

Aalborg Universitet



**AALBORG
UNIVERSITY**

Fremtidens "forstad"

- mellem netværksby og enklaver

Jensen, Ole B.

Publication date:
2012

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Jensen, O. B. (2012). *Fremtidens "forstad": - mellem netværksby og enklaver.* (s. 1-36).

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 us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Fremtidens ”forstad”

- mellem netværksby og enklaver

Professor Ole B. Jensen, Institut for Arkitektur, Design og Medie teknologi, Aalborg Universitet¹

Resume

Artiklen henvender sig til professionelle byplanlæggere og arkitekter der er interesserede i Aalborg Kommunes arkitektkonkurrence ”City in between”, udskrevet i samarbejde med Realdania. Artiklen tager udgangspunkt i et nyt byteoretisk blik på byen; nemlig mobilitetsvendingen. Der arbejdes ud fra en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse, hvor hele byens funktionsfelt inddrages (bolig, produktion, rekreation mm.) men ses ud fra en mobilitets- og netværksbyoptik. Selve by- og forstadsbegrebet diskuteres med henblik på en præcisering. Herefter drejer artiklen sig i mod forestillinger om fremtiden da konkurrencen har 2030 som sin tidshorison. Der diskuteres hvordan utopiske forestillinger der rummer både en kritik- og en rekonstruktionsfase kan inspirere til konkurrencen, såvel som der introduceres til scenarietænkning om hhv. den mulige, sandsynlige og ønskværdige fremtid. Efter denne del vender artiklen sig mod det Østlige Aalborg og diskuterer fremtidige krav og forventninger under overskriften ”Det Østlige Aalborg 2030 – en forstad til verden”.

¹ Denne artikel er udarbejdet til brug som baggrundsmateriale for Aalborg Kommunes byplankonkurrence ”City in between” i 2012. Forfatterens synspunkter deles ikke nødvendigvis af Aalborg Kommune. Artiklen må citeres med følgende reference: Jensen, O. B. (2012) *Fremtidens ”forstad” – mellem netværksby og enklave*, Aalborg: Aalborg Kommune, Teknisk Forvaltning.

1. INTRO: Byen og forstaden i forandring - introduktion til den nutidige by

I en bog om den moderne forstads problemer fremstiller Bjørn på eksemplarisk vis en grundpointe ved den nutidige forstad og dens relation til byen som skal være styrende for denne artikel. Der siges at:

"På en større skala har det fysiske miljø stor betydning for, hvordan et område fungerer i forhold til resten af byen. Er bygninger og veje planlagt til at forbinde området med resten af byen, eller lukker bygningerne sig som en mur omkring et område uden veje til at invitere omverdenen indenfor? Er området planlagt til, at folk fra andre bydele har et formål eller en interesse i at komme til området, eller er området isoleret og består kun af boliger?" (Bjørn 2008:5)

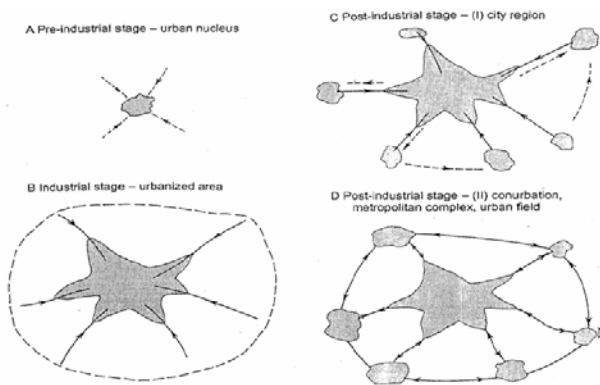
Her vil vi hæfte os ved forbindelsen til den øvrige by, ved spørgsmålet om området inviterer til besøg og om folk fra byens andre områder har interesse og formål med at komme i bydelen? Disse spørgsmål kan stilles til alle byer, bydele og forstæder i dag og indrammes her i et perspektiv som vi i det efterfølgende skal præsentere som 'mobilitetsvendingen' indenfor den nutidige byteori, bygeografi og bysociologi. At byens cirkulationssystemer i bredeste forstand er afgørende for byers interne og eksterne sammenhængskraft har været kendt længe. Det gælder eksempelvis den ellers så udsældte CIAM konference for moderne byplanlægning og dens Athen Charter fra 1933 når den deri identificerer byen som indeholdende fire elementer; boliger, arbejdspladser, rekreative rum og cirkulation (Le Corbusier 1947). CIAM havde en pointe i belysningen af vigtigheden af disse elementer, men ingenlunde en løsning – snarere tværtimod! I lederen af tidsskriftet Byplan nr. 3 i september 2011 siger Hoffer det på denne vis (med et lille hip til tidligere tiders indsats i ghettoområderne med deres fokus på facaderenovering og design):

"Et af problemerne ved den funktionsopdelte by er, at de almene boligområder ligger som isolerede øer, hvor boligblokkene vender ryggen til resten af byen. Der er behov for mere end facadepuds og plantekasser, hvis isolationen skal brydes. Det vil kræve en omfattende fysisk planlægning, hvor større veje og stier føres gennem områderne. Områderne skal indeholde funktioner, der tiltrækker borgere fra resten af byen. Hvis boligområderne rent fysisk åbnes, kan en række fordomme om områderne måske endda nedbrydes. Dårligt image og blakket ry afholder i mange tilfælde middelklassen fra at flytte til boligområderne" (Hoffer 2011:2)

Her må man dog dels hæfte sig ved et ensidigt fokus på boligområderne (givet et af problemerne i forstaden), men også at Hoffers kritik nok har fokus på mobilitet i form af øgede forbindelser mellem enhederne i den funktionsopdelte by, men kun i form af fysiske gennemføring af stier og veje og ikke de digitale mediers betydning eller de kulturelle forhold omkring mobiliteten. Således er det den modernistiske funktionsopsplittede byplanlægning med sine zoneprincipper der et langt stykke ad vejen er selve årsagen til at vi i dag står med en række problemer omkring forstædernes integration eller mangel på samme. Med Grönlunds ord:

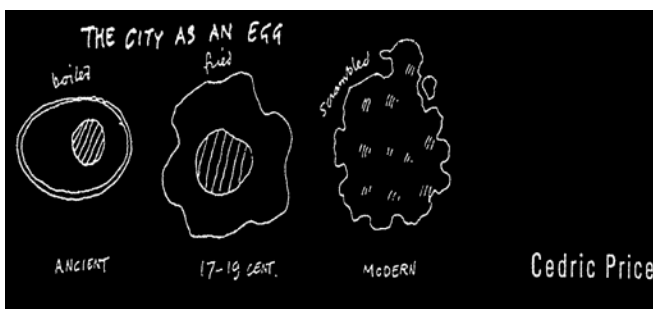
"Forskning med rumlig syntaksanalyse har vist, at modernismens boligområder typisk er bygget som rumlige enklaver isoleret fra den øvrige by, og at disse områder normalt har et labyrinthisk og internt bevægelsesnet sammenlignet med gadenettet i en traditionel bystruktur. Tilsammen giver dette en lav rumlig integration og næsten ingen

I 1920'erne og 30'erne var Chicago skolens grundmodel den monocentriske bykerne med omsluttende ringe af horisontal byudvikling (figur 1). Empirisk kneb det med at verificere denne model fuldstændigt, men som mental model for centralitet har den været virksom i meget lang tid og er først for alvor blevet problematiseret indenfor bygeografien med opkomsten af det der kaldes LA skolen (som den førnævnte Soja er en del af). Denne bruger modsat Chicago skolen, Los Angeles og dennes komplekse byvækst som et nyt paradigme (se Dear 2002). Historisk set kan man bruge Herbert & Thomas' model (figur 2) som illustration af det forhold at byerne morfologisk ændrede udseende som en funktion af mobilitets teknologier der muliggjorde separationen af bolig og arbejde, produktion og konsumtion.



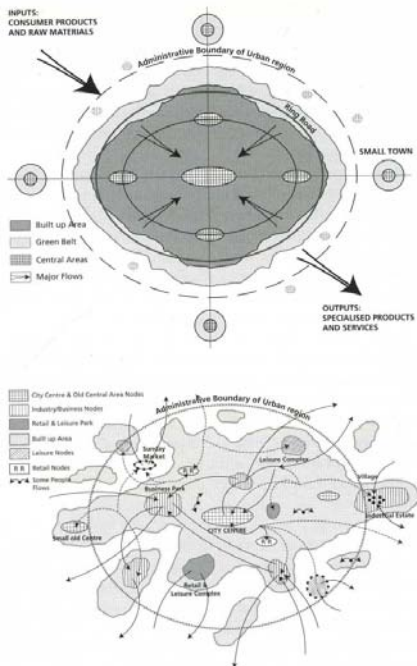
Figur 2: En historisk bymorfologi (Herbert & Thomas 1997:78)

I den mere kulørte ende af skalaen finder vi Cedric Price og dennes model hvor den fortolkende metafor er ægget (figur 3). Fra de tidlige tiders kerneby illustreret ved det hårdkogte æg, over byvækstens udvikling over et par hundrede år frem til det tyvende århundrede illustreret ved spejlægget, for at ende i den foreløbige kulmination med røræg som den bærende metafor for den amorf og ukontrollerede by.



Figur 3: Byen som røræg (Hardingham 2008:92)

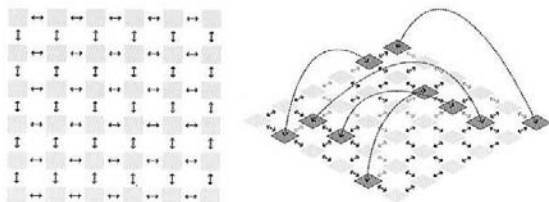
En mere retvisende og præcis beskrivelse af den nutidige by finder vi dog i en af de bedste analyser af byudviklingen i den sidste halvdel af det 20. Århundrede, nemlig Graham og Marvin's model fra "splintering Urbanism" (Graham & Marvin 2001). Heri tales om en transformation fra en "uniplex" by til en "multiplex" by og med en analytisk fornemmelse for vigtigheden af sammensmeltningen af teknologi og kultur, infrastruktur og by (figur 4).



Figur 4: Uniplex til Multiplex city model (Graham & Marvin 2001:205)

Som noget helt centralt i den nutidige by bliver vi ikke blot vidne til en horisontal spredning men også en vertikal splintring. Byen bliver med andre ord en kompleks, teknologisk og netværksopkoblet størrelse hvor nye former for forbindelser såvel som nye former for udelukkelse opstår. Helt i tråd med den mobilitetsoptik der advokeres i denne artikel peger Graham og Marvins analyse på, at det ikke længere er nok at vide hvor man fysisk er lokaliseret i en horisontal geografi. Tæthedens logik overlejres af en forbindelsesnettes logik. Dette indfanges som nævnt af Pinella med figuren der modstiller den klassiske og moderne opfattelse af tæthed med et nutidigt fokus på forbindelser (figur 5). Rimeligvis må vi dog understrege, at der bør tales om en "overlejring" da den fysiske afstand i tid og rum ikke forsvinder som en afgørende faktor for hverken byudvikling eller social interaktion. Blot er de nye teknologiske forbindelser med til at tilføje en anden dynamik. Byen får med andre ord et nyt digitalt lag hvis tilstedeværelse ikke kun bør interessere ingeniører og teknologer. Det er afgørende at byplanlæggere og byudviklere også forstår betydningen af de nye digitale medier og kommunikationskanaler, samt hvordan de rekonfigurerer byen som et socio-teknisk landskab hvor fysiske og virtuelle mobiliteter må begribes på nye måder.

Fig. Conceptions of spatial configuration On the left, a 'homogeneous conception,' where proximity is even as spaces are located 'next to each other'. On the right, a heterogeneous conception, a consequence of the insertion of communication technologies; here, proximity is determined by the medium of communication.



Figur 5: Tæthed versus forbindelser (Pinella 2007:89)

Kiib påpeger i en tidligere analyse af udviklingen af den danske "Velfærdsby" og dennes transformation i retning af en postmoderne bymæssighed at:

"Der er tale om et iscenesat landskab, hvor relationen mellem de forskellige byfunktioner og forskellige forbrugszoner er domineret af nettet. Nettet repræsenterer dynamik og hastighed – bilens og togets hastighed. Hvor gaden havde visse af den klassiske bys rumlige kvaliteter, så er nettet uden vægge mere i familie med landskabet" (Kiib 2004:27)

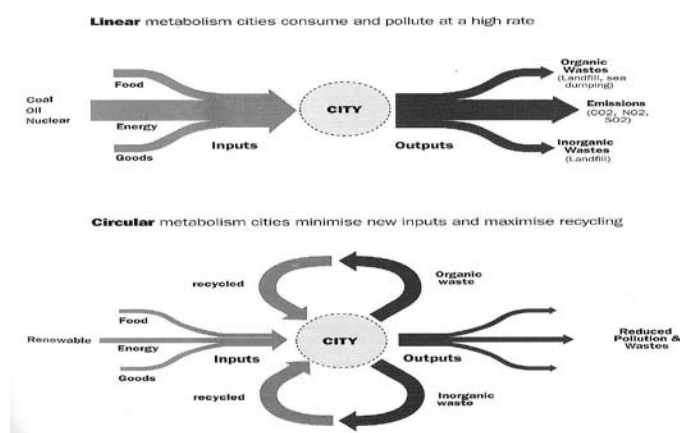
Med henvisning til Rem Koolhaas og dennes insisteren på en ny pragmatisk læsning af byen påpeger Bech-Danielsen endvidere at:

"Byen har spredt sig i et omfang, så de omkringliggende forstæder og servicecentre ikke længere kan hente deres identitet i den historiske bykerne. Dels kan forstæderne være lokaliseret langt fra bykernen, dels er bykerne efterhånden blevet forvandlet i et omfang, så deres historiske identitet udelukkende findes i form af et henvisende billede ..." (Bech-Danielsen 2004:151)

Set i dette lys kan man sige, at forstaden dermed er "frisat" til at definere sig selv og sin egen identitet uden nødvendig reference til det historiske center (der på sin side selv døjer med at hævde sin autenticitet). Det interessante er, at forstaden i en vis forstand må siges at være "blevet sig selv" og dermed også at den må forstås på egne præmisser. Dette betyder blot ikke at forstaden er selvberørende og sig selv nok. Som vi skal vise senere i denne artikel er intet sted selvgroet og afsondret fra andre. Men det betyder, at vi må diskutere fremtidens forstad i et lys der er mindre moraliserende og mere inklusivt for andre livsformer og livsstile end de som arkitektur- og byplaneliterne indtil nu har foreskrevet. Det at anskue forstaden gennem en mobilitetsoptik vil her blive fremført som en mulighed for at genåbne diskussionen om forstaden på en mindre moraliserende og mere pragmatisk måde. Når dette er sagt, skal man være opmærksom på at forbindelsernes og infrastrukturens rolle kan blive en ny form for centralitet hvis effekt kan være ligeså afsondrende som den isolerede enklave var tidligere. Spørgsmålet bliver da; *"vil fremtidens 'ghettoer' være dem, som ikke er forbundet til det infrastrukturelle net?"* (Farsø & Tomlinson 2010:172). I det mindste påpeger Farsø & Tomlinson, at byens forhold til infrastrukturen som mere end blot et teknologisk netværk ikke synes tilstrækkeligt forstået af den nutidige byteori (Farsø & Tomlinson 2010:159). Ganske vidst har teoretikere som Sieverts (2003) forsøgt at begribe denne udvikling gennem brugen af begrebet "Zwischenstadt" men der tilbagestår trods dette begrebsforsøg stadig et behov for yderligere nuancering og dybde i fortolkningen af byens infrastruktur som mere end blot teknik og "hardware". Her er dels inspiration og hjælp at hente indenfor dele af arkitekturteorien som den formuleres af Keller Easterling når hun taler om infrastrukturer som økologier og som kulturelt signifikante (1999, 2011) samt Ingersolls diskussion af "infrastruktur som kunst" (Ingersoll 2006), dels elementer af Landskabsurbanismen med dens fokus på infrastrukturelle landskaber som byens nye offentlige rum (Waldheim 2006). Byen er med andre ord en sammenføjning af humane og inhumane objekter hvis præcise konfiguration netop er udtryk for at stedet og byen er relationel, samt at det er mobiliteten der hhv. kobler og afkobler disse (Delanda 2006, Dovey 2010, Farias & Bender 2010, Latour 2005).

