

**"Bylandskabet" af Arno Victor Nielsen****Oplæg ved Akademiraadets Landskabsudvalgs symposium, "Byen – et livslandskab"****26. januar 2018**

Jeg har godt nyt med til Landskabsudvalget. Landskabsarkitekterne har nu erobret hele landet. Hvad der ikke lykkedes for Hitler, nemlig at gøre Tyskland til en stor have - "der Garten des ganzen Deutschland", er nu lykkedes for jer, for os.

I sproget har man givet landet tilbage til naturen, samtidig med at landmændene får lov til at pløje helt ud til kanten og skabe monokulturer så man ikke ser sommerfugle og bier mere. Hvad skal vi med brakmarker og drikkevandsfiltre, naturreservater og rekreative områder, når vi i sproget kan gøre det hele til landskab, til natur. Så opfandt man hybriden "landbrugslandskabet".

Danmark er ikke længere et landbrugsland, men et landbrugslandskab. Ingen kunne have forudset, at der ville blive lanceret et begreb som "landbrugslandskabet". Det begreb betyder, at byboens naturopfattelse og naturbegreb nu endegyldigt har sejret. Landskabsbegrebet, som er et rent æstetisk begreb, skal nu også omfatte landbruget. For byboen er alt uden for bygrænsen natur.

Man opfinder også "det åbne land". Hvem åbner landet sig for? Det åbner sig for byboerne, der føler sig lukket inde byen. De elsker at komme ud i Guds fri natur, og dertil regner de både den vilde natur, de dyrkede marker og bondens bygninger. Ja, bonden selv i sit grønne arbejdstøj og gummistøvlerne er for byboen et stykke inventar i det åbne land. Man gør bondens mark til en offentlig park. Man giver befolkningen lov til at vade ind på bondens marker, som jo nu er blevet gjort til et landskab, og det er en menneskeret at færdes i landskabet. Man har efter 2000 vedtaget adgangsløve. Baron Otto Reedtz-Thott på øen Gavnø brød jo naturbeskyttelsesloven og forbød folk adgang til hans jorder. Men fordi det er en ø fik han medhold i retten.

For en landmand var naturen alt det, som ikke er lagt under plov, alt det udyrkede, det ukultiverede, det vilde. Fra den vilde natur flyder der ugræs ind over hegnet. Det findes der midler imod. De kaldes planteværn eller naturbeskyttelsesmidler. For en bybo er det sprøjtegift og naturudryddelsesmidler. Naturen skal derfor beskyttes mod naturbeskyttelsesmidlerne.

Den danske natur skal også beskyttes mod fremmede. Der skal også ske en etnisk udrensning af såkaldte "invasive arter", som er fremmede arter der ikke er kommet til landet af egen drift, men som er konkurrencedygtige og derfor kan etablere sig i stort antal, danne ghettoer, og fortrænge hjemmehørende arter.

Men det stopper ikke her. Hvis alt uden for bygrænsen er blevet til landbrugslandskab, tilbagestår kun at erobre byerne. Og det er også sket. Man har opfundet bylandskabet. Det er ikke fordi man har læst Walter Benjamin, der jo elskede at fare vild i byen, fordi den moderne by reaktiverede de arkaiske erkendeformer, vi gjorde brug af da vi levede i den virkelige jungle og ikke kunne se skoven for bare træer. Walter Benjamin oplevede det "modernes arkaisme", da han skulle finde rundt i Moskva og ikke kunne tyde gadenavnene. For at finde rundt i metropolen måtte han falde tilbage på en atavistisk sans, nemlig sporsansen, som vore tidlige forfædre i skovene har benyttet sig af. Benjamin skriver: "At finde vej i en by, er ingen kunst. Men at fare vild i en by, som man farer vild i en skov, kræver træning ...Denne kunst har jeg lært sent."

Bemærk modstillingen af by og skov, by og land, som vi også genfinder i betegnelsen townscape. Den er overvundet i vore dages bylandskab.

Byerne er blevet grænseløse og centrumløse. Overgangen mellem by og land er blevet uskarp, er gået i opløsning. Johannes V Jensen elskede at cykle ud til Sydhavnen og opleve hvordan byen simpelthen åd sig ind på naturen.

Bymurene forsvandt med opfindelsen af krudtet. Men bygrænsen bestod. Byer var defineret ved at være omgivelser uden natur, uden landskab.

Begrebet bylandskab er nyt, i hvert fald ankommet længe efter at jeg forlod eller blev fyret fra Arkitektskolen i Århus i 2002. Det er nok det californiske autopia, ikke utopia, som er bylandskabets fødested. Det er ikke den labyrintiske tæthed (Benjamin), men den decentrerede åbenhed, som mennesker erfarer ved at bevæge sig rundt i bil, der kendetegner bylandskabet.

Det er ikke Fritz Langs Metropolis fra 1926 eller Ridley Scotts Blade Runner fra 1982, der har indfanget essensen i hvad et bylandskab er. Akademirådets Landskabsudvalg forstod så sent som i 2015 "ordet "landskab" som det ubebyggede, eller i hvert fald sparsomt bebyggede land, der ligger rundt om byerne." Det er på tide at I nu indtager byen.

Byen i traditionel forstand er transformeret til et udstrakt landskab. Også kaldet sprawl. Når periferien sejrer får vi sprawl, en eksploderet periferi, en altomfattende, uendelig forstad. I Danmark er vi på vej mod en situation, hvor der ikke længere er tale om et system af individuelle byer, men derimod om eksistensen af større bylandskaber omgivet af udkantsdanmark. Byerne bliver på en gang opløst og smeltet sammen. En af bylandskabets teoretikere, Thomas Sieverts, har skrevet en bog som på engelsk hedder Cities Without Cities.

I har bevæget jer fra havearkitekt til landskabsarkitekt. Nu skal I videre som bylandskabsarkitekt. Engang var det slotshaver, I arbejdede med. Så kom kirkegårdene og byparkerne til. Nu er I som ukrudt overalt.

Men det er jo slet ikke det, jeg skal tale om i dag. Og dog: Morten Stræde skrev jo til mig at det er "byen som landskab", der nu optager Akademirådets Landskabsudvalg. Og jeg bemærkede at arbejdstitlen er "Byen som livslandskab". I stritter imod udviklingen. Hvorfor sniger i ordet liv ind? I synes åbenbart at udviklingen er dødssyg, livstruende. Det stedspecifikke er truet. Det skrev Morten også.

Jeg foreslog at tage afsæt i et gammelt foredrag, jeg holdt for et par år siden for Albertslund Kommune. Det handler om hvad big data vil gøre ved vores byer. Og gøre ved os. I gårsdagens avis kunne jeg læse om en mand, der var kørt i en sø, fordi han fulgte GPS'en. Jeg kørte for godt og vel et år siden til Sydfrankrig i bil, og det skulle gå hurtigt, for jeg skulle sammen med min svigersøn klargøre et hus, som resten af familien skulle flytte ind i, når de landede dagen efter. Der blev kun gjort holdt, når der skulle benzin på bilen. Vi fulgte GPS'ens anvisninger. Jeg var overhovedet ikke til stede i landskabet. Jeg var den lille blå prik, der kunne ses på skærmen.

Den argentinske forfatter Jorge Luis Borges har skrevet en historie om et land, hvor man besluttede at lave et kort over landet i forholdet 1:1. Modellen dækker fuldstændig virkeligheden. Sådan oplever jeg GPS'en.

Jeg outsourcer orienteringsevnen til et ekspertsystem. Og så kan jeg ende som spøgelsesbilist. Digitaliserede kort med brugergenereret indhold giver jo lige så mange kort over Danmark, som der er indbyggere. Geografien privatiseres og individualiseres. Man skal ikke længere lede på et kort. Informationerne finder dig.

Nu er jeg teknologideterminist. Teknologien bestemmer alt. Og har bestemt alt. Hvis vi ser teknologideterministisk på den historiske udvikling, kan vi sige at uret gav os det mekaniske verdensbillede, jernbanen gav os det historiske verdensbillede, flyvningen gav os byplanlægningen, telefonen og internettet gav os netværkssamfundet. Bogtrykkerkunsten gav os reformationen. Radioen gav os Hitler. TV gav os Trump.

Dampskibe bragte billigt amerikansk og russisk korn ud på verdensmarkedet. Hvem skulle så æde vores bønders afgrøder? Det skulle vi. En ko er en maskine, som gør det muligt for mennesker at spise græs. 70 kg. græs bliver til 30 liter mælk. Mælkeprodukterne er skyld i kronisk diaré, blodpropper, knogleskørhed, åreforkalkning og muligvis kræft. Tidligere var det tuberkulose, miltbrand, skarlagensfeber, paratyfus, paradysenteri. Uden dette folkedrab havde vi ikke fået La Bohème, hvor Mimi dør på scenen af tuberkulose. Første gang i 1896.

Vi kan også zoomer ind og sige at Le Corbusier tegnede med kameraet. Venturi tegner med bilen, Frank Gehry og Norman Foster tegner med computeren.

Hvad gjorde elektriciteten ved vores byer? Elevatorer og sporvogne fik byen til at vokse i højden såvel som og bredden. Så kom Heidegger og forlangte - citat - at arkitekturen skulle holde den frenetiske teknologi stangen.

Nu hedder den nyeste teknologi Big Data. Sensorer og Big Data forandrer verdens byer, kan man læse i bladet Ingeniøren, hvor I også kan læse om – citat - Ingeniørens megatendens er Smart Cities. Nu kender alle ordet algoritme. En madopskrift er en algoritme. Når vi lægger tal, sammen ved at stille dem under hinanden, bruger vi en algoritme. Hvad er gennemsnittet af 4 og 6? Jeg lægger tallene sammen og dividerer med to. Det er en algoritme i to trin. Når jeg bevæger mig rundt i byen producerer jeg data, som ved hjælp af en algoritme kan overtage/lede mit bevægelsesmønster. Er jeg på hjem eller er jeg på vej til et horehus? Det ved google. Hvordan de er nået frem til den viden, er en forretningshemmelighed. Vi lever i et Black Box Society, mener den amerikanske professor Frank Pasquale.

Hele grundtanken i smart city er adgangen til data om os der lever og færdes i byen. Der lurer et øje i det høje.

Arkitekten Bruno Taut ville efter Første Verdenskrig bygge i glas. Det skulle fremelske en helt ny menneskehed uden dunkle sider, og krige ville også få en ende, mente Taut, for det giver ingen mening, kun glasskår, at bombe et glashus.

Betegnelsen "smart city" er interessant, fordi en by både er en ting, noget teknisk, et stort apparat, en maskine, og så er den et levende væsen med en sjæl, en karakter, ja ligefrem en personlighed. Hvis København bliver gjort til "smart City" er det i betydningen velkørende maskine. Alt handler om funktion, flow. Der kører en masse mennesker, især mænd, rundt på vejene iført cykeltøj. Det er ikke noget kønt syn, og tøjet er underligt at røre ved, for det er intelligent tøj, som smyger sig ind til kroppen, sveden kan let slippe ud, vindmodstanden er minimeret. Det er ikke scoretøj. Det giver faktisk kun mening, hvis det at cykle handler om at komme fra A til B på kortest mulig tid. Og med opbydelsen af mindst mulig energi. Rationalet bag det grimme tøj er at "tid er penge". OG det er også rationalet bag "smart city".

Smart city handler jo ikke om at bygge en ny smart by med flotte bygninger, brede boulevarder, hyggelige pladser, dejlige parker, spændende forretningsstrøg. Det handler faktisk slet ikke om arkitektur. Det handler om at indkøbe en masse tilbehør, altså gadgets til den eksisterende by, så dens funktioner optimeres. Der skal egentlig ikke ændres noget. Det skal bare gøres lidt smartere. Byen skal dynamiseres. Alle byens slumrende ressourcer skal vækkes til live. Vi skal bare vide, hvor de ligger og fiser den af, og så skal de udnyttes. Et eksempel: Mens trafikken klumper sig sammen på de store ind- og udfaldsveje, ligger andre gader øde hen. Alle gader skal overvåges – det kaldes big data - , så trafikken kan fordeles. Husk: tid er penge. Trafikken i byen bliver altid brugt, når man vil forsøge at forklare, hvad begrebet Smart City egentlig er for noget. Ved hjælp af sensorer kan man registrere, hvor mange biler, der er på vej hvorhen lige her og nu. For at undgå flaskehalse kan man så åbne og lukke for det grønne lys og på den måde afvikle trafikken hurtigere og mere gelinde.

Effektiv energiudnyttelse er et andet område, som ofte må holde for, når fænomenet smart city skal blive mere konkret. Hvem kan ikke i dag regulere opvarmningen af hjemmet og sommerhuset fra sin

mobiltelefon? Nogle steder køler man ned, andre steder varmer man op, nogle steder er der overskud af varme, andre steder er der underskud. Forbinder man stederne, går intet til spille.

De elektroniske datingsider kunne være et tredje eksempel. Hvis jeg lægger de data ud, at jeg er interesseret i uforpligtende sex med nogen af modsat køn, kan jeg mod betaling blive forbundet med alle af modsat køn med samme interesse som mig, og jeg kan sågar sortere dem fra der bor uden for cykelafstand, så jeg på den måde kan kalde det grøn sex. Det er da smart.

Men har det egentlig noget at gøre med byen? Bliver der mere by ud af at byen bliver gjort smart? Den dag bilen selv kan køre og finde vej ud fra data om hvor der er mindst trængsel, er det så længere en bil? Jamen er bilen ikke selve symbolet på frihed, individuel bevægelsesfrihed? Først kom fartgrænserne, så sikkerhedsselen, og nu bliver vi passager i vores egen bil. Er facebookvenner rigtige venner? Er netværker det samme som fællesskaber?

Nu er selve begrebet "smart by" ikke mere end 10 år gammelt. Smartphonen, som det har lånt navn fra, skulle jo først opfindes. Ordet smartphone kommer ind i dansk i 1996. Apples Iphone kommer i 2007. Er en smart by bare en intelligent by? Ligesom vi har intelligente vandhaner, intelligente skraldspande, intelligente køleskabe? Det begyndte med smartphones, så kom smart buildings og nu smart cities. Singapore har udnævnt sig selv til Smart Nation".

Smart City handler overhovedet ikke om byen som fysisk, materiel størrelse. Næsten tværtimod. Det er det immaterielle, nemlig data, som er det ny grundstof. Og disse data skal transporteres rundt med lysets hastighed på nogle elektroniske motorveje. Man taler om smart grid, altså et net som lægges hen over byen.

Den gamle infrastruktur er jo en struktur under den overflade, hvor vi lever. Den ny infrastruktur befinder sig i skyen, hvor vi f.eks. kan møde hinanden på Skype og på Facebook og Twitter. Når metroen er bygget færdig kan man ankomme til et næsten mennesketomt København, hvor indbyggerne enten befinder sig nede i metroen, den gamle infrastruktur, eller de sidder hjemme og skyper: den nye infrastruktur.

Uden en billet til metroen eller et internetabonnement møder du ingen mennesker. Før broen til Sverige kunne man sejle til Malmø hver halve time og næsten gratis. Så fik vi forbundet Malmø og København med en bro, og nu rejser man kun til Malmø, hvis rejseomkostningerne kan tørres af på andre.

Man kan ikke se på en bygning, hvor smart den er. Husk at vi har bevæget os fra geometri til kommunikation. Det smarte måles på dens energiforbrug og vandforbrug. Det måles på om den er bygget af genbrugelige materialer. Æstetisk og arkitektonisk er smarte bygninger tit meget lidt smarte.

I smart city kan man ikke skelne mellem privat og offentligt. De skal vide alt om os. Hvad vi forbruger, hvor vi bevæger os, hvem vi omgås. Og hvem er DE så? Det er de nye byplanlæggere, som kun er

interessere sig i infrastruktur, men en dynamisk infrastruktur, et kybernetisk helvede, hvor byen hele tiden tilpasser sig de data som tikker ind. *Connecting København* vil have dynamisk prissætning på veje og parkering. Dem der ikke har råd, de må tage hjem, hvis de har råd.

I 1935 brugte Frank Lloyd Wright modsætningen mellem nomaden og den bofaste, for at kunne karakterisere det 20. århundredes metropolis som den første byform, hvor huleboerens stedbundne og stabile livsform var overvundet. Byen skulle være nomadens hjemsted. Drivkræfterne for denne nomadisme var telekommunikation og Bilisme. Tilsammen havde den elektriske og den mekaniske mobilitet overflødiggjort byen som en fysisk ansamling af faciliteter. I 1977 skriver Wright: "Arkitekturen har ikke længere nogen rolle at spille i byen, dens rolle blev ødelagt af bilen, telefonen, telegrafene, fjernsynet og radioen, tilsammen ødelagde de arkitekturens rolle; fordi disse ting er lige så tilgængelige på landet som i byen."