



15

BYENS RUM

Byens Rum 1.5 er et virtuelt mellemstadium mellem Byens Rum 1 og Byens Rum 2 hvori vi fortsætter vores afsøgning af, hvordan forskellige typer byrum påvirker det sociale felt.

© JUUL | FROST ARKITEKTER

Byens rum som udviklingsstrategi 2009

Projekt- og redaktionsgruppe:

Helle Juul: Projekt ansvarlig, arkitekt MAA, Ph.d. partner hos Juul | Frost Arkitekter.

John Pløger: Akademisk partner, dr. art., lektor ved Center for Bystudier, Roskilde Universitetscenter.

Tænketank:

Bert Mulder: Lektor på Haag Universitet, leder af eSociety og medlem af European Cultural Parliament. Tidligere rådgiver for bl.a. den hollandske regering.

Peter Hanke: Dirigent. Stifter af Exart Performances. Medlem af ECP.

Mats Olsson: Arkitekturrådgiver og tidligere stadsbygnadsdirektør i Malmö.

Layout: Juul | Frost Arkitekter.

Forsidefoto: Berlin 2008 © Mikkel Hvidtfeldt

Alt materialet er ophavsretsligt beskyttet.

Byens rum som udviklingsstrategi er et tværfagligt udviklingsprojekt, der søger at udvikle en ny tilgang til, hvordan byens offentlige rum kan virke som katalysator for udvikling af byens rum ved et fokus på forandring og betydning som strategiske redskaber. Projektet er forankret hos Juul | Frost Arkitekters FORSKNING+KOMMUNIKATION ved Helle Juul, arkitekt MAA, Ph.d med RUC ved John Pløger som akademisk partner. Byens rum som udviklingsstrategi og er finansieret af Realdania. Se www.byensrum.dk for yderligere information.

BYENS RUM 1.5

00 / Intro - side 4

01 / Hverdagslivets magi, kunst og planlægning - side 6
David Pinder & John Pløger

02 / Den avvikande allmanningen - side 12
Maria Hellström Reimer

03 / Detailhandelens rolle i fornyelsen af midtbyen - side 19
Peter Hemmersam

04 / Forståelsen af stedet - stedstilhørighed og stedtilknytning - side 24
Birgitte Mazanti

05 / Mobilitet og byrum - side 28
Malene Freudendal-Pedersen

00 / intro



I **Byens rum 1.5** fortsætter vi vores afsøgning af, hvordan forskellige typer byrum påvirker det sociale felt. Vi forfølger denne socio-spatiale dialektik med et to-delt greb, som er konsistent med fokuset i det analytiske felt i Byens Rum: På den ene side tager vi udgangspunkt i begreberne by og rum. Dette sker ud fra en opfattelse af, at byrum som design rummer nogle intentioner, der baserer sig på ideer om funktion, arkitektonisk udformning og dermed arkitekturens diskurser. På den anden side tager vi afsæt i begreberne livsformning og kroppen for at understrege og analysere, hvordan byrum er relaterede til og virker ind på det sociale felt.

I denne tekstsamling fokuserer vi således både på den fysiske by og byrummet samt den sansede, forestillede og erfarede by. Byens rum 1.5 skal ses som et virtuelt intermezzo mellem "Byens Rum 1: Det fremmede i det kendte" og Byens Rum 2, der udkommer i efteråret 2009. Et mellemspill, der forhåbentligt sætter nye tanker og ideer i gang hos dem, der arbejder med planlægningen af vores fælles byrum. Artiklerne er disponerede, så de bevæger sig fra det abstrakte til det konkrete, og de enkelte bidrag kan læses kronologisk eller i vilkårlig rækkefølge.

David Pinder & John Pløger afsøger i **Hverdagslivets magi, kunst og planlægning** hvordan situationisterne ønskede at opgradere 'det banale hverdagsliv' – sansen, rutinerne, det imaginære, hverdagsrummene mv. – som en del af livsformningen og den kropslige erfaring med lokalområdets og byens rum. De anvendte 'psykogeografien' som metode til at lære om folks 'almindelige' og dog individuelle given mening til deres hverdagsliv; hverdagslivs-urbanismen.

I **Den avvikande allmänningen** (Den afvigende fælles plads) fokuserer Maria Hellström Reimer på Christiania som et eksempel på de fælles pladser store sociale, politiske og identitetsskabende betydning. Dette byrum rummer et fælles rum for identifikation for mange flere end christianitterne, og Christiania er i sig selv en 'anomali', hvor de sidste års forsøg på at 'harmonisere' området overser, at det at planlægge for fælles offentlige rum bør være at skabe en fælles handlingsdisposition, der muliggør og letter udviklingen af sociale fællesskaber og et engagement i rummet.



Birgitte Mazanti beskriver i artiklen **Forståelsen af stedet – stedstilhørighed og stedtilknytning**, hvordan relationen mellem livsformning og bosted kan aflæses i en forskellig brug af stedet. Som hun siger, må det handle om at forstå ”hvordan mennesker gennem deres hverdagslige praksis tillægger stedet betydning, og det handler om hvordan de gennem brug oplever stedets kvaliteter, problemer og potentialer”. Mazanti konkretiserer dette at se på tre former for stedstilknnytning: en stedbundet brug, et mixet brug og en steds-ubundet brug.

I **Detailhandelens rolle i fornyelsen af midtbyen** afdækker Peter Hemmersam, med Frederiksberg centret som eksempel, hvordan konsum-steder oftest bliver planlagt uden relation til omgivelserne, og i bedste fald relaterer sig til det omgivende rum, men ikke nødvendigvis byrum. Centeret er baseret på det flow der opstår ved at have metroen, CBS og andre funktioner i nærheden. Hemmersam peger med udgangspunkt i analysen på, at det er afgørende, at ”beslutningstagerne forstår de kommercielle drivkræfter” og deres motiver, og at det offentlige selv er i stand til at formulere ”tydelige og godt motiverede krav”. Artiklen afsluttes med forslag til sådanne krav.

Malene Freudendal-Pedersen fokuserer i **Mobilitet og byrum** på, hvordan mobilitet er en del af vores livsformning og kropslige erfaring. Hvordan organiseringen af byens rum i den henseende ikke bare skaber miljøproblemer, men også negative konsekvenser for byens og menneskers mobilitet. Bæredygtighed i et alt mere mobilt hverdagsliv er byernes store udfordring og Freudendal-Pedersen giver eksempler på, hvordan der kan tænkes innovativt omkring dette. Hun fremhæver især, at ”ved at belyse mange elementer af, hvad der skaber et godt byrum og boligområde, hvilke sociale processer der foregår i og omkring byrummene, skabes der en bedre forståelse for byrums betydning for og samspil med det levede liv”.

Vi ønsker dig god fornøjelse med læsningen.

John Pløger og Helle Juul

01



Hverdagslivets magi, kunst og planlægning

David Pinder & John Pløger

"At vandre er den bedste måde at udforske og udbytte byer på ... At drive formålsrettet er den anbefalede måde."

Ian Sinclair, situationist

I dag taler alle om oplevelsesbyen, det spektakulære byrum, den flydende planlægning. De attraktive byer er de, der tillader eksperimentet. Dette skal ikke kun ske for at turister kan konsumere byen, men også fordi den skal være spændende og oplevelsesrig at bo i og attraktiv at investere og arbejde i. Oplevelsesøkonomi, vækst og et stimulerende hverdagsliv går hånd i hånd. Byens strømme, begæret efter sanselige og emotionelle oplevelser skal stimuleres af visuelt attraktive byrum og events som fx kunst i byens rum, teater, mega sportsevents og lys. Med andre ord lægger man op til, at borgerne skal 'drive' gennem byen med alle deres sanser åbne for den uventede, spontane og betydningsgivende oplevelse.

Situationisterne¹ såvel som fortalere for den flydende planlægning mener faktisk, at selv det mest banale hverdagsliv i byerne rummer imaginære kræfter, som byen bør forholde sig til. Dette kræver, at de bliver mere fokuseret på og interesseret i dette hverdagsliv, og spørgsmålet er så, hvordan de kan arbejde med det. Situationisterne udviklede *psykogeografien* som metode, men der findes også senere eksempler på, at byer har forsøgt at arbejde med hverdagslivets betydningsfulde rum og at få viden om dette rums subjektive betydning.

Situationisterne og hverdagslivets byrum

Situationisterne ønskede at udvikle nye metoder til at forstå, hvordan mennesker sansede og gav byens rum mening. Dette skulle ske ved at anvende nye måder at udforske byen på. Denne ambition opstod som en kritik af den herskende byplanlægning, som de mente ignorerede det spontane byliv og den sansende omgang med byens rumlige forhold, og dermed tabte vigtigste aspekter af det, der gør bylivet meningsfuldt. Byen koncentrerede sig om den institutionelle opbygning af planlægningen og anvendte en strukturel planlægning.

Situationisterne ville undersøge de potentialer, der ikke umiddelbart er synlige i byens materielle former og strukturer, og de ville se byen som om, dvs. som om tingene kunne være anderledes. Dermed ville man, med den ledende figur Guy Debords ord, *"studere de følelsesmæssige og adfærdsmæssige effekter hos det enkelte individ af det geografiske miljø"* (Pinder 2008).² Deres inspiration var i høj grad kunstens tilgang til det sanselige, æstetik og rum, og de ønskede *"at overskride grænserne mellem kunst og hverdagens rum, at udforske gaden og den offentlige virkelighed gennem en kunstnerisk praksis"* (Pinder 2005).

Denne metode, *psykogeografien*, baserer sig på den intuitive, følelsesmæssige, sanselige og fortolkende omgang med byens rum. Metoden, som de eksperimenterede med i 1960'erne, var et forsøg på at forstå den subjektivt oplevede by og byliv. Situationisterne ville gennem den psykogeografiske metode understrege vigtigheden af at forstå de former for emotionelt arbejde, der former den enkeltes bymæssige oplevelser, og derfor komme nærmere *"de imaginære, fantasibaserede og følelsesmæssige – den fantasmorgaiske – aspekter af bylivet"* (Pinder 2009).

I dag taler byerne om det vigtige i at stimulere det potentiale, der ligger i overraskelser og mødet med det uventede, som parametre for det attraktive byrum. Det er en tænkning, der understreger vigtigheden af den dynamiske samtidighed af hændelser i byrummet, fordi det giver byrum, der ikke er statiske og opfattes som sådan, men sanses som en proces og et ufuldstændigt rum, der modsætter sig lukkethed og forudsigelighed. Dette rum kan ikke defineres en gang for alle. Geografen Doreen Massey (2005) vil med begrebet *kastet-sammenhed* angive et vilkår for det sociale liv og det at være situeret i byrum. Denne *kastet-sammenhed* ser byerne i dag som et potentiale i bycentrum og i de offentlige mødepladser, mens den kan opfattes som et problem i boligområder med tegn på segregering eller med en koncentration af sociale problemer.

Situationisterne ønskede med de psykogeografiske optegnelser af byrummene at påpege ufuldstændigheden i bypolitikens og byplanlægningens forståelse af det hverdagslige, levede byrum og åbne op for noget nyt. Pinder (2005) giver eksempler på nutidig situationistisk praksis fra Manhattan, New York, hvor der i maj 2003 var en 'Psy-geo-flux' gadekunst- event hvor new yorkerne kunne møde fx den mobile 'Nomadic Café' og deltage i et skakspil på gaden i 'ABC Rio Gallery'. Der blev i forbindelse med en anden event i 2004 opsat plakater og uddelt posters, hvor man inviterede folk til at engagere sig i bestemte byrum og 'lytte til' deres følelser i momentet gennem at svare på spørgsmål som: Hvad er smukt her? Hvor ønsker du at være lige nu? Føler du dig tryk her? Hvad kunne ændres ved dette sted? Og, hvornår har du sidst smilet til en fremmed?

