

Byarkitektonisk kvalitet

– de mange fortællinger om netværksbyens arkitektoniske værdier

Gitte Marling & Hans Kiib

LIVING IN THE NORTH

Denne artikel sætter fokus på hvorledes den moderne netværksbyens arkitektoniske rum læses og fortolkes af henholdsvis arkitektstanden og lægfolk. Mens lægfolk søger at begrunde deres kvalitetsvurderinger i personlig smag, præferencer og hensigtsmæssig brug, så ønsker arkitektstanden som oftest at opstille universelle kriterier for vurdering af arkitektonisk kvalitet og har på den baggrund opbygget et sæt af kvalitetskriterier for bygning.

Artiklen er skrevet på baggrund af mange års arbejde med byarkitektoniske analyser og det netop afsluttede forskningsprojekt "Byøkologisk velfærdsforskning"¹, som har bragt ny kundskab om byen som oplevet arkitektoniske rum. Forskningen rokker ved flere af arkitektfagets forståelser af byen og dens anvendelse. Hvor bykernen og kvarteret har mistet mental betydning udgør landskabet og transitrum, veje, banegårdspladser, motorvejsudfletninger m.m. et fælles referencenet, som alle forholder sig til og knytter æstetiske præferencer til. Den sætter dermed spørgsmålstegn ved den måde, hvorpå vi som arkitekter og urban designere "italesætter" byens arkitektoniske værdier i forskellige officielle byarkitektoniske registranter og analyser og den diskuterer og perspektiverer fagets tilgange og værktøjer inden for det byarkitektoniske felt.

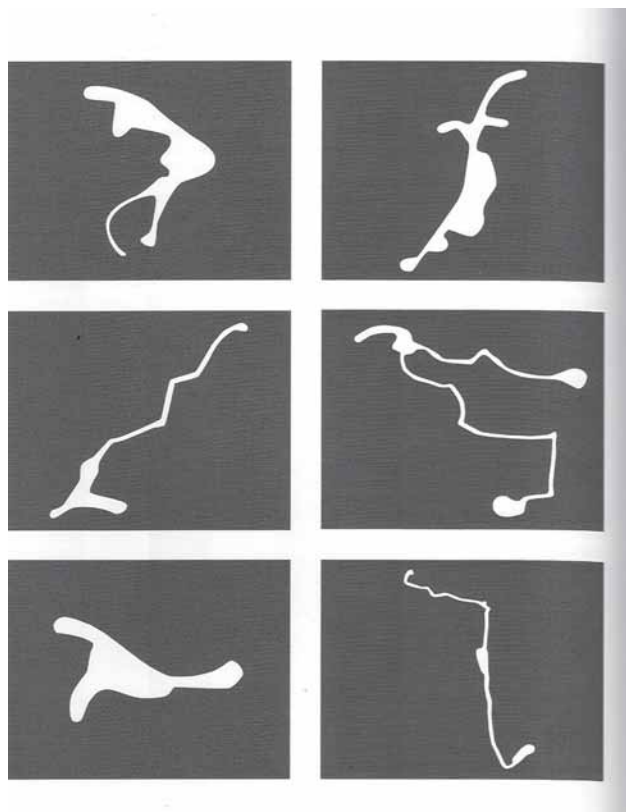
Urban Lifescape – space, lifestyle, consumption (Hans Kiib, Gitte Marling, Claus Bech-Danielsen og Ole Michael Jensen (red), 2004) rummer velfærdsprojektets sammenfatninger om den ny viden, der er opnået om byens indbyggere, deres adfærd, levemåder og værdisæt.

Velfærdsborgeren bor godt, bevæger sig på planlagte veje, benytter de rekreative rum og frekventerer de planlagte indkøbscentre. Byen spinder sine borgere ind i et net af aktiviteter, som i væsentlig grad stemmer overens med den planlagte bys funktionsopdeling.

Artiklerne i bogen peger på, at der i disse år udvikles individuelle og stærke livsstilsbetingede værdisæt med boligen som det vigtigste livsstilsikon. Kvantitativt svarer velfærds-samfundets forskelligartede boligtilbud til nutidens boligbehov; men opfattelsen af, hvad der er en god bolig og et godt boligområde, er relateret til livsstil og i den forbindelse slås det fast, at barndommens boligsituation har afgørende indflydelse på boligvalg og boligpræferencer senere i livet. I konsekvens af at boligen er blevet det vigtigste livsstilsikon vises det, hvordan arbejdet med ombygning, indretning og vedligeholdelse af boligen udgør et "sjælearbejde", hvor beboerne søger personlig identitet i samspil med deres bolig.

Bogen *Urban songlines – hverdagslivets drømmespor* (Marling 2003), som er et selvstændigt bidrag fra forskningsprojektet, er bygget over 6 fortællinger, der præsenteres af 6 borgere med forskellig alder, køn, job og socioøkonomisk baggrund. Den bygger på et omfattende empirisk forskningsarbejde med Aalborg som case.

Bogen konkluderer, at der ikke findes én stor og sammenhængende fortælling om "velfærdsbyen" sådan som den oprindeligt var planlagt med kvarterer og lokalområder. Der er snarere tale om en "netværksby" med stor interaktion og mobilitet. Vi har hver vores fortælling om byens kvaliteter. Fortællingerne udspringer af vores livsstil, vores bevægelser i byen og af de særlige steder eller domæner i byen, hvor vi føler os hjemme. Stederne er ikke længere nødvendigvis knyttet til den bebyggelse eller det område i byen, hvor vi har vores bolig. Tværtimod synes lokalområdet, som rammen om hverdagslivet, at være sprængt; og for de fleste af os, er der tale om, at vores hverdagsliv leves i linier og nedslag i byen, og at vores territorier således dækker større områder af byen og regionen.



Fortællinger om "byen" og dens arkitektoniske værdier

Dagliglivsskildringerne fra Aalborg giver et indgående og kvalitativt indblik i fortællernes æstetiske præferencer. De kort, som fortællerne har udarbejdet over deres daglige færden i byen, er som omtalt ikke afgrænset til det område, hvor de bor, men knytter sig til deres bevægelsesmønstre i byen. I den forbindelse udpeges de steder, som fortællerne finder værdifulde og med høje æstetiske kvaliteter. De individuelle fortællinger suppleres med fakta vedrørende byens overordnede strukturer og med data vedr. boligområdets historiske, fysiske, sociale og bymilmæssige profil.

De 6 fortællere bruger byen vidt forskelligt og i nogle tilfælde overraskende forskelligt. Men fælles for dem er det, at boligen har stor betydning som livstilsrum og i nogen grad også bebyggelsen.

I alle 6 fortællinger fremgår det, at boligbebyggelsen for den enkelte oftest har en ensartet beboersammensætning. Ikke blot økonomisk og uddannelsesmæssigt er de relativt homogene. Det er som om æstetik, smag, sociale forhold og livsstil også i nogen grad virker som lokaliseringsparametre.

Fortællingerne beskriver, at man gennem boligen og bebyggelsen viser, hvor man hører til. Derimod har lokalområdet vigende betydning. De fleste bruger det meget selektivt. Det kan f.eks. være en god nærbutik, et bibliotek, en institution, en lystbådehavn eller lignende.

Derfor er det heller ikke nærområdets arkitektur, eller byrum, som optager fortællerne.

Fortællingerne understøtter og uddyber således nogle af de resultater, som det samlede velfærdsprojekt er kommet frem til.

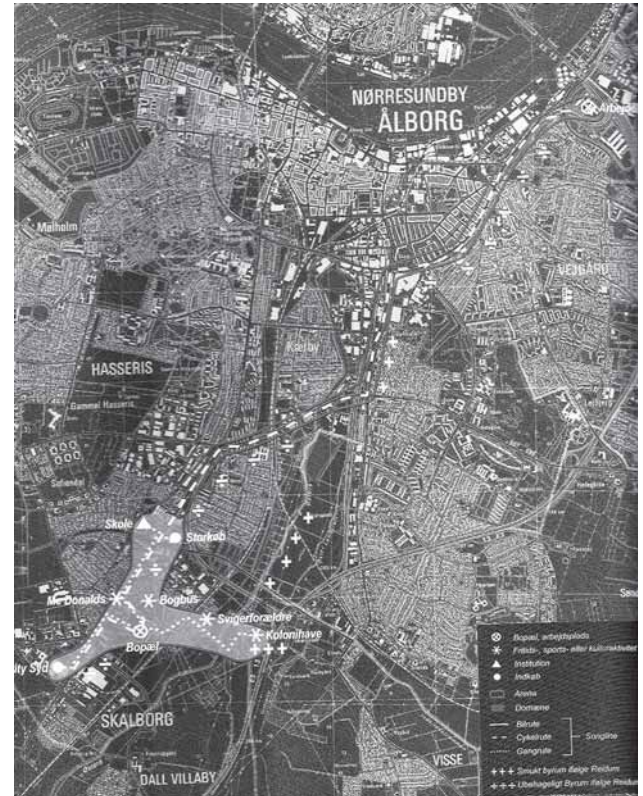
Om urban songlines

Urban songlines er byarkitektonisk mapping med vægt på bevægelsesmønstre, identitet, erindring og betydning. Netværksbyens mobilitetsstrukturer er i dag så dominerende at alle indlejres i den. Erindring, betydning og arkitektonisk kvalitet knytter sig til denne bevægelse og til mobilitetens rum samt til livsstilsbetingede æstetiske præferencer.

Reidum

Reidum er 32 år og gravid med sit 3. barn. Familiens husstandsindtægt er meget lav, ligesom det er tilfældet for de andre beboere i det almennyttige boligbyggeri i Aalborgs sydlige periferi. Hun cykler hver dag på tværs af byen for at komme til Teknisk Skole, hvor hun uddanner sig til smørebrødsassistent.

Reidum lever sit liv i boligen, i City Syds shoppingsskabelandskab og især i kolonihaven, der ligger 5 minutters cykelafstand fra boligen. Kolonihaven rummer alle hendes drømme, og det er hertil hendes positive bybilleder er knyttet. Hun bevæger sig kun udenfor området, fordi hun er nødt til det i forbindelse med sin uddannelse.



Reidums songlines

Reidums Aalborg er den moderne forstand, der er fattig på kulturelle tilbud; men rig på grønne oaser. Det er de grønne rum, der giver den moderne by kvaliteter mener Reidum, hvorimod de store P-pladser og brede veje er oplevelsesfattige, når man som Reidum cykler eller går. Reidum kommer aldrig i Aalborgs gamle bycenter, eller benytter sig af biografer, teater eller museer eller lignende: "NEJ, det er meget, meget sjældent vi er derinde. Det siger mig intet, INTET – og det har aldrig sagt mig noget, ALDRIG! – jamen det har det ikke, det er ikke mig!"

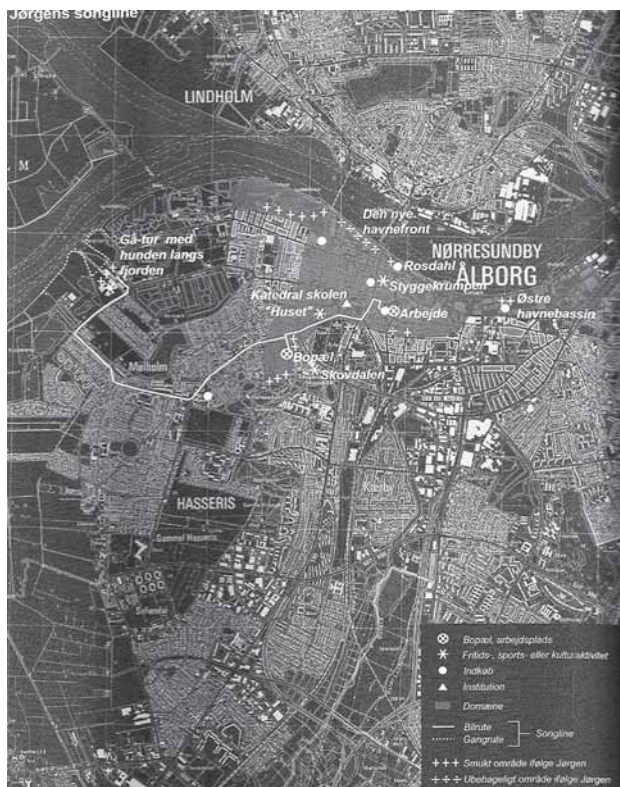


Jørgen

Jørgen er 55 år gammel og er privatpraktiserende læge i Aalborg. Han bor på 25. år i en patriciervilla i byens dyreste villakvarter, Hasseris. Jørgen er opvokset et stenkast fra villaen og har altid haft venner i kvarteret. Han har ikke valgt kvarteret – det har valgt ham. ”jeg havde ikke noget valg. Jeg kunne kun bo her... og det her hus er det eneste jeg nogen sinde har set på”, siger Jørgen, der vedkender sig at han holder af det smukke og mondæne kvarter. Jørgen kender byen godt og kommer overalt i byen i forbindelse med sit job. Han domæne er imidlertid indsnævret til havnen, midtbyen og villakvarteret.

Jørgens songlines

Jørgen kører hver lørdag morgen ned på Rosdahls marked på havnen. Her nyder han de gode råvarer, kød, fisk og grønt. Er det godt vejr sætter han sig udenfor med et glas øl, og får en snak med de venner, som også kommer her. Havnen har i det hele taget en stor plads i Jørgens hjerte, fordi han er kommet her hele sit liv. ”Ved havnen er der udsigt, lange kajer og lange kig. Der er noget himmel over det, og jeg er til steder, hvor man kan se langt!” fortæller han. Jørgen kommer på kunstmuseet, historisk museum og andre kulturinstitutioner i byen. Han kommer derimod sjældent til City Syd. ”City syd er ikke mig!”, fastslår han.



Fælles for fortællerne er, at mobiliteten er stor. Alle bevæger sig over store afstande, enten på den daglige rute for at komme på job eller til uddannelsessted eller i forbindelse med regelmæssige fritidsaktiviteter. Selv de befolkningsgrupper, som vi regner for at være mest stedsbundne er vævet ind i mobilitetens hverdagsliv. Børn benytter sig bl.a. af frit skolevalg og byens mange fritidstilbud, mens pensionisterne rejser rundt i og udenfor bylandskabet i deres søgen efter oplevelser og forlystelser. Det er i forbindelse med ruterne i byen, at byens arkitektur opleves. Det er endvidere de udvalgte steder for sport, kulturliv og rekreation, som optager sindene, når byens værdifulde steder skal kortlægges. Disse områder ligger spredt i bylandskabet, bundet sammen af transportkorridorer og udgør personlige "songlines".²

Dermed rækker fortællingerne ved lokalområdets status som ramme om hverdagslivet – hvilket har været et af byplanlægningens urokkelige statements siden Lewis Mumfords tid. Denne tilgang har på mange måder været en af hjørnesteenene i byudviklingsplanerne siden 1960'erne og har lige siden været omdrejningspunktet i en række byomdannelseprojekter f.eks. byfornyelsesprojekter, kvarterløftsprojekter mv., der lukker sig om hvert deres kvarter.

Fortællingerne peger på de store landskabstræk som noget af det, der giver byen karakter og kvalitet. Limfjorden, der deler Aalborg i en nordlig og sydlig del, betegnes som et stort og smukt rum.

Mange er meget optaget af hvad der skal ske i forbindelse med byomdannelseprojekter på havnen. Der er mange bitre bemærkninger om kommunens hidtidige indsats, som opleves som ringe. "Kommunen er dilettantisk" eller "Kommunen går i for små sko og det er synd, når vi nu endelig har chancen for at lave noget med kvalitet" er nogle af de udsagn, der falder.

Andre naturområder som Østerådalen, der strækker sig ind i byen fra syd, betegnes ligeledes som en væsentlig kvalitet. Ligesom byens store parker fremhæves (Kildeparken og Skovdalen). Disse rekreationsrum er væsentlige og man går, cykler eller kører gerne i bil for at nå frem.

Samlet set stiller fortællingerne spørgsmål ved et af arkitektfagets statements om byen: Det historiske center med dets gågader, pladser og historiske bygninger som et sted, hvor alle kommer jævnligt eller af og til – at det er et område i byen som alle har et forhold til.

De 6 fortællinger indikerer, at dette ikke er tilfældet. Halvdelen af fortællerne forholder sig ikke til byens historiske center, og kommer der meget sjældent og kun i særlige tilfælde.

Meget tyder således på, at det er et spørgsmål om livsstil, hvorvidt midtbyens kulturudbud virker tiltrækkende. "Jeg kommer aldrig i midtbyen", fortæller Reidum, som bor i Skalborg og benytter City Syds butikker. Modsat nyder to andre fortællere det gamle bycenter og benytter de mange kulturtilbud. Den ene har bevidst valgt at bosætte sig i middelalderbyen, for at være midt i byens kulturliv.

Tilsvarende skilles vandene, når tale er om den gamle bykernes modpol, City Syds Storcenter med Bilka og mange specialbutikker samt store butiksenheder i form af Tæppeland, Møbelland, Babyland, Køkkenland, Cowboyland, Electric City mv.

To af fortællerne foretrækker at benytte City Syd, hvor der er god tilgængelighed, overdækkede indkøbsgader og tryghed, mens tre giver udtryk for, at de direkte får det dårligt når de opholder sig i området, og derfor næsten aldrig benytter de indkøbsmuligheder det tilbyder. Igen handler det om livsstil og oplevelse af det arkitektoniske rum, når der skal vælges butikker til indkøb, især når det drejer sig om tøj, møbler og andre udvalgsvarer.

Fortællingerne viser, at "netværksbyen" er en realitet og at borgerne på hver deres måde agerer i dette urbane felt. De forholder sig kun til udvalgte dele af byen, nemlig de dele af byen som ligger i den arena, der udgør deres transitkorridorer og deres steder eller domæner. Alle forholder sig dermed til transittens rum som en del af deres oplevelse af Aalborg.

Det drejer sig først og fremmest om de store veje, dvs. ring- og indfaldsveje. De omtales oftest negativt. Rummet er uskønt, utrygt og uden kvalitet. Modsat udpeges store træer, et skovbryn, en markant bygning m.m. som formildende elementer, der giver en smule oplevelse i mobilitetens rum.

Urban Songlines sætter, med sine livsstilsrelaterede kortlægninger af byens arkitektur og kvaliteter, fokus på andre dele af byen end arkitektfaglige registranter gør. Fortællingerne åbner for de kvaliteter, der er i den moderne bys forstadsområder, den lave åbne struktur, de grønne naturtræk, transitrummene og de store havneomdannelse i byen.

Men fortællingerne sætter også fokus på byens negative æstetiske oplevelser. Her peges først og fremmest på infra-

strukturen, på restarealer og på for store bygningsvolumener i forhold til konteksten.

Fagets dogmer udfordres

Sammenfattende kan man sige, at den nye viden og de detaljerede livsstilsberetninger udfordrer en række dogmer som 50 års byplantradition bygger på. Det omfatter bl.a.:

1. *At der ikke findes én fælles fortælling eller forståelse af "byen".* Den modernistiske planlægnings bymodel – som en sammenhængende struktur med centre og lokalområder, som planlæggerne har italesat, udgør ikke en fælles ramme for forståelse af byen. Den mentale velfærdsby er en "bricolage" – et net af individualiserede adfærdsmønstre i relation til bolig og konsum. Vi har så at sige hver vores livstilsbetingede fortælling om byens kvaliteter. Den baserer sig på vores bevægelser i byen og på de særlige steder eller domæner i byen, hvor vi føler os hjemme. Den optræder som et mønster i et individualiseret brug af byens tilbud i form af boligområder, transportmidler, fritidsvaner, mødesteder og indkøb m.m. Vi "væver" så at sige "vores egen by" ved at knytte oplevelser af fragmenter af byens felt til det personlige net af linier og punkter.³
2. *At æstetiske præferencer ikke manifesterer sig i stærk lokalområde- eller kvartersidentitet.* Disse præferencer er ikke knyttet til det område i byen, hvor vi har vores bolig. Vore territorier synes generelt at dække større områder af byen og regionen samtidig med at de æstetiske præferencer primært knytter sig til boligtypen og til bebyggelsen. Dette forhold udfordrer et af de mest sejlivede dogmer i byplanlægningen om, at vi skal sammensætte vore byer af velfungerende lokalområder og kvarterer, som hver for sig er sammensat af et varieret boligudbud, butiks- og serviceforsyning, skoler, sociale- og kulturelle institutioner m.m.
3. *At bykernen ikke er fælles for alle.* Mange kommer simpelthen ikke i den gamle bykerne – det indgår ikke i deres domæne. Bykernen er således ikke længere "byens kerne" i adfærdsmæssig eller mental betydning. Den er ikke det arkitektoniske "fællesrum" eller fælles referencepunkt, som mange arkitekter og planlæggere går ud fra.
4. *At det ikke primært er det byggede miljø, der giver bymæssig kvalitet, men derimod relationen mellem bebyggelse og*

landskab. Landskabet, de store landsskabstræk, skovbrynet, fjorden, vandløbene, engene er strukturer, som alle forholder sig til og refererer til som positive elementer i byen og i deres opfattelse af bymæssig kvalitet.

5. *At visse pladser og strækninger med stor aktivitet eller tilbagevendende begivenheder har status af fælles referencepunkter.* Det drejer sig om "havnen", "Limfjordsbroen", "grønsagstorvet" eller den offentlige plads med skiftende sociale aktiviteter eller events. Det er felter, som mange forholder sig positivt til, om end de ikke indgår i alles livstilsdomæner.
6. *At de offentlige transitrum, veje, banegårdspladser, motorvejsudfletninger m.m. er et fælles referencenet, som alle forholder sig til og knytter æstetiske præferencer til.* I de fleste tilfælde er det negative æstetiske vurderinger der knyttes til de transitrum, som mange befinder sig i mange timer ugentligt. Hastigheden i transitrummene bestemmer oplevelsens indhold og den konkrete vurdering af det.

Udfordringer til de byarkitektoniske analysemetoder

Viden om "velfærdsbyens" transformation til "netværksby" må få konsekvenser for fagets tilgange og værktøjer til vurdering af arkitektonisk kvalitet.

Lad os se på, hvorledes et par af de mest centrale byarkitektoniske analysetraditioner har udviklet sig i Norden i de seneste 10–15 år samt vurdere, hvad der har været dens udgangspunkt, mål og metoder set i forhold til den nye viden.⁴

Realistisk byanalyse

I begyndelsen af 1990'erne satte Miljøvernsdepartementet i Oslo et arbejde i gang med henblik på at udvikle og reddegøre for forskellige typer at stedsanalyser. I en serie af publikationer⁵, præsenteres forskellige tilgange i form af historiske analyser, fænomenologiske analyser og objektive registranter af bebyggelsestyper, strukturer og overordnede landskabstræk. Publikationerne indeholdt de teoretiske baggrunde for den valgte approach ligesom analyserne blev afprøvet i forskellige udvalgte norske bysamfund⁶.

Karl Otto Ellefsens og Dag Tvildes, *Realistiske byanalyser* (Ellefsen & Tvilde, 1991) er en af de mest brugte norske analyser.

Målet med arbejdet har specifikt været at udvikle en metode, der kan styrke arkitektens virke i urban design. Derfor analyseres byen udelukkende som arkitektur og ikke

som økonomi, social struktur eller som funktioner. Byarkitekturen betragtes som fysisk form med sit eget system og sine egne modeller. Det er disse mønstre og ordensprincipper, som Ellefsen og Tvilde søger at klargøre.

Metodisk er der tale om at analyserne bevæger sig på 3 niveauer:

- *Den historiske udvikling af byens form*, det vil sige den arkitektoniske og rumlige udvikling. Der fokuseres på de historiske perioder, hvor der er sket afgørende forandringer. Det kan være etablering af industri-anlæg, institutioner, havne og andre infrastrukturelle anlæg, som har haft betydning for byens udformning.
- *Byens overordnede strukturerende elementer*. Byens primære elementer udpeges. Det drejer sig om naturgrundlag og klima, ejendomsforhold, byplaner, bygninger og hændelser.
- *Byens bebyggelsesstruktur*, dvs. klassificering af forskellige kategorier af bygningstyper og bebyggelsesmønstre.

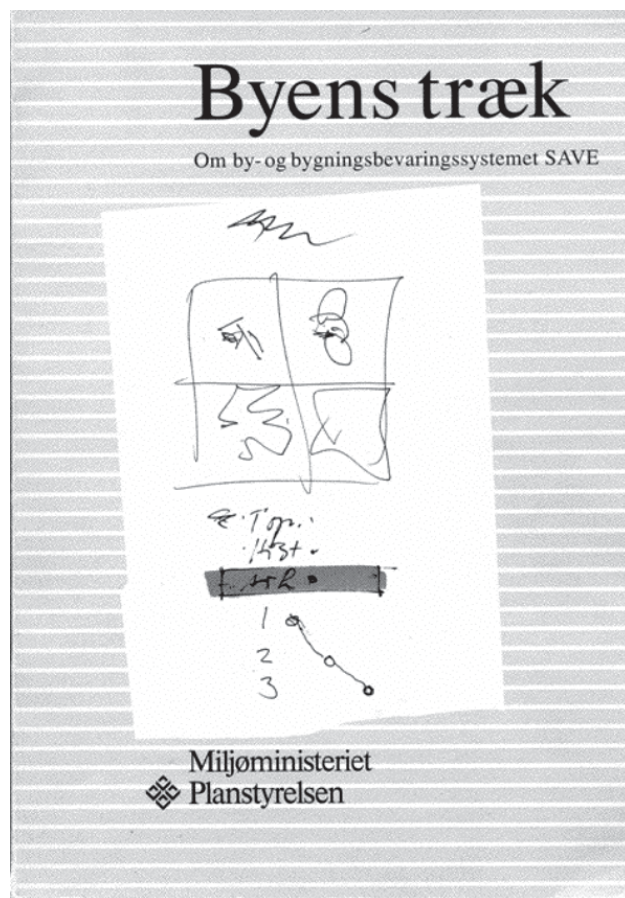
Der udarbejdes en serie af kort, der ekstraherer de forskellige temaer. På baggrund af en "layeringteknik", udpeges byens "homogene områder" set ud fra en bebyggelsestypologi. De tiloversblevne områder betegnes som "amorfe".

Det er Tvilde og Effefsens ærinde at opstille retningslinier for bebyggelse, byomdannelse, fortætning mv. i de homogene områder, mens urban designere og developere er mere frit stillet i byens amorfe områder mht. tolkning og udformning.

Metoden kaldes "objektiv" og beskæftiger sig med registrerbare fakta, og mimer dermed naturvidenskabelige analysemetoder.

Der er gennemført en del "realistiske byanalyser" i Norge. Arbejdet er udført omhyggeligt og er af faglig høj kvalitet. Det metodiske afsæt for analysens fokus er imidlertid stærkt reduktionistisk⁷. Der tegnes således et øjebliksbillede af strukturer, bygningstyper og punkter, hvorimod registreringer af byens flowsystemer – veje og gader, jernbane og luft-havne m.m. er udeladt. På intet tidspunkt reflekteres dette fravalg. Det er tankevækkende, at transitrummene ikke er et centralt omdrejningspunkt i analysen. Ligesom byens kant og relationen mellem det bebyggede og det ubebyggede miljø/landskabet ikke er det.

Endelig er den brugsmæssige side af byen udeladt lige som "den oplevede by" og det deraf afledte "image" er udeladt, dvs. udpegning af de arkitektoniske elementer, der har den afgørende betydning for opfattelsen af æstetisk kvalitet.



Der er i løbet af de seneste 10–12 år lavet byarkitektoniske kommuneatlasser i ca. 70 danske kommuner. Der er tale om publikationer rigt illustreret med kort og billeder.

I SAVE analyseres byens arkitektoniske værdier ud fra 4 niveauer:

- *Beskrivelse af den historiske byudvikling illustreret på kort.*
- *Dominerende træk, hvilket vil sige byens dominerende landskabs-træk, overordnede infrastrukturelle forbindelser og dominerende bygningselementer herunder skyline.*
- *Bebyggelsesmønstre, hvilket i SAVE-sammenhæng tolkes som de mønstre som veje og bygninger danner. Mønstret af pladser og torve.*
- *Udsnit og dele er enkelte særligt markante mønstre. Det vil konkret sige specielle vejforløb, en særegen bebyggelse, institution eller anlæg.*

fjordsbroen friholdes for byggeri. Udsigten mod nord domineres af Limfjordsbroen og den høje brorampe. I Nørresundby ses markant havnebebyggelse og Skansebakkens smukke langstrakte profil.

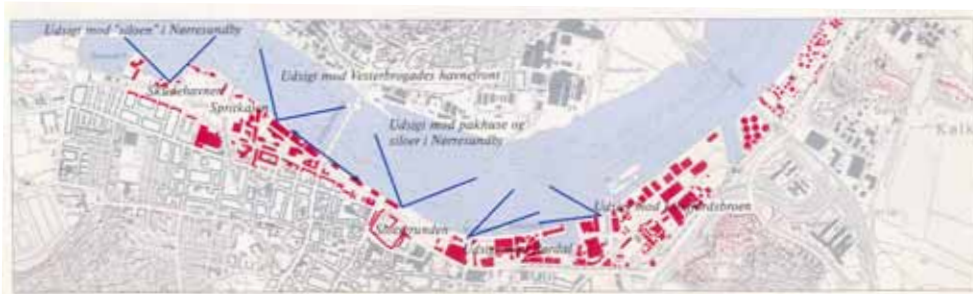
Udsigten fra Slottet.



Udsigten fra Spritkajen.



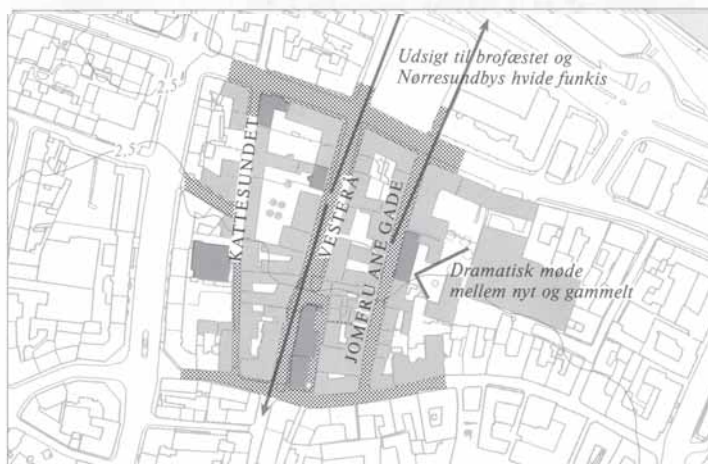
Udsigten fra Strandpavillonen.



Kattesundet.

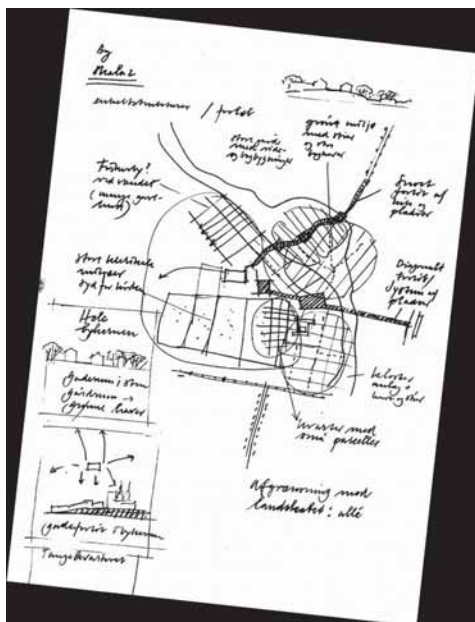


Vesterå.

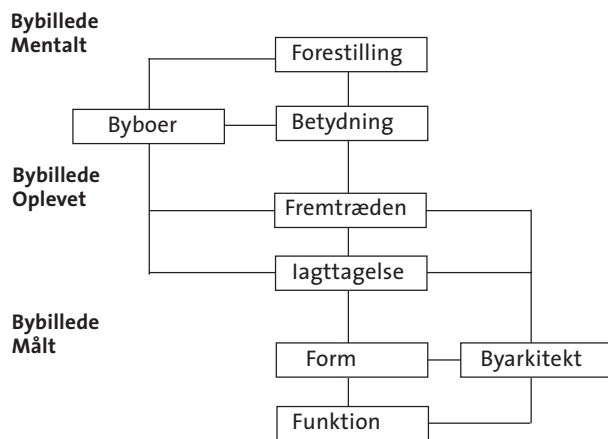


I modsætning til de realistiske byanalyser i Norge indeholder de danske kommuneatlas, en række kvalitative arkitektoniske vurderinger af subjektiv karakter. Man udtaler sig om bevaringsværdi og om kulturelle forhold, og der uddeles ris og ros.

"Efter oplevelsen af den ægte vare i Kattesundet er overgangen til Jomfru Ane Gades forlorte idyl og "bierstubebestemning" en hårrejsende oplevelse. Den gamle bebyggelse er skamferet af uheldige tag – og vinduesudskiftninger og dominerende skiltning. Går man ind af porten til Jomfru Ane Teatrets fine gårdrum, kan man opleve det ufølsomme og dramatiske sammenstød mellem vor tids store bygningsvolumener og den gamle lager- og pakhusbebyggelse" (Kommuneatlas Syd, Aalborg Kommune 1994 siden 23)



Oplevelsen af byarkitektur



Steen Holmgren og Ole Svensson slår i deres arbejde "Byarkitektur i byfornyelsen" til lyd for en socialgruppe-differentieret analyse, som skal supplere analysen, som fagfolk gennemfører. De taler om "bybilleder oplevet" og "bybilleder mentalt". Den byarkitektoniske analysemetode, som er udviklet i SAVE suppleres med billedsortering, byvandring, beretninger fra forskellige socialgrupper og aldersgrupper – alt sammen med henblik på at afdekke "the hidden order" – et mønster af forskellige æstetiske og mentale præferencer som forskellige socialgrupper og aldersgrupper præsenterer. Målet er at opnå et mere differentieret syn på "det bevaringsværdige" både forstået som arkitektur og som levende kulturmiljø.

De danske SAVE analyser

SAVE står for *Survey of Architectural Values in the Environment*. Det er et registreringssystem, der er udviklet i regi af det danske miljøministerium i slutningen af 1980'erne.

Modsat de norske realistiske analysemetoder lader det sig inspirere af et konglomerat af analysemetoder⁸. Det drejer sig såvel om historiserende metoder inspireret af Aldo Rossi, som om oplevelsesorienterede tilgange inspireret af Gordon Cullen (1960) og Kevin Lynch (1960).

Målet med SAVE-analyserne er at sætte fokus på de arkitektoniske værdier i danske byer. Ved at fremhæve disse historiske og nationale værdier har det været ønsket at gøre offentligheden, og i særdeleshed planlæggere og politiske beslutningstagere, opmærksomme på at sikre og bevare denne kulturarv for eftertiden. Arbejdet blev sat i gang i forlængelse af en række europæiske drøftelser af bymiljøet, hvor blandt andet problemer som uniform byarkitektur og manglende byidentitet prægede debatten (Jacobs 1993).

Der er i løbet af de seneste 10–12 år lavet byarkitektoniske kommuneatlaser i ca. 70 danske kommuner. Der er tale om publikationer rigt illustreret med kort og billeder. Registreringerne er lavet af et rejsehold udpeget af miljøministeriet suppleret af en lokal følgegruppe af arkitekter, byplanlæggere, museumsfolk m.fl.

Det færdige atlas indeholder en præsentation af byarkitekturen samt i et bilag en oversigt over bevaringsværdige enkeltbygninger bygget før 1940 i kommunens små og store bysamfund.

De enkelte bygninger registreres i et skema m.h.t. opførelsesår, byggestil, funktion og tilstand.

Byarkitekturen registreres ud fra 3–4 niveauer:

- *Beskrivelse af den historiske byudvikling* illustreret på kort.
- *Dominerende træk*, hvilket vil sige byens dominerende landskabstræk, overordnede infrastrukturelle forbindelser og dominerende bygningselementer herunder skyline.
- *Bebyggelsesmønstre*, hvilket i Save-sammenhæng tolkes som de mønstre som veje og bygninger danner. Mønstret af pladser og torve.
- *Udsnit og dele* er enkelte særligt markante mønstre. Det vil konkret sige specielle vejforløb, en særegen bebyggelse, institution eller anlæg.

I modsætning til de realistiske byanalyser i Norge indeholder de danske kommuneatlaser en række kvalitative arki-

tektoniske vurderinger af subjektiv karakter. Man udtaler sig om bevaringsværdi og om kulturelle forhold, og der uddeles ris og ros. For at illustrere dette henviser vi til et par eksempler fra Kommuneatlas, Aalborg Syd⁹.

Første eksempel omhandler Jomfru Ane Gade, der består af en gågade med stribevis af cafeer, barer, diskoteker og restauranter:

Efter oplevelsen af den ægte vare i Kattesundet er overgangen til Jomfru Ane Gades forlorne idyl og "bierstubestemning" en hårrejsende oplevelse. Den gamle bebyggelse er skamferet af uheldige tag – og vinduesudskiftninger og dominerende skiltning. Går man ind af porten til Jomfru Ane Teatrets fine gårdrum, kan man opleve det ufølsomme og dramatiske sammenstød mellem vor tids store bygningsvolumener og den gamle lager- og pakhusbebyggelse.

(Kommuneatlas Syd, 1994 siden 23)

Folkene bag kommuneatlasen føler sig tydeligvis ikke hjemme i Jomfru Ane Gade. Omdannelsen af gaden falder ikke i smag og formidles som et tab af værdier for byen.

I et andet eksempel, fra Vejgård Bymidte, der omhandler omdannelsen af en gammel vinduesfabrik til boligbebyggelse med fælleshus, er holdningerne til forandringerne mere positive:

Her vurderes forandringerne som værende en berigelse for bymiljøet. Beboernes sociale intentioner opleves i dette tilfælde så positivt, at de fremhæves som en del af de arkitektoniske og kulturelle værdier.

Det samme er tilfældet med Øgadekvarteret – et brokvarter, der er bygget i 1920'erne – 40'erne til arbejderne på det daværende Aalborg Værft. Arbejderbevægelsen og i særdeleshed værftsarbejderne har spillet en stor rolle i Aalborgs historie, en fortælling som forfatteren synes at have så stor veneration for, at den skal kommenteres i kommuneatlasen.

Atlasen skriver således om Øgadekvarteret, at det har stor bygningsmæssig homogenitet og at Sjøllandsgade er et byrum af stor styrke og skønhed pga. sammenhængen mellem helhed og detalje:

Fremhæves skal også den stærke stemning af fællesskab og kollektive værdier. (Kommuneatlas Syd, 1994, side 35)

SAVE analysernes fokus på bevaring og arkitektonisk kvalitet er prisværdig. Eksemplerne viser imidlertid med al tydelighed arkitektens og museumsfolks fremtrædende rolle i de

danske byarkitektoniske analyser. Det, der formidles, er arkitektens og historikerens fortælling om byen, og det forekommer tendentiøst, når forfatterne kommer med kvalitetsvurderinger uden klart at anføre grundlaget herfor – grundlaget som synes at forankre sig i stærkt subjektive vurderinger for ikke at tale om faginterne dogmer. De danske analyser er ikke fulddækkende, men behandler kun de bydele, og bebyggelser, som arbejdsgruppen bag de enkelte atlas finder interessante. Her ligger der igen en subjektiv udvælgelse, der er baseret på arkitektstanden anno 1990 og deres historiserende syn på arkitektoniske værdier.

Vi kan således opsummere, at SAVE registranter og arkitektoniske kommuneatlas bygger på æstetiske præferencer, som knytter sig til en bestemt skolet livsstilsgruppes statiske og ofte historiserende arkitektursyn¹⁰.

Atlasse behandler i enkelte eksempler den oplevede arkitektur som serielle oplevelser, dvs. som bevægelse fra et rum til et andet (Cullen, 1960); men hele spørgsmålet om mobiliteten og bevægelsen er udeladt. Der er for os ingen tvivl om, at atlasse havde stået stærkere hvis mobilitetens rum havde været inkluderet. Inddragelse af byarkitektoniske tilgange, udviklet af Robert Venturi og Denise Scott Brown¹¹ i forbindelse med deres studier af sammenhængen mellem hastighed, skala, arkitektur, skilte og symboler, ville – sammen med en livsstilsorienteret tilgang – kunnet bidrage med et differentieret billede af oplevede og mentale arkitektoniske værdier i netværksbyens sammensatte felt.

En egentlig kulturanalyse baseret på en livsstilsbetragtning ville være yderst relevant som udgangspunkt i kortlægning af æstetisk kvalitet og karakteren af bybilledet i forskellige dele af byen. Det har Steen Holmgren og Ole Svensson haft som intention i deres arbejde "Byarkitektur i byfornyelsen"¹². De slår til lyd for en socialgruppe-differentieret analyse, som skal supplere analysen, som fagfolk gennemfører. De taler om "bybilleder oplevet" og "bybilleder mentalt". Den byarkitektoniske analysemetode, som er udviklet i SAVE suppleres med billedsortering, byvandring, beretninger fra forskellige socialgrupper og aldersgrupper – alt sammen med henblik på at afdække "the hidden order" – et mønster af forskellige æstetiske og mentale præferencer som forskellige socialgrupper og aldersgrupper præsenterer. Målet er at opnå et mere differentieret syn på "det bevaringsværdige" både forstået som arkitektur og som levende kulturmiljø. Byfornyelsen skal ikke blot bevare og forny ud fra ét

sæt af æstetiske og mentale præferencer, men skal tage hensyn til de mange forskellige oplevede "landmarks" og de mange "mentale mindesmærker og fortællinger", som de forskellige grupper peger på. Her trækker de på en lang faglig tradition, som har klare træk tilfælles med livsstilsforskningen og den sociologisk orienterede arkitekturforskning, som bl.a. Kevin Lynch, Gordon Cullen og Michael Trieb¹³ står for.

Holmgrens og Svenssons udvikling af de arkitektoniske analysemetoder fortjener større bevågenhed, end deres praktiske udbredelse umiddelbart vidner om. De bør have kredit for at koble de socialpsykologiske metoder med de traditionelle mappingmetoder. Det er imidlertid fortsat et stort problem, at metoden ikke kobles med et stringent livsstilsbegreb, som kunne reflektere den livsfærebetingede distribution af æstetiske og arkitektoniske holdepunkter ud over kvarteret til hele byen. Metodeudviklingen – som titlen på bogen antyder – kobles op på en traditionel kvartersrelateret byfornyelse, og bliver dermed ikke udfoldet mod de nye udfordringer, som netværksbyen sætter. Holmgren og Svensson tager det første skridt inden for en livsstilsorienteret byarkitekturanalyse, men de gør det inden for en traditionel byforståelse.

De seneste 10 års arbejde må diskuteres

Vi er bevidste om, at det er at narre sig selv at antage, at kortlægning kan være objektiv, eller at der kan laves objektive arkitektoniske vurderinger. Bag alle kort og al mapping ligger der en subjektiv tilgang, som præger udvælgelsen af emner, temaer, geografi og de sammenhænge, som der vælges at ekstrahere. Det er efter vores opfattelse derfor ikke opgaven at rense mappingen for subjektivt indhold; men det er derimod vigtigt at klargøre ud fra hvilket "point of view" arbejdet foretages¹⁴.

I 2003 afholdt Kulturarvsstyrelsen et seminar om fremtidens SAVE-arbejde. Der er enighed om, at kulturmiljøet – det historiske såvel som det levende kulturmiljø – skal have en større vægtning i arbejdet. Tilsvarende ønsker man et større fokus på kulturmiljøet i det åbne land.¹⁵

Vi finder denne åbning vigtig og væsentlig. Men det er spørgsmålet, hvilke vurderingsvinkler, der skal lægges ned over stoffet, for at det har relevans i den moderne by og for det moderne bymenneske. Vores forskning rejser i den forbindelse tvivl om, hvorvidt vi som fag overhovedet er i stand til at lave de rette vurderinger uden at gå i dialog med

de fortællinger, som byens borgere kan berette om den moderne netværksby og om den oplevede byarkitektur i dette felt.

De songlines og drømmespor, som forskellige livsstilsgrupper trækker gennem den moderne by, må inddrages i udvælgelsen af projekter til byomdannelse. Fortællingerne sætter fokus på byens negative æstetiske oplevelser i forbindelse med infrastrukturen, restarealer og relaterede store bygningsvolumener i forhold til konteksten. Transitrummene mv. skal derfor stærkere i fokus i det byarkitektoniske arbejde¹⁶. Hvor målet er at skabe offentlige domæner i byen, dvs. multikulturelle steder for møde og kulturel udveksling omfattende mange forskellige livsstilsgrupper, må pladser, landskabsrum og felter som havnen og markedspladserne behandles meget omhyggeligt mht. til programmer og arkitektonisk udformning.¹⁷

Arkitekter og planlæggere har et stort ansvar for at formidle viden om forskellige kvalitetsvurderinger og at tage hensyn hertil – både i deres rådgivning og i udøvelsen af faget som planlæggere, bybyggere og arkitekter.

Måtte der rejse sig en debat, der kan smitte af på standens selvforståelse og etiske ansvar i deres rådgivning af politikere og andre beslutningstagere.



Hans Kiib, Professor,
Institut for arkitektur og design,
Aalborg Universitet
kiib@aod.aau.dk



Gitte Marling, Lektor,
Institut for arkitektur og design,
Aalborg Universitet
marling@aod.aau.dk

Noter

1. Det omtalte forskningsprojekt bærer titlen "Byøkologisk Velfærdsudvikling" og er gennemført i perioden 1998 til 2003. Tre af de væsentligste publikationer fra projektet er Gitte Marling, 2003 "Urban Songlines – hverdagslivets drømmespor", Aalborg Universitetsforlag; Hans Kiib, Gitte Marling, Claus Bech-Danielsen og Ole Michael Jensen (red), 2004, "Urban Lifescape – space, lifestyle, consumption", Aalborg Universitetsforlag, og Ole Michael Jensen og Claus Bech-Danielsen (red), 1999, "Byøkologisk Velfærdsudvikling – livsstil, arkitektur og ressourcekredsløb", Aalborg Universitetsforlag. Desuden refererer artiklen til phd.-projekter udført af Sine Juul Praasterup (2002) og Thorkild Ærø (2002)
2. Begrebet songlines er hentet fra Bruce Chatwins roman "Drømmespor". I artiklen bruges songlines om den linie eller det spor, som vi hver især følger i vores daglige færden i byen fra det ene sted af betydning til det næste. Songlines er både konkrete fysiske spor og mentale forbindelser. Se også "Urban songlines, hverdagslivets drømmespor". Marling, 2003.
3. Dette statement underbygges af anden bysociologisk forskning bl.a. Manuel Castells pointering af den moderne netværksbys flow space og Francesco Careri's tilgang til byen som walkscapes.
4. De to metoder er udvalgt med følgende begrundelse: De danske SAVE analyser er nu gennemført i mere end 70 kommuner, og er reelt den eneste institutionaliserede byarkitektoniske metode i Danmark. Realistisk Byanalyse er den af de norske metoder, som er mest velbeskrevet teoretisk og metodisk. Den har desuden fundet anvendelse i en del større norske byer.
5. Se Stedsanalyse – indhold og gennemføring. Miljøvernsdepartementet, Oslo, 1993. I publikationen præsenteres forskellige delrapporter og tilgange til stedsanalyserne. Miljøvernsdepartementet opdeler analyserne i forhold til anvendelsesområderne arkitektur, arkitekturhistorie, byarkitekturens grønne elementer, menneskers oplevelser af byen osv.
6. Baggrunden for arbejdet var en interesse for at modvirke hvad Chr. Norberg-Schultz omtalte som "stedsstab", og finde byernes særegne identitet, historie og potentialer for en kommende udvikling. (Norberg-Schultz, 1978, 1995)
7. Metodisk er inspirationen hentet fra Aldo Rossi og hans arbejde med arkitektoniske arketyper.
8. Det ekspliciteres aldrig, hvilke teoretiske referencer, metoden bygger på, men en sammenligning med metoder udviklet af Aldo Rossi, Cordon Cullen og Kevin Lynch i 1960'erne godtgør klare paralleller. Desuden er metoden stærkt præget af tyske analysetraditioner inden for fredning og bevaring, herunder Michael Trieb.
9. Aalborg Kommuneatlas Syd, bevaringsværdier i byer og bygninger er udarbejdet i samarbejde mellem Aalborg kommune og Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen. Atlasset er udgivet i 1994
10. Når atlæssene alligevel er værd at interessere sig for, skyldes det, at der er lavet så mange af dem. Det er i sig selv en imponerende indsats, som har været med til at give historisk identitet til mange danske byer og bysamfund, samt bringe de arkitektoniske overvejelser tilbage til byplanfaget. Atlæssene læses desuden af mange lokale med interesse for byen, dens historie og udvikling, hvilket ikke er nogen ubetydelig andel af den voksne danske befolkning. Rent metodisk er det interessant at SAVE analyserne forsøger at gå helhedsorienteret til værks ved både at fokusere på overordnede træk, mønstre og detaljer.
11. I Bogen "Learning from Las Vegas" (1972) er udgangspunktet den moderne bys mest forkætrede eksempel, forlystelsesbyen Las Vegas i USA. Målet har været at tage den moderne bilbaserede bys arkitektur for pålydende, og at påpege væsentlige og hidtil oversete sammenhænge. Arbejdet blev af samtiden betragtet som epokegørende både pga. af resultaterne men også på grund af arkitekturanalysens genstand, som arkitektstanden i mange år havde vendt ryggen.
12. Holmgren, S og Svensson, O, 1999, Byarkitektur i byfornyelsen, SBI.
13. Trieb, M. m.fl., 1985, *Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes, Denkmalpflege, Ortsbildplanung und Baurecht*, Kohlhammer, Stuttgart.
14. I sin artikel "The Agency of Mapping" gør James Corner sig til talsmand for at al mapping har et "subject", et "theme" og et "point of view". Han fremhæver, at det er mappings opgave at søge efter og finde nye sammenhænge. Resultatet bliver bedst når forskellige tilgange kombineres. Det er imidlertid vigtigt at klarlægge disse tilgange og præmisser, hvis kortlægning skal kunne formidles til andre (Corner, 2002).
15. Kulturarvsstyrelsen, 2003, "Atlas-Quo Vadis?", seminar om kulturmiljø 2003. www.kuas.dk
16. I de seneste år har flere europæiske tegnestuer og urban designere sat fokus på disse områder i byen og gjort dem til genstand for programmatisk og arkitektonisk bearbejdning. Det drejer sig bl.a. om Rem Koolhaas (1998, 2001), Adriaan Geuze (1996), Xavier de Geyter (2002). I Danmark er problematikken første gang rejst af Carsten Juel-Christiansen (1999) i samarbejde med Kunstfonden.
17. Maarten Hajer og Arnold Reijndorp påpeger i deres bog "In Search for new Public Domains" (2001) den samfundsmæssige nødvendighed af, at der finder kulturel udveksling sted mellem forskellige kulturer og livsformer. Det vil sige, at der etableres kollektive rum i byen eller bylandskabet, hvor det sociale og kulturelle møde finder sted. De er således på linie med Zygmunt Bauman (2002) i deres byforståelse.

Litteratur

- BAUMAN, ZYGMUNT (2002): *Cities of Fear, Cities of Hopes*. I: Future Cities – the Copenhagen Lectures, Fonden Realdania.
- BECH-DANIELSEN, C.; Jensen, O. M. (red.) (1999): *Byøkologisk velfærdsudvikling*. Aalborg. Aalborg Universitetsforlag.
- BECH – DANIELSEN, Claus, Ole Michael Jensen, Hans Kiib & Gitte Marling (2004): *Urban Lifescape*, Aalborg, Aalborg Universitetsforlag.
- CHATWIN, BRUCE (1996): *Drømmespor*. København Samlerens Forlag.
- CORNER, JAMES (2003): *The Agency of Mapping*. I: Mappings. Cosgrove, Denis. London. Reaction Books Ltd.
- CULLEN, GORDON (1960): *The Concise Townscape*. Essex. Butterworth Architecture.
- ELLEFSSEN, K. O. & Tvilde, D. (1991): *Realistisk Byanalyse*. Trondheim. Skrifter fra Arkitektavdelingen NTH.
- GEUZE ADRIAAN (1996): *Colonizing the Void*. Rotterdam, NAI.
- HAJER, MAARTEN/Arnold Reijndorp (2001): *In Search of new Public Domain*. Rotterdam: NAI Publisher.
- HOLMGREN, S og Svensson, O, 1999, Byarkitektur i byfornyelsen, SBI.
- JACOBS, Jane (1993/1961): *The death and life of great American cities*. New York: the modern Library.
- JUUL CHRISTIANSEN, C.; Felding, S. & Hansen G. (1999): *Overgang – rum i den spredte by*. København, Forlaget B.
- KIIB, HANS (2003): *Velfærdsbyens konsumlandskaber*, I: Lifescapes. Bech-Danielsen, C.; O.M. Jensen; H. Kiib & g. Marling. Aalborg. Aalborg Universitetsforlag.
- KIIB, HANS & Claus Bech- Danielsen (1999): *Byarkitektoniske analyser i et velfærds perspektiv*. i: Byøkologisk velfærdsudvikling. Aalborg. Aalborg Universitetsforlag.
- KOOLHAAS, Rem / Bruce Mau (1998): *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press.
- KOOLHAAS, Rem (2001) *Pearl River Delta*. I: Koolhaas m.fl., Project on the City I: Great Leap forward. Köln: Taschen.
- KULTURARVSSTYRELSEN, 2003, *Atlas-Quo Vadis?*
- LYNCH, Kevin (1960): *The Image of the City*. Cambridge. Mass. MIT Press.
- MARLING, Gitte (1999): *Livsstilsdomæner og lokalsamfund*. I: Byøkologisk velfærdsudvikling – livsstil, arkitektur og ressourcekredsløb. Aalborg. Aalborg Universitetsforlag
- MARLING, Gitte (2003): *Urban songlines – hverdagslivets drømmespor*. Aalborg. Aalborg Universitetsforlag.
- MILJØMINISTERIET i samarbejde med Aalborg Kommune (1994): *Kommuneatlas Aalborg Syd*. København: Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen
- NORBERG-SCHULTZ, Chr. (1978): *Mellem jord og himmel*. Oslo. Universitetsforlaget.
- NORBERG-SCHULTZ, Chr. (1995): *Stedskunst*. Oslo. Gyldendal Norsk Forlag.
- PRAASTRUP, Sine Juul (2002): *Bevægelsesmønstre i bylandskabet*. Aalborg. Institut for arkitektur og design. Aalborg Universitet.
- TRIEB, M. m.fl., 1985, *Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes, Denkmalpflege*, Ortsbildplanung und Baurecht, Kohlhammer, Stuttgart
- VENTURI, Robert & Scott Brown, Denise (1972): *Learning from Las Vegas*. Cambridge, MIT Press.
- XAVEER De Geyter Architects (2002): *After-sprawl*. Rotterdam: NAI Publishers.
- ÆRØ, Thorkild (2002): *Boligpræferencer, boligvalg og livsstil*. København. Statens Byggeforskningsinstitut.

Summary

The subject of this article is the perception of architectural quality in a perspective of various lifestyles. The article focuses on how architects and ordinary people read and perceive architectural quality in the modern network city. It can be stated, that while people often define the quality in relation to their specific personal taste and functional use, architects are in search of generalized and universal criteria for their assessment of architectural quality.

The article is based on many years research in the field of urban architectural analyses and assessments including the research program “Urban Welfare – Architecture, Lifestyle and Resource Consumption”. These projects have provided new knowledge about experiencing the city as an architectural space. The new knowledge questions the profession’s general statements and understanding of the city and the way architects and urban designers define urban values in diffe-

rent assessment and planning documents.

Knowledge about lifestyle related understanding of the urban architecture challenges a range of modern beliefs. These include among others:

- There exists no overall understanding of the city. The mental city is a “bricolage” based on individual mobility related to our journeys between our domains in the city e.g. from our homes to job, shopping, leisure etc. So to say, we weave our own city carpet by connecting experiences of city fragments to our own network of point and lines (songlines).
- Aesthetic preferences do not manifest themselves as a strong local community identity. We have lost our close community connection, as our territories seem to cover points and lines in large urban areas.
- The city core is not a public domain for all lifestyles.
- It is not the built environment in itself that provides the scenery of urban quality, but it is the relationship between the built environment and the landscape e.g. the fjord, the harbor front, the urban edges related to the green structure.
- Places for different events play an increasing role in the lifestyle related image of the city.
- Mobility spaces play a similar role. Many people connect aesthetic preferences to these new urban spaces.

Hopefully this new knowledge will have an impact on the development of methods and tools in the field of architectural assessment.