

Hvad er en by?

Parby, Jakob; Thelle, Mikkel

Published in:
Weekendavisen

Publication date:
2011

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

Citation for published version (APA):
Parby, J., & Thelle, M. (2011). Hvad er en by? *Weekendavisen*.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@kb.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Nytænkning. Med nutidens megabyer er det slut med at forestille sig byen som noget, man planlægger og giver form. Vi skal lære at se byer som vildtvoksende urbane landskaber.

Hvad er en by?

Af MIKKEL THELLE
og JAKOB INGEMANN PARBY

Museumsinspektører, ph.d.-stipendiater
Hhv. Nationalmuseet/KU & Københavns
Museum/RUC

I sin seneste State of the World-rapport beskriver FN den globale urbanisering som ustoppelig. I 2050 vil over 70 procent af verdens befolkning være byboer, og kun 14 procent af befolkningen i de rige lande vil leve uden for byerne. Udviklingen kan både ses som kulminationen på det skift i retning af ubegrænset vækst, som byerne gennemgik fra midten af 1800-tallet, og som enden på modernitetens forestillinger om, hvad en by overhovedet er for en størrelse.

Hvordan har urbaniseringen og byernes fysiske og mentale ekspansion gennem de seneste 200 år påvirket vores ideer om byen og dens potentiale? Tanken om den gode by – den ideelle by – rumstede allerede blandt antikke tænkere og blev genoplivet i renæssancen, hvor den især tog form af en drøm om geometrisk perfektion og placeringen af mennesket i centrum af verdensopfattelsen. Idealbyen skulle skabes i stjerneform om en central plads med kig ned ad alle de vigtigste gader – en byplan, der havde mange lighedstræk med Leonardo da Vincis velkendte tegning af idealmennesket.

I den moderne by, som i Vesten udviklede sig fra første del af 1800-tallet, var fokus i byudviklingen især på løsningen af de trafikale, hygiejniske og sociale problemer, som udsprang af urbaniseringen og den i begyndelsen ofte ret planløse vækst, der fulgte i kølvandet på industrialiseringen. En af konsekvenserne af dette fokus var, at man skabte en række zoner i den voksende by, som afspejlede social status og funktion. Hvor den middelalderlige og barokke by som regel havde været præget af en heterogen befolkning og en ret stor økonomisk og social diversitet, også inden for de enkelte kvarterer, begyndte man nu at tillægge byens centrum mere værdi; det blev i stigende grad commercialiseret, og væk flyttede de mindre bemidlede borgere, som sammen med en tilvandrende arbejderbefolkning bosatte sig i nyetablerede yderkvarterer. Den store befolkningsvækst førte også til nye planlægningsinitiativer, der skulle civilisere den moderne bys borgere. Planerne for byernes udvidelse ud fra en afgrænset ældre kerne tog som regel udgangspunkt i enten den *radiocentriske* by,

som udstrålede fra et midterpunkt, eller *grid*-byen med ensartede blokke og rektangulære gadesystemer; eller en kombination af begge disse bystrukturer.

I København præger den rektangulære gadestruktur fortsat dele af brokvartererne, men samtidig er bebyggelsen så varieret og strukturen så løs, at man næppe kan tale om en egentlig grid-by i modsætning til for eksempel Barcelonas Eixample-kvarter eller Philadelphias fuldstændigt gennemførte grid. Paris' udvikling under Haussmann havde også elementer af grid-strukturen i sig, men fordi man bevarede store dele af det middelalderlige gadenet i byens centrum, blev den ikke ført igennem, og byen udviklede sig hovedsageligt efter et radiocentrisk princip.

NETOP Haussmanns Paris og Københavns brokvarterer viser den store forskel mellem den europæiske og amerikanske byrums kulturhistorie. De europæiske byers længere historie aflejrede mønstre, som den moderne by lagde sig udenom og ovenpå. Således er Vesterbros grid-lignende rektangler samtidig spor efter den gamle landevej og de stikveje og parceller, der lå der, før Københavns volde faldt. I USA havde man i den store vækstperiode mulighed for at planlægge fra bunden, og her tog man det kvadratiske net til sig, der i for eksempel Philadelphia, Chicago og Salt Lake City er gennemført konsekvent. Grid-byen er historisk og globalt den måske mest udbredte byplantype. Amerikanerne opfandt den ikke, men perfektionerede den og benyttede den systematisk – ikke mindst på grund af dens principielt uendelige udvidelsesmuligheder. I den første plan over New Yorks gadenet fra 1811 – uden Central Park – var der indtegnet et gadenet, der kunne fortsætte, indtil det nåede vand igen.