Idéen er, at det at skabe en anderledes opmærksomhed om byens rum er det første skridt mod at ændre bykulturen som sådan. Projekterne skulle først og fremmest få mennesker til at stille spørgsmål til deres forståelse af byrummene og dem selv, og igennem denne selvrefleksion at 'forstyrre' deres vane- og vare-mæssige brug af gader og steder. Ved at forstyrre betydningskemaerne ville man få folk til at genopdage

¹ Situationisterne var en bevægelse, der startede 1957 og arbejdede som en bevægelse frem til ca. 1972. Bevægelsen opstod som en avantgarde-bevægelse baseret på en kritik af de sociale, politiske, kulturelle og økonomiske betingelser for at leve i moderne samfund. De ønskede at revolutionere samfundet for at overkomme dets fremmedgørelse og udbytning af mennesker. De mente man skulle tage udgangspunkt i hverdagslivet frem for konsum, og give mennesker muligheder for at opdage deres 'sande selv' og deres begær. Derfor betød den kreative, spontane og kunstneriske oprør meget for dem (Pinder 2009).

² Artiklen bygger i høj grad på David Pinders omfattende og inspirerende studier af situationismen.

rummet, dets situationer og dets oversete, men mangfoldige, brugsmåder. Forskellige spil, vandreture og events skulle få deltagerne til at tage andre ruter igennem byen. Kunstnerne kaldte det at skabe en 'New York Body 'n' Soul Map'. En tilsvarende metode med fokus på gade-happenings blev anvendt af Københavns Internationale Teater (KIT) i deres Metropolis-projekt i 2007 (Vesterdal & Pagh 2008).

Ved at anvende sådanne situativt generative metoder til at skabe forståelse i og af byrum var idéen, at man forflytter målene, valgene og vanerne, og på den måde åbner op for at forstå byrummenes skiftende sociale betydning og giver den enkelte en større opmærksomhed på de små hændelser og opdager deres måske skjulte betydninger. De psykografiske vandringer KIT i virkeligheden inviterede til, handler om at problematisere de tagen-for-givet mentale forståelser af bylandskab og byrum, til fordel for at stimulere til en aktiv intervention i rummet. Situationisterne gik på jagt efter det 'ordinære' og det 'uvigtige' i byplanlægningens øjne for at vise, at der netop i det, som mange betragter som det ordinære og uvigtige, findes en konstant søgen efter forskellighed og uforudsigelighed. Psykogeografien giver så at sige indblik i hvordan individer 'performer' rummet gennem en legende, æstetisk og visuel sansning, der både bygger på fantasi og en trang til at overskride den vedtagne forståelse af byrummets mening og betydning. I hvert fald for et kort øjeblik. I erkendelsen af, at der findes multiple fortællinger om byen, og umuligheden for nogensinde at komme til at kende dem fuldstændigt fra et overordnet fugleperspektiv, ville situationisterne skabe forståelse for den kropslige, situerede og mobile brug og forståelse af byrum, og få byerne til at anerkende de multiple og sammenstødende synspunkter på rummet og arbejde der fra.



Hverdagsurbanisme

Som arkitekten Margaret Crawford siger, prøver "*hverdags-urbanismen at gen-familiarisere byens miljøer*", hvor man så at sige prøver "*at gøre ordinære oplevelser 'fremmedartede' [strange]*" (Crawford 2004: 22). Hun fortæller om arkitekten Tobias Armhorst, der skabte et byrum omkring et shoppingmall i Cambridge, Massachusetts som et gaderum gennem en "*samtidig tilstedeværelse af multiple temporaliteter*", dvs. gennem at bygge op til "*et 'tykt lag' af betydninger der transformerede oplevelsen af at være der*" (Crawford 2004: 31-32) fra et konsumrum til et byrum. Det allerede fragmenterede byrum, der var, blev på denne måde sat ind i en forskellighedens helhed som et slags heterotops rum (de-mange-rum-i-det-ene).

Crawford mener dette er et eksempel på, at man kan "*starte med der allerede eksisterer og så opfordre til at intensivere det*" (Crawford 2004: 32). Dette var også situationisternes idé om byrum; det er det ekstraordinært ordinære, der bør være interessant for byerne, for dette er hverdagslivets byrum. At forstå oplevelsesmåderne og kvaliteterne i det, er at finde ud af hvad der intensiverer hverdagsrummenes betydning og gør



dem attraktive nedenunder det faktum, at de eventuelt er designet som oplevelsesrum eller bostedsrum. Hverdagslivsrummet er ifølge Crawford *"anerkendende [accreditation]"* i betydningen, at dets indhold godkendes, fordi det er kendt eller der sker en anerkendende 'forøgelse' af dets betydning gennem nye oplevelser. *"Det er ikke de store bevægelser. Det er en tilføjende metode, hvor du gør små ting, der akkumuleres for at skabe forandring"* (Crawford 2004: 44).

Byrum og hverdagsliv

Som sagt, i mange år handlede byplanlægningen om at formgive og designe for det kendte, gentagende og genkendelige byrum, men i dag er der fokus på det atmosfæriske, oplevelses- og spektakulære byrum. Midlerne er uformelle mødesteder og interaktion primært i konsumorienterede, æstetisk velsignede byrum, der forventes at generere ikke bare oplevelser og atmosfære, men også en følelse af stedstilhørighed. I virkeligheden har arkitektur og byplanlægning altid haft det vanskeligt med at arbejde med situative, flygtige, imaginære og subjektivt betydningsfulde byrum. Det går an at skabe det gennem events, arkitektonisk spektakulære byrum eller bevarelse af historiske byrum, men hvad med hverdagslivsrummenes imaginære og intensiverende betydning? Hvad kan give de bostedsnære rum hverdagslivs-urbanisme kvaliteter, som Crawford taler om? Hvad kan gøre dem magiske og udfordrende? For hvem?

Her savnes metoder, men der er inspiration at hente. Ikke bare hos situationisterne, KIT, Urban Task Force, Copenhagen X, fremtidsværksteder og kunst-happenings, fordi disse initiativer har muligheden for at stimulere individers sanselige og samtidig meningsføgende relation til hverdagslivets byrum, pladser og boligområder.

Et tilsyneladende overset metodeeksperiment i Danmark var at lade beboerne – børn som voksne – fortælle om deres sted gennem fortællinger, samtaler og fotos (Svensson & Holmgren 1999). Eksperimentet startede med erkendelsen af, at vi danner bybilleder mentalt og gennem oplevelsen, fordi de passerer gennem forskellige 'erkendelsesled': *forestilling, betydning, fremtræden og iagttagelse*. Denne betydnings- og menings-skabelse bør byarkitekten tænke ind i forhold til formgivning og idéer omkring rummenes funktionalitet. Gennem at anvende (tegnede) kort, gåture sammen med udvalgte beboere, bybilleder man taler om, 'fotosafari' for børn og beboersamarbejde med fagfolk, opdagede forskerne som situationisterne psykogeografi både de sette, følte og begrebne byrum. Forfatterne foretrækker ordet 'intersubjektiv oplevelse', der starter med den umiddelbare oplevelse af steder og rum, der også var psykogeografiens afsæt.

Situativ planlægning – kan vi lære noget?

Situationisternes idéer får i disse år en slags renæssance, men de var allerede en inspiration for kritikken af den rationelle og helhedsorienterede byplanlægning i 1970'erne. Her talte fx Reyner Banham, Paul Barker, Peter Hall og Cedric Price om 'ikke-planen' (Hughes & Sadler 2007). Nogle vil måske omtale dette som 'flydende planlægning' (fx Dovey 2005, Musicon i Roskilde) og andre om den vage og ubestemte plan (Hillier 2008). Hvordan kan man så arbejde ud fra en idé om ikke-planen, det vage og ubestemte?

- En plan kan være baseret på tematiske 'bobler' eller flydende zoner frem for funktionsdefinerede zoner. I Melbourne foreslog man 'verdensuddannelse', 'avanceret transport', 'biologisk sundhed' og 'kultur-steder' som sådanne tematiske bobler (Dovey 2005: 133).
- Dette kan følges op af en plan for 'tematiske strømme' i området med baggrund i konsumtion, venskaber, oplysning og begær som kræfter i disse 'bobler'.
- Bygninger og rum skal ses som 'sendere' (transmitters) der inviterer til et stedsbrug, der er mere relateret til produktion eller service-funktioner.
- Bygninger og steder skal bygge på fleksibilitet, så de kan tilpasses ændringer i begær, livsformer, værdier og betydningsskemaer eller forandringer i kvarterer eller bydeles attraktion. Byerne skal have et vågent øje for forældelse i deres symbolske værdi og besidde en omstillingsparathed både ift. funktioner og attraktionsparametre.
- Byrum skal ses som katalysatorer for muligheder.
- Kunsten kan her bruges til at tvinge os til *"at reflektere over hvem vi er, hvordan vi handler og hvordan verden er konstrueret"* (Juul 2008: 113).
- Og derfor skal planer ikke tænkes som endelige, men som performative. Idealet skal ikke være en funktionsplan, men en tilskyndelse til en proces, hvor planen *"tilbyder et 'dækkende' overblik over de aktuelle forhold, og omfatter samtidig en mekanisme, der kan bruges til at revidere planen i takt med ændrede forudsætninger og betingelser"* (Hillier 2008: 96).

Denne åbenhed overfor det imaginære, begæret, tilblivelsen og det performative skylder vi bl.a. situationisternes insisteren på det magiske i bylivet.

Litteratur

- Crawford, Margaret (2004): "Everyday Urbanism", i: Rahul Mehrota (ed.): "Everyday Urbanism. Margaret Crawford & Michael Spinks", Michigan Debates on Urbanism, Vol.1, the University of Michigan, New York: Art Press.
- Dovey, Kim (2005): "Fluid City. Transforming Melbourne's Urban Waterfront", London: Routledge.
- Hillier, Jean (2008): "Plan(e) Speaking: En multiplanær teori om rumlig planlægning", i: Anne Jensen et. al. (red): "Planlægning i teori og praksis", s. 85-107, Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.
- Hughes, Jonathan & Sadler, Simon (ed.): "Non-plan. Essays on Freedom Participation and Change in Modern Architecture and Urbanism", Oxford: Elsevier Architectural Press.
- Juul, Helle (2008): "An urban space certified for the future", i: Ida Vesterdal & Christian Pagh (ed.): "Changing Metropolis", KIT, København: VIA Design.
- Massey, Doreen (2005): "For space", London: Sage.
- Pinder, David (2005): "Arts of urban explorations", Cultural Geographies, No.12, s. 383-411.
- Pinder, David (2008): "Urban Interventions: Art, Politics and Pedagogy", International Journal of Urban & Regional Research, Vol. 32:2, s. 730-736.
- Pinder, David (2009): "Situationism/situationist geography", forthcoming, i: Rob Kitchin & Nigel Thrift (eds.): "The Encyclopaedia of Human Geography", London: Elsevier.
- Svensson, Ole & Holmgren Steen (1999): "Byarkitektur i byfornyelsen i dialog mellem fagfolk og beboere", Hørsholm: SBI & By- & Boligministeriet.
- Vesterdal, Ida & Pagh, Christian (ed.): "Changing Metropolis. Introducing Artistic and Cultural Actions in City Making", KIT, København: VIA Design.



02



Den avvikande allmanningen ¹

Maria Hellström Reimer

År av byggboom på båda sidorna om Öresund har resulterat i ett stadslandskap att förundras över. På den svenska sidan reser sig sundets nya amulett, den skruvade skyskrapan, signerad Santiago Calatrava. Uppförd av ett kooperativt arbetarrörelseföretag signalerar den en ny tid och en ny syn på relationen mellan individ och kollektiv. Med löften om både bekvämlighet och delaktighet har den inte bara sjunkit in i var mans hjärta, utan också utvecklats till en vertikal symbol för en sinnligare och mera vågad välfärd. Inte långt därifrån, på kanten av Malmös Grand Canyon, Limhamns kalkbrott, utvecklas en ny men mera horisontell boendegemenskap – Victoria Park – ett "livsstilsboende" med semester-"resorten" som förebild. Sydafrika, Mexiko, Malmö – det spelar mindre roll; tryggheten är densamma, liksom den avkopplande atmosfären i loungen eller vid poolen. Till ackompanjemang av mjuka bossa-nova-toner och i en massmedialt inspirerad design växer ett nytt folkhem fram.

