

HBY

E45, E47, E55 og E20 betegner de motorveje, der binder Danmark sammen. Fra Helsingør i nord sydover Sjælland, Lolland og Falster til Rødby, fra Køge vestover Fyn og Jylland til Esbjerg og gennem Jylland fra Frederikshavn i nord til Padborg i syd tegner denne infrastruktur et stort H, der binder Danmark sammen.

Det er dette H, der giver navn til „Hby“.¹ Denne pragmatiske navnekonstruktion eksisterer ikke som stednavn. I hvert fald ikke endnu. Til gengæld er det allerede let at se konturerne af Hby. Både helt konkret i de ændringer, det danske kulturlandskab er undergået de seneste årtier, men også gennem forskydninger af relationerne mellem de forskellige byer, landsdele og kulturlandskaber. Forskydninger, der gør det muligt at tegne et nyt mentalt kort over Danmark.

Hby er således en effekt af den eksplosive udbygning af infrastrukturer gennem sidste halvdel af det 20. århundrede. En udvikling, der kulminerede i 1990'erne, hvor en række manglende motorvejsstrækninger blev færdiggjort og jernbanenettet delvist elektrificeret. Det medvirkede til at trække „H'et“ fuldt op. Storebæltsbroen, der åbnede i 1998, er højdepunktet for denne udvikling. Med den er Danmark blevet bundet sammen hen over Storebælt, og dermed er en af de vigtigste forudsætninger for Hby realiseret.

Siden er en ny udvikling blevet indledt med Øresundsbroens sammenkobling af Hby med Sydsverige og Schengensamarbejdets gnidningsløse sammenkobling af H'ets venstre ben med Nordtyskland. Hby er således godt i gang med næste fase, hvor det indskrives som et enkelt tegn i et europæisk alfabet.

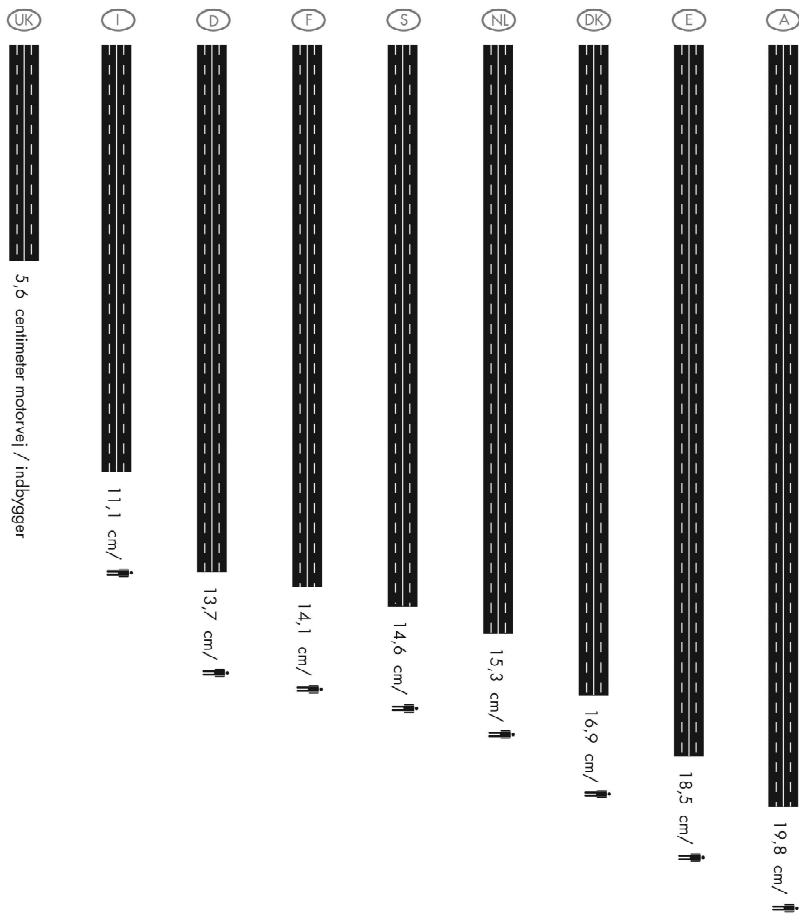
Infrastrukturel urbanisme

Hbys baggrund falder sammen med den moderne bys historie. Efter 2. verdenskrig blev befolkningerne mere mobile. Det gjorde det muligt at anlægge nye ekstensive, funktionsopdelte byområder uden for de historiske bykerner og imødekomme befolkningstilvæksten og øgede krav til komfort.

