

# Casestudie [02]

*- fortællinger om den nutidige by*



Ringvejen i forbifart

### **Intro: omkring den nutidige by**

Den nutidige by er i en konstant tilblivelsesproces og rummer et enormt potentiale for etablering af nye typer af spatialiseringer. Helt nye landskabstyper venter på at blive udforsket, økologiske og rekreative muligheder anvendt. Hittidige usete forbindelser mellem det offentlige og private venter på at blive opdaget. 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 arkitekt og 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«*.<sup>23</sup>

Det handler om identificering af nye rumlige typer, hybrider mellem by og landskab, para-urbane mutationer og overgangsformer. Udfordringen ligger ikke i udformningen af nye utopier men i sammenfletningen af de eksisterende lag, iscenesættelsen af det artificielle landskab og etableringen af nye

23. Pope 1996, s. 2 (her i egen oversættelse).

netværksmuligheder. I artiklen »Andre Rum« retter den franske filosof og idehistoriker 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«*.<sup>24</sup>

Årtier efter at kunsten banede vejen ud i det ukendte territorium, sidder arkitekterne stadig tilbage bag volde af sentimentale forestillinger om den autentiske by.<sup>25</sup> 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«<sup>26</sup> 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 [O1], den første større omfartsvej, blev anlagt ca. 50 år tidligere. Området mellem de to bueformede anlæg udgør de gamle forstæder og dækker et areal svarende til mere end syv gange den indre by. På ydersiden af ringgaden 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 vækstheden 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 vende 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 vejsystemerne. Infrastrukturen er

24. Foucault 1997, s. 87.

25. Landarten har siden begyndelsen af 60'erne arbejdet med læsninger og territorialiseringer af det artificielle landskab, og kunstinstitutionen har for længst forladt det modernistiske værksyn, som stadig præger arkitekternes diskussion af byen.

26. Izenour; Venturi; Scott Brown 1997, s. 128.



Randersvej

Viborgvej

Ringvejen fra nord til syd tirsdag d. 13.03.2001

Silkeborgvej

Skanderborgvej

Oddervej



Randersvej

Viborgvej

Ringvejen fra nord til syd mandag  
d. 12.03.2001

Silkeborgvej

Skanderborgvej

Oddervej

den nutidige urbanismes DNA. Ringvej 2 gennem det moderne Århus er trods navnet ikke nogen egentlig ring men snarere 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 á la Wiener Ringstraße. Den er hovedfærdselsåren gennem den nutidige bykorridor, hvor flertallet af århusianerne lever og bor. Ringen er samtidig rygraden i byens netværk af infrastrukturer og distributive organer. Hertil er alle vitale områder plug'et ind, og herigennem foregår den nødvendige cirkulation af varer og arbejdskraft. Det er her i den postindustrielle urbanisering at massekulturen foretager sine hverdagsritualer, og herfra er der direkte forbindelse til alle periferbyens arketypiske kvarterer og oaser. Den 25 kilometer lange korridor forbinder den spredte bys enklaver af ubestemmelige landskabsrester, åbne rekreative græsflader, sports- og fritidsklubber, labyrintiske parcelhusområder, modernistiske betonmonolitter, dot.com-domiciler, storcentre, gør-det-selv markeder, møbelhuse, fortificerede kommunale anlæg, hoteller, tankstationer, kolonihaver, drive-in restauranter,

Ringvejen ved Hasle



nedlagte landbrug osv. Ringvejens dynamiske rum tegner et karakteristisk snit gennem den nutidige bys struktur og er samtidig en odysse gennem provinsbyens sociale geografi. Ringen forbinder velhaverkvarteret i Skåde med den såkaldte ghetto i Gellerup og middelklasseenklaverne i Tilst.

[O2] er Edge City's<sup>27</sup> svar på Broadway. Ligesom metropolens diagonal skærer sig tværs gennem Manhattans grid af isolerede blocks, forbinder ringvejen den nutidige bys adskilte bebyggelser og landskabsrum. Med godt 30.000 daglige trafikanter<sup>28</sup> er den samtidig et af byens mest befærdede offentlige rum. Ringvejens 50 ha. asfalt, svarende til godt og vel 80 fodboldbaner, er de forenede forstæders **vektorerede plaza**. Den **bevægede agora**, [O2]-Byen, er forbindelseslinjen gennem byens demografiske tyngdefelt, og den infrastrukturelle korridor er generator for den urbane hybridform, som i øjeblikket kendetegner den bymæssige vækst.

*»Det nutidige liv udspiller sig i forstæderne, hvor masserne indtager ringen som centrum for den nutidige by, hvor arbejde, forlystelse, distribution og rekreation for det moderne masse menneske finder sted«.*<sup>29</sup>

### **Potemkinkorridorer**

Der 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 hvert deres indkøbscenter som kommercielt trækplaster. Veri-centret på Grenåvej, Ikea på Randersvej, Bilka på Viborgvej, City-Vest på Silkeborgvej og Viby-centret på Skanderborgvej er ankerpunkterne i den vifteformede struktur.

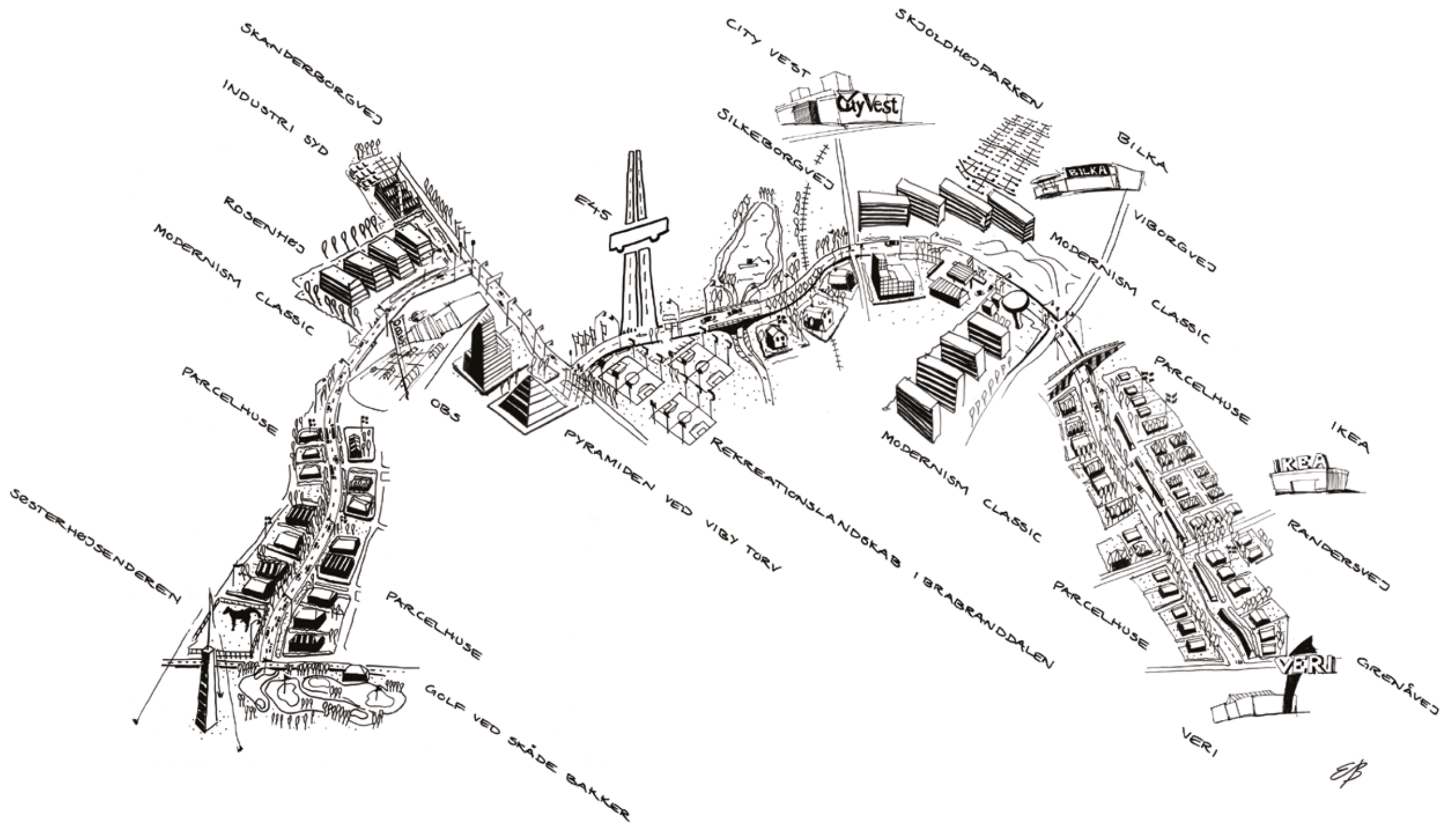
De fem hovedkorridorer har udviklet en særlig bebyggelseskultur af indkøbsskamre i beton omgivet af asfalt og reklameskilte, som udnytter signalværdien langs vejen og lever af den konstante trafikstrøm. Disse moderne Potemkinkorridorer<sup>30</sup> er lemmerne i ringvejens struktur. Her købes der fødevarer, hentes byggematerialer,

