



TOUR DE FORCE

Den moderne by er i en konstant tilblivelsesproces og rummer et enormt potentiale for etablering af nye typer af spatialiseringer. Den såkaldte periferi er centrum for den igangværende udvikling og udgør et katalog af uanede programmatisk muligheder, som blot venter på at blive udnyttet. Hvis der skal udvikles brugbare formgivningsredskaber, må blikket på den moderne by revideres, og relationen mellem by og landskab, mellem rummet og det byggede nyformuleres.

Den amerikanske byteoretiker Albert Pope udtrykker problemet således:

»Den nutidige by, byen som i øjeblikket er under konstruktion, er usynlig.

På trods af det faktum at millioner af mennesker bor i den, at den reproduceres i en uendelighed, debatteres i lærde selskaber og dagligt lider, er den konceptuelle forståelsesramme, som ville gøre os i stand til at se den, mistænkeligt fraværende« (Pope 1996, s. 2).

Det handler om identificering af nye rumlige typer, hybrider mellem by og landskab, para-urbane mutationer og overgangsformer. Udfordringen ligger ikke i at udforme nye utopier, men i at sammenflette de eksisterende lag, iscenesætte det artificielle landskab og etablere nye netværksmuligheder. I artiklen »Andre Rum« retter den franske filosof og idéhistoriker Michel Foucault opmærksomheden mod rummets betydning i det 20. århundrede og kommer med betragtningen: »Vi befinder os i en tid, hvor verden, tror jeg, opleves mindre som et stort liv der udvikler sig gennem tiden, end som et net der forbinder punkter og fletter sine tråde« (Foucault 1997, s. 87).

Årtier efter af kunsten banede vejen ud i det ukendte territorium,¹ sidder arkitekterne stadig tilbage bag volde af sentimentale forestillinger om den autentiske by. Det er nødvendigt at gøre op med det koncentriske bybillede og forlade den avantgardistiske position, der pr. automatik vælger at ekskludere 'den grimme og ordinære' virkelighed, som dækker hovedparten af vore byer.

Hvis der overhovedet skal udtænkes måder for, hvordan den nutidige kultur kan formes og præges, skal der udvikles nye kognitive kort, konstrueres begrebslige værktøjer og foretages fordomsfrie opdagelsesrejser ud i de moderne livsformers rumlige organisation. Det er på tide at lægge de uproduktive tabsberetninger bag os og i stedet rette blikket mod det betydningstomme felt, som udgør størstedelen af de nutidige byområder. Lad os møde de 'beskidte realiteter' og tage på ekskursion gennem korridorbyens bebyggede enklaver og koloniserede landskaber.

O2 Byen

I 1993 afsluttedes den sidste fase i udbygningen af Ring 2 omkring Danmarks største provinsby, Århus. Ringgaden, den første større omfartsvej, blev anlagt ca. 50 år tidligere. Området imellem de to buede anlæg udgør 'de gamle forstæder' og dækker et areal svarende til mere end syv gange den indre by. På ydersiden ligger 'de nye forstæder', byens vækstlag og de postindustrielle ekspansionszoner. Det er her, byudviklingen foregår, og det er her, at det moderne Århus formes. Hele vækstzonen fra den nye ring til motorvejen vest for byen omfatter et areal på godt og vel 30 gange den

indre by. Den eksponentielle byvækst har ikke givet os megen tid til at vænne os til de nye omgivelser. Målt med vækstraten indtil Første Verdenskrig ville den nuværende bys omfang have svaret til omkring 20.000 års udvikling.

Forstaden er ikke bare en addition, den markerer en helt ny æra i byens historie. Det, som muliggør og holder sammen på den enorme spredning, er vejssystemerne. Infrastrukturen er den nutidige urbanismes DNA. Ringvej 2 gennem det moderne Århus er trods navnet ikke nogen egentlig ring, men snarer en blød banan som forbinder de vestlige forstæder med Vejlbj by i nord og Skåde i syd. På ydersiden af O2 er de tidligere landsbyer Egå, Lisbjerg, Skejby, Tilst, Brabrand, Stavtrup, Hasselager og Tranbjerg enten i færd med eller allerede smeltet helt sammen med resten af byvævet. O2 er hverken en perifer omfartsvej, der leder gennemrejsende uhindret videre, eller en borgerlig kulturpromenade à la Wiener Ringstraße. Den er hovedfærdselsåren gennem den moderne bykorridor, hvor flertallet af århusianerne lever og bor. Ringen er samtidig ryggraden i byens netværk af infrastrukturer og distributionsenheder. Hertil er alle vitale områder plug'et ind, og herigennem foregår den nødvendige cirkulation af varer og arbejdskraft. Herude i den postindustrielle urbanisering foretager massekulturen sine hverdagsritualer, og herfra er der direkte forbindelse til alle periferbyens arketyperne kvarterer og oaser. Den 25 km lange korridor forbinder den spredte bys enklaver af ubestemmelige landskabsrester, åbne rekreative græsflader, labyrintiske parcelhusområder, modernistiske betonmonolitter, dot. com-domiciler,

