

Langsom by Progressivt byudviklingskoncept eller rendyrket nostalgi?

Ole B. Jensen, professor,
Aalborg Universitet

1. Indledning – drømmen om det friktionsfrie samfund

Jeg vil i denne artikel foretage en kritisk diskussion af Cittaslow som byudviklingskoncept og forholde mig til de bagvedliggende forestillinger og værdier, især med henblik på mobilitet som gennemgående tema. Kapitlet indeholder også en kort diskussion af den aktuelle diskussion af Cittaslow i Svendborg og afsluttes med refleksioner over Cittaslows bidrag til byplanlægningen i mere generelle termer.

Forestillingen om en "langsom by" strider mod en række meget grundfæstede kulturelle normer, der præger det moderne (Harvey 1989). At planlægge, organisere og styre moderne samfund har i lang tid taget udgangspunkt i minimering af friktion og forøgelse af hastigheder (Virilio 1977/2001). Når byplanlæggere således nu begynder at forholde sig til begrebet langsom by og at planlægge herefter, er det udtryk for en "vilje til friktion" (Jensen 2003), der skurrer i manges ører. Menneskehedens historie er nemlig også mobilitetens historie, og det er en historie, der er kendetegnet ved en stadig drift og søgen mod højere hastigheder og øget aktionsradius. Særligt med opkomsten af det moderne ser vi en voldsom forøgelse af denne drift mod omverdensbeherskelse og øget mobilitet. Et eksempel på denne udvikling er Le Corbusiers byplantækning, der om noget både har haft indflydelse på nutidens byforståelse, og hvis rationalitet i høj grad udtrykte drømmen om friktionsfrihed gennem fjernelse af alle typer forhindringer. Med Le Corbusiers ord: "Den moderne by lever uundgåeligt ved den rette linje" (Le Corbusier 1929/77:10, min oversættelse).

Den rette linjes logik har siden forplantet sig ikke blot i den konkrete infrastrukturens gennembrud af landskaber og byer, men også i forestillingen om netværkssamfundet, hvis grundrationale er "strømmenes rum" (*space of flow*; Castells 1996). Selvsagt er driften mod øget mobilitet et kendemærke ved den kapitalistiske økonomis udvikling (Harvey 1989). Den franske byplanteoretiker Paul Virilio påpeger således via sin hastighedslære (dromologien), at det er en meget grundlæggende ide for det moderne samfund, at vi kontinuerligt indretter samfundet på stadigt stigende hastigheder, og at det er hastighedens logik, der er samfundets logik (Virilio 1977/2001). Hermed er der tale om en rationalisering af rummet i den forstand, at drømmen om den højmobile og friktionsfrie by bliver en dimension af byplanlægningen som "vilje til orden" (Lefebvre 1974/91). Netop en sådan opfattelse af byen som arena for sociale og fysiske processer og strømme, der må underkastes orden og kontrol, udgør en klassisk figur

i styringsbestræbelserne bag byplanlægningen. Øget hastighed i byen er med andre ord blevet til en positiv værdi – men sådan har det ikke altid været, og sådan er det måske heller ikke i fremtiden!

2. Mobilitetsforskning¹ som indgang til Cittaslow

Man kan (og bør) anskue Cittaslow fra mangfoldige synsvinkler: Der er diskussioner af den organisatoriske og politiske ramme. Der er diskussioner af forholdet mellem Cittaslow og ophavet Slow Food. Der er regionaløkonomiske diskussioner. Der er håndværksmæssige traditioner, lokal kultur og mange andre forhold, som skal rundes, før man kan hævde, at dette fænomen er diskuteret og gennemlyst til bunds (se f.eks. Møller 2002, 2003, Pink 2008, Mayer & Knox 2006, Knox 2005). Det lader sig imidlertid ikke gøre her. Mit ærinde bliver at analysere og diskutere Cittaslow i relation til mobiliteten (figur 1).