27. Jf. Garreau 1991.

28. Jf. "Trafik 1999 i Århus amt", Århus amt, vej og trafik, august 2000

29. Neutelings 1989, s. 19.

30. En Potemkinkulisse er noget der skal syne af noget 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 fremskreden, end den faktisk var. Næsten som et apropos til den eksisterende tilstand i den moderne by har den historiske forskning siden hen sandsynliggjort, at koloniseringen faktisk var vidt fremskreden. Der var antageligvis virkelige byggerier, hvor der boede virkelige mennesker. Koolhaas har taget begrebet op (efter Adolf Loos "Die Potemkin'sche Stadt" i »Singapore A Potemkin Metropolis«. Se også Opel 1983.



skiftes bil, kigges på græsslåmaskiner, aflives kæledyr og spises fastfood. Her i de radialt distribuerede strips har entreprenørerne tegnet virkelighedskontrakt med massekulturen, og i dette ordinære miljø foretog Venturi i slutningen af 60'erne sine studier af »commonplace«<sup>31</sup>.

Her mere end 30 år efter, at spillebyen og laissez faire urbanismens symbolske hovedstad blev indskrevet i arkitekturhistorien som mønstergyldigt eksempel på den indre logik i den amerikanske stripbys ikonografi, arkitektur og struktur, er det næsten umuligt at skelne den excentriske original fra korridorbyens virkelighed.



IKEA set fra Lisbjerg bakke

31. Izenour; Venturi; Scott Brown 1997, s. 3 - her kortlægges bl.a. hvordan skiltearkitekturen sprænger det traditionelle bånd mellem arkitektonisk form og repræsentation, men projektets epokegørende aspekt var i det hele taget at bringe mainstream og populærkulturens udtryk på den arkitektoniske dagsorden.

Tilst, den gennemregulerede og nøje planlagte forstad ved Viborgvej, minder til forveksling om en autentisk »Road Scene from God's Own Junkyard«<sup>32</sup>.

Hvorfor? *»Ikke fordi den ikke er planlagt – faktisk så lader komplementære mængder af bureaukrater og develop'ere helt ufattelige strømme af energi og penge flyde ned til dens færdiggørelse; for de samme penge kunne man dække dens åbne områder med diamanter og brolægge dens mudderfelter med ædelstene... Men dens farligste og mest ophidsende opdagelse er, at planlægningen ikke gør nogen forskel overhovedet«*.<sup>33</sup>

McDonald's ved Tilst er en 1/28.000 del af et globalt fænomen, restaurantkæden har flere medarbejdere end der er indbyggere i Århus. Burgerhytten, suburbaniseringen og markedskræfternes automatpilot har for længst sat sit karakteristiske aftryk på landkortet. Fingerplanen for Århus er blevet til en gigantisk pote. En verdensomspændende freewaykultur har sat klørerne 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 demarkationslinje henover 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 fortrængningskulisse, 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 saddeltage 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. I bil bliver byens omfang oplevelsesmæssigt komprimeret, og det, som vækker opmærksomheden undervejs gennem villakvarterene, er hovedsageligt undtagelserne, f.eks. når beplantningerne punkteres af højspændingsmaster og etagebyggerier, eller når landskabet ind i mellem imploderer og bliver til en grøn flade. Rummet opleves først og fremmest i kraft af intensiteter, udstrækningen alene afsætter ikke mange mentale spor,

32. Op. cit. s. 89.

33. Koolhaas 1994a, s. 1255 (Morten Daugaards oversættelse).



Luftfoto af Skjoldhøjparken ved Tilst. Antennestrukturen markerer parcelhusbebyggelsens lukkede vejstruktur

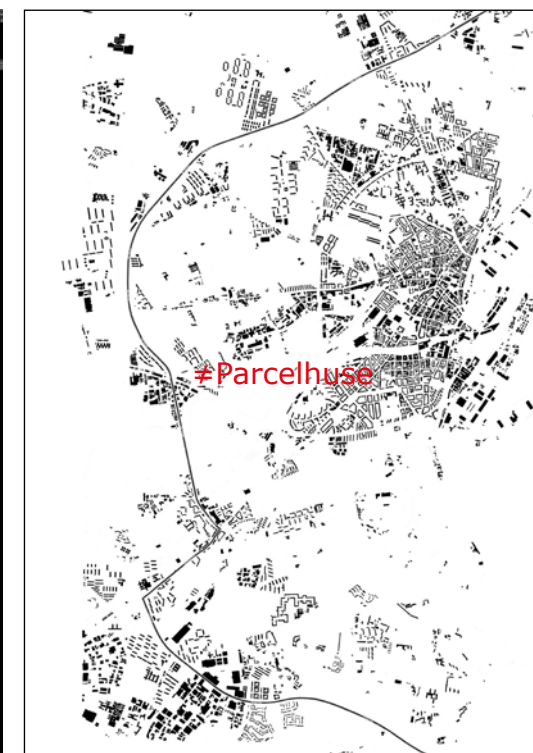
og parcelhusmassen må nærmest defineres negativt, som en lykkelig tilstand uden for det arkitektoniske synsfelt. **(H)edge City**, den neorurale udgave af havebyvisionen, frelste ikke alene den industrielle by for fortætningsdøden, den opfandt også udstrækningens problem. Den typiske villaby er i dag en forskelsløs udstrækning af typehuse og arealudlægning. Det er ikke den byggede orden, som dominerer rummet i The Garden City of Everyday Life. Husene kan være smukke, opført i røde håndstrøgne sten, med carport eller gavltrekanter i pastelfarve, det gør overhovedet ingen forskel, for alle de individuelle variationer opløses alligevel i det grønne hav. For hver gang der er 1 m<sup>2</sup> parcelhus, er der mindst 3 m<sup>2</sup> græs. Det er infrastrukturen og de landskabelige felter, som tegner villakvarterne, og opskriften bag hemmeligheden er simpel:

**Paradis = ubeboet ø + netværk.**<sup>34</sup>

34. Cauter 1999, s. 256.

Vejsystemet i **(H)edge City** er en strukturel ready made. De karakteristiske ladders<sup>35</sup> findes stort set overalt. Set fra luften kunne Skjoldhøjparken i Tilst være Los Angeles på en god dag. Ud over indbrudstveje, postbude og dagplejemødre kommer her ikke nogen i dagtimerne. De ensrettede veje er kun en pendlermekanisme, fællesskabet betjener sig af andre netværk. Disse slumrende og stort set usynlige enklaver af énfamilieboliger optager størstedelen af det byggede areal indenfor den ydre ring og rummer omkring halvdelen af alle byens indbyggere. Ét enkelt af de villakvarterer, som er plug'et til [O2] strukturen, udgør et areal på størrelse med det historiske byområde fra Banegården til Universitetsparken. Parcelhuset er med over 1.000.000 byggede eksemplarer den mest populære boform i Danmark og et af den nutidige bys mest udbredte paradokser.<sup>36</sup> Det er på én gang udtryk for drømmen om egen bolig i grønne omgivelser og indeholder samtidig ønsket om at bo i byen. Parcelhuset afspejler både en helt moderne boform og repræsenterer nærmest en før-industriell

[O2]-Byens forskellige bebyggelsesformer



35. Pope 1996.

36. Lind; Møller mfl. 1996.



eller rural bosætningstype. Typehuset er noget af det mest standardiserede og industrialiserede byggeri men anses alligevel for den mest individuelle bolig. For arkitekter er det særligt interessant, at nøjagtig den boligtype, som har mindst faglig bevågenhed overhovedet, netop tilfredsstillende præcis de krav, som folk i almindelighed stiller til deres hjem. Måske opfylder parcelhuset bare en ydmyg drøm, som den avantgardistiske idealist<sup>37</sup> helst ikke vil se i øjnene, men uanset hvad ligger halvdelen af den samlede boligmasse og venter på, at nogen skal vække den af tornerosesøvnen. Kritikken af parcelhusområderne er ofte rettet mod arkitekturen eller mangel på samme, problemet er bare, at de nutidige forstæder ikke kan reddes med mesterværker. Parcelhusene er som hovedregel forskansede bag hækken og det er derfor haven, vejen og parcellen, der er nøglen til forandringen af det byggede miljø – og disse elementer kan arkitektstandens formsprog ikke italesætte alene, det er i sidste ende et spørgsmål om livsstil.<sup>38</sup> Livsstil kan ikke ændres med byggeteknik, der skal strukturændringer til, så før arkitekterne lærer at tale sammen med landskabsarkitekterne og byplanlæggerne, sker der højst sandsynligt ikke noget.

Omkring 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.<sup>39</sup> Den enorme bunke af rå og uformet stoflighed virker som et kraftfelt midt i den nutidige bys formelle virvar og symbolske betydningsstorm. Byudviklingen skaber ikke kun nye bebyggelsesformer, den producerer i høj grad også nye typer af landskabsrum og åbne territorier. De unavngivne og midlertidige landskabsbastarder er på engang urbane tilflugtssteder og lokale observatorier. De 'grimme høje'<sup>40</sup> er allerede, inden de fredes og kamoufleres som kulturlandskab, yndede udflugtsmål for mountainbikere og andre forstads mennesker, 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. Graffitimalere, skaters, motionister, drageflyvere og forelskede teenagere udnytter aktivt frirummet i overskudslandskaberne<sup>41</sup> langs ringvejen.

37. Izenour; Venturi; Scott Brown 1997.

38. Toft 2001.

39. Nielsen, Tom 2001, s. 87.

40. "Grimhøj" ved Brabrand nord er det eneste af jorddepoterne langs ringvejen, som endnu officielt er navngivet og dermed etableret som sted.

41. Nielsen, Tom 2001. Udtrykket "overskudslandskaber" dækker her over den dobbeltbetydning, at disse områder rent fysisk produceres som overskud, byggeaffald og lign., men samtidig er tilovers som huller i planlægningen.



Overskudsjorddepoterne ved Hasle set fra ringen

Fortsættes turen videre ad højderyggen, når man til Brabrand nord, hvorfra der er panoramisk udsigt over ådalen, det sydlige Højbjerg og Marselisborgskoven. Mod øst skimtes det historiske centrum's tårne og spir, mod vest det åbne kulturlandskab, Brabrandssøen og de nye industriområder i Kolt og Hasselager. Det olympiske blik over terrænet afslører også forstadsbyens sammensatte struktur. En veritabel skov af lygtepæle, højspændingsmaster, skorstene, skilte og flagstænger danner en serie af »simple ordner«,<sup>42</sup> som stikker op gennem et utæt landskabeligt tæppe, der ligger omkring de spredte bebyggelser. På afstand ligner byen nærmest et engelsk haveanlæg, og fra vejen opleves den facetterede struktur som en pittoresk iscenesættelse. Med jævn hastighed glider trafikanterne gennem et konstant skiftende bylandskab af intrikate scenerier.

42. Ørskov 1999.

Set med 70 kilometer i timen har suburbias staccato struktur pludselig en kinematisk kvalitet. Den spredte bys sekvenser af bygget masse og bevoksede tomter får i forbifarten en pulserende virkning.<sup>43</sup> Bylandskabets dynamik bliver for alvor synligt, når kroppen er i bevægelse. Ringvejens skønhed er transitionel. De uharmoniske sammenstød af højhuse, ubebyggede områder, neofacader, legepladser og jordhøje smelter sammen til en atonal symfoni.<sup>44</sup> Hastigheden klipper de usammenhængende landskabs- og bebyggelsesstrimler sammen til en begivenhedsmættet komposition af rumlige overgange og panoramiske vuer. Et moderne vandtårn danner en heroisk forgrund til en indhegnet lomme af nyttehaver, hvor en gruppe kvinder med slør luger, mens fagforeningsfunktionærer på den anden side af krydset betragter deres nye hovedkvarter, som er kilet ind mellem et hotel og en kunstig sø. I baggrunden skimtes betonbyggeriet Bispehavens parabolbeklædte altaner.<sup>45</sup> Beboerne står i forbindelse med fjerne kulturer via satellit, og mange af enklavens indbyggere er mere fortrolige med tyrkisk indenrigspolitik end med de kommunale diskussioner om lokalområdet. Helhedsbilledet er et fantastisk sammensurium af kulturelle, stilistiske og institutionelle verdner, som indgår naboskaber på tværs af fysiske grænser. Et typisk forstadsscenario. Den franske urbanist og hastighedsteoretiker Paul Virilio betegner med sædvanlig kynisme udviklingen som et skift:

**»Fra byen som scene for menneskelig aktivitet med dens kirkeplads, dens markedsplads, befolket med et væld af tilstedeværende aktører og tilskuere, til CINECITTA«.**<sup>46</sup>

De elektroniske medier har flyttet den offentlige debat ind i dagligstuen og noget af det urbane ind i medierne. Nærmiljøet har fået konkurrence af worldnews.com. Det civile samfund er ikke længere så afhængigt af en symbolsk repræsentation i det fysiske rum. Medieringen sker elektronisk. Den historiske bys tætte rum af veldefinerede bygningsmasse og organiserende monumenter er blevet erstattet af et labilt univers. Der hører mere til byen end det, som ligger stille. Den urbane erfaring og det fælles rum, er ikke alene knyttet til en kompakt nærhed. Definitionen af det bymæssige må derfor udvides til også at omfatte den proces, som finder sted. Det er ikke primært tingenes fysiske nærhed, som danner grundlag for vores forbindelser eller afgrænser vores livsstil. Det offentlige rum er

43. Willem-Jan Neutelings formulerer i sin artikel "Ringvejen i Antwerpen", et arkitektonisk program, der aktivt udnytter det infrastrukturelle rums dynamiske egenskaber. Neutelings 1989.

44. Tony Smith's æstetisering af køreturen på den ufærdige New Jersey Turnpike i begyndelsen af 50'erne fik afgørende indflydelse på kunstkritikken, men sensibiliteten for det artificielle landskab og betydningen af dets dynamiske register har aldrig for alvor slået igennem i bydiskussionen. Se Fried 1966, s. 18 – 19.

45. Parabolerne er i mellemtiden blevet fjernet fra altanerne efter henstilling fra boligforeningen, der finder udstyret æstetisk forstyrrende.

46. Virilio 1989, s. 126.

mere end livet mellem husene.<sup>47</sup> Telefonen, bilen, internettet og de øvrige medier udgør et felt, som trækker forbindelser og skaber fællesskaber, der ikke er bundet af nærhedsprincippet eller indlejret i en arkitektonisk orden. Der knyttes sociale bånd og skabes reelle fællesskaber af betydning udenom den historiske by. Byerne er selvfølgelig stadig pladser og fælles monumenter, et kropsligt rum, hvor vi kan mødes, række ud og røre hinanden, men de virtuelle netværk og de fysiske infrastrukturer er ikke kun en nødvendighed, en service eller en simpel produktionsbetingelse. Det er også en tilstand, et miljø, hvori vi rent faktisk både lever og udøver social kommunikation.<sup>48</sup>

Forskellige livsstilmønstre, kommercielle interesser, infrastrukturer, wastelands og landskabsrester udgør et scape<sup>49</sup>, en ny type af urbanisering, der er udtryk for en hidtil uset blanding af landskabets åbne forløb og byens ophobning af masse. En tankstation, et drænbassin og en transformerstation forenes til et surreelt tableau af tilfældige og uhomogene elementer, bragt sammen uden nogen umiddelbar synlig orden eller genkendeligt hierarki.<sup>50</sup> 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<sup>51</sup> 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 der 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,

47. Jf. Gehl 1971.

48. Jensen 2002, s. 2-3.

49. Koolhaas har institutionaliseret dette meget anvendte engelske suffiks som betegnelse for den nye type af områder i den nutidige by, som både er by og landskab, men hverken er naturlig eller urban bare "scape". Koolhaas 1997, s. 567.

50. Carsten Juel-Christiansen (1985) kortlægger i "Monument & Niche" fem kategorier af strukturligheder, som han mener, karakteriserer den moderne by, Tidsmomentet, Dobbeltilokaliteten, Bastionen, Offentligheds-nichen og Teatret. Han ser disse "nye kategorier af offentlige rum, hvis grundlæggende fælleskarakter er tvetydighed eller 'dobbelbestemthed'«. (s. 65) Hans kategorier betegner forskellige udvekslingspunkter i den nye by og må ikke forveksles med et direkte ordensprincip.

51. "non-sites" er den amerikanske landskabskunstner Robert Smithsons betegnelse for de betydningsstomme områder som findes overalt i udkanten af byerne og de spredte forstæder. Smithsons ekskursioner til bl.a. Passaic i begyndelsen af 60'erne og hans landskabliggørelse af disse »non-sites« bragte begrebet om entropiske landskaber ind i kunstverdenen, og kan ses som et af de første æstetiske indlemmelsesforsøg af suburbia. Entropien er termodynamikkens mål for desorganisation i et lukket system. I Kunstverdenen bruges begrebet som metafor en ny strukturformelse hinsides det klassiske rums orden.

på kanten af Ådalens grønne kile. Disse wastelands og vage terræner<sup>52</sup> kitter den nutidige bys distinkte 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.<sup>53</sup> Samtidighedens spatiale drama udspilles næsten 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 ny bys krise er ikke kun arkitektonisk og rumlig, den er i høj grad også semantisk.<sup>54</sup> 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 kollektiv fortrængt territorium. Forstaden mangler en episk dimension, en historie, der kan fæstne dens materialitet og fastholde strukturen som en meningsfuld fortælling. I eventyret om byen er forstaden blot en stabel madrasser oven på ærten, og ømheden for dens betydning er stadig tegn på god smag. Kommer man f.eks. i bil til Århus sydfra ad motorvej E45, ender man i et kryds ved ringvejen omgivet af græssende heste, nogle træbarakker til hjemløse, et nybygget firmadomicil, spredte klynger af gamle kolonihaver og en enorm indhegnet fodboldbane. Et symptomatisk sammentræf af fortidslevn og moderne livsformer. Hesten, der engang var folkets transportmiddel, græsser ved motorvejen, og arbejdersamfundets kolonier af husholdningsbrug ligger side om side med fritidssamfundets 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. Skiltets annoncering for: »Århus« virker helt umotiveret.



E45 møder [O2] i Viby J

52. Ørskov 1999.

53. Koolhaas definerer den generiske by ud fra denne antagelse, at identity=age value og identity≠generic. Se Fung 1999, s. 148.

54. Der findes eksempelvis intet samlende og dækkende begreb om 'den nutidige by'. I kataloget til udstillingen »Cities on the move 4« citeres intet mindre end 65 forskellige sproglige varianter. De forskellige sprog billeder betegner hver især specifikke aspekter af byen, men repræsenterer ikke en fyldestgørende betegnelse. Se Hanru & Obrist 1997, s. 15.

Set igennem en forrude ligner byen sig selv på begge sider af den markerede grænse. Skellet er naturligvis administrativt, teknisk og formelt, men budskabet er ikke til at tage fejl af. Vi forsøger fortsat at beherske byen ved at repræsentere den, men forholdet mellem tegnet (skiltet) og det betegnede (byen) er langt mere abstrakt end den relation mellem tegn og skur Venturi og Scott-Brown kortlagde i »Learning from Las Vegas«. Det billede af byen, der her tegnes, er naturligvis en topologisk miniature ligesom »The Long Island Duckling«,<sup>55</sup> men byen er ikke en 'and' – den er snarere en lokkedue. **Decoy Urbanism.**

Orienteringen i dette nutidige byskab af semantisk virvar opretholdes via piktogrammer, hvide asfaltreflekser og blå supergrafik. Instrukserne er ofte kontraintuitive, hvis du kan se dit bestemmelsessted, er du formodentligt allerede kørt for langt. Selv de blinde får assistance i dette tumultariske resonansrum. Alarmer bipper, 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 15'eren 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 stedsånd<sup>56</sup>, men må tages for face value. De moderne bygninger ligner hinanden overalt, og det



[O2]-byens skiltning og supergrafik set gennem en bilrude

55. Izenour; Venturi; Scott Brown 1997.

56. Jf. Norberg-Schulz 1980.

kunstige landskab mellem kasserne har på forhånd fået skrælet enhver jordisk ånd af sin overflade, og må altid allerede defineres som komplementærmængden til det elaborerede loci.

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 tilstede. Bag det åndløse image gemmer sig imidlertid en permanent dynamik af transit og mobilitet. Moderne kommunikationsmidler er ikke afhængige af kropsbaserede udvekslingsformer,<sup>57</sup> og forstadens forladthed er ikke udtryk for agorafobi, men afspejler den nutidige bys virtuelle rum. Det moderne samfunds urbanitetsformer er et broget felt af mediebundet kommunikation, virtuelle offentlighedsformer, bevægede miljøer, sociale og økonomiske netværk, men selvfølgelig også fysiske steder med atmosfære, historiske spor, tyngde og taktile kvaliteter. Det billede vi får af byen gennem begreberne om edge, node, path, district og landmark<sup>58</sup>, er gode at navigere efter, men repræsenterer kun toppen af isbjerget. Ringvejen har ikke noget privilegeret sted, der definerer en grænse, men er en sum af positioner, som hver især udfylder forskellige funktioner. Uden de 2000 km asfalterede arterier<sup>59</sup> ville det moderne Århus ikke eksistere. Den nutidige by er mere en urban proces, end den er et urbant sted. Det postindustrielle forbrugersamfunds 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.

Bispehaven betonmonolitter set fra Brabrandstien



<sup>56</sup> Larsen 1996.

<sup>57</sup> Lynch 1960.

<sup>58</sup> <http://www.aarhus.dk>, (april 2001).

### **Modernism Classic**

Fra Ringvejens nordlige toppunkt går det videre ned mod ådalen og de rekreative områder ved Brabrand Søen. Undervejs passeres Gellerupplanens monumentale beboelsemur. Det modernistiske etagebyggeri er en af ringvejens klassikere og uden tvivl [O2]-Byens mest udskældte enklave. Langs [O2] ligger ikke færre end fjorten af disse parkbebyggelser og 'haver' i beton og vidner om efterkrigstidens store ekspansion. I Veriparken, Skovvangsparken, Reginahøj, Højvang, Fjældevangen, Rydevænget, Bispehaven, Gellerupparken, Åbyhøjgården, Vestergårdsparken, Grøfthøjparken, Rosenhøj, Kjærslund og Søndervangen bor tilsammen omkring 24.000 mennesker, svarende til tre gange indbyggertallet i city. Disse parkbebyggelser blev opført fra midten af 60'erne men udtænkt i begyndelsen af 20'erne og indsat i udviklingen som et paradys med tilbagevirkende kraft. Funktionalismens arkitekter løste industrisamfundets problemer post-mortem, og det utopiske projekt blev i stedet til gravmonumenter over en svunden tid. Modernismens massebyggerier var allerede fra starten historiske monumenter, en slags forsinkede visioner om det gode liv i grønne omgivelser. Lejlighederne havde alt, hvad førkrigstidens boligkarrér manglede. Bygget efter de bedste humanistiske idealer om menneskets korporlige sundhed, oplyste ånd og frie bevægelse. Masser af plads i velindrettede lejligheder med bad og toilet, vaskerier og fælles faciliteter, parkeringspladser og daginstitutioner, skoler og indkøbscentre. »En overdosis af gode intentioner«.<sup>60</sup>

Planlæggerne af vidunderbyggeriet havde taget højde for alle tænkelige behov og havde tilrettelagt selv de mindste bevægelser i et sindrigt udtænkt funktionsdiagram - men glemte at forudsige den totale fiasko. Der blev underligt stille, efter at kransorseufoorien havde lagt sig. Det babylonske betonbyggeri blev hurtigt forladt af middelklassen og de ressourcestærke børnefamilier. Markedet gjorde det mere fordelagtigt at købe egen bolig, fradragsretten og værdistigningen udkonkurrerede ganske enkelt det almennyttige byggeri. Parcelhuset kunne tilbyde skatteasyl til par med to indtægter, og det modernistiske etagebyggeri blev til endestation for sociale problemer. Det 20. århundredes mest radikale byeksperiment, efterkommerne af Ville Contemporaine, er de facto blevet fysisk symbol på armod og social deroute. Den politiske styring af boligmarkedet har mere eller mindre ufrivilligt gjort det almennyttige boligbyggeri til sociale åleruser og opsamlingslejr for flygtninge og indvandre, et skuffesystem af elendighed uden for det forestillede fællesskab.<sup>61</sup> Rummets kvaler i modernismens massebyggerier

<sup>60</sup> Koolhaas 1976, s. 871.

