

RESUMÉ

Erindringens bedre byrum

Byrum er rammen om både store begivenheder og normalt hverdagsliv. Herigennem får vi del i en bykultur, som trækker på mange historiske perioder.

Selv det 20. århundredes transportrum har potentialet til at blive sådanne betydningsfulde rum for vores erindring, hvis de tager højde for nutidens faktiske livsformer. Byens liv behøver nemlig ingenlunde at foregå i byernes centrum. Urbane rum findes også i bro-kvarterer og i forstæder, hvis bare man ser godt efter.

Hvem siger, at villaveje ikke kunne blive mere funktionsrige rum? Og hvorfor skal parkeringspladser kun være til parkering? De har længe haft betydning for børns leg og udfoldelse i byens mellemrum. Et tilfældigt loppemarked eller en fiskebil kan gøre en mærkbar forskel på selv den mest ordinære parkeringsplads ved supermarkedet.

Der skal ikke altid så meget til. Kort sagt består opgaven i at fremme social og kulturel forskelligartethed i disse oversete offentlige rum.

Måske vil villaveje og parkeringspladser en dag blive anerkendt som karakteristiske for en tidsalder. Måske får de oven i købet en rolle på linje med de erindringsrum, som har betydning i den traditionelle og i den moderne by.

Byrum har afgørende betydning for europæisk kultur og samfundsliv. Hvad ville billedet af den franske revolution i 1789 være uden stormen på Bastillen i Paris? Denne by-begivenhed genopleves hvert år gennem folkefesterne den 13. og 14. juli over hele Frankrig.

I selv den mindste danske by er byrummene med til at forme byens liv. Byrummene udgør en ramme om både epokegørende historiske begivenheder og normalt hverdagsliv. Uden byrummene kunne man slet ikke forstå samfundets kulturelle netværk, som det 21. århundrede må bygge videre på. At tage hensyn til byrummene er ofte at tage hånd om noget, der knytter sammen.

Historien påvirker byboernes følelser og ideer

Som individer bruger vi bestemte byrum på meget forskellige tidspunkter af vores liv: Som børn, som unge, som voksne. Vi kan derfor tænke på dem gennem erindringer om vinter og sommer, sol og sne, regn og mørke. Store øjeblikke i vores liv – såsom kærlighedsmøder – har fundet sted i disse byrum, der bidrager til vores eget liv, men også til byernes kollektive erindrings-ballast. For vores bekendte har erindringsbilleder af de samme – eller lignende – rum. På denne måde deler vi by- og livshistorie.

I byrummets nutid mødes mange epoker gennem huse, navne, gader og vaner. Spor af fjerne tider samles for vore øjne og øren. Torve og pladser, gader og stræder får deres aktuelle liv fra bygninger og bevægelsesmønstre, der kan række langt tilbage i tiden. Byrummets former, stedernes navne og byboernes konkrete bevægelser bringer historier og erindringer med sig. Strøget eksisterede, før det blev gågade. Huse og gadeforløb er der endnu og sætter stedet i relief. Gennem bygninger og byrum får vi adgang til en bykultur, som mange historiske perioder har andel i. Alskens tider og former går op i øjeblikkets helhed.

Historiske tider, som vi ikke selv har gennemlevet, spiller med i det, vi oplever, foretager og tænker os. Som byboer kan man af og til nå så vidt som til at føle pustet fra tidsaldre, hvor man end ikke var født. En særlig 'erindringscocktail' synes at fremme de mange ideer og følelser, former og produkter, som byerne fostrer. Hvad ville modens historie være uden byens rum, hvor de forskelligste mennesker krydser hinanden og undertiden afføder uventede ideer? I øjeblikket føles fjerne fortider måske ikke direkte. Forbindelsen til byers historiske lag er mere ubemærket. Men det gør kun byrummenes bidrag til nutiden så meget des større. Den subtile og oversete virkning er tit den mest virkningsfulde.

Byens rum har understøttet både erindring og fantasi blandt moderne mennesker. Men byens rum kan være dårligere eller bedre rum for erindring og byliv. Hvordan står det til i vor tid?

Det 20. århundredes byrum – dårligere erindringsrum?

Noget tyder på, at byrum fra det 20. århundrede har været dårligere som ramme om erindring. Mange moderne planlæggere beskæftigede sig ikke for alvor med det offentlige, urbane rum i menneskelig skala. I stedet blev der tænkt i stor skala, med bilerne – bilismen – som rettesnor. Byens rolle som sted for kropslig og kulturel sameksistens med andre gled i baggrunden. Byen blev først og fremmest opfattet som et funktionelt rum, som et transportrum. Mødet med andre kunne let blive til reduceret til synet af deres bil.

Det er påfaldende, hvor lidt byens offentlige rum fylder, når fagfolk bliver bedt om at opregne betydningsfulde rum fra det 20. århundrede.

Egentlige byrum er kun svagt repræsenteret på den ellers meget lange liste i en nylig undersøgelse. Ved en konference for arkitekter, byplanlæggere, sociologer, kunsthistorikere, embedsmænd m. fl. – alle med speciale i by og landskaber – bad jeg samtlige deltagere om at opregne fem vigtige bygninger, rum eller lokaliteter. Stederne skulle være karakteristiske for det 20. århundrede. Det skulle samtidig være steder, der af svarpersonerne blev opfattet som del af kulturarven fra det 20. århundrede. Resultatet var præget af stor variation, men også af en vis fælles smag. Knap 30 besvarelser gav en samlet liste på 100 forskellige steder, hvor godt en fjerdedel var med i flere af besvarelserne.

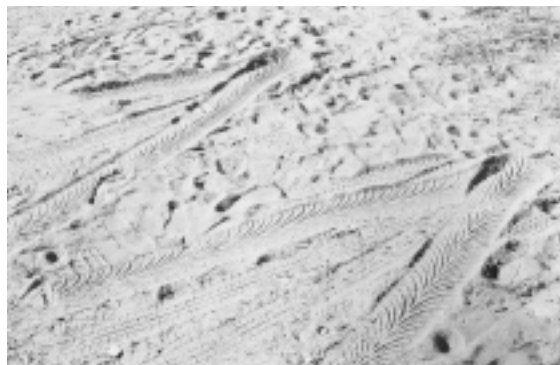
Kulturarv og byarkitektur var der masser af. Til gengæld stod byrummene i en svag position. Nok optrådte Blaagaards Plads, Amagertorv med Storkespringvandet, Amaliehaven, Middelfart Lystbådehavn, Børnenes Kontors Pølsevogne i Aarhus, Avedøre Stationsby og Christiania på listen. Men disse steder blev kun foreslået af én enkelt person. Københavns Rådhusplads blev foreslået af ... to personer, mens mange bygningsværker blev anført af en stor skare inden for svar-panelet.

Naturligvis blev der ikke direkte spurgt efter karakteristiske og mindeværdige byrum. Men det var fuldt ud muligt at nævne dem. Det skete kun i begrænset omfang. Det kan skyldes, at byrum fra det 20. århundrede ikke er så karakteristiske og oplagte til at indgå i kulturarven. De adspurgte følte sig i hvert fald ikke ansporet til at tænke på dem. Den modernistiske bys ned-prioriterte byrum følges således tilsyneladende af en ret begrænset bevidsthed om byrum fra århundredet, der gik. Det er ikke byrummene, som står i centrum i perioden eller fagfolks opfattelse af den.

En god håndfuld bygninger vendte tilbage i mange besvarelser. Aarhus Universitet kom ind på en absolut førsteplads, foreslået af knap en tredjedel, og skarpt forfulgt af Aarhus Rådhus. I København blev Radiohuset og Københavns Lufthavn samt Arne Jacobsens forskellige Bellevue-byggerier fremhævet. I alle disse tilfælde var det mindre rummet mellem husene end husene selv, der fokuseredes på. At rummet mellem de arkitektoniske værker også kan forbindes med kvalitet skal ikke udelukkes, men dette forhold fremhæves ikke i begrundelserne for valget.

I vor tid lægges der da også stadig mest vægt på bygningsværkerne, mens rummene mellem husene ofte underforstås. Bygningerne er det egentlige, mens livet og rummene mellem dem opfattes som en blanding af ekstratilbehør og vedhæng. Målt med bylivets og bykulturens alen er omgivelserne ved selv fornem arkitektur ofte stedmoderligt behandlet. Der er sjældent tænkt på (endsige sat penge af til) at bringe udelivet på højde med den arkitektoniske kvalitet. Bygningerne rager op, mens omgivelserne ligger hen. Det er synd, for både ude- og indeliv.

Tit bliver 'mellemmrummene' ikke til egentlige 'byrum'. Rummene ligger måske i en by. Men de understøtter ikke byens funktion som livs- og bevægelsesrum for bymenneskene, hvor disse oplever hinanden og sig selv.



Barnets parkeringsplads I

Parkeringspladsen dukker op i det fjerne med iskagehuset som vartegn. Fladen af asfalt og sand ligger midt mellem skoven og stranden. Barnet sidder foran på cyklen og vil blive på parkeringspladsen. Bilerne står sammen i heden, mens deres mennesker er ved stranden. For barnet er parkeringspladsen et eksotisk sted, rigt på mærkelige køretøjer og mennesker undervejs. Foto: Henrik Reeh

De typiske rum fra det 20. århundrede: Parcelhuse og sommerhusudstykningsrum

Undersøgelsen blotlægger nogle steder, som repræsenterer en bestemt type offentligt rum. Både parcelhus-kvarter og sommerhus-område anses for typiske for det 20. århundrede og som dele af den kulturarv, det 21. århundrede overtager. Parcelhus-kvarteret nævnes med eksempler fra hele landet. Også sommerhusudstykningsrum fremhæves – "et spontant opvokset sommerhusområde", som det udtrykkes i en besvarelse.

For det meste har hverken parcelhus-kvarteret eller sommerhus-området været planlagt særlig grundigt. De fungerer heller ikke som traditionelle byrum. Men begge kvarterstyper – zoner – rummer veje. I princippet er vejene offentlig grund eller i hvert fald offentligt tilgængelige.

Vejene er heller ikke fuldstændig livsforladte. På villavejene luftes der hund som aldrig før. Hjem-Is-vognen ringer med klokken. Der cykles. Der køres i bil. Der leges på forsvarlige og uforsvarlige steder. På vejene i sommerhusområderne hilser man pænt på forbikørende og -spadserende, ligesom når man møder fuldstændig fremmede personer i skoven.

Hvem siger, at selv villaveje ikke kunne blive mere funktions-rige rum? Tænk bare på forandringen af gaderne i den indre by fra bil- til gå-gader. Eller tænk på, hvordan små, sure baggårde med skraldebøtter, skure og hegn takket være gårdsaneringer blev til store fælles gårdanlæg for mange ejendommers børn og voksne. Sådan blev former fra det 19. århundrede undertiden forvandlet til noget ganske andet i det 20. århundrede. Som ved et tilfælde, men i realiteten ved radikale eksperimenter og forpligtende indsats. Måske det 20. århundredes rum – villaveje og andet godt – kan beriges i det 21. århundrede.

Selv om byrummene fra det 20. århundrede måske ikke udmærker sig positivt, har bylivet på mange måder overlevet og udviklet sig. Bylivet har gjort sig stærkt gældende i kunst, filosofi, politik, handel og litteratur, samtidig med at forstæderne husede flere og flere mennesker. Men der er ingen garanti for, at byrum og byliv kan præge det 21. århundrede i samme grad.

Det 21. århundredes byrum – kan de blive bedre?

Kan byrummene komme bedre til deres ret som støtter for bykultur og urbant liv i det 21. århundrede? Dette afhænger af, om det lykkes at tage højde for nutidens faktisk eksisterende urbane rum og livsformer.

Der er sket meget med byrummene i løbet af de seneste århundreder. I dag er en plads ikke uden videre forbundet med en kirke, et slot, et rådhus eller et marked. Pladsen findes i alskens særlige versioner, fra busholdepladser og genbrugspladser til sports-, lege- og parkeringspladser. En gade er ikke længere et strøg med alle funktioner bag (og foran) façaderne: Butikker, værksteder, boliger, forsamlingsrum. Ofte er der overvægt af en enkelt funktion, hvilket giver en ensformighed og en bestemt døgnrytme i brugsmønstrene. I nogle gader handles der, mens der i andre soves, inde bag gardinerne.

Alle disse specialiserede, men også ensformige rum kommer i centrum, når bedre byrum sættes på dagsordenen. De 'bedre byrum' behøver nemlig ingenlunde at ligge



Barnets parkeringsplads II

Fra hotelværelset på 10. sal er der udsigt til en parkeringsplads. Barnet står i en lænestol og betragter bilerne, som langsomt fylder pladsen. Til sidst udnyttes også alleerne mellem de egentlige parkeringsfelter. Asfaltpladsen bliver til en bil-mosaik. Mønstret ændrer sig fra dag til dag. Barnet står længe og ser biler og mennesker, som bevæger sig frem og tilbage over parkeringspladsen. Hen under aften er pladsen tom.

i byernes centrum, hvor butikshandelen dominerer. Urbane rum findes også i brokvarterer og i forstæder, hvis bare man ser godt efter. Urbane rum findes i mange grader og afskygninger.

Det drejer sig ikke udelukkende om at forbedre de traditionelle byrum. 'Den genvundne by', som ifølge Jan Gehl og Lars Gemzøe (i bogen *Nye Byrum*, Arkitektens Forlag, 2000) har gjort sig gældende i de sidste årtier af det 20. århundrede. 'Den genvundne by' må udvides om ikke ny-udvikles på områder uden for centrum. Ikke mindst må der eksperimenteres med de urbane muligheder i de offentlige rum, som det 20. århundrede har frembragt.

Lad os overveje to typiske rum: Parcelhusvejen og parkeringspladsen. Kan disse bringes i retning af 'bedre byrum'? Parcelhusvejen er ingen indkøbsgade og skal ikke forsøges gjort til én. Parkeringspladsen ved stranden er heller ingen plads foran domkirken i en middelalderby. Det drejer sig derfor ikke om at kunstigt at dyrke et byliv, som snarere hører hjemme i de historiske bymidter. Alligevel kan både parcelhusvej og parkeringsplads beriges, så deres urbane muligheder udnyttes bedre.

Kort formuleret består opgaven i at fremme social og kulturel forskellighed i ensformige offentlige rum – af hensyn ikke mindst til de eksisterende brugere.

Der skal ikke altid så meget til. Bare en enkelt ny funktion ville kunne gøre sit til at forandre parcelhusvejen og parkeringspladsen. En boule-bane behøver ikke ligge i baghaven eller i garageindkørslen, men kunne forandre stemningen på vejen ved at ligge uden for ligusterhækkene. Parkeringspladser har sikkert længe haft betydning for børns leg og udfoldelse i byens mellemrum; disse rum var til rådighed og blev udforsket med og mod deres officielle funktion som parkeringsplads. Ligeledes kan et tilfældigt loppemarked eller en fiskebil kan gøre en mærkbar forskel på selv den mest ordinære parkeringsplads ved supermarkedet. For hvorfor skal parkeringspladser kun være til parkering?

Der er mange muligheder for 'funktions-collage' – kombination af normalt adskilte funktioner på ét sted. Men fantasien må sættes i uvant bevægelse. Princippet er dog enkelt. Det består i diskret at tilføje nye og anderledes funktioner til funktionsfattede rum. På denne måde kan steder, der næsten får en til at glemme, at det drejer sig om byrum, blive bedre. Med hjælp fra formgivere (arkitekter, byplanlæggere, kunstnere), brugere og utraditionelle rådgivere (filosoffer, forskere, fotografer, forfattere – for nu bare at nævne figurer, der begynder med F) kunne de ligefrem blive til interessante og velformede rum.

Fra banale områder til bedre byrum?

Ved at funktions-berige moderne byrum kunne det 20. århundredes urbane rum blive mere sammensatte. Mellemrummene kunne udvikle sig til andet og mere end trafikrum. Derved kunne de også blive bedre rammer for menneskeligt liv. Måske disse moderne rum en dag bliver anerkendt som karakteristiske for en tidsalder. Måske de oven i købet få en rolle på linje med de erindringsrum, som har betydning i den traditionelle og i den moderne by.

Jeg tænker allerede tilbage på min barndoms parkeringspladser. Hvordan ville mine børn komme til at se og opleve dem, hvis disse steder blev udviklet til 'bedre byrum'?