På den danska sidan skjuter den nya storstaden i höjden. Med sina arkitektoniska utropstecken och sina flexibla projektytor utgör dess nya förgrening, Ørestad, en arena för den kreativa klassens sociala manifestationer. Här sprider Jean Nouvels konserthuskub sitt förtrollande sken, här exponerar terrassvåningarna sina sällskapliga förtjänster och här saluför de nya kunskapsfabrikerna sitt utbud. Och som kronan på verket lägger Daniel Libeskind sista handen vid det som ska bli Ørestad Down Town, en ny serie inbjudande offentliga stadsrum, som enligt entreprenörerna rent av kommer att föra tankarna till det medeltida Köpenhamn. I den påkostade videon som presenterar projektet möter vi den världsberömde arkitekten någonstans i det urbana vimlet: "För mig", säger han och avbryter för ett ögonblick läsandet av New York Times, "handlar arkitektur helt och hållet om människor – en arkitektur utan människor som uppskattar den är meningslös".

Vad den store arkitekten tycks påminna oss om är att staden är en mänsklig, och därmed också gemensam, angelägenhet. Eller är det uppskattningen han betonar, staden som ett socialt monument för den stora massan att passivt beundra? Idag kan staden vara svår att få grepp om - den uppträder i många olika skepnader och den kombinerar många olika territoriella intressen. I en transnationell ekonomi har staden dessutom vuxit in i den allt viktigare rollen som aktör i ett världsomspännande nätverk av kapitalöverföring och konsumtion.

Samtidigt utövar det urbana på ett lokalt plan en allt starkare lockelse, ja, en passionerad dragningskraft, och det just som gemensam angelägenhet, som kollektiv möjlighet. Om storstaden tidigare förknippats med sociala problem, med utslagning eller omänsklig storskalighet, så är mycket av detta idag som bortblåst. Istället framstår urbaniteten som en självklar källa till socialt nyskapande; ett espressodoftande, folkrikt och färgglatt svar på det mänskliga livets gåta. "Følg hjertet til Ørestad (eller bare tag metroen)".



Fig. 1. Sidhuvud på hemsidan för Udviklingsselskabet By og Havn, <http://www.orestad.dk/index>.

Inte långt från de nya boende-, shopping- och kontorslandskapen i västra Malmö och Ørestad ligger fortfarande Fristaden Christiania. I ljuset av de nya semi-transparenta bosättningarna framstår det självstyrande och luggslitna före detta kasernområdet i centrala Köpenhamn som en anomali. Samtidigt är det förmodligen ingen slump att det nya Ørestads motto så oförtäckt travesterar fristadens. Om København tidigare haft ett hjärta, så har det på något självklart sätt ändå förknippats med Bådsmansstræde Kaserner. Och att följa hjärtat var alltid lätt: "Man tager blot linie 8 till Prinsessegade. Rejseudgift: En polet." ²



Fig.2. Stillbild från filmen Christiania – du har mit hjerte, Nils Vest, 1991.

¹ 'den fælles plads'

² Ludvigsen 1971.

³ "I kan ikke slå os ihjel" var titeln på en låt som skrevs av Tom Lundén och som spelades in med gruppen Bifrost för "Christianiapladden" – en samlings-LP som gavs ut i samband med hotet mot fristaden 1976. Låten har sedan dess fungerat som fristadens nationalsång.

⁴ "Ordet tossereservat er Christianias eget". Richard Løvehjerte i Christiania...et socialt eksperiment og mere og andet end det, 1980.

Det var då, på sjuttioalet, i en tid då det fortfarande var möjligt att undkomma de transnationella värdehierarkierna med lidelsefull lekfullhet. "I kan ikke slå os ihjel – vi er en del av jer selv", hette det, en slogan riktad inte bara till politiker och kapitalister, utan kanske framförallt till arkitekter och planerare.³ Varken marknadskrafter eller översiktsplaner har förmått eliminera fristaden – om dess puls ibland tillfälligt avtagit så har det bara behövts en passionerad protestaktion för att åter få det att bulsa.

Samtidigt kan det tyckas som om Christiania nu lagt hjärtat åt sidan till förmån för hjärnan. Och det är intressant. Efter år av estetisk aktivism och en strid ström av teaterföreställningar, bildspel, konserter, karnevaler och arkitektoniska uttryck, så har de senaste årens neo-liberala framryckning delvis tvingat fram en mera juridiskt inspirerad taktik. Även om Christiania i det urbana dramat fortfarande uppträder som estetiskt subversivt "tossereservat"⁴, så har fristaden samtidigt tagit på sig en roll som juridisk sakkörare, och då som försvarare av en urban, kollektiv bruksrätt. Det är visserligen inte första gången som fristadens relation till det omkringliggande samhället formuleras i juridiska termer. Redan 1972 menar christianiterna att fristaden fick sitt officiella erkännande, då som ett statligt sanktionerat "socialt experiment". Sedan dess har fristadens status flera gånger ifrågasatts juridiskt, inte minst i Østre Landsret 1977 och i Højesteret 1978, då det sociala experimentet inte lyckades vinna laga kraft. Samtidigt har fristadens ställning också bekräftats juridiskt, senast igenom det ramavtal som följde på "Christiania-loven" 1989. Denna speciallag reglerade relationen mellan markägaren, staten genom Försvarsministeriet, och fristaden, och möjliggjorde den efterföljande lokalplanens implementering 1991. Ramavtalet, som utgick ifrån en kollektiv bruksrätt till byggnader och arealer, förlängdes sedan flera gånger, och gick ut så sent som 2004, då den nya Christianialagen, eller "loven om ændring af lov om anvendelse af Christianiaområdet", antogs. Med hänvisning till det normala, det vill säga till gängse planlagstiftning och urbana organisationsformer, avvisades då tanken på en kollektiv bruksrätt ackumulerad över tid.

Men vad är normalt? I ett motsägelsefullt urbant landskap, präglad av undantag, av intima subjektiviteter sida vid sida med övervakande system, av pulserande gatuliv och förarlösa tåg, av obegränsade varuutbud och selektiv köpkraft – vad är allmänt vedertaget? I relation till staden som materialiserad social gemenskap är idén om normalitet onekligen ett kraftfullt planeringsargument. Men vad betyder det i relation till ett stadslandskap som faktiskt gör allt för att saluföra sig själv, inte bara som normalitet, utan också som eggande som möjlighet?

Genom att kalla sig "fristad" manifesterade sig Christiania redan från början som en avvikelse från normen. Fristaden var i det avseendet relationell snarare än intentionell; annorlunda snarare än ideal; en pendang till den "fria" eller borgerliga staden snarare än en autonom aktör. I sina tidiga appeller för Christiania hänvisade Steen Eiler Rasmussen också till en förmodern, medeltida urbanitet,⁵ där "fristaden" uppträdde som ett undantag, ett gränshenomen, eller en restprodukt av rörlighet utanför både den kungliga kontrollen och den borgerliga anständighetens räckvidd. Christiania fyllde ur det perspektivet en funktion som allmänning, det som på engelska betecknades the Commons – i det medeltida London de icke inmutade områdena söder om Themsen, vid Southwark. Här samlades alla de som brutit upp från sin bygemenskap; de lottlösa; de som gett upp sin tillhörighet utan att ersätta den med något; de som kastats ut ur staden eller inte passat in i dess daglönestruktur, de resande teatersällskapen, de fria kulturarbetarna. I den medeltida geografien var allmänningen en rumslighet, som först och främst framträdde som negation, som en temporär och löst sammanhållen samfällighet, vars enda nödvändiga egenskap var dess rymlighet, dess inkluderande av allt det som exkluderats från staden som officiell normalitet.

I en samtida diskussion om staden utifrån tillgänglighet, bruk och bevarande har allmänningen återigen kommit att framstå som ett viktigt territoriellt begrepp och ett inte mindre viktigt urbant argument. All-

männlingen står först och främst för en icke-ägande kollektiv närvaro – en rumslig organisation, som inte baserar sig på äganderätt, utan som istället grundar sig i ett gemensamt och lokalt förhållande till mark, resurser och idéer.⁶ Det är ett förhållande som utvecklas genom sociala interaktioner och ansvarsfullt utnyttjande. Det kan avse ett relativt reglerat förhållande, historiskt ofta ett kollektivt bruk av naturresurser, som betesmark eller fiskevatten. Allmänningen kan här spåras tillbaka till det som i romersk rätt betecknades *res nullius*, det som tillhör ingen men som kan tas i bruk av alla (som till exempel fisken i haven); och *res communis*, det som kan brukas av alla men som ingen kan göra anspråk på (till exempel haven som sådana).⁷ Denna vaga kombination av resurser, tillgänglighet och anspråk har också gett upphov till vad som brukar betecknas som en allmänningens "tragedi"⁸ – det hot om utarmning av det allmänna som en obegränsad tillgänglighet skapar. Detta dilemma har motiverat en skärpt reglering av allmänningarna, till exempel genom medlemskap eller speciella urvalskriterier; genom åberopande av ekonomisk status, som i gentrifieringsprocesser, eller genom hänvisning till andra tillhörighetskriterier, som etniska, kulturella eller geografiska.⁹

Trots, eller kanske just på grund av denna allmänningens utsatthet menar många att allmänningen idag är en allt viktigare geo-politisk företeelse. Genom att erbjuda tillgänglighet och handlingsutrymme skapar allmänningen en medvetenhet om resursfördelningens problematik, inte minst globalt. Samtidigt leder själva delandet av intressen till oförutsägbara kombinationer och möten, och därmed till utvecklandet av nya sociala eller samhällsliga mönster.¹⁰ Och här är det inte i första hand allmänningens interna logik som är viktig, utan framförallt dess beroende av och framträdande i relation till en konstituerande omgivning – "... vi er en del av jer selv".

Detta blir kanske extra framträdande då det handlar om allmänningen som urbant fenomen. Eftersom staden i ännu högre grad än det rurala landskapet regleras av ägandestrukturer och fastighetstänkande, så utgör det urbana icke-ägandet ett mera påtagligt störningsmoment. Å ena sidan påminner det oss om markens centrala betydelse för utvecklandet av sociala gemenskaper. Å andra sidan visar det att urban delaktighet eller medborgerlighet är mer än en fråga om markägande eller fysisk besittningsrätt. På så sätt öppnar sig här en vidare föreställning om allmänningens politiska funktion – som sociala möjlighets- och förnyelsesfär,

⁵ Rasmussen (1976)

⁶ Se Holder & Flessas (2008)

⁷ Ibid:301-302.

⁸ Allmänningens dilemma, "the tragedy of the Commons", är ett uttryck som brukar tillskrivas ekologen Garret Harding, som i en uppmärksammat artikel i Science, 1968 utvecklade resonemanget om hur allmänningen öppnar för ett ohämmat individuellt utnyttjande av de gemensamma resurserna, ett utnyttjande som visserligen ger individerna maximalt utbyte, men som ganska snabbt leder till en utarmning av allmänningen och därför också slår tillbaka på kollektivet som helhet.

⁹ Blomley 2008.

