af de enkelte områder.

For børneinstitutionerne er der foretaget en gennemregning af anlægs- og driftsudgifter ved forskellige dækningsprocenter. Bestyrelsen for de kommunale daginstitutioner arbejder med opstilling af en målsætning for de



Fig. 6. Oversigtsplan til Tidsfølgeplan for udbygning af byzoneområder 1971.


HOSTRUP SOGN
GULDAGER
Hostrup
Kokspang
MAREBÆK PLANTAGE
HOFFMANNS PLANTAGE
Sønderhede
Kokspang Gde
Træden
Breinholtgård
BREINHOLTS PLANTAGE
Frøkær
GULDAGER PLANTAGE
Tulsmark
Torrup
Langsom
Vesterstrand
Sjelborg
Bøvbjerg
Jeksmark
Ravnsbjerg
Guldage
Tjoböl
Højen
Hjerting
Nørreris
Sønderris
Tarp
Ådal
Gjesing
Sædding
LANGLI
LAND
KALLING ENDE
GRÖNNINGEN
NORDBY
Gröndal
SIGNATURER :
NUVÆRENDE KOMMUNEGRÆNSE
TIDLIGERE KOMMUNEGRÆNSER
BYZONEGRÆNSE


VESTER NEBEL
LUFTHAVN
SKADS
SOLBJERG PLANTAGE
ESBJERG
TJÆREBORG
SNEUM
Bryndum
Gl Lifstrup
Astrup
Vr. Nebel
Hygum
Bryndumdam
Oksvang
Briksböl
Skads
Andrup
Smørpotte
Lunde
Knude
Sadderup
Grimstrup
Krat
Rovsthøje
Rovst
Ølhuvad
Skærlæk
Søhale
Ugtvig
Krogsgårdmark
Nørup
Vardbæk
Måde
Tange
Sønderby
Østerby
Tjæreborg
Solbjerg
Opsneum
Albæk
Allerup
Tjæreborg Enge
2
3
4
5
6
7
8
9
10

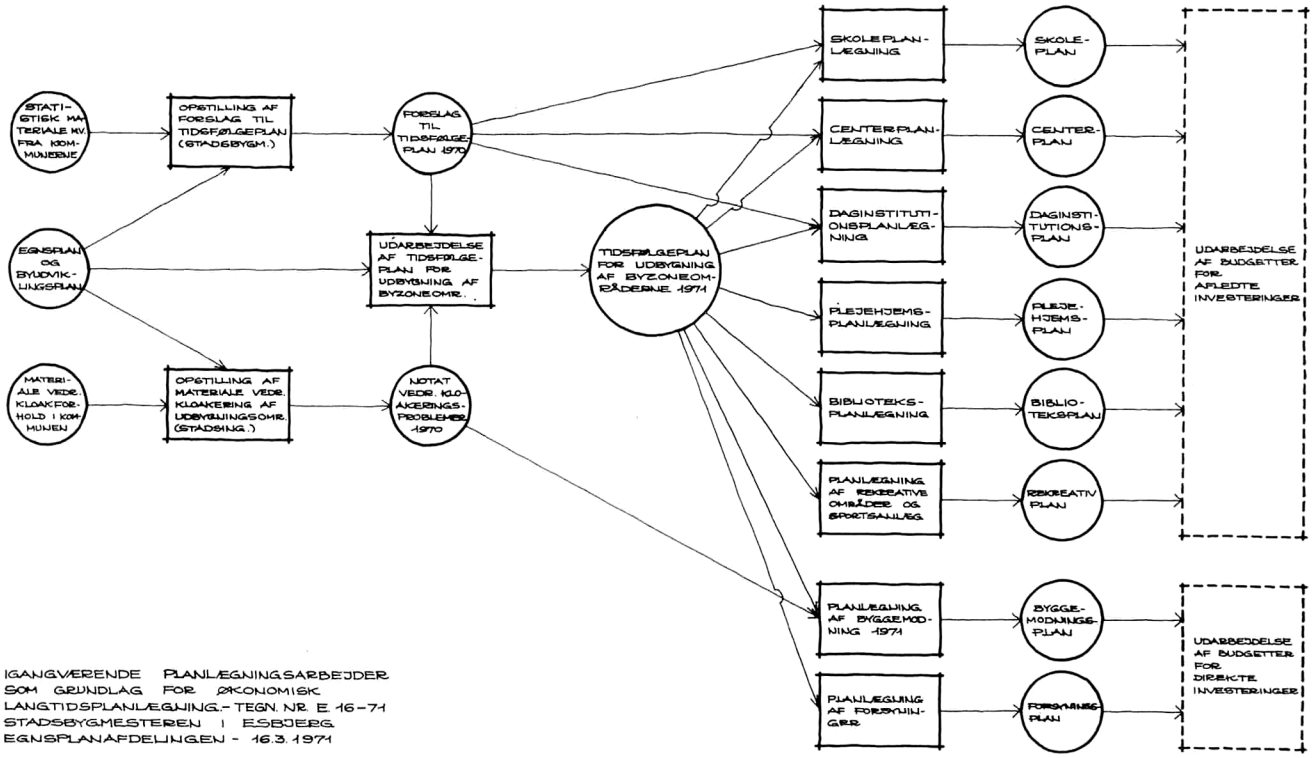


Fig. 7. Igangværende planlægningsarbejder som grundlag for økonomisk langtidsplanlægning.

kommende års udbygning af disse institutioner. Indtil en sådan målsætning foreligger anvendes foreløbig i planlægningen de dækningsprocenter, der blev opstillet i egnsplanen.

For plejehjem og biblioteker har det været muligt på grundlag af projekter og programmer samt den i tidsfølgeplanen forudsatte udbygning af byområderne at foretage en opstilling af den ønskede udbygningstakt for disse institutioner.

Det har derimod ikke været muligt endnu at se, hvilke kommunale udgifter etablering af nye centerområder i øvrigt kan tænkes at medføre.

En plan for udbygning af nye større grønne områder har ikke været udarbejdet, men det er vedtaget at sætte et sådant arbejde igang.

Den geografiske placering af de i tidsfølgeplanen behandlede udbygningsområder fremgår af planen, fig. 6. På planen er anført årstal for antaget påbegyndt bebyggelse.

Planens behandling i udvalg og byråd

En oversigt over selve arbejdsprocessen for tidsfølgeplanen og over igangværende planlægningsarbejder som grundlag for den økonomiske langtidsplanlægning fremgår af funktionsdiagrammet, fig. 7.

Arbejdet med tidsfølgeplanen blev som foran nævnt startet på grundlag af den foreløbige tidsfølgeplan, der blev anvendt ved skoleundersøgelsen og centerplanlægningen samt det af stadsingeniøren udarbejdede notat om kloakeringsproblemer. I løbet af vinteren og foråret 1971 blev materialet behandlet i bygnings- og byplanudvalget, og ved fællesmøder med bygnings- og byplanudvalget og gade- og vejudvalget i maj og juni 1971 fik planen sin endelige form.

De væsentligste ændringer i forhold til det grundlag, man var startet på, var, at man fremrykkede byggemodningen af nye parcelhusområder, således at den i dag eksisterende reserve på 1.000–1.100 parcelhusgrunde opretholdes, og at igangsættelsen af Sædding–Nord områdets etage- og rækkehusbebyggelser udsattes et år.

Udvalgene indstillede i juni 1971 til byrådet, at tidsfølgeplanen blev lagt til grund for udvalgenes budgetlægning for 1972-73 med hensyn til byggemodning m. v., samt at bygnings- og byplanudvalget og gade- og vejudvalget blev bemyndiget til at anvende redegørelsen som grundlag for den videre tidsfølgeplanlægning af byggemodning m. v.

I byrådets møde den 28. juni 1971 blev indstillingen fulgt, og planen vedtaget. Tidsfølgeplanen blev herefter udsendt til de forskellige udvalg med henstilling om, at investeringsoplysninger i størst muligt omfang burde baseres på denne plan. De oplysninger vedrørende anlægsarbejder, der i første omgang kom ud til udvalgene, blev stillet op i foreløbige oversigter over anlægsarbejder for regnskabsårene 1971-72 til 1975-76 og senere.

Man måtte konstatere, at de i første omgang opstillede beløb ikke ville være realisable, allerede som følge af regeringens bestræbelser på en begrænsning af de offentlige udgifter i finansåret 1972-73.

Udvalgene blev derfor anmodet om at medvirke til en reduktion af de samlede anlægsudgifter. For de egentlige byggemodningsarbejder, der ifølge tidsfølgeplanen skulle igangsættes, måtte man samtidig foretage en gennemgang

af, hvorledes de nødvendige kapitaludlæg ville blive tilbagebetalt ved grundsalg, kloakbidrag og tilslutningsafgifter m. v.

Efter en således fornyet gennemgang af anlægsbudgetterne blev en oversigt over anlægsudgifter m. v. for Esbjerg kommune 1971-72 til 1975-76 udarbejdet, således at denne kunne ledsage det årsbudget, der blev vedtaget ved 2. behandling på byrådets møde den 30. september 1971.

Det, der herefter forestår, er en afprøvning af de økonomiske muligheder for at gennemføre planerne i de følgende år.

Det videre arbejde

I løbet af 1971 er der søgt at finde frem til en metode og en form for gennemførelsen af en sammenfattende fysisk-økonomisk langtidsplanlægning. Foreløbig er i tidsfølgeplanlægningen kun medtaget udbygningen af de store byområder. Der er opstillet et grundlag for de direkte og afledte investeringer, som udbygningen af disse områder vil medføre.

Man er gennem det første års arbejde med en sammenfattende fysisk-økonomisk langtidsplanlægning kommet et godt stykke hen ad vejen, og der er indhøstet en del erfaringer, som der kan arbejdes videre med. Der må nu arbejdes hen imod, at også andre dele af anlægsvirksomheden, trafikanlæg, etablering af grønne områder og større institutioner m. v. kan inddrages i tidsfølgeplanlægningen.

Det må endvidere være ønskeligt, at man når frem til enklere fremgangsmåder ved fremskaffelse af prognosemateriale vedrørende tilvækst af befolkning og boliger, således at der hvert år kan udleveres et ajourført materiale til skoleudvalg og socialudvalg som grundlag for opstilling af investeringsønsker vedrørende skoler og institutioner.

Det er vigtigt, at det tages i betragtning, at de planer, der arbejdes med, rækker ca. 15 år frem i tiden. Der kan over så lang tid ske meget væsentlige ændringer med hensyn til de behov, der skal tilfredsstilles. Ligeledes kan der ved den mere detaljerede planlægning af områderne fremkomme nye ideer og muligheder, som for de enkelte områder kan give anledning til at tage program og tidsfølgeplan op til fornyet overvejelse.

En revision og tilpasning af tidsfølgeplanen efter de mål, man mener at kunne opstille for udviklingen, må ske hvert år. Der indsamles pr. 31. december statistiske oplysninger om befolkningsudvikling, boligbebyggelse, arealforbrug m. v. Disse oplysninger vil sammen med andre oplysninger om udviklingstendenser og opstillede mål for planlægningen kunne danne grundlag for revision af planen inden den efterfølgende budgetlægning.

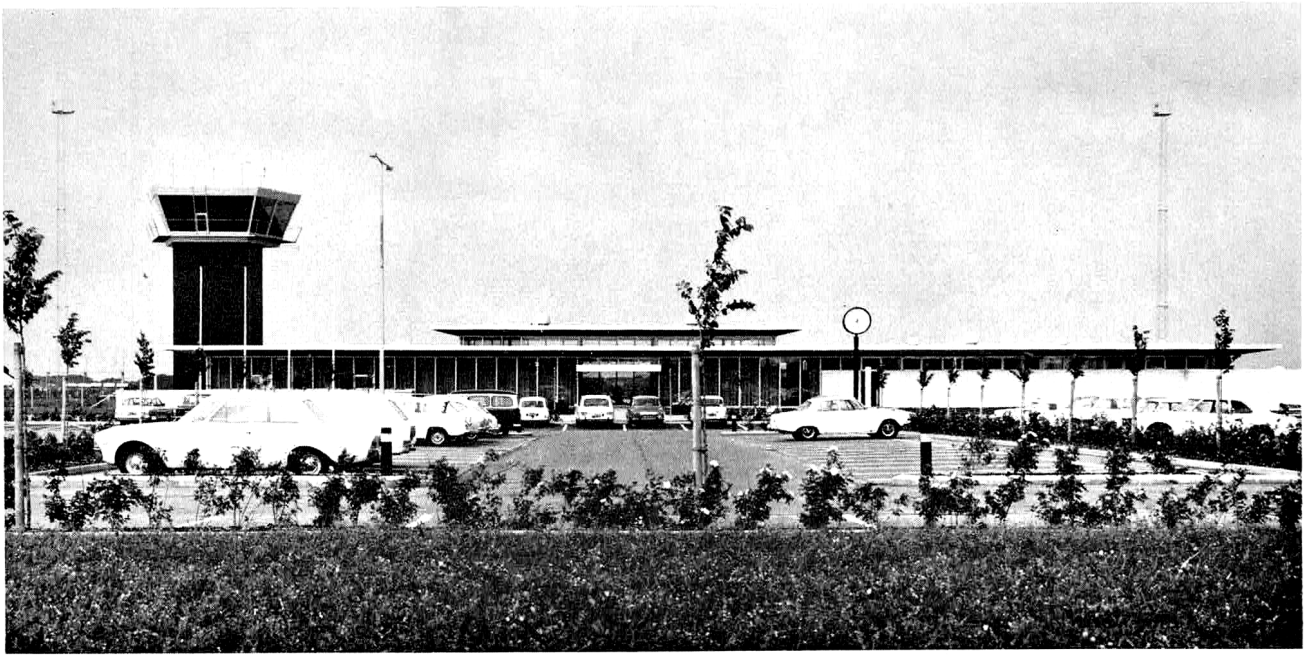




I nogle år har Dansk Undergrunds Consortium gennemført prøveboringer efter olie og gas i den danske del af Vesterhavet. Boringerne har vist, at der findes værdifulde forekomster, og produktionen af olie forventes igangsat i sommeren 1972.

Esbjerg fungerer som basis for arbejdet, og der er daglig – med skibe og helikopter – forbindelse mellem Esbjerg og olieøerne i Vesterhavet.





Den nye lufthavn

Den nye og moderne lufthavn som Esbjerg indviede den 4. april 1971, er ikke byens første lufthavn.

Historie

Allerede den 18. juli 1937 indviedes en lufthavn ved Kjersing nordøst for byen bl. a. ved afholdelse af et stort flyvestævne.

Samme dag åbnede Det danske Luftfartselskab (DDL) en rute Esbjerg–København, som bl. a. blev befløjet med en Fokker F VII-maskine til 8 passagerer. Rutetrafikken måtte imidlertid indstilles igen den 1. september 1939 på grund af krigsudbruddet.

Tyskerne overtog da også straks fra landets besættelse lufthavnen, hvor der blev stationeret et større antal jager- og kampfly. Flyvepladsen, der af tyskerne var blevet stærkt udbygget, blev imidlertid – måske ved en tilfældighed – fuldstændig udbombet om eftermiddagen den 27. august 1944 af nogle amerikanske bombefly, de såkaldte flyvende fæstninger, som oprindelig havde været på vej mod Berlin, men angrebet der var blevet afblæst på grund af vejrforholdene.

Kort efter pløjede tyskerne selv hele pladsen op for at forhindre dens anvendelse af de allierede luftlandetropper.

Efter besættelsens ophør blev flyvepladsen retableret, men den blev dog kun anvendelig for mindre fly.

Den 1. december 1946 overtog staten lufthavnsområdet i henhold til en særlig lov, hvorefter der bl. a. skulle etableres statslufthavne i Aalborg, Århus, Odense, Esbjerg og Rønne.

Esbjerg byråd tager initiativ til selv at anlægge lufthavnen

Da staten af forskellige årsager ikke fulgte denne lovs intentioner op, tog kommunen, efter at provinslufthavnsudvalget i sin betænkning fra 1968 havde fastholdt princippet om anlæg af en (stats) lufthavn ved Esbjerg, selv fat på projektering af en lufthavn.

Esbjerg bys udvikling – specielt mod nord – havde imidlertid gjort anlæg af en ny lufthavn på de gamle lufthavnsarealer umulig, hvorfor kommunen allerede i midten af 1960'erne var gået i gang med at opkøbe arealer til en helt ny lufthavn beliggende øst for byen ved Korskroen.

Efter at byrådet den 24. marts 1969 havde truffet beslutning om anlæg af den nye lufthavn på arealerne ved Korskroen, blev der af civilingeniør C. V. Smith-Hansen, Århus, som var antaget som konsulent for byrådet, udarbejdet et skitseprojekt, som ministeren for offentlige arbejder godkendte i oktober samme år.

Detailprojekteringen og tilsynet med anlægsarbejdets hele udførelse blev overdraget til det rådgivende ingeniørfirma Anderskouv & Thomsen og arkitekt Jens Sottrup-Jensen.

For straks fra færdiganlæggelsen at sikre sig de forskellige selskabers beflyvning, navnlig ruteflyvningen til København, var det absolut nødvendigt at fastlægge et bestemt tidspunkt for havnens ibrugtagelse. Det besluttedes at fastsætte dette tidspunkt til den 1. april 1971, hvor SAS's nye sommerfartplan ville træde i kraft.



Anlægsarbejdet

Den 10. april 1970 tog de store gravemaskiner fat på at regulere området. På et tidspunkt havde det pågældende entreprenørfirma, Hoffmann & Sønner, indsat omkring 80 bulldozere, gravemaskiner, traktorer m. v. Selv om bundforholdene navnlig ved landingsbanen var mere komplicerede end forud beregnet, blev disse arbejder gennemført til den fastsatte tid, hvilket også skyldtes, at vejret var ualmindeligt fint – og tørt. Det sidste indebar dog den gene, at hele området til tider blev indhyllet i tætte støvskyer, der desværre generede de omkringboende meget.

Herefter påbegyndtes opførelsen af terminal-, fragt- og redningsbygningerne. De bygningsmæssige indretninger og installationer stillede teknikerne og det af byrådet nedsatte byggeudvalg for lufthavnen overfor mange problemstillinger. Det var for så vidt noget helt nyt i Danmark at opføre en så stor og moderne lufthavn i een og samme fase. Mange forskellige funktioner, virksomheder og erhvervsdrivende skulle indplaceres på en for alle parter hensigtsmæssig måde, hvor man samtidig mere end i noget andet byggeri skulle sikre sig mulighederne for hurtigt at kunne indrette sig på en fremtid, der helt naturligt ikke kunne forudsiges med den sædvanlige sikkerhed.

På trods af disse specielle forhold lykkedes det ikke mindst ved en ihærdig indsats fra teknikerne og håndværkerne at færdiggøre såvel bane- som bygningsarbejderne til den fastsatte indvielsesdag søndag den 4. april 1971, knapt et år efter, at de første gravemaskiner påbegyndte jordarbejdet.

Baner, standpladser m. v.

Esbjerg byråd havde forud for detailprojekteringen hos luftfartsdirektoratet sikret sig, at den valgte placering af lufthavnen ved Korskroen med en øst-vestgående bane var den mest hensigtsmæssige set ud fra såvel trafikale, byggetekniske som støjmæssige synspunkter.

Hovedlandingsbanen er 2.200 m lang og 45 m bred og udlagt med en bæreevne tilstrækkelig til at tage fly af typen Boing 720.

Med henblik på senere at kunne aflaste den store bane, er der disponeret således, at en mindre 660 m lang og 30 m bred tværgående græsbane hurtigt kan tages i brug af de mindre sports- og forretningsfly. Denne bane er endnu kun anlagt i en længde af ca. 440 m.

Som det fremgår af den afbildede plan over lufthavnen, er der fra banerne fremført såkaldte taxi-ways til parkeringspladserne, såkaldte »standpladser eller platforme« foran terminalbygningerne. Den største, der er på 12.800 m^2, er dimensioneret for 3 af de største fly, der kan lande på lufthavnen og benyttes bl. a. af ruteflyene til København.

Asfaltbelægningen på baner, standpladser, taxi-ways m. v. dækker samlet ca. 120.000 m^2 eller ligeså meget som belægningen på en ca. 20 km lang landevej. Når hertil kommer, at områderne nødvendigvis måtte være væsentlig bedre funderede end almindelige veje – der er således bl. a. foretaget flytning af knapt 1 mill. m^3 jord – kan man forestille sig, at disse anlægsarbejder har haft ikke helt små dimensioner.

Øst for den store standplads og terminalbygningen er anlagt en mindre standplads for små fly og i tilslutning hertil udlagt et område for opførelse af hangarer, værkstedshuse og forretningslokaler for den almene flyvning (General Aviation). Området er byggemodent og opdelt i parceller, der udlejes af lufthavnen for en længere årrække.

Foreløbigt har et antal flyejere fra Vestjysk Flyveklub påbegyndt opførelsen af en hangar for ca. 10 fly. Et engelsk helicopter-selskab, Bristow Helicopters, der bistår Dansk Undergrunds Consortium ved olieboringerne i Nordsøen, har ligeledes en større hangar under opførelse.

I området mellem terminalen og hangarområdet har A/S Dansk Shell opført et tankningsanlæg, der forsyner lufthavnens fly med brændstof. Jetbrændstof fremføres gennem særlige ledninger til hydranter til direkte aftapning på den store standplads.

Bygninger

Lufthavnsbygningerne, der er placeret syd for den store standplads, består af en terminalbygning på 1.720 m^2 og en teknik- og redningsbygning på 725 m^2.