Som led i ph.d.-projektet »Bynære landskabspotentialer« har arkitekt MAA Boris Brorman Jensen skrevet et case study, som vi bringer i redaktionens forkortede udgave. Forfatteren gør op med, hvad han kalder »arkitekternes sentimentale forestillinger om det koncentriske bybillede« og tager os med på en »ekskursion gennem korridorbyens bebyggede enklaver og koloniserede landskaber«. Helt konkret følger Brorman Jensen ringvejen O2 i Århus forbi de »øgrupper af utopier«, som kendetegner den moderne urbanisering. En afsluttende beskrivelse af Århus C er tydeligt mærket af denne tur.

storcentre, gør-det-selv-markeder, fortificerede kommunale anlæg, hoteller, tankstationer, kolonihaver, drive-in-restauranter og nedlagte landbrug. Ringvejens dynamiske rum tegner et karakteristisk snit gennem den nutidige bys struktur og er samtidig en odysse gennem provinsbyens sociale geografi.

Potemkinkorridorer

Dér, hvor ringvejen skærer hovedindfaldsvejene, ligger O2 Byens trafikale knudepunkter. De inddeler zonen i fem distrikter og fungerer som den nutidige bys portaler. De gamle hovedveje, Grenåvej, Randersvej, Viborgvej, Silkeborgvej og Skanderborgvej har udviklet sig til moderne handels- og indkøbsgader, en form for ekstruderede byporte eller trafikerede supermalls med hver deres indkøbscenter som kommercielt trækplaster. Vericenteret på Grenåvej, Ikea på Randersvej, Bilka på Viborgvej, City-Vest på Silkeborgvej og Viby-centeret på Skanderborgvej er ankerpunkterne i den vifteformede struktur.

De fem hovedkorridorer har udviklet en særlig bebyggelseskultur af indkøbskamre i beton omgivet af asfalt og reklameskilte, som udnytter signalværdien langs vejen og lever af den konstante trafikstrøm. Disse moderne 'Potemkinkorridorer'² er lemmerne i ringvejens struktur. Her købes der fødevarer, hentes byggematerialer, skiftes bil, kigges på græsslåmaskiner, aflives kæledyr og spises fastfood.

McDonald ved Tilst er en 28.000-del af et globalt fænomen, restaurantkæden har flere medarbejdere, end der er indbyggere i Århus. Burgerhytten,

suburbaniseringen og markedskræfternes autopilot, har for længst sat sit karakteristiske aftryk på landkortet. Fingerplanen for Århus er blevet til en gigantisk 'pote'. En verdensomspændende freewayculture har sat klørne i det grønne underlag. De åbne landskabsbånd mellem de radiale indfaldsveje er blevet syet sammen af de nye infrastrukturer. I dag ligger ringvejens 30 meter brede asfaltbånd som en udspændt demarkationslinie hen over det sammenvoksede byskab og giver et enestående indblik i byens topografi.

(H)edge City

Fra det nordlige udspring ved Grenåvej går det op over Christiansbjerg til Hasle. Strækningen mellem Randersvej og Viborgvej er domineret af en bastant støjmur, en grøn fortrængningskulisser, der er opstillet af kommunen som et velment forsøg på at skjule eksproprierings bagsider. Bag stålhækken ligger udstrakte kvarterer af énfamiliehuse og klumper af kolonihaver, men de store villakvarterer langs ringen aftegner i forbifarten nærmest ingen nævneværdige indtryk. Det endeløse felt af spredte sadeltage ligger gemt under et enormt løvtæppe og barrikaderet bag kilometervis af liguster. Fra vejen ser man stort set ikke andet end trætoppe og flagstænger. Der er som at køre gennem en plantage, der holder fødselsdag, kun de store lygtepæle og gangbroerne over trafikslugten fortæller, at der er tale om en form for by.