<sup>61</sup> Anderson 1983.

er i dag en af velfærdssamfundets uløste gåder. Der er blevet udviklet mange fortrydelsespiller, men hverken bombing eller doriske indgangsportaler har løst den gordiske knude. Der er blevet brugt milliarder på kvartersløft, men stemningen er stadig forholdsvis mat.<sup>62</sup> Gellerupparken ved ringvejen ligger stadig på landets top ti over dystopiske eksilbyer. Bebyggelsen er indbyggermæssigt på størrelse med Ry, men det er svært at få øje på de bymæssige aktiviteter mellem beboelsesmaskinerne. Der ligger et færdigsyet center i den sydlige ende og en selvgroet Bazar i den nordlige, men områderne imellem er kemisk rensset for butikker og andre erhvervsfunktioner. Uden for institutionernes åbningstid kan beboerne øve parallel parkering, trække ubegrænsede mængder frisk luft, løbe frit rundt på græsset, sove eller se TV. Det ser lidt gråt ud for montagebyggeriets beboere, men der er også lyspunkter.

Gellerup er med sine mere end 10.000 indbyggere både [O2]-Byens største enklave og hele Jyllands kosmopolitiske knudepunkt. Bazar Vest er Skandinaviens største etniske marked. Det fem år gamle »Orientalische Markt« har 20.000 besøgende om ugen og har sat Gellerup på byens officielle turistkort side om side med Marselisborg slot og Den Gamle By.<sup>63</sup>

Indgangen til Bazar vest ved Gellerup



62. I alt er der givet en ramme på 73,5 mio. kr. til helhedsorienteret byfornyelse og 85 mio. kr. til bygningsfornyelse til "moderne betonbyggeri". Jf. boligministeriet, april 2001.

63. [http://www.bazarvest.dk/bazar/dansk.asp?bazar\\_Action=Find\('Id',26](http://www.bazarvest.dk/bazar/dansk.asp?bazar_Action=Find('Id',26) (april 2001).

Områdets multikulturelle potentiale er måske i sidste ende den ubekendte faktor, som får rehabiliteret det stigmatiserede kvarter. De fysiske omgivelser mellem blokkene er heller ikke helt så trøstesløse som deres renomé, der er sket meget med planens landskabelige tomrum, siden de første sort/hvide stemningsbilleder blev tegnet. De spredte beplantninger har vokset sig store, og græsplænerne mellem blokkene er blevet forvandlet til et fascinerende landskab af underskov og fortættet krat. Man kan gå rundt herude helt omgivet af tæt skov og pludselig, til tonerne af tyrkisk bryllupsmusik, støde på en oceandamper af modernistisk arkitektur. Miljøet mangler bestemt ikke karakter, de nye indbygges kulturelle spor har løftet atmosfæren i det kuldsejlede projekt. Foreningslivet blomstrer, og studerende er begyndt at omdanne de store lejligheder til bofællesskaber. Det største problem er måske størrelsen. Gellerup er en hel by uden bymæssige egenskaber, men hverken facaderne eller de enkelte lejligheder adskiller sig væsentligt fra f.eks. det meget eftertragtede Vestervang ved Botanisk have. Betonbyggerier kan trods alt ikke producere hooligans af sig selv, funktionsseparationen og den rationalistiske planlægning er ikke eneste årsag til segresionen, men en revision af den modernistiske utopi er nødvendig, hvis de tætbeboede beboelsesøer skal gøres urbane. De tre årtier som er gået siden visionen blev sluppet løs, har ikke budt på megen konstruktiv kritik. Den kritiske pessimisme, som udnævnte **Modernism Classic** til en uoprettelig begynderfejl, bærer i høj grad ansvaret for, at arbejdet med at forme den moderne by lider af panik-angst. Den postmoderne kamufleringsøvelse endte i et semantisk delirium. Tæt-lav bevægelsens forsøg på at genopfinde landsbyen har hverken løst problemerne eller gjort kedsomheden mindre monumental. Rekonstruktionen og den neorationalistiske tilbagevenden til de historiske typer blev indhentet af sin egen illusion om, at det nye ikke var nyt. De mange anti-teser til modernismens heroiske orden har ikke gjort det lettere at bo i forstaden.

Overfor monolitterne ved Gudrunsvvej ligger digterkvarteret beskyttet af en grøn kile, som aldrig blev til rigtig motorvej. Adskillelige cykelvrag, skraldede knallertstel og skjulte bålpladser fortæller bybagsidens tavse historie. Voldene omkring overskudslandskabet indrammer blikket ud over Åbyhøjs kamstruktur af énfamiliehuse og de forvandlede industriområder omkring åen ved Søren Frichs Vej. Nede i ådalen åbner omgivelserne sig op. Her ligger enorme rekreationslandskaber af fodboldbaner, motionsstier, fiskepladser, indhegnede sportsbaner og klubhuse. De udstrakte fladers materielle tomhed rummer en programpakke af funktionel tæthed. Det nutidige liv udspiller sit drama i fladen og i de tiloversblevne tomrum. Langs den ydre ring ligger alle de nye fritidskulturmonumenter og vidner om de moderne individers livsstilsprojekter. Motorcross, fodbold, cricket, bueskydning,

basketball, tennis, skøjteløb, hundetræning, paintball og jogging kræver store åbne områder, let tilgængelighed og gode parkeringspladser. Det har [O2]-Byen. Den nutidige livsform har friset den politiske og symbolske organisering af rummet, og i stedet indsat tilgængelighed, livsudfoldelse og konsumudveksling som ideal. Den postindustrielle produktion foregår ved skriveborde, og alle laptop'erne har fået behov for fysisk udfoldelse. Den nutidige by har derfor indlagt bånd af vildnis, faunapassager og tæmmede græsflader, der fungerer som re-produktionsapparat for arbejdsstyrken og symbolsk modydelse for den totale kolonisering af landskabet.

Ved siden af de indhegnede konditionsrum ved Åhavevej ligger kolonihaverne, der engang var industriarbejderens tilflugtssted. De lå her før alt andet, og er måske forstadens mest folkekære enklave. De små familiejordbrug og vegetative oaser er anekdotiske kraftfelter i ringstrukturens tabula rasa modernitet. I mormors kolonihavehus fejrede babyboom'erne evig sommer før charterferien blev til hvermandseje, og her dyrkede arbejderne deres kartofler, før det økonomiske mirakel for alvor slog igennem. Haveforeningerne ved ringvejen er stadig interimistiske, har ingen kloakering eller større infrastrukturer, og der skal bare en bulldozer til en enkelt formiddag, så er idyllen ryddet. Under den kolde krig indgik de i beredskabsstyrelsens plan for massegravpladser. I dag er kolonihaverne stort set politisk fredede, og selvom antallet er blevet halveret siden 50'erne,<sup>64</sup> er de stadig levende fragmenter i forstadens patchwork af historiske spor og moderne elementer. En pæn linje af nye biler i luksusklassen vidner om, at en ny generation af kolonister er rykket ind. Det er næppe udfoldelsesrum, fødevarer eller frisk luft disse folk mangler. De små haver er måske ved at blive livsstilskolonier for de befolkningsgrupper, som ikke behøver at have jord under neglene.

Længere fremme på ruten dukker et højhus op bag haveforeningen Engvangs flimrende felt af flagvimpler og frugttræer. Domo møbelhusets facade af møbleret interiør kommer til syne, og kort efter er man fremme ved Viby-centret. Det gamle torv er blevet til en mall, de tidligere fritstående bygninger er hæftet sammen med glas, og indkøbsgaden har fået pyramidetag i spejlglas. Centret er et mix af elementbyggeri i stivnet strandbred, postmoderne additioner og lidt af det allernyeste nye på dansk. Med sit pensionistkasino Viby Banko Center, lægekonsultationer, hotel, tandlægeklinik, bank, solcenter, dyrehandel, torvemarked, fødevarercenter og cafeteria har stedet reelt karakter af civic center. Forstadsørkenens svar på Las Vegas har for længst overhalet Rådhuset som folkeligt centrum.

64. "Kolonihaver i Danmark" 1979, s. 7.

[O2] fortsætter mod sydvest og starter opstigningen til Holme og Højbjerg i syd. Ringen følger Skanderborgvej til Jyllandspostens hovedkvarter og svinger herefter mod sydøst ind under jernbaneoverskæringen ved den gamle FDB fabriksgrund. I dag ligger Brugsforeningens nye flagskib, OBS, på de gamle produktionsarealer. Fra parkeringspladsen ved varehusets fod er der en storslået udsigt ud over hele byen. Varehusets parkeringsplads, [O2]-Byens Campidoglio, overgår alt, hvad middelalderbyen kan mobilisere af spektakulære scenerier. Herfra ligner Århus i mørke et funkende diagram af linjer og punkter. Om natten bliver den udstrakte forstads store åbne landskabsrester usynlige, produktionsapparatet går i sort, og de spredte bygningers konturer falder i med omgivelserne. Ringvejen bliver til en oplyst tunnel. Gadebelysningen, billygterne og reklameskiltene lysspor overtager efter skumringen den visuelle dominans. Et slør af forbundne offentlighedsspor træder frem, det infrastrukturelle net ligger som et nutidens Nolli kort hen over landskabet og fremhæver byens kommunikation. Forstadens rum er et netværk af kontakter mellem forskellige funktioner, produktionsenheder og bosættelser.

Parkeringspladsen ved OBS i Viby






[O2]'s vej gennem byens netværk

»Af motorvejsudfletningerne og systembyggerierne vokser en ny byarkitektur frem«.65 Infrastrukturen er den moderne bys marv og rummer et virtuelt offentlighedspotentiale.

»Betydningen af mobilitet og tilgængelighed i den nutidige storby, tildeler infrastrukturer en karakter af kollektivt rum. Trafikale infrastrukturer er ikke blot en egen-nyttig service, men et ekstremt synligt og meget effektivt instrument til at skabe nye netværk og forbindelser«.66

Parkerings- og udsigtspladsen foran varehuset er ikke kun bilernes og shoppernes domæne. Uden for åbningstiden bruger beboerne fra Rosenhøj og Søndervangen asfaltfladen til knallertvæddeløb, skating, cykelakrobatik og alle de andre spontane aktiviteter, som de forstenede legepladser og de udlagte rum mellem cementblokkene enten ikke duer til eller eksplicit forbyder.

### -Byen

Lige bag Rosenhøj begynder et af byens største industrikvarterer. -Syd i Slet og Hasselager ligner stort set alle de andre erhvervsområder, der ligger på kanten af byen i tilknytning til de store indfaldsveje. Bortset fra Tele Danmarks gigantiske domicil består området hovedsageligt af mindre produktionsvirksomheder, lagerbygninger, varehuse og distributionshaller, men her findes også isolerede parcelhuse, gamle husmandsbrug, mindre markarealer, gartnerier og rideskoler, som er blevet opslugt af udviklingen. Det centrumsløse og sammenblandede mønster af isolerede landbrugsarealer, let industri og spredt beboelse minder til forveksling om visionerne for det Broadacre som Frank Lloyd Wright publicerede fra begyndelsen af 30'erne. Wrights forsyn om, at »det vil være en by så forskellig fra oldtidens by eller fra enhver nutidig by, at vi sikkert ikke vil kunne genkende dens fremkomst som udtryk for by overhovedet«,67 står stadig ved magt. Hovedparten af den udflydende randzone mellem det historiske center og det åbne kulturlandskab bliver slet ikke opfattet som by. Virksomhederne i disse udkantsområder er som regel ikke afhængige af et blikfang eller et repræsentativt ydre for at drive forretning. Der er sjældent direkte kontakt med kunderne, det er de trafikale forbindelseslinjer, de lave grundpriser og afsætningsgrundlaget, som udgør de vigtigste parametre. De enkelte bygninger er derfor oftest rene pragmatiske konstruktioner, forskellige variationer over samme type af betonkasse+logo med et artikuleret appendiks, der markerer indgangen og

65. Juel-Christiansen 1985, s. 13.

66. Wall 1999, s. 238 (i egen oversættelse).

67. Frank Lloyd Wright: "The Disappearing City" (her citeret i egen oversættelse efter K. Frampton). Se Frampton 1992, s. 190.



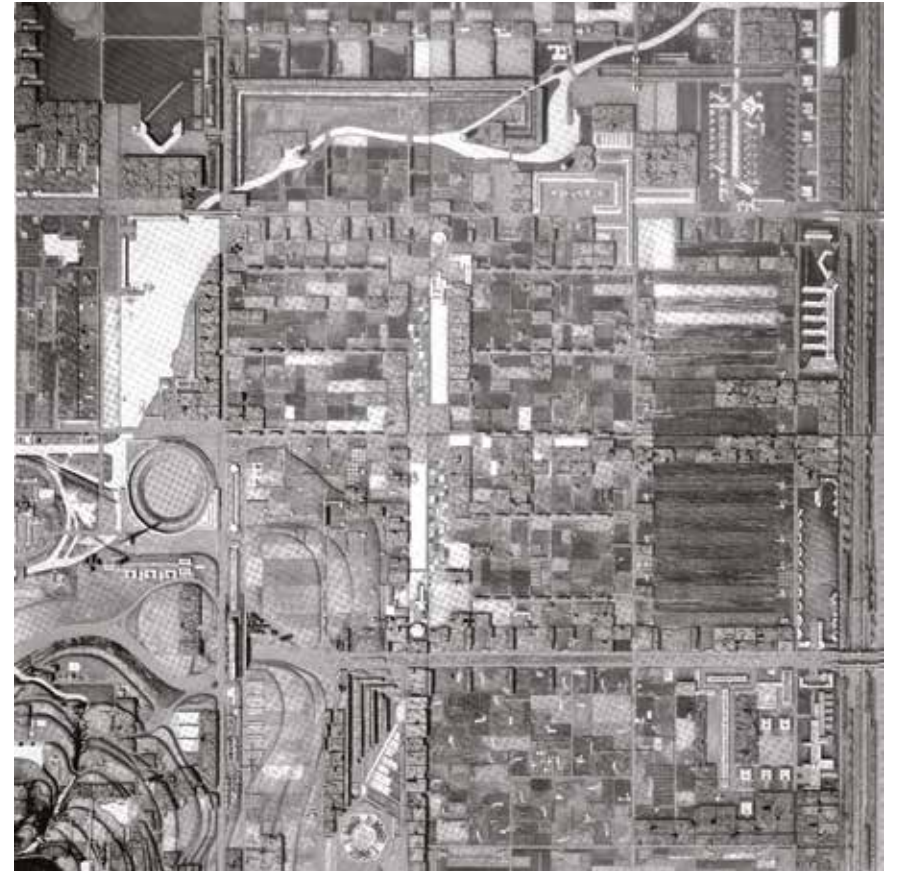
Industrikvarter Syd ved Slet

domestiserer de administrative funktioner. Kassernes størrelser varierer, men tilbygningerne er som regel 'parcelhuse' eller 'hvestuer' der er sat fast på en af boxens sider. Mellem de ensartede erhvervsbyggerier ligger et kludetæppe af friserede græsplæner, miniatureudgaver af franske haveanlæg, asfalterede parkeringsøer, terrasseringer og skulpturelle arrangementer af betonelementer, åbne flader af depoter, drænbassiner, fragmenter af landbrugsarealer og grundstykker af tilgroet krat. Hen over landskabet og den byggede masse hænger en tredje orden af højspændingskabler, som opdeler det udflydende rum med sin konstante rytme, og hvis sikkerhedsafstand afgrænser de overordnede byggelinjer. Den tilsyneladende systemløse og tilfældige orden er styret fra luften og reguleres i fladen af det artificielle landskab. Det 'fortabte land' omkring betonkasserne er ikke helt uden betydning, men udfører en funktion som markør af grænser og ejerforhold. Det samlede landskab er en meget aktiv del af den grænsedragning, som finder sted overalt i den nutidige by. Det er ikke længere facaden og de forskellige liminale elementer som døren, vinduet, porten, volden osv. der synliggør og celebrerer overgangen mellem forskellige domæner. En





Luftfotocollage af den nutidige by



Frank Lloyd Wrights Broadacre City

grænsedragning i den moderne by kan være en græskant, et staudebed, en flisebelægning eller en reflekterende streg på asfalten. Den nutidige bys grænser patruljeres af round-up, de ejendomsretlige forhold er så regulerede og de matrikulære fronter er så udviskede, at rummet knap nok viser sine skel og nærmest fremstår som en uendelig udstrækning af forskelsløshed.

Efter Christian X's vej bliver den byggede struktur mere tæt og lav. Bebyggelserne hedder ikke længere noget med parker eller haver, men har nu navne efter uddøde håndværk. At besøge Urmagertoften, Sadelmagertoften og Pottemagertoften er på en gang som at se Morten Korch film og komme på charterrejse til Middelhavet. Små klynger af skalmurede huse med dannebrogsvinduer i plastic danner idylliske motiver omkring cykelskursfortolkninger af smedjer, mønsvaskeriversioner af gadekær og svungne stier af betonfliser i brostensmønstre. Efter de nyopførte landsbyer rejser Søsterhøjsenderen sig op af horisonten som et landmark for den virtuelle kommunikation. [O2]-Ringene ender ved Oddervej lige før golfbanen i velhaverkvarteret omkring Skåde bakker.

### ⚔-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 dagligt 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 højstemt Strøg i centrum, men konkurrencen er imidlertid blevet politisk reguleret, så brostenskvarterene ikke behøver at frygte nye storcentre i den ekspanderende vækstzone. Den historiske bykerne rustes til kampen mod udviklingen med storstilede revitaliserings kampagner, historiserende stiløvelser og heroiske fredningsprojekter.<sup>68</sup> 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 har sat ⚔-Byen på overførselsindkomst. Bekymringen for de små butikkers overlevelse og ønsket om at bevare et bestemt historisk bybillede som

<sup>68</sup> Det hedder således i kommunens "overordnede principper for byarkitekturen", at Århus og især Midtbyen rummer mange historisk og arkitektonisk værdifulde gadestreg 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. <http://www.aarhus.dk> (april 2001). (min kursivering)



[O2]-Byens forskellige enklaver

æstetisk ramme har omdannet Århus '[see]' til noget nær en temapark - **@ity**. Den tidligere Åboulevard, fra Magasin til Europa Plads, har været på C-vitalitetskur og er blevet omdannet til en ny forlystelsespark efter opskriften: Århus á la 1930 + Barcelona = La Belle époque. Fritlægningen af åen har givet Århus det strejf af Nyhavn, som byen altid har manglet. Det publikumsombruste kajanlæg er en stribe af overdrevne forskelle.<sup>69</sup> En fransk fortovscafe 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 kavalkaden, er et dansk værtshus. Foran temabeværetningerne 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 klar 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 handlen helst ikke forstyrres. Den autentiske by er trods alt kun et marked ikke et socialt projekt.<sup>70</sup> Næste fase af forskønnelsen er allerede i gang, Lille Torv og Store Torv har fået ny belægning i 'gammel stil'. Dele af strøget har fået indlagt gulvvarme der forhindrer isdannelser om vinteren og mangler nu kun en overdækning for at være fuldt ud interiøseret.

Den politiske begejstring for gågader og bilfrie byer lider imidlertid under et Skjern Å-syndrom.<sup>71</sup> Revitaliseringen er ikke historisk fordomsfri men styrer mod et ønskebillede af det individuelle sted og er derfor først og fremmest et æstetisk projekt.<sup>72</sup> Det offentlige rum er blevet til »det offentlige billede«,<sup>73</sup> - ikke blot i den nye bykorridor men også i den genskabte 'gamle' bykerne.<sup>74</sup> Forestillingen om byen er ramt af vemod, og den nutidige by betragtes med stedmoderlig bekymring som en tragisk parodi på den ægte vare. De historiske bykerner har blandt 'kendere' opnået monopol på rollen som pinup's for det byggede miljø. 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 tilrejsende fodgængere ikke forstyrres. Borgerne er for længst

69. Koolhaas påpeger med "City of Exacerbated Difference (COED)" hvorledes globaliseringen ikke fører til homogenisering, men tværtimod fremtvinger en stadig større forskel i bybilledet pga. den stigende konkurrence om kapitalens gunst. Å-beværetningernes tematiserede diversitet afspejler i miniformat den mekanisme, som Koolhaas her redegør for. Koolhaas 1997, s. 337-592.

70. Gentrificeringens sociale slagside bliver beskrevet malerisk i Davis 1990.

71. Den tvangsforestilling at byudviklingen kan styres tilbage til en oprindelig og mere harmonisk tilstand.

72. Det mest omtalte bymæssige forskønnelses- og restaureringsprojekt i Europa er nok Berlin, hvor dele af byens historie har været igennem en decideret udrensning. Se Huyssen 1997, s. 57-81.

73. Virilio 1989, s. 125.

74. Disneyficeringen af de historiske byområder kan ses som udtryk for en "ubevidst" billedliggørelse af byen. Se Chaplin & Holding 1998, s. 6-9.

fortrængt af shopperne. **Æ**-Byen er allerede en mall. En næsten tro kopi af de ægte »ersatz downtown«<sup>75</sup> som City-Vest, Viby-Centret, Storcenter-Nord, Veri-Centret osv.<sup>76</sup> Bycentret følger åbenlyst forstadens udviklingsmønster. Dybt inde i 'midtbyen' findes uudnyttede områder og wastelands skabt på ruinerne af de udtjente industriarealer, marginaliserede havneområder og forældede infrastrukturer. Periferiens orden er imploderet til centret. 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 har kaldt fremtidens fortidsminder,<sup>77</sup> de nye magtinstitutioner, forvaltningerne, IT-virksomhederne, dagbladene, DR og TV2, sammen med dagligvaregiganterne Dansk Supermarked, FDB, fritids- og klubsamfundets haller, tæmmede plæner 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 forruden på din bil. 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.

### **Exit**

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 beskrives som et patchwork af permanent mangel på sammenhæng - Junk-Space.<sup>78</sup> Bilismen og velfærdssamfundets massekultur har tilsyneladende skabt en by uden egenskaber,<sup>79</sup> 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

75. Koolhaas 1987/1994, s. 843.

76. Hemmersam; Jensen; Nielsen 2000.

77. Perrault 1999, s. 45.

78. Koolhaas 2000, s. 17.

79. "Byen uden egenskaber" er Morten Dagaards oversættelse af Rem Koolhaas artikel "The Generic City". Titlen spiller på Robert Musils roman "Manden uden egenskaber" som skildrer kultursammenbruddet i Wien og den karakteropløsning af borgerskabet, som moderniteten indvarslede. Se Musil 1995.



Sadelmagertoften



Fjældevangenget



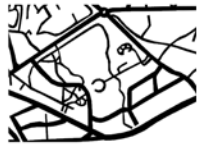
Gellerup



Havnen



Holme



Mindeparken



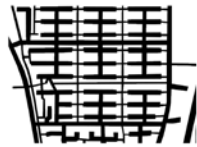
City



Skåde Bakker



Stavtrup



Skjoldhøjparken



Skjoldhøj



Slet



Vestre Kirkegård



Åbyhøj



Vesterled Haveforening



Tilst

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 fortvivelse og ironi til politisk forbud.<sup>80</sup> Massekulturens hedonistiske regime er blevet erklæret formløst af avantgarden, de intellektuelle og de politisk korrekte meningsdannere. Forstadens historie, som den skrives i dag, er en lang og tragisk fortælling om tab af betydning og forfald af traditionelle bymæssige kvaliteter. Selvom det næsten er 30 år siden, vi lærte af Las Vegas, at det traditionelle slægtskab mellem arkitekturen og den symbolske reproduktion var brudt, lever 95% af det byggede miljø stadig på tålt ophold i udkanten af den arkitektfaglige integrationsbestræbelse. Den utætte bys endeløse flader af formløshed, tematiserede rumkulisser og shopping bimmelim har lidt karikeret delt arkitektstanden op i Woody Allan's og Dirty Harry's, dem der har taget monopol på bekymringen, og dem som bare fyrer løs. De tabsbevidste som lukker øjnene, så snart de forlader karrébebyggelserne og brostenskvarterene, og de beskidte realister som retroaktivt forsøger at indhente, hvad den rene idealisme hverken vil eller kan overkomme.<sup>81</sup>

Kritikken af den nutidige by tager udgangspunkt i det traditionelle bybegreb og dets centripetale metafor. En falsk bevidsthed der udelukkende producerer midtsøgende billeder 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 teorier vedrørende produktionen af rum baserer sig på en tvungsmæssig beskæftigelse med det modsatte, med substansen, dvs. arkitekturen.«*<sup>82</sup>

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 civilisation. 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 historisk centristisk<sup>83</sup> forestilling om center og periferi, historisk og moderne, kardinal og marginal. Om bymidte og forstad, ophav og yngel. »Den stædige fastholdelse af det koncentriske princip

80. Miljøminister Svend Auken forbød i 1997 med den nye stramme planlov opførelsen af nye storcentre.

81. Jensen 2002, s. 2-3.

82. Koolhaas 2000 s. 17 (i Morten Daugaards oversættelse)

83. 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.

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«. <sup>84</sup> Den tilbageskuende og virkelighedsfjerne forestilling om byen er i øjeblikket den største hindring for overhovedet at begribe den moderne realitet som udspiller sig for øjnene af os. Bitterheden bunder i den udbredte opfattelse, at forstaden og det 20. århundredes infrastrukturer hverken tilhører almenvællet, har potentiale som offentligt rum eller er ladet med skønhed. I forstadens tilsyneladende håbløse funktionssammenstød 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 rodzoneanlæg som moderne parterre haver. Rekreationslandskaber som vidtstrakte åbne og programmerede felter med forskellige sammensmeltede teksturer af naturlige og kunstige belægnings. 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. Konsumlandskaber med endeløse asfaltfelter flankeret af reklamer, ikonografiske kulisser og neon glow vis-a-vis det arkaiske kulturlandskab. Betonbeholdere med Disneyficerede kulisser af vrangvendte bysimulacre, der fungerer som antiteser til netværksbyens usammenhængende og flimrende indtryk. Overskudslandskaber af Space Left Over In Planning SLOIP<sup>85</sup>, bakke drag af strukturelle eksternaliteter 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«<sup>86</sup>, og nutidens idiom venter bare på, at vi skal gå i gang med at foretage nye læsninger af dens vage terræner og navnløse

84. Koolhaas 1994a, s. 1249, (i Morten Daugaards oversættelse).

85. J.F. Lionel 1971. (reference mangler!)

86. Koolhaas 1994, s. 9.



Collage af [O2]-Byens monumenter

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 betydningsmønstre, som ligger overalt i forstaden, må vi udvikle kort, kognitive skemaer, begrebslige forståelsesrammer og foretage fotografiske kampagner ud i det betydningstomme landskab. Den centripetale forestilling om byen må revideres, så der åbnes for nye narrativeringer af tomrummet i den nutidige by. Det usete overskud 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 nutidige by.<sup>87</sup> Territorialiseringen af overskudslandskaberne i den spredte by er mindst lige så vigtig en arbejdsopgave som formgivningen af den byggede masse. Faktisk ligger der oceaner af rum tilbage, efter at den moderne planlægning har udlagt sine enklaver af forskellige ordner. Men der rejses også en række spørgsmål. Findes der et alternativ til junkspace, og kan arkitekturen overhovedet gå i dialog med markedskræfternes autopilot uden at lade sig kapre? Er konsumsamfundet og middelklassens varesprog overhovedet noget arkitekterne skal forsøge at kommunikere med? Hvor er den politiske funderede arkitektur henne, når Disney og pengemændene inviterer til gilde? Er det håbløst at simulere samlende social institution i en verden, som for længst har fundet sig til rette i uddifferentierede institutioner af subkulturer, æterbårne fællesskaber og objektløse epicentre?<sup>88</sup>

87. Secchi 1993, s. 116.

88. Jensen 2002, s. 2-3

## **Litteratur**

- Anderson, Benedict (1983):** *Imagined Communities – Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London, Verso.
- Cauter, Lieven De (1999):** The Flight Forward of Rem Koolhaas. Meyer, Dirk De mfl. (red.): *GUST The Urban condition – Space, Community, and Self in the Contemporary Metropolis*, Rotterdam, 010 Publishers.
- Chaplin, Sarah; Holding, Eric (1998):** Consuming Architecture. I: *Architectural Design no. 131*, (Consuming Architecture), s. 6 – 9.
- Davis, Mike (1990):** *City of Quartz – excavating the future in Los Angeles*, London, Verso.
- Foucault, Michel (1997):** Andre Rum, *Slagmark* nr. 27, s. 87 – 96.
- Frampton, Kenneth (1992):** A Critical History of Modern Architecture, London, Thames and Hudson. (3. udg.)
- Fried, Michael (1966):** Talking with Tony Smith. I: *Artforum*, vol. 1, no. 4, Dec., New York, s. 18 – 19.
- Fung, Stanislaus (1999):** Mutuality and the Cultures of Landscape Architecture. Corner, James (red.) (1999): *Recovering Landscape – Essays in Contemporary Landscape Architecture*, New York, Princeton Architectural Press, s. 141 – 151.
- Garreau, Joel (1991):** *Edge Cities: Life on the new frontier*, New York, Doubleday.
- Gehl, Jan (1971):** *Livet mellem husene*, Arkitektens Forlag, København.
- Hanru, Hou; Obrist, Hans Ulrich (1997):** Cities on the move - den asiatiske by i 90erne. I: *Louisiana Revy*, 39. årgang nr. 2, 1999, s. 6 - 15.
- Hemmersam, Peter; Jensen, Boris Brorman; Nielsen, Tom (2000):** *JÅrhus – Las Vegas*[, København, Arkitekturgalleriet [18].
- Huyssen, Andreas (1997):** The Voids of Berlin. *Critical Inquiry*, Chicago, IL., Vol. 24 no. 1, 1997 Autumn s.57-81.
- Izenour, Steven; Scott Brown, Denise; Venturi, Robert; (1997):** Ugly and Ordinary Architecture, or The Decorated Shed, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press.
- Izenour, Steven; Scott Brown, Denise; Venturi, Robert; (1997):** *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press. (15. udg.).
- Jensen, Boris Brorman (2002):** Transurbanisme. I: *Arkitekten*, nr. 02 jan. 2002, s. 2-3.
- Juel-Christiansen, Carsten (1985):** *Monument & Niche – den ny bys arkitektur*, København, Rhodos.

**Koolhaas, Rem (1976):** Las Vegas of the Welfare State. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press, s. 861 - 877.

**Koolhaas, Rem (1987/1994):** Atlanta. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press S,M,L,XL s. 833 - 858.

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

**Koolhaas, Rem (1994a):** The Generic City. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press, s. 1239 - 1264.

**Koolhaas, Rem (1995a):** Singapore Songlines - Portrait of a Potemkin Metropolis .. or Thirty Years of tabula Rasa. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press, s. 1009 - 1087.

**Koolhaas, Rem (1997):** Pearl River Delta. I: *documenta X - the book*, Kassel, Cantz Verlag, s. 557 - 592.

**Koolhaas, Rem (2000):** Junk-Space. I: *A+U, Architecture and Urbanism, May 2000 Special Issue*, s. 16 - 24.

**Larsen, Svend Erik (1996):** Byens kommunikation. I: *Passage no. 22*, p. 15 - 42.

**Lind, Olaf; Møller, Jonas; mfl. (1996):** *BAG HÆKKEN - Det danske parcelhus i lyst og nød*, København, Arkitektens Forlag.

**Lynch, Kevin (1960):** *The Image of the City*, Cambridge, The MIT Pres.

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

**Neutelings, Willem-Jan (1989):** Ringvejen i Antwerpen. I: *Arkitekturtidsskriftet B, nr. 46*, (Mellemlandet), s. 18 - 25.

**Nielsen, Tom (2001):** *Formløs - den moderne bys overskudslandskaber*, Aarhus, Arkitekt skolens Forlag.

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

**Opel, Adolf (1983):** Adolf Loos, *Verschollene Schriften 1897 - 1933*, Wien, Georg Prachner Verlag.

**Perrault, Dominique (1999):** Paris set fra omfartsvejen, *Guide Paris*, København, Brøndum.

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

**Secchi, Bernardo (1993):** For a town-planning of open spaces. I: *Casabella, nr. 597-598*, (english digests), s. 116-117.

**Toft, Anders Høyer (2001):** *Huset uden egenskaber - en undersøgelse af arkitekturen med parcelhuset som spejl*, upubliceret Ph.d-afhandling, Arkitekt skolen i Aarhus.

**Virilio, Paul (1989):** *Synsmaskinen*, København, Rævens Sorte Bibliotek.

**Wall, Alex (1999):** Programming the Urban Surface. Corner, James (red.): *Recovering Landscape - Essays in Contemporary Landscape Architecture*, New York, Princeton Architectural Press.

**Ørskov, Willy (1999):** Den åbne skulptur, *Samlet*, København, Borgen.

#### **Andre kilder:**

"Kolonihaver i Danmark - økonomi, anlæg, organisation", Planstyrelsen • Miljøministeriet, 1979.

"Trafik 1999 i Århus amt", Århus amt, vej og trafik, august 2000.

#### **Elektroniske kilder:**

<http://www.aarhus.dk> (april 2001).

[http://www.bazarvest.dk/bazar/dansk.asp?bazar\\_Action=Find\('Id','26'\)](http://www.bazarvest.dk/bazar/dansk.asp?bazar_Action=Find('Id','26')) (april 2001).