I sin diskussion af fremtiden i Øresundsregionen bruger Balmforth Braungart og McDonoughs "Vugge til Vugge" tænkningen (Braungart & McDonough 2008) som en mulig vej til at tænke innovative løsninger og nye muligheder (Balmforth 2010:232). Set i dette lys er byen en (menneskeskabt) økologi og et habitat for

både mennesker og dyr, natur og kultur. Byen er et ressourcekredsløb hvor en af udfordringerne bliver, at vende forestillingen om en lineær til en cirkulær metabolisme hvor genanvendelse af de strømme der skaber byens liv er et helt grundlæggende princip (figur 6).



Figur 6: Byens metabolisme (Rogers & Gumuchdjian 1997:31)

Men endnu mere relevans findes i mobilitetsteoriene der er meget mere eksplicite deres erkendelse af, at infrastrukturer nok er materielle og fysiske størrelser, men også at livet leves i og med disse og at det tilmed betyder, at infrastrukturer er symbolske i lige så høj grad som materielle artefakter. Denne pointe kan eksempelvis ses i Jensens analyse af Metroen i København eller Sky Train i Bangkok (se Jensen 2007a, 2011a). Helt i tråd med mobilitetsvendingen siger Farsø og Tomlinson; *"Infrastruktur er nu ikke kun gående fra A til B, men noget vi lever i i vores hverdag ... opkoblingen er det essentielle"* (Farsø & Tomlinson 2010:167). Med inspiration fra Rem Koolhaas siges endvidere, at infrastruktur kan tolkes som et system af strømme, der kan "vande" områder og dermed skabe udvikling (s. 176). Faktisk anbefaler forfatterne at vi skal "gå tilbage" til nogle af klassikerne der allerede for længe siden så infrastruktur og mobilitet som mere end blot veje og bevægelse. Kevin Lynch er et eksempel, og han har gennem sit arbejde påpeget alt fra det forhold at vejdesign er knyttet til æstetik over at en bys transportystem er en form for dannelsesinstrument for dets borgere som giver oplevelser (ikke mindst for børn mente Lynch) til en lovprisning af infrastrukturelle artefakter som noget der ikke nødvendigvis skal skjules men kan have æstetisk og oplevelsesmæssig værdi i sig selv (Jensen 2007b, Lynch 1981). Opsummerende siger Farsø & Tomlinson at:

"Infrastruktur er mere end blot fysisk infrastruktur. Den er en nøgle til at forstå urbanisering: At tale om urbanisering, at planlægge udvikling, at skabe tilgængelighed, at skabe mobilitet, at stimulere integration. Infrastruktur er en ny offentlighedssfære, i hvilken vi møder det fremmede, det anderledes og det andet. Infrastruktur forbinder folk til steder. Infrastruktur muliggør, afspejler strategisk tænkning, er politisk og giver moment. Infrastruktur tiltrækker investeringer" (Farsø & Tomlinson 2010:178)

Nu er dette citat lige på nippet til at udpege infrastruktur som alting (og dermed ingenting!) samt at sige denne er iboende frigørende og fantastisk. Selvsagt kan infrastruktur også segregere og være udtryk for magtudøvelse (Graham & Marvin 2001, Jensen 2007a). Hovedpointen er her, at man må tænke infrastruktur som mere end teknologi og fysiske anlæg. Det handler i lige så høj grad om politisk/strategiske interventioner såvel som at infrastrukturer er vigtige kulturelle og æstetiske artefakter som man må forstå

som kulturbærende og meningsfyldte. Denne pointe kommer dels til udtryk i mobilitetsvendingen som vi skal vende tilbage til, dels er den kendt fra arkitektur og byteorien med fokus på urban design og landskabsurbanisme. Fra den samfundsvidenskabelige analyse hos Castells kommer vi endvidere til at opfatte netværksbyen som et ulige og magtfuldt felt hvor sociale forbindelser medieres af teknologier i en ny dynamik og på en global skala:

”Overordnet set sker der i den centrale og vestlige del af Europa en usædvanlig koncentration af befolkningsgrupper, produktion, management, markeder og urbane bekvemmeligheder, der er ved at blive forbundet inden for en tidsramme på 3 timers transport ... Den nye geografiske struktur der dukker op i hjertet af Vesteuropa, består således af en række indbyrdes forbundne metropolregioner, der hver især forbinder adskillige byområder hver især med flere millioner mennesker, og som sammen bruger en betydelig del af verdens rigdomme og informationer ... Metropolregioner i internet-alderen er på en gang karakteriseret af uhæmmet geografisk vækst, af en blanding af fysiske mønstre af hypermobilitet og af kommunikations- og transportafhængighed både inden for metropolen og mellem knudepunkterne. Hvad der dukker op er et hybridt rum, der består af steder og strømme: et rum af steder i netværk” (Castells 2003b:218 & 222)

Men det er ikke et stabilt netværk, og den globale by er ikke så meget et sted som den er en proces (Castells 2003a:359). Dermed skabes en ny bytype – den ”informationelle by” (Castells 2003a:368) der i stigende grad er socialt differentieret og magtfuldt:

”Den afgørende faktor for den nye byproces, i Europa som andre steder, er den kendsgerning, at byrummet i stigende grad er social differentieret, mens det samtidig er funktionelt sammenhængende, selv hvor der mangler direkte fysisk kontakt. Heraf følger en adskillelse mellem symbolsk betydning, funktionsmæssig lokalisering og social tilegnelse af storbyområdets rum” (Castells 2003a:372)

Den danske efterkrigstids' byudviklingsmodel er præget af dels samfundsmæssig vækst, dels en rationel og ganske omfattende planideologi hvis udtryk netop blev forestillinger om styring og kontrol af det man kan kalde ”Velfærdsbyen” (Bech-Danielsen, Jensen, Kiib & Marling 2004; Jensen & Bech-Danielsen 1999). Forståelsen af den nutidige forstad er præget af en vis begrebsmæssig forvirring eller Babel om man vil. Den er i efterkrigstiden og særligt indenfor de seneste to årtier blevet betegnet alt fra ”suburban sprawl”, netværksby, den grænseløse by, ”splintering urbanism”, ”exopolis” og meget mere. Fælles for disse bestræbelser er at man forsøger at formulere et sprog og en begrebsdannelse der kan favne og forstå de meget dramatiske forandringer som bylandskaberne i efterkrigstiden har gennemgået. Danske byanalytikere som blandt andre Tom Nielsen, Bech-Danielsen, Jens Kvorning, Poul Bæk Pedersen, Thomas Clemmensen og Niels Albertsen er alle udtryk for dette arbejde (Albertsen et al 2007, Bech-Danielsen 2004, Clemmensen 2011, Nielsen 2008). Disse illustrerer på glimrende vis den byteoretiske erkendelsesgrænse i dansk byplanlægning i dag, men disse tilgange har ikke formået systematisk og kohærent at placere forstads- og bydannelsen i en mobilitetsoptik der viser hvorfor netværksbyen er den adækvate forståelsesramme.

Hvad er det da for et kit der binder forstaden sammen med byen? Her må vi udvide forståelsen af ”kit” eller sammenhængskraft til at være mere end blot arkitektur og byplanzoner, mere end sociale relationer og

netværk. Det kit vi kigger på i den nutidige netværksby er selvsagt byens funktionalitet og de sociale forbindelser mellem grupper, men disse skal nu forstås i en relationel og mobilitetsorienteret optik der sætter ligeså meget fokus på forbindelse som på tæthed. Diskussionen om sammenhængskraft og mobilitet er meget gammel og kan ikke oprulles her (se Jensen 2009c for en uddybning). I forbindelse med en analyse af "Langsom By" konceptet i Svendborg har jeg i en anden sammenhæng opsummeret diskussionen som en modsætning mellem de hastighedsbekymrede og de hastighedsbegejstrede:

"Vi finder i forlængelse ikke bare af Citta Slow men også af den generelle nutidige samfundsudvikling både "hastighedsbekymrede" og "hastighedsbegejstrede" (dette er selvsagt ligeledes en helt urimelig simpel dobbelthed, som kun fremføres her af pædagogiske årsager). Indenfor de bekymredes selskab synes der at være enighed om diagnosen; accelerationen får skadelige konsekvenser for den sociale sammenhængskraft. Eriksen, der må ses som en af de mobilitets bekymrede, søger en byplanlægning der orienterer sig mod langsomhedens arkitektur: "Åbne plaser, smøger, gader der bugter sig og – naturligvis – smukke bygninger som får forbipasserende til at standse op, bliver prioriteret. Langsom trafik prioriteres frem for den hurtige" (Eriksen 2002:185). Det er som sagt svært at modsætte sig denne drøm (der med 180 grader vender Le Corbusiers drøm om den "rette linjes logik"), om god friktion og positiv langsomhed. Heroverfor står eksempelvis Koolhaas med sit fravær af moralsk afstandstagen til den nutidige byudvikling (1995). Men de bekymrede deler sig ydermere i mindst tre grupper: den "kyniske" hvor man ser kritisk på hastighedens dominans, men ikke ser de store muligheder for at ændre tilstanden (eksemplificeret ved Virilio 1977/2001). Endvidere findes de "traditionssøgende og nykonservative" der ønsker en tilbagevenden til fordoms dyder (eksemplificeret ved Putnam 2000 og Sennett 1994). Og endelig finder vi den "samfundskritiske" bekymring der ønsker en transformation af det sociale grundlag for samfundets hastighedsorganisering (eksemplificeret ved Andersen 1997 og M. Jensen 2001)" (Jensen 2010a:62)

Man skal således være sig for per rygmarvsrefleks at se mobilitet og hastighed som socialt nedbrydende, og omvendt at se langsomheden som autentisk og automatisk fællesskabsdannende. Tætheder kan være et element af det sociale "kit", men det samme er forbindelserne (og disse er både fysiske og virtuelle). At der lægges et eksplicit mobilitets perspektiv på forstaden i denne artikel overflødig gør dog på ingen måde hverken traditionel vej- og trafikplanlægning eller planer for offentlig service, bolig og erhverv. Men det bidrager til en ny helhedsforståelse hvor borgernes konkrete oplevelse af byen tematiseres ud fra en mobilitetsoptik. Byens borgere oplever jo ikke byen i forvaltningsgrene eller videnskabelige discipliner, men derimod som en kontinuerlig serie af oplevede situationer på konkrete steder! Selvsagt er alt ikke i bevægelse og flux konstant. Men stedernes forhold til hinanden kan ikke begribes uden at man forstår den relationelle opkobling på diverse strømme og netværk, eller den modsatte afkobling fra sådanne. Endvidere er tiden kommet til at byplanlæggere indser, at mobilitetspraksisser er kulturdannende samt at de hverdagslivserfaringer vi gør med mobiliteten og infrastrukturen kræver begreber der rækker udover en "A til B" forståelse. Sagt med Henrik Dahl:

"At bevæge sig ved hjælp af et motoriseret transportmiddel" er en af de mest almindelige erfaringer, et moderne menneske gør i løbet af sit liv. Men samtidig er det en klasse af erfaringer, som i både slående og sørgelig grad mangler metabearbejdning" (Dahl 2008:75)

Marling viser med sit begreb om "Urban Songlines" netop hvordan bevægelser og ruter i byens rum er mere end blot rejser fra A til B, men derimod processer for tilegnelse og/eller afstandstagen til byens områder med mobiliteten som omdrejningspunkt (Marling 2003). Men her vi vil gerne vende tilbage til den pointe, at den nutidige by er en netværksby med mangfoldige opkoblinger (og afkoblinger) i netværk. I et nyligt udgivet nummer af *Byplan Nyt* påpeger Jørgensen betydningen af dette for byplanlægningen med stor præcision:

"Det er en udbredt opfattelse, at personlige medieteknologier fjerner os fra, hvad der er vigtigt. Denne ide er baseret på antagelsen, at meningsfulde forbindelser kun kan opstå i ansigt-til-ansigt møder. En sådan synsvinkel medfører byplanlægningsstrategier, som ensidigt fokuserer på fysiske rum, og negligerer de virtuelle. Jeg er ikke enig i den antagelse. I det moderne samfund er personlige medier som smartphones interfacet imellem vores sociale netværk og den fysiske verden. Når dette interface bliver mobilt og kontekstfølsomt, kan vi sammenvæve disse forskellige rumligheder på helt nye måder. Det tilføjer yderligere en dimension, når byen begynder at "reagere" på sine borgere, ved hjælp af mere eller mindre synlige teknologier indlejret i byrummet. Eksempler på dette kan være, når lysreguleringer optimeres til trafikken, overvågningskameraer sporer kriminelle og forureningssensorer og dynamiske vejskilte giver mulighed for at omdirigere tung trafik. Man kan sige, at byen i sig selv i langt højere grad end tidligere må forstås som en levende, sansende størrelse" (Jørgensen 2011:19)

Denne observation er helt i overensstemmelse med denne artikels grundoptik og bekræftes af den nyeste forskning på området (se eksempelvis McCullough 2004, Gordon & Silva 2011 og Shepard 2011). At det fysiske og virtuelle kobles i nye dynamiske relationer som får betydning for hvordan byen fungerer og opleves af dens borgere vises med stor præcision af det nye teorifelt indenfor bystudier som vi kalder "mobilitetsvendingen". Dermed skal vi nu se nærmere på selve mobilitetsteorien i detaljen.