¹⁰ Några av dem som på senare år uppmärksammat allmänningens politiska betydelse som radikalt hävdande av gemensamma intressen är Naomi Klein i No Logo (Knopf, 2000), och Michael Hardt och Antonio Negri i Multitude – War and Democracy in the Age of Empire (New York: Penguin Press, 2004). Samtidigt har allmänningen också lyfts fram som en ekonomisk möjlighet i en global ekonomi, som till exempel i James Surowieckis The Wisdom of Crowds (New York: Penguin, 2004); Clay Shirky's Here Comes Everybody – the Power of Organizing without Organizations (New York: Penguin, 2008); och Charles Leadbeaters We-Think (London: Profile Books, 2008)

¹¹ Flyktvägarnas betydelse som stråk av social förändring utvecklas i Papadopoulos, Stephenson & Tsianis (2008).

¹² La dérive var beteckningen på den förkroppsligade och intuitiva kartläggningstaktik som utvecklades av situationisterna, se Debord (1958).

eller som en rumslighet, vars "källkod" är öppen och möjlig att kontinuerligt förändra.

Det är denna vidare föreställning om allmanningen som nu står inför rättslig prövning. Att rättssaken alls kommit till stånd beror på att Christiania sommaren 2008 avvisade det förslag till förhandlingslösning som den nuvarande förvaltaren, Slots- og Ejendomsstyrelsen, hade lagt fram. Det mest problematiska i statens förslag var oförmågan (eller oviljan) att skilja den proprietära samhällsligheten från den gemenskap som allmanningen genererar. Istället för att erkänna allmanningen, som en rumslighet grundad i en social dynamik av gemensamma drivkrafter och resursutnyttjande, vill man helt och hållet ersätta den med en i plan reglerad, äganderättsbaserad mångfald. På så vis behöver man inte normalisera det avvikande, utan bara i god ordning avstycka det, anvisa det till en egen plats, erbjuda det att köpa sig en exkluderande besittningsrätt, en "place propre". Avvikelsen kan därmed ges ett erkännande i relation till en redan etablerad urban identitetsproduktion, samtidigt som dess politiska funktion som oroande gränshenomen inskränks.

Det som gör allmanningen så politiskt laddad är dock inte dess särart utan dess dubbelhet. Å ena sidan är den resultatet av en territoriell handling, ett platsstagande, ett upprättande av en gemenskap med en stark lokal förankring. Å andra sidan är den som fristad betraktad en del av ett större sammanhang, och som sådan lika mycket ett uppbrott från det platsbundna, en flyktväg, en vagabonderande rörelse bort från territoriell styrning. Det "hem" allmanningen erbjuder är samtidigt impregnerat av en social längtan bort, av sociologerna Dimitris Papadopoulos, Niamh Stephenson och Vassilis Tsianis beskrivet som ett socialt betingat lösdriveri, en primär social rörelse, som förbinder oss med andra platser och konstellationer.¹¹ Denna ständigt närvarande möjlighet att avvika eller fly intensifierar det sociala livet, utmanar dess jordbundenhet och driver fram en kontinuerlig förnyelse. Flykten kräver fantasi, och fantasi kräver flykt, vilket kommer bland annat kommer till uttryck i den urban-aktivistiska driften, la dérive, det lekfulla undanglidandets taktik. I relation till staden har fristaden erbjudit en flyktväg, ett kryphål, en polemisk drift, som också fungerat som ett medvetandegörande av urbana regimer och kontrollmekanismer.¹² Som intuitiv tillflyktsort är fristaden därför både politisk och estetisk, ett sätt att genom undflyende kreativitet bryta de rumsliga "hypnoser"¹³ eller den passiviserande och egendomsfixerade identitetspolitik, som en neo-liberal stadsutvecklingen invecklat oss i.

Återstår att svara på vad Christiania, detta övervintrade tillhåll för en brokig skara landstrykare och avvikare, bortsprungna barn och marginaliserade migranter, skulle kunna tillföra dagens stadsplaneringsdiskussion. Är fristaden inte redan ett tematiskt inslag i ett urbant upplevelselandskap? Har den inte för länge sedan förlorat sin socialt mobiliserande förmåga och stelnat till ett exkluderande reservat för en krympande skara kulturradikala drömmare? I relation till alla de nya creative commons vi nu ser växa fram är det en inte helt oviktig fråga. Till skillnad från Christiania, är dessa underifrån framväxande gemenskaper ofta mindre geografiskt fixerade, informella utbredningar – inofficiella nätverk, virtuella bytesekonomier, flashmobs, spontankulturella manifestationer eller temporära squatterinitiativ – fragmentariska rumsligheter, som ändå på ett aktivt och provocerande sätt ofta lyckas rucka på det urbana operativsystemet.

Samtidigt är Christiania som en efterhängsen och fysiskt påtaglig avvikelse kanske svårare att politiskt ignorera. Med sina frihetliga pretentioner och sin samhörighetslängtan som främsta och enda vapen infiltrerar fristaden urbaniteten och tydliggör på så sätt det enkla faktum, att staden är en gemensam, mänsklig angelägenhet, vilande på lokala åtaganden och rumsligt engagemang, men också ytterst beroende av en levande social gemenskap. Att begripliggöra denna gemenskap genom att förtydliga ägandeformer och identiteter är ett sätt planera. Men i relation till Christiania står det klart att en planering som tar sin utgångspunkt i ägande också riskerar att frikoppla det rumsliga engagemanget från dess sociala sammanhang. Allmännin-

gens princip däremot, beskriver en rörelse i andra riktningen: Genom en intensifiering av det sociala sammanhanget skapas ett lokalt och rumsligt engagemang. Här kan Christiania hjälpa oss att förstå inte bara en historiskt specifik kontext, utan också de nu framväxande, nya allmänningarna, som med utgångspunkt i en stark social drivkraft ofta leder till etableringen av nya urbana rum, nya boendegemenskaper och nya umgängesformer och samhälleligheter, och vars förutsättning inte är privat ägande, utan en aktiv rumslig inblandning grundad i ett gemensamt intresse.

Att planera eller styra dessa underifrån kommande, spontant framträdande företeelser kan tyckas vara en anomali. Samtidigt framträder planeringshandlingen här i ett nytt ljus. I förhållande till dessa gemensamma handlingsutrymmen förändras planeringens förutsättningar radikalt. Om planering i relation till den konventionella staden handlat om att reglera graden av inhägnad för att möjliggöra rationellt utnyttjande, så handlar det i relation till allmänningen om att på olika sätt trygga en öppen situation av gemensamma resurser. Det är en situation som kräver nya styrmedel, nya planeringshandlingar och nya dialogiska ingrepp, alltifrån nya former av ekonomiska styrmedel till nya kommunikationsformer eller nya former för kontinuerlig förhandling och kompromiss. Snarare än ett ingrepp blir planering en fråga om interaktion; om ett aktivt deltagande i ett ständigt växlande rumsligt drama. I det perspektivet utgör också planeringen som sådan en allmänning; en gemensam handlingsdisposition, som möjliggör och underlättar utvecklandet av sociala gemenskaper och rumsligt engagemang. Här kan man säga att på samma sätt som föreställningen om "marknaden" en gång möjliggjorde en samlad förståelse av en modern, kommersiell urbanitet, så erbjuder "allmänningen" idag en möjlighet att förstå det samtida stadslandskapet som en socialt sammansatt, motsägelsefull men framförallt gemensam, mänsklig angelägenhet.¹⁴

I samband med förhandlingarna i Østre Landsret berättas glädjande nog om hur rätten faktiskt tagit sig tid att nysta lite i några av fristadens alla "løse ender".¹⁵ En av dessa var just möjligheten att fristadens framtida bevarande kanske inte ligger i att bekräfta dess ägandestrukturer i plan. Kanske handlar det istället i lika hög grad om det som uttrycks redan i det så kallade Christiania-manifestet från 1971 – möjligheten att utveckla nya dynamiska modeller och språk för relationen mellan individ och kollektiv. Som en avvikande allmänning erbjuder fristaden fortfarande en underskattad reservoar av socialt innovativa och politiskt provokativa uttryck. "Christiania er både en frihedsfølelse og en fælleskabsfølelse" blev det sagt¹⁶, och man kan ju bara hoppas att det blev fört till protokollet.

¹³ Det var i boken *La traité de savoir-vivre pour les jeunes générations* som situationisten Raoul Vaneigem utvecklade sina tankar om urbanitetens styrmekanismer, liksom de taktiska möjligheterna att undkomma.

¹⁴ Se Rowe (2001) påminde om hur Adam Smith för tvåhundra år sen, genom att utveckla begreppet "the market", lyckades skapa förståelse för hur en mängd olika nya och spretiga samhällsföreteelser hängde ihop. På samma sätt menar Rowe, kan föreställningen om "the commons" hjälpa oss att förstå en ny situation, som helt och hållet står och faller med vår förmåga att föreställa oss en gemensam värld av ändliga gemensamma resurser.

¹⁵ Se Dahlin (2008).

¹⁶ Ibid.

Litteratur

- Blomley, Nicholas (2008): "Enclosure, Common Right and the Property of the Poor", i: *Social and Legal Studies*, Vol. 17(3), 311-331.
- Dahlin, Ulrik (2008): "Landsdommere så lysbilleder fra Christiania", i: *Information*, 11. nov. 2008
- Debord, Guy (1958): "La théorie de la dérive", i: *Internationale Situationniste*, #2, 1958, www.larevuedesressources.org/spip.php?article38.
- Hardt, Michael & Negri, Antonio (2004): "Multitude – War and Democracy in the Age of Empire", New York: Penguin Press.
- Holder, Jane B. & Flessas, Tatiana (2008): "Emerging Commons", i: *Social and Legal Studies*, Vol. 17(3), s. 299-310.
- Klein, Naomi (2000): "No Logo", Toronto: Knopf.
- Ludvigsen, Jacob (1971): "Militærets 'forbudte by' på Christianshavn blev i stilhed intaget av gemene civilister", i: *Hovedbladet*, 2.-3. okt. 1971.
- Leadbeaters, Charles (2008): "We-Think", London: Profile Books.
- Papadopoulos, Dimitris, Stephenson, Niamh & Tsianis, Vassilis (2008): "Escape Routes – Control and Subversion in the 21st Century", London: Pluto Press.
- Rasmussen, Steen Eiler (1976): "Omkring Christiania: Med En Fyldig Dokumentation", København: Gyldendal.
- Rowe, Jonathan (2001): "The Hidden Commons", *Yes! Magazine*, Summer 2001, www.yesmagazine.org/article.asp?ID=443
- Shirkys, Clay (2008): "Here Comes Everybody – the Power of Organizing without Organizations", New York: Penguin.
- Surowieckis, James (2004): "The Wisdom of Crowds", New York: Penguin.
- Vaneigem, Raoul (1967): "La traité de savoir-vivre pour les jeunes générations", Paris: Gallimard.



03



Detailhandelens rolle i fornyelsen af midtbyen

Peter Hemmersam

Halvdøde gågader præger mange byer – de har mistet deres oprindelige glød og fremstår ofte slidte og uddøde efter åbningstid. I stedet ser vi, at der stadig kommer flere og flere shoppingcentre, både i udkanten af byerne og i de historiske bycentre. Shoppingcentre indgår ofte i centrumsfornyelsesstrategier i byer, som oplever svigtende detailhandel, udflytning af centrumsnær industri eller effektivisering af centralt beliggende infrastrukturelle områder og havnearealer.

Historisk set var shoppingcentret et planlægningsmæssigt redskab, der blev opfundet for at tilføre traditionelle tætte urbane kvaliteter og sociale rum til nye spredte suburbane byområder i 50'ernes USA, hvor de traditionelle bycentre var blevet tømt for butikker, og middelklassen var flyttet ud i forstæderne. Detailhandelen flyttede efter, og shoppingcentre blev udviklet som områder forbeholdt fodgængere, hvor man kunne socialisere og handle, og som ud over butikker også rummede servicefunktioner og kulturtilbud.