Terminalbygningen er delt op i tre hovedfunktioner. – Selve administrationsområdet mod vest, hvor der er indrettet lokaler for lufthavnschefen og havnekontoret samt SAS-stationstjeneste og speditionsfirmaer, bl. a. det nyoprettede sø- og luftfartsspeditionsfirma Seair A/S. Fra havnekontoret, hvor piloterne skal til- og framelde sig ved flyvning, er der direkte forbindelse til det 5-etagers høje kontroltårn, hvor der i øverste etage er indrettet en særlig kabine, hvorfra flyvelederne dirigerer al trafik på lufthavnen og i luftterritoriet over og omkring denne.

I den mellemste del af terminalbygningen er indrettet en kombineret ankomst- og afgangshal med kabiner, hvor publikum bl. a. kan leje biler og træffe aftaler om taxa- og rundflyvning med det fra lufthavnen opererende taxaflyforetagende, Esbjerg Aviation.

Fra terminalhallen er der adgang til det østligt i bygningen indrettede cafeteria- og restaurationsområde, som er bortforpagtet til den store restaurations- og flykøkkenvirksomhed SAS-Catering A/S. Der er i dette område plads til samlet 170 gæster, heraf ca. 40 i et separat selskabslokale.

I tilslutning til terminalhallen er der i kælderetagen bl. a. indrettet toiletter samt hvile- og puslerum.

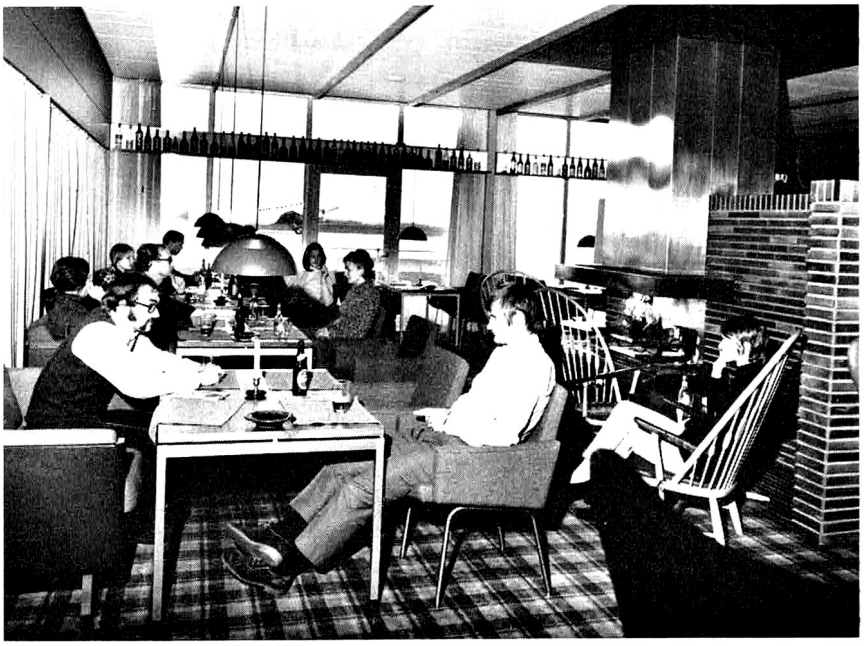
Teknik- og redningsbygningen rummer garager og værksted for lufthavnens mange køretøjer.

Foruden de 2 store brandbiler eller skumtendere, hvoraf den ene skal stå operationsklar ved hvert større flys ankomst eller afgang, har lufthavnen anskaffet 2 pick-up vogne samt 3 traktorer, en stor lastvogn og en specialmonteret jeep til rydning af banerne for sne og is. Om sommeren skal friarealerne holdes med græsslåning, hvortil der ligeledes er anskaffet materiel.

Udover varmecentral og transformerstation samt nødstrømsanlæg er der i bygningen indrettet et større fragtrum til brug for speditionsfirmaerne og toldvæsenet.







Landingshjælpemidler m. v.

For at sikre en effektiv og sikker benyttelse af lufthavnen har lufthavnsbyggeudvalget valgt at forsyne lufthavnen med det mest avancerede landingsudstyr. Man har således for indflyvning fra øst mod vest, der på grund af de herskende vindforhold benyttes ved de allerfleste landinger, etableret et såkaldt ILS-system (*I*nstrument *L*andings *S*ystem) af kategori II, der muliggør landing i selv meget usigtbart vejr. Det betyder, at fly kan lande med en mindste skyhøjde på 30 m og et mindste vandret sigt på 400 m, hvilket er det halve af, hvad andre lufthavne kan operere med. Anlæget, der virker ved, at der fra en såkaldt »localizer« og en

»glide path« udsendes strålebundter, der dirigerer flyet ind i henholdsvis lodret og vandret plan, er foreløbigt det eneste af sin art i Skandinavien, men vil i nær fremtid også blive etableret på andre danske lufthavne.

Herudover er lufthavnen selvfølgelig forsynet med moderne navigations-, radio- og vejrhjælpemidler.



Anlægsudgifter

Den samlede anlægssum beløber sig til ca. 32,5 mill. kr., hvortil kommer udgifter til erhvervelse af arealer med anslået 3,5 mill. kr.

Anlægsudgiften fordeler sig i øvrigt således:

Anlægsarbejder	16,6	mill. kr.
Bygningsarbejder	6,8	» »
Tekniske anlæg m. v. ...	4,9	» »

hvortil kommer erstatninger, omkostninger m. v.

Medens staten ikke som ventet bidrog til finansiering af anlægsudgifterne, specielt for så vidt angik sikkerhedstjenesten, havde Ribe amtsråd meget tidligt udtrykt at ville yde et tilskud bl. a. under henvisning til, at amtet havde engageret sig økonomisk i Billund Lufthavn. Dette løfte resulterede efter flere forhandlinger med Esbjerg byråds magistrat i, at amtet vedtog for det første at afholde samtlige udgifter i forbindelse med anlæg af den helt nye ca. 2 km lange tilkørselsvej fra hovedvej A 1 til lufthavnen og for det andet, at amtet herudover ydede et engangstilskud på 10 mill. kr. til nedbringelse af anlægsudgifterne under forudsætning af, at Esbjerg kommune af egne fonds, som allerede for en dels vedkommende var henlagt specielt til lufthavnen, bidrog med et beløb af samme størrelse. Restbeløbet finansieredes ved lån.

Grundlaget for lufthavnen

Den trafik, der kan komme i betragtning og som har været bestemmende for lufthavnens udformning, er følgende:

Indenrigstrafik
Chartertrafik
Fragtflyvning
General Aviation.



Ifølge provinslufthavnsudvalgets prognoser for de jyske lufthavne vil Esbjerg i 1971 – på årsbasis – få 55.000 indenrigspassagerer. Denne prognose vil tilnærmelsesvis holde for det første år 1971–72. – Tallet skønnes i 1975 at stige til 110.000 og i 1980 til 190.000.

Mens man med en rimelig margin er i stand til at angive antallet af indenrigspassagerer, er det i høj grad vanskeligt at bedømme, hvilket omfang charter- og fragtflyvning vil få.

Udgående charter må med de nuværende forhold i det væsentlige hente sit publikum fra lufthavnens eget opland, hvilket kun indebærer begrænsede muligheder. Indgående charter, der hovedsagelig vil være turister til ferieområderne langs Vestkysten, kan med en gunstig udvikling blive af et anseeligt omfang. Lufthavnen skønnes i 1972 at få 5.000 charterpassagerer stigende til 70.000 i 1980.

Med den udvikling, der forudses inden for luftfragtmarkedet i de kommende år, og med den koncentration af fragtruter, der i de seneste år er sket i Esbjerg, må lufthavnens muligheder på dette felt betragtes som gunstige.

Det var pålagt lufthavnsbyggeudvalget at opbygge en lufthavn, der kunne retablere den indenrigs rutetrafik, som byen havde måttet undvære siden denne indstilledes fra den gamle lufthavn

umiddelbart før krigen og ikke kunne genoptages her fra efter krigen. Lufthavnen skulle, som udtrykt i magistratens indstilling til byrådet i marts 1969, i øvrigt svare til den type lufthavn, som provinslufthavnsudvalget nærmere havde skitseret i den ovenfor omtalte betænkning angående de primære provinslufthavne.

Dette indebar foruden indenrigsflyvning og småflyvning også, at lufthavnen skulle kunne tage en vis modereret charterflyvning med fly svarende til Super Caravelle eller B 727. – Disse krav er nu opfyldt.

De ansvarlige for lufthavnen – det være såvel politikerne som den for lufthavnen udnævnte chef, Niels Gadegaard – står derfor nu overfor det i øvrigt meget vanskelige valg, om man overhovedet skal søge at motivere andre grene inden for lufttrafikken til at benytte lufthavnen, og i bekræftende fald om man skal satse på alle mulige arter af flyvning samtidigt eller give nogle en særlig præferance.

I denne problemstilling vil selvfølgelig indgå en relativt let konstaterbar økonomisk beregning af, hvilke indtægter f. eks. en beregnet udvidet udenrigs charterflyvning vil indbringe, stillet over for de yderligere investeringer, lufthavnen må foretage eller på længere sigt må være indstillet på at foretage i f. eks. et udbygget transitområde, parkeringsplads, landingshjælpemidler m. v.

Men problemstillingen må nødvendigvis – som det da også har været tilfældet ved opbygningen af lufthavnen i sin nu eksisterende form – herudover suppleres med en ulige vanskeligere beregning af, hvad de forskellige arter af beflyvning betyder for bysamfundet omkring Esbjerg, ja, for hele det sydvestjyske område.

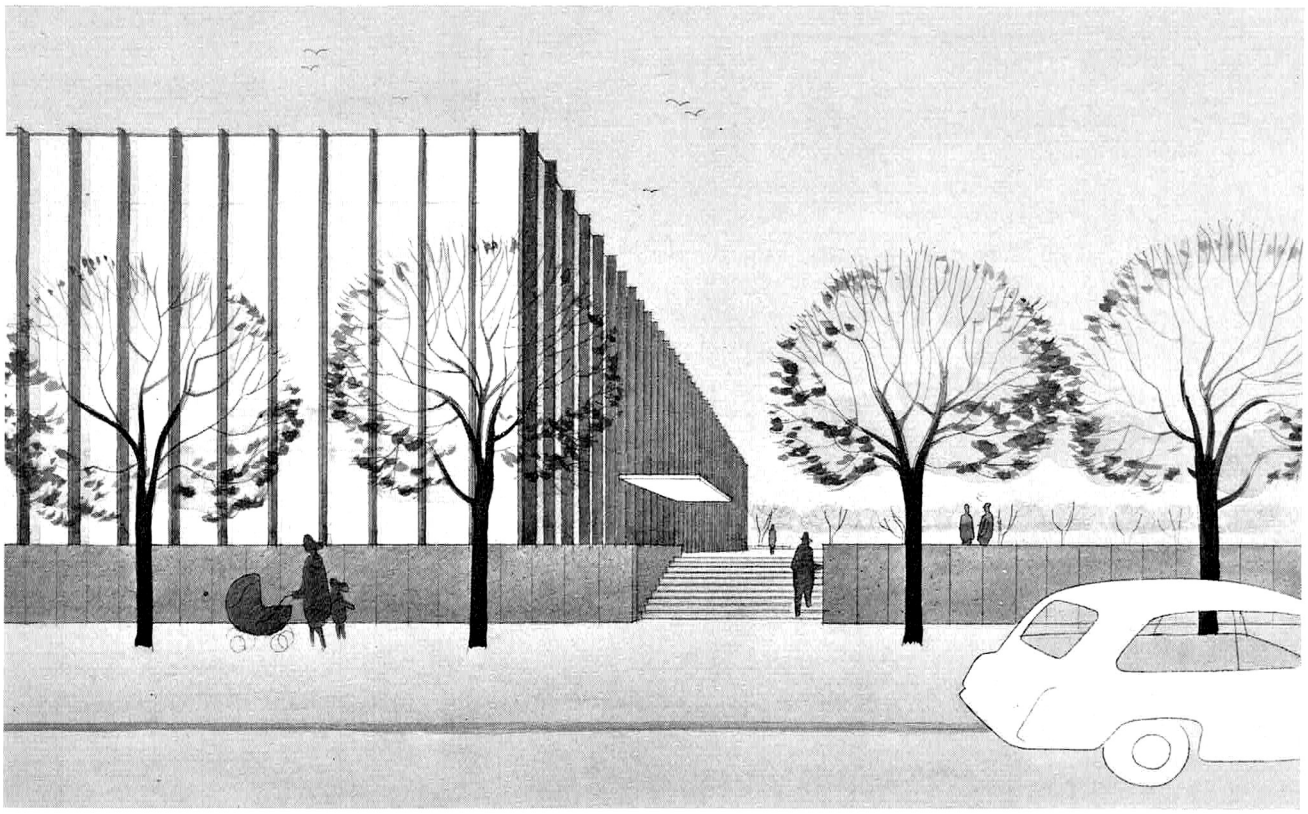
Denne vurdering vil selvfølgelig også være af økonomisk karakter, men vil tillige indeholde væsentlige elementer af kulturpolitisk karakter. Resultatet kan ikke gøres op i kroner og øre, kun i formodninger og politiske stillingtagender.

Man må nok antage, at den traditionelle form for udgående chartertrafik, hvor der fra en lufthavn dagligt kan afgå en halv snes store passagerfly med danskere, der skal på ferie i syden, ikke betyder nogen reel gevinst for en lufthavns opland, medens på den anden side en indadgående chartertrafik med f. eks. ferierejsende fra Mellemeuropa, England m. fl., foruden en indtægt for den pågældende lufthavn tillige medfører, at turisterne, der enten lejer sommerhus i Jylland eller rejser rundt i Danmark, foretager indkøb og på denne måde vil være med til at afhjælpe landets valutaproblemer.

Kulturpolitisk set er det så et spørgsmål, om vi vil være interesseret i, at Danmark på denne måde bliver et ferieområde for udlændinge i højere grad, end det allerede er tilfældet.

Under alle omstændigheder må man konstatere, at Esbjerg med den lufthavn, der nu er anlagt, har fået et aktiv, der åbner netop de mangfoldige muligheder og perspektiver, som et så ekspansivt bysamfund som Esbjerg ikke kan undvære, hvis denne udvikling skal fortsætte. En sådan udvikling vil for en stor dels vedkommende være båret af befolkningens, industriens og de erhvervsdrivendes tro på, at de offentlige myndigheder støtter og opmuntrer ved udbygning af de kollektive kommunikationsmidler, og her må helt naturligt flytrafikken komme ind som et nødvendigt supplement til det trafikknudepunkt, som Esbjerg efterhånden er blevet, bl. a. med etablering af de mange fragtruter og den store skibstrafik, der udgår fra Esbjerg havn.





Det nye rådhus

Tankerne om opførelse af en ny administrationsbygning i Esbjerg opstod umiddelbart efter 2. verdenskrig, da det stod klart, at indlemmelsen af Jerne kommune sammen med den stærke befolkningstilvækst i løbet af en årrække ville nødvendiggøre det.

I 1946 vedtog byrådet i princippet at reservere den såkaldte rådhushave over for den daværende administrationsbygning på hjørnet af Torvegade og Danmarksgade til formålet.

I forbindelse med sit arbejde med udarbejdelsen af en dispositionsplan for Esbjerg kommune fremkom professor Steen Eiler Rasmussen i 1947 med en skitse til en kommunal administrationsbygning på dette areal, og med vedtagelsen af dispositionsplanen blev arealet endeligt reserveret til formålet.

I årenes løb foretog byrådet imidlertid undersøgelser vedrørende andre placeringsmuligheder, og interessen samlede sig om det areal, afgrænset af Torvegade-Rolfsgade-Kirkegade og Frodesgade, hvorpå rådhuset nu ligger, bl. a. ud fra den betragtning, at man her i forbindelse med politigården og det kommende domhus kunne skabe et administrativt center, ligesom der her ville være mulighed for at etablere tilfredsstillende til- og frakørselsforhold samt parkeringsmuligheder.

Da et privat konsortium i 1958 anmodede om at erhverve det oprindeligt reserverede areal til opførelse af et hotel (Britannia), blev det derfor imødekommet af byrådet.

Med tiden fortsatte den stærke udvikling i byens vækst, og dette resulterede sammen med den forøgelse af de opgaver, der blev pålagt kommunerne, i forøget personale og dermed i stadig mere og mere forringede pladsforhold i den gamle bygning, selv efter at der i 1949-50 blev foretaget en større tilbygning til den. Arkivrum, loftsværelser, trappereposer, sågar kælderlokaler, blev inddraget som kontorarealer, og det blev desuden nødvendigt at leje lokaler rundt om i byen. Det var forhold, der var til stor ulempe for byens borgere, og det bød tillige på store arbejdsmæssige gener. Man måtte derfor enten bygge til og om, hvilket kommunens grund ikke gav mange muligheder for, eller bygge nyt.

Efter en nærmere undersøgelse og analyse af lokalebehovet fandt byrådet det både for uhensigtsmæssigt og for kostbart med om- og eventuel tilbygning til de gamle administrationsbygninger, og det blev derfor i 1962 ved-

taget at indbyde til en lokal offentlig arkitektkonkurrence om en ny administrationsbygning. Det forudsattes, at byggeriet skulle udføres i 2 etaper, og at 1. etape så vidt muligt skulle påbegyndes i begyndelsen af året 1963.

Resultatet af konkurrencen blev, at 1. præmie blev tildelt arkitekt J. Sottrup-Jensen med N. Lahn som medarbejder.

I dommerkomiteens betænkning blev det vindende projekt bl. a. betegnet som monumentalt, uden dog at være pralende. Det var også en administrationsbygning, byen skulle have, og ikke et rådhus.

Det viste sig imidlertid ikke muligt at opnå byggetilladelse inden for kvoten for det kommunale administrationsbyggeri, og påbegyndelsen af 1. etape (i fløjen mod Kirkegade), der skulle have rummet de tekniske afdelinger, blev derfor forsinket. Lokalebehovet blev stadig mere presserende med kontorer 13 forskellige steder i byen, og da man efterhånden måtte forudse kommunesammenlægninger, der ville øge presset på den kommunale administration endnu mere, vedtog byrådet, at byggeriet skulle udføres i én etape.

Detailprojekteringen blev forestået af 1. præmievinderen arkitekt J. Sottrup-Jensen, og som rådgivende ingeniører blev antaget firma B. Leth-Pedersen, Esbjerg. Efter at boligministeriet den 2. februar 1967 havde meddelt igangsætningstilladelse, afholdtes der licitation, hvorefter udgifterne blev anslået til ca. 29.000.000 kr.



Arbejdet påbegyndtes i april 1967, og man regnede med, at der ville gå 3 år, før alt var færdigt.

Snart udfoldedes der en livlig aktivitet på pladsen. Kraner blev rejst, og udgravningen af den dybe kælder, der skulle rumme hele det store maskineri, der er nødvendigt i et stort moderne kontorhus, blev påbegyndt.

Det oprindelige projekt, en 4-længet bygning i 3 etager med et gårdbassin i midten var projekteret med midtergange med cellekontorer på begge sider.

Det skulle imidlertid blive anderledes.

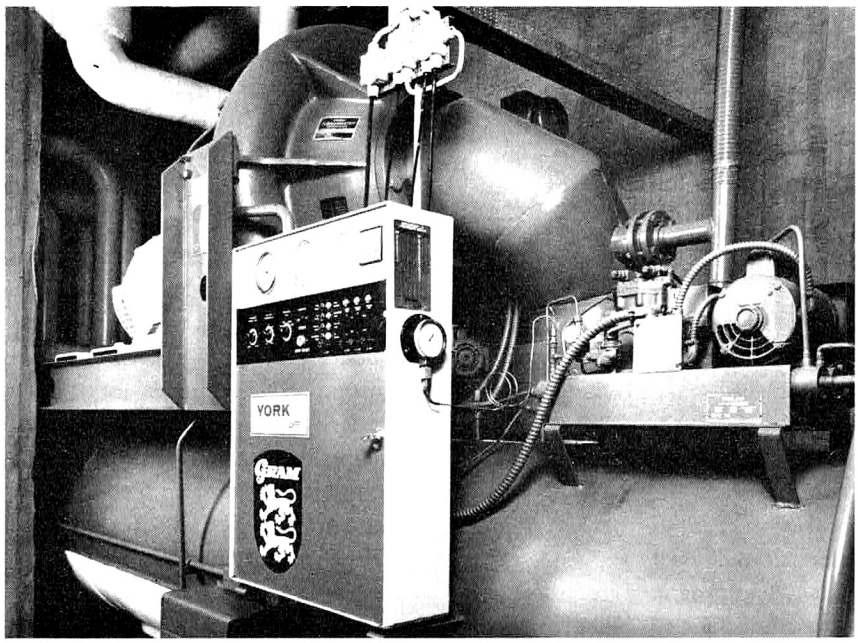
I foråret 1967 fik kommunen kontakt med rationaliseringsfirmaet S. O. O. L., der stærkt anbefalede, at indretningen blev foretaget efter storrumsprincippet – kontorlandskab – hvorved man ikke var afskåret fra at indrette enkelte lukkede kontorer og andre lukkede rum, såsom mødelokaler m. v.

Man ville ved dette princip opnå langt større fleksibilitet, således at bygningen ikke så hurtigt blev forældet, samtidig med at der kunne skabes en bedre arbejdsgang og yderligere skaffes plads til 30–40 pct. flere medarbejdere inden for de givne rammer.

Det måtte nødvendigvis vække interesse, og for at få et bedømmelsesgrundlag, anmodede man i første omgang om en analyse af skoleforvaltningens område.

Analysen skulle resultere i et forslag til indretningen af denne del af administrationen i den nye bygning.

Da analysen gav et tilfredsstillende



resultat, blev firmaet anmodet om at foretage en ny gennemgribende analyse af hele administrationen og om at fremkomme med forslag til indretning af administrationsbygningen efter de nye principper.

Det nye projekt inden for de skabte ydre rammer blev udarbejdet på grundlag af forvaltningsgrenenes anslåede »arealbehov«, når man skulle betjene en by på op til ca. 90.000 indbyggere.

I arbejdet med projektet blev udover byggeriets arkitekt og ingeniør inddraget repræsentanter for personalet i en arbejdsgruppe, der skulle bistå med det videre arbejde.

Resultatet blev et ændret projekt, som byrådet godkendte i februar 1968. Dette projekt stillede store krav til ændring af gulvbelægning, belysning, ventilation, akustik m. v.

Den forøgede udgift blev anslået til ca. 900.000 kr.

Trods disse gennemgribende ændringer i projektet, skred byggeriet planmæssigt frem.

I januar 1970 flyttede den første afdeling ind i bygningen, men det må erkendes, at personalet et godt stykke tid måtte udføre deres arbejde under de ret ubehagelige forhold, et ikke afsluttet byggeri nødvendigvis medfører.

Indflytningen fortsatte, og i november 1970 indviedes Esbjerg rådhus, som administrationsbygningen i mellemtiden var blevet omdøbt til, bl. a. ved at der holdtes åbent hus for byens borgere, der således fik lejlighed til ved selvsyn at konstatere, hvorledes »byens nye hus« så ud. Omkring 10.000 benyttede sig af denne lejlighed til at kikke byggeriet efter.

Og hvad blev så borgerne præsenteret for?

Et rådhus i fire længer i tre etager med et gårdbassin i midten.

En bygning med et etageareal på ca. 10.000 m², inklusive byrådssal, frokoststue, udvalgsværelser m. m., hvortil må lægges parkeringskælder, lager for indkøbskontor, centralarkiver og personalegarderober med toiletter med i alt ca. 5.600 m² og andre ca. 1.500 m² til de tekniske anlæg, der er placeret under kælderen.



I sin ydre udformning fremtræder bygningen med bronzesøjler med store glaspartier imellem – med en bastion af italiensk granit hele vejen rundt.

Man kan derfor nok tilslutte sig bemærkningerne fra dommerkomiteen for arkitektkonkurrencen om, at bygningen ville virke monumental, uden at være pralende.

Man kommer til hovedindgangen fra Torvegade over den store forplads, der med sit stigende niveau belagt med chaussésten, helt naturligt er omgivet af en mur, som fortsættelse af de bastioner, der forløber langs Frodesgade og Rolfsgade. På forpladsen er der placeret bænke og på bastionen blomsterkummer beplantet med årstidens blomster. Det giver en smuk virkning, og efter at »grønttorvet« er flyttet ind på forpladsen, liver på torvedagene de handlendes boder, der i vid udstrækning er beskyttet af parasoller i muntre farver, op i gadebilledet.

Forpladsen må ikke anvendes til parkering. Parkeringsspørgsmålet er nemlig løst dels ved indretning af parkeringspladser til personalet i kælderen (biler, cykler og knallerter) og i gården ved Kirkegade dels ved anlæg af en række parkeringspladser langs Rolfsgade til rådhusets besøgende. Hertil kommer, at man efter grønttorvets flytning har anlagt en række parkeringspladser på pladsen på den anden side af Torvegade over for rådhuset, således at man nu råder over et så stort antal pladser, at parkeringsproblemerne må siges at være løst betydeligt udover de rammer, byggeriet i sig selv stiller krav om.

Fortsætter man fra Torvegade over forpladsen til hovedindgangen i bygningens sydøstlige hjørne, er der adgang til borgmesterens kontor, byrådets sekretariat, ejendomskontor, skoleforvaltning, stadsgartner, folkeregister, hovedbogholderi og hovedkasse.

Der er også indgang til bygningen fra Rolfsgade.

Socialkontoret, de tekniske afdelinger og ligningskontoret har deres hovedindgang her.

De to hovedindgange gør det måske ikke lettere for publikum at finde rundt, men man har dog søgt ved skiltning at lede publikum så let som muligt til netop den afdeling, de skal besøge. Det gælder også de kontorer, der – udover den egentlige kommunale administration – har fundet plads i huset, som f. eks. kommunernes revisionsafdeling og sygekassen, hvortil der er adgang fra hovedindgangen i Torvegade.

Hvad møder man så, når man er kommet ind ad hovedindgangen?

Den store forhal med naturstens-



gulv, med små hvilegrupper og med udsigt til gårdhaven, der er udformet som et spejlbassin med hvide kuber i forskellige størrelser, hvoraf en del er beplantede.

Landskabsarkitekterne Klaaborg, Lindholt og Moos har forestået udformningen.

Hovedkassen er placeret i forhallen, adskilt fra denne ved en glasvæg.

Forhallen er tænkt anvendt til udstilling bl. a. af nogle af de modeller, skitser og planer, der indgår som et led i byplanlægningen m. v., og som er af mere almen interesse.

Fra forhallen er der gennem store glasdøre adgang til de øvrige afdelinger i stueetagen. Man finder her de mest publikumsbesøgte, som f. eks. sygekasse og folkeregister. Fra forhallen giver hovedtrappen og 2 elevatorer adgang til 1. og 2. sal.

Adgangen til de to øverste etager i øvrigt findes i kerner i bygningens øvrige hjørner. I disse kerner findes også toiletter for såvel publikum som personale.

Går man nu rundt på etagerne, falder ganglinierne, markeret af to søjlerækker, overalt i øjnene. Det skyldes, at det oprindelige projekt som nævnt byggede på »cellekontorprincippet«.

Havde man projekteret kontorlandskabet fra begyndelsen, ville man så vidt muligt have undgået søjlerne og i stedet opereret med en fri, fuld »husdybde«. Det havde givet større frihed i indretning og opbygning. Man måtte imidlertid nødvendigvis arbejde inden for de givne rammer og søge at skabe det bedst mulige, også med hensyn til de nævnte større krav til akustik, belysning, ventilation og temperatur.

Der er opnået betydelige lyddæmpende virkninger ved belægning af alle gulve i kontorarealerne m. v. med tæppetøj, ved beklædning af alle søjler og faste vægge med hessian, og ved at der med mellemrum er opstillet akustiske vægge, i øvrigt i 6 forskellige livlige farver.

De akustiske vægge kan ikke anvendes til ophængning af tegninger m. v. Der er derfor i de tekniske afdelinger og andre steder, hvor ophængningsmuligheder, er nødvendige, udført såkaldte tekniske vægge, med en ringere lyddæmpende evne.

Endvidere er lofterne udstyret med akustiske plader, der har indbygget lysarmaturer. Luftudsugningen fra rummene foregår omkring armaturerne. Der findes i alt 9–10.000 lysstofrør på rådhuset eller et antal svarende til det antal, der anvendes i hele Esbjergs gadebelysning. Lysstyrken er da også 6–900 lux.

Opvarmning og ventilation foregår ved et såkaldt Dual Duct system. Populært kan man forklare virkemåden af systemet således. Under hver etages gulv ligger der to kanaler med henholdsvis kold og varm luft. I kontorerne er anbragt termostater, som sørger for en bestemt temperatur. Falder temperaturen, »kalder« termostaten på varm luft. Et spjæld i den varme kanal åbnes, og varm luft tilføres. Omvendt hvis temperaturen stiger. Luften kommer op bag panelerne og dermed umiddelbart på den indvendige side af vin-





duerne. Den cirkulerer og trækkes ud ved lysstofarmaturerne. Temperaturen holdes på 21–23°. Der indblæses ca. 180.000 m³ luft i timen, og der er etableret et permanent mindre overtryk i huset. I kontorområderne sker luftfornyelse 7 gange i timen. I frokoststuen og byrådssalen skiftes luften 10 gange i timen; medens den i parkeringskælderen kun skiftes 4 gange.

En del af returluften genanvendes. Luften kan befugtes, og den kan køles, idet der i anlægget er indbygget en kølekapacitet på 900.000 kalorier/time.

Et sprinkleranlæg med i alt ca. 1.400 sprinklere rundt om i lofterne er tilkoblet en alarmfunktion direkte til brandvæsenet.

Den største del af facaden består som nævnt af store glasvinduer, og for at undgå den forøgelse af temperaturen i lokalerne, som direkte stærkt solskin forårsager, er vinduerne udvendigt mod syd, øst og vest forsynet med Blendex solgardiner, der kan betjenes indefra, og som også er gennemsigtige indefra.

Såfremt de benyttes efter forskrifterne f. eks. rulles ned, før solen står direkte på, er det muligt at undgå den overophedning af lokalerne, man i så mange andre moderne bygninger er plaget af.

Alle vinduer er desuden indvendig forsynet med fortræksgardiner.

Bygningen med dens megen teknik er imidlertid ikke alt.

Kontorlandskaberne stiller også store krav til møbleringen og indretningen i det hele.

På rådhuset er anvendt skriveborde, arkivskabe m. v. udført i Wengé, leveret af firmaet Voko. Kontorstolene er leveret af firmaet Kevi.

I forbindelse med indflytningen skete der efter tilskyndelse af rationaliseringsfirmaet en omlægning af papiropbevaringssystemet, som nu er etableret som et hængemappesystem leveret af firmaet Velox.

Også rent farvemæssigt har man forsøgt at gøre lokalerne behagelige at opholde sig i. Tæpper i gyldne farver, svagt grønne gardiner og akustiske vægge og stolebetræk i klare farver falder naturligt ind i helheden sammen med blomsterkrybber med grønne planter, der samtidig hjælper med til at give et behageligt indendørs klima.

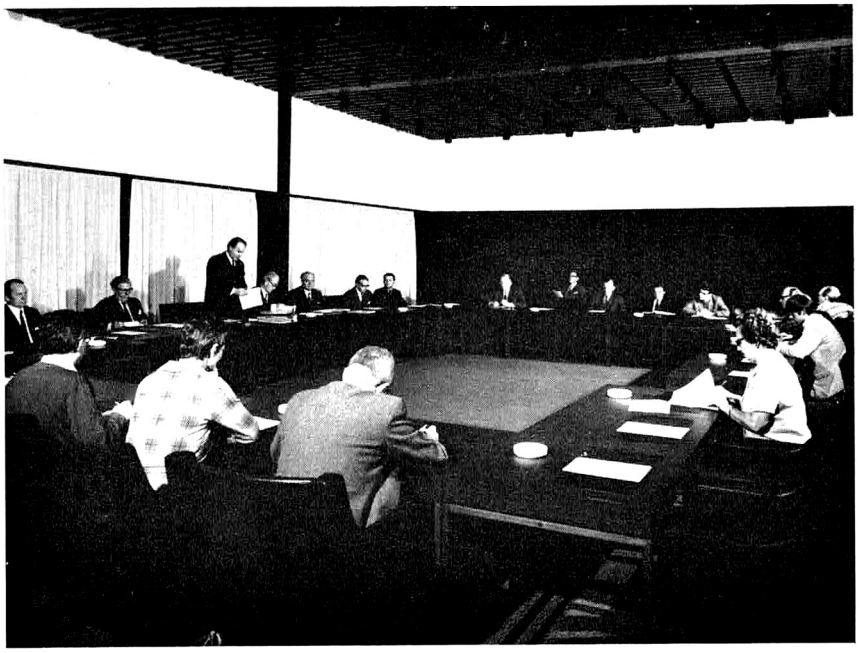
Rundt omkring i kontorlandskaberne er der indrettet små pauserum, hvor personalet kan drikke kaffe, og der findes også en del lukkede rum. Konferencerum til fortrolige samtaler, kontor til borgmester, stadsdirektør, en del af forvaltningsgrencheferne samt mødelokaler og udvalgsværelser.

På 1. sal er der frokoststue for personalet, indrettet efter cafeteriaprincippet med selvbetjening og mulighed for, at 105 personer kan spise samtidigt.

Byrådssalen er beliggende på 2. sal omgivet af gangarealer. Den har møblement af Wengé med mørkebrune læderstole og rummer uden ommøblering plads til 58 tilhørere.

Umiddelbart over for byrådssalen findes samtaleværelse for byrådsmedlemmer, telefonboks for journalister, publikumsgarderobe og vielseslokale med forrum.

Hvis man nu et år efter indflytnin-









gen, hvor 480 personer har deres arbejde på rådhuset, spørger om princippperne med kontorlandskabsindretningen har virket efter hensigten, ligger det klart, at forventningerne til fleksibilitet er fuldstændigt opfyldt. Man har haft mulighed for at ændre indretningen og afgrænsningen af de forskellige forvaltningsgrenes arealer i takt med forandringer i opgavefordelingen. – Selv i de afdelinger, der har haft den mest eksplosive udvikling, bl. a. socialforvaltningen og ligningskontoret, er der skabt rimelig plads til alle.

Lysforholdene er i orden. Varme- og ventilationsforholdene er allerede nu i det store og hele tilfredsstillende. Den statiske elektricitet, der i begyndelsen var et udtalt problem, er afhjulpet ved periodevis behandling – specielt af tæpperne med et antistatisk middel. Kun lyddæmpningen er måske ikke så god som forventet, men selv om en del af personalet, særlig de ældre, ved indflytningen nok var lidt bekymrede over de ændrede forhold, og selv om heller ikke alle blandt publikum var fuldt ud tilfredse med de »åbne« kontorer, må man sige, at såvel publikum som personale efterhånden har vænnet sig til forholdene og ikke blot accepteret det nye, men er blevet glad for det, som man bliver det for ting og forhold, der naturligt glider ind i ens hverdag. Det føles derfor ikke sært eller underligt, at der er stor interesse for rådhuset og dets indretning. Besøg af interesserede fra såvel ind- som udland viser det, og rådhuset har allerede i det første år været besøgt af ca. 2.500 gæster, der har ønsket at se og høre om huset, dets indretning og funktion.

Flere af rådhusets lokaler er udsmykket med moderne malerier og kunstgenstande, som blev taget med fra de gamle administrationskontorer, men som først i de nye omgivelser får en passende placering. Ved indvielsen modtog kommunen desuden en lang række gaver, hvoraf de fleste var beregnet til udsmykning af rådhuset. Blandt disse gaver var billedtæpper af Ann Mari Kornerup. Disse er nu ophængt i byrådssalen og i vielsesværelset. To af dem er brugt som motiver på dette blads omslagssider.