2. BLIK: Mobilitetsteori- og analyse

Som nævnt er det denne artikels primære ærinde at introducere til et særligt blik på den nutidige by og forstad. Næmlig et blik forankret i den godt og vel 10 år gamle forskningsposition her kaldet "mobilitetsvendingen". Det vil føre for vidt at skulle redegøre for detaljerne bag denne tænkning og derfor henvises til Adey (2010), Cresswell (2006), Jensen (2009c), Sheller (2011), Vannini (2010), og Urry (2000, 2007) for en præcisering af denne teoretiske position. Her skal vi på kortform skitsere hvad et fokus på byen gennem mobilitetsteoriens blik primært betyder. Inden vi når til den eksplicite mobilitetsteori, er der måske grund til at nævne at der ikke er en fuldstændig ny opfattelse. Det nye er den brede tværdisciplinære optik på dette fænomen, men faktisk var allerede Kevin Lynch inde på at byens mobiliteter og cirkulationssystemer ikke blot tjener en funktionel opgave med at flytte folk, varer og informationer. For Lynch var det at bevæge sig identisk med at tilegne sig verden og skabe nye oplevelser. Derfor kunne han også påpege, at den urbane rejse måtte begribes som mere end en omkostning og noget der blot skulle overstås. Faktisk påpegede Lynch, at rejsen og bevægelsen kunne have en værdi i sig selv og dermed også at man måtte tænke på mobilitet som "mere end A til B" og som noget byplanlægningen skulle se mere eksplorativt og positivt på:

“Travel can be a positive experience; we need not consider it pure cost. In potential, the access system is a prime piece of educational equipment. It enlarges the individual’s reach, but in addition the act of moving through the city can in itself be an Enlightenment. Taking advantage of that possibility, especially for children, means opening up the transport system, making it safer and easier to use, providing guidebooks, treating it seriously as an educational opportunity. Travel can be a pleasure, if we pay attention to the human experience: the visual sequences, the opportunities to learn or to meet other people” (Lynch 1981:274)

Går vi tilbage til selve mobilitetsteorien om den nutidige by er det allerførst afgørende at forstå, at vi ikke taler om ”transport”. Begrebet mobilitet dækker over meget mere end bevægelsen af mennesker, varer, biler etc. over geografisk afstand. Som Cresswell påpeger, er mobilitet = bevægelse + betydning + magt (Cresswell 2006). Vi er med andre ord interesserede i, hvad det betyder for identiteter, opfattelser af os selv og andre, steder og byer i lige så høj grad som det at vi foretager os fysiske bevægelser. Man kan som nævnt sige at mobilitet er ”mere end A til B” (Jensen 2009a), og at det er dette ”mere end”, der giver anledning til en ny analytisk optik på byen. Ydermere burde det stå klart nu, at mobilitetsblikket ikke kun handler om fysiske bevægelser. Vi er interesserede i virtuelle og digitale mobiliteter, såvel som mentale mobiliteter. Særlig betydning får mobilitetsblikket for vores opfattelse af nogle grundbegreber som den moderne og rationelle byplandiskurs ikke helt formår at nytænke. Således er en mobilitetsoptik forankret i en opfattelse af begrebet ”sted” som noget det ikke giver mening at tænke på som afsondret, statisk, selvberørende og med en mere eller mindre autentisk kerne af identitet. Vi taler hellere om en ”relationel” stedsforståelse hvorefter steder (det være sig bygninger, byrum, byer eller regioner) kun kan begribes relationelt gennem forbindelser til andre steder i netværk som enten tilflyder dem, eller som de er koblet af fra. Denne optik er særligt veludviklet indenfor humangeografien hos eksempelvis Massey (2005) og Cresswell (2006). Men også indenfor litteraturteoriene finder man en opmærksomhed på dette, som når Ringgård skriver: *“Der findes intet rent sted, selvhvilende, homogent og tidløst. Stedet står i stadig udveksling med verden omkring sig”* (Ringgaard 2010:31). Ligeledes har aktør-netværksteoriens fader Bruno Latour, hvis baggrund er sociologien, påpeget at:

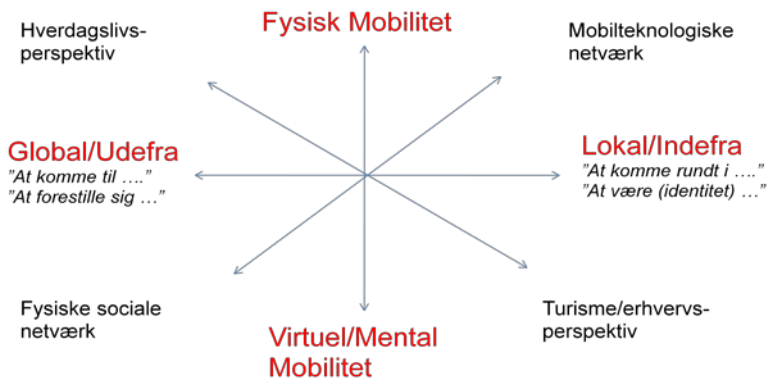
“Steder adskiller sig ikke længere fra hinanden efter form eller størrelse, men efter bevægelsernes retning frem og tilbage og – som vi skal se – efter karakteren af det, der transporteres: information, spor, goder, planer, formater, skabeloner, forbindelser osv.” (Latour 2009:241)

Mobilitetsteoriene er derfor meget opmærksomme på dette, og man kan håbe at denne erkendelse også vil brede sig til byplan og arkitektur teorierne. Man må derfor tale om en ”mobilitetsorienteret og relationel stedsforståelse” (Jensen 2009c). En anden pointe der vokser ud af dette perspektiv er en gentænkning af begrebet ”skala”. Parallelt til begrebet om ”sted” er skalabegrebet i en relationel og mobilitetsorienteret optik problematiseret som noget der ligger fast og ordnet ”derude”. At tænke verden i skalaer er intuitivt indlysende når vi tænker på størrelser, hierarkier og vores fysiske placering i verden (ordet ”skala” refererer i etymologisk forstand til et hierarki hvilket ses af, at dets latinske betydning er ”trappe”). Men analytisk set er dette ikke den mest heldige måde at forstå den fysiske verden på, eftersom vi som kropslige væsener erfarer verden kontinuert og ikke i spring der enten er ordnet i fagdiscipliner eller i skalaer som kinesiske æsker. Dels er den ny forbindelseslogik medvirkende til at underminere det frugtbare i denne forståelse.

Hvis vi eksempelvis står på et gadehjørne og er i mobiltelefonkontakt med enten rejseplanen eller en lokationsbaseret service (GPS) hvilken "skala" er vi da i - gadens eller det globalt medierede? Ligeledes er det problematisk hvis vi tænker på automobilitet som noget der kun foregår i gadens skala – vores vejvisende GPS underminerer denne opfattelse. Man kan sige, at vi er bærere af netværk over tid og rum, og dette forhold problematiserer den stedslåste og statiske skalaforståelse. Skalabegrebet bør derfor dels ses som en menneskelig optik der "lægges på" verden mere eller mindre bevidst. Eksempelvis politisk når der tales om forskellige territoriale hierarkier eller fagligt når en husarkitekt opfatter sit virke i en bestemt skala. Men selv denne sidstnævnte er jo ikke hensigtsmæssig al den stund, at et hus ikke er noget i sig selv men kun noget gennem sin relationelle kobling på strømme af brugere, elektricitet, vand etc. (Lefebvre 1974/91). Skalabegrebet er ikke uanvendeligt, men relativiseret i en relationel mobilitetsoptik (se i øvrigt Herod 2011 for en fin oversigt over skalabegrebet). Denne diskussion betyder selvsagt på ingen måde, at menneskets krop og sanser holder op med at være relevante og retningsgivende for hvilke skalaer man designer og planlægger byer for. Blot er det ikke længere så simpelt at trække det "Vitruvianske menneske" op af hatten, endsige at referere til den "menneskelige skala" som noget naturgivent der en gang for alle giver retning til hvad der er rigtigt og forkert - hvilket eksempelvis Jan Gehl ynder at gøre (Gehl 2010). Teknologien har transformeret denne dynamik, ikke ved at overflødiggøre diskussionen om menneskets krop og sanser, men ved at tillægge en ny og kompleks dimension af bymæssig virkelighed som kræver nye analytiske begreber og værktøjer.

En sidste generel pointe jeg mener, bør forankres i mobilitetsoptikken (men som strengt taget er tillagt denne af undertegnede gennem et årelangt arbejde indenfor byplanlægning og urban design) er det forhold, at der nok kan være tale om problemer og udfordringer som kræver kritiske akademiske analyser. Men for at kunne hævde mobilitetsoptikken fuldt udfoldet insisteres her på, at der i relation til en problemidentifikation eller en udfordring altid må findes et potentiale, en mulighed eller en praktisk intervention som muligt bud på en løsning. Dette er endvidere også i tråd med den utopiske tænkning som vi skal se nærmere på senere i denne artikel, samt den kritiske byteori som undertegnede har arbejdet med i en årrække (Jensen 2004a, 2004b). Med et sådant empirisk og ofte pragmatisk udgangspunkt vil mobilitetsoptikken egne sig særligt godt til byplanområdet al den stund at dette i sidste ende er en praktisk disciplin. Således har denne tænkning også banet vej for dannelse af en tænketank hvis adelsmærke er at udfordringerne ikke kun skal analyseres, men også foreslås imødekommet ved konkrete handlinger. Denne arena for refleksion og handling vil blive beskrevet kort nedenfor som et operationelt eksempel på anvendelsen af mobilitetsvendingen.

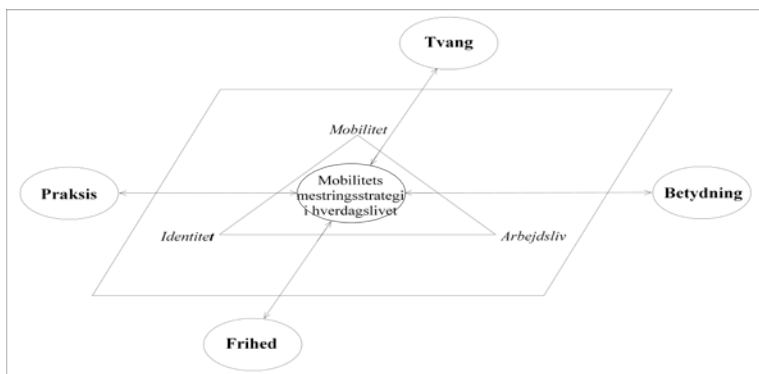
Man skal hæfte sigt ved, at mobilitetsvendingen er tværdisciplinær og rummer discipliner som geografi, byplanlægning, sociologi, arkitektur, etnografi, kommunikationsstudier, trafik ingeniører mm. Set i det lys kan det være opklarende kort at pege på Center for Mobilitet og Urbane Studier (C-MUS) ved AAU som et eksempel på en sådan tværdisciplinær optik. C-MUS blev dannet i 2008 og er unikt ved at gå på tværs af humaniora, samfundsvidenskab og de teknisk-naturvidenskabelige fakulteter. Her kan C-MUS ikke beskrives i detaljer (se <http://www.c-mus.aau.dk/>) men et initiativ bør nævnes. Under C-MUS startedes i 2010 en regional tænketank som kaldes "Mobilitetsudfordring Nordjylland" med både private og offentlige aktører som medlemmer. Tænketankens primære mission er at få mobilitetsforskningen ud og arbejde i regionen (i dette tilfælde Nordjylland) med spørgsmål som optager borgere, forvaltninger og virksomheder. Tænketanken har nu haft en række møder og er ved at finde sin form. Her er det særligt en generel model til indramning af diskussionen som er relevant (figur 7).



Figur 7: Mobilitetsudfordring Nordjylland (Jensen & Lassen 2011)

Ifølge modellen er der to grundakser på de udfordringer som regionen står overfor. For det første diskussionen om strømme til og strømme internt i regionen (kaldet "at komme til" og "at komme rundt"). Dernæst koblingen mellem det fysiske og det digitale, der analytisk set skal nedbrydes som modsætninger og snarere opfattes som forskellige lag der kan være til stede i forskellige konstellationer på forskellige steder og til forskellige tider. Modellen sætter endvidere fokus på emner som tænketankens medlemmer finder væsentlige (dvs. borgernes fokus på hverdagslivets transport, erhvervslivets interesse i gode infrastrukturer og logistik samt forvaltninger og myndigheders opgaver med at tilvejebringe og opretholde gode rammer for mobilitet). At modellen har banet vejen for et bredere syn end blot "transport" ses ved at alle mulige fagligheder og professioner nu synes at have opnået konsensus om at mobilitet er kultur, såvel som det er fysiske og virtuelle bevægelser (den har endvidere allerede nu afstedkommet et samfinansieret PhD projekt om "Mobilitet i Udkants Danmark" hvor den er med til at danne en fælles referenceramme).

Andetsteds har jeg påpeget at særligt hverdagslivets mobilitetsudfordringer må forstås og indfanges i en optik mellem frihed og tvang, såvel som mellem konkrete handlinger og disses mere symbolske betydninger (figur 8). Argumentet er, at hverdagens mobiliteter organiseres indenfor nogle mere eller mindre reflektive rammer der kan kaldes "mobilitets mestringsstrategier". Disse danner de rutineprægede måder vi organiserer hverdagens mobilitet på i et krydsfelt mellem muligheder og begrænsninger (fx i forhold til valg af transportmiddel eller rutevalg). Dernæst er der selvsagt tale om konkrete handlinger når vi eksempelvis afleverer børn på vej til arbejde, eller køber ind på vej hjem. Disse handlinger er dog ikke kun konkrete praksisser, de bliver også til væsentlige byggestene for vores selvidentitet samt vore opfattelser af andre mobile medmennesker og fysiske lokaliteter. Det som på overfladen ligner ukoordinerede eller tilfældige bevægelser tilrettelægges indenfor sådanne mestringsstrategier hvor visse rationaler får forrang overfor andre (eksempelvis om det primære er korteste eller hurtigste vej til arbejde, om det er hyggeligste rute eller samkørselsordninger der afgør hvordan vi er mobile).

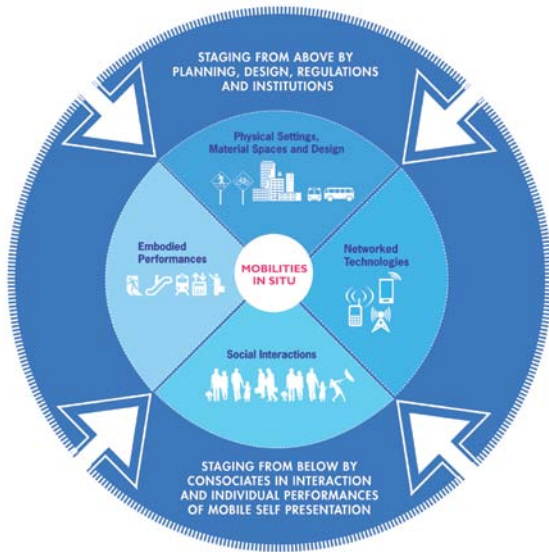


Figur 8: Hverdagslivet og mobiliteten (Lassen & Jensen 2004:252)

I forhold til denne artikels emne er det væsentlige at medtage fra denne diskussion, hvordan hverdagslivet i forstaden konfigureres af aktører i mere eller mindre sammenhængende strategier og dermed også at en bedre planlægning og gennemtænkt opkobling af forstaden vil frigøre ressourcer såvel økonomisk som menneskeligt. Ser vi hverdagens mobilitet som dels praktiske gøremål, men også som udtryk for hvordan vi lever hverdagens sociale liv er det uomgængeligt, at mobiliteten i hverdagslivet er kulturbærende og kulturgerende. Hermed når vi til den konkrete situation for borgeren, hvor vi nu skal præsentere en analytisk model og teori som går under betegnelsen "mobilitetens iscenesættelse".

Mobilitetens Iscenesættelse

Gennem en årrække har der pågået forskningsarbejde med henblik på, at etablere en mobilitetsoptik der både favner det konkrete hverdagsliv og mobilitetssituationer, såvel som en forståelse for hvordan byernes mobilitet er skabt gennem planlægning og politik (se Jensen 2006, 2009c, 2010b, 2011a). Under overskriften "Mobilitetens iscenesættelse" (figur 9) kan vi tale om hvordan den hverdagslige og situationelle mobilitet er iscenesat hhv. "fra oven" gennem planlægning og politik, og "fra neden" gennem mobile individers sociale interaktion i by og mobilitetsrum. Indenfor dette perspektiv kan vi sige, at "mobilitetens iscenesættelse" handler om de koder, normer og kulturelle interaktionsmønstre, som udspilles – ofte umærkeligt og med en høj grad af kompleksitet på grund af bevægelsernes hastighed, mængdens tæthed og det komplicerede netværk af tegn og koder, vi bruger til at navigere igennem den moderne bymæssighed med. Dette kan f.eks. ses i det ordinære eksempel at krydse en vej. Denne praksis iscenesættes "oppefra" gennem skilte, kantsten og færdselsregler, men kan kun begribes til bunds, hvis vi også forstår, at der sker en iscenesættelse "nedefra" mellem de mobile aktører. Her gælder det, at undgåelse af fysisk kontakt er en af de væsentligste kulturelle koder, der regulerer vores interaktion i offentlige rum (Goffman 1963: 140). Hvis man anskuer det sociale som drama, omfatter det ikke mindst et "publikum" og "skuespillere". Endvidere kan man begynde at analysere på "manuskriptet" og de "roller" som tildeles de enkelte, samt ikke mindst efter hvilke sociale magtmekanismer, det finder sted.



Figur 9: Mobilitetens Iscenesættelse (Jensen, under udgivelse)

Mobilitet sker ikke bare af sig selv. Snarere er mobilitet omhyggeligt planlagt, designet og iscenesat "oppefra", kunne man sige. Hermed menes dels, at mobiliteten i byens rum tilrettelægges og designes f.eks. gennem trafik- og byplanlægning, men begrebet dækker også over en lang række andre forhold – fra trafiklysets evne til at få os til at stoppe til, hvordan køreplaner organiserer vores ruter og rejser gennem byens rum. Ligeledes må man dog hæfte sig ved, at iscenesættelsen også foregår "nedefra" eller mellem de sociale aktører. En vigtig erfaring er jo netop, hvordan man opretholder den sociale orden i det offentlige transportsystem. Et eksempel på, at "mobilitetens iscenesættelse" sker i dette krydsfelt mellem at blive iscenesat og selv-iscenesættelsen kan ses med DSB's kampagner i S-togene, hvor man forsøger at "skilte sig til orden", samtidig med at passagerne som altid "præsenterer sig selv" over for hinanden i mangfoldige sociale situationer, lige fra at dele kupe til at stå ind i og ud af toget. Iscenesættelsen "fra neden" viser sig også i den måde, vi kommer rundt om hinanden på i offentlige rum som f.eks. cykelstier, veje, gågader og fortove. Her trækker vi på en række udtalte teknikker og taktikker, som ved nærmere analyse viser sig dels at være udtryk for en række situationelle magt- og forhandlingsteknikker, dels at være udtryk for hverdagslivets sociale interaktionskultur (Jensen 2010b). Ligeledes er valget af transportmiddel også signifikant for, hvordan vi får iscenesat os selv og vores selvbillede (om vi tager cyklen, BMW'en eller Skodaen).

Hvis man ser på modellen (figur 9) ser man dels den nævnte opdeling hvor mobiliteten ses som iscenesat "fra oven" og "fra neden". Men man må også hæfte sig ved, at dette foregår indenfor (mindst) fire analytiske felter (kaldet sådan da de i praksis jo ikke opleves som adskilte af borgeren i forstaden). Øverst finder vi det materielle rum, planlægning og design. Her giver det næsten sig selv, at vi har at gøre med iscenesættelse fra oven gennem alt fra by- og trafikplaner over lysreguleringer til kantsten og veje. Men den situationelle mobilitet udføres af mennesker og dermed er det kropslige element helt uomgængeligt. Man har ikke tradition for at tematisere dette i byplandiskurser, men den kropslige sansning og erfaring af byens og mobilitetens rum er for så vidt det, som det hele handler om. Her er der jo dels iscenesættelse af "mobile kroppe" gennem transportsystemer skabt fra oven, men også kroppe i bevægelse hvor situationens mobilitet er en kompleks "forestilling" og fremstilling. Det gælder alt fra valg af ruter og

transportmidler til de mere symbolske elementer som eksempelvis hvordan vi fremstiller os selv med mere eller mindre hensyntagen eller aggressiv kørsel, eller om vi sidder i en dyr mærkevare bil eller lader os transportere med bybussen. Dette felt leder på sin vis over til det næste tema i modellen der er den sociale interaktion. Mobilitet i byen kan selvsagt foregå alene og uden man møder nogen, men hvis vi tænker efter er man altid i en eller anden form for interaktion. Enten med fysiske andre som man skal søge at "forhandle" mobilitetens situationer med eller også gennem den måde man opfatter færdselsloven på eller andre normer for god adfærd. Oven i dette er det selvfølgelig også væsentligt om man er mobil sammen med andre (familie, venner eller andre). Det sidste tema som er med i modellen kunne man måske mene ikke er strengt nødvendigt for at forstå hverdagens mobilitets situationer. Men det bliver stadigt sværere at hævde, at man kan forstå byens mobilitet uden at forstå hvordan netværksteknologier iscenesætter disse. Det gælder uanset om vi tænker på GPS vejledning i biler eller på telefoner, eller om vi tænker på "smarte" busskilte der informerer om bussens placering og adkomst. Ligeledes er eksempelvis måden vi planlægger vore ture via rejseplaner og Internet medierede af netværksteknologier. Ydermere er mange af os i forbindelse med "fjerne andre" (Larsen, Urry & Axhausen 2006) via mobilteknologier mens vi er i mobile situationer (tænk blot på mængden af mobil samtaler i busser og tog). Netværksteknologierne også det felt hvor nye forbindelser, som blev beskrevet ovenfor, med mere fokus på "forbindelse" end "tæthed" opstår. Et eksempel fra forstaden kan være de mange paraboler som udenlandske beboere sætter op for at være i kontakt med hjemlandets medier, eller den ret massive mobil- og Internet trafik som ligeledes sætter lokaliteter i forbindelse på tværs af tid og rum i en global medieret og skalaspringende nutidig by. Netværksteknologierne er således udtryk for at byen har fået et nyt digitalt lag, og at dette ikke bør ses adskilt fra det fysiske og rumlige. Vores oplevelser af stederne medieres og tilføjes dimensioner på grund af eksempelvis lokationsbaserede medier. Ligeledes opleves byen og dens lokaliteter anderledes hvis man IKKE er på netværket, eller har en digital informationsdimension. Magt og stratifikation er dermed et underliggende tema, da vi så at sige (op)lever i forskellige byer afhængigt af de informationsnetværk vi er indrullerede i. Set som en positiv mulighed kan man sige, at borgeren "samler sin by" gennem en række digitalt medierede til- og fravalg. Mere kritisk er det ikke alle, der har samme muligheder herfor. Tilbage står dog det faktum, at man må opfatte byen som en kompleks og hybrid socio-teknisk størrelse hvor netværk af fysisk såvel som digitale slags udgør en ligeså væsentlig del af byen som dens veje og bygninger. Det vi kalder "forstaden" kan i lyset af denne optik ikke længere forstås som en forhåndsdefineret og afsondret enklave. Selv en trafiksepareret og fysisk afsondret modernistisk forstadsdannelse er koblet på netværk og opleves i en virtuel såvel som en fysisk dimension. Ufordringen for byplanlæggere og arkitekter er i denne sammenhæng, at kunne indtænke denne dimension proaktivt i planlægning og design (en pointe vi så beskrevet med citatet fra Jørgensen 2011 i forrige afsnit). Hvordan dette gøres er professionens opgave og udfordring, men det første skridt er at have begreb og blik herfor. Det er her mobilitetsvendingen har et potentiale og en mulighed.

Mobilitetsvendingen er med andre ord kendetegnet ved, at man tænker mobilitet som "mere end A til B" og at dette foregår indenfor en relationel stedsforståelse. Endvidere, at man ser den situationelle mobilitet indlejret i socio-tekniske systemer som også medvirker at man ikke tænker på teknologi og infrastruktur som noget der er løsrevet fra kultur og socialitet. Mobilitetsvendingen lærer os at se på byen på en måde der opløser gængse modsætninger som kultur/teknologi, subjekt/objekt og natur/samfund. Lad os på denne baggrund bevæge os mod den forestillede fremtid som en byplankonkurrence ultimativt handler om.

3. FREMTID: Scenarietænkning og fremtidsutopier

At forestille sig fremtiden er i og for sig kernen i byplanlægning al den stund at man planlægger for noget som endnu ikke er tilfældet. En sådan imaginær fremtidsforestilling er så gammel som menneskets evne til at tænke, og kommer til udtryk på forskellig vis (Freudendal-Pedersen & Jensen 2012; Jensen 2010d; Jensen & Richardson 2004). Evnen til at forestille sig en fremtid er et distinkt menneskeligt træk, og muligvis på dette tidspunkt i menneskets historie også en ganske afgørende evne. Således er vi i den hverdagsproglige forstand vandt til at sondre mellem realistiske og utopiske udsagn og ideer. Denne sondring er imidlertid hverken krystalklar eller nødvendigvis hensigtsmæssig al den stund at det kræver en ganske grundig præcisering af hvad det egentlig vil sige at tænke og/eller planlægge ud fra "realistiske" forudsætninger? Endvidere kan man argumentere for, at hvis man ikke søger at tænke ganske markant anderledes og uden snærende bindinger fra fortiden bliver der aldrig tænkt radikalt nyt. Der findes en række tænkere som man kunne betegne "utopisk og kritisk urbanisme" (Harvey 2000, Lefebvre 1970/2000, Friedman 2002, Sandercock 1998) som vi skal bruge til inspiration her. Disse kan med fordel endvidere sættes i relation til tænkere indenfor mobilitetsvendningen som har forsøgt at tage livtag med mulige fremtider og radikale løsninger på byernes mobilitetsudfordringer. Her er det særligt Dennis og Urry (2009) hvis arbejde med at tænke et "efter-bil scenarie" som kan inspirere. Ifølge Pinder er der mindst tre forskellige måder at tilgå spørgsmålet om den utopiske forestillingsevne. En der fokuserer på indholdet af "det gode samfund", en der lægger vægt på dets form og endelig en der fokuserer på dets funktioner. Det er den sidstnævnte som forekommer mest relevant for et felt som byplanlægning (Pinder 2005:17), og allerede med denne drejning ser vi at vores modsætning mellem realisme og utopi fra før kollapser. Ifølge den anerkendte amerikanske planlægningsteoretiker John Friedman har den utopiske forestillingsevne at gøre med at "forestille sig det som ikke er" eller med Friedmans egne ord:

"Utopian thinking, the capacity to imagine a future that is radically different from what we know to be the prevailing order of things, is a way of breaking through the barriers of convention into a sphere of the imagination where many things beyond our everyday experience becomes possible" (Friedman 2002:103)

Urry påpeger i sin nyeste bog om klimaændringer og samfund, at kun alternativer som kan kædes sammen med det fasionable og emotionelt attraktive kan forventes at ændre befolkningers adfærd (Urry 2011:132). Braungart & McDonough siger om deres verdensberømte "Vugge til Vugge" tilgang, der anskuer de processer vi normalt opfatter som biprodukter og affald som værdifulde i sig selv, at man skal sætte sig ud over det "miljøkor" der siger at vækst er forkert, og at det er ædelt at opgive fornøjelser (Braungart & McDonough 2008:20). Eller sagt med et citat fra en ganske anden position, nemlig den danske arkitekt Bjarke Ingels, så gælder det om at skabe et "hedonistisk bæredygtighedsbegreb". Med vanlig provokatorisk attitude siger Ingels det således:

"What if ecology wasn't about regression – but about progress? What if sustainable living wasn't about changing your lifestyle and turning off the lights, turning down the heat and slowing down? What if we didn't have to adapt our lifestyle to sustainability, but adjusted our sustainable designs to the way we want to live? Instead of trying to change people, we could change the world. What if we could design a society where the more energy you spend, the more energy you get? We need a new manifesto for hedonistic sustainability" (BIG 2009:50)

Nu skal der ikke tales for en laden stå til eller negligering af de aktuelle klimaproblemer i denne artikel. Det som derimod er pointen er, at den utopiske forestillingsevne skal knytte an til fremtidsvisioner der ikke blot emmer at negative sanktioner og begrænsninger hvis man skal forestille sig at mennesker skal vælge dette til (som fravalg af livsgoder og materielle levevilkår kan man altid forestille sig dystopiske visioner hvor dette kommer med katastrofisk uomgængelighed, et tema vi vender tilbage til nedenfor). Eller som Balmforth formulerer det: *"Jeg synes, at det er et stort problem, at bæredygtig udvikling ofte bliver beskrevet i forhold til begrænsninger og reduktion"* (Balmforth 2010:230). Inden vi når til indholdet i sådanne utopiske visioner og scenarier skal vi dog kort redegøre for metodikken omkring sådanne (Urry 2011:139-140). Urry påpeger, at der findes normative forestillinger om fremtidens samfund. Ikke sjældent har samfundsmæssige utopier haft tendens til at virke som selvopfyldende profetier, og disse ofte har fået en ublid modtagelse indenfor samfundsvidenskaberne. Dernæst findes de lineære ekstrapolationer som ofte lettere ukritisk forbindes med den førnævnte "realisme" al den stund man fremskriver eksisterende forhold (samfundsøkonomiske modeller og beregninger synes at passe godt ind her). Og endelig er der den tilgang som Urry selv er fortaler for, nemlig scenarietænkningen. Denne rummer i følgen Urry et større potentiale for at inddrage de usikkerheder og ukendte faktorer som fremtiden byder på end eksempelvis ekstrapolationsmetoden. Indenfor scenarietænkningen, sonderer Urry igen mellem mulige, sandsynlige og foretrukne fremtidsscenarier (Urry 2011:141). Her kan vi måske bedste vise forskellen herimellem ved at se på de scenarier Urry har bygget op omkring diskussionen af hvordan et samfund kan se ud "efter bilen" (Dennis & Urry 2009:149-158)². I bogen "After the Car" opereres således med scenariet "Regionale hærførere" hvilket nærmest er at ligne med en post-apokalyptisk fremtidsvision som eksempelvis kendes fra "Mad Max" filmene og hvor samfundet stadig betjener sig af olieafhængige transportformer, men da brændstof er en mere knap ressource end nogensinde før udkæmpes der blodige slag mellem lokale og regionale hærførere der med deres "stammer" hænger i en tilstand udenfor lov og ret. Et andet scenarie kaldes "lokal bæredygtighed" og rummer som ordet næsten siger det en ganske betragtelig transformation af de globale mobilitetsmønstre og aktiviteter vi i dag kender til. Endelig opstilles et scenarie med titlen "Digitale kontrolnetværk" som er det mest højteknologiske, men også autoritære og centraldirigerede. Her skal vi ikke gå ind i forskellene mellem disse blot hæfte os ved, at de kløgtigt nok er valgt således at en række af de dilemmaer og "svære valg" (Isaksson & Richardson 2009) som samfundet stilles overfor fremtræder ganske tydeligt. Eksempelvis at den lokale bæredygtighed indebærer alvorlige begrænsninger på individuel mobilitet, eller at den teknologiske forestilling rummer risikoen for at ende i autoritært diktatur. Selvsagt kan man også forestille sig at disse scenarier blandes på anden vis og dermed frembyder mere attraktive fremtidsvisioner. I en endnu nyere bog har Urry (2011:144-154) opdateret sine scenarier og arbejder nu med et scenarie for hypermobilitet og hyper-forbrug som betegnes "Evindeligt forbrug" (Perpetual consumerism) hvis materielle aftryk er ødelæggende for klodens ressourcer, og hvis kulturelle aftryk er ganske endimensionelt (og vestligt orienteret). Som i den forrige bog findes også scenarierne "lokal bæredygtighed" og "regionale krigsherrer". Men som noget nyt optræder et scenarie der kaldes "lavt kulstof, digitale netværk" (Low carbon, digital networks) som måske nok fremstilles kritisk og med sine problemer, men som nok alligevel er det scenarie som Urry selv billiger mest. Vigtigst er dog, at Urry mener at lavenergi/højteknologi scenariet er en praktisk mulighed (Urry 2011:153). Her vil det føre for vidt at

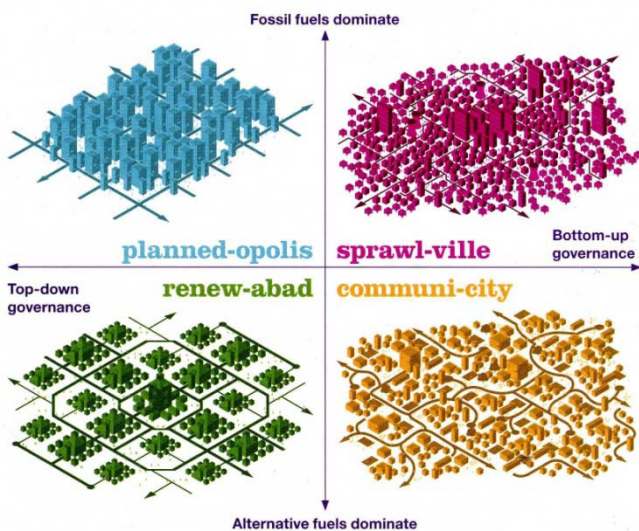
² I Urrys optik er det efter den "fossilt brændstofafhængige" bil. Det er altså ikke en forestilling om, at det private og let håndterbare køretøj vi har lært at kende som automobilen forsvinder. Elbiler, hybrider mm. ligger bestemt inden for rammen af Dennis og Urrys "efter bil scenarie".

diskutere hvordan, men det tjener til eksempel på at de utopiske visioner må forsynes med et konstruktivt element.

"Megacities on the Move"

Også mere empirisk, pragmatiske og anvendelsesorienterede scenariearbejder forefindes selvsagt. På konsulentmarkedet er udbuddet stort, og her skal blot peges på det som 'Forum for the Future' laver under titlen "Megacities on the Move". Scenarierne er rimeligt kortfattede og kan siges at være overfladiske, men de har været brugt til at stimulere en række debatter mellem globale aktører og er som sådan en interessant metodisk case (se <http://www.forumforthefuture.org/project/megacities-move/overview> for yderligere information). I det materiale der er udarbejdet omkring 'Megacities on the Move' tales om fire grundscenarier hvis titler her gengives på engelsk da de rummer ordspil som ikke lader sig oversætte uden pointerne går tabt (figur 10).

megacities on the move four scenarios for urban mobility in 2040



Figur 10: Forum for the Future's fire scenarier for mobilitet 2040

I selve workshopmaterialet der er udarbejdet til 'Megacities on the Move' forklares lidt mere detaljeret hvad der kendetegner hvert enkelt scenarie. Grundlæggende er det væsentligt, at man har valgt to akser at spænde scenarierne ud mellem: Dominerende energitype på den ene, og politisk styringssystem på den anden. Disse er så koblet på det overgribende tema; mobilitet. Dette er i sig selv et klart signal om, hvor scenariebyggerne her mener at fremtidens udfordringer ligger for byerne. Hvert scenarie har 9 temaer der skal beskrives mere indgående (energiforsyning, ressourcer, økonomi, klimaforandringer, politisk styring, sociale strukturer, værdier, forretninger og teknologi). Som en del af scenariemetoden skelner man mellem hvad vi kan vide med sikkerhed, og hvad vi er mindre sikre på. Ikke en revolutionerende erkendelse, men ikke desto mindre en ret fornuftig distinktion. Der fremhæves 3 faktorer som man mener vi kan være sikre på. For det første, at der vil forekomme klimaændringer som stiller nye krav og betingelser for fremtidens byudvikling. For det andet, at der vil være massiv påvirkning fra de demografiske transformationer som vi allerede nu ser (dvs. dels en fortsat befolkningsvækst i den 3. verden, dels en skæv aldersfordeling med

stadig flere ældre i den Vestlige verden - samt i lande som Japan). For det tredje, at der vil være ressourcebegrænsninger hvor fremtidens byudvikling må operere med knaphed på kendte energikilder samt naturressourcer. Udover disse tre forhold som kan forudses at få konsekvenser, nævnes ti nøgle faktorer som vi må forvente får afgørende betydning, men som vi har sværere ved præcist at se hvordan de kommer til at spille ind. Det første forhold handler om energiforsyning og forbrug. Særligt olie og andre råstoffer som knytter sig til den føromtalte ressourceknaphed vil få afgørende betydning for byplanlægning og urban design i 2030. Dernæst vil ressourceanvendelsen selv i forhold til prioriteter indenfor mobilitetsinfrastrukturer få konsekvenser for mobiliteten i fremtidens by. For det tredje, synes den globale økonomi at skabe en stadig stigende efterspørgsel på mobilitet som også må forventes at få betydning for fremtidens by uden vi kan se helt præcist hvordan. Det fjerde forhold der fremhæves er, hvilken respons vi kommer til at se på klimaforandringerne. Det femte tema peger mere i retning af det sociale og handler om hvilke typer af politisk styring (governance) vi kan forvente i fremtiden som svar på udfordringerne. Udover at dette er en udfordring for enkelte byer og deres planlægning, ligger der her en særlig udfordring da strømme og bevægelser overskrider eller i det mindste møder politiske grænsedragninger som man må afgøre om man ønsker at opretholde eller fjerne for at øge mobiliteten. Det sjette forhold handler om de sociale strukturer hvor civil samfunds sammenhæng i lokalområder og naboskaber såvel som familiestrukturer kommer på dagsordenen for fremtidens by. I forlængelse heraf handler det syvende punkt om værdier. Hvordan fremtidens generationer vil værdisætte mobiliteten er afgørende (og måske ikke blot en fortsættelse af det 20. århundredes begejstring for privatbilismen som altovervejende mobilitetsmodel). Det ottende forhold som får betydning er økonomien, hvor der må forventes både udfordringer og nye muligheder for forretningsmodeller og økonomisk samkvem. Den teknologiske udvikling fremhæves som det niende tema der kommer til at afgøre byudviklingsdynamikken i 2040. Og endeligt er det tiende punkt reserveret til en diskussion om byens fysiske form og morfologi. Et tema som siden den allertidligste bydannelse har været knyttet til mobilitetsformer og transportsystemer. Tæthed, stationsnærhed og fleksibel arealanvendelse er nogle af stikordene som en dansk byplanfaglighed ville skulle sætte op som pejlemærker under dette tema. Helt overordnet siges, at der er 6 indsatsområder i lyset af disse udfordringer: Integration, både af transportformer men også af infrastrukturens systemer og forbindelser mellem aktivitetsfelter, er et krav. At gøre de resourcesvage til en prioritet nævnes som et andet uomgængeligt krav med henblik på at skabe en mere ligelig tilgængelighed for alle borgere. Dernæst skal der tænkes "udover bilen", og her er man på linje med bl.a. de tanker som Dennis & Urry har gjort sig om muligheden for at tænke et "efter bilen system" (se figur 11). Det fjerde krav er, at man udnytter IKT potentialerne meget mere end hvad tilfældet er i dag. Dette er ikke blot som "teknisk fix" hvor man før har set teknologien blive omgærdet af for høje forventninger, men også som en innovativ tilskyndelse til at udtænke nye services og mere rationelle løsninger. Det femte krav bliver helt eksplicit at bevæge sig udover den massive olieafhængighed som vi ser i dag. Det sidste krav handler om mere målrettet at søge at ændre borgernes adfærd med fokus på nye levemåder og livsformer i fremtidens by i år 2040.

Ser man lidt nærmere på selve indholdet i disse fire scenarier kan man peje en diskussion af mulige krav og forventninger til fremtidens forstad, såvel som de udfordringer og "svære valg" som disse kommer til at stå overfor.

"Planned-opolis"

Således betegnes det første scenarie "planned-opolis" og er kendetegnet ved et topstyret politisk system og en høj grad af afhængighed af fossile brændstoffer. Grundargumentet er, at i en verden med afhængighed af fossile brændstoffer og dyr energi, vil stram regulering og central styring være afgørende. På grund af energi og ressourceknapheden vil byerne i dette scenarie have begrænset personlig mobilitet samt effektive kollektive transportsystemer. Fortætning kan ses som en yderligere strategi til begrænsning af mobiliteten, og i kystnære områder vil "flydende byer" ses som en måde at håndtere klimatilpasning på. Som nævnt har hvert af de fire scenarier 9 temaer (energiforsyning, ressourcer, økonomi, klimaforandringer, politisk styring, sociale strukturer, værdier, forretninger og teknologi) som vi her på kortform skal beskrive. Energiforsyningen er et centraliseret netværk (grid) baseret på gas og CO2 indkapsling og opbevaring. Ressourcerne styres efter en stram rationering, og økonomien er stærkt og centralt reguleret med store investeringer i infrastruktur og teknologi. Klimaforandringerne har medført at man genplanlægger byerne og drastiske skridt tages for at mindske CO2 afhængigheden. Den politiske styringsmodel er en "one size fits all" med stor central styringskapacitet og mindre grad af individuel frihed. Samfundets sociale struktur er præget af større lighed, men mindre individualisme. Værdimæssigt er dette en hårdtarbejdende og høj tillidsafhængig verden (tillid til ekspertsystemer og styring). Forretningsverdenen er domineret af "big business" som er allestedsnærværende, og som styrer hele byer. Teknologisk er dette et højteknologisk scenarie hvor integration af systemer og virtuelle modeller er fremtrædende.

"Sprawl-ville"

I "sprawl-ville" scenariet er man ligeledes afhængig af de fossile brændstoffer men med en mere flad og bottom-up politisk struktur. De fossile brændstoffer og bilen er dominerende, og den sociale polarisering er kraftig mellem en højmobilitet elite og masserne der er henviste til ineffektive offentlige transportsystemer. Som navnet antyder, er den fysiske form på byen fragmenteret med store forstadsområder præget af lav tæthed og forbundet af motorveje. Byen er præget af ghettoiserede enklaver og afsøndrede velhaverområder. Bilen baseret på fossilt brændstof er stadig udbredt, men den gennemsnitlige personmobilitet for middelklassen foregår via hybrid biler, og de fattige er henviste til alternative og uformelle transport typer (fx. private og uorganiserede vognmænd). Forretningsfolk benytter panserede køretøjer og sidder i lange køer på motorvejene, hvorimod middelklassen og de fattige genopdager cykler og busser. Scenariet ser markant anderledes ud for de 9 temaer: Energiforsyningen er præget af, at olieproduktionen toppede i 2030, men transportsektoren er benytter stadig fossile energikilder (fortrinsvis gas). Ressourcerne er knappe og levestandarden er markant nedsat for masserne i byerne der styres af eliter. Økonomien er globalt stagnerende og genstand for stigende national protektionisme. Klimaforandringer håndteres primært gennem kortsigtede strategier hvis primære mål er at tilpasse sig forholdene og beskytte eksisterende ejendomsbesiddelser. Den politiske styring er elitær, og der opretholdes kun et minimums niveau af basis infrastruktur for at minimere risikoen for politisk opstand. De sociale strukturer er præget af massiv ulighed og en stor uformel økonomi. Værdimæssigt ses stigende spændinger da befolkningen gradvist mister troen på forbrugerisme og polariseres i religiøse og etniske ekstremer. Forretningslivet er magtfuldt med en øget plads i samfundet som tilvejebringer af services som den offentlige sektor ikke kan levere, men også med mindre ansvarlighed. Teknologisk er man ikke kommet væsentligt videre end de nu kendte teknologier.

"Renew-abad"

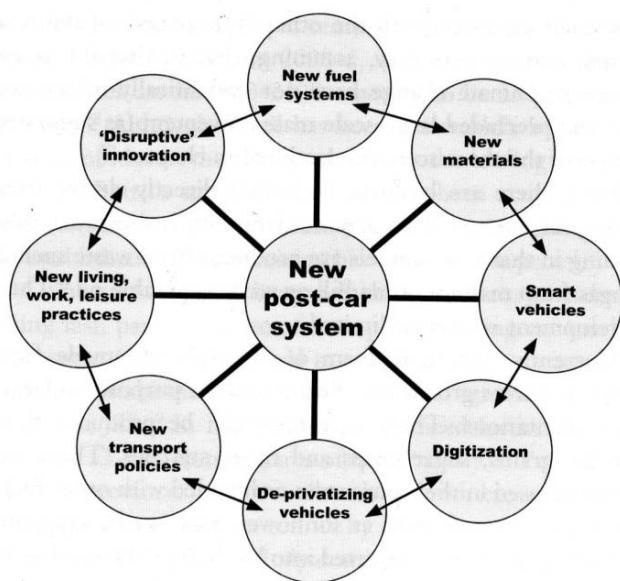
Modsat den høje afhængighed af fossile brændstoffer er de to sidste scenarier, hvoraf "renew-abad" er den bydannelse hvor økologi og genanvendelse af ressourcer står mest centralt. På overskriftsplan handler scenariet om, at verden har tilvalgt alternative energikilder og højteknologiske løsninger, og mobiliteten tilrettelægges i et velfungerende transportsystem. I forhold til byens form proklameres, at den ukontrollerede byvækst (sprawl) er ovre og fortætning ses som en fysisk manifestation af øget autonomi i lokale og bystatslige enheder. Mobiliteten er præget af, at energien er dyr men på gaderne ses en stor variation af transportmidler der anvender alternative energiformer, og særligt den kollektive transport har fået topprioritet. Ligeledes er en række virtuelle teknologier medvirkende til, at substituere fysiske rejser med virtuelle interaktioner. Energiforsyning er totalt omkalfatret i retningen af bæredygtige systemer. Ressourcemæssigt er der knaphed på fødevarer og arealer, så ressourceforbruget er stramt reguleret. Økonomisk har den globale magtbalance forskudt sig i Kina, Indien og Sydøstasiens favør. Klimaforandringer er imødekommet gennem en tidlig global indsats der har afbødet de mest negative virkninger af klimaændringerne. Stater og bystater reguleres gennem en streng politisk styring. I forhold til de sociale strukturer er gabet mellem rig og fattig mindsket, men der er hele regioner der er sattet agterud i den globale jagt på lav CO2 udvidelse. Værdimæssigt er det enkelthed og autencitet som folk fokuserer på. Forretningsverdenen tilbyder services i samarbejde med den offentlige sektor. Teknologisk innovation drives af den offentlige sektor, og særligt indenfor batteriteknologi til elektriske køretøjer har der været et gennembrud.

"Communi-city"

I det sidste scenarie "communi-city" sættes naboskab og beboerfællesskaber mere centralt. Det er en verden som har vendt sig mod alternativ energi, og den individuelle mobilitet er præget af stor variation og konkurrence om plads på vejene. Byerne har fået mere magt og individuelle løsninger på naboskabsniveau blomstrer som eksempelvis urbane fødevarerproduktionsfællesskaber. Den individuelle mobilitet er ofte kaotisk og mangfoldig hvor folk benytter cykler, scootere og nye hybride køretøjer (ofte selvbyggede). Brændstof til disse er også ofte hjemmelavet. Det kaotiske indtryk fra vejen kompenseres dog af højteknologiske systemer der koordinerer og optimerer brugen af vejrummet. Energiforsyningen er lokal og der er etableret decentrale systemer. Ressourcer anvendes og forarbejdes i højere grad lokalt. Økonomien er præget af græsrodsvirksomheder og ny teknologi kompenserer for protektionisme og lav global samhandel. Klimaforandringer imødegås lokalt gennem tilpasningsstrategier på trods af en svag central politisk styring. Den svage centrale politiske styring har medført, at magten i højere grad befinder sig lokalt og ofte er borgerinddragelse tilstede gennem brug af digitale netværksteknologier. De sociale strukturer er præget af en ulige fordeling af goder, men også af entrepreneurship. Værdimæssigt er befolkningerne mindre forbrugsorienterede og mindre optagede af social status, og orienterer sig efter religion og lokale fællesskaber. Forretningslivet er decentralt og lokalt, og mange af de nu kendte globale mærkevarer eksisterer ikke længere. Teknologisk er de digitale teknologier sammenhængsskabende og der har været en række teknologiske gennembrud inden for IKT.

Der er mere at sige hvis man skulle beskrive disse scenarier fuldt ud. Endvidere er deres primære funktion at facilitere workshop processer hvor aktører videreudvikler ideerne i samspil. Her har de primært tjent til at belyse én tilgang til fremtidsscenarier med specielt fokus på byerne og mobiliteten i 2030. Scenarie materialet fra "Magacities on the Move" fremhæver i øvrigt Masdar som eksempel på en urban bæredygtig

vision inspireret af Braungart og McDonoughs ideer (Braungart & McDonough 2008). I forbindelse med scenariemetoden findes der også en række private virksomheder som eksempelvis IBM, Honda, VW og andre store aktører indenfor transportsektoren der laver fremtidsscenarier som man ville kunne kigge nærmere på hvis pladsen tillod det. I forbindelse med disse scenarier taler Dennis & Urry om hvorledes teknologiske mobilitetssystemer "låser fast" i bestemte samfundsmæssige handlemønstre (i mobilitetslitteraturen bruges begrebet "locked-in"). Således er eksempelvis automobilsystemet et globalt og hyper-komplekst system som man ikke uden videre kan stille sig "udenfor". Bil-systemet låser byer fast i handlemønstre som man ville bryde med om man kunne forestille sig alternativer. Et eventuelt nyt system "efter bilen" skulle kunne gøre op med en række gensidige systemafhængigheder for at være et reelt alternativ (figur 11).



Figur 11: Udfordringer for et nyt "efter bilen" system (Dennis & Urry 2009:65)

Her kan vi ikke gå ind i detaljerne, men det afgørende som får betydning for byplanlægningen er at man tager udgangspunkt i en tænkning af byer som "store komplekse systemer" (Graham & Marvin 2001) hvor den utopiske og visionære tænkning skal foregå helhedsorienteret. Helt i tråd med mobilitetsvendingen hjælper det således ikke at tænke isoleret på "transport" eftersom det kulturelle og sociale interaktionsmønstre man forestiller sig er en indvævet del af cirkulationsystemer og infrastrukturer. I forlængelse af dette arbejde kan man pege på et projekt ledet af folk fra MIT med titlen "Reinventing the Automobile" (Mitchell 2010). I dette projekt arbejder man med en digital og højteknologisk løsning der lader bilerne kommunikere med byens infrastruktur såvel som med hinanden (uden førerens indblanding) samt åbner mulighed for at individuelle enheder kan sættes sammen til kollektive systemer. Et projekt som synes at vise vejen mod et nyt system (men forankret i en ingeniørmæssig tilgang snarere end i en utopisk vision). Ydermere kan man med Urry og Ingels' appeller til at utopierne skal være mere funderet i det emotionelle og lystbetonede argumentere for, at der kan være inspiration at hente i dele af den utopiske bytænkning som kan findes tilbage i 1960'erne. Her skal vi kort krydsreferere til Situationismen, Archigram, Cedric Price og Buckminster Fuller som nogle af de urbane utopier der tog afsæt i mobilitet, teknologi og ikke mindst det lystbetonede (og som følge heraf jo blev kritiseret i deres samtid af kritiske analytikere med

moralske principper og dagsordener). Målet er ikke at tale ukritisk for disse, men derimod at bruge dem til at pege i retning af en positiv og konstruktiv energi som bør være til stede hvis fremtidens visioner for byerne skal kunne appellere til mennesket uden at virke som dystopisk og indskrænkende. Vi taler med andre ord om, at kigge bagud for at kigge fremad!

Tekno-utopisk urbanisme

Lad os for overblikkets skyld slå Situationisme, Archigram og Fullers ideer sammen under overskriften "tekno-utopisk urbanisme" (se Pinder 2005 og Sadler 2005 for præcisering). I 1960'erne og 1970'erne var man vidne til en række radikale og utopiske arkitektur- og byplanvisioner. Blandt disse var ideer og projekter fra Archigram, Buckminster Fuller, Cedric Price og situationisterne. Udgangspunktet var forskelligt, men resultatet endte ofte med en kritik af statiske systemer og enheder, samt et forsvar for det flygtige, midlertidige, eksperimenterende og mobile. I 'Archigram no. 7' deklarerede Cedric Price således at *'It is interaction, not place, that is the essence of the city and city life'* (Cedric Price in Sadler 2005:128). Ydermere blev leg og det lystbetonede også ofte trukket frem som basis for en kritik af den alvorlige, rationelle (og i de tekno-utopiske urbanisters øjne) kedelige planlægning. Således hed et af Cedric Price's projekter eksempelvis 'Fun Palace' (Sadler 2005:36). I kunstbevægelsen i 1950'erne blev en ambivalent kritik af byen manifesteret med den såkaldte 'Situanist International' (SI) i 1957. Pinder påpeger, at dette var forløberen for 1968 oprørets antiautoritære opgør (Pinder 2005:245). Den situationistiske bevægelse arbejdede med lokale bevægelser og subjektive måder at opleve og forstå byen på. Discipliner som "psykogeografi" og den umotiverede og ikke-måltrettede driven rundt i byen som man betegnede "derivé" var måder hvorpå man problematiserede byen som en rationel og planlagt størrelse (Pinder 2005: 128, 150, 153). Man ser fokus på bevægelsen og mobiliteten i kritikken af at man fikserede folk til konkrete steder i byen, og der taltes for en nomadisk filosofi (Pinder 2005:129). SI var dog ikke begejstrede for den moderne besættelse af bilen, og var i dette hele taget mere politisk kritiske i deres optik end Archigram som vi skal se på nu.

Archigram var inspireret af SI (Steiner 2009:72, 103) men var primært et kollektiv af britiske arkitekter og kunstnere hvis hovedproduktion var 9 numre af tidsskriftet "Archigram" mellem 1961 og 1970 (Sadler 2005:3). Navnet var en hybrid mellem arkitektur og telegram, og skulle understrege gruppens interesse i kommunikation og medier som et grundlæggende anliggende for arkitektur (Cook 1999, Steiner 2009). Undertitlen på Sadlers bog om Archigram 'Architecture without Architecture' (Sadler 2005) siger for så vidt det hele. Gruppen var influeret af lige dele Amerikansk popkultur og britisk utopisk tænkning:

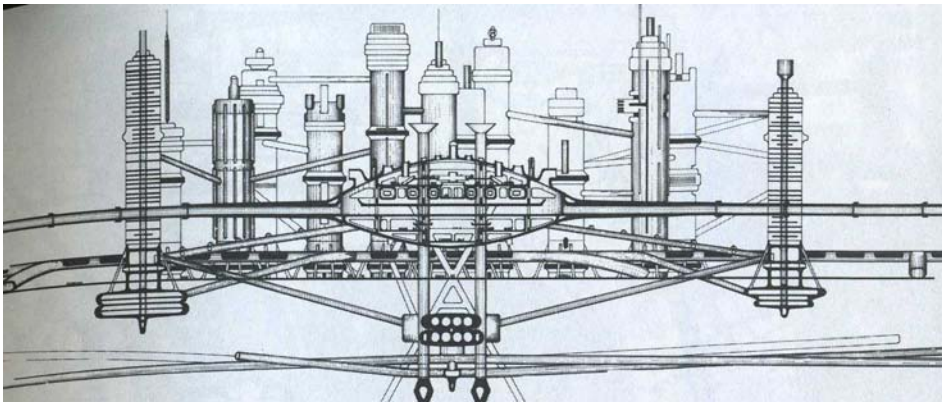
"The visions of Archigram fitted into a long-standing British tradition of technological utopianism extending from Thomas More on, where visions of what engineering could produce were combined with the ideals of social progress" (Steiner 2009:22)

Man kan diskutere gruppens reelle indflydelse som Sorkin der mener, at gruppens projekter formelt set var indflydelsesrige men også fuldstændigt ineffektive i en politisk sammenhæng (Sorkin 2009:173). Trods en selverklæret social dagsorden, blev de ofte kritiseret for en teknologisk overoptimisme og en apolitisk omgang med deres visioner. Sigfried Gideon gik så vidt som til at betegne deres projekter som "playboy arkitektur" (Steiner 2009:33). Det var utvivlsomt provokerende på samtiden, at gruppen fokuserede mere på teknologi, kommunikation og proces end på smukke og velordnede byplaner og arkitekturprojekter. Dertil kom en stærk mistillid til planlægningens evne til overhovedet at kunne håndtere en forestillet

fremtid. Her skal der ikke tages stilling til, om de var for ukritiske teknologisk og om de burde have haft en anden dagsorden. Snarere skal de medtages som eksempler på utopier og byplanvisioner der var forankrede i teknologi og mobilitet:

“The key to revitalizing the city was not to be found in aesthetics of technological symbolism but in the technologies that enabled circulation and communication throughout the landscape” (Steiner 2009:106-7)

I følge Archigram var byen en kompleks maskine og et netværk, men uden den samme tiltro til planlægning og rationalitet som eksempelvis Le Corbusier fremhævede (der jo ellers også så byen som en maskine). Snarere var det det kaotiske, flertydige og utopiske som kom til udtryk som eksempelvis i projektet ”Interchange” (figur 12) fra 1963 hvor byen vises som en art science fiction teknologi (Cook 1999:22-23). Her kan måske bemærkes, at dette kunne være et bud på det scenarie vi før så omtalt som 'Planned-opolis'.



Figur 12: 'Interchange' (Archigram 1994:83)

Mobiliteten stod centralt og nogen gange endda som hele byer der skulle være mobile. Hvad der dog også er værd at bemærke er, at de ikke kun fokuserede på teknologi og infrastruktur men netop også på at den livsform og kultur som skulle udfoldes indenfor disse utopiske rammer måtte indebære et brud med eksisterende normer og opfattelser om ”korrekt livsførelse”. En lang række andre projekter kunne inddrages for at uddybe dette. Eksempelvis ”Plug-In-City” (Sadler 2005:14) og ”Living City” (Sadler 2005:56). Sadler siger således:

“Archigram’s urbanism was an extreme response to an extreme problem, permitting the city to keep meeting an apparently insatiable demand for mobility ... Archigram began to conceive of the car ‘as a mobile piece of furniture’, plugged in, perhaps to robotic servicing” (Sadler 2005:79 & 113)

Archigram ville utvivlsomt have omfavnet og integreret nutidens mobileteknologi og lokationsbaserede systemer hvis disse havde eksisteret på daværende tidspunkt. Her har øvelsen været, at referere tilbage til disse utopier for at understrege at de kreative energier og visioner ikke kommer langt hvis ikke man til en vis grad gør sig fri at nutidens konventioner. En arkitekt der som nævnt har gjort dette er Bjarke Ingels og tegnestuen BIG. Derfor skal vi til sidst kort se på denne.

BIG – “nutidens vilde”?

Spørgsmålet er, om BIG kan ses i forlængelse af SI, Archigram og Price som et udtryk for en antiautoritær, normudfordrende og ukonform måde at forestille sig fremtiden på? En sådan fortolkning synes at have noget for sig, men det skal også bemærkes at BIG jo er selverklærede "pragmatikere" hvorfor det at foreslå projekter der rent faktisk kan realiseres er en præmis. Omvendt flirtes der en del med det utopiske arvegods i den forstand, at man ikke synes om at bindes af konventioner og at man som oftest vender tingene på hovedet i forhold til hvad der ville være den "normale" løsning på et givent problem. For at forstå hvad der kan være af inspiration i denne position må man også se udover det mål af selvpromovering og branding som ligger i eksempelvis at markedsføre sig selv som "Yes Man" (BIG 2009). Men der gives også stemme til refleksioner, der har en kant man sjældent ser indenfor byggende arkitekter og som har slægtskab med de tekno-utopiske urbanister vi netop har kigget på. Således siges i den tegneseriebog der sammenfatter en række af BIGs projekter (og som også fungerer som udstillingskatalog) at man må navigere mellem en "avant garde" position domineret af "vilde ideer" på den ene side, og en velorganiseret forudsigelig forretningsmodel der fabrikere "kasse arkitektur" på den anden side:

"Historically the field of architecture has been dominated by two opposing extremes. On one side an avant-garde of wild ideas, often so detached from reality that they fail to become something other than eccentric curiosities. On the other side there are well-organized corporate consultants that build predictable and boring boxes of high standard. Architecture seems entrenched between two equally unfertile fronts: either naively utopian or petrifying pragmatic. Rather than choosing one over the other, BIG operates in the fertile overlap between the two opposites. A pragmatic utopian architecture that takes on the creation of socially, economically and environmentally perfect places as a practical objective" (BIG 2009:12)

BIG bevæger sig angiveligt i spændingsfeltet mellem det utopisk vilde og det pragmatisk realiserbart. At man iklæder sig en filosofisk sprogdragt med henvisning til Darwins evolutionslære forekommer kun at gøre positionen endnu mere provokerende og interessant. Således siges, at ordet "ja" medfører evolution og ordet "nej" fører til revolution – og at læren fra Darwin ikke er at det er den stærkeste der vinder, men derimod den mest tilpasningsduelige! Vi skal ikke her gå ind i diskussionen af, om nypragmatikken som eksempelvis Koolhaas repræsenterer, er på linje med BIG i denne tænkning, men blot konstatere at BIG synes at give gode bud på et element af utopisk kritik af konventionerne koblet med en konkret interesse i at skabe realiserbare projekter. En rimelig inspirationskilde for en byplankonkurrence kunne man sige. På denne baggrund skal vi nu bevæge os i retningen af nogle inputs til inspiration for konkret byplan/bytransformation i det Østlige Aalborg!

4. Det Østlige Aalborg 2030 - en forstad til verden

Ved vejs ende for denne inspirationsartikel skal vi nu nærme os de konkrete og operationelle spørgsmål om hvilke krav og forventninger man kan stille til fremtidens forstad anno 2030? Inden vi når der til bør vi erindre os selv om den utopiske tæknings to momenter: kritik + rekonstruktion! At tænke "ud af boksen" som det hedder på nudansk vil i forlængelse af de tankesæt som her er blevet præsenteret sige, at operere med en kritisk analytik såvel som en pragmatisk interesse i intervention og rekonstruktion. Når vi arbejder med by- og forstadsudvikling i fremtiden skal vi derfor besinde os på at de mulige, sandsynlige og ønskværdige fremtider som vi kan forestille os ganske vidst skal bryde med eksisterende dogmer og selvfølgeligheder, men også at de skal kunne realiseres. Vi kan dels tænke videre i forlængelse af de

beskrevne teorier og begreber, men tilbage står en række dilemmaer og ambivalenser som enhver beslutningstager og planlægger må tage bestik af. Inden for planlægningsteorien taler man systematisk om begrebet "svære valg" (hard choices) som en bevidst afvejning af handlemuligheder indenfor en horisont af problemstillinger, men også om at sådanne svære valg er samfundsmæssige valg der kræver offentlig debat og inddragelse af borgere (Isaksson & Richardson 2009). For at konkretisere dette kan man inddrage den snart klassiske model for planlægningens dilemmaer mellem social lighed, miljømæssig bæredygtighed og økonomisk vækst (Braungart & McDonough 2008:171). I denne planlægningens og politikens trekant mellem hensyn til miljø, social lighed og økonomisk vækst placerer alle projekter sig i et felt hvor en løsning ofte (men ikke altid) trækker i en vej på bekostning af en anden. Faktisk er det gode bidrag til fremtidens forstad netop det, der forsøger at tænke i at mange problemer også har en potentiale-side. Designere taler ofte om det positive ved eksterne bindinger og restriktioner som kan stimulere til kreative problemløsninger. I byplansammenhæng kan det illustreres ved hvordan en bymæssig kontekst for et projekt giver en række bindinger men også inputs og ideer som man ikke får hvis man planlægger på "bar mark" som det hedder. Det er selvfølgelig ikke positivt at man ikke kan skabe ideelle verdener hvor alle hensyn tages. Men når nu det er den barske realitet, er der en pointe i at ikke kun stirre sig blind på problemer og begrænsninger, men også at have blik for potentialer og nye løsninger. Eksempelvis den diskussion om bæredygtighed som refereredes ovenfor. Hvis man i stedet for at se den som handlende om begrænsninger alene, også ser den som nye muligheder og spændende oplevelser kunne man begynde at forestille sig innovative fremtidsløsninger. Dette er tilfældet med Braungart & McDonough ideer om "vugge til vugge" (Braungart & McDonough 2008). Ifølge denne filosofi skal eksempelvis affald og spildprodukter re-defineres fra at være uheldige residualer til at opfattes som vigtige og livgivende inputs (dette gælder fra den industrielle produktionsproces til byens funktionsmåde). At vende tingene på hovedet på denne vis og se potentialer er et kreativt greb, der passer fint i forlængelse af de forskellige tænkere der har været introduceret i denne artikel. Fremtidens forstad 2030 skal planlægges kreativt gennem problematisering af selvfølgeligheder, samt afsøgning af provokerende ideer. Det betyder også, at mobilitetens optik ikke handler om at alt i forstaden skal planlægges ud fra infrastruktur og bevægelser. Hvis mobiliteten er udtryk for kultur så er det offentlige rum og steder hvor mennesker mødes eller er i bevægelse, potentielle steder for mellem menneskelig interaktion. Det er velkendt i selve grundopfattelsen af gode byrum i klassiske pladsdannelser i bycentre. Men selvsagt skal man også kunne stille krav til forstadens byrum og offentlige rum om at de inviterer til interaktion og skaber oplevelser der kan stimulere borgerne. Dermed knyttes del en tråd til den utopiske diskussion om kritik og leg, men også til en redefinering af "oplevelsesbyen" som mere end blot cafeer, underholdning og den kreative klasse. I tråd med forskningsprojektet "Experience City DK" (Marling et. al. 2009) skal fremtidens forstad skabe transitrum, byrum og infrastrukturer der giver borgerne oplevelser og inviterer til interaktion mellem forskellige grupper (kaldet "public domains"). Oplevelsesbyens mobilitetsdimension rummer potentialet til "dannelse" og "myndiggørelse" af borgerne gennem møder og invitationer til kreative interaktioner som man indtil nu kun i begrænset omfang har set i mobilitets- og transitrum. At programmere forstadens infrastrukturer, transitrum og offentlige rum til oplevelser og interaktion er én dimension af mobilitetsoptikken der betoner, at man må gentænke hvad det vil sige at bevæge sig i byens rum.

En anden dimension af denne omdefinition og forsøget på at vende vaneforestillingerne om mobilitet som "A til B" er, at insistere på at fremtidens forstad planlægges fleksibelt. Flexibel arealanvendelse og midlertidige anvendelser af byrum er et felt der har fået tiltagende opmærksomhed i dele af den nutidige

byplandebat, men dette kan dels gøre markant mere omfattende. Dels kan der hentes argumentation i mobilitetsvendingen for yderligere at eksperimentere med åbne mulighedsrum og alternative anvendelser af forstadens rum. Her kan man eksempelvis forestille sig, at arealer der anvendes til parkering på udvalgte tidspunkter tildeles andre grupper som eksempelvis skatebordere eller markeder. Ligeledes kan stisystemerne, der i den nutidige modernistiske og trafikseparerede forstad opfattes som monofunktionelle, muligvis åbnes op for andre transportformer. Selvsagt er de store arterier hvor hastigheden er høj og trafikken i transit ikke egnede til denne type eksperimenter med "shared space", men der er andre områder hvor trafikseparering ikke nødvendigvis er svaret på forstadens problemer.

Forstaden i det Østlige Aalborg må tænkes og planlægges som en integreret del af Aalborg og verden; pointen er at den lokale og globale integration skal tænkes sammen. Det vil sige, at når vi taler om krav og forventninger til fremtidens forstad i 2030 skal skalaerne indarbejdes. Når man taler om integration af forstaden i relation til "staden" er det endvidere vigtigt, at man anlægger en åben mobilitetsoptik som rummer både bilister og cyklister, offentlig transport og gående. Så når vi taler om hvilket "kit" der binder byen sammen, er det væsentligt at tænke dette på tværs af mobilitetsformer såvel som det tænkes på tværs af sociale grupper og subkulturer. Den sociale geografi er med andre ord en mobilitetens geografi. Eksempelvis så vi i figur 7 at mobilitetsudfordringerne handler om "at komme til" såvel som "at komme rundt i". Dette gælder selvsagt også det Østlige Aalborg, hvor det at komme til bydelen ikke blot er et funktionelt spørgsmål om hvorvidt der er muligheder og fysiske forbindelser. Der skal som nævnt også "være noget at komme efter". Forstadens identitet som del af hele byen må derfor bearbejdes gennem planlægningen af dens transformation på en sådan måde, at den ophører med at være et reservat eller en monofunktionel enklave. Ydermere viste figuren, at det virtuelle og det fysiske er sammenvævede og at et godt bud på fremtidens forstad bør integrere dette. Den nutidige netværksby har fået et "digitalt lag" som byplanlæggerne bliver nødt til at kunne integrere og forstå som noget der er lige så væsentligt som de fysiske veje og stier der binder bydelen sammen med resten af byen. Samlet set stiller modellen for "mobilitetsudfordringen" dermed krav til fremtidens forstad om at den integrerer skaler fra det lokale til det globale, at den sammenkæder det digitale og det fysiske samt at dette gøres med blik for hvordan hverdagslivet og erhvervsperspektiver bør være samtidigt tilstede for at undgå monofunktionelle enklaver eller døde bydele efter kontorernes lukketid. Dette peger endvidere over på den næste model vi har præsenteret under mobilitetsvendingen, nemlig figur 8 med fokus på hverdagslivet. I fremtidens forstad bliver det afgørende, at byen inviterer til at arbejdende, beboere og besøgende kan få deres hverdagsliv til at hænge sammen på en fornuftig måde hvor mobiliteten bliver genstand for individuel planlægning og mestring. Hvis ikke byen tilbyder muligheder for at individer og familier kan koble arbejdsliv og fritid i nogle mestringsstrategier der giver mening og sammenhæng, vil den enten blive opfattet som dysfunktionel eller uattraktiv.

Dermed ender vi i den tredje model fra mobilitetsoptikken, nemlig den der betegnes "Mobilitetens iscenesættelse" (figur 9). Pointen fra denne i forhold til fremtidens forstad og byplanerne for det Østlige Aalborg er for det første, at borgerne jo ikke lever deres liv i forvaltnings- eller disciplinopdelte felter. Mennesker lever og oplever i kontinuerlige strømme af konkrete situationer hvor deres omgivelser er væsentlige, men også ofte taget for givne. At fokusere på den mobile situation og hvordan den iscenesættes "fra oven" gennem byplanlægning og "fra neden" gennem menneskers egne valg og praksisser er helt afgørende. Dette sker, hævder modellen, i situationer der er præget af (mindst) fire grundforhold som planlægningen af fremtidens forstad må omfatte. For det første er det selvsagt

væsentligt hvilke fysiske rum og designs man skaber for den mobile situation. Dernæst skal man forstå, at det levede og mobile liv er et kropsligt liv. Det betyder både, at den menneskelige krops sanser skal indtænkes i design og byplan. Men det betyder også, at man skal opfatte forstaden som en "scene" hvor kropslige optrædener er den måde vi oplever og lever livet på. Her kan selv de mindste designmæssige interventioner som eksempelvis en pladسدannelse i læ, eller en høj kantsten gøre en stor forskel for menneskers muligheder for at bevæge sig og dermed at opleve byen. De sociale interaktioner er det næste felt som hænger tæt sammen med, at byen kan opfattes som en "scene". Set i denne optik bliver byplanlægningen et bud på scenografi såvel som koreografi. I det "sociale teater" er vi konstant i interaktion enten villet og bevidst, eller blot som funktion af flygtige passager forbi hinanden. Endelig er det modellens pointe, at netværksteknologier som eksempelvis mobiltelefoner, Intelligente Trafik Systemer, GPS systemer, lokationsbaserede services, satellit kommunikationskanaler, bredbåndsystemer, overvågnings- og trackingsystemer mm. dels er medvirkende til at skabe koordination af den mobile situation, dels er de byens nye "digitale overhud" som er lige så vigtig som dens fysiske stisystemer og massive bygninger. Selvsagt afløser det digitale ikke det fysiske, men det overlejres og skaber mere kompleksitet såvel som flere muligheder for sammenbrud og sårbarhed. Ligeledes er netværksteknologierne heller ikke automatisk frigørende for alle. Den "digitale kløft" findes til stadighed mellem de som har adgang eller mestrer teknologierne, og der ikke har det. Men her er ikke nogen principiel forskel på resten af de (fysiske) mobilitetsteknologier. Der er mestring, ejerskab og adgang også socialt, kulturelt og ofte aldersmæssigt stratificeret. Pointen er, at planlægningen for fremtidens forstad må tage den konkrete, oplevede "mobile situation" som udgangspunkt for det byliv der planlægges for.

I dagens byplanlægning ser vi en stigende tendens til, at cyklismen prioriteres af byer og kommuner verden over. Den er i dag en af de store "rejsende ideer" (Tait & Jensen 2007) der i nutidens byudvikling fremhæves fra København til London, og Sidney og New York. Cyklismen skal derfor indtænkes i fremtidens forstad således at man dels får mere bæredygtige transportsystemer, dels inviterer til den sunde og oplevelsesrige mobilitetsform som cyklen vitterligt også er. Parallelt med cyklismen, skal fremtidens forstad også kobles på andre og bedre typer af kollektiv transport. Her er de eksisterende planer og visioner om en letbane der over tid skal kunne forbinde Aalborg lufthavn med det Østlige Aalborg via en krydsning af midtbyen en ganske væsentlig infrastruktur. Letbanens linjeføring og stoppestederne skal dels planlægges i tråd med eksisterende principper for stationsnærhed. Det vil sige, at man søger at maksimere befolkningsgrundlaget omkring stationsdannelserne hvad enten det er boliger eller arbejdspladser man har fokus på i det lokale område. Men en letbane kan meget mere end dette hvis man tager mobilitetsvendingsens pointer alvorligt. Det er næppe nyt, at hævde at der kan være en positiv korrelation mellem infrastrukturen og byudvikling – og ej heller inden for letbaner, togsystemer eller metroer (Jensen 2011a, Trip 2007). Mindre almindeligt er det dog, at tænke på eksempelvis letbaner som "oplevelsesmaskiner" og deres stationer som potentielle kulturhuse og sociale interaktionsrum. Sådanne perspektiver vokser ud af den blanding af utopiske visioner og mobilitetsteorier som vi ganske summarisk har stiftet bekendtskab med i denne artikel. En planlægning af fremtidens forstad bør inddrage denne måde at se yderligere potentialer i mobilitetsrum og infrastrukturer.

I fremtidens forstad bliver der fokus på den grønne struktur, lav CO2 udledning, lavenergihuse, letbaner, solceller, at gøre forstaden CO2 neutral eller ligefrem produktiv med alternativ energi til resten af byen – et økologisk powerhouse. Det Østlige Aalborg er en modernistisk trafiksepareret, zoneopdelt bydel hvor mobilitetshierarkiet med bilen øverst er søgt løst sympatisk men med den store bivirkning at

”cykelverdenen” og ”bilverdenen” er fremmedgørende overfor hinanden. I fremtidens forstad skal fokus være på bæredygtig transport og man spørger: Kan man tænke sig ”stisystemets potentielle multifunktionalitet”? Med andre ord, kan man bruge stisystemet og vejnettet mere fleksibelt. Som konsekvens af den nu veletablerede kritik af den modernistiske og trafik separerede forstad skal fremtidens forstad kunne byde på yderligere arbejdspladser i forstaden og dermed undgå at den primært bliver en soveby.

Det handler dog ikke kun om erhverv og infrastruktur i forhold til miljø og vækst. En af de helt uomgængelige udfordringer til fremtidens forstad bliver den demografiske udvikling. Dels i forhold til beboersammensætningen mellem etniske danskere og nydanskere, men en mindst lige så stor udfordring kommer indenfor den demografiske udvikling der peger i retning af en væsentlig øget gennemsnitlig befolkningsalder. Hverdagslivets mobile situationer og de mestringsstrategier der kan bringes i anvendelse skabes gennem de iscenesættelser som byplanlægningen tilvejebringer ”fra oven” og de situationelle iscenesættelser mennesker foretager sig ”fra neden”. Ældre medborgere og andre der ikke er højmobile har i den forbindelse andre behov og fremtidens forstad skal være lige så inviterende og beboelig for denne gruppe som for alle andre.

Det Østlige Aalborg er som specifikt sted selvsagt unikt. Man ligger tæt på universitet, et kommende stor-hospital, havn og motorvejen. Endvidere er der meget erhverv og mange boliger. Men hvad er prognosen for at skabe nye typer erhverv? Hvordan er mulighederne for at tænke nye rekreative muligheder og oplevelser? Som vi lagde ud med at spørge; hvordan skabes en forstad som kan blive destination for byens øvrige beboere? Hvordan skabes en forstad som inviterer til besøg af andre end de der bor der? Disse spørgsmål vil stadig være nøglen til integration af fremtidens forstad - også i det Østlige Aalborg. Pointen er her, at vi med mobilitetsoptikken åbner op for at se infrastruktur som socialt og kulturelt betydningsfuldt, og bevægelse fra A til B som kultur- og identitetsskabende menneskelige handlinger.

Efter at vi har kigget nærmere på mobilitetsvendingen og scenarietænkningen skal denne artikel afsluttes med en liste over krav, udfordringer og ”svære valg” for Fremtidens Forstad 2030:

Miljømæssigt skal fremtidens forstad:

- være så lidt miljøbelastende som muligt, samt CO2 neutral,
- invitere til bæredygtighed på en attraktiv og "sjov" måde,
- i langt højere grad tænkes som energiproducent end som energikonsument

Befolkningsmæssigt og demografisk skal fremtidens forstad:

- være et spejl af samfundet i fht. sociale og kulturelle grupper da forskellighed skaber tolerance og mindsker fordomme,
- invitere til mangfoldighed, også i forhold til den forventede ændring af aldersgruppernes fordeling,
- være fremkommelig og tilgængelig for ældre såvel som for unge

Oplevelsesmæssigt og kulturelt skal fremtidens forstad:

- byde på kreative og spændende oplevelser, mangfoldige kulturtilbud og gode, velfungerende byrum må ikke være fremmede i fremtidens forstad,

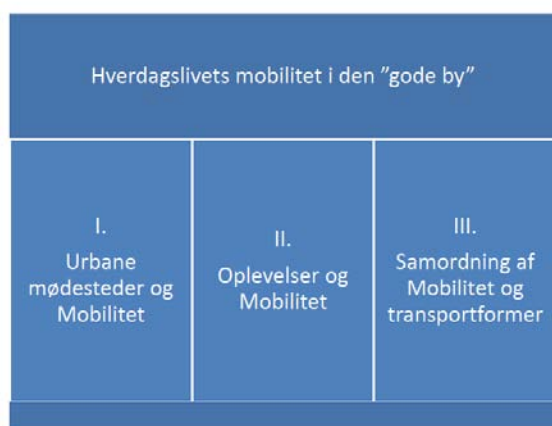
- invitere til at andre end de der bor og arbejder der ønsker at komme der

By- og mobilitetsmæssigt skal fremtidens forstad:

- ikke være monofunktionel i forhold til boliger og erhverv, men skal derimod være et urbant mikrokosmos hvor byens tilbud og attraktioner i størst muligt omfang afspejles. Ikke sådan at alt fra midtbyen findes i forstaden, men således at den får sin egen identitet der bryder med monotoni og monofunktionalitet. I netværksbyen er der stadig konkurrence og komparative fordele mellem bydelene,

- have det mobile liv og dets betydning for menneskelig trivsel som fokus, og dette kommer til udtryk gennem en bevidst og reflekteret byplan hvor den mobile situation iscenesættes med blik for oplevelser, social interaktion og mangfoldighed

Sammenfattende skal mobilitetsoptikken der er beskrevet i denne artikel pege i retningen af en bestemt måde at forstå byplankonkurrencen om "Fremtidens Forstad" på. Dette er en optik der sætter hverdagslivets mobilitet i den "gode by" som overliggeren, og som hviler på tre temaer eller piller der bør adresseres i konkurrencebidragene (figur 13).



Figur 13: Hverdagslivets mobilitet i den "gode by"

Det første er temaet "*urbane mødesteder og mobilitet*" og dette tema handler netop om at udfordre vanetænkningen omkring transitrum og mobilitetsfunktioner så disse udover at indløse behovet for at komme fra A til B også bliver attraktive mødesteder for mangfoldige sociale og kulturelle grupper. Dernæst er temaet "*oplevelser og mobilitet*" en grundpille for konkurrencebesvarelsenerne. Med dette tema sigtes både til kvaliteten af de byrum, transitrum og mødesteder som adresseres under tema 1, men også mere generelt at man tænker positive, attraktive og stimulerende oplevelser ind i konkurrencen – også når man bearbejder infrastruktur, stier og veje. Endeligt er mobilitetsoptikken som nævnt selvsagt ikke blind for det tredje tema der angår de traditionelle behov for "*samordning, koordination og planlægning af de mange forskellige typer transport og mobilitet*". Det tredje tema bør derfor også adresseres i konkurrencebidragene. Diskussionen af netværksteknologier og digitale medier kan forankres indenfor alle tre temaer gennem eksempelvis services og systemer til brug for koordination og samordning af mobilitet.

Men også i forhold til at gøre byrum og transitkorridorer interessante, eller at skabe nye kulturelle og sociale dimensioner ved de mødesteder der etableres under et nyt blik på forstaden. Metodisk skal denne artikel ses som havende en dobbelt pointe. For det første, antages det at mobilitetsvendingen som den er gengivet her vil kunne tilføje konkurrencebidragene noget kvalitativt nyt og tværgående/samordnende. For det andet, antages det at kreative og innovative bud med fordel kan gøre brug af scenariemetoder såvel som mere højtflyvende utopiske forestillinger om fremtiden. Ikke for at skabe urealiserbare planer, men for at tilføre dem den nødvendige nyskabelse og kreativitet. Trods at de professioner der ofte byder ind på byplankonkurrencer kan siges, at være kreative i mange henseender falder disse også tilbage i disciplinræns og kasser der ikke er befordrende for nye og uafprøvede løsninger. Derfor er artiklens budskab, at man både bør reorientere sig teoretisk imod mobilitetsvendingen samt metodisk mod scenarier og utopier. Gøres det, må man sige at der er sket noget i dansk byplanlægning (og international for den sags skyld) ganske innovativt al den stund at hverdagslivets mobilitet i den gode by har fået en central status og dermed at oplevelser og kvalitet samt kultur og identitet er blevet sat på dagsordenen som emner der åbenlyst har at gøre med mobilitet. I "Fremtidens Forstad" er mobilitet mere end A til B!

Litteratur

Adey, P. (2010) *Mobility*, London Routledge

Albertsen, N., H. T. Andersen, R. C. Bach, T. Clemmensen, M. Daugaard, N. B. Groth, F. Hansen, T. Nielsen & P. B. Pedersen (2007) *Den Grænseløse By*, København: Centre for Strategic Urban Research Working Paper nr. 14

Archigram (1994) *A Guide to Archigram 1961-74*, London: Academy Group

Balmforth, D. (2010) Øresundsregionen 2040 – den ressourcestærke region, in Kvorning, J. K. Skou & S. M. Christensen (red.) (2010) *Det Store Rum – Debatbog om regional planlægning*, København: Realdania, pp. 222-238

Bech-Danielsen, C. (2004) *Moderne Arkitektur – hva' er meningen?*, Århus: Systime

Bech-Danielsen, C., O. M. Jensen, H. Kiib & G. Marling (red.) (2004) *Urban Lifestyles. Byrum, Livsstil, Forbrug*, Aalborg: Aalborg Universitets Forlag

BIG (2009) *Yes Is More. An Archicomic on Architectural Evolution*, Copenhagen: BIG ApS

Bjørn, N. (red.) (2008) *Arkitektur der forandrer – fra ghetto til velfungerende byområde*, København: Gads Forlag

Braungart, M. & W. McDonough (2008) *Cradle to Cradle. Rigdom og vækst uden affald*, København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busk

Burgess, E. W. (1925) *The Growth of the City. An Introduction to a Research Project*, in R. E. Park & E. W. Burgess (1925) *The City. Suggestions for Investigations of Human Behavior in the Urban Environment*, Chicago: University of Chicago Press, pp. 47-62

Castells, M. (2003a) *Netværksamfundet og dets opståen. Informationsalderen: Økonomi, Samfund og Kultur, Bind 1*, København: Hans Reitzels Forlag

Castells, M. (2003b) *Internet Galaksen. Refleksioner over Internettet, erhvervslivet og samfundet*, Aarhus: Systime

Clemmensen, T. J. (red.) (2011) *Grænseløse Byer. Nye perspektiver for By- og Landskabsarkitekturen*, Aarhus: Arkitekt skolens Forlag

- Cook, P. (ed.) (1999) *Archigram*, New York: Princeton Architectural Press
- Cook, P. (2008) *Drawing – the motive force of Architecture*, Chichester: Wiley
- Cresswell, T. (2006) *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, London: Routledge
- Dear, M. J. (ed.) (2002) *From Chicago to LA. Making Sense of urban Theory*, London: Sage
- DeLanda, M. (2006) *A New Philosophy of Society. Assemblage Theory and Social Complexity*, New York: Continuum
- Dennis, K. & J. Urry (2009) *After the Car*, Cambridge: Polity
- Dovey, K. (2010) *Becoming Places. Urbanism/Architecture/Identity/Power*, London: Routledge
- Farias, I. & T. Bender (Eds.) (2010) *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory changes urban studies*, London: Routledge
- Easterling, K. (1999) *Organisation Space. Landscapes, Highways, and Houses in America*, Cambridge Mass.: MIT Press, pp. 1-11 and 98-111
- Easterling, K. (2011) *Fresh Field*, in N. Bhatia, M. Przybylski, L. Sheppard & M. White (2011) *Coupling. Strategies for Infrastructural Opportunism*, New York: Princeton Architectural Press, pp. 10-13
- Farsø, M. & S. Tomlinson (2010) *Planlægning er Infrastruktur*, in Kvorning, J. K. Skou & S. M. Christensen (red.) (2010) *Det Store Rum – Debatbog om regional planlægning*, København: Realdania, pp. 158-179
- Freudental-Pedersen, M. & O. B. Jensen (2012) *Imagining a better future – why fun works*, paper for the Annual Meeting of the American Association of Geographers, New York, February 24-28, 2012
- Friedman, J. (2002) *The Prospects of Cities*, Minneapolis: University of Minnesota Press
- Gehl, J. (2010) *Byer for Mennesker*, København: Bogværket
- Gordon, E. & A. S. Silva (2011) *NetLocality. Why location matters in a networked world*, Chichester: Wiley-Blackwell
- Graham, S. & S. Marvin (2001) *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London: Routledge
- Grönlund, B. (2008) *Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet*, in Bjørn, N. (red.) (2008) *Arkitektur der forandrer – fra ghetto til velfungerende byområde*, København: Gads Forlag, pp. 64-79
- Harvey, D. (2000) *Spaces of Hope*, Edinburgh: Edinburgh University Press
- Hardingham, S. (ed.) (2003) *Cedric Price. Opera*, Chichester: Wiley-Academic
- Herbert, D. J. & C. T. Thomas (1997) *Cities in Space. Cities as Place*, London: David Fulton Publishers
- Herod, A. (2011) *Scale*, London: Routledge
- Isaksson, K. & T. Richardson (2009) *Building Legitimacy for risky policies: the cost of avoiding conflicts in Stockholm*, *Transportation Research A*, 43, pp. 251-257
- Ingersoll, R. (2006) *Sprawltown. Looking for the City on Its Edges*, New York: Princeton Architectural Press

- Jensen, O. B. (2004a) Byen, magten og netværket - en ny bysociologis læsninger af de urbane interventioners repræsentationelle logik, *Dansk Sociologi*, no. 3, vol. 15, oktober 2004, pp. 49-65
- Jensen, O. B. (2004b) Byen, magten og netværket – mod en reaktualiseret kritisk byteori, Aalborg: Department of Architecture and Design, Department Working Paper Series, *AD-Files* no. 3, 2004
- Jensen, O. B. (2006) *Facework, Flow and the City – Simmel, Goffman and mobility in the Contemporary City*, *Mobilities*, Vol. 2. No. 2, pp. 143-165
- Jensen, O. B. (2007) City of layers. Bangkok's Sky Train and How It Works in Socially Segregating Mobility Patterns, *Swiss Journal of Sociology*, vol. 33, no. 3, pp. 387-405
- Jensen, O. B. (2007) Pleasure, Fun and Flow - urban travel in the works of Kevin Lynch, Paper for the research seminar 'Contemporary receptions of Kevin Lynch' Department of Architecture and Design, Aalborg University, March 12th 2007
- Jensen, O. B. (2008) Networked mobilities and new sites of mediated interaction, Paper for the Critical Digital 'What Matters(?)' Conference Harvard Graduate School of Design April 18-19 2008
- Jensen, O. B. (2009a) *Mobilities as Culture*, in Phillip Vannini (ed.) (2009) *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*, Farnham: Ashgate, pp. xv-xix
- Jensen, O. B. (2009b) *Manuel Castells – Netværksbyen mellem strømmenes og stedernes rum*, in M. Hansen (red.) (2009) *50 Samfundstænkere*, København: Gyldendal, pp. 638-650
- Jensen, O. B. (2009c) Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice, *Mobilities*, vol. 4, no. 1, March 2009, pp. 139-158
- Jensen, O. B. (2010a) *Langsom by – progressivt byudviklingskoncept eller rendyrket nostalgi?*, in H.J. Kristensen, J. N. Frandsen & J. Møller (eds.) (2010) *Citta Slow. Byudvikling med udsyn og omtanke?*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, pp. 51-63
- Jensen, O. B. (2010b) *Erving Goffman and Everyday Life Mobility*, in Hviid Jacobsen, M. (ed.) (2010) *The Contemporary Goffman*, New York: Routledge, pp. 333-351
- Jensen, O. B. (2010c) Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility, *Space and Culture*, vol. 13 (4), pp. 389-402
- Jensen, O. B. (2010d) *In search of the 'Wild Contemporary' – exploring the potential of the techno utopian urban imaginary to contemporary mobility challenges*, paper for the Annual Meeting of the American Association of Geographers, Washington DC, April 13-18, 2010
- Jensen, O. B. (2011a) *Metroens arkitektur og bevægelser*, in Freudendal-Pedersen, M., L. Koffoed, J. Andersen & J. Larsen (red.) (2011) *Byen i bevægelse. Mobilitet – Politik – Performativitet*, Roskilde: Roskilde Universitetsforlag (under udgivelse)
- Jensen, O. B. (2011b) Emotional Eruptions, Volcanic Activity and Global Mobilities – a Field Account from a European in the US During the Eruption of Eyjafjallajökull, *Mobilities*, Vol. 6, No. 1, February 2011, pp. 67-75
- Jensen, O. B. (under udgivelse) *Staging Mobilities*, London: Routledge
- Jensen, O. B. & C. Lassen (2011) Mobility Challenges, *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management*, vol. 46, No. 1. (in press)

- Jensen, O. B. and T. Richardson (2004) *Making European Space. Mobility, Power and Territorial Identity*, London: Routledge
- Jensen, O. M. & C. Bech-Danielsen (red.) (1999) *Byøkologisk velfærdsudvikling. Livsstil, arkitektur og ressourcekredsløb*, Aalborg: Aalborg Universitetsforlag
- Jørgensen, K. M. (2011) Nye medier – nye steder, *Byplannyt*, nr. 4, 2011, pp. 18-19
- Kiib, H. (2004) Velfærdsbyens konsumlandskaber, in Bech-Danielsen, C., O. M. Jensen, H. Kiib & G. Marling (red.) (2004) *Urban Lifescape. Byrum, Livsstil, Forbrug*, Aalborg: Aalborg Universitets Forlag, pp. 14-33
- Larsen, J., J. Urry & K. Axhausen (2006) *Mobilities, Networks, Geographies*, Aldershot: Ashgate
- Lassen, C. & O. B. Jensen (2004) Den Globale Bus – om arbejdsrejsers betydning i hverdagslivet, in M. H. Jacobsen & J. Tonboe (red.) (2004) *Arbejdssamfundet - den beslaglagte tid og den splittede identitet*, København: Hans Reitzels Forlag, pp. 241-279
- Lassen, C. & O. B. Jensen (2006) Mobilitetsforskningen på arbejde!, *Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift*, No. 41/42, 2006, pp. 11-34
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social*, Cambridge: Cambridge University Press
- Latour, B. (2009) *En Ny Sociologi for et Nyt Samfund. Introduktion til Aktør-Netværk-Teori*, København: Akademisk Forlag
- Le Corbusier (1929/87) *The City of Tomorrow and its Planning*, New York: Dover Publications
- Le Corbusier (1947) *The four routes*, London: Dennis Dobson
- Lefebvre, H. (1970/2000) *The Urban Revolution*, Minneapolis: University of Minnesota Press
- Lefebvre, H. (1974/91) *The Production of Space*, Oxford: Blackwell
- Lynch, K. (1981) *Good City Form*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Marling, G. (2003) *Urban Songlines, Hverdagslivets Drømmespor*, Aalborg: Aalborg Universitetsforlag
- Marling, G., H. Kiib & O. B. Jensen (2009) *Experience City.DK*, Aalborg: Aalborg University Press
- McCullough, M. (2004) *Digital Ground. Architecture, Pervasive Computing, and Environmental Knowing*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Mitchell, B., C. E. Borroni-Bird & L. D. Burns (2010) *Reinventing the Automobile. Personal Urban Mobility for the 21st Century*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Nilsen, T. (2008) *Gode intentioner og uregerlige byer*, Aarhus: Arkitektskolens Forlag
- Pinder, D. (2005) *Visions of the City. Utopianism, Power and Politics in Twentieth-Century Urbanism*, Edinburgh: Edinburgh University Press
- Pinilla, C. (2007) Emergent Urbanism, in W. Maas, A. Graafland, B. Batstra, A. Bilsen & C. Pinilla (eds.) (2007) *Space Fighter. The Evolutionary City (Game:)*, Barcelona: Actar-D, pp. 80-93
- Price, C. (2003) *The Square Book*. Chichester: Wiley

- Richardson, T. & O. B. Jensen (2008) How Mobility Systems Produce Inequality: Making Mobile Subject Types on the Bangkok Sky Train, *Built Environment*, vol. 34, no. 2, pp. 218-231
- Rogers, R. & P. Gumuchdian (1997) *Cities for a Small Planet*, London: Faber & Faber
- Sadler, S. (1999) *The Situationist City*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Sadler, S. (2005) *Archigram. Architecture without Architecture*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Sandercock, L (1998) *Towards Cosmopolis – Planning for multicultural cities*, Chicester: Wiley
- Sieverts, T. (2003) *Cities without Cities. An Interpretation of the Zwischenstadt*, London: SPON Press
- Steiner, H. A. (2009) *Beyond Archigram. The structure of Circulation*, London: Routledge
- Sheller, M. (2011) Mobility, *Sociopedia.isa*, 2011
- Shepard, M. (ed.) (2011) *Sentient City. Ubiquitous computing, architecture, and the future of urban space*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Soja, E. (2000) *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford: Blackwell
- Sorkin, M. (2009) The End(s) of Urban Design, in A. Krieger & W. S. Saunders (eds.) (2009) *Urban Design*, Minneapolis: University of Minnesota Press, pp. 155-182
- Tait, M. & O. B. Jensen (2007) Travelling Ideas, Power and Place: The Cases of Urban Villages and Business Improvement Districts, *International Planning Studies*, vol. 12, no. 2, pp. 107-127
- Tonboe, J. C. (red.) (1985) *Farvel til Byen?*, Aalborg: Aalborg Universitetsforlag
- Tonboe, J. C. (red.) (1988) *Storbyens Sociologi*, Aalborg: Aalborg Universitetsforlag
- Trip, J. J. (2007) *What makes a city? Planning for 'quality of place'. The case of high-speed train station area development*, Delft: TU Delft (PhD thesis)
- Vannini, P. (2010) Mobile Cultures: From the Sociology of Transport to the Study of Mobilities, *Sociology Compass*, 4/2 (2010) 111-121
- Waldheim, C. (ed.) (2006) *The Landscape Urbanism Reader*, New York: Princeton Architectural Press
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond Societies*
- Urry, J. (2007) *Mobilities*, Cambridge: Polity Press
- Urry, J. (2011) *Climate Change and Society*, Cambridge: Polity Press