Nye shoppingcentre er ofte spektakulært arkitektonisk udformede; de myldrer med mennesker og skaber helt nye befolkede steder i byen. Hvor gågaderne som regel blev finansieret af kommunerne, er shoppingcentre som oftest opført på privat initiativ og på basis af profitkalkulationer. Udbygningen af shoppingcentre repræsenterer forskellige former for samarbejde mellem offentlige interesser og private aktører. Det kan være i form af, at centrene påtager sig driften af offentlige arealer eller tilbyder servicefunktioner, som for eksempel offentlige toiletter, mod til gengæld at få lov til at bygge højere eller mere areal, der så kan udlejes med profit. Det kan også, hvilket bliver mere og mere almindeligt, handle om, at kommercielle aktører finansierer infrastrukturelle forbedringer eller for eksempel istandsættelse og drift af bevaringsværdige bygningsmiljøer, opgaver, der ellers traditionelt forstås som kommunale.

Det er vigtigt at huske på, at det offentlige rum er en kommerciel attraktion for centrene. De er helt afhængige af, at de besøgende opfatter centret som et offentligt og alment tilgængeligt sted, hvor der ikke udøves et alt for åbenlyst pres for at handle. Centrene må indbyde til ophold og afslapning, og cafeer, kaffebarer og sofaer er derfor en fast ingrediens i centergaderne. Centrene er afhængige af at blive oplevet som offentlige steder af de besøgende – og man kan jo i en vis forstand hævde, at de faktisk er offentlige steder, hvis folk opfatter dem som det. Det betyder også, at offentlige myndigheder, byplankontoret og kommunen, både kan og bør stille krav til udformningen og driften af centrenes offentlige rum. Der må stilles krav om, at aktivi-

teter, som ikke umiddelbart er kommercielt orienterede, må tillades, og at centrene må være åbne for alle samfundets medlemmer.

Planlægningen af shoppingcentre er desværre ofte præget af en gensidig mangel på forståelse mellem de private og offentlige aktører. Offentlige aktører har en tendens til at være mistroiske overfor shoppingcentre. De ser dem ofte som indadvendte, ufleksible, mastodontagtige, monofunktionelle og som repræsentanter for en privatisering af offentlige rum og en medfølgende social eksklusion. De private aktører knyttet til udviklingen af shoppingcentre har modsat en tendens til at se de offentlige aktørers prioriteringer som uklare, de planlægningsmæssige anvisninger som ufleksible, og offentlige aktører anses ofte for ikke at forstå detailhandelens betydning i værdiskabelse i byen. Når shoppingcentre og detailhandel alligevel indgår i offentlige strategier for revitalisering af centrale byområder, skyldes det, at private og offentlige aktører har fælles interesser på en række centrale områder. De lægger nemlig begge vægt på etablering af attraktive og befolkede byrum, på prioritering af fodgængertrafik i centrale byrum og total separering af servicetrafik og fodgængere. De er også enige i det helt afgørende i, at bymiljøer og opleves som trygge, og endelig har de en fælles interesse i detailhandelens potentiale for etablering af identitet knyttet til byer og byområder, for eksempel i form af iscenesættelse af kulturhistoriske og postindustrielle miljøer. Udviklerne af shoppingcentre kan medvirke til at oparbejde og markedsføre centralt beliggende byrum, så de fremstår som 'brandede' detailhandelsdestinationer på beboernes mentale kort over byen og regionen.

Frederiksberg Centret



Frederiksberg Centret udgør en del af centrum i bydelen Frederiksberg og er et eksempel på et nyt shoppingcenter i et tæt og urbant byområde. Centret ligger på et tidligere bane- og stationsterræn og knytter sig på den nye metrolinje til Københavns centrum. I modsætning til andre nyere shoppingcentre rummer Frederiksberg Centret hverken boliger, underholdningsprogrammer eller kulturelle programmer, men er dog beliggende i et byområde, hvor alle disse funktioner findes i nærheden. Centret er hovedsageligt udformet som en passage, og hvor det traditionelle shoppingcenter er en lukket kasse med et antal 'publikumsmagneter' i form af stormagasiner og lignende, forbinder Frederiksberg Centret et antal eksisterende publikumsmagneter i området med nye forbindelser. Centret tilbyder den besøgende klimatisk beskyttelse og opleves som et sikkert, befolket, oplyst og oplevelsesrigt rum. Det har ca. 60 butikker og tilbyder også service i form af praktiske hverdagsfunktioner: postkontor, tobakskiosk, frokostservering, billetsalg til bus og metro, toiletter, skomagere etc.



Frederiksberg Centret og den umiddelbare kontekst

Centrets primære indgange er fra Falkoner Allé, fra Copenhagen Business School, samt fra den underjordiske metrostation og fra parkeringsdækket på 2. sal. Som alle shoppingcentre og andre kommercielle miljøer er Frederiksberg Centret afhængig af, at tilfældige forbipasserende, hvad enten det er Føtex-kunden, der egentlig bare skulle have mælk eller den rejsende på vej fra metroen, forvandles til en 'shopper', der går på intuitiv opdagelse i centrets butikker. Dermed har centret interesse i, at et stort antal besøgende, mere eller mindre tilfældigt, går gennem centret på vej til en eller anden publikumsmagnet, som ikke behøver at have noget med centret at gøre. I tilfældet Frederiksberg Centret er magneterne Falkoner Allé, som rummer fodgængere, busser og cykler, Copenhagen Business School med tusinder af studerende, metro-stationen med passagerstrømmene på vej til eller fra det centrale København, centrets eget parkeringshus, samt de bymæssige funktioner omkring Falkoner Plads.

Bydelen er præget af et stort trafikfredeliggjort areal, hvor kontakt med kørende trafik er minimeret; i alt er 18.000 m² udlagt til 5 'torve'. Desuden rummer bydelen et antal store offentlige funktioner: Som nævnt Copenhagen Business School, men også Frederiksberg Gymnasium, træningscenter, hovedbibliotek og biograf, samt brand- og politistation. Disse sikrer tilsammen en stor og sammensat brugergruppe i området.

Området lider under at have været et banearreal, som den omgivende by tidligere vendte sig bort fra. Som konsekvens heraf opleves Solbjerg Plads og Falkoner Plads som et byområde, der delvist er adskilt fra omgi-

velserne og fra aktiviteten langs Falkoner Allé. Desuden er det præget af, at de store funktioner er planlagt og udviklet successivt og ikke som dele af en overordnet transformationsplan. Arbejdet med udformningen af Falkoner Plads og Solbjerg Plads blev gennemført i perioden 2003-2005 af SLA i samarbejde med Henning Larsens Tegnestue og Gehl Architects . Det har således under opførelsen af funktionerne ikke været klart, hvordan byrummet ville blive udformet, hvilket kan være en del af forklaringen på de lukkede facader, Frederiksberg Centret har mod omgivelserne.



Byrummene langs centrets langsider

Centret medvirker gennem sin indelukkede udformning til at 'monopolisere' et offentligt liv i området, baseret på menneskestrømmen til og fra metroen samt til Copenhagen Business School. Butikkerne i centret vender kun ind mod det indre rum og bidrager ikke til en positiv oplevelse af byrummene på centrets langsider. Det langstrakte rum langs centret (Solbjerg Plads) får karakter af at være en ganske død passage, der nærmest fremstår som en cykelparkeringsplads mellem Falkoner Allé og byområdet indre.

Kunderne i centret og besøgende til funktionerne omkring Falkoner Plads bevæger sig ad forskellige parallelle ruter inde i centret eller langs Solbjergvej fra Falkoner Allé. Det ydre byrum vil først og fremmest fungere som forrum for de andre funktioner (bibliotek, gymnasium osv.), og hverken det eller centret giver plads til andre, mindre og spontane funktioner, der kunne bidrage til oplevelsesrigdom og vitalitet.

De få aftenåbne funktioner i området orienterer sig ikke mod det indre byrum, som nævnt frit for boliger og kørende trafik. Dette betyder, at det ved aften- og nattetid opleves som øde og mennesketomt, når man bevæger sig lidt bort fra Falkoner Allé. Parkering i områdets P-huse og kældre kan desuden virke utrygt og ikke befordrende for byrummets sociale liv.

Udformningen af det nye trafikfredeliggjorte byområde på det centrale Frederiksberg, bestående af parker og pladser, er et forsøg på at skabe offentligt liv og (gen)opfinde en stedsidentitet. Områdets programsammensætning er omfattende, men mangler den mængde boliger, som kunne have bidraget med en brugergruppe på de tidspunkter i løbet af dagen, hvor butikker, servicefunktioner og offentlige institutioner er lukket. Gademønstret og fodgængernetværket er ikke finmasket nok, og området er derfor dårligt integreret i konteksten samtidig med, at de lange passager på hver side af centret, som konsekvens af centrets indelukkede karakter, er uattraktive og monotone. Der er ikke taget særligt hensyn til at bevare bygningsstrukturer, der kunne rumme alternative aktiviteter og virksomheder med mindre afkast.

Til trods for alle disse tilsyneladende problemer, opleves området dog som et befolket byområde, hvor metroen og de øvrige hovedfunktioner sørger for en stadig strøm af forskellige grupper af mennesker.

Det bedste alternativ

Afslutningsvis kan man spørge om shoppingcentre er en slags monstre, der spiser af vores bycentre, udsletter demokratiske byrum og neutrale mødesteder, udstøder uønskede befolkningsgrupper og gør os alle til konsumenter uden egen vilje eller dømmekraft? Eller er shoppingcentre de steder, vi i virkeligheden mødes og har store dele af vores sociale liv, samtidig med at de er praktiske steder, hvor familier effektivt kan få ordnet de daglige gøremål?

Shoppingcentre er, som vist i eksemplet fra Frederiksberg, ofte indadvendte og vender bagsiden mod omgivelserne, de skaber lukkede enklaver, der udelukker visse grupper, og som 'igler' kobler de sig ofte på befolkede steder i byen, for eksempel jernbanestationer. Centrenes administratorer og butikker er ofte bange for livgivende og alternative aktiviteter og funktioner, der kan supplere de rent kommercielle. Der er også en tendens til, at shoppingcentrene bidrager til, at detailhandelen kommer til at dominere midtbyen og presse boliger og andre aktiviteter ud.

Integrerede centre kan dog igangsætte fornyelse af centrale byområder, for eksempel nedslidte gågader, og de kan imødekomme tidens ønsker om urbane bolig- og livsformer ("Caffe latte på kajkanten"). De kan forstærke et svigtende butikstilbud og modvirke øget privatbilisme knyttet til nye centre udenfor byen. De kan etablere fodgængerforbindelser mellem dele af byen, der tidligere var adskilt af infrastruktur og industrielle områder, de kan absorbere og skjule miljøbelastende og uattraktiv infrastruktur og parkering, og de kan etablere nye attraktive og trygge offentlige rum.

For at opnå den ønskede effekt er det dog helt afgørende, at beslutningstagere forstår de kommercielle drivkræfter og de private aktørers motiver, og at man fra offentlig side er i stand til at formulere tydelige og godt motiverede krav til centrenes placering, udformning og drift. Disse krav kan for eksempel handle om, at lokaliseringen beviseligt skal understøtte brug af kollektivtrafik, og at antallet af parkeringspladser skal begrænses. Centrenes butikker skal i stueetagen have ligeværdige indgange fra såvel centres indre som fra det omgivende byrum. Centergaderne skal være åbne for alle grupper i samfundet. De skal være åbne for passage fra tidligt om morgenen til sent om aftenen, og de skal forbinde vigtige offentlige steder og bygninger i byen. Centrene skal være åbne for at rumme andre typer funktioner, end de der direkte resulterer i profit, men tjener byen på andre måder, også selvom disse ikke kan betale samme husleje som kædebutikkerne. Der kan for eksempel være tale om boliger, der kan medvirke til at centrumsområder ikke er befolket uden for butikkernes åbningstider. Centrene kan pålægges at udruste og vedligeholde offentlige rum, hvad enten de er offentligt eller privat ejede, og der kan også være tale om andre funktioner som let tilgængelige toiletter, ammefaciliteter osv., der kan medvirke til at gøre bycentrum tilgængeligt for visse befolkningsgrupper.

Kravene kan være mangfoldige og forskelligartede, men det vigtigste er, at kommuner forstår de kommercielle aktørers motiver, og er tydelige på, hvilke kvaliteter der lægges vægt på i udformningen og driften af byens rum.

04



Forståelsen af stedet – stedstilhørighed og stedtilknytning

Birgitte Mazanti

Hvad er det, som former forståelsen af stedet - forstået som bostedet? Hvordan tillægges bostedet betydning og mening? Det er spørgsmål, som ikke alene (by)forskere, men også praktikere er optaget af. Og hvorfor nu det? Meget simpelt handler det om, at når der skal igangsættes sociale og fysiske indsatser i forskellige typer af boligområder, det være sig enten i socialt udsatte boligområder eller forskellige typer af byomdannelses- og forskønnelsesindsatser, så er sådanne indsatser rettet mod at berige det (sociale) liv, der leves på stedet. Og når man som planlægger skal i gang med sådanne indsatser, er man interesseret i at vide, hvordan det sociale liv kan beriges. Hvad skal der til? Hvad er der behov for?

Brug og oplevelse

En af de væsentlige måder at finde ud af, hvad der skal til for at berige et bosted, er at tage udgangspunkt i, hvordan stedet tillægges betydning og mening som en del af et hverdagsliv. Et steds betydning og mening kan i princippet antage lige så mange betydninger og meninger, som der er beboere/brugere, men det er alligevel muligt at indkredse og gruppere den måde, forskellige typer af beboere/brugere oplever og forholder sig til deres bosted, herunder hvilke behov og ønsker de har. En sådan gruppering kan ske ved at anvende to kernebegreber: Brug og oplevelse.

Dette handler om, hvordan mennesker gennem deres hverdagslige praksis og brug af stedet tillægger stedet betydning, og det handler om, hvordan de gennem denne brug oplever stedets kvaliteter, problemer og potentialer. Også erfaringer, som er tæt knyttet til oplevelser, spiller ind når et steds betydning og mening skal forstås. Ligesom 'udefrakommende' negative som positive holdninger til stedet (myter, historier m.m.) præger oplevelsen af bostedet.

Brug

Hvis vi først tager begrebet brug, så kan den forståelse af stedet som beboere og brugere har undersøges ved helt konkret at finde ud af, hvordan stedet bruges af beboere/brugere. Igennem en sådan undersøgelse blotlægges den betydning, stedet har for beboere/brugere i forhold til dækning af forskellige typer af hverdagslige behov, lige fra daginstitutioner, arbejdspladser, indkøbsmuligheder til tryghed og socialt samvær. Med andre ord siger det noget om, hvilken form for tilknytning til stedet brugere og beboere har: Spiller bostedet en meget vigtig og central rolle i ens hverdagsliv, eller har det en mindre central betydning?

En sådan undersøgelse ser på, hvordan stedet bruges i forhold til de funktioner, der findes, men handler også om, hvilken betydning det sociale miljø spiller for beboerne - hvorvidt og hvordan beboernes sociale relationer og engagement er relateret til stedet. Det ses af, hvorvidt folk deltager i de kulturelle og sociale aktiviteter, der findes og udbydes, og hvordan deres sociale relationer er relateret til stedet: Hvordan og hvor man møder medbeboere, venner og bekendte. Den hverdagslige brug af det sted man bor (brug af urbane funktioner og uformelt socialt samvær) kan vise sig ikke (kun) at være relateret til bostedet, men (også) til andre steder.

Igennem sådanne typer af undersøgelser finder man ikke alene ud af, hvad folk synes om bostedets nuværende funktioner (hvad skal der være mere af? Hvad skal der være mindre af?), men også hvilke behov bostedet ikke kan opfylde. Det kan fx være, at beboerne oplever trafikgener, at de føler sig utrygge ved at færdes på stier om aftenen, eller at de godt kunne tænke sig nogle flere uformelle mødesteder.

Oplevelse

Det har vist sig at, at den måde man oplever et sted på - udover den konkrete brug af stedet - også er formet af forskellige og mangeartede sociale relationer mellem mennesker og dermed steder. Det betyder også at myten om lokalsamfundet, hvor alle kommer hinanden ved, efterhånden er blevet aflivet og erstattet af et langt mere virkelighedsnært billede, der svarer til, hvordan mennesker i dag lever et moderne hverdagsliv. Det er et hverdagsliv og dermed et forhold til bostedet, som afspejler et funktionsopdelt hverdagsliv, hvor hverdagen er splittet op i en lang række 'steder': Arbejdspladsen, indkøbscentre, familie, fritidsaktiviteter, biograf mv. Alle de steder (og mennesker) man er i berøring med præger det forhold, man har til sit bosted. Det vil sige, at hvis ens tid og engagement ikke er centreret om det sted man bor, men til andre steder - måske fordi man er ung og single eller fordi man er post-familie - har man ikke behov for, og forventer heller ikke, at ens bosted opfylder andet end det at have en god lejlighed, der passer til ens økonomi. Alt det andet man har behov for, henter man andre steder. Omvendt, hvis ens bosted betyder mere og andet end blot et sted at bo, så vil man stille krav om, at stedet også opfylder nødvendige hverdags og sociale behov.

I en undersøgelse af hvordan beboerne i Københavns Kommunes nyeste områdeløftprojekt - Sundholmsvej-kvarteret på Amager - oplever at bo i kvarteret, viste det sig fx at beboerne ikke oplever, at de bor i Sundholmsvej-kvarteret, men på Amager. Det vil sige, at deres brug og oplevelse af kvarteret ikke kun er relateret til den specifikke og administrative inddeling af et Sundholmsvej-kvarter, men til det at være en del af hele Amager. For områdeløftprojektet betyder det, at man ikke nødvendigvis behøver at tilføje kvarteret en masse nye funktioner, fordi folk alligevel er vant til at bruge hele Amager. Omvendt, hvis man ønsker at styrke kvarteridentiteten, kan etablering af mødesteder med sociale og kulturelle funktioner og faciliteter være en løsning.

Tre former for stedstilknytning

Typisk vil man på baggrund af undersøgelser af, hvordan beboere og brugere faktisk bruger og oplever et givent bosted kunne opdele en sådan brug i tre typologier: Et stedbundet brug, et mixet brug og endelig et stedubundet brug (for en uddybning af disse brugstypologier se Mazanti 2002, 2004).

Et stedbundet brug

Beboere, som har et stedbundet brug, er typisk beboere, der ofte og på rimelig kontinuerlig basis bruger bostedets forskellige sociale og kulturelle tilbud, og hvor deres netværksrelationer også primært er relateret til bostedet. Fælles for de beboere, hvis kulturelle og sociale engagement kan kaldes stedbundet, er, at

det primært er den lokale kontekst, som opfylder deres hverdagslige behov for aktiviteter og/eller socialt samvær. Dermed ikke sagt, at dette behov ikke også opfyldes uden for bostedet. Men beboerne vil typisk opfatte deres brug af aktiviteter som andre steder kan tilbyde, som sekundært i forhold til det, som bostedet kan tilbyde.

Den stedbundne brug betyder altså ikke, at disse beboeres kontakt til omverden er fraværende, men at beboerne ud fra individuelle årsager har valgt at have deres boligområde som primær sted for livet. Dette valg kan bl.a. ses i forhold til længde på botid, hvor man gennem tiden har opdyrket venskaber med medbeboere, og hvor deltagelse i lokale kulturelle og sociale aktiviteter er blevet en naturlig del af hverdagslivet. Det kan også være en form for tvunget valg, hvor man på grund af helbredsmæssige problemer er nødt til at være stedbundet i længere perioder. For især den sidste type af beboere spiller kend- og venskabet samt i det hele taget socialt samvær med medbeboere en konkret og vigtig rolle i hverdagslivet.

Et mixet brug

En anden gruppe af beboere har et mixet brug af bostedet og andre steder. Det er beboere, der typisk ikke kontinuerligt bruger og deltager i bostedets kulturelle tilbud og projekter, men vælger tilbudene til og fra alt efter behov. Beboere, som har et mixet brug af bostedet, har nogle netværksrelationer, som både er funderet i og uden for bostedet. Andre steder omfatter i denne forbindelse også egen privatsfære, hvilket vil sige egen lejlighed. Fælles for disse beboere er typiske også, at de ikke mener, at bostedet skal opfylde alle deres hverdagslige behov for aktiviteter og socialt samvær.

Et mixet brug er på denne måde kendetegnet ved, at beboernes netværksrelationer, deltagelse og engagement i kulturelle og sociale aktiviteter både foregår på bostedet og andre steder. Det er et brug, som for det første kan karakteriseres som et fleksibelt behovsorienteret brug: Når bostedets tilbud om aktiviteter stemmer overens med beboernes behov benyttes de; når de ikke gør tilfredsstilles behovene andre steder. For det andet er det mixede brug også kendetegnet ved, at 'andre steder' også kan være egen privatsfære. I perioder kan det være, at det er privatsfæren man har behov for at dyrke, det kan for eksempel være tilfældet for børnefamilier og/eller beboere med fuldtidsarbejde, mens behov i andre perioder er mere udadrettet. Og for det tredje kan et mixet brug også ses i sammenhæng med, at man som beboer er mere mobil set i forhold til livsfase eller helbredsmæssig situation. I forhold til beboere med et mixet brug af bostedet kan man sige, at kend- og venskab og i det hele taget samvær med medbeboere, spiller en mindre betydningsfuld rolle set i forhold til beboere med en stedbunden brug. Og det samme kan siges om disse beboeres deltagelse i sociale og kulturelle aktiviteter på bostedet.

Et sted-ubundet brug

Endelige er der de beboere, som hverken bruger bostedets sociale og kulturelle tilbud, og heller ikke oplever at deres netværksrelationer er funderet på bostedet. Disse beboeres brug kan kaldes for en sted-ubundet brug.

En sted-ubunden brug er kendetegnet ved, at beboernes netværksrelationer, deltagelse og engagement i aktiviteter er relateret til andre steder og stedet primært opleves som et bosted. Et stedubundet brug kan også ses i relation til, at man hverken har forventninger til eller erfaringer med, at bostedet skal eller kan opfylde behov for socialt samvær samt behov for deltagelse. Dette kan hænge sammen med mobilitet. Det kan være man er enlig og derfor ikke har familiære forpligtigelser, og dermed måske har større behov og mulighed for udadrettede aktiviteter. Især livet uden børn bevirker naturligt nok også, at man hverken har en interesse i eller bruger boligområdets børnefunktioner så som daginstitutioner og legemuligheder. Som

en konsekvens af fravalget af bostedskonteksten spiller kend- og venskab, samvær med medboere samt deltagelse i bostedets sociale og kulturelle aktiviteter en mindre betydningsfuld rolle set både i forhold til beboere med et stedbundet og mixet brug af bostedet.

Planlægning for levet forskellighed

Det tre brugstypologier vil typisk optræde samtidig i boligområderne, og deres omfang vil være afhængig af den givne alderssammensætning, familiestruktur, arbejdsmarkedstilknytning mv. i området. Når en given indsats skal planlægges, vil et statistisk billede af beboersammensætningen kunne give et billede af, hvilke brugstypologier der er fremherskende. Men det er ikke nok alene at anvende statistiske undersøgelser, hvis man vil nå ind til en viden om det hverdagsliv beboerne lever, og hvordan de på baggrund af dette liv oplever deres bosted, herunder hvilke ønsker og behov de har. Her må der anvendes en mere kvalitativ tilgang, hvor udgangspunktet tages i de forhold, der har betydning for beboerne. Med et sådant udgangspunkt opnår man ikke alene at igangsætte en indsats, der stemmer overens med behov og forventninger, men også en, hvor indsatsens bæredygtighed har gode forudsætninger. Grundelementet i en sådan tilgang er at tage udgangspunkt de mennesker, man planlægger for og til. Dermed ikke sagt, at man ikke også skal – og kan – indtænke og koordinere strategiske og politiske hensyn i planlægningen og gennemførelsen af indsatsen;– det handler om at kombinere en udefra- og indefra forståelse af og tilgang til boligområderne og deres problemstillinger og potentialer (for en uddybning se Mazanti 2002, 2004).

Der findes i dag en del forskellige måder konkret at angribe sådanne 'indefra' undersøgelser af, hvordan beboere/brugere oplever deres bosted, hvordan de tillægger det betydning og mening. Disse undersøgelser spænder fra egentlige undersøgelser af hvordan (og hvornår) borgere bedst kan inddrages, herunder hvilke interessekonflikter der kan opstå mellem de politiske strategiske hensyn og beboernes ønsker (fx Agger 2005, Agger og Hoffmann 2008), kortlægning af sociale netværksressourcer og ønsker til boligområdet i hhv. Vollsmose i Odense (Stender 2007) og Sundholmsvej kvarteret på Amager (Mazanti 2008). Begge undersøgelser benytter den såkaldte ABCD-metode (Asset Based Community Development), på dansk: Ressourcebaseret udvikling af lokalområder (Socialministeriet 'Ressourcebaseret udvikling af lokalområder – en guide til kortlægning og mobilisering af ressourcer i udsatte boligområder'). Til undersøgelser af, hvordan en udefra og indefra forståelse af bosteder, som dækker hhv. den politiske forståelse af socialt udsatte boligområder og beboernes egen forståelse af disse, kan man anvende Avedøre Stationsby som eksempel (Mazanti 2002, 2004).

Inspirationslitteratur

Agger, Annika (2005): "Demokrati og deltagelse: Et borgerperspektiv på kvarterløft". Ph.d. afhandling, Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut.

Agger, Annika & Hofmann, Birgitte (2008): "Borgerne på banen – håndbog til borgerdeltagelse i lokal byudvikling", København: Velfærdsministeriet.

KAB & Nørregård-Nielsen & Rosenmeier ApS - Rådgivende Sociologer (2008): "Naboskabet.dk – et redskab til undersøgelse trivsel i boligområder". www.naboskabet.dk

Mazanti, Birgitte (2002): "Fortællinger fra et sted". Ph.d. afhandling. Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut.

Mazanti, Birgitte (2004). "Stedsidentitet og bypolitik", i: Andersen, H. S. & Andersen, H. T. (red): "Den mangfoldige by - opløsning, oplevelse, opsplittning". s. 150-168, Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut.

Mazanti, Birgitte (2008): "Ressourceatlas for Sundholmsvej kvarteret". København: Hausenberg.

Stender, Marie (2007): "Netværksatlas Vollsmose – en guide til bydelens sociale ressourcer, foreninger og netværk". København: Hausenberg



Mobilitet og byrum

Malene Freudendal-Pedersen

Infrastruktur og dens transport skaber og definerer byer, og byer skaber og definerer infrastruktur. Trafikken bestemmer hvilke af byens rum vi har adgang til, og hvordan de kan bruges. Det gælder for alle typer af infrastrukturprojekter. Mest åbenlyst er vejene, der hver dag fyldes af et stigende antal biler, der hæmmer andres mulighed for at bevæge og opholde sig.

I lyset af klimaudfordringerne er transportens store og voksende CO2 udledning blevet et emne, vi ikke længere kan overse. Samtidig har transportstrømmene stor indflydelse på det sociale liv, vi gerne vil have byen skal indeholde. De eksisterende transportstrømme bestemmer hvilke rum i byen, der kan bruges til at opholde, bevæge og hvile sig i.

Det mobile hverdagsliv

Mobilitetsforskningen favner både den konkrete transport og sammenhængen mellem transport og det sociale liv. Den har fokus på alle de sociale, kulturelle og psykologiske faktorer, som spiller en afgørende rolle for mobiliteten i dag. Udgangspunktet er en forståelse af såvel mobilitetens ulemper som dens fordele og dermed også en kritisk forholden sig til mobiliteten som et samfundsforandrende element. Mobilitetsforskning handler også om det gode liv, og der stilles spørgsmål til, hvad det gode liv kan eller skal indeholde, hvordan det opnås og på bekostning af hvad (Freudendal-Pedersen 2007, 2009). I arbejdet med at skabe det gode liv er tidspres, risici, sikkerhed, frihed og fællesskab nogle af de dynamikker, som er dagsordensættende for, hvordan vi tager stilling til og organiserer vores hverdagsliv. For at få et overskueligt hverdagsliv vælger/fravælger vi livsstile for at afhjælpe vores valgmulighedslammelse (Giddens 1996). Ved at vælge forskellige livsstile bliver en række valg givne og andre valg genstand for refleksivitet. Livsstilsvalget danner grundlaget for mobilitet, hvor den enkeltes mobilitetsbehov bl.a. afhænger af placeringen af ens bolig, idet arbejdsplads, institutionspladser og fritidsinteresser kan være spredt over et stort geografisk område.

I vores tidspresede hverdagsliv skal der træffes mange valg, og vi træffer disse valg på baggrund af eksperternes viden og danner meninger ud fra en tillid til de eksperter, vi har mest sympati for og hvor vi føler, at fremstillingen af risici er troværdig. Medierne spiller en rolle i denne konstante forhandling, og vurdering af risici og tragiske hændelser bliver ofte en del af hverdagsbevidstheden og bliver tilført den allerede overfyldte bagage af risici, det enkelte individ slæber rundt på. Alt dette medfører en grundlæggende frygt og

usikkerhed, og risici bliver; som Beck (1997) udtrykker det, 'normalforbrugets blinde passager'. Dette er et vigtigt element i den store adskillelse der findes mellem handling og holdning, ikke mindst i forhold til hverdagslivets mobilitet.

Byerne ser ud til at blive mere interesseret i hvordan og hvorfor vi transporterer os, som vi gør, og hvad mobiliteten betyder for vores hverdagsliv. Personlige forhold som frihed, lykke og det gode liv er en del af menneskers selvbiografiske fortælling, som mobiliteten understøtter og bliver mestret af den enkelte via forskellige adfærdsmønstre og personlige strategier. Interessant er det, at selv de mest lidenskabelige bilister reflekterer over mobilitetens negative konsekvenser. Negative konsekvenser for byens rum og det levede liv relateret til f.eks. fællesskaber, sundhed og miljø, men i en søgen efter lykke og frihed bliver en høj grad af mobilitet opfattet som en fundamental ret og forudsætning i skabelsen af det gode liv (Freudental-Pedersen 2007, 2009).

Mobilitet som samfundsforandrende element

Mobilitet har i det senmoderne samfund en afgørende virkning på en lang række af sociale, politiske og økonomiske processer og har som sådan en stor betydning for samfundets organisering (Urry 2007). Det er ikke kun mobilitet i sig selv der er interessant, men den enkeltes kapacitet og mulighed for at være mobil og hvordan dette potentiale aktiveres og besluttes, dvs. at individet skal kunne udleve og drømme om de ting det vil, når det vil og så ofte det vil. Dette er et vigtigt aspekt af mobiliteten, da det er med opretholdelsen af dette potentiale for øje, byen bliver planlagt. Planlægningen af byer har været centreret omkring at skabe infrastrukturelle systemer, domineret af en autologik. Bilen er blevet set som udgangspunkt for vækst. I dag ser vi, at følgerne af disse planlægningsstrategier er blevet meget synlige i form af utilsigtede konsekvenser af mobilitet og de infrastrukturelle systemer (Freudental-Pedersen 2009).

Shanghai er planlagt til at kunne akkumulere økonomisk vækst og fremstår i dag som en tæt og høj by med massive vejsystemer i flere lag. På grund af det omfang trafikstrømmene har i og omkring byen, er der forbud mod cykler og motorcykler i visse gader, da de skaber trafikpropper. Beslutningen om at tage højde for vækst ved at bygge højt, med isolerede punktblokke omgivet af bilramper og tomme åbne rum, skader i kolossal grad byens subtile liv og dynamiske gadeliv. Byplanlæggerne i Shanghai er klar over, at der for at imødekomme økonomisk fremskridt, er blevet lavet fejltagelser der skal rettes i fremtiden (Burdett & Sudjic 2007:19). Fejltagelser som vi skal lære af, da den massive vækst i transporten trækker udviklingen af byens rum i en negativ retning. På trods af disse fejltagelser bliver byer som Shanghai brugt som illustrative modeller for, hvordan man kan skabe bæredygtige byer i fremtiden via fælles bæredygtige systemer i forhold til f.eks. bæredygtige bygninger, vedvarende energi, sortering af affald, genbrug af regnvand, grønne byrum og offentlig transport.

I forhold til den bæredygtige byudvikling er det vigtigt ikke alene at fokusere på de teknologiske aspekter af byen, da de har en tendens til at udkonkurrere det levede liv. Teknologi kan skabe nye visioner og, åbenhed men kan ligeledes betyde indskrænkning og fantasiløs tankegang. Zeitler (1998) foreslår, at fjerne al trafikregulering og dermed tvinge den enkelte til at udvikle en etik og moral i forhold til medtrafikkanterne, når man bevæger sig rundt i trafikken. Fjernelse af trafikregulering ville tvinge planlæggere til at være kreative for at få infrastrukturen til at fungere. Dette vil skabe kaos i de fleste byer i dag, men derfor skader det ikke at lege med tanken om hvordan ting kan gøres anderledes, og hvad der mon sker, når vi bliver tvunget til at revurdere de selvfølgeligheder vores byer er bygget op omkring. I dag er det infrastrukturelle system en lukket form, som opretholder bestemte typer af transportformer og adfærd.

Bæredygtighed og byrum

Gode byrum, der er levede rum, er af stor betydning for de mennesker, der lever i og bruger byen. Gode og trygge byrum har betydning for, om vi vælger at blive hvor vi er eller flytte til et nyt sted, især i forbindelse med ændringer i familiestrukturer (når vi får børn, når vi bliver gamle osv.). Når nye familier vælger at flytte ud af byen, er det som oftest med et ønske om bedre muligheder for udeliv, og den daglige mobilitet kommer for mange som en overraskende tidsrøvende byrde. Bæredygtighed er kommet højt op på den politiske dagsorden inden for de sidste par år, og der er dermed atter kommet fokus på, at vi lever i en verden af gensidige afhængigheder. Bæredygtighed er et holistisk begreb, der omfatter sociale, økonomiske, politiske/ institutionelle og miljømæssige kriterier, og derfor har bæredygtige byer potentialet til at blive et fælles projekt, hvor sammenhængen mellem ændret mobilitetsadfærd og gode byrum er åbenlys som et fælles anliggende.

Begrebet bæredygtighed kan ses som et forsøg på at problematisere samspillet mellem det menneskelige samfund og det naturlige miljø. I forhold til bæredygtig byudvikling er det som oftest transporten, der udgør den største udfordring (Burdett og Sudjic 2007) og denne form for mobilitet sætter synligt aftryk på byen. Der eksisterer en forestilling om at teknologiske løsninger såsom hybrid- og elbiler kan løse denne udfordring. Dette håb om den 'nemme løsning' tager kun stilling til de miljømæssige konsekvenser af mobilitet, og er som sådan ikke bæredygtigt.

Den store udfordring ligger i at få afkoblet forestillingen om at 'øget mobilitet er lig øget vækst', der er underliggende for alle beslutninger om ny infrastruktur, mens de utilsigtede konsekvenser og eksternaliteter som transporten medfører, ikke er inkluderet. Et godt eksempel på dette er boligbyggeriet fra 60'erne og 70'erne, hvor målet var at skabe lys og luft mellem husene samt plads til parkering af biler. Dette resulterede mange steder i døde uderum, som ikke blev brugt til meget andet end gennemfart og parkering. Det er svært at skabe gode byrum i et boligkvarter, hvor alle beboere skal have mulighed for at køre til døren i egen bil.

Den måde tingene ser ud på og hvordan de bruges, hænger uløseligt sammen. Hvis der skabes gode byrum med plads til leg, kreativitet, bevægelse og afslapning danner der sig hurtigt fællesskaber, der ønsker at bevare og vedligeholde disse kvaliteter, i hvert fald i det øjeblik de bliver truet af en ny vej eller parkeringsplads. Hvis byrummets kvalitet ikke er høj, kan vi lige så godt tage bilen lige til døren – det er mere bekvemt. Gode byrum kræver ro og tryghed; det er ikke to kvaliteter som forbindes med biltrafik, medmindre man selv sidder inde i bilen (Freudental-Pedersen 2007, 2009).

Fremtidens byer - levede byer

I Danmark findes der projekter, der har arbejdet med at skabe helhedsorienterede byer og bydele. Dette kan ses som små øer af håb, hvor planlæggere, arkitekter og politikere forsøger at skabe nye byer ud fra et holistisk bæredygtigt perspektiv.

Store Rørbæk uden for Frederikssund blev planlagt i et samarbejde mellem Landsplanafdelingen, Erhvervs- og Boligstyrelsen, Frederiksborg Amt og HUR. I planlægningsfasen blev forskellige eksperter inviteret til at give bud på, hvordan en god by, som opfylder de behov og krav der findes i det levede hverdagsliv, skabes. Der var blandt mange andre en ekspertgruppe for transport og mobilitet samt en for byens rum og landskab. Resultatet blev en vision hvor bilen ikke har førsteprioritet, men i stedet en by "som kombinerer sundhed og mobilitet, blandt andet gennem et transportsystem, der indbyder til bevægelse ved egen kraft" og "en by med trafik-løsninger, der prioriterer børn, ældre og cyklister over bilister". Disse ideer til byens mobilitet hænger således sammen med de visioner, der blev lagt frem for byens rum som "skal planlægges sådan,

at de indbyder til liv og aktivitet” og byrummene ”skal kunne skifte anvendelse efter årstiderne og med tiden”(Frederikssund kommune 2004).

Carlsberg-området i København er et andet eksempel, hvor et stort tidligere industriområde i centrum af Københavns planlægges med boligområder, sport og rekreative områder samt let industri. De foreløbige planer skitserer et byområde, hvor bilen ikke har førsteprioritet, og byrum af kvalitet og med et lavt tempo er højt prioriteret. Det udnyttes, at de fleste faciliteter er inden for gå- eller cykel afstand (under 5 km.), og der planlægges byrum, der kan fungere som frirum og skabe rammen om fællesskaber. Dermed skabes en forudsætning for et hverdagsliv som muliggør mindre pres på den enkelte, fordi bæredygtige tiltag i hverdagslivet bliver til et fælles projekt.

Disse to projekter har en uvis fremtid. Store Rørbæk er allerede lagt på køl i forbindelse med kommunalreformen, og om Carlsberg-projektet overlever den økonomisk krise står hen i det uvisse. Ikke desto mindre kan de stå som inspiration til andre byer om planlægningsstrategier med forståelse for, at mennesker ikke kun er rationelle væsener der ønsker at glide gennem verden effektivitet, gnidningsløst og hurtigt, men derimod ønsker et levet liv i fællesskab med andre i de rum, som byen kan tilbyde.

De to projekter har det til fælles, at den overordnede idé er at skabe levede byrum, hvor bilen spiller en underordnet rolle. Disse områder har mulighed for at blive små enklaver af lukkede samfund med fordelene ved bilfrie miljøer på indersiden, men med mulighed for at bruge bilen, så ofte som nogensinde, på ydersiden og dermed begrænse andres brug af byrum. Et scenarium som er velkendt i andre byer rundt omkring i verden, hvor bilfrie områder er blevet gennemført (Peters 2006). På den anden side har disse projekter en overordnet idé, som kan være en del af en læreproces: Bag designet af disse byer er der en vision om at minimere de utilsigtede konsekvenser af mobilitet og at skabe fællesskaber med en høj grad af bæredygtig mobilitet i både social, miljømæssig og økonomisk henseende. Mobilitet og byrum er gensidigt afhængige, og målet for fremtiden bliver at skabe kvalitet i begge dele. Det giver kun mening at tale om bæredygtighed, hvis både de sociale, miljømæssige og økonomiske perspektiver er tænkt ind. Samtidig rummer bæredygtighed potentielt et fællesskabsniveau – et ’fælles bedste’ – som et mødepunkt og en platform, der kan handles ud fra.

Og hvordan gør vi så det?

Ved at belyse mange elementer af, hvad der skaber et godt byrum eller boligområde, og hvilke sociale processer der foregår i og omkring byrummene, skabes en bedre forståelse for byrums betydning for og samspil



med det levede liv. I de fleste byer i Europa bliver 25 % af byens rum brugt til at facilitere transport i form af veje og parkeringspladser. Når nye planer for bæredygtige bydele skabes, er der som oftest gjort meget ud af livet mellem husene. Deri ligger en forestilling om, at det kun er nødvendig trafik der skal føres gennem boligområder. Så er det jo nærliggende at stille det svære spørgsmål; hvem definerer hvad der er nødvendigt? Et spørgsmål ingen rigtig har lyst til at svare på, og derfor bliver løsningen at trafikken bliver ledt udenom bydelen, hvor den skaber nye barrierer og enklaver for dem, der ikke bor 'indenfor'. Det er ikke godt nok. Vi må og skal tage stilling til hvilken betydning trafikken har for vores byområder og byrum, og samtidig tage ansvar for det der ligger udenom, tage ansvar for de mennesker der bor og lever der. Ja, dette er at sætte barren højt og ordet umuligt vil ligge lige på tungen. Men hvis vi taler om bæredygtige byer, om levede byrum og bæredygtig mobilitet, og vi for alvor vil forsøge at bremse klimaforandringerne inden det er for sent, er vi tvunget til at stræbe efter de mulige umuligheder. Alt andet er halve løsninger, der i bedste fald blot flytter problemerne i stedet for at løse dem.

Der findes et stort råderum for implementering af mere bæredygtige mobilitetsformer og mange mennesker er villige til at benytte dem, men har brug for hjælp. Det handler om planlægningsmæssige prioriteringer der viser vejen, hvordan det kan gøres og hvilket udbytte der er for byens rum og de mennesker der lever i dem. Mobiliteten kan være mulighedsskabende ligesom den kan være handlingsbegrænsende, den kan være en ressource og den kan være en byrde. Der ligger hos det senmoderne menneske et ønske om at gøre ting anderledes og finde strategier for, hvordan vi kan komme ud af den mobilitetsfælde, som det moderne hverdagsliv er spundet ind i (Freudental-Pedersen 2007, 2009).

Det helt konkrete eksempel på hvordan det kan gøres, er for eksempel at skabe forhindringer for bilen til fordel for cyklende, gående og kollektive transportbrugere. Dette ville være et godt tiltag i forhold til skoleveje. Børns mobilitetsvaner bliver grundlagt tidligt og holder ind i voksenlivet. Forældre kan cykle med deres barn til skole uden bekymringen for den megen trafik og derefter cykle videre direkte til arbejde eller til en kollektiv trafikforbindelse. Dette ville skabe bedre byrum ved skoler, og forældre ville spare tid ved relativt hurtigt at kunne lade deres børn transportere sig selv samt få den daglige motion overstået. Dette eksempel kan overføres til mange andre slags byrum med stor gevinst for tryghed, sikkerhed, sundhed, miljø og dermed det levede (by)liv.

Litteratur

- Beck, Ulrich (1997): "Risikosamfundet. På vej mod en ny modernitet", København: Hans Reitzels Forlag.
- Burdett, Richard og Sudjic, Deyan. (2007): "The endless city", London and New York: Phaidon.
- Frederikssund Kommune (2004), "Ny by ved Store Rørbæk. Vision og program", http://www.nyby.frederikssund-kom.dk/fundanemt/files/drejobog_19-3-04.pdf (21.09.08).
- Freudental-Pedersen, Malene (2007): "Mobility, Motility and Freedom: The Structural Story as Analytical tool for Understanding the Interconnection", Swiss Journal of Sociology, Vol. 33, no 1, pp. 27-43.
- Freudental-Pedersen, Malene (2009): "Mobility in daily life – between freedom and unfreedom", Aldershot: Ashgate.
- Giddens, Anthony (1996): "Modernitet og selvidentitet. Selvet og samfundet under sen-moderniteten", København: Hans Reitzels Forlag.
- Peters, Peter Frank (2006): "Time, Innovation and Mobilities", London: Routledge.
- Urry, John (2007): "Mobilities", Cambridge: Polity Press.
- Zeitler, Ulli (1998): "Mobilitet og Moral - aspekter af en transportetik", Notat nr. 98/05 Transportrådet.

Redaktion

Helle Juul

Arkitekt MAA, Ph.d., partner hos Juul | Frost Arkitekter, Projekt ansvarlig på Byens rum som udviklingsstrategi, arbejdet med byudvikling i nationale og internationale sammenhænge, bla. projektleder på "Fremtidens Campusområder - fra den akademiske landsby til urban universitetshub", været chefarkitekt på Dansk Arkitektur Center, forskningsadjunkt på Center for Byrumsforskning, lektor på Det Kongelige Kunstakademiets arkitektskole, og gæsteprofessor på Pratt University i New York, RMIT Melbourne i Australien, Lunds Universitet og Konstakademien i Stockholm. Yderligere er Helle Juul medlem af kunstnersamfundet, optaget i Kraks blå og medlem af European Cultural Parliament.

John Pløger

Samarbejdspartner på Byens rum som udviklingsstrategi, dr. art., lektor ved Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring samt Center for Bystudier ved Roskilde Universitets Center, er tidligere forsker ved Norsk Institutt for By- og Regionsforskning (NIBR) og Statens Byggeforskningsinstitut (SBI). Han underviser med mellemrum ved Arkitekthøgskolen i Oslo, Kunstakademiets Arkitektskole og LFB's bykurser. Han har publiceret ekstensivt i internationale tidsskrifter og har udgivet bogen Byens språk samt På sporet av byen. Lesninger av den senmoderne storby (m. Jonny Aspen) og forsket omkring planprocesser, planlægnings-etik og urbanitet.

Fotomateriale

Fotomateriale Juul | Frost Arkitekter og Mikkel Hvidtfeldt ©
Billeder til Hverdagslivets magi, kunst og planlægning David Pinder ©

Bidragydere

01/ David Pinder & John Pløger

Hverdagslivets magi, kunst og planlægning
David Pinder, Geograf
Department of Geography
Queen Mary, University of London

02/ Maria Hellström Reimer

Den avvikande allmänningen
Senior lecturer at Swedish University of Agricultural Sciences
Alnarp Sweden

03/ Peter Hemmersam, arkitekt, PhD.

Detailhandelens rolle i fornyelsen af midtbyen
Universitetslektor på Arkitektur og Designhøgskolen i Oslo.
Ph.d. fra Arkitektskolen i Aarhus i 2008 med afhandlingen
"Fra shoppingcenter til by - en undersøgelse af det integrerede shoppingcenter".

04/ Birgitte Mazanti, Cand.scient.soc., ph.d.

Forståelsen af stedet - stedstilhørighed og stedtilknytning
Chef, Boligsocialt Udviklingscenter
Velfærdsministeriet
Holmens Kanal 22
1016 København K

05/ Malene Freudendal-Pedersen

Mobilitet og byrum
Cand. techn. soc. og Ph.D. - DAC

BYENS RUM 1.5 - www.byensrum.dk

Realdania

JUULFROST
ARKITEKTER