(H)edge City, den realiserede udgave af havebyvisionen, frelste ikke alene den industrielle by for fortætningsdøden, den opfandt også udstrækningens problem. Den typiske villaby er i dag en for-

skelsløs udstrækning af typehuse og arealudlægning. Det er ikke den byggede orden, som dominerer rummet i 'The Garden City of Today'. Husene kan være smukke, opført i røde håndstrøgne sten, med carport eller gavltrekant i pastelfarve, det gør overhovedet ingen forskel, for alle de individuelle variationer opløses alligevel i det grønne hav.

Dmkring krydset ved Viborgvej dukker et menneskeskabt morænelandskab op af horisonten og ændrer omgivelserne dramatisk. En majestætisk høj af jordaffald bryder den byggede orden som en dyng af 'basal materialitet'. Den enorme bunke af rå og uformet stofflighed virker som et kraftfelt midt i den nutidige bys formelle virvar og symbolske betydningstorm. Byudviklingen skaber ikke kun nye bebyggelsesformer, den producerer i høj grad også nye typer af landskabsrum og åbne territorier. De unavngivne og midlertidige landskabshybrider er på én gang urbane tilflugtssteder og lokale observatorier. De 'grimme høje'³ er, allerede inden de fredes og kamoufleres som kulturlandskab, yndede udflugtsmål for mountainbikere og andre forstadsmennesker, som ønsker at skue ud over byens uskarpe horisont.

Urbaniseringens eksternaliteter – den residuale by – er ikke et fortabt land, men repræsenterer blot et nutidigt landskab, som endnu ikke er optaget i kataloget over steder med betydning. Landskabsresterne omkring de store trafikårer fungerer som et alternativ til det scenograferede og overvågede rum i de historiske centre. Graffiti-malere, skaters, motionister, drageflyvere og forelskede teenagere udnytter aktivt frirummet i overskudslandskaberne⁴ langs ringvejen.



Ringvejskulturen virker i sammenligning med den tætte by som en amorf zone af sammenhobede konstruktioner og ukendte symbolske udvekslingsforhold. Det senmoderne bymønster følger helt nye lovmæssigheder og kan ikke tillægges nogen betydning i forhold til en klassisk bymorfologi. Områderne langs ruten har overtaget navnene fra de landsbyer, som lå her tidligere, eller efter de landskabstræk, som engang var karakteristiske f.eks. Højbjerg, Hasle eller Viby, men de enkelte 'non-sites'⁵ og mellemrum er navnløse som sorte huller i bevidstheden. Kører man f. eks. ad Ringvejen ved Åby, møder man på et tidspunkt en henvisning til Det Danske Brandværns Museum. Stedet, hvor museet ligger, har ikke noget navn, men kan beskrives som omtrent dér, hvor ringen møder jernbanen for enden af den blinde vej, bag entreprenørforretningen. I enklaven ligger foruden museet lidt beboelse, en bilforhandler og en række ubestemmelige kasser med navneskilte i neon på taget. En kulturinstitution, en tom industrigrund og en parkeringsplads er forenet til et ubestemmeligt sted, en typisk ø i forstadshavet, på kanten af ådalens grønne kile. Disse wastelands og 'vage terræner' kitter den moderne bys elementer sammen, men den sammenvævede forstads historie fører hverken tilbage til byen eller landskabet, stedet eller traditionen. *Suburbia* er ophavsløs, har ingen grundlæggelsesmyter, 'age value' eller historisk alibi, som kan fastholde og forankre en unik identitet.⁶ Samtidighedens spatiale drama er usynligt. Ved ringvejen ophører pr. automatik enhver stabil fortælling om byen som betydningsfyldt fænomen. Forstadens historieløshed bliver både opfattet som

et totalt fravær af idealforestillinger og betragtet som en truende disintegration af det sociale rum. Den nye bys krise er ikke blot arkitektonisk og rumlig, men er i høj grad også semantisk. Den nutidige byudvikling har status som et rent pragmatisk projekt, en succesfuld katastrofe tappet for skønhed og atmosfære, fremmedgjort og ude af stand til at manifestere æstetiske dimensioner. Zonen mellem det åbne land og den historiske by repræsenterer et kollektivt fortrængt territorium. Forstaden mangler en episk dimension, en historie, der kan fæstne dens materialitet og fastholde strukturen som en meningsfuld fortælling. Kommer man f. eks. i bil til Århus syd fra ad motorvej E45, ender man i et kryds ved ringvejen omgivet af græssende heste, nogle træbaracker til hjemløse, en byggemodnet grund til et kommende firmadomicil, spredte klynger af gamle kolonihaver og en enorm, indhegnet fodboldbane. Et symptomatisk sammenstød af fortidslevn og moderne livsformer. Hesten, der engang var folkets transportmiddel, græsser ved motorvejen, og arbejdersamfundets kolonier af husholdningsbrug ligger side om side med fritidsamfundets organiserede legepladser. Det private erhvervslivs økonomiske mirakel venter over for kommunens sociale eksperimenter. Her midt i funktionssammenstødet står et skilt og definerer tærsklen til *smilets by*.