Ideen om et ubegrænset vækstpotentiale var også noget, der optog den østrigske arkitekt og byideolog Otto Wagner. Han udfoldede sin vision for den moderne storby i værket *Die Grossstadt* fra 1911. Her advokerede han for, at byens konstante vækst var både mulig og ønskelig, og at de ideelle rammer for den var et koncentrisk net af ringveje og radialgader, imellem hvilke der kunne udbygges kvarterer løbende. Hvert kvarter skulle have sine boligblokke, sine arbejdspladser og et »luftcenter«, hvor beplantning og offentlige bygninger kunne placeres. Det primære monument var gaden, flankeret af husfacader uden dekoration. Der kunne placeres pladser,

der dog i Wagners optik ikke primært var opholdssteder, men vartegn til at gå og køre efter i byboens principielt konstante bevægelse. Wagner kan ses som en overgangsfigur, der både formulerede, hvad der var foregået i USAs byer op gennem 1800-tallet, og samtidig antydede, hvad Le Corbusier skulle rendyrke 20 år senere i sin funktionalistiske planlægning.

Ringvejen blev også taget op af Joseph Stübben, Kölns store planlægger. Stübben planlagde Kölns udbygning og store ringvej i stil med den mere berømte Ringstrasse i Wien. Hans manifest og katalog over planlægningens elementer, *Städtebau*, fik stor indflydelse på den københavnske stadsingenør Charles Ambt, der var en central skik-

kelse i Københavns og Aarhus' modernisering omkring 1900.

Ringvejen var en af en lang række netværksteknologier, der i denne periode gennemtrængte de moderne byer og forandrede byernes rum, rytme og udseende. Den moderne by forvandlede til en kolossal cirkulationsmekanisme, der kunne fordøje hidtil usete mængder af varer, affald, køretøjer, vand, dyr og mennesker. Infrastrukturen blev løsningen på en lang række problemer med byens vækst og blev for en tid det, der samlede byen og på samme tid satte dens grænse til forhandling. På den anden side, som den seneste forskning har påpeget, blev den store fascination af netværkene starten på en udvikling, en »splintrende urbanisme«, hvor byerne er blevet et puslespil af komplekse offentlige og private tjenester og netværk.

Sideløbende med den moderne vækstforestilling er også vokset en kritik af selv samme, blandt andet 1960ernes fokus på en tilbagevenden til en bæredygtig by og New Urbanism's fokus på en revision af forstadens kvaliteter med lav tæthed og høj tryghed. 1920'ernes amerikanske *sprawl* gav impulsen til at funktionsopdele forstaden efter Radburn-systemet med sikker skolevej for børnene og nem adgang til motorvejen. Eksempler på denne tænknings ses blandt andet i Ishøj og Avedøres udvikling i 1960'erne og 70'erne.

UDVIKLINGEN af forstæderne, parcelhusdrømmen med hus og have og den medfølgende udflytning fra bykerne var vel nok det 20. århundredes største udfordring til forestillingen om den gode by. For kan sådan et parcelhusområde overhovedet forstås som en by? Og hvordan skal vi på den anden side ellers forstå det?

Et af de mest indflydelsesrige indlæg i debatten om suburbia kom fra den amerikanske byaktivist Jane Jacobs, der i 1961 skrev bogen *The Death and Life of Great American Cities*, hvori hun angreb den amerikanske by. Det var særlig de bilafhængige, spredt befolkede forstadskvarterer, der havde tømt de store byer for mennesker, udvikling og fremtidsudsigter, som stod for skud. I følge Jacobs var problemerne med metropolernes miljøer blevet overdrevet af kyniske medier og politikere. Traditionelle monocentriske byer, som de fandtes Europa, mente hun, fungerede, fordi de var tæt befolkede og præget af social og arkitektonisk diversitet. Forstæderne rummede ikke den spontane interaktion, som



Byvækst. Rådhuspladsen og kvarteret omkring den opstod som en sær kombination af folkelig plads, trafikknudepunkt og kommercielt cityområde. Ved voldenes fald lå området i stormens øje mellem de nye arbejder- og forlystelseskvarterer og den gamle bykerne; efter et par årtier var den blevet til et nyt centrum i byen. FOTO:

KØBENHAVNS MUSEUM