I begyndelsen, fra 1950'erne til de tidlige 1970'ere, var det en opgave, der blev mødt med stor optimisme og betydelige arkitektoniske ambitioner. Men fra de tidlige 1970'ere og frem til i dag er denne mere ekstensive urbanisme blevet mødt med stigende kritik.



Motorvej



Det danske motorvejsnet er 861 km langt. Det verdensomspændende motorvejsnet er til sammenligning 280.000 km.

Efterkrigstidens bilbaserede urbanisme medførte en mere åben bymæssighed. Spredte bebyggelsenklaver driver om mellem hinanden i åbne, delvist plejede grønne områder, adskilt af infrastrukturelle korridorer. For at beskrive denne urbanitet introducerede den amerikanske kunstner Robert Smithson ideen om et entropisk landskab. Begrebet overtog han fra termodynamikkens anden lov, der beskriver, hvordan den fortsatte spredning af energi langsomt udvikler sig mod en tilstand af forskelsløshed eller entropi. Smithson fandt en tilsvarende spredning af „energi“ i de amerikanske urbane randområder, der var præget af mangel på synlig aktivitet og langsomt forfald.

Smithson var fascineret af den tømhed og stille melankoli, der karakteriserer disse områder, men den generelle stemning over for disse områder er præget af mindre overbærenhed. Forstad, periferi og sprawl er blevet skældsord. Betegnelser, der antyder manglende sociale strukturer og kedsommelig ensartethed.

I stedet blev den klassiske by med veldefinerede offentlige rum, funktionsblanding og større tæthed igen et ideal. Over for den står forestillingen om en uberørt, men tilgængelig natur. En natur fri fra ethvert tegn på menneskelig aktivitet i form af vejanlæg, højspændingsmaster eller vindmøller. Store dele af den aktuelle byplanlægning synes at være baseret på et håb om, at det er muligt at genskabe en klar opdeling mellem (by)center og natur. De historiske byområder istandsættes og opgraderes med eksklusive stenbelægninger og nænsomme restaureringer af de historiske bygninger. Det ubebyggede landskab plejes og restaureres på tilsvarende måde: Åer tilbageføres til deres oprindelige slyngede forløb, nye skove rejses, og gamle grusgrave gøres til rekreative landskabsarealer.

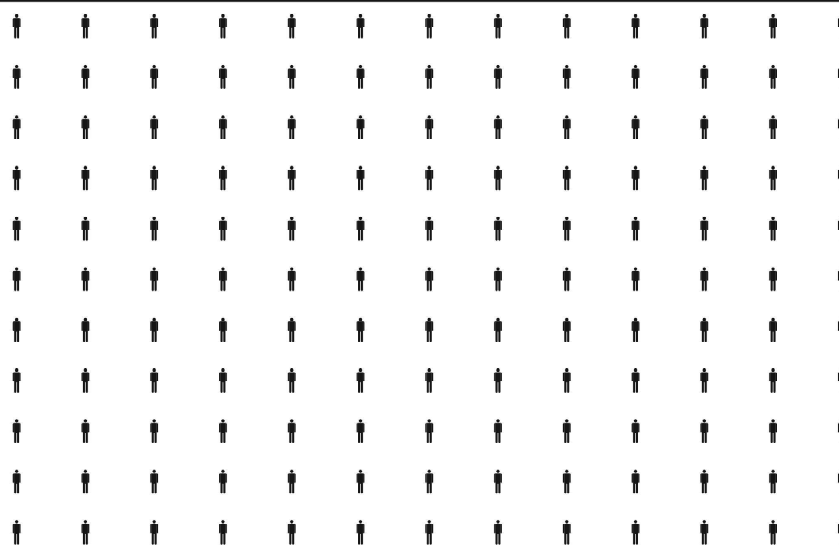
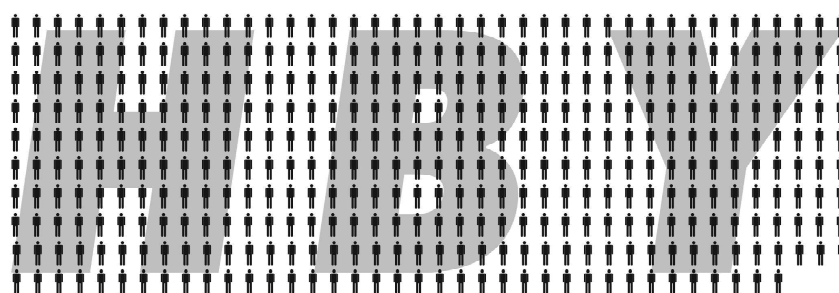
Forstaden bliver behandlet med noget mindre kærlighed, hvis den da ikke ligefrem bliver ignoreret. Samtidig har forstadens nye urbanisme vist sin duelighed. Den effektive kommunikation og store tilgængelighed i disse områder giver en frihed og et råderum, som ikke findes i den gamle by. Store dele af befolkningen bor, arbejder og shopper i disse områder og lever måske i virkeligheden et udmærket liv dér på trods af fraværet af offentligt, socialt rum i traditionel bymæssig forstand.

