

## Tæt-lav i Karlebo kommune

Beskrivelse af seks bebyggelser

Af Knud R. Jensen

Knud R. Jensen er teknisk direktør/stadsingeniør i Karlebo kommune i Nordsjælland. Han er arkitekt og blev i 1964 knyttet til kommunen, hvis tekniske forvaltning han nu leder.

Karlebo kommunes planlægning blev udførligt omtalt i Arkitekten nr. 18/1974.

Illustrationsplanen viser de to nye byer, som er under opførelse omkring Nivå og Kokkedal station på Kystbanen mellem Helsingør og København. Når byerne er bygget færdige, vil boligområderne bestå af 43 pct tæt-lav, 22 pct åben-lav og 35 pct etageboliger.

I den efterfølgende artikel beskriver kommunens byplankonsulent, hvordan tæt-lav blev introduceret i kommunen i forbindelse med udarbejdelsen af en bebyggelsesplan for den sydlige del af Nivå-byen.



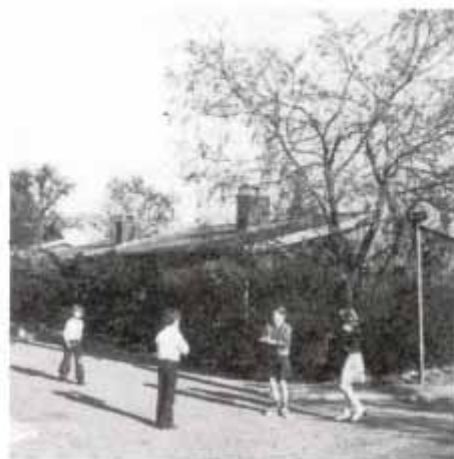
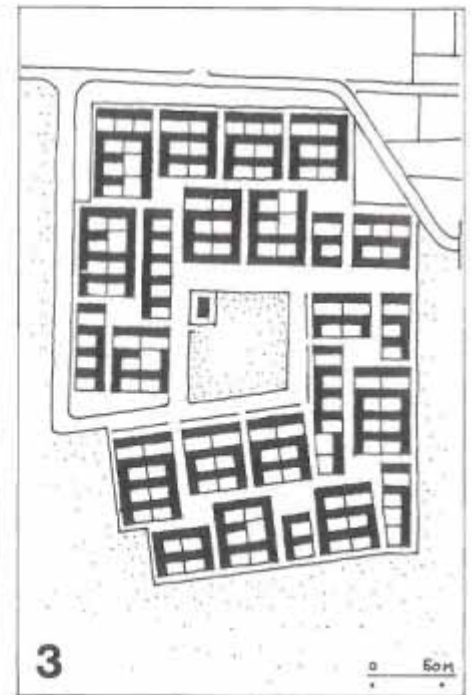
Byudviklingen i Karlebo kommune foregår i to områder omkring hver sin station, Nivå og Kokkedal, på Kystbanen mellem Helsingør og København.

De to bysamfund er planlagt med henblik på at sikre indbyggerne det bedst mulige miljø i dette begrebs bredeste betydning. Selv om planerne selvfølgelig ikke må være urealistiske, skal de alligevel så vidt muligt sikre, at de bymiljøer, der bygges nu på dagens vilkår, ikke allerede i løbet af en kort årrække vil vise sig at være for dårlige. Der skal med andre ord »indbygges fremtid« i både planer og projekter.

I planlægningen af byerne har byrådet søgt at skabe en »fremtidssikret« byplanstruktur, som boligområderne kan knyttes til. Der er gennemført en meget konsekvent trafikdifferentiering. Byerne er orienteret mod de to stationer Nivå og Kokkedal, hvorved den kollektive trafikbetjening gøres mere attraktiv. Helsingørmotorvejen danner bygrænse mod vest og sikrer at også den individuelle trafik kan afvikles effektivt. Det permanent ubebyggede område mellem byerne skal anvendes som dagligt fritidslandskab for de nuværende og fremtidige »byboere«.

Inden for disse overordnede rammer er de enkelte bydele søgt opbygget med et varieret udbud af boliger. Kommunen har imidlertid ikke altid haft den indflydelse på virkeliggørelsen af planernes intentioner, som planlæggerne måske engang imellem godt kunne ønske sig. Et boligområdes udformning bestemmes primært af byherren, så længe han holder sig inden for byplanens rammer – og de kan, på godt og ondt, være særdeles vide.

Alligevel er der blevet bygget mange boligområder, der efter såvel brugernes som planlæggerens opfattelse indeholder en god portion fremtidssikring. Især inden for det tæt-lave byggeri er der karakteristiske eksempler, som også illustrerer en generel udvikling, hvor tæt-lavt stadig klarere markerer sig som den boligform, der kan mest – også på længere sigt.



### 1. Parcelhuse på små grunde

Det første eksempel på tæt-lavt i kommunen er en lille samlet bebyggelse, der i begyndelsen af 50'erne opførtes som en vestlig afrunding af et ældre villakvarter ved Kokkedal station. Bebyggelsen er tillige det første almennyttige boligbyggeri opført i Karlebo kommune.

Husene er opført efter en samlet plan med trafikadgang fra én vej, som snor sig gennem bebyggelsen. Der er ingen gennemfartstrafik på vejen, hvorfor den manglende adskillelse mellem de kørende og de gående trafikanter ikke forringer miljøet væsentligt. Der er heller ingen grønne områder fælles for hele bebyggelsen, men til gengæld små individuelle haver og forarealer til de enkelte huse.

Selv om der strengt taget er tale om et parcelhuskvarter, berettiger husenes fine enhedspræg, den samlede plan og den relative høje tæthed vist alligevel til anvendelse af tæt-lav betegnelsen.

### 2. Kædehuse om blinde veje

I slutningen af 50'erne opførtes en kædehusbebyggelse som en »afrunding« af Niværøds landsby beliggende en kilometer vest for Nivå station.

Byplanmæssigt er denne bebyggelse mindre velmotiveret end det foregående eksempel, men kommunens dispositionsplanlægning var endnu ikke så vidt fremskredet, at man kunne styre meget byggelystne private bygherrer.

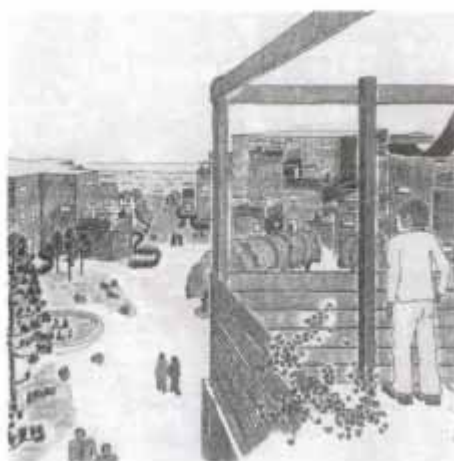
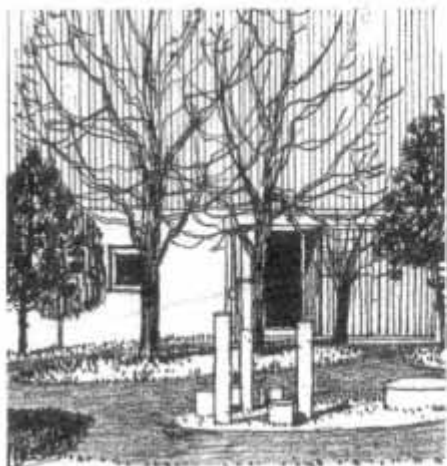
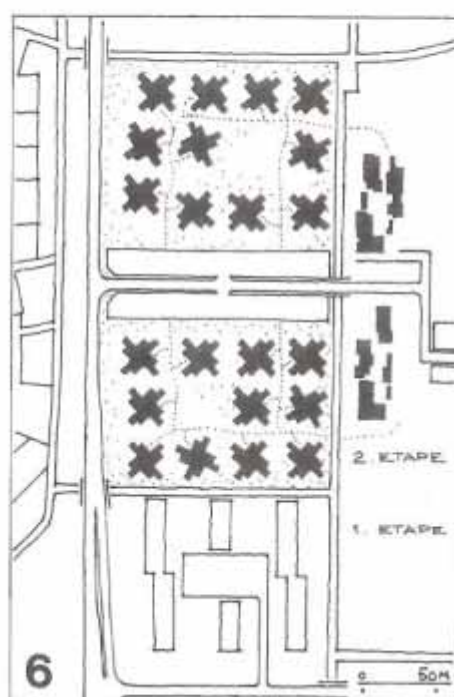
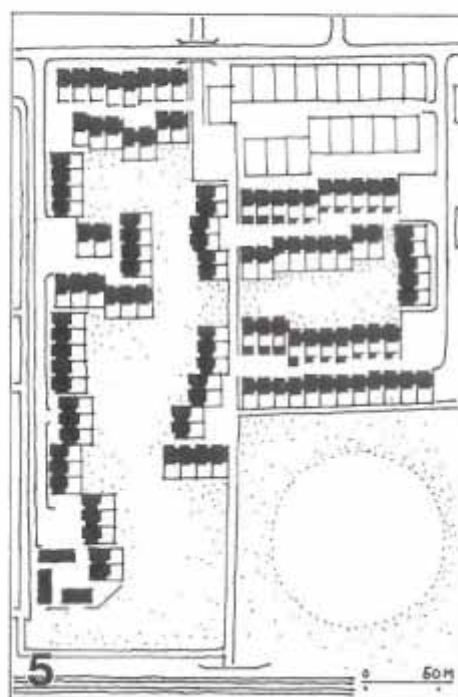
Selv om bebyggelsens forhold til omgivelserne kunne være bedre planlagt, er selve bebyggelsens udformning ganske god. Der er stadig ingen trafikdifferentiering eller fælles friarealer, men de mange smalle, blinde boligveje muliggør alligevel, at børnene kan lege i relativ tryghed. Husene er bygget i en samlet proces, hvilket sammen med beplantningens helhedspræg giver bebyggelsen en egen charme. Holtebakken er et eksempel på tæt-lav i traditionel udformning.

### 3. Den første gårdhusbebyggelse

Gårdhuset som boligform blev introduceret i Karlebo kommune omkring 1960. Den Hageske Stiftelse, som ejede store byzonearealer omkring Nivå station, havde ladet udarbejde en bebyggelsesplan med tæt-lave bebyggelser. Denne bebyggelsesform tiltalte på mange måder det daværende sogneråd, som nu gik ind for, at der i den forestående dispositionsplanlægning blev udlagt ret store arealer til tæt-lav.

Med Nivåvænge blev trafikdifferentieringen for første gang gennemført i et boligområde. Ligeledes blev der sikret friarealer i form af stræder og torve, mens der i bebyggelsens midte blev anlagt en boldbane. Denne er imidlertid omgivet af en parkeringsplads – og det er nok en fejl.

Nivåvænge danner bygrænse mod det store grønne område mellem kommunens to nye bysamfund. De gule mure og røde tage giver en »gammeldags« bymæssig kvalitet i smuk kontrast til engene uden for byen.



#### 4. »Albertslundhuse« i Karlebo kommune

Området umiddelbart vest for Holtebakken var oprindeligt udlagt til etagehusbebyggelse. På grunden ligger »Niverødgård«, som er en vigtig del af det bevarede landsbymiljø i Niverød landsby. Opførelsen af etagehusbebyggelsen ville have betydet, at gården måtte rives ned.

Etagehusene blev opgivet, og der udarbejdedes et projekt til en rækkehusbebyggelse, men stadig uden en bevaring af gården. Også rækkehusprojektet er nu opgivet, og i stedet opfører KAB en gårdhusbebyggelse med »Albertslundhuse«, som vel næsten allerede er blevet en slags klassikere, når man taler om tæt-lav.

Denne udvikling fra etagehuse til tæt-lav er blevet gentaget i mange andre tilfælde i kommunen. Både de almenyttige og de private bygherrer har konkluderet, at den tæt-lave byggeform bedst kombinerer en rimelig arealudnyttelse med et godt fysisk miljø.

#### 5. Avancerede kædehuse

På en grund i Kokkedal-øst har et privat byggekonsortium projekteret en kædehusbebyggelse. Arkitekterne har tidligere tegnet den kendte bebyggelse »Gassehaven« i Gl. Holte. Ligesom Gassehavehusene er også disse kædehuse forsynet med vinterhaver, hvis tag og facade er helt af glas, altså en slags overdækkede atriumgårde.

Denne hustype indeholder spændende muligheder, men er næppe særlig »energiøkonomisk«. Den er heller ikke billig i opførelse. De såkaldte »glade 60'ere« er vist nu uigenkaldeligt forbi, og det er også usikkert, om dette projekt kan realiseres i sin nuværende form.

Som en naturlig ting indeholder bebyggelsesplanen både trafikdifferentiering og grønne fællesarealer. Både for planens og for husenes skyld ville denne bebyggelse derfor være et værdifuldt eksempel i Karlebo kommunes samling af tæt-lave boligområder.

#### 6. Et tæt-lavt etagehusområde

Som sidste nummer i denne lille eksempel-samling skal omtales et projekt, der kan betragtes som en overgang mellem tæt-lav og etagebyggeri.

Islandshøj-byggeriet startede som et stift kranbyggeri med firetages boligblokke. Da den første etape var bygget, blev den stærkt kritiseret af kommunens borgere, som blandt andet fandt det upassende, at man byggede etagebyggeri på et areal, der var højt beliggende og derfor kunne ses viden om.

I byggeriets anden etape er stokbebyggelsen opgivet til fordel for »pyramidehuse«. Udsigten fra disse huse vil være en værdifuld kvalitet, som ikke kan opnås i den tæt-lave boligform.

Eksemplet er også spændende, fordi det antyder, at etagehuset kan gøres til genstand for en produktudvikling, der gradvis ophæver grænsen mellem boliger med udsigt og boliger med jordforbindelse. KRAJ