Orienteringen i dette nutidige 'byskab' af semantisk virvar opretholdes via piktogrammer, hvide asfaltreflekser og blå supergrafik. Hvis man kan se sit bestemmelsessted, er man formentlig allerede kørt for langt. Selv de blinde får assistance i dette tumulariske resonansrum. Alarmer bip-

per, når de komplicerede reguleringsmekanismer melder klar bane.

Den utætte bys logik er ikke styret af kendte arkitektoniske ordner, men af tid og mulige forbindelser. Afstande måles i minutter. Der er femten minutter fra Viby Torv til Domkirken, men kun ti til Skanderborg, hvis man tager motorvejen. Busturen med 15eren fra Banegården til Skjoldhøj-kollegiet i Brabrand er som en tur til Horsens ad E45. Bosætningsmønstret i pendlerbyen er styret af forbindelserne til det infrastrukturelle netværk. Forestillingen om *stedet* som en særlig karakteralliance har ingen nytteværdi som redskab til forståelse af forstadens bebyggelsesstruktur. Den nutidige by er ikke maskeret bag en *ånd*, men må tages for *face value*. De moderne bygninger ligner hinanden overalt, og det kunstige landskab mellem kasserne må defineres som komplementærmængden til det elabererede *loci*. E45 møder O2.

Stederne i den nutidige by er ikke præget af tradition og dybe historiske spor eller forbundet med stedfæstede fortællinger, som kan determinere en betydning. Det er kun overfladen og det synlige, som er til stede. Bag det åndløse image gemmer sig derimod en permanent dynamik af transit og mobilitet. Moderne kommunikationsmidler er ikke afhængigt af kropsbaserede udvekslingsformer, og forstadens forladthed er ikke udtryk for agorafobi, men afspejler den nutidige bys virtuelle rum. Ringvejen har ikke noget privilegeret sted, men er en sum af positioner, som hver især udfylder forskellige funktioner. Uden de 2000 km asfalterede arterier ville det moderne Århus ikke eksistere. Den nutidige by er mere en urban proces, end den

Parkeringsplads i Viby.





er et urbant sted. Det postindustrielle forbruger-samfunds rumlige organisation er polynuclear, og den nutidige bys konfiguration danner et heterogent fletværk af sammenvævede enklaver. Det mono-centriske byparadigme kan ikke rumme det nutidige virkelighedsbillede. Suburbia er en hybrid af overplanlagte områder og entropiske landskaber, offentlige arealer og private sfærer, interiør og eksteriør, bygningsmasse og landskabsflow.

Æ-Byen

I det sidste kryds kan man enten køre videre mod syd ud af byen eller dreje mod nord ned til havnen og turistattraktionerne i den historiske bydel. Skiltene i krydset henviser til et »centrum«, for den monocentriske bymetafor præger stadig den officielle tegngivning i O2 Byen. Det hedder f. eks. Århus »C« i området omkring Domkirken på trods af, at der daglig er flere århusianere i transit ude ved ringvejen og sikkert flere shoppere ved Bilka i Tilst end turister på Store Torv. Der er flere meter zebrastrøbet fodgængerfelt i O2 Byen, end der er højstømt Strøg i centrum, men konkurrencen er imidlertid blevet politisk reguleret, så brostens-kvartererne ikke behøver at frygte nye storcentre i den ekspanderende vækstzone. Den historiske bykerne rustes til kampen mod udviklingen med storstilede revitaliseringskampagner, historiserende stiløvelser og heroiske fredningsprojekter.⁷ Et kosmetisk mobiliseringsarbejde er begyndt og velmenende byentusiaster forsøger at redde, hvad der er tilbage af oprindelig karakter og uskyld i de historiske byområder. Velfærdsamfundet er trådt til og sat Æ-Byen på overførselsindkomst. Bekymringen for de små butikkers overlevelse og ønsket om at bevare et bestemt historisk bybillede som æstetisk ramme har omdannet Århus C til noget nær en temapark. Den tidligere Åboulevard, fra Magasin til Europa Plads har været på »C«-vitamin-kur og er blevet omdannet til en ny forlystelsespark efter opskriften *Århus à la 1930 + Barcelona = La Belle époque*. Frilægningen af åen har givet Århus det strejf af Nyhavn, som byen altid har manglet. Det publikumsombruste kaj anlæg er en stribe af overdrevne forskelle.⁸ En fransk fortovs-café er presset ind mellem en skotsk pub og en ægte New Yorker-bar. Ved siden af ligger et italiensk »trattoria«, og det eneste, der mangler i kavalakaden, er et dansk værtshus. Foran temabeværetninger er »den spanske trappe« blevet samlet ind for at gøre det hele lidt mere barokt.

Åen svømmer over af succes, resten af Æ-Byen er parat til at følge efter, og det private vagtværn står klart til at bortvise eventuelle fredsforstyrrelser.

Cityforeningen har i samråd med kommunen besluttet, at narkomanerne, bumserne og alle de fulde fattigrøve med medbragte bajere hellere må finde andre steder at være. Byrenoveringen har kostet mange penge, og derfor må handelen helst ikke forstyrres. Den autentiske by er trods alt kun et marked, ikke et socialt projekt.

Næste fase af forskønnelsen er allerede i gang: Lille Torv og Store Torv har fået ny belægning i 'gammel stil', og Strøget mangler kun en overdækning for at være fuldt ud interiøseret.

Den politiske begejstring for gågader og bilfrie byer lider imidlertid under et 'Skjern Å-syndrom', dvs. en tvangsforestilling om at byudviklingen kan styres tilbage til en oprindelig og mere harmonisk tilstand. Revitaliseringen er ikke historisk fordomsfri, men styrer mod et ønskebillede af det *individuelle sted* og er derfor først og fremmest et æstetisk projekt. Det offentlige rum er blevet til 'det offentlige billede' (jf. Virilio 1989, s. 125), ikke blot i den nye bykorridor, men også i den genskabte 'gamle' bykerne. Forestillingen om byen er ramt af vemod, og den nutidige by betragtes med stedmoderlig bekymring som en tragisk parodi på den ægte vare. Bag strøgets historiske facader gemmer sig imidlertid moderne betonbyggerier som skuffer i et effektivt kasseapparat. På bagsiden ligger parkeringspladserne til pengetransporterne og vareindleveringsramperne gemt for at skåne det historiske miljø. Biltrafikken ledes bag om kulisserne, så statistoptogene af hestevogne, folkedansere og tilrejste fodgængere ikke forstyrres. Borgerne er for længst fortrængt af shoppere. Æ-Byen er allerede en mall. En næsten tro kopi af de ægte 'ersatz downtown' som City-Vest, Viby-Centret, Storcenter-Nord, Veri-Centret osv. Bycenteret følger åbenlyst forstadens udviklingsmønster. Dybt inde i 'midtbyen' findes uudnyttede områder og wasterlands skabt på ruinerne af de udtjente industriarealer, marginaliserede havneområder og forældede infrastrukturer. Periferiens orden er imploderet til 'centeret'. Der er ikke længere stilstand i orkanens øje.

I sammenligning med omfanget af de nye bymæssigheder, som ringvejen inducerer, er »C« en mindre enklave, men O2 Byen har ingen historiske monumenter og dermed ingen symbolsk magt eller politisk bevågenhed. Ude i periferien ligger, hvad den franske arkitekt Dominique Perrault (1999, s. 45) har kaldt 'fremtidens fortidsminder', de nye magtinstitutioner, forvaltningerne, IT-virksomhederne, dagbladene, DR og TV2, sammen med dagligvaregiganterne Dansk Supermarked, FDB, fritids- og klubsamfundets haller, tæmmede plæ-

ner og golfbaner. Og klonerne over dem alle: Shell, Block Buster og McDonald's. De 25 minutters køretur fra nord til syd ad ringvejen er som en dokumentarfilm om den moderne by transmitteret live gennem bilens forrude. En perlekæde af beretninger om de modernistiske visioners vernakulære virkelighed. *Drive-in-reality*. Ringvejen er samtidig en seriel vision af byggede manifester, et déjà-vu af det 20. århundredes byidealer og en rundrejse til de nye typer af territorier, som kendetegner vor tids urbaniseringer. Den moderne byplanlægning har skabt en øgruppe af utopier. O2 Byen er havet imellem dem.

Markedskræfternes globale triumf har skabt en samfundsorden, hvori byudviklingen åbenbart foregår af sig selv og efter et mønster, som tilsyneladende unddrager sig enhver lighed med anerkendte bymæssige idealer. Den moderne by beskriver Koolhaas (2000) som et »patchwork af permanent mangel på sammenhæng« – Junk-Space. Bilismen og velfærdssamfundets massekultur har tilsyneladende skabt *en by uden egen-skaber*,⁹ som arkitekter og urbanister hidtil har fortolket som forskellige grader af katastrofal fejludvikling. Byvækst ude af kontrol, en dystopisk besættelse antagelig uden styringsprincipper og fuldstændig tømt for genkendelige kvaliteter – sprawl. Sub-urbia eller paria-byen bliver diagnosticeret som en form for *urban metastase*, en rest af et ulykkeligt fejltrin som må genoprettes. De planlægningsmæssige reaktioner på udviklingen herhjemme spænder fra fortvivlelse og ironi til politisk forbud. Massekulturens hedonistiske regime er blevet erklæret formløst af avantgarden, de intellektuelle og de politisk korrekte meningsdannerne. Forstadens historie, som den skrives i dag, er en lang og tragisk fortælling om tab af betydning og forfald af traditionelle bymæssige kvaliteter. Kritikken af den nutidige by tager udgangspunkt i det traditionelle bybegreb og dets centripetale metafor. En falsk bevidsthed der udelukkende producerer midtsøgende billede af kraftfulde centre, som aftager radiale og ender i en form for perifer tilstand af mere eller mindre kulturløshed. Bag idealet ligger en automatisk forestilling om det byggedes forrang over det åbne, som stammer fra en mytologisk forestilling om byen som adskilt fra og i modsætning til landskabet. »Alle teorierne om rummet baserer sig på en tvangsmæssig beskæftigelse med det modsatte, substansen, dvs. arkitekturen« (Koolhaas, 2000). Det offentlige rum, som vi kender det fra den historiske bys gader, veje og pladser, er blevet ophøjet til garant for den borgerlige offentlighed og udtryk for den autentiske civi-



Den nutidige by. Collage af forfatteren.

lisation. Kulturkritikken ser konsumsamfundet og suburbia som en udhuling af rummets symbolske og politiske ladning. Diskussionen om byen og dens fremtid lider i høj grad under en uproduktiv og 'histocentriske'¹⁰ forestilling om center og periferi, historisk og moderne, kardinal og marginal. Og om bymidte og forstad, ophav og yngel. »Den stædige fastholdelse af det koncentriske princip som en fikts idé gør os alle til bro- og tunnelfolk, andenklassens borgere i vores egen civilisation, gjort retsløse af en dum overensstemmelse i vores kollektive eksil fra centrum« (Koolhaas, 1995, s. 1249). Den tilbageskuende og virkelighedsfjerne forestilling om byen er i øjeblikket den største hindring for overhovedet at begribe den moderne realitet, som udspringer sig fra øjnene af os. Bitterheden bunder i den udbredte opfattelse, at forstaden og det 20. århundredes infrastrukturer hverken tilhører al-

menvellet, har potentiale som offentligt rum eller er ladet med skønhed.

I forstadens tilsyneladende håbløse funktions-sammenstød ligger imidlertid spiren til konstruktionen af helt nye konglomerater af urbane ophobninger, landskabelige overgangszoner og kulturelle krydsninger. Den spredte by er i en konstant tilblivelses- og transformationsproces, som bare venter på, at planlæggerne og arkitekterne griber chancen og kommer med nye visioner for, hvordan den moderne virkelighed kan tænkes og formes. Den såkaldte periferi er absolut ikke marginal. Nye arealanvendelsesformer opstår i periferien, langs de infrastrukturelle korridorer og på grænsen til det åbne land. *Energilandskaber* med vindmøller, solfangere, akkumulering af biomasse og rodzone-anlæg som moderne parterre-haver. *Rekreationslandskaber* som vidtstrakte åbne og programmerede

rede felter med forskellige sammensmeltede teksturer af naturlige og kunstige belægninger. Fortættede bånd af skov og buskads med udlagte stier scenograferet som bevægelsesmæssige eventyr, der fletter forstadens enklaver af beboede øer sammen med parkerne og turistattraktionerne i centrum. *Shoppinglandskaber* med endeløse asfaltfelter flankeret af reklamer, ikonografiske kuliser og neon glow vis-à-vis det arkaiske kulturlandskab. Betonholdere med Disneyficerede kulisser af vrangvendte bysimulacrer, der fungerer som antiteser til netværksbyens usammenhængende og flimrende indtryk. *Overskudslandskaber* af jordvolde som skandinaviske alper og bufferzoner af hængende haver langs indfaldsveje og ringgader. Restarealer af entropiske landskaber der ligger spredt som ubeboede øer i forstadshavet. *Mobilitetslandskaber* af byvestibuler, storskalabyggerier

og dynamiske rum langs de moderne infrastrukturer. En overflod af collageverdener, mellemrum og eksalterede sammenstød som rummer indledningen til fortællingen om livet i det 21. århundrede.

Suburbia er samtidens 'Rosetta-sten' (Koolhaas, 1994, s. 9), og nutidens idiom venter bare på, at vi skal gå i gang med at foretage nye læsninger af dens vage terræner og navnløse steder. Der mangler morfologiske definitioner, som gør os i stand til at forstå dens hybride felt af enklaver, infrastrukturelle korridorer og artificielle landskaber.

Hvis vi ønsker at kommunikere med de nye betydningsemner, som ligger overalt i forstaden, må vi udvikle kort, kognitive skemaer, begrebslige forståelsesrammer og foretage fotografiske kampanjer ud i det betydningstomme landskab. Den centripetale forestilling om byen må revideres, så der åbnes for nye narrativeringer af tomrummet i den moderne by. Det urbane void venter på, at arkitekterne og urbanisterne udvikler nye værktøjer og strategier, som kan eksponere den nutidige kulturs poetiske dimensioner og udnytte den nutidige bys produktive potentiale. Der er behov for at formulere byplanlægningen for de åbne huller i det artificielle landskab, som omgiver enklaverne i den moderne by. Territorialiseringen af overskudslandskaberne i den spredte by er mindst lige så vigtig en arbejdsopgave, som formgivning af den byggede masse. Faktisk ligger der oceaner af rum tilbage, efter at den moderne planlægning har udlagt sine enklaver af forskellige ordener.

Boris Brorman Jensen er partner i tegnestuen Transform og ph.d.-studerende ved AUC.

NOTER

De citater, der bringes i artiklen, er enten oversat af forfatteren eller af Morten Daugaard.

1. Landart har siden begyndelsen af 60'erne arbejdet med læsninger af det artificielle landskab, og kunstinstitutionen har for længst forladt det modernistiske værksyn, som stadig præger arkitekternes diskussion af byen.
2. Potemkinkulisse – noget der skal syne af mere, end det er. Udtrykket stammer fra slutningen af 1700-tallet, da den russiske kejserinde Katarina den Store for første gang skulle besøge sine nye besiddelser ved Sortehavet. Ministeren Potemkin havde opstillet en række kulisser, der på afstand så ud som beboelsesområder for at vise kejserinden, at koloniseringen var succesfuld og videre fremskredet, end den faktisk var.
3. »Grimhøj« ved Brabrand nord er det eneste af jorddeponierne langs ringvejen, som endnu officielt er navngivet og dermed etableret som sted.

4. Jf. Tom Nielsen (2001) – 'overskudslandskaber' står for den dobbeltbetydning, at disse områder rent fysisk produceres som overskud (byggeaffald og lign.), men samtidig er tilovers som fravær i planlægningen.

5. Non-sites er landskabskunstneren Robert Smithsons betegnelse for de betydningstomme områder, som findes overalt i udkanten af byerne og de spredte forstæder. Hans landskabeliggørelse af disse non-sites bragte begrebet om entropiske landskaber ind i kunstverdenen og kan ses som et af de første æstetiske forsøg på at indlemme suburbia.

6. Koolhaas definerer den generiske by ud fra en antagelse om, at *identity* er lig *age value* og *identity* står i modsætning til *generic*. Se også Stanislaus Fung (1999).

7. Det hedder således i kommunens »Overordnede principper for byarkitekturen«, at »Århus og især Midtbyen rummer mange historisk og arkitektonisk værdifulde gadestrøg og bygningsmiljøer, som gør byen til noget særligt. Det er derfor vigtigt at værne om særpræget ved at fastholde bevaringsværdige bymiljøer og bygningsværker samt at forbedre de områder, som er skæmmet af forandringer, der ikke har respekteret de kulturhistoriske værdier.« Jf. hjemmesiden www.aarhus.dk

8. Koolhaas (1997) påpeger, hvorledes globaliseringen ikke fører til homogenisering, men tværtimod frembringer en stadig større forskel i bybilledet pga. den stigende konkurrence om kapitalens gunst. Å-beværgningernes tematiserede diversitet afspejler i miniformat denne mekanisme.

9. »Byen uden egenskaber« er Morten Daugaards oversættelse af Rem Koolhaas' artikel »The Generic City«. Titlen spiller på Robert Musils roman »Der Mann ohne Eigenschaft«, der skildrer kultursammenbruddet i Wien og den karakteropløsning af borgerskabet, som moderniteten indvarslede.

10. Det etnocentriske kort vil altid placere en bestemt kultur som midtpunkt i sit verdensbillede. Det histocentriske bybillede vil altid tegne et begyndelsessted som det vigtigste.

LITTERATUR

- Cauter, Lieven De: »The Flight Forward of Rem Koolhaas«, GUST, 010 Publishers, Rotterdam 1999.
- Coner, James (Red.): Recovering Landscape – Essays in Contemporary Landscape Architecture, Princeton, Architectural Press, New York 1999.
- Davis, Mike: »City of Quartz – excavating the future in Los Angeles«, Pimlinco, London 1998.
- Foucault, Michel: »Andre Rum«, Slagmark no. 27, Århus 1997.
- Frampton, Kenneth: Modern Architecture, Thames and Hudson, (2. udg.) London 1985.
- Fried, Michael: »Talking with Tony Smith«, Artforum, vol. 1, no. 4, New York, Dec., 1966.
- Fung, Stanislaus: »Mutuality and the Cultures of Landscape Architecture«, Recovering Landscape – Essays in

Contemporary Landscape Architecture, Princeton Architectural Press, New York 1999.

Garreau, Joel: Edge Cities: Life on the new frontier, Doubleday, New York 1991

Hanru, Hou & Hans Ulrich Obrist: »Cities on the move – den asiatiske by i 90'erne«, Louisiana Revy, 39. årgang nr. 2, Humlebæk 1999.

Huyssen, Andreas: »The Voids of Berlin«, Critical Inquiry 24, (Autumn) 1997.

Juel-Christiansen, Carsten: Monument & Niche – den nye bys arkitektur, Rhodos, København 1985.

Koolhaas, Rem: delirious new york, 010 Publishers (2. udg.), Rotterdam 1994.

Koolhaas, Rem: S, M, L, XL, Monacelli Press, New York 1995.

Koolhaas, Rem: »Pearl River Delta«, documenta X – the book, Kassel 1997.

Koolhaas, Rem: »Junk-Space«, Arch+ nr. 149–150, 2000.

Larsen, Svend Erik: »Byens kommunikation«, i Passage no. 22, Århus 1996.

Lefaivre, Liane: »Dirty Realism in European Architecture Today«, Design Book Review 17 (Winter 1989).

Lind, Olaf & Jonas Møller m.fl.: Bag hækken – Det danske parcelhus i lyst og nød, Arkitektens Forlag, København 1996.

Musil, Robert: Manden uden egenskaber, Samlerens Bogklub, København 1995.

Neutelings, Willem-Jan: »Ringvejen i Antwerpen«, Arkitekturtidsskriftet B nr. 46, Århus 1989.

Nielsen, Tom: formløs – en undersøgelse og diskussion af det urbane felt og dets overskudslandskaber, ph.d.-afhandling, Arkitektkolen i Aarhus, 2001.

Nielsen, Tom, Boris Brorman Jensen & Peter Hemmersam: »Århus – Las Vegas!«, Arkitekturgalleriet [18], København 2000.

Norberg-Schulz, Christian: Genius Loci, Rizzoli, New York, 1980.

Perrault, Dominique: »Paris set fra omfartsvejen«, Guide Paris, Brøndum, København 1999.

Pope, Albert: Ladders, Princeton Architectural Press, New York, 1996.

Secchi, Bernardo: »For a town-planning of open spaces«, Casabella, 597–598, 1993.

Venturi, Robert, Denise Scott Brown & Steven Izenour: Learning from Las Vegas, MIT Press, (15. ed.) Cambridge, 1997.

Virilio, Paul: Synsmaskinen, Røvens Sorte Bibliotek, København 1989.

Zerlang, Martin & Frederik Stjernfelt (red.): Barndomsbyer, Samlerens forlag, København 1999.

Ørskov, Willy: Samlet, Borgen, København 1999.

»Kolonihaver i Danmark – økonomi, anlæg, organisation«, Planstyrelsen/Miljøministeriet, 1979.

A. D. no. 131, 1998, »Consuming architecture«.