Det er denne virkelighed, som udgør Hbys forudsætning. Men Hby er også et forsøg på at tænke sammenhænge mellem de forskellige urbane og landskabelige områder på ny. Denne ændrede forståelse tager udgangspunkt i de nationalt forbedrede infrastrukturer. De reducerer transporttiden mellem Danmarks forskellige landsdele. Den større overordnede hastighed modsvares lokalt i mange historiske byområder af en nedsætning af hastigheden. Flere privatbilister, „trafikregulerende foranstaltninger“, gågader, færre parkeringspladser og trafikkøer medvirker til at øge transporttiden og reducere rejsekomforten lokalt. Det medfører en relativisering af sammenhængen mellem geografisk afstand og rejsetid. Et forhold, der selvfølgelig kun bliver yderligere kompliceret af de digitale kommunikationsformers allestedsnærvær. Udvekslinger, sammenhænge og relationer er i mindre grad end tidligere afhængige af fysiske afstande, men udspiller sig i stedet i udvekslinger mellem immaterielle og materielle netværk.

I Hby ændres betydningen af fysisk lokalisering. Den øgede kommunikation gør det muligt at knytte forskellige positioner i det urbane landskab sammen på nye måder. Det betyder imidlertid næppe, at lokaliseringen i den fysiske verden mister sin betydning. Der er ikke tegn på, at forskellene mellem Hby og de danske udkantsområder mindskes. Tværtimod er der en stadig tilflytning til de mest „opkoblede“ dele af Hby. En migration, der tydeligt viser sig i stadig større differencer mellem ejendomsværdierne inden for og uden for Hby.



Befolkningsfordeling



H-Byen dækker et areal på 15042 km², hvilket svarer til godt 35% af Danmarks areal 43.094 km²
H-Byens befolkningstal er 3.865.618 excl. Malmö, mod det øvrige Danmarks 1.429.282

 = 10.000

Men selv om den fysiske lokalitet ikke mister sin betydning, medfører den øgede kommunikation en række betydningsfulde forskydninger af de urbane sammenhænge. Det er denne konsekvens, som antydes af navnet Hby, hvor bybegrebet forskydes til en national skala. I stedet for at tolke den øgede kommunikation som anledning til en endnu større forskelsnivellering mellem Danmarks forskellige områder, insisterer Hby optimistisk på, at denne udvikling kunne tages som anledning til at udvikle nye forskelligheder, samtidig med at gamle udviskes. Hby tager den øgede tilgængelighed som anledning til et opgør med velkendte forestillinger om forholdet mellem center og periferi. Den øgede kommunikation udspreder urbaniteten i Hby mere og gør den mindre afhængig af centre, men giver samtidig også anledning til at tænke nye kontrastfyldte sammenstillinger. Der opstår nye udvekslinger mellem forskellige urbane landskaber – bebyggede såvel som beplantede – og de bosætnings- og brugsmønstre, der opstår i disse møder.

Guldalderidentifikation

De ændringer af den danske infrastruktur, der udgør Hbys forudsætning, er håndgribelige resultater af en bevidst planlægningsproces, og i den forstand kan Hby siges allerede at være en realitet. Samtidig er Hby imidlertid også en konstruktion. Den tager udgangspunkt i allerede eksisterende fænomener og forestillinger. Den trækker på statistikker, empiriske data og udviklingsscenarier, men ikke ud fra noget ønske om at beskrive en forestillet, objektiv fremtid. Hby overeksponerer udvalgte dele af dette materiale i et forsøg på at tydeliggøre de latente muligheder i den foreliggende virkelighed.

Denne tydeliggørelse kunne kaldes „imagineering“. Et begreb, der opstår af en sammensmeltning af „image“ og „engineer“ (og bl.a. anvendes af Walt Disneys udviklingsdivision). Hby er således en bevidst optimistisk konstruktion af billeder på en ændret urbanitet, der på mange måder ligner den allerede kendte, men samtidig fungerer på en anden måde og åbner for nye forestillinger. Den kunne måske kaldes en pragmatisk utopi.

Inspirationen til sådan et arbejde med det eksisterende kan findes i det 19. århundredes romantiske landskabsmaleri: den sene danske guldalderkunst, der med stor succes konstruerede det prototypiske danske landskab ved at „sample“ fauna og fortidsminder ind i dramatiserede danske landskabstyper som led i et nationalistisk politisk program.

Hos de danske guldaldermalere finder man de nogle af de første egentlige landskabsskildringer i Danmark. J.Th. Lundbye, Christen Købke og P.C. Skovgaard malede omkring 1840 en række malerier af det sjællandske landskab. De var præget af den spirende nationalromantik og lod sig inspirere af kunsthistorikeren N.L. Høyen til at finde motiver i de umiddelbare omgivelser i stedet for at afbilde middelhavslandenes landskaber.

Malerne søgte ikke bare at gengive landskabet mimetisk. De var ude i et ideologisk ærinde. De konstruerede et særligt dansk landskab. Det gjorde de ved at male korrigerede landskabsmalerier. Malerierne tager nok udgangspunkt i det udvalgte landskabs specifikke karakteristika, men forstærker og forstørre de landskabelige træk for at gøre den danske natur mere imponant. De tilføjer ikke-eksisterende fortidsminder for at understrege danskernes historiske tilknytning til landskabet. I maleriets forgrund gengiver de minutiøst eksempler på den danske flora. Malerierne konstruerer således en særlig dansk

identitet ved at sammenholde geologiske træk med natur- og kulturhistoriske elementer. Malernes ideologiske forehavende blev en succes. Endda i sådan en grad, at det landskabssyn, der bliver udtrykt i deres billeder, i dag ofte bliver opfattet som det oprindelige eller naturlige danske landskab. Reelt var det ofte et kulturlandskab, de skildrede. Den åbne, lyse danske bøgeskov var fx resultatet af særlige landbrugs- og skovdriftsformer.

Når guldaldermalerne er et ideal for Hby, skyldes det deres evne til at skildre og konstruere et karakteristisk billede af det danske (kultur)landskab. Men samtidig skyldes det også deres specifikke strategi, hvor sammenhængene og relationerne mellem en række samlede elementer forskydes gennem eksponeringer, skalaforskydninger og overlejringer.

Den pittoreske by

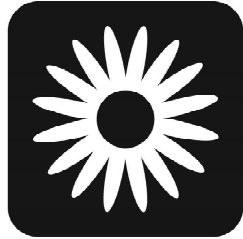
Den pittoreske sammenblanding af natur- og kulturhistorie kan genfindes på nye måder i den nutidige urbanitet. Den hollandske arkitekt Rem Koolhaas anvender for eksempel begrebet i et studie af den urbane vækst i det kinesiske „Pearl River Delta“. Han citerer Sir Uvedale Prices teorier om det pittoreske fra slutningen af det 18. århundrede:

We may look upon pictures as a set of experiments in the different ways in which trees, buildings, water and etc. may be disposed, grouped, and accompanied in the most striking and beautiful manner, in every style, from the most simple and rural to the grandest and ornamental: many of those objects, that are scarcely marked as they lie over the face of nature, when brought together in the compass of a small space of canvas, are forcibly impressed on the eye, which by that means learns to separate, to select and combine [...]. (Price 1794 i Chung et al. 2001:707).

Uvedale Price diskuterer „det pittoreske“ som æstetisk alternativ til klassicismens ordnede, harmoniske skønhedsideal. Han er interesseret i de virkninger, der kan opstå gennem sammenstillinger af forskellige elementer. Romantikkens diskussion af det pittoreske havde især betydning i landskabsarkitekturen, hvor „tilfældigt“ slyngede stiforløb binder kultiveret og oplejet natur sammen med kulturelle elementer i form af eksotiske pavilloner og grotteformationer.

Koolhaas løsriver begrebet fra romantikkens diskussioner. I stedet anvender han det diagnostisk til at beskrive resultatet af den spredte, centerløse urbanisme, der opstår i Pearl River Delta (PRD). Området har på 25 år udviklet sig fra landbrugsområde til i dag at huse 24 millioner indbyggere. Denne galoperende byudvikling opstår uden overordnet koordination og bliver drevet frem af mere eller mindre succesfulde projekter udviklet af konkurrerende spekulanter og byggematadorer. Selv infrastrukturen er underlagt samme rabiate liberalisme. Konkurrence, opportunisme og tilfældigheder præger PRD's bydannelser. Det medfører, at bymæssige tætheder og koncentrationer ikke organiseres hierarkisk omkring urbane centre, men i stedet eksisterer som konkurrerende enklaver spredt i landskabet.

Koolhaas hævder, at i PRD er det urbane og det landskabelige ikke længere modpoler, der udspænder et udifferentieret forstadsunivers af sprawl. I PRD findes de „rene“ kategorier ikke længere. Der er intet „landskab“ og ingen „by“, kun forskellige hybrider mellem dem. Koolhaas udtrykker en skrækblandet fascination af denne nye urbanitet,



Margueriteruten



Margueriteruten er 3.500 km og sammenbinder mere end 1000 nationale og internationale seværdigheder.



men afstår fra at kritisere dens ofte groteske og horrible resultater. Når Koolhaas applikerer „det pittoreske“ på den ekstreme urbane situation i PRD, er det som et redskab, der kan antyde andre alternative sammenhænge, der måske endda gør det muligt at forholde sig æstetisk til dette urbane fænomen.

Umiddelbart ligner Hby ikke PRD. Den vokser meget langsommere og mindre kaotisk og er resultatet af langvarig og omhyggelig planlægning. De historiske elementer bliver integreret i Hby i modsætning til PRD, hvor de fjernes. På trods af disse forskelle kunne det pittoreske også i Hby åbne for en ny forståelse af sammenhængene mellem det urbane og det landskabelige, mellem det kulturskabte og det naturlige og mellem det historiske og det nutidige. Sammenhænge, hvor det ikke længere er de let identificerbare modsætninger, der er interessante, men derimod udvekslingerne, grænserne og sammenflydningerne mellem guldalderlandskabet, det entropiske landskab, produktions- og fritidslandskaberne, vindmølleparkernes energilandskaber og de nye og gamle bystrukturer.

Margueriteruten

Margueriteruten kan tolkes som en metaforisk understregning af denne ny sammenhæng. Den blev åbnet i 1991 som led i en styrkelse af den danske turisme og kæder en række danske kultur- og naturseverdigheder sammen.

I Margueriterutens perspektiv bliver det danske landskab forandret til en opskaleret, romantisk park. Den væver pittoreske tableauer sammen som perler på snor i en slynget bevægelse gennem det ganske land. Enhver landskabstype og biotop præsenteres for den, der følger rutens 3.540 kilometer, der også undervejs fører forbi nationale og internationale seværdigheder adskilt af strategiske ophold i de historiske bycentre.

Den erstatter kommunikativ effektivitet med scenisk iscenesættelse og udgør dermed motorvejsnettets udtalte modsætning. Den skaber et alternativ – en parallel virkelighed – til industrisamfundets effektivitet og optimering. I stedet understøtter den det post-industrielle samfunds opprioritering af oplevelser og identitet.

„Ud på landet *lite*“

Margueriteruten understreger overgangen fra produktionslandskab til fritidslandskab. Landskabets betydning som produktionsredskab ændres. Landbrugenes produktion er måske ikke mindre end før, men den stadig mere koncentrerede drift kombineret med den stadig mindre del af befolkningen, der er engageret i denne produktion, medfører et skift i betydningen af dette landskab. Ikke mindst i forhold til de kulturer, der knytter sig til det. Hby ændrer ikke bare relationen mellem by og land, men også mellem bykultur og landkultur.

Der findes stadig enklaver af den gamle landbokultur her, men i stadig stigende grad indtages Hbys mere rurale dele af nye bykulturer. Den større tilgængelighed, der tidligere var karakteristisk for byen, krydses med kvaliteter, der traditionelt er knyttet til det åbne land som råderum og landskabelig skønhed. I mødet opstår et nyt „fritidslandskab“ i zonerne mellem det gamle og det ny kulturlandskab. Her findes

aktiviteter som „Put and take“-fiskeri i nedlagte grusgrave, golfbaner på kanten af de gamle kulturlandskaber og motocrossbaner mellem industriudstykningsne. Disse områder er urbane i kraft af deres tilgængelighed, men ikke i den klassiske bys forstand. Det er ikke flanørens eller demonstrantens offentlige, sociale rum, der karakteriserer fritidslandskabet, men snarere valgbare interesse- og identitetsbaserede fællesskaber.

Dette landskab har allerede sine bosætningsformer i nedlagte husmandsbrug, der er indtaget af eksbyboere på jagt efter landlig idyl, og i parcelhusenes nedskalering af den landskabelige villa. Men det er måske muligt at forestille sig endnu mere radikale hybrider mellem præindustrielle og højteknologiske boformer. De braklagte, postproduktionelle landskaber kan give anledning til et „Ud på landet *lite*“. Udgangspunktet kunne være en grundstørrelse et sted mellem parcelhusgrunden og husmandsbrugets: større end blot en have og mere håndterlig end et egentligt landbrug. Grusbelagte veje, rodzone-anlæg, mobiltelefoni og „on demand“-busser kan skabe en økonomisk og økologisk rentabel ramme om fritliggende, moderne boliger. Den landlige beliggenhed kan give mulighed for dyrehold og beskeden agerdyrkning af højt specialiserede afgrøder. „Ud på landet *lite*“ vil adskille sig fra „Ud på landet *classic*“ ved at være bedre forbundet med omverdenen og præget af en mindre sentimental relation til det omgivende landskab.

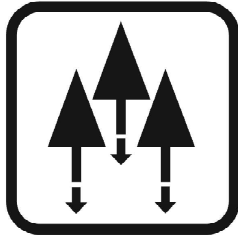
Skovrejsning

Hvis „Ud på landet *lite*“ karakteriserer individualiseringen af det urbane felt i Hby, antager skoven en helt anden fællesskabende identitet. Måske hænger det sammen med guldaldermalernes kanonisering af den lyse danske bøgeskov. I hvert fald opfatter Skov- og Naturstyrelsen skoven som et „velfærdsgode“ med „betydelig velfærdøkonomisk værdi“.

Det er bl.a. derfor, der bliver mere af den. En stor del af de marginale landbrugsarealer, der braklægges i disse år, beplantes og omdannes til skov. Paradoksalt dækker skovene allerede i dag tre gange så stort et areal som i 1820, da guldaldermalerne udførte deres identitetsskabende malerier. Men det er kun begyndelsen. Den planlagte skovrejsning sigter mod at dække en fjerdedel af Danmark med skov i år 2080, hvilket svarer til omfanget på Christian IV's tid.

Hbys skove er stadig underlagt den traditionelle skovdrifts krav om rentabilitet under skyldig hensyntagen til nutidige krav om biodiversitet og respekt for økologiske sammenhænge. Samtidig skal den imidlertid også imødekomme fritidslandskabets krav om tilgængelighed og oplevelsesrigdom. Her er den romantiske landskabsforestilling stadig lyslevende. Målet for Hbys skove er den åbne, varierede løvtræsskov og ikke den dystre, lukkede (og udanske) granskov. Rangordenen mellem træsorterne er derfor også klar: Bøgetræer foretrækkes frem for egetræer, der igen foretrækkes frem for nåletræer.

Romantikens passivt kontemplerende oplevelse af naturen står imidlertid ikke alene. Det tidlige 20. århundredes friluftskult med dens forestilling om en korrespondens mellem natur og moral er samtidig lyslevende. Skov- og Naturstyrelsen udtrykker en forestilling om, at skoven har potentialer for at opdrage mennesket etisk og udvikle det pædagogisk. Naturvejledning, naturskoler, naturbørnehaver og „økobaser“ er eksempler på, at naturen ikke bare må formidles aktivt, men ligefrem danner ramme om pædagogiske aktiviteter, der traditionelt hører til i det urbane.



Skovrejsning

1820 (efter Statsbankerot, kraftig skovhugst og ved romantikkens begyndelse): 4% af Danmarks areal dækket af skov = Fredede arealer i 2000

2000 (støt stigende skovrejsning): 12% af Danmarks areal dækket af skov = skovarealet i begyndelsen af 1700-tallet

2080 (5000 ha skov om året): Planlagt skovareal 25 % af Danmarks areal dækket af skov = skovarealet på Chr.IV's tid

Skovens nutidige status som fritidslandskab iflg. Skov- og Naturstyrelsen:

- Oplevelser for befolkningen og fred og ro i naturen
- Naturoplevelser tæt ved hjemmet
- Udbredelse af kendskabet til natur og naturens sammenhænge

Skovrejsning med høj løvtræsandel og stærk forøgelse af vådområder via regionplanlægningen:

1989 -1997: 6000 ha ny søer moser og våde enge

2000 - : 60.000 ha vådområder = 2% af landbrugsarealet = 3000 ha vådområder om året



UD PÅ LANDET LITE™

I denne optik bliver skoven nærmest en menneskeret. Derfor er tilgængelighed et nøgleord for Hbys skove, både på et overordnet nationalt og et specifikt individuelt niveau. Skovrejsningen søges så vidt muligt planlagt i tæt tilknytning til eksisterende byområder for at sikre byboerne let adgang til de nye skovarealer. Men forestillingen om tilgængelighed standser ikke her. Det er også et krav, at de nye skove i videst muligt omfang er tilgængelige for alle borgere, og derfor indgår handicaptilgængelighed som et væsentligt aspekt i tilrettelæggelsen af de nye skove.

Skoven i Hby frister således en skizofren tilværelse udspændt mellem krav til driftsøkonomi, biodiversitet, autentiske naturoplevelser og fuld tilgængelighed uanset førlighed. Det er indlysende, at traditionelle forestillinger om modsætningen mellem natur og kultur ikke længere er gyldige i Hby. Dens skove er gennemført kultiverede.

Tilbage til byen?

Samtidig med at skoven bliver domesticeret, skifter den traditionelle by også karakter. Shoppingcenteret, der tidligere var forbeholdt forstaden, gør sit indtog i det historiske byvæv. Det er Fisketorvet i København og det nyligt åbnede Bruuns Galleri i Århus eksempler på. Mens det offentlige rum applikeres på de nye skove, privatiseres det i indkøbscenteret. Her er alt reguleret: klimaet, udvekslingen af varer, den besøgendes personlige sikkerhed og opførsel. Den største risiko i shoppingcenteret er at glide og falde på de blankpolerede eksklusive naturstensmaterialer, der dækker dets vidtstrakte arealer.

Shoppingcenterets indtog i byen er delvist et resultat af forbuddet mod at opføre nye indkøbscentre i de perifere byområder. Forbuddet opstod som et forsøg på at beskytte de eksisterende bycentre mod forstaden. Man antog, at forstadens bilbaserede tilgængelighed, billige landområder og store effektive butiksanlæg var en hård konkurrent for den eksisterende by. Men resultatet af denne urbane „protektionisme“ har været, at forstadens enklaveopdeling har spredt sig til de centrale byområder, snarere end at den velkendte by blev bevaret uforandret.

Paradoksalt nok har de omfattende byfornyelser af Hbys historiske områder også bidraget til denne udvikling. Byfornyelserne udspringer af en reaktion mod den foregående generations hårdhændede behandling af den byggede kulturarv og har medført en (overdreven) respekt for det eksisterende.

Frederik Tygstrup har i et foredrag betegnet denne søgen efter urban autenticitet som „Peter Olesen-syndromet“. Den viser sig i den nænsomme restaurering af historiske bygninger, „billedforbuddet“ mod voldsom skiltning, det overdesignede, nye byinventar og de bilfri områder. Alle disse elementer indgår i en forestilling om, at byen igen vil kunne indtage en central position som ramme om en identitetsskabende offentlighed. En offentlighed, der synes at have rod i det 19. århundredes borgerlige byidealer.

Man kan tvivle på, om byen i dag er i stand til at opretholde denne offentlighed. Den øgede mobilitet har ændret bycenterets forudsætninger. Der findes ikke længere et tæt funktionssammensat byvæv, hvor alle samfundslag mere eller mindre tvungent deler samme rum.

Byfornyelserne er snarere en iscenesættelse af forestillingen om den ideelle by. Iscenesættelsen lader sig kun opretholde gennem store anstrengelser. Det kræver en pedantisk

kontrol med alle aspekter af byens visuelle udtryk og en snæver tolerance for butiksholdernes designpræferencer.

Iscenesættelsen og kontrollen får det byfornyede center til at minde om shoppingcenteret. Ikke bare på grund af den fælles forkærlighed for fint forarbejdede stenbelægninger. Begge aspekter af byen bliver led i en urbaniseret iscenesættelse, der imødekommer fritidssamfundets krav om oplevelsesrige omgivelser. På den måde bidrager de begge til opdelingen af den nutidige by i interessebaserede shoppingfællesskaber.

Eklekticisme

Hby er ikke en kritik af den økonomiske virkelighed, der ændrer den historiske by. Den er ikke engang en kritik af nutidens enklaveopdelte by. Det er muligt, at forestillingen om det offentlige rum som en vigtig del af det demokratiske politiske system allerede er forældet. I det 17. århundrede udgjorde de parisiske arkader kommercielle tilflugtssteder fra den omkringliggende bys ukontrollable farer. Måske har Hbys kommercielle områder større lighed med disse arkader end med det 19. og 20. århundredes offentlige rum.

Om noget er Hby en kritik af forestillingen om den autentiske (danske) by og det autentiske (danske) landskab, der må bevares og fastholdes som gensidige modsætninger. Det gælder, hvad enten denne forestilling udspringer af det 19. århundredes borgerlige, urbane offentlighed eller af en nostalgisk dyrkelse af den postindustrielle urbanitets entropiske landskaber.

Hby er eklektisk. Den udnytter det forhold, at forskellige urbane og landskabelige „rum“ eksisterer samtidigt både som konkrete organiseringer af det danske landskab og som forestillinger på tværs af historien.

Den forbedrede infrastruktur er den forudsætning, der gør det muligt at sammenknytte disse rum på nye måder. Det „pittoreske“ er den optik, der gør det muligt at tænke nye og anderledes organiseringer af virkeligheden. Organiseringer, der tager udgangspunkt i sammenstødene, udvekslingerne, grænserne og hybriderne mellem velkendte rum uden at skele til de traditionelle hierarkier mellem center og periferi.

Hby er en undersøgelse af, hvordan disse nye kombinationer allerede er i færd med at skabe nye, overraskende bymæssigheder. Den postulerer også, at en ny planlægning kan tage sit udgangspunkt i denne pittoreske tænkning. I stedet for at begræde, at både naturen og kulturen bliver konstrueret og iscenesat i Hby, kunne det tages som udgangspunkt for en ny frihed. En frihed, hvor det danske landskab kan opfattes som en collage af forskellige organiseringsmønstre, der kan manipuleres og sammensættes på nye overraskende måder. Konstruktionen og det „kunstige“ er ikke et problem, men et vilkår og en mulighed for denne nye urbanitet.

Hbys nationale perspektiv gør det muligt at se det lokale i en mere overordnet sammenhæng. De byfornyede historiske centre kunne fortsætte som levende bymiljøer eller som frilandsmuseer befriet fra kravet om at tilbyde de samme faciliteter som alle andre bycentre. I stedet for at konkurrere om de samme kulturhuse, svømmehaller og museer kunne denne lighedstænkning erstattes af en forskelstænkning.

Skoven behøver ikke længere kun at afspejle guldaldermalernes motiver. Den kunne blive mindre „naturlig“ i mødet med de komplekse relationer, den indgår i. Den kunne

sammenkobles med vindmøllernes energilandskaber eller med golfbanerne og „put and take“-søernes fritidslandskaber.

Hby kan iværksætte nye boformer, der som „Ud på landet *lite*“ er mere spredte end de allerede kendte. Eller andre, der er langt tættere. Højhuset kan få en renæssance som punktvis nedslag i det infrastrukturelle nets strategiske knudepunkter. Her vil det være muligt at være tæt forbundet til den øvrige Hby og være midt i det grønne. Der kan opstå en skarp kontrast mellem fortættet urbanitet og arkadisk natur. Nærmest et hommage til Central Parks møde mellem skyskraber og beplantning, men uden Manhattans urbane grid og ekstreme tæthed.

Det er summen af alle disse kontraster og små forskydninger af det allerede kendte, der udgør Hby: bundet sammen af den ny bys første monument – Storebæltsbroen.

Note

1. Baggrunden for Hby er en række udstillingsprojekter udviklet af Claudia Carbone, Claus Peder Pedersen, Morten Daugaard, Thomas Larsen, Peter Hemmersam, Tom Nielsen, Lars Bendrup og Boris Bromann. Forskellige dele af Hby har været udstillet i forskellige sammenhænge, bl.a. på Charlottenborg, Kulturministeriets Udstillingsbygning og Arkitektskolen i Aarhus.

Litteratur

- Price, Uvedale
2001 [1794] An Essay on the Picturesque. I: Chuihua Judy Chung, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas & Sze Tsung Leong (eds.): Project on the City I, Great Leap Forward. Glossary. Köln: Taschen.
- Koolhaas, Rem & Bruce Mau
1997 Pearl River Delta. I: Françoise Joly (ed.): Politics-Poetics. Documenta X – the Book. Ostfildern-Ruit: Cantz Verlag.

