

RESUMÉ

Hvad er et byrum og hvad er et bedre byrum

Vi har alle et forhold til pladsen og gaden, for de blevet til i perioder, hvor bevægelsen i byen var knyttet til menneskekroppen. Hvor afstand målt i dagsmarcher og ikke km/t, og hvor oplevelsesintensiteten derfor er høj. Men det er vigtigt at forstå, at byrummet også synliggør og skaber sammenhænge som ikke alene knytter sig til de fysiske rammer.

Indgrebene i den tætte by og den mere spredte by må være forskellige. De fleste kræfter bliver lagt i bykernerne og de traditionelle fodgænger-rum. Måske skal man se også på overgangene. Det er her, muligheden for at etablere nye rumdannelser med anderledes kvaliteter er til stede.

Arbejdet kræver en rumlig bevidsthed, som tager afsæt i at det moderne menneskes evne til orientere sig på mange måder i byens rum. Det handler i større grad om at sætte forskelle, som er direkte opfattede af sanserne uanset om man er gående eller kørende.

Kunstværket spiller en væsentlig rolle i organiseringen af et byrum. Det opstiller ikke magt-hierarkier, da de oftest stilles op i rum, som allerede er defineret af brug, ejerforhold og af andre fysiske forekomster. Kunstværket tilbyder andre synsmåder på det eksisterende rum og kan i bedste fald sætte en dynamik i gang, der ved sin blotte tilstedeværelse kommenterer og påvirker stedet.

En stor del af de tiltag, der gennem tiden har været for at tilegne byrummet til dets brugere, er gået ud fra den tanke, at byrummet er det sted hvor alle mødes på lige fod, hvor alle har legitimt ærinde – en svag hilsen til det gamle Grækenlands agora. Derfor er de fleste nytolkninger af byrummet blevet til med et stort hensyn til borgeren som individ og krop. Borgeren bliver samtidig ofte defineret som fodgænger. Både emnet og dets behandling får nemt en lidt kedelig karakter af lune, bløde mellem-løsninger, eller pæne renavskninger af byrummet via standardiserede design-løsninger for gadebelægning og gadeinventar. Samtidig er det påfaldende, at det næsten altid er den sædvanlige byplads eller det sædvanlige gaderum, vi tænker på, når talen falder på det offentlige rum. Det kan der være flere grunde til. Bypladsen og bygaden er kulturelle størrelser, som vi alle har et forhold til. De er tilmed som regel blevet til i perioder, hvor bevægelsen og rytmen i byen var knyttet til menneskekroppen. Hvor afstand målttes i dagsmarcher og ikke kilometer i timen, og hvor oplevelsesintensiteten derfor er høj.

Netop forholdet mellem kroppen og byens rum er det, der har forandret sig mest radikalt i de seneste år. Første træk i denne forandring var etableringen af forstads-typehuskvartererne, hvor bilen er nødvendig for infrastrukturen og følgelig også bliver den ting, der knytter menneskekroppen til byen. Andet træk i forandringen var, da man i bykernerne adskilte den hurtige trafik fra fodgængerne og de andre bløde trafikanter, og derved prøvede at få byens gadenet og kroppens måde at bevæge sig på til igen at passe sammen.

Begrebet borger har ændret sig. Fra at betegne en person, som med sin krop som transportmiddel har sine offentlige og private ærinder tæt sammenvævet i et byrum, som kan afmåles til fods, er borgeren blevet en person, som med et transportmiddel (oftest en bil) afmåler store afstande for at holde sit private og sit offentlige rum helt adskilt. (Selvom tendensen i øvrigt går den modsatte vej: Større og større sammenblanding af sfærerne via medier og kommunikation.)

Et andet aspekt som sikkert har betydning for udviklingen af det byrum, vi ser i dag er den stadig større fritid, det enkelte menneske er blevet til del. Det afstedkommer et stort behov for rekreative rum i nær tilknytning til boligerne. Oplevelsetæthed er blevet vigtigt for organisering af vores adfærd. Vi lever mere og mere i en oplevelseskultur. Ethvert sted i byen skal åbenbart intensiveres, enten det kaldes byfornyelse, kvartersløft eller andet. I sin iver efter optimering, glemmer man vigtige aspekter som for eksempel: Det øde, mellemrummet, the-left-over-site, og hvad det ellers kaldes. (Fyrsten i Giuseppe Tomasi di Lampedusas roman 'Leoparden' siger på et tidspunkt, at man kun kan bo i huse, hvori der er rum som står tomme og ubrugte hen.) De øde rum er med i bevidstheden, som regel holdt frem som grimme og oplevelsesløse. De ligger hen uden hensigt, måske endda med den oprindelige hensigt

Villavej i Hvidovre og Avedøre Stationsby. Fotos: Morten Stræde



ødelagt. De er svage på oplevelse og intensitet – også æstetisk ude af stand til at fastholde noget som helst, og dog er de vigtige for enhver bymæssighed. Det er for eksempel de store trafikåre, parkeringspladserne, de industrielle udkanter. For det er ganske vist, at en stor del af den offentlige adfærd foregår på parkeringspladser og lignende. Men andre ting kan være ødelæggende for byen. I New York bydelen Bronx begyndte bystyret på et tidspunkt i slutningen af 80'erne at nedrive 'crack-houses' og andre belastede bygninger. Ikke for at bygge nyt, men i første omgang for at ødelægge den bymæssighed som rummede kriminaliteten og narkoen. Det afstedkom et særdeles underligt bylandskab med store tomter mellem husene, visse steder var der flere tomter end huse – men det afslørede også et politisk greb, som blev formende på byens udseende og funktion.

Et eksempel på at det øde opfattes som noget negativt kunne være Berlin efter murens fald, hvor bystyret på kortest mulige tid forsøgte at fjerne ethvert spor af 40 års kommunistisk regime i stedet for at udnytte de tilbagegivne øde områder.

Måske arbejder alle arkitekter med en udtalt forestilling om idealbyen, den by som passer som hånd i handske. Hvor alle elementer er optimerede til deres brug, og i kraft af deres formålstjenlighed også smukke.

Den overordnede planlægning synes i de seneste 100 år at have været en funktionsplanlægning. Funktionaliteten for byen er efterhånden blevet lig med funktionaliteten for trafikken. De mange trafikoplægninger i byerne er for mig at se forsøg på at tilbageerobre byfunktionalitet fra trafikfunktionaliteten. En hage ved dette, hvor nødvendigt det end er at tilbageerobre dele af byen til det civile liv, er at det modsætningsfyldte forhold mellem rekreation og produktion opretholdes.

I stedet for de vante valgmuligheder som for eksempel overskuelighed, kvalitet i materialevalg, gennemførthed i planlægningen og mulighed for demokratiske, sociale samvær osv., forekommer det mig at det er ganske andre vurderinger der må til, hvis vi skal et skridt videre end borgernes gode møder med hinanden på pladsen eller (gå)gaden.

Strøggader overalt i Danmark, og i øvrigt også andre steder, forsøger at give den passerende oplevelser af kvalitet og afveksling i en kontinuerlig strøm. Måske skulle man i stedet for at koncentrere indsatsen om det vel-tempererede, se på overgangene, for det er i overgangene de ustabile forskelle viser sig, som er frugtbare for en rumskabelse.

Piazza Campo dei Fiori, Rom. Foto: Morten Stræde



Hvis vi ser på storbyer mange steder i verden, ligger oplevelsen af byrummene og den måde, hvorpå vi navigerer i dem, ikke nødvendigvis i overskueligheden, eller i det gennemførte design. Snarere er der intensiteter at hente i den i mange tilfælde kontrastrige og stadigt vekslende organisering af rummet. De mange og uforudsete skift i størrelse, skala, belægnings, lys, brug, økonomi osv., giver en dynamik som er svær at planlægge overordnet. Ligesom rummet er en ramme, som stilles til rådighed for den enkelte, er samme rum et resultat af de mange bedre og dårligere indsatser og forhandlinger gennem tiden.

De fleste vil sige, at Rom er en forbilledlig by hvad angår bymæssige oplevelser, intensitet og karakter. Ser man nærmere på byen, er det ikke just planlægning og overblik, endelige kvalitetsløsninger, der præger byen generelt. Ikke desto mindre er den et billede på hvordan forskelle i modstand og konkrete æstetiske virkninger kan skabe et højt defineret byrum. Fra labyrinterne i Trastevere til kontrasten mellem smalle gader og klart definerede pladser. Ligevægten mellem ude og inderum, som det ses i forholdet mellem en kirkes indre rum, og pladsen foran.

Ud fra en skulpturel logik er der altid steder, der er mere intense og indholdstætte end andre. Ligeledes er der en række steder, som ikke er 'under indflydelse'. Hvis man flytter denne tanke til at gælde byrummet får man udover stærkt organiserede rum, en række rum hvor hvad som helst kan ske, fra ingenting, over de forladte, udbrændte biler, til rum hvor folk selv tager magten over deres egen situation.

I New York er Manhattan delt op i kvarterer efter etniske grænser, helt ned til en opdeling gade for gade, med en række blandingstyper til følge. Derudover er forretningstyperne etnisk funderet. Det giver et kludetæppe af meget veldefinerede små rum, som dækker hele det før nævnte spekter i en uendelig række af sammenstød og overlapninger.

Canal Street, New York. Foto: Morten Stræde



Målet for et bedre byrum må være at tillade en meget høj grad af diversitet og et spil mellem det, der er meget godt og det, der er meget dårligt og alle varianterne derimellem. I stedet for at finde en menneskelig variant af hastigheden, så det offentlige rum bliver så gnidningsløst som muligt, som filosofen Paul Virillio siger det, er modstanden, friktionen et begreb som fysisk er meget tydeligt, hvad enten man kører eller går.

Det springende punkt er hvordan disse modstande sættes ind i omgivelserne.

Det må handle om at byrummet synliggør – og skaber – sammenhænge som ikke udelukkende er svejst fast til de fysiske rammer. Det kræver primært en rumlig bevidsthed, som tager afsæt i at det moderne menneske kan orientere sig på mange måder i et byrum.

En planlægning som i vid udstrækning tager afsæt i det æstetiske - altså ikke i 'Hvad er et bedre byrum' men 'Hvordan ser et bedre byrum ud?' vil kunne se stort på de trafikale og transportmæssige aspekter, og netop derved vriste nyt ud af rummet.

Et af de vigtigste rumorganisatorer gennem tiden har været de offentligt opstillede kunstværker. Kunstværket spiller en væsentlig rolle i organiseringen af byrummet. Det opstiller ikke magt-hierarkier, eftersom værker oftest stilles op i rum, som allerede er defineret af brug, ejerforhold, og fysiske forekomster. Derimod kan det anvendes i en forrykning af byrummet ved indførelse af en kunstnerisk skala. På en måde er det den billigste måde at ændre et byrum på. Kunstværket bestemmer traditionelt ikke adfærden i særlig høj grad, men tilbyder andre synsmåde på det, som allerede er tilfældet. I offentlig sammenhæng kan skulpturen i bedste fald sætte en dynamik i gang og ved sin blotte tilstedeværelse kommentere og påvirke sit sted.

Kunstværker kan stå som egentlige monumenter, eller de kan indgå på en række niveauer, fra monumentet som dominerer sit rum, over direkte indgreb og æstetiske ændringer af den eksisterende bystruktur til tilrettelægning af byrum.



Per Kirkeby og Jens Berthelsen:
Himmerlands Kunstmuseum. Aars.
Foto: Morten Stræde



Morten Stræde: Skulptur i Nysted.
Foto: Jan Ernest

Der må være meget stor forskel på indgrebene i henholdsvis den tætte by og den mere spredte by. Det meste af den nyorientering af byrummene, som foregår i disse tider i bykernerne, sker i forhold til fodgængerrummet. Det organiseres meget lokalt og meget i forhold til de eksisterende strukturer. Vi kender alle fornemmelsen når man forlader strøget og dets høje organisering og 25 meter nede ad sidegaden oplever total trøstesløshed. Det bunder i en alt for ringe rumlig bevidsthed.

Vi ved fra matematikken at intet system kan rumme sine egne forudsætninger. Alligevel prøver man traditionelt at løse rummets problemer med dets egne midler. Det ses ofte at man prøver at sikre gennemførelse og variation i en bygade med de bygninger, tegn og forekomster i øvrigt, som findes i samme gade. For eksempel organiserer en planlægger et villakvarter, så gaderne ser pæne og ensartede ud. Deres indretning løses inden for den enkelte gade, ligesom de rumlige organisationer kun forholder sig til det aktuelt nærværende rum og eventuelt dette rums historiske dybde.

Tydelighed kunne være et mål for en måde at organisere byrummet på. Tydelighed er her ikke det samme som funktionalisme:

- Tydelighed i organisationen af rummet rent fysisk.
- Tydelighed i hvordan ejerforhold er i et byrum.
- Tydelighed i forhold til hvilken skala rummet har. Er det et forstadsrum domineret af lange, vandrette bevægelser og en stor grad af ensartethed, eller er det et bycentrum præget af tæt og høj bymasse.

Vi lever i et modulationssamfund. Den enkeltes arbejde udføres lige så gerne i hjemmet som på en arbejdsplads (arbejde og fritid lapper over), afsoningen af straf sker i hjemmet med en elektronisk sladrehanke om benet på 'fangen' (fængsel og hjem lapper over). Mobiltelefonen sikrer, at vi er knyttet til mange rum på en gang. Det kunne svares af modulationer, overgange mellem de forskellige rumtyper, de forskellige ejerforhold, mellem det indre og det udendørs og mellem det urbane og det sub-urbane rum.

Villavej i Roskilde. Foto: Morten Stræde



Midlerne til denne modulation er ikke i første omgang af kvalitativ karakter. Det handler i større grad om at sætte forskelle, som er direkte opfattede af sanserne hvad enten man er gående eller kørende. I anden omgang er det muligt at give visse af prægene en større gennemførthed i materialevalg. (Forskellen på betonfliser og granit er umiddelbart opfattet, ligesom de to materialer sender meget forskellige signaler.)

Byrummet kunne opdeles i klare zoner, hver med sine præg. Overlapninger mellem zonerne, ligesom steder uden præg, kan opstå. De enkelte områders præg kan gradueres afhængig af hvor stærkt et præg det enkelte område skal have. Ligeså kan man tænke sig en gradvis udtynding af et præg fra midten af et område til dets periferi.

Midlerne til at give dette præg er mange:

Belægninger

Vi kender alle oplevelsen af at køre i bil over en Amtsgrænse. Vejbelægningen skifter, og dermed lyden i førerkabinen af hjulenes rullen. Belægningernes udstrækning kan bestemmes af ejerforhold, offentlig service, æstetiske valg.

Gadeskilte

Størrelse, udformning, placering. For eksempel kender de fleste det lille hjerte, som erstatter prikken over i'et på gadeskiltene i Gentofte kommune.

Gadebelysningens udformning og placering

Denne forskel findes allerede af praktiske årsager. Indre byers belysning hænger over kørebanen i kabler fra hus til hus. I forstaden oplyses fortovene fra lygtestandere.

Matrikelgrænse mellem Det kgl. Teater og Kunstakademiet. Foto: Morten Stræde



Fortovenes højde, bredde og belægning

Danske fortove har en højde og en bredde, der går op med den standardiserede kommunale flise og chaussesten. Amerikanske fortove er støbt i beton op imod en temmelig høj stålkant. I udkanten af Budapest er der en bred, glidende overgang fra (nytte)havernes græs til kørebanen.

Beplantning

Washington DC er beplantet med kirsebærtræer. Hvert år i blomstringstiden, er hele indre by lyserød.

Skulpturer og anden kunst.

Et kunstværk påvirker og retningsbestemmer et område som afgrænses af om man kan se værket eller ej.

Den oprindelige grund til at undergrundsbanevogne og S-tog blev bemalet med grafitti var, at rivaliserende bander kunne provokere hinanden ved at sende 'tags' ind i hinandens område, og derved udvide deres egen zone.

Denne handle måde viser at mennesker er i stand til at opfatte meget åbne rum. Rum og lokalitet er ikke længere helt det samme.

Beplantning i Washington DC. Foto: Morten Stræde