Figur 1. Sneglelogo og parkerede biler.



Foto: Ole B. Jensen.

Det lyder i en vis forstand selvindlysende, at et byudviklingskoncept, der tager udgangspunkt i hastighed, bør diskuteres ud fra en forståelse af mobilitet, og artiklen tager afsæt i et pågående arbejde med at teoretisere og empirisk undersøge, hvad hverdagslivets fysiske bevægelser betyder for kultur, normer og identitet (se Jensen 2006, 2007a, 2008, 2009). I den forstand skriver diskussionen sig også ind i en langt større debat inden for samfundsvidenskaberne om “mobilitets vendingen” (se f.eks. Urry 2007).

Udgangspunktet er, at Cittaslow skal begribes på baggrund af en mobilitetsforståelse som noget mere end blot at bevæge sig fra A til B mest effektivt eller hurtigt (hvad man kunne kalde en instrumentel omkostningslogik, der har præget det modernes

mobilitetsforståelse). Cresswell har sagt det således, at mobilitet = bevægelse + betydning + magt (Cresswell 2006). Man kan sige, at det her er betydnings- og magt-aspektet, der påkalder sig opmærksomhed. Anderledes formuleret er jeg interesseret i mere end-aspektet, og jeg ligger dermed på linje med visse af målene bag Cittaslow, når der tales for at tilgodese langsommere mobilitetsformer. Men jeg ser et problem i, at Cittaslow afviser, at der i den hurtige mobilitet også skulle findes værdi, kultur og betydning. Det er en diskussion, vi kender i byplanfaget allerede. Gehl etablerede en kritik af bilbyen og leverede et romantiserende forsvar for fodgængerbyen – som eksempelvis Venedig (Gehl 1971/96) – uden dog at tænke så meget på, hvordan en global turistdestination i den grad er afhængig af motoriseret transport af mennesker og varer til og fra dette autentiske fodgængerparadis. Heroverfor ser vi eksempelvis Venturi m.fl. og deres pragmatiske forsvar for store vejsidereklamer og bilbyens øvrige attributter og karakteristika ud fra en forståelse af, at sådan ser den nutidige by også ud (Venturi m.fl. 1977). Inden for byplanfaget videreføres denne diskussion af eksempelvis landskabsurbanismen, der fokuserer på infrastrukturens landskabelige kvaliteter, dens potentiale som æstetiske objekter og transitsystemernes potentialer frem for deres negative indvirkning på det byggede miljø (se f.eks. Waldheim 2006).

I sin bog *Den usynlige verden* viser sociologen Henrik Dahl (2008), hvordan der eksisterer en “agtværdighedens geografi”. Det vil sige et sæt normer og koder for, hvilke steder og lokaliteter der er attråværdige, såvel som hvilke der anses for uinteressante eller direkte problematiske. Dahl viser, at der bl.a. findes et ringeagtet “transport-danmark”, hvor anonyme infrastrukturer anses for at være uinteressante. Det liv, vi lever i disse, med andre ord den dagligdagse mobilitet, bliver på samme måde opfattet som uinteressant og spild af tid. Dahl påpeger, at vi mangler begreber til bearbejdning af denne type almindelige erfaringer i almindelige upåagtede fysiske omgivelser. Pointen i forhold til Cittaslow er den, at man her netop har at gøre med en klub af per definition agtværdige steder, hvis hævde til en vis grad risikerer at ske på bekostning af de ringeagtede steder. I det mindste er det ikke alle, der kan være med i klubben, og det er et faktum, at Cittaslow også selv opfatter sin virksomhed som en branding af de respektive byer. Eksempelvis er der på den italienske hjemmeside for Cittaslow en markering midt på skærmen med påskriften “Click here for Tuscany guide books” (<http://www.citta-slow.com/>). Men branding af lokaliteter er altid en “selektiv historiefortælling” (Jensen 2007). Det vil sige en fortælling, der hviler på en række valg og fravalg om, hvad man fortæller om lokaliteten. Det afgørende er her, hvilken byforståelse fortællingen om den langsomme by abonnerer på. Er en “rigtig by” en velafgrænset, socialt kontrollerbar og homogen størrelse præget af ro, fredelighed, civil omgang etc., eller er den snarere det modsatte? Politisk kan en negativ og indadvendt stedsforståelse (Massey 1991) risikere at vokse ud af den (velmenende) drøm om Ro, Renlighed og Rationalitet.

Man kan i forlængelse af mobilitetstilgangen sige, at hvis mobilitet skaber steder og kultur, så skaber langsom mobilitet jo også steder og kultur. Men det betyder ikke, at al mobilitet (hastig eller ej) er dårlig mobilitet. Og omvendt er ikke al friktion god

friktion. Det kan være formålstjenstligt at øge hastigheden og kapaciteten for byers mobilitets- og transitsystemer. Men det kan også være problematisk og ødelæggende for bylivet. Ligeledes er der tale om god friktion i bevidste strategier for langsom trafik eller brug af vejbumper. Omvendt er ventetid i køer, udstødningsemission og støj udtryk for dårlig friktion. Det kan lyde banalt, men er væsentlige pointer for en diskussion af et byudviklingskoncept som Cittaslow, der i sit såre enkle udgangspunkt lyder som noget, de færreste kan være imod (Johannesen & Jørgensen 2003).

Som med Aristoteles og den gyldne middelvej kan Cittaslows ambition om at finde det, som musikere betegner "rette hastighed" (*tempo giusto*), jo svært modsiges (Honoré 2004:13). Og dog, så let går det selvsagt ikke. Honoré definerer i sin hyldest til langsomheden hurtighed og langsomhed som mere end hastighedsbeskrivelser. Han ser dem som udtryk for livsfilosofier:

Hurtig er travl, kontrollerende, aggressiv, forhastet, analytisk, stresset, overfladisk, utålmodig, aktiv, kvantitet over kvalitet. Langsom er det modsatte: rolig, omhyggelig, receptiv, stille, intuitiv, uforhastet, tålmodig, refleksiv, kvalitet over kvantitet. (Honoré 2004:13, min oversættelse)

Hermed gør Honoré sig skyldig i en simpel dobbeltsidet opbygning, der ikke er befordrende for den analytiske skarphed. Det samme sker for Mayer & Knox, når de modstiller den forretningscentrerede mainstreambyudviklingsmodel med den alternative (her inkluderet Cittaslow). Sidstnævnte siges at være kendetegnet ved begreber som; ligeværdig, græsrodsorienteret, bæredygtig, autentisk, langsom og historisk (Mayer & Knox 2006:325). Men i politik og planlægning drages denne simple retoriske strategi ofte ind i politikformuleringen: Hvis man ikke vil gøre det "rigtige", hvad er man så? Hvis ikke man er på fornuftens side, så ...? Eksemplerne er legio. Ydermere er Honorés sikkert velmenende forsvar for langsomheden medvirkende til at sætte den ene pol uden for diskussion og kritik; hvem vil ikke hellere være refleksiv, rolig og tålmodig end aggressiv, forhastet og overfladisk? På denne måde bliver langsomheden retorisk ophøjet til det "ægte" og "autentiske". Det kan man selvsagt have som politisk holdning, men som analytiker er det svært at være vidne til uden at påpege, at det vist ikke er hele fortællingen. Det er en retorisk og problematisk forudindtaget tilgang. Og der er mere på spil. En sådan simpelt dobbeltsidet modstilling negligerer kompleksiteten i forholdet mellem det langsomme og hurtige, mellem det statiske og flydende og presser forestillingshorisonten over i enten en statisk og stedsbunden eller en flygtig og mobil logik, der fastlåser analysen i stereotype modsætninger og forhindrer den analytiske dybde (Jensen 2009). Hvis fortalere for Cittaslow benytter et sådan vokabular (Honoré er ikke erklæret fortalere for Cittaslow og er kritisk over for Cittaslow sine steder), gør man sig jo skyldig i et kluntet forsøg på sproglig magtudøvelse, som tendentielt ender i en selvtilstrækkelig og lukket opfattelse af en bys kvaliteter og egenskaber. Andre analytikere ser dog ikke Cittaslow som noget indadvendt og nostalgisk (f.eks. Knox 2005, Møller 2003). Her er et mere positivt skudsmål:

Cittaslow-bevægelsen er derfor ikke blot endnu et koncept for en nostalgisk, bevarende byplanlægning, men en langt bredere funderet bevægelse (...). (Møller 2003:4)

Men selv blandt disse positive fortolkere er der malurt i bægeret. Knox ser ikke Cittaslow som noget, der er indadvendt, men pointerer derimod, at der er en reel fare for, at Cittaslow selv bliver et brand inden for det, der på engelsk kaldes “the heritage industry” (Knox 2005:7) – den industri, der omdanner lokaliteter til konsumprodukter for turisme og markedsføring. Cittaslow kan således risikere at blive offer for sin egen succes, eksempelvis hvis løftet om det langsomme og gode liv tiltrækker turister og tilrejsende i sådan en grad, at hastighed, støj og travlhed bliver resultatet (Honoré 2004:79).

Mere kritik kommer fra “Footprint Choices”/“The Slow Movement” som er en internetside, der formidler information på nettet om “langsomme” bevægelser (<http://www.slowmovement.com/>). FC er meget kritisk over for Cittaslow og argumenterer bl.a. for, at det *ikke* er en social bevægelse, eftersom den set fra deres synspunkt ikke er tilstrækkelig *bottom-up* og lokalt rodfæstet (modsat f.eks. Knox, der ser Cittaslow som en græsrodsrespons mod globaliseringen, Knox 2005:6). I stedet, siger de, er der tale om en global organisation, der har et manifest, et charter, medlemslister etc. Nu er dette måske ikke afgørende for, om man mener, Cittaslow er et fornuftigt koncept, men kritikken rummer alligevel noget væsentligt. Således fremhæver FC også Cittasloworganisationens kontrol over, om en given by kan blive medlem, som udtryk for en uheldig magtudøvelse. Ligeledes ser FC Cittaslows “inspektioner” for at kontrollere, om man lever op til Cittaslowstandarden, som problematiske. FC påpeger dog, at de har sympati for det substantielle indhold bag Cittaslow, og håber, at andre grupper vil tage ideerne til sig og arbejde mere basisdemokratisk med dem (her fremhæves “Slowlondon”; se <http://www.thisisnotmy.co.uk/interview/slowlondon.php>).

Uomtvisteligt er det, at Cittaslow er blevet en internationalt cirkulerende model for byudvikling, som filtreres og fortolkes i stadig flere byer – det er blevet en “rejsende ide” (Tait & Jensen 2007). Det betyder også, at Cittaslow dels er et sæt af ideer, der fortolkes lokalt og dermed er genstand for sociale gruppers konflikter og kamp om fortolkning af konceptet såvel som om definitionen af lokaliteten, men også, at Cittaslow er et sæt af ideer, der hviler på værdimæssige principper, som styrer byforståelsen:

For mange i Cittaslow er byidealet den senmiddelalderlige bys knudrede netværk² af toppede brostensgader, hvor folk samles for at handle, socialisere og spise på charmerende pladser. Med andre ord, et sted, de fleste af os kun kommer til at opleve på ferie. (Honoré 2004:80-81, min oversættelse)

Cittaslow startede ifølge nogle analytikere som en reaktion på “hurtig og global homogenisering” (Pink 2008:97). Dette er imidlertid en noget forsimplet indgangsvinkel til globaliseringen og er udtryk for en polarisering mellem to hovedtyper af globaliseringsforståelser, der hhv. opfatter globalisering som ensretning og differentiering (Jensen 1999). Problemet er, at hvis man kun ser dynamikken iværksat under

den generelle label, vi kalder “globalisering”, som skabende “mere af det samme alle steder”, er man langt fra de empiriske realiteter. Ydermere ender man meget let i den førnævnte problematiske statiske, stedsbundne og indadskuende position. Der er med andre ord et teoretisk problem i analysen. Mere utålmodige pragmatikere ville måske hævde, at analysen er irrelevant, blot projektet virker i praksis. Men den position, der hviler på en globaliseringsanalyse, der ser både ens- og forskelsskabende momenter heri, indtænker mobiliteten som kulturgenererende og derfor ikke pr. definition eller rygmarvsrefleks som dårlig mobilitet. En forståelse af, at forhold mellem steder handler om deres relationer snarere end om, hvad de hver især er slet og ret, og at lokaliteter defineres såvel ved mobilitet som stilstand, leder til en mere nuanceret position, der må se med en vis bekymring på risikoen for, at fænomener som Cittaslow bliver for indadvendte og negative. Ydermere forekommer certificeringsprocesserne og hele institutionaliseringen omkring Cittaslow at være udtryk for en forestilling om kontrol, der som minimum må underkastes kritisk analyse. Lagt til dette, at det ikke er alle byer, der har “rekvisitterne” i orden (der er næppe plads til mange tidligere Østtyske *kombinaten* i denne klub), er der en række reservationer af byteoretisk, geografisk og politisk karakter, som må fremhæves.

Det betyder imidlertid ikke, at Cittaslow er en dårlig strategi eller en byudviklingsmodel, man bør undgå. Der er rigtig gode grunde til at arbejde med lokale ressourcer, begrænse miljøbelastningerne og fremme byernes kvaliteter som livsrum for borgerne. Men hvis vi ikke enten skal ende i rendyrket nostalgi eller politisk eksklusion, bør Cittaslow som fænomen følges, udforskes og udfordres som fremtidig byudviklingsmodel.

Cittaslow defineres af visse analytikere som værende ikke blot et alternativ til den eksisterende økonomiske vækststrategi, men ydermere som defineret ved to kernebegreber: lokal sensitivitet (indføling) og autenticitet (ægthed) (Mayer & Knox 2006:324). At anvende begrebet om det autentiske er i sig selv en diskutabel sag – hvad er det, hvem har retten til at afgøre dette, og hvad med dets modsætning?

Figur 2. San Miniato – pittoresk men også autentisk Cittaslow?



Foto: Ole B. Jensen.

Som mange andre alternativer til den eksisterende økonomiske vækstmodel søger Cittaslow en balance mellem de tre *e*'er: *environment, economy and equity*, altså miljø, økonomi og social lighed (Mayer & Knox 2006:324).

Globalisering har i denne kontekst relevans for byteorien i den udstrækning, man forholder sig til en række socio-rumlige dialektiske modsætninger eller spændinger. Byen skal teoretiseres i et spændingsfelt mellem strømmenes og stedernes rum, mellem spredning og "eksplosion" versus samling og "implosion". Det er med andre ord vigtigt at gøre op med en falsk eller stereotyp forståelse af byens globaliserede indlejring som en ensidig fortælling om enten forskelsskabelse eller ensretning (Hardt & Negri 2003:63). Ironisk nok er Cittaslow modstander af global ensretning, samtidig med at den er standardiseret og certificeret under ISO. Cittaslow er underlagt managementstandards i ISO 9000 og miljøovervågningsstandards i ISO 14000 (Know 2005:7)!

Det, som faktisk foregår i den nutidige byudvikling, er efter min opfattelse, at der pågår en differentiering, således at der både bliver mere friktion og langsomhed og mobilitet og hurtighed – blot i meget varierende situationer og kontekster. Således er byen en "gearkasse fuld af hastigheder" (Graham & Marvin 2001). Byen består såvel af statiske enklaver som dynamiske infrastrukturer, der skaber både friktion og flow (Shane 2005). I stedet for at tænke i pittoreske, afgrænsede enklaver fyldt med "god friktion og lindrende langsomhed", som når en by i sin helhed foreslås gjort til Cittaslow, er byen et kompliceret netværk af strømme og punkter, hvori hastigheder skifter, hvor friktion kan balanceres mod mobiliteten.

I en sådan forandringssituation er "langsomhed" i langt højere grad en kvalitet, der er opnåelig midt i den pulserende by via eksempelvis mobil teknologi og netværk, eller gennem enklaver af ro i et pulserende og trafikeret gadeliv (som når man går ind i en moske i Damaskus eller en byfornyet baggård i Danmark). Hvis ikke langsomheden skal blive til en nostalgisk og certificerbar vare, der kun lader sig konsumere i autentiske miljøer, må den "gode friktions" energi podes på den nutidige netværksby i lige så høj grad som på de små landsbymiljøer. Således nævner Honoré (2004:83) Shidome-distriktets udvikling i Tokyo som eksempel på tilstedeværelsen af både flow og friktion, på sammenknytningen af langsomhed og hurtighed, der mødes og medieres. Og det er et konkret eksempel på, at netværksbyen er mere kompleks end blot en flade med områder af enten langsomhed eller hurtighed.

Det fratager jo ikke enkeltstående byer muligheden for at arbejde med Cittaslow-lignende projekter og langsomheden som positiv værdi. Men faren for at positionere sig eksklusivt og selvberoende er så afgjort til stede, hvis langsomheden og den gode friktion bliver et branding-aktiv forbeholdt smukke, gamle bymiljøer. Så risikerer Cittaslow at give bagslag som en museal og indadvendt rationalitet i en verden, hvor fornuftige forbindelser mellem lokal og global i stigende grad må efterspørges. Nu ville man muligvis indvende, at dette nok er en adækvat beskrivelse af Bangkok eller Los Angeles, men ikke af en europæisk by med maksimalt 50.000 indbyggere. Hertil er at sige, at byerne ikke ligger som afsondrede osteklokker. Selv den mest pittoreske Cittaslow som for eksempel San Miniato (se figur 2) kræver input og output af turi-

ster og varer for at kunne “performe” som langsom by. Byen er en mere eller mindre velafgrænset enhed i et regionalt, nationalt og globalt netværk af varer, mennesker, biler, symboler, kapital mm. Det er rigtigt at man finder naturgeografisk afgrænsede byer defineret af floder eller bjerge. Men de dage er ovre, hvor de fungerede som selvberørende enheder i det som englænderne kalder “splendid isolation”.

På baggrund af en empirisk analyse af de to tyske, langsomme byer, Hersbruck og Waldkirch, drager Mayer & Knox den konklusion, at de udgør et stærkt alternativ til den dominerende vækstmodel (Mayer & Knox 2006:331). Men de konkluderer også, at det synes væsentligt, hvilke aktiver og initiativer byerne allerede var i gang med, før de blev certificerede langsomme byer. Endvidere opsummeres deres succes som alternative byudviklingsmodeller til at være udslag af, at de er små, velhavende, i tæt afstand til større byer, der også kan tilbyde job og økonomiske muligheder, samt endelig af, at deres befolkninger er rimeligt homogene (Mayer & Knox 2006:331). Det er således rimeligt at antage, at en velhavende lille by med gode historiske miljøer har gode chancer for at blive en langsom by. Men også, at dette kun lader sig gøre ved at forstå deres relation til større bydannelser i det regionale netværk. Det er en pointe, som kun lader sig forstå i lyset af den relationelle byforståelse, jeg har advokeret for tidligere i denne artikel. Ydermere indskrives disse succeskriterier sig i en meget gammel diskussion om (ud)bytteforholdet mellem by og land (Hall 1998).

3. Svendborg

Svendborgs ansøgning om optagelse som Cittaslow og det deraf relaterede eksempelprojekt under Plan09 er den direkte anledning til denne artikel. Derfor skal vi da også dvæle lidt – ikke ved en egentlig analyse af Svendborgs muligheder og faktiske tiltag omkring Cittaslow – men ved egenbeskrivelsen og selvforståelsen, som den kommer til udtryk i motiveringen for at blive langsom by. Svendborg byråd besluttede i maj 2007 at søge om medlemskab af Cittaslowbynetværket, og i et notat redegøres for, hvad man mener, der ligger heri:

Cittaslow lægger op til at udvikle sig og møde tidens udfordringer med særlig opmærksomhed på kvalitet i tilværelsen. At søge de bedste moderne og teknologiske løsninger med afsæt i lokale særpræg, tradition og historie, og at turde vælge nye og utraditionelle løsninger indenfor produktion, salg, konsum, kommunikation og transport. I en Cittaslow lever man med bevidsthed om sin rolle i en voksende globaliseret og forbunden verden. Medlemskab af Cittaslow-bynetværket giver direkte adgang til global videndeling og erfaringsudveksling om det gode liv. Svendborg vil som den første Cittaslow i Danmark blive bevægelsens danske hovedby. (Svendborg Kommune 2008:1)

Dette er politisk standardretorik i den forstand, at der for det første siges en hel del, som det er svært at erklære sig uenig i. For det andet vælges begreber og kategorier, der har en meget stor semantisk spændvidde som eksempelvis “kvalitet i tilværelsen” og “det gode liv”. Disse forsøges specificeret yderligere senere i dokumentet, men

bliver diskuteret i relation til processen og involvering af lokale borgere snarere end indholdsmæssigt. Skal man forstå den konkrete situation til bunds, må man undersøge nærmere, hvor de sproglige ytringer og betegnelser knytter an til institutionelle forankringer og fysiske lokaliteter, for derigennem at kunne påvise, hvilken praktisk rationalitet vi de facto har med at gøre (om denne metode se Jensen & Richardson 2004). Der er ikke meget maskinstormerdiskurs i notatet, og det virker heller ikke som om, man søger at konservere eller har en meget bagudskuende horisont. Men det kommer måske af, at Svendborgs indgangsvinkel til Cittaslow ikke synes at være indadvendt og isolationistisk. Faktisk kan man på den følgende side i notatet læse:

Svendborg Kommunes planlægning af udviklingsstrategier har efter nedlæggelsen af større industrivirksomheder i kommunen vendt blikket mod vores unikke placering i det sydfynske øhav, og der er fokus på nye udviklingsområder indenfor oplevelsesøkonomien. Kommunens overordnede vision er 'Sydfynsk udvikling', og motorvejens åbning i efteråret 2009 vil skabe nye erhvervs- og bosætningsmæssige muligheder. (Svendborg Kommune 2008:2)

Svendborgs situation er almindelig som udtryk for en omdefinering af den lokale industri med en orientering imod den allesteds omtalte oplevelsesøkonomi (Marling, Jensen & Kiib 2009). Derudover er man bevidst om den regionale placering, netværksbyens infrastruktur og betydning af stedernes relationer. Hvis vi således skal runde af og pege mod en afslutning, må Svendborg-historien (på det spinkle grundlag, den her forstås ud fra) siges at udgøre en rimelig kontekstbevidst og hensigtsmæssig tilgang til det, der potentielt kan risikere at blive en museal byudviklingsmodel andre steder. At man også indgår i Cittaslowarbejdet ud fra en branding og markedsføringsrationalitet, er dog uomtvisteligt, hvilket fremgår af dette citat fra kommunens direktionssekretariat den 17. april 2007:

Markedsføringsmæssigt og profileringsmæssigt vil kommunen også stå stærkere. Der vil bl.a. være tale om øget turisme og bosætning samt forbedret sundhed og hele kommunens oplevelse heraf. (Svendborg Kommune 2007:6)

4. Byen og langsomheden – afsluttende bemærkninger

Byen er mere end blot en arena for strømme og cirkulation. Men på samme måde som man ikke meningsfyldt kan forestille sig en boligløs by, kan man heller ikke meningsfyldt forestille sig en immobil by. Byens cirkulation er et definatorisk karakteristikum ved byen. Byer har forskellige mønstre af bevægelse, mobilitet og strømme – mønstre, der giver de enkelte byer deres karakter, men også muligheder og begrænsninger. Hvordan kan vi da forvente, at Cittaslow potentielt kan komme til at ændre vores byforståelse?

I den internationale byteori synes netop dette fokus på byens ændrede karakter at være mest markant blandt analytikere, der har blik for betydningen af bevægelser og strømme som en del af byens væsen. Behovet for at tænke strømme og processer ind

i bybegrebet og byforståelsen kan således siges at være erkendt, om end det endnu ikke helt er forstået og integreret i byteorien. Her synes Cittaslow at give en ny dimension og udfordring til byanalysen al den stund, der er tale om en omvending af den etablerede forestilling om, at byerne alle som én må formodes at efterstræbe det olympiske ideal: hurtigere, højere, længere. Vores byforståelse og byplanlægning må derfor dels suppleres med et analytisk begrebsapparat, der åbner for at tænke by og mobilitet sammen. Dels må den suppleres med en kritisk forestillingsevne til at tænke friktion som en værdi, som et aktiv for byen så at sige. Ikke mindst i sidstnævnte forstand synes der lang vej endnu at gå for både planlæggere og politikere, der til stadighed synes mærket af drømmen om det "friktionsfrie samfund". På denne baggrund kan Cittaslow komme til at udgøre et vigtigt korrektiv til den etablerede byforståelse, uagtet at der også for dette fænomens vedkommende kan være grund til at underkaste det et kritisk blik.

Vi finder i forlængelse ikke bare af Cittaslow men også af den generelle nutidige samfundsudvikling både "hastighedsbekymrede" og "hastighedsbegeistrede". Inden for 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 mobilitetsbekymrede, søger en byplanlægning, der orienterer sig mod langsomhedens arkitektur: "Åbne pladser, 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 nævnt svært at modsætte sig denne drøm (der vender Le Corbusiers drøm om den rette linjes logik 180 grader) om god friktion og positiv langsomhed. Heroverfor står eksempelvis Koolhaas med sit fravær af moralsk afstandtagen til den nutidige byudvikling (1995).

De bekymrede deler sig ydermere i mindst tre grupper: de "kyniske", der ser kritisk på hastighedens dominans, men ikke ser de store muligheder for at ændre tilstanden (eksemplificeret ved Virilio 1977/2001); de "traditionssøgende og nykonservative", der ønsker en tilbagevenden til fordoms dyder (eksemplificeret ved Putnam 2000 og Sennett 1994); og de "samfundskritiske", der ønsker en transformation af det sociale grundlag for samfundets hastighedsorganisering (eksemplificeret ved Andersen 1997 og M. Jensen 2001). Hvem der "har ret", er næsten et omsonst spørgsmål.

Men det får os til at reflektere. Vi kommer (måske) til at forholde os kritisk ikke kun til Cittaslow som aktivitet og fænomen, men også til spørgsmålene om, hvad en by er, hvad vi skal med dem, om de kan styres og ordnes, og hvis ikke, hvad gør vi så? På den baggrund er Cittaslow måske også startskuddet til en mere livlig og knapt så blodfattig debat i den danske byplanfaglighed. Eksempelvis har et kig på tidsskriftet *BYPLