AFSNIT D

KVARTERFORDELING

Esbjerg er en planlagt by ..... side 1

De gamle bydannelser lever videre . side 1

Udviklingen gået fra vest mod øst . side 1

Plan af etagehusenes udbredelse ... side 2

Plan af værkstedernes placering ... side 3

Plan af befolkningsfordelingen .... side 4

Plan af butikkers fordeling ..... side 5

Plan af industrielle virksomheder . side 6

Grundværdikort viser den centrale bydels hovedtræk ..... side 7

Torvet som byens midte med administrationsbygningen ..... side 8

Torvegade-aksen ..... side 10

Hvorfor netop Esbjerg har en udpræget "city-dannelse" ..... side 11

Forretnings- og industrikvarter ... side 13

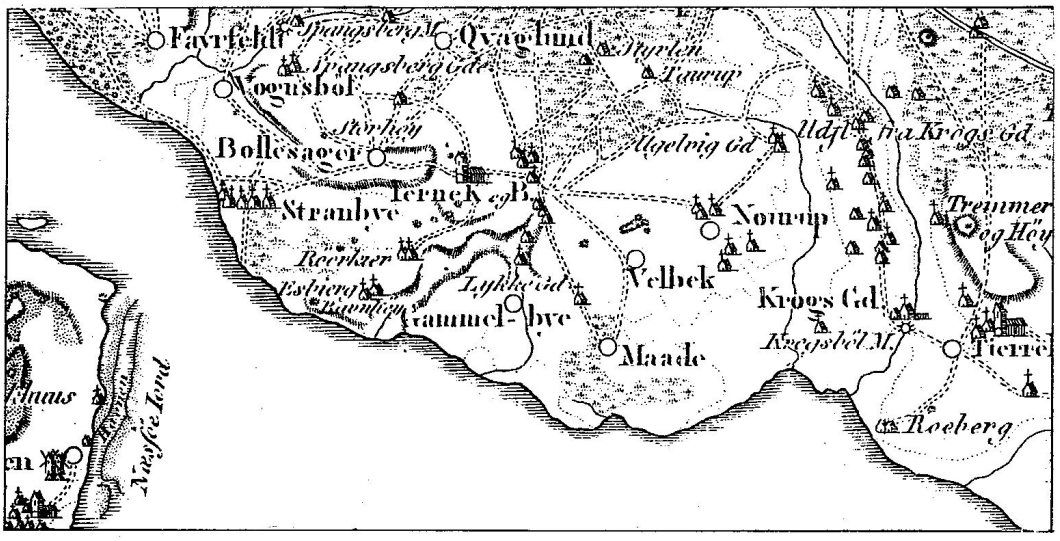
Inddeling af de ydre kvarterer .... side 14

Plan af kvarter- og befolkningsfordeling ..... side 17

Butiksstrøg i yderkvarterer ..... side 18

Plan af fremtidig butiksfordeling . side 20

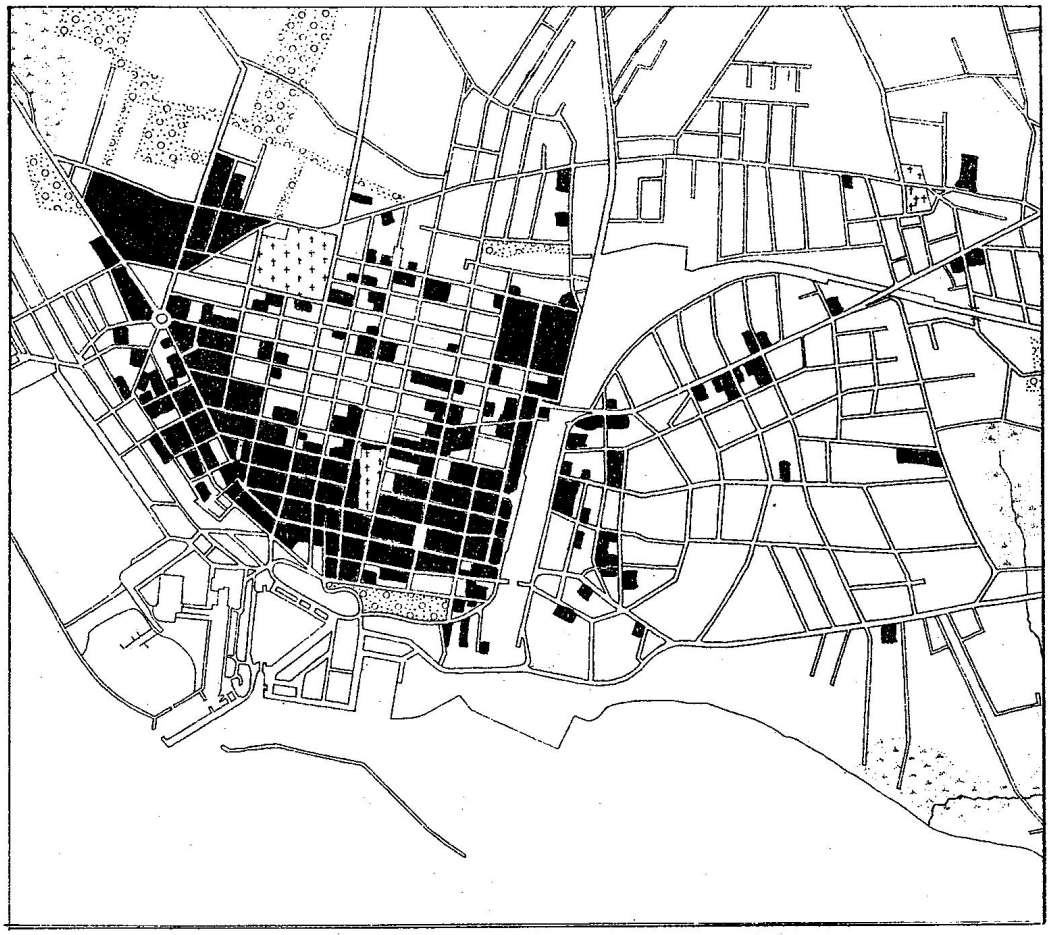
Bilag ..... side 21



Videnskabernes Selskabs kort over området ved Esbjerg år 1804.

Esbjerg er en planlagt by. Inden for dens korte historie er der endda lagt en fremadskridende række af planer. For at kunne lægge de rigtige planer for den fortsatte udvikling må man prøve på at finde indholdet af den allerede stedfundne planlægning. Man må vurdere, hvad der stadig er værdifuldt i denne, og hvad der er blevet forældet og derefter prøve at knytte det nye til det gamle, så at man opnår den bedst mulige sammenhæng. På Videnskabernes Selskabs kort fra år 1804 finder man tydeligt angivet en mængde hovedtræk i den nuværende by, linier der også får betydning for den fremtidige. Man finder navnet Esbjerg ved et par småhuse ved Bavnehøj. Man finder en større samling huse ved Strandby. Man ser Rørkjær, Jerne kirke og by og syd for den Gammelby og Maade.

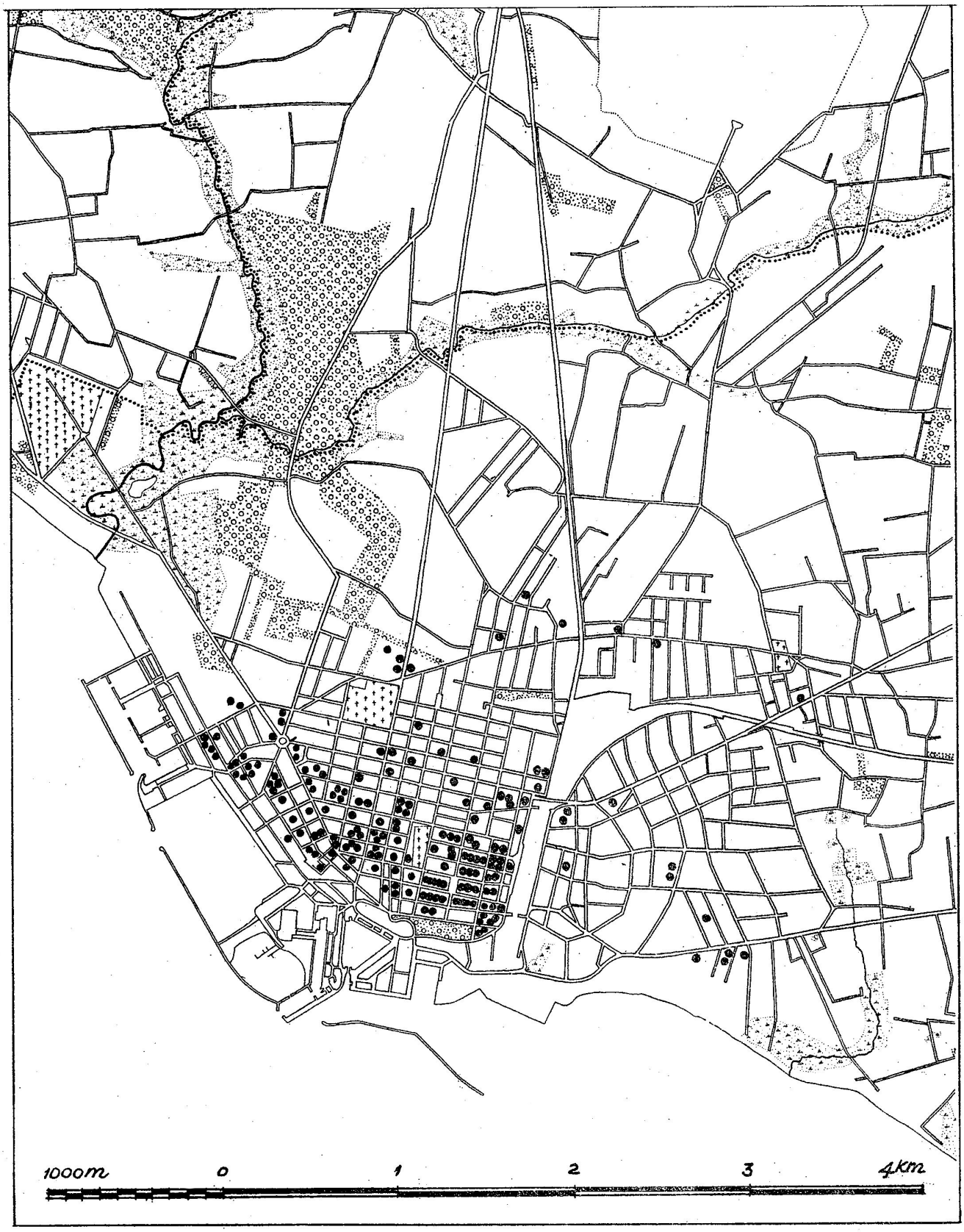
Selve bykernen i Esbjerg fremtræder nu ret ensartet, men indeholder en række spor af forskellige udviklingstrin. Modsat de fleste byer har Esbjerg udviklet sig fra vest og mod øst. Fra først af har Strandby kro, hvorfra der var adgang til færgeriet til Fanø, spillet en betydelig rolle. Men ved anlægget af havnen samledes interessen omkring et sted længere mod øst. Kromanden, Spangsberg, fra Strandby kro får fra 1875 bevillingen flyttet til sit nye hotel Spangsberg, der i de kommende årtier bliver udvidet flere gange og kommer til at spille en stor rolle i byens første historie. Området omkring Smedegade hører til den ældste del af Esbjerg. Sammen med jernbanens anlæg forskyder byens centrum sig yderligere mod øst. Der er nu to magneter, der øver deres tiltrækning på byens midte. Allerede i 1870 er der vedtaget en plan for bydelen mellem Havnegade og Kongensgade, og på denne er torvets placering lagt fast omtrent, hvor det er nu. Kun var det først tegnet liggende således, at Kongensgade gik midt gennem torvets langside, medens det i sin endelige form, som bekendt, er forskudt til en placering mellem Kongensgade og Skolegade.



Planen viser etagehusenes udbredelse

Af denne første byplan har den regelmæssige gadeplan nord for Skolegade udviklet sig ved en forlængelsen af tværgaderne og en supplering af langgader. Hele denne bykerne, der på kortene ser så ensartet og regelmæssig ud, er imidlertid med hensyn til de enkelte karrèers bebyggelse og udnyttelse stærkt skiftende fra syd og mod nord, og den har også en væsentlig forskellig karakter fra vest og mod øst.

Planen viser etagehusenes udbredelse. Man vil se, at den højeste og tætteste bebyggelse findes i den sydlige del af byen, mens der omkring Frodesgade er en del villaer og anden lav bebyggelse. En undersøgelse karrè for karrè viser, at praktisk taget alle karrèer er udfyldt med en meget blandet bebyggelse. Afstandene fra gade til gade er i Esbjerg så stor, at det har været naturligt at udnytte baggrundene til stalde, til værksteder og små fabriksvirksomheder og nu i mange tilfælde også til garager. Hele denne bebyggelsesform måtte i det 19. århundrede stå for folk som noget ganske selvfølgeligt. Til trods for at man ved Esbjerg begyndte en planlægning på bar mark, gennemførte man den omtrent, som man kendte den fra de gamle byer, hvis udvikling var hæmmet af volde og grave.



Planen viser, hvorledes værksteder og mindre virksomheder er fordelt i Esbjerg. Den viser tydeligt, hvor stærkt de er udbredt også i den tætte ældre bebyggelse.

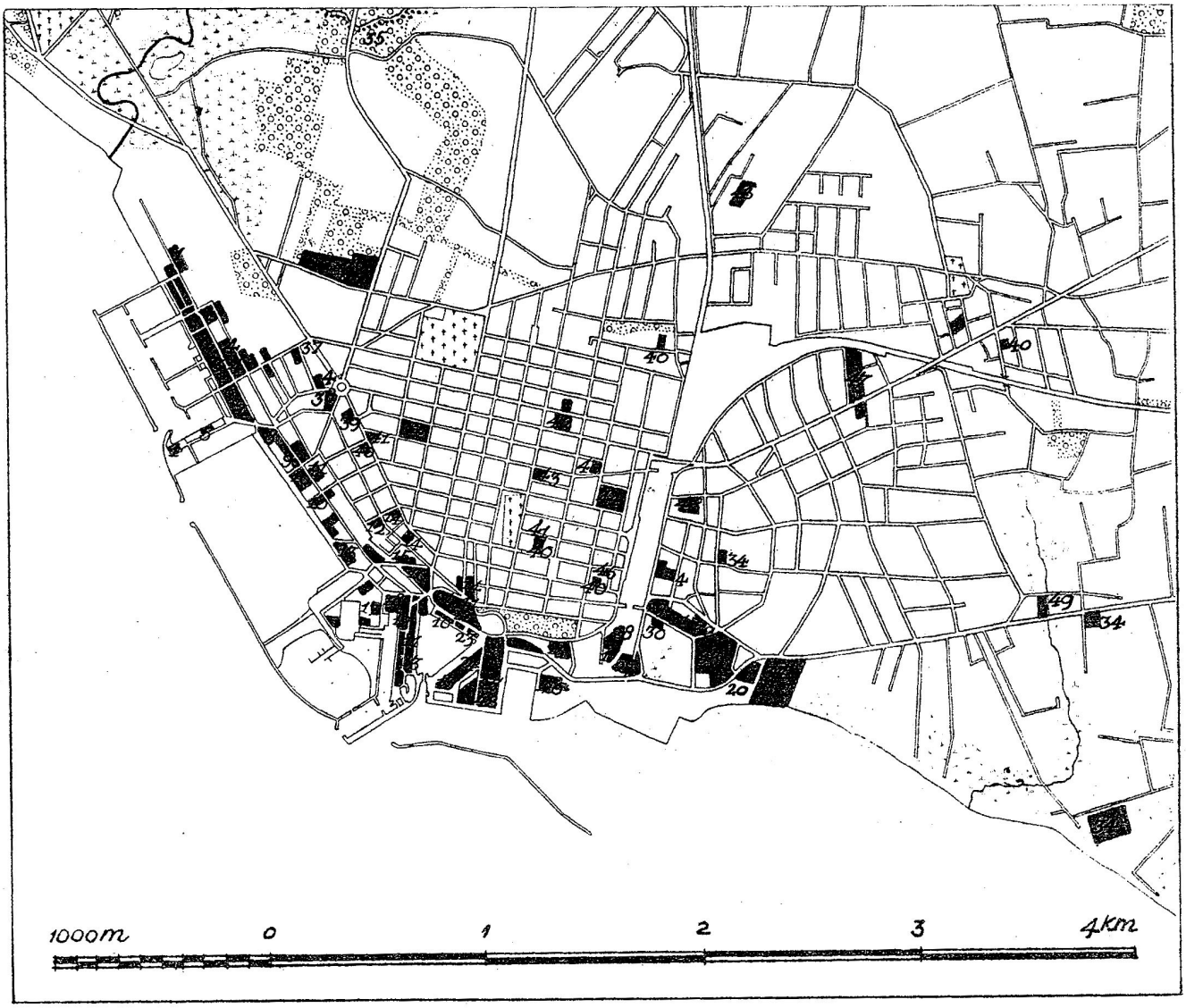


Befolkningsfordeling 1949.

Planen viser, hvor folk bor, hver prik angiver 20 beboere. Denne plan viser tydeligt, at beboelsen samler sig stærkt henne ved trafikhavnen og fiskerihavnen, mens den er mindre tæt omkring torvet.

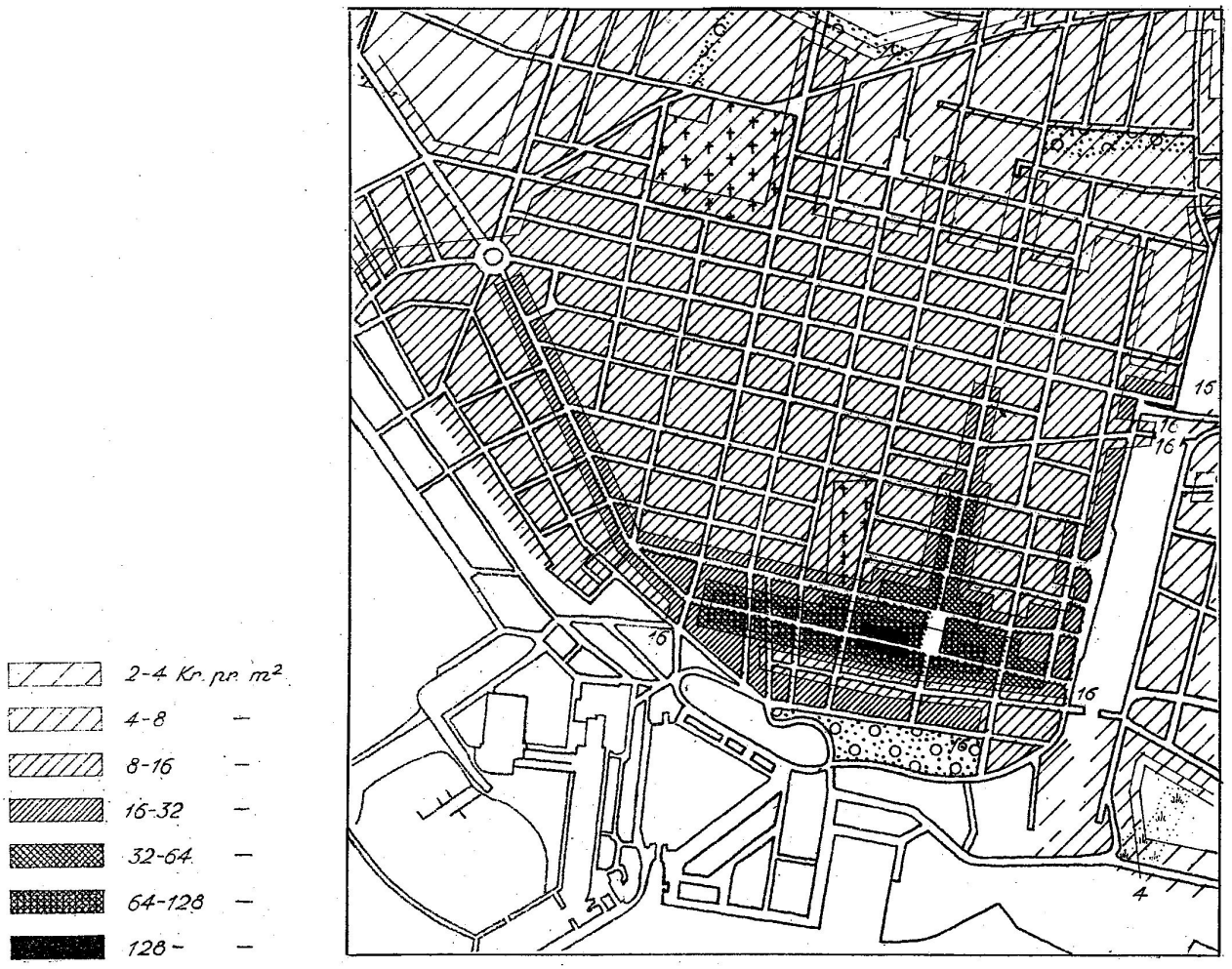


Planen viser butikkernes fordeling. Den tegner billedet af Kongensgade som den vigtigste butiksgade med udløbere særlig i Torvegade, men også i en række andre gader.



Placering af industrielle virksomheder. 1949.

1. Oliefirma.
2. Statens eksporthal.
3. Fiskeeksport.
4. Hermetikfabrik.
5. Fiskeauktion.
6. Klarisværk.
7. Premier is.
8. Kartoffeleksport.
9. Oliefabrik.
10. Kornfirma.
11. Foderstoffer.
12. Skotøjsfabrik.
13. Kulfirma.
14. Maskinfabrik.
15. Kreaturstalde.
16. Kreaturmarked.
17. Statens bedding.
18. Skibsbyggeri.
19. Fernis- og lakfabrik.
20. Vejmaterialefabrik.
21. A.W. Kirkebye.
22. Valsemølle.
23. Eriksen og Christensen.
24. Bygningsartikler.
25. Smøreksport.
26. Dampcentral.
27. Off. slagtehuse.
28. Gartnernes salgsforening.
29. F.D.B.
30. Sengefabrik.
31. F.D.B. tobaksfabrik.
32. Tømmerhandel.
33. Gasværk.
34. Teglværk.
35. Vandværk.
36. Tovværksfabrik.
37. Kassefabrik.
38. Vita-møllen.
39. Margarinefabrik nedlagt.
40. Mejeri.
41. Brødfabrik.
42. Kølehus for fisk.
43. El-værk.
44. Andelssvineslagteri.
45. Papirfabrik.
46. Benmelsfabrik.
47. Schaub og co. Tarmrenseri.
48. Svineslagteri.
49. Flaskekassefabrik.

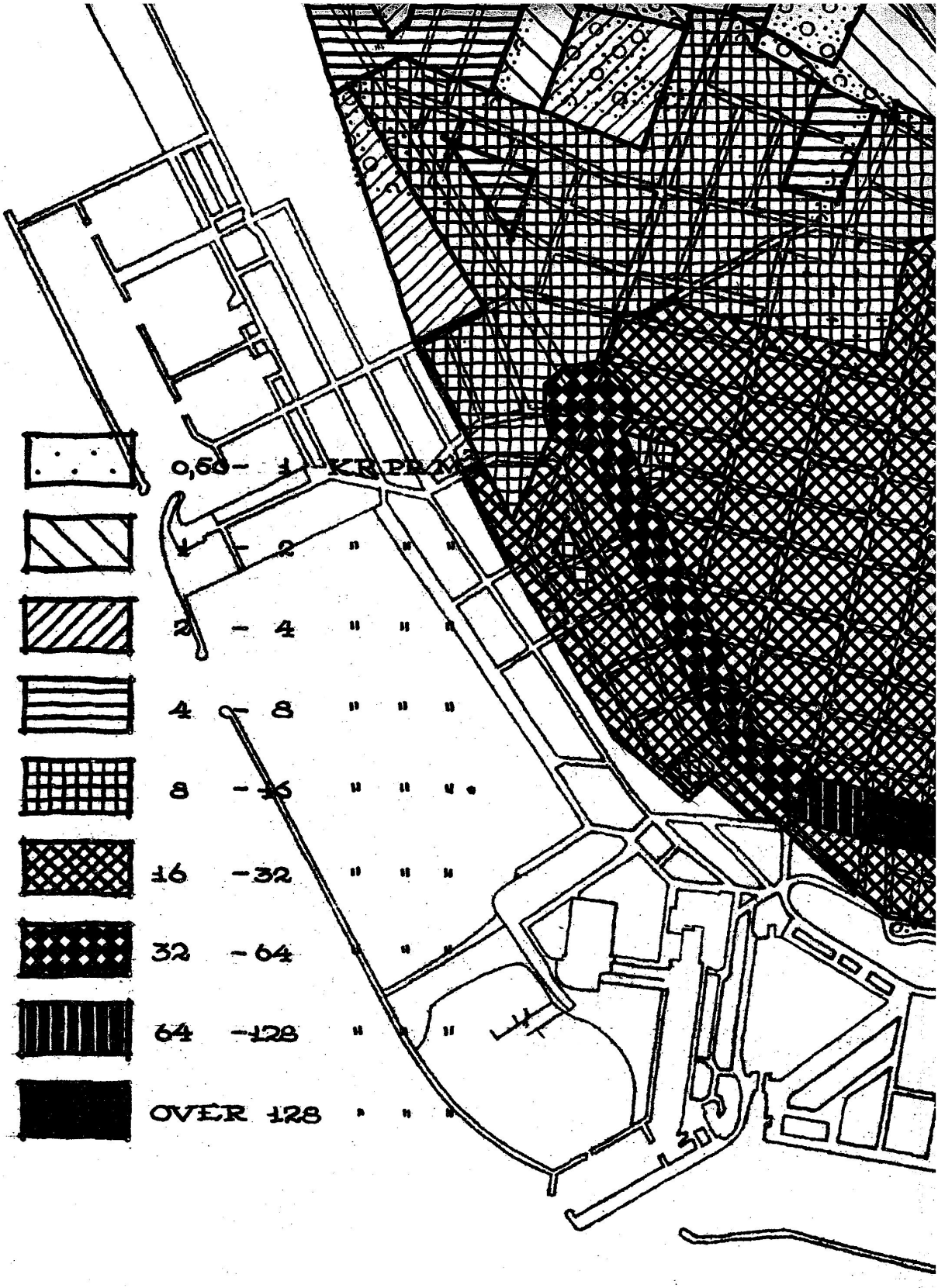


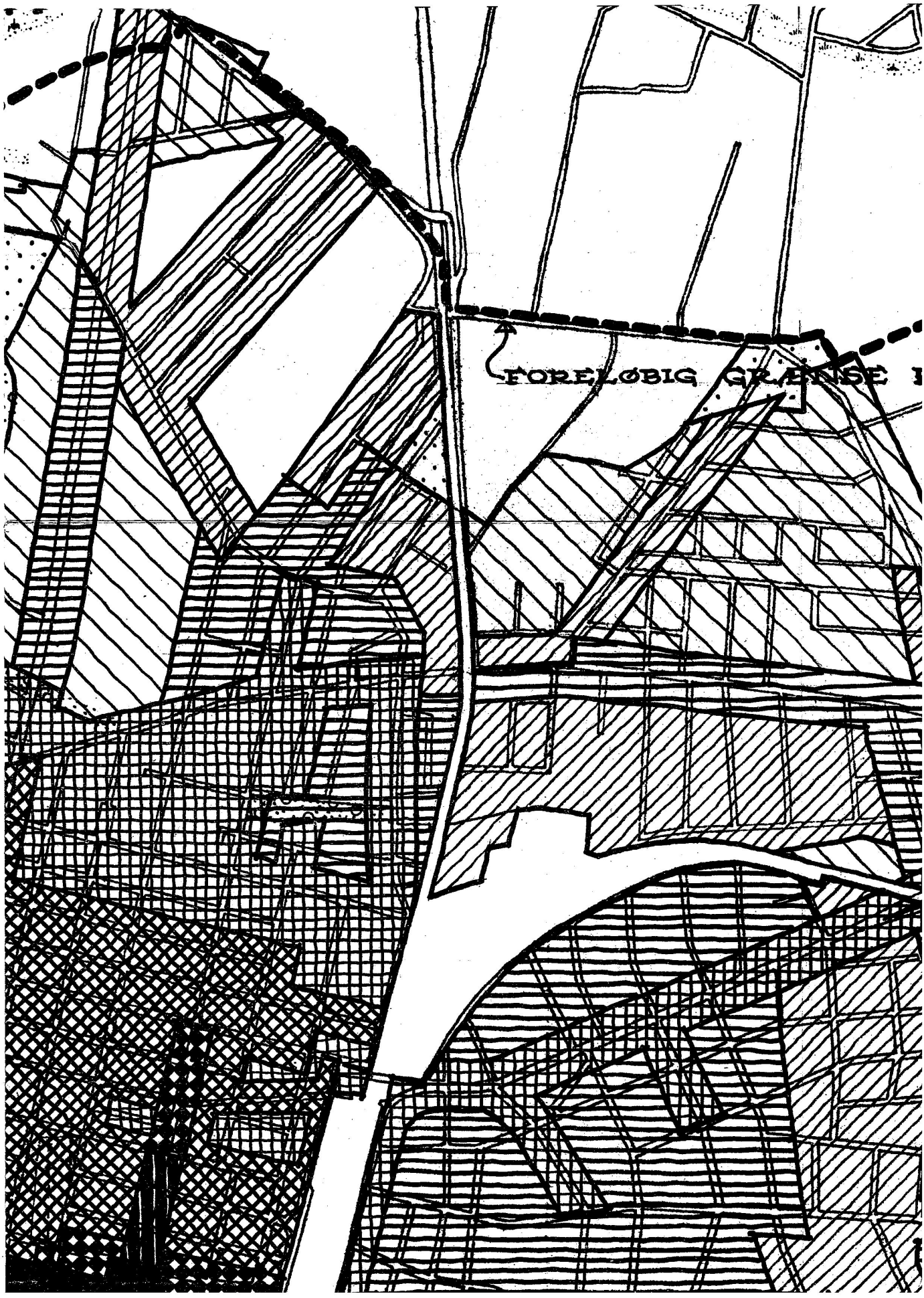
Grundværdikort

Planen viser, hvorledes grundtrækkene i byen, sådan som de bestemmes af virksomheder og beboelse aftegner sig i grundværdierne. De største er at finde ved Kongensgade, men store værdier findes også ved Torvegade og Jernbanegade.

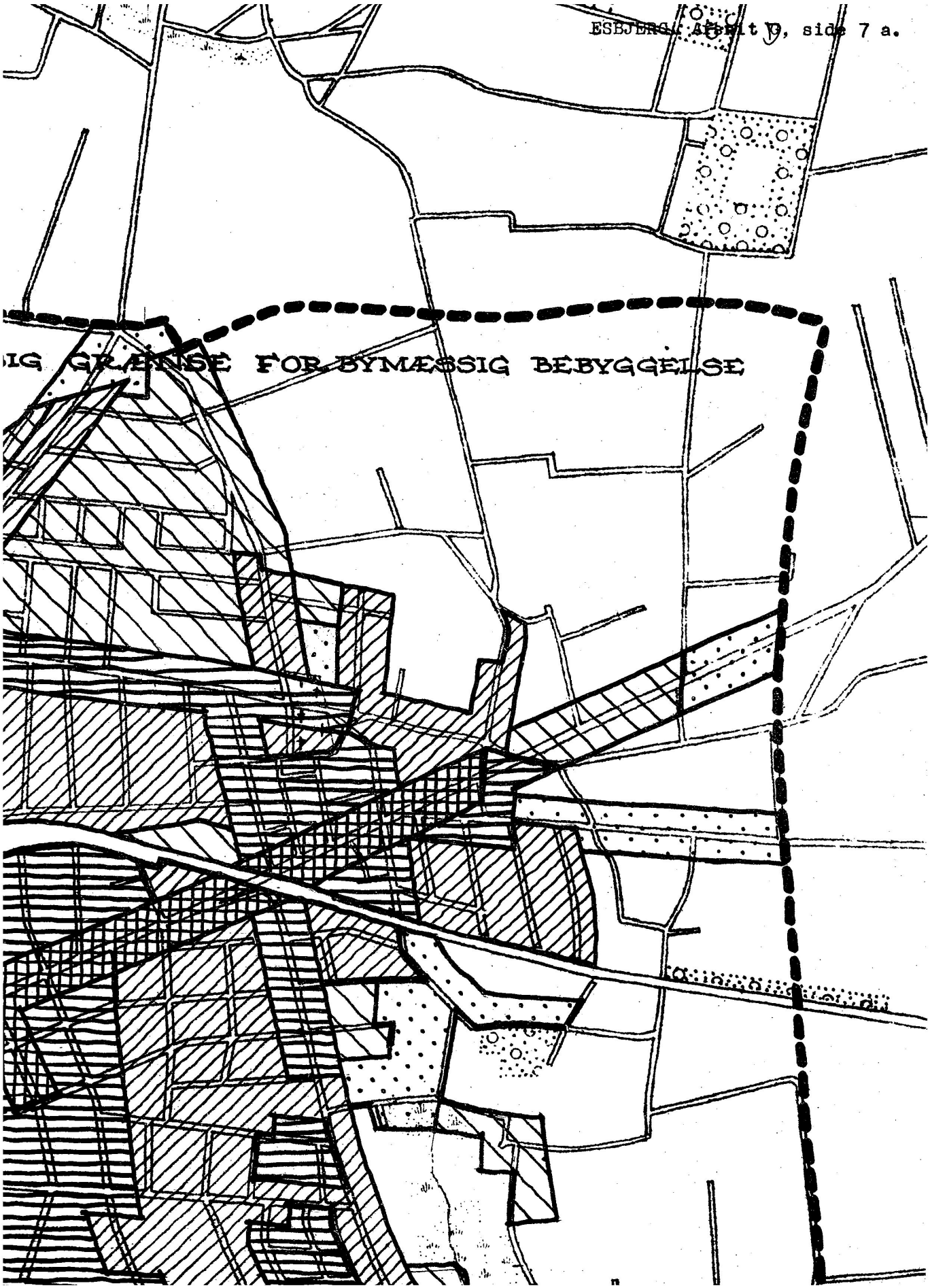
Set med moderne øjne kan man finde en del mangler ved Esbjerg bykerne. Men det er vigtigt at konstatere, at den indeholder meget af det, som folk netop søger i en by, og som gør, at de flytter til den, og det ligger sådan, at der er korte afstande fra bolig til arbejdsplads og igen til butikker, til offentlige virksomheder og til forlystelser. Manglerne er de alt for få steder, hvor børn kan lege i sikkerhed og den relativt lange afstand til friluftsområder. Hovednerven i denne bydel er, sådan som det tydeligt ses af grundværdikortet, stadig Kongensgade, der forbinder det gamle centrum ved hotel Spangsberg med jernbanen, og som har byens vigtigste butikker. Bymidten er torvet, med rådhus, bank, posthus, hoteller, og med en vigtig parkeringsplads dèr, hvor den næstvigtigste hovedåre i byen, Torvegade, skærer Kongensgade. Det hele er så klart og simpelt, at man næppe bør ændre eller forrykke noget i denne gode orden. I fremtiden må man bygge videre på dette skema, så at man stadig har et virkeligt bycentrum for denne ældste og mest koncentrerede del af Esbjerg.

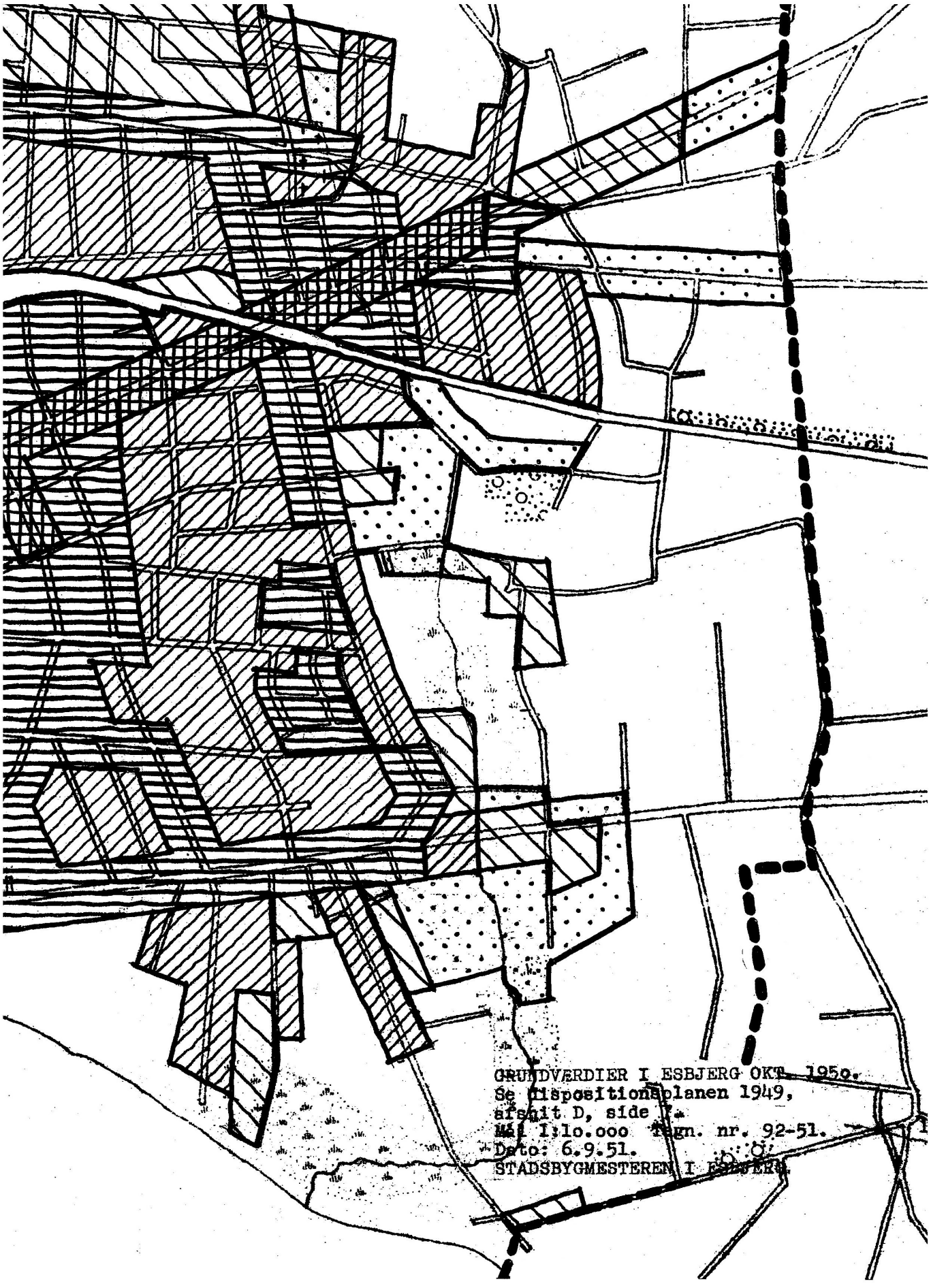
0,60 – 1 KR PR M²
1 – 2 " " "
2 – 4 " " "
4 – 8 " " "
8 – 16 " " "

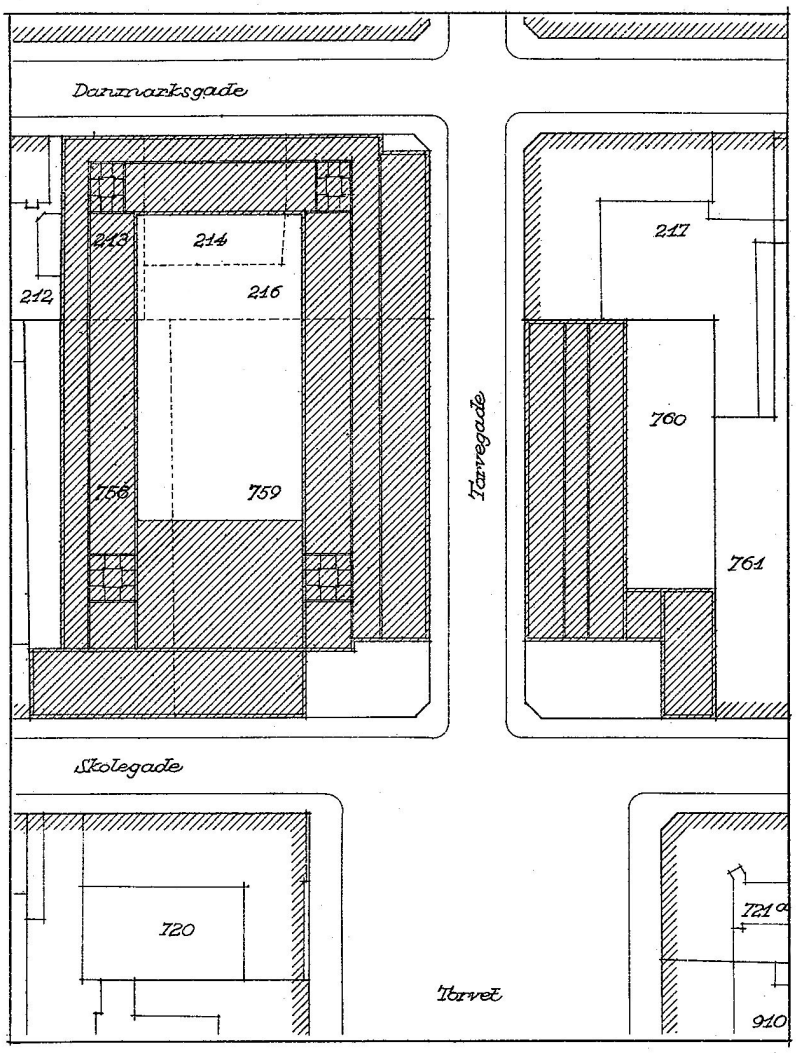

0,60 - 1 KR PR M2
1 - 2 " " "
2 - 4 " " "
4 - 8 " " "
8 - 16 " " "
16 - 32 " " "
32 - 64 " "
64 - 128 " " "
OVER 128 " " "


FORELØBIG GRÆNSE



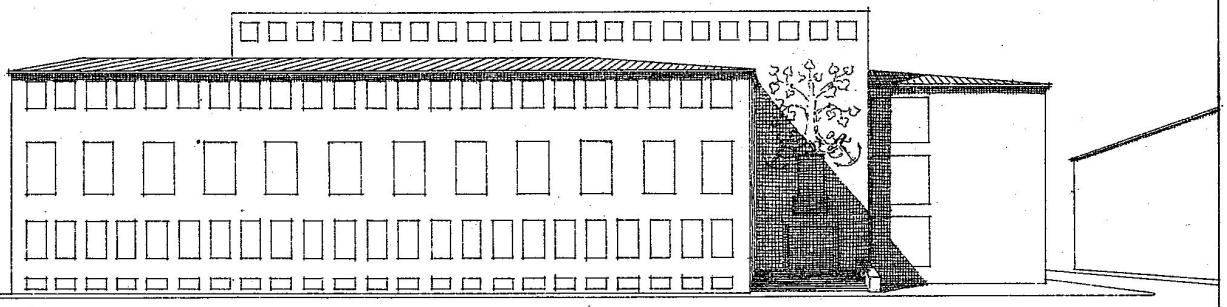

IG GRÆNSE FOR BYMÆSSIG BEBYGGELSE


GRUNDVÆRDIER I ESBJERG OKT. 1950.
Se dispositionsplanen 1949,
afsnit D, side 1.
Mål 1:10.000 Tegn. nr. 92-51.
Dato: 6.9.51.
STADSBYGMESTEREN I ESBJERG.

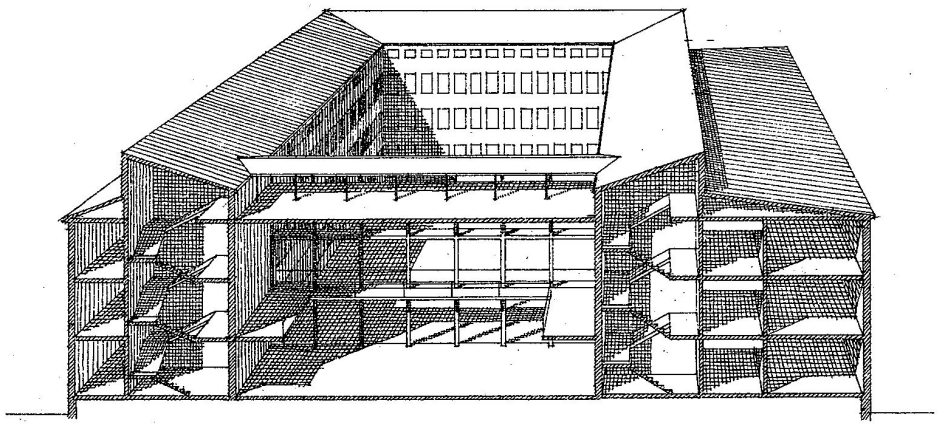


Mål 1:1000.
Skitse til beliggenhedsplan for administrationsbygning.

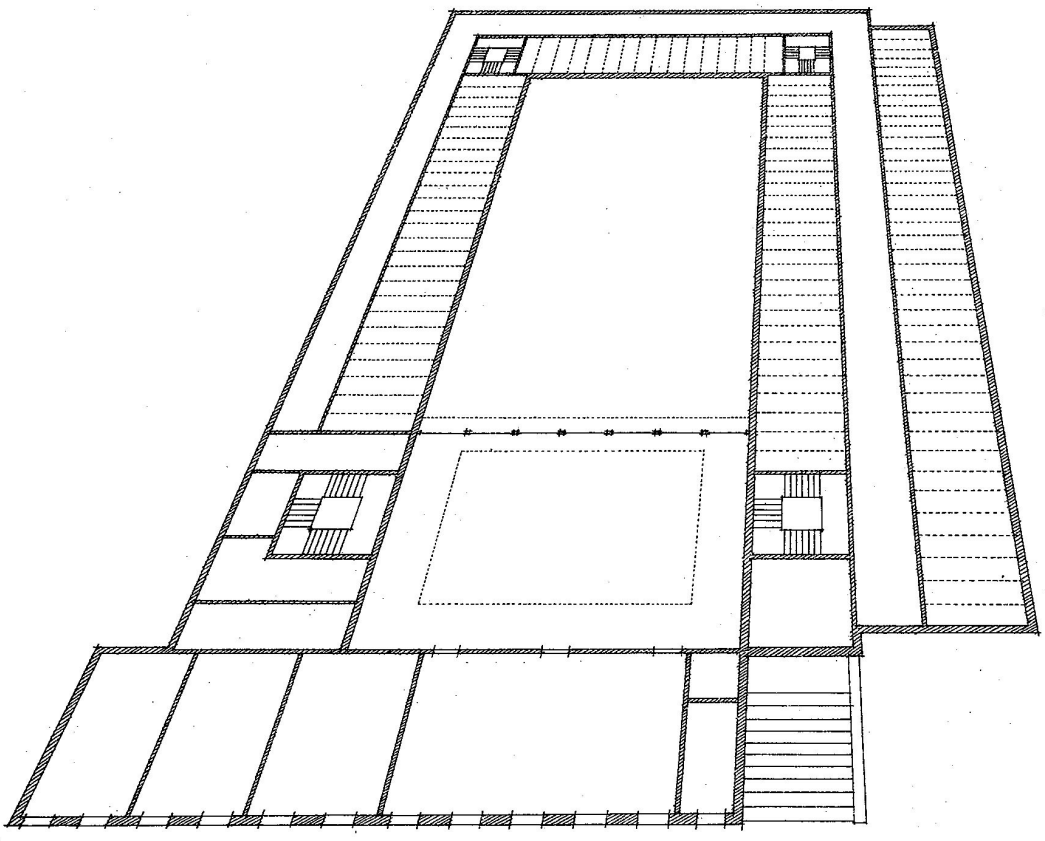
Derfor foreslås det, at den fremtidige administrationsbygning kommer til at ligge ved Torvegade på hjørnet af det nuværende rådhus, det hjørne, der fra begyndelsen har været reserveret til en sådan udnyttelse. Det har været undersøgt, om der var tilstrækkeligt grundareal til at tilfredsstille de pladskrav, en fremtidig administrationsbygning måtte stille. Den pågældende grund har matrikel nr. 759. Ved at medtage matrikel nr. 758 i Skolegade, hvor der nu er hotel, og de bag ved liggende ejendomme matrikel nr. 213, 214 og 216 ud mod Danmarksgade, vil man få en stor byggegrund, hvor der ville være plads til en meget betydelig administrationsbygning for alle kommunens offentlige kontorer. Ud mod torvet kunne byrådssalen komme til at ligge, og hele bygningsanlægget kunne komme til at rumme en stor rådhushal med adgang til de forskellige etager og med et stort glasparti ind mod den lukkede gård. Grunden matrikel nr. 760, hvor det nuværende rådhus ligger, kunne afhændes og kunne give plads til en større bygning til et dagblad el. lign., for hvilken det ville være af betydning at ligge ved torvet. En sådan bygning ville markere, at torvet stadig er byens midte, det sted, hvor bysamfundet samles ved særlige lejligheder.



Facade mod Skolegade.

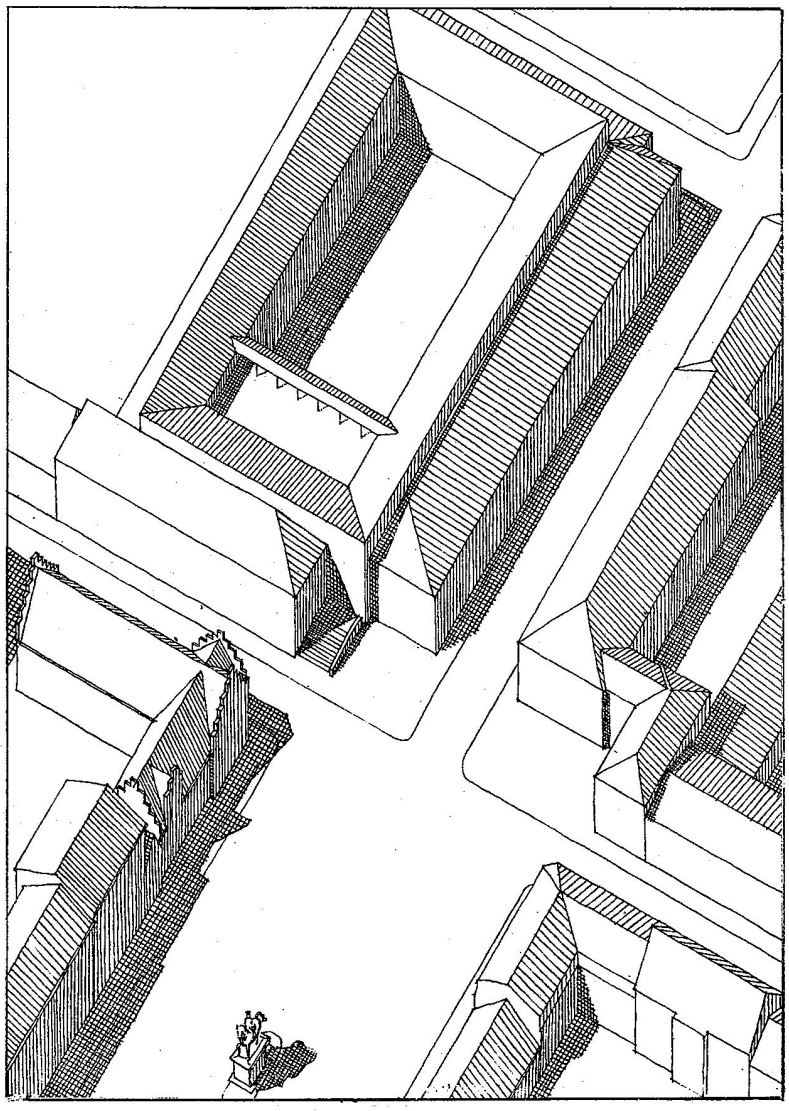


Tværsnit i Hallen, set mod Gaarden.



Perspektivisk Plan.

Administrationsbygning. Perspektivisk skitse.



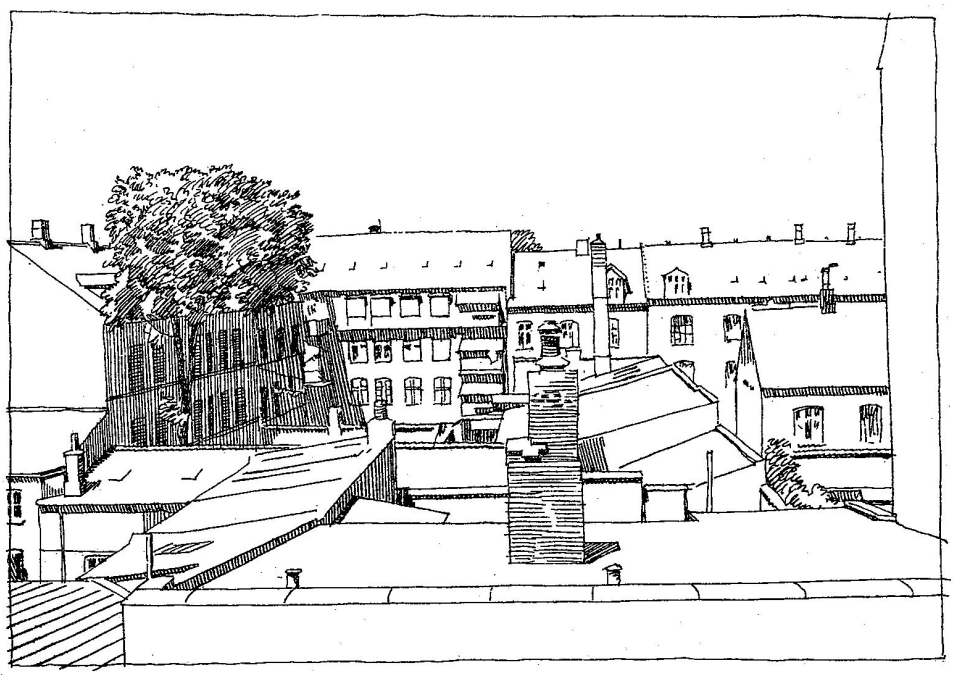
Axonometri af skitse til administrationsbygning. Mål 1:1000.

Torvegade fører mod syd til byens anlæg (som man nok i stedet for at kalde Byparken igen burde kalde "Doktorens Anlæg"; et sådant navn er meget mere karakteristisk og fortæller noget om byens historie og udvikling). Man bør i fremtiden overveje, om det for Esbjerg meget værdifulde sted, der nu optages af restaurationsbygningen i anlægget, ikke burde udnyttes på en bedre måde. I øjeblikket har man vandtårnet som byens vartegn. Det ville være tiltalende, om man kunne supplere det med en stor hal, der vendte sin gavl ud mod havnen højt hævet over denne og som markerede Esbjerg som den vigtigste industriby.

Hvis banen engang bliver flyttet, vil det gå noget ud over anlægget, men samtidig vil det rykke meget nærmere banegård, rutebilcentral og byens hovedparkeringspladser, og en Esbjerghal placeret, hvor restaurationen nu ligger, ville ikke blot få en markant beliggenhed i forhold til havnen, men ville også komme til at ligge rigtigt i forhold til jernbanen og landevejstrafikken. Man vil da på Torvegade-aksen have administrationsbygningen, der lukker sig omkring byens styre og kontorer men samtidig åbner sig ud mod torvet med større og mindre repræsentationslokaler, og foruden denne for byen så vigtige bygning vil man tillige have en hal, der kaldte på den fremmede, enten han kom fra jernbane eller fra havnen.

Den del af Esbjerg, der er planlagt med et regelmæssigt gadenet og rektangulære karréer, og som begrænses af havneområdet, jernbanen og Haraldsgade, er i det hele fuldt udbygget. Grundene er ret forskelligt udnyttet, som det fremgår af de foran gengivne planer, samt af de mere detaillerede oplysninger i afsnit F. Den sydligste del er tættest bebygget. På mange grunde er der dog kun lav bebyggelse, og især for den nordligste dels vedkommende er mange grundstykker bebygget med enfamiliehuse. Det er sandsynligt, at en del af de lave huse i de sluttede karréer i fremtiden vil blive erstattet af en bebyggelse, der giver en mere intensiv udnyttelse af arealerne. Men en del boliger vil formentlig også blive fortrængt af forretninger og kontorer. Hvis det lykkes at skaffe et tilstrækkeligt udbud af grunde til en mere samlet boligbebyggelse i de ydre kvarterer, kan man regne med, at denne helt udbyggede del af Esbjerg ikke får nogen forøgelse af sit beboerantal, der kan sættes til ca. 35.000.

Denne bydel har sine mangler i boligmæssig henseende, men til gengæld store fortrin i andre. Beboerne her har, i sammenligning med dem, der bor i de øvrige dele af Esbjerg, bekvem adgang til arbejdspladser (bl.a. havnen), til butikker, offentlige bygninger, forlystelser, etc. Deres behov for alle specielt bymæssige institutioner er rigeligt dækket. Men den centrale del af Esbjerg skal også betjene andre end bydelens egne beboere. Den skal være forretnings-centrum for hele Esbjerg og for byens opland. Og dens betydning går langt ud over det, som man almindeligvis vil betragte som oplandet. De i afsnit C, side 7 og 8 meddelte diagrammer viser, at den overvejende del af de trafikanter, der søger havnen, også har ærinde i byen, og altså antagelig søger butikker, kontorer, banker, restauranter, etc., i byens centrum. Derfor må denne bydel være forsynet med den slags institutioner i et omfang, der går ud over, hvad der behøves for at tilfredsstille den lokale befolknings behov. Det er derfor naturligt, at der i Esbjerg er en udtalt "city-dannelse". Den findes specielt ved Torvet og i en del af Kongensgade. Man må regne med, at her vil beboelsen efterhånden blive helt fortrængt. Det er imidlertid begrænset, hvad der på denne strøgrute kan skaffes plads til af "city-ejendomme", d.v.s. rene forretningsbygninger, banker, hoteller, etc. Man kan allerede nu konstatere vanskeligheder ved at finde lokaliteter til nye store foretagender af denne art. Hvis Esbjergs havn og virksomheder stadig vokser og dermed byens betydning og tiltrækning for et større opland, vil der opstå en følelig mangel på større centralt beliggende grunde egnet til forretnings-bebyggelse. En mulig flytning af jernbanen giver Esbjerg en særlig chance for at skaffe sådanne rigtigt beliggende byggegrunde og dermed bymidten en mulighed for at følge med udviklingen. Det gamle hovedstrøg kan blive suppleret med et nyt, hvor der kan skaffes bedre forhold for parkering, større afstande mellem husene og i det hele taget bedre forhold for forretningsbygninger og institutioner. Den udvikling, der er gået fra Strandby Kro til Hotel Spangsberg og derfra videre mod jernbanen, vil således fortsætte mod øst, og den vanskelighed, som man har i de fleste byer i stærk udvikling, nemlig, at man ikke kan udvide bycentret men kun yderkvartererne, kan finde sin naturlige og harmoniske løsning i Esbjerg.

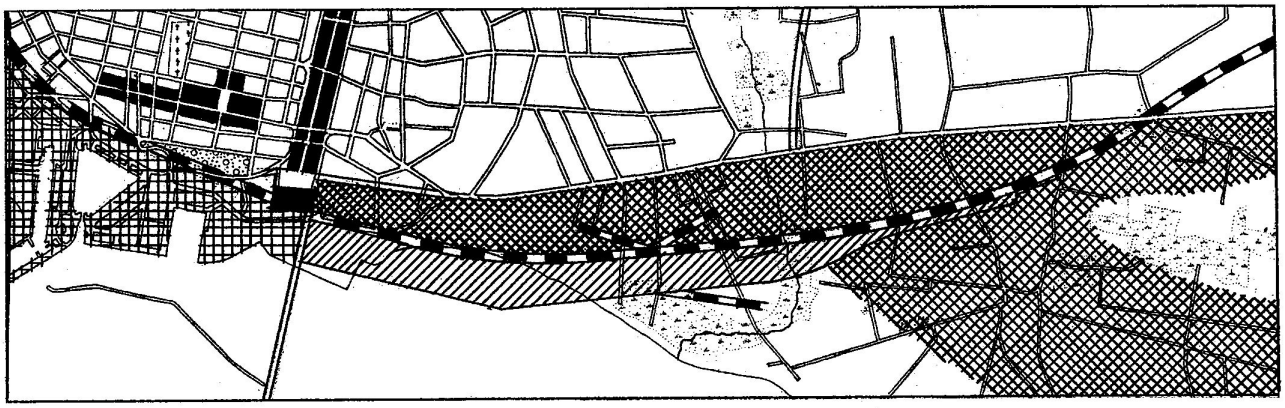


Typisk bebyggelse i karée i Esbjergs centrale del. Man ser randbebyggelsen med altaner og de mange lave bagbygninger inde i karéen. De fylder op men røver ikke meget lys. Det store træ trives godt - og det gør børnene med.

Hvis flytningen af jernbanen bliver en realitet, er det meget vigtigt, at man forbeholder grundene ved den nye hovedåre mellem Jernbanegade og Exnersgade for en egentlig citybebyggelse og udelukker al boligbebyggelse her, selv om det skulle vise sig, at man hurtigt kunne sælge grundene dertil.

I den gamle bydel vil man altså kunne forbeholde en række grunde for en ren forretningsbebyggelse, kun med sådanne enkelte boliger (f.eks. for chefer eller for opsyn), som er nødvendige for og direkte knyttet til virksomhederne. Men for en mængde karréer må man fortsat regne med den nu så typiske blandede bebyggelse, hvor værksteder, garager, småfabrikker, butikker og boliger ligger sammen. Boligmæssigt har det en del gêner. Men denne sammenblanding er så udbredt, at man næppe vil være i stand til at afskaffe den. Det må også påpeges, at den frembyder fordele ved at give mange mennesker mulighed for at bo nær ved deres arbejdsplads. Man kan ikke ved nogen byplanmæssig disposition ændre ved dette forhold, men må i hvert enkelt tilfælde ved fremtidige byggesager søge at opnå ordninger, der giver de mindst mulige ulemper for både beboelse og erhverv.

Værst er det for det store antal børn, der bor i disse karréer. Der er kun få steder legepladser, og de grønne anlæg ligger for langt fra karréerne til, at mange børn kan have glæde af dem. Det må dog siges, at selv om den standard, man vil sætte for ny boligbebyggelse, ikke kan opnås i de gamle kvarterer, er forholdene i mange tilfælde i praksis dog ikke helt ugunstige for børnene. De ret dybe grunde er gennemgående ikke særlig hårdt udnyttet. Mange forhuse er lave, og næsten alle baghuse er i hvert fald af ringe højde. Værksteder og arbejdspladser, der nok kan være generende for boligerne ved den støj, de kan forårsage, er på den anden side for børn i længden ofte mere spændende og også mere udviklende end de legepladser med obligatoriske legeredskaber, som man giver dem, hvor man er i stand til systematisk at skille bolig og arbejdsplads ad.



Signaturforklaring:

- Forretningsbebyggelse
- Havneområde
- Industri
- Fremtidig jernbane

Vigtigt bliver det derfor at undgå en for hård udnyttelse af grundene, hvilket man formentlig bedst opnår gennem en byggevedtægt (se afsnit F). De muligheder, som endnu findes for at skaffe rekreative arealer i den ældre bydel, må man ikke lade slippe af hænde. Der skal særlig peges på karréerne mellem Frodesgade, Kirkegade, Rolfsgade og Torvegade og Bøtkers tømmerplads ved Skjoldsgade. Den støder op til nogle særlig tæt befolkede karréer. Man må også stile efter at få begravelserne standset på den gamle kirkegård ved Kirkegade for her en gang at få et grønt anlæg inde i byen. Denne kirkegård ligger, som planerne viser, også lige ved nogle af de tættest befolkede karréer.

For Esbjergs trivsel er det af største betydning at få tilstrækkelige og velbeliggende grunde til rådighed for ny industri. Fabriksgrunde for større industri bør helst ligge således, at de er til mindst mulig ulempe for beboelsen. De fremherskende vinde bør bære væk fra beboelseskvartererne. Det betyder, at et fremtidigt industrikvarter bør ligge syd-øst for byen. Endvidere bør det ligge således, at der kan skaffes fabriksspor til grundene, som også bør være forbundet med havnen ved veje, der ikke går gennem byens udbyggede kvarterer. Disse krav opfyldes af grundene syd for Darumvej. Hvad enten jernbanen i fremtiden bliver flyttet eller ej, vil man kunne føre fabriksspor til dem. Begyndelsen vil blive gjort med et nyt slagterianlæg syd for Gasværksgade, hvortil der kan føres spor fra havneområdet. Når teglværkerne syd for Darumvej har udtømt grundens muligheder, vil de kunne give plads for anden industri. Det må hindres, at der kommer ny boligbebyggelse syd for Darumvej, og den eksisterende må, for så vidt den ikke kan afvikles, indkapsles ved læbælter. Man må regne med, at der helt ned til Maade vil blive brug for al disponibel jord til jernbane og til fabriksområder.

På og ved havnen og i det omtalte fremtidige industrikvarter syd for Darumvej skulle man skaffe plads til de større erhvervsvirksomheder, hvis eksistens er betinget af Esbjerg som den store eksport- og importhavn. Andre industrier med et snævert lokalt marked må kunne anbringes i byområder fjernere fra havnen, alt efter deres særlige art. Da en stor del af Esbjergs befolkning i fremtiden nødvendigvis må komme til at bo ret langt fra havnen og fra bymidten, vil en oparbejdelse af lokale industriområder i periferien være ønskelig.

Som omtalt i afsnit A side 4 må man ved en dispositionsplan søge at dele de ydre kvarterer op i velformede bydele, der hver har flest mulige af en bys forskellige funktioner. Denne opdeling vil være noget afhængig af, hvilke alternativer for den store trafik, man til sin tid vil vælge. Men hvis man holder mulighederne åbne omkring området, hvor Statsbanernes og Vardebanens arealer går sammen, kan man godt allerede nu trække de ydre bydeles naturlige grænser op.

Der vil blive 1) en bydel vest for Vardebanen grupperet omkring Stormgade (Stormgadekvarteret), 2) en bydel øst for Vardebanen og nord for Statsbanernes nuværende areal (Jerneområdet), 3) en bydel syd-øst for Statsbanernes nuværende areal (Rørkjær-Gammelby), og længere ud i fremtiden 4) en bydel øst for den foreslåede store forbindelsesvej mellem Hovedvej 1 og Darumvej (Veldbæk). Dertil kan så eventuelt komme en mindre bydel nær centrum på trekanten begrænset af Vardebanen mod vest, Strandby Kirkevej mod nord og Hovedvej 1 mod sydøst.

Dispositionsplanen skal ikke give noget detailleret vej- og gadenet for disse fremtidige bydele. Men den må angive de bycentre og grønne områder, som bydelene skal vokse op omkring. Det bliver nødvendigt i store træk at fastslå for hvor mange mennesker, hver bydel må planlægges, for at man kan bestemme omfanget af offentlige bygninger, butikker etc. og grønne områder, som der må reserveres plads til.

For store arealers vedkommende er den fremtidige anvendelse allerede bestemt. Uden for bykernen breder sig udstrakte haveforeninger. Det er et udtryk for befolkningens trang til boliger med haver. Store landejendomme er udstykket, og gennem årlige udbetalinger erhverver folk sig havegrunde, som de senere kan bygge sig egne-huse på. Indtil da kan de benytte grundene som kolonihaver.

Dette system, der i teorien er så tiltalende, har sine praktiske mangler. Lodsejerne ved i mange tilfælde ikke, hvilke forpligtelser de efterhånden pådrager sig. Udstykningen sker i reglen, inden der er anlagt veje og gennemført kloakering, og grundene kan derfor i første omgang blive ret billige. Først senere kommer regningen på de anlæg, der er absolut nødvendige for at gøre dem byggemodne. Der kan gå meget lang tid, inden bebyggelsen kan påbegyndes, og opførelsen af husene sker til meget forskellig tid for de forskellige lodsejere. Det er en uøkonomisk fremgangsmåde med store rentetab og en dårlig udnyttelse af de tekniske anlæg. Udstykningerne, der fra begyndelsen synes så billige, bliver i det lange løb dyre. For byen betyder det, at meget store arealer bliver beslaglagt og ligger som en hindring for en rationel byplanlægning. I de udstrakte haveforeninger er der ikke afsat plads til butikker, værksteder, legepladser eller andre af de fællesanlæg, som hører med til en bymæssig bebyggelse. Der er på store byområder kun havegrunde og de nødtørftige veje, og vejenes føring er bestemt af de i forvejen eksisterende skel, ikke af nogen byplanidè. Dette system har ikke ført til, at nogen større del af befolkningen har kunnet skaffe sig de attråede haveboliger. Omkring 85 % af Esbjergs beboere bor stadig i etagelejligheder.

Hvad enten man nu er tilhænger af haveboligtanken eller ikke, må man erkende, at det ikke gennem de mange udstykninger, der beslaglægger så meget jord i Esbjerg, er lykkedes at skaffe en større del af befolkningen part i haveboligens goder. Omkring 85 % af Esbjergs beboere lever stadig i etagelejligheder. Det betyder vel ikke, at de helst vil bo i etagehuse, men at de ikke har haft råd til at skaffe sig en havebolig.

Der er i øjeblikket et betydeligt underskud af boliger, især fordi der siden 1940 er bygget forholdsvis færre boliger end i perioden 1930-40. Skal det store boligbehov dækkes, må det væsentlig ske ved boliger, der er billigere end det almindelige parcelhus. Der må altså ud over de store områder, der allerede er udstykket til parcelhusbebyggelse, skaffes arealer til boliger, der er billigere i anskaffelse. Det må enten blive etagehuse eller småhuse, der som rækkehuse eller fritliggende [illegible] er bygget efter samlede planer med den billiggørelse, som kan opnås der ved. Rækkehuse har hidtil ikke været særlig populære i Esbjerg, men kan man gennem denne byggemåde fremstille boliger, der ikke er dyrere end etagelejligheder, vil de sikkert vinde frem, da de frembyder mange af de samme fordele som parcelhusene.

Hvad enten bolignøden skal bekæmpes væsentlig ved etagehuse eller ved rækkehuse, må man regne med, at det bliver nødvendigt på store områder at få en væsentlig tættere og mere rationel udnyttelse end haveboligforeningerne giver.

Udformningen af Stormgadekvarteret er i hovedtrækkene fastlagt. Der er udstykket ca. 770 smågrunde. Af dem er ca. 420 bebyggede, mens ca. 350 stadig henligger ubebyggede. Befolkningstallet er nu ca. 3250. Når alle udstykkede grunde engang er bebygget, kan man regne med et samlet beboerantal i parcelkvarterer på ca. 6000. For et større område øst for Stormgade har Esbjerg Boligselskab planlagt en bebyggelse med ca. 675 lejligheder, der formentlig vil kunne rumme ca. 2300 personer. På andre arealer, der ikke er disponeret over (ialt ca. 20 hektar) kan der blive boliger til ca. 900. Hele bydelen må altså planlægges for omkring 10.000 indbyggere. En stor del af området er beslaglagt af Statens Forsøgsgård (ca. 28 ha.), en anden del er forbeholdt Arbejderhøjskolen. Denne bydel kan først afvandes og kan derfor først blive helt udbygget.

I Jerne er der udstykket ca. 860 grunde, hvoraf kun ca. 390 er bebygget. Det nuværende befolkningstal er ca. 2150. Når alle nu udstykkede parceller er bebygget, vil der ialt kunne bo ca. 5000 på ca. 85 ha. Ikke udstykket areal er ca. 170 ha. Ved en mere intensiv udnyttelse vil der kunne bo op til ca. 17.000 personer. Ialt kan kvarteret således rumme op til 22.000 indbyggere.

I Rørkjær-Gammelby er der udstykket ca. 1825 grunde, hvoraf ca. 1100 er bebygget. Der er ca. 600 etagelejligheder. Ialt bor der i området nu ca. 10.600. Ved en fuld udbygning af alle parceller og med nye etagelejligheder kan man regne med et fremtidigt samlet befolkningstal på omkring 20.000 indbyggere.

I Veldbæk-området er der nu kun ca. 50 beboere. I en fjernere fremtid kan man regne med, at ca. 10.000 beboere kan placeres her.

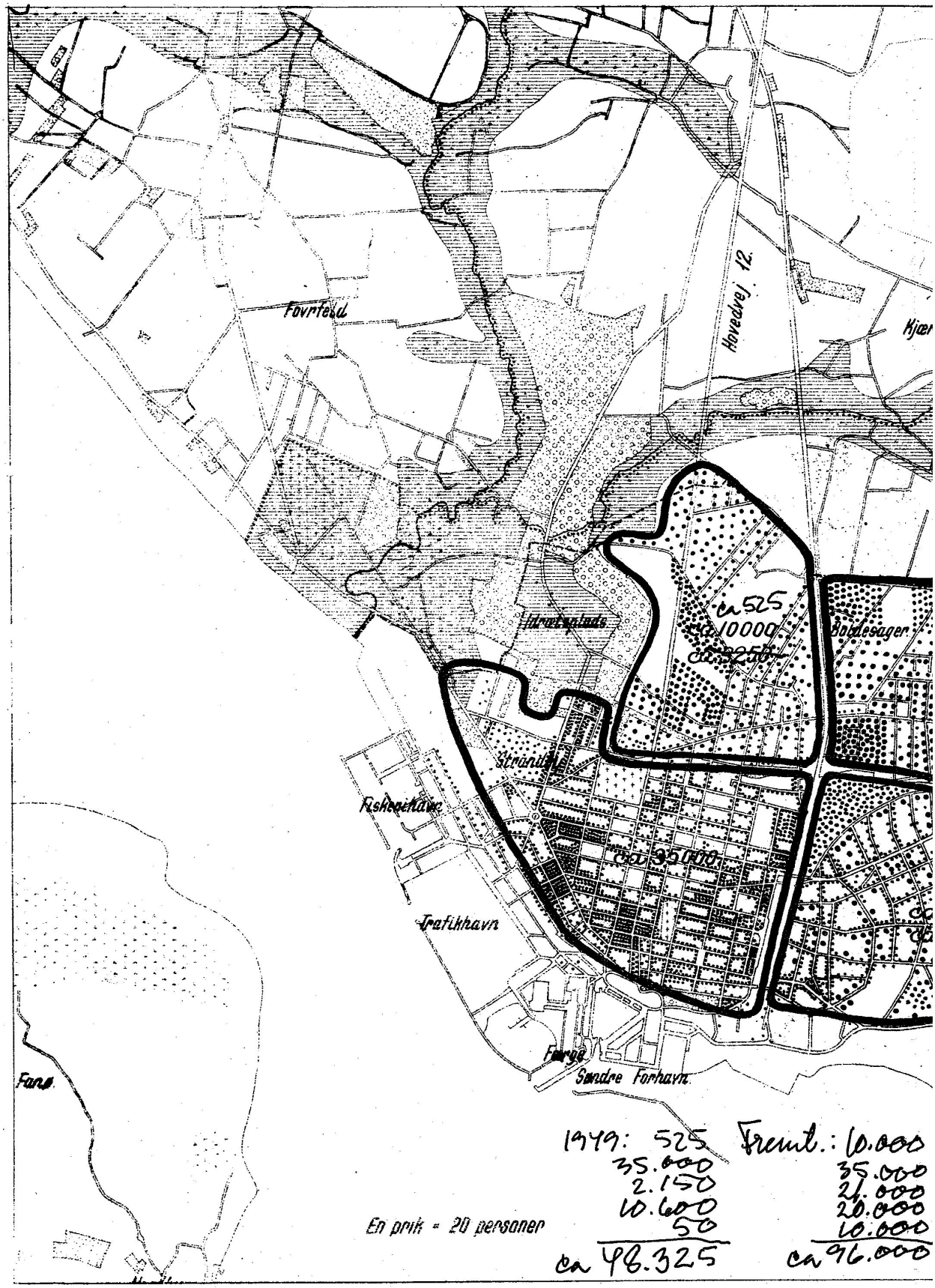
Hvis man vælger en trafikløsning, der frigør trekanten mellem Vardebanen, Strandby-Kirkevej og Hovedvej 1, vil der her kunne skabes en bydel på omkring 5000 indbyggere, hvoraf ca. 2500 går fra det før anførte tal for Rørkjær-Gammelby-området og Jerne.

Kvarterernes fremtidige afgrænsning og befolkningens fordeling aftegner sig da i store træk som vist på planen side 17, hvor kvartererne er omrammet med røde linier, nuværende beboere er angivet ved sorte punkter, 1 for hver 20 beboere, og fremtidige beboere med røde punkter.

I hver af de omtalte bydele kan man konstatere tendenser til centrumsdannelser, som det er naturligt at bygge videre på.

Det har været meget drøftet, hvordan man i vore byer skulle skabe såkaldte kultureentre eller samfundscentre. Det er imidlertid tvivlsomt, om man på forhånd skal planlægge omfattende bygningskomplekser, der skal rumme alle de fælles kulturinstitutioner, der hører til en by. Skoler, biblioteker, sportsinstitutioner, fritidsklubber, underholdningslokaler behøver ikke nødvendigvis at ligge sammen, og det er ikke overbevisende, at beboerne vil føle mere for det lokale kvarter og dets samfundsliv, fordi man slår en hel del institutioner sammen på eet sted. Medens man således kan nære en berettiget skepsis over for kunstigt frembragte centre, ved man, at hver bydel nødvendigvis må have sine butikker, og at de bedst ligger samlet i større og mindre grupper.

I Randers, Horsens og Esbjerg er der gennemsnitlig een butik pr. 46 indbyggere. Man må imidlertid regne med, at den største del af butikkerne stadigvæk må ligge i bykernen. I yderkvartererne gælder det om at have så mange butikker, at beboerne ikke får unødig afstand for deres daglige indkøb, men ikke flere end nødvendigt, da et for stort antal butikker betyder en fordyrelse af varerne. Butikkerne for den enkelte bydel kan igen deles i sådanne butikker med daglige livsfornødenheder, som må ligge nær boligerne, og de butikker, som kan ligge i noget større afstand. Til den første kategori hører udsalg af brød, mælk, kolonial, kød og viktualier. Det er heldigst, hvis de kan placeres således, at de ligger indenfor 5 minutters gang for alle bydelens beboere. De butikker, som ikke nødvendigvis må ligge nær ved boligerne, bør samles i et bydelscentrum, så at der dannes en art butiksstrøg, hvor man kan se dem samlet. Til disse butikker slutter sig også herre- og damefrisør, apotek, banker, restauranter, etc. Det bliver et betydeligt udvalg af virksomheder, der skal samles i hovedcentret.



Skematisk fremstilling af fremtidig kvarter- og befolkningsfordeling.
I den gl. bydel må man ikke regne med nogen videre forskydning i befolkningstallet.
Sort nuværende befolkningstal.
Rødt fremtidigt befolkningstal.

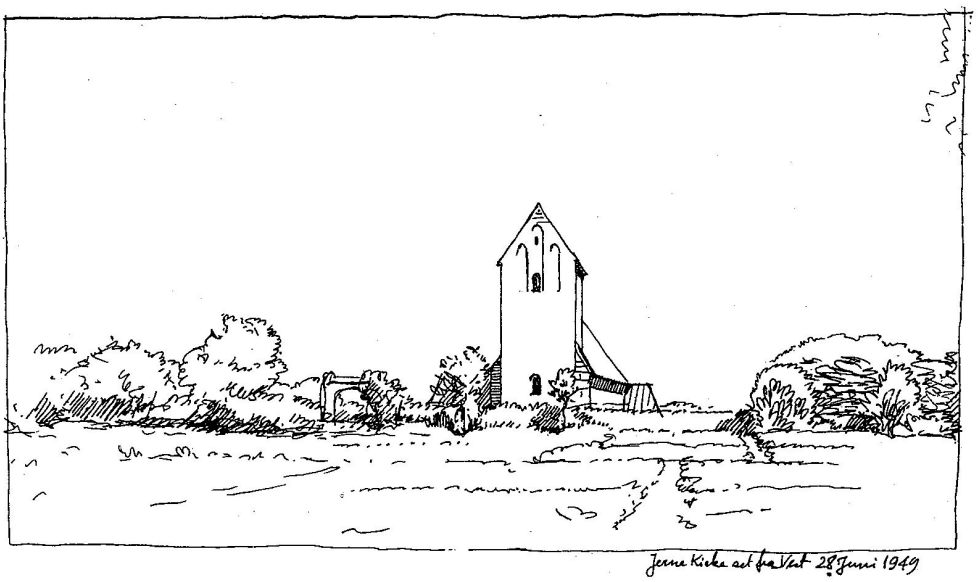

ESBJERG KOMMUNE
Lufthavn
Højspændingsledning
Kjærsing
Andrup
Boldesager
ca. 2150
Hovedvej 1
Jerne
Novrup
ca. 50
ca. 20000
ca. 10600
Veldbæk
Darumvej
Gammelby
Maade
10.000
5.000
21.000
20.000
10.000
96.000

Følgende liste skulle dække behovet:

Købmand, brugsforening
Brød, mælk-udsalg
Bager
Slagter
Fiskeforretning, hørkram
Grønt-frugthandel, blomster
Tobak, vin
Manufaktur, konfektion
Trikotage, modehandel, broderi
Skomager, skotøj
Isenkram
Cykler, radio, grammofon
Sæbe, parfume
Boghandel
Kiosk, aviser, telefon
Urmager, briller
Guldsmed
Herre-damefrisør, barber
Vaskeri, farveri, tøjrensning
Apotek
Bank
Post-telegrafkontor
Restaurant, cafe
Bibliotek
Biograf
Badeanstalt
Klinik
Autoværksted, benzintank.

Efter erfaringer fra udlandet skulle man i yderkvarterer, som der her er tale om, godt kunne klare sig med een butik pr. hver 100 indbyggere. Man får altså nogle bydelscentre med mange butikker og imellem dem små grupper af butikker til den daglige forsyning. Butikkerne ved bydelscentret ligger naturligst som lange butiksstrøg. De kommer til at spille en lignende rolle i en moderne by, som torvet gjorde i en gammel. Handelen er rykket fra det fri ind i husene, men promenaden langs butiksvinduerne bliver et af kvarterets vigtigste samlingssteder, og butikkernes lys bliver et symbol for hele bydannelsen.

I de omtalte bydele kommer butikscentrene til at ligge på meget forskellig måde. For Stormgade-kvarteret er der allerede taget bestemmelse om et større butiksstrøg øst for Stormgade og vinkelret på denne. Det har hidtil været sådan, at butikker lagde sig langs byernes udfaldsveje. Men det må anses for meget bedre, om man kan holde disse vigtige trafikårer fri for bebyggelse som facadeløse veje og lægge butiksstrøgene ved siden af. Det kan være fristende at gruppere dem omkring små torvagtige pladser. Men det er ikke så naturligt for deres hele funktion. Det viser sig, at hvis der er butikker på alle fire sider, bliver den ene absolut foretrukket for de andre. Folk har ikke lyst til at krydse over en stor plads. Noget lignende gælder for brede gader med butikker på begge sider. Den ene vil altid stå i skyggen for den anden. Der bliver eet fortov, hvor hovedstrømmen af spadserende går. Det vil derfor være bedst, når man kan samle alle butikker på een side og allerbedst, hvis man kunne give dem et langt overdækket fortov, hvor folk kunne gå beskyttet mod regn og sne, og hvor man fra vogne, der kørte op til kantstenen, kunne gå tørskoet ind til butikkerne.


Jerne Kirke set fra Vest 28 Juni 1949

For Jernes vedkommende vil man op gennem bydelen kunne skabe en hovedåre, der fører til en række af dens forskellige samlende funktioner. Jagtvejen går fra Hovedvej 1 mod nord. På det første stykke passerer den Jerne stadion. I sit videre forløb går den forbi den endnu ubebyggede plads, der ligger foran den smukke, gamle kirke, der må betragtes som en naturlig midte og samlingstegn for bydelen. På dette sted kan der både blive plads for holdende vogne og grunde til bydelens forskellige institutioner og ud mod Jagtvejen butikker. Forlænget mod nord går den gennem endnu ubebyggede områder, hvor man kunne samle alle bydelens vigtigste butikker til eet langt strøg. På denne måde vil man ved at bygge videre på det allerede eksisterende kunne skabe et virkeligt centrum for bydelen.

For Rørkjær-Gammelby er det noget vanskeligere at pege på et bestemt sted som bydelens naturlige form. Kvarteret er allerede stærkt udbygget, og den vestlige del knytter sig temmelig nøje til bykernen og vil gøre det endnu mere, hvis jernbanen bliver flyttet. På hovedvej 1 er der tilløb til et butiksstrøg. Hvis man absolut skal have butikker langs en hovedudfaldsvej, ville det som ovenfor omtalt være heldigst, hvis man kunne samle dem på den ene side, idette tilfælde sydsiden, hvad der også er en vis tendens til. Den vil sikkert blive stærkere med tiden, efterhånden som fodgængeres krydsning af den trafikerede vej bliver mere og mere ubehagelig. De meget udstrakte udstykninger i Rørkjær-Gammelby-området vanskeliggør placeringen af et virkeligt bydelsstrøg. Bedst ville det være beliggende langs vestsiden af Strandvejen.

For Veldbæk-området kan man ikke udpege særlig egnede steder som butikscentre. På planen side er vist med sorte punkter eksisterende butikker og med røde punkter foreslåede nye. Man ser grupperingen i hovedstrøg samt fordelingen af forsyningsbutikker ud over området.

De skønnede befolkningstal illustreret ved prikkortet side 17 giver mulighed for bedømmelse af, hvilke skoler og andre offentlige institutioner, de forskellige bydele må forsynes med, således som det nærmere er gennemgået i afsnit G. Vigtigt for bydelenes fysiognomi bliver også de grønne områder som gennemgået i afsnit E.



Butiksfordeling.
Sort nuværende butikker.
Rødt fremtidige butikker og butiksstrøg.


ESBJERG KOMMUNE
2
3
4km

B I L A G.

Udregning af befolkningstal for fremtidig kvarterfordeling.

Anslået: 60 % af befolkningen i høj bebyggelse og 40 % i lav.

Ved udnyttelsesgraden 0,5 kan der blive ca. 250 indb. pr. ha. Med udenomsarealer (veje, butikker, grønne områder o.s.v.) må tallet reduceres til ca. 100 indb. pr. ha.

I lav bebyggelse regnes der med ca. 40 indb. pr. ha.

Kvarteret ved Stormgade

Areal	ca. 160 ha
Statens forsøgsgård	ca. 28 ha
Nuværende befolkningstal	ca.3250
Udstykkede grunde	ca. 770
Bebyggede grunde	ca. 420
Ubebyggede grunde	ca. 350

Ved udbygning af de udstykkede parcelgrunde bliver det samlede antal beboere skønsmæssigt efter det nuværende befolkningstal ialt ca. 6.000.

Esbjerg Boligselskab vil opføre 900 lejligheder, anslår man 3,3 personer/lejlighed, får man ca. 3.000 personer.

Ikke udstykkede arealer ca. 20 ha/45 - ca. 900 personer.

Fremtidigt befolkningstal i lav bebyggelse:	ca. 6.000
i høj bebyggelse:	ca. 3.000
Samlet befolkningstal:	ca. 10.000

Kvarteret ved Jerne

Arealet	ca. 280
Nuværende befolkningstal	ca.2150
Udstykkede grunde	ca. 859
Bebyggede grunde	ca. 390
Ubebyggede grunde	ca. 469
Areal af udst. pareelgr.	ca. 85 ha
Frit areal	ca. 195 ha
60 % til høj bebyggelse	ca. 170 ha
40 % til lav bebyggelse	ca. 110 ha

Fremtidigt befolkningstal i lav bebyggelse:	ca. 5.000
i høj bebyggelse:	" 17.000
Samlet befolkningstal:	ca. 22.000

Kvarteret ved Rørkjær og Gammelby

Samlet areal	ca.	220 ha
Nuværende befolkningstal	ca.	10600
Ubebyggede parceller	ca.	725
Bebyggede parceller	ca.	1100
Udstykkede grunde	ca.	1825
Nuv. antal etagelejligh.	ca.	600

Fremtidigt befolkningstal i lav bebyggelse: ca. 12.400
i høj bebyggelse: ca. 8.000
Samlet befolkningstal ca. 20.400

Kvarteret ved Veldbæk

Areal	ca.	130 ha
Nuværende befolkningstal	ca.	50

Ingen udstk. parceller

Anslår man 60 % i høj og 40 % i lav bebyggelse, får man et samlet befolkningstal på. ca. 10.000.

Kvarteret i trekanten: Strandby Kirkevej - Storegade og Vardebanen

Arealet	ca.	75 ha
Afgivet baneareal	ca.	30 ha
Udstykkede grunde	ca.	500
Bebyggede grunde	ca.	250
Nuværende befolkningstal	ca.	1100

Ved udbygning af de udstykkede parcelgrunde bliver det samlede antal beboere ca. 2.500.

Høj bebyggelse:
"Freja" ca. 14.700 m² etageareal (1 pers./20 m² etageareal)
Høj bebyggelse langs Rosenvængets Allé ca. 7 ha
(1 ha/250 personer).

Fremtidigt befolkningstal i lav bebyggelse: ca. 2.500
i høj bebyggelse: ca. 2.500
Samlet befolkningstal: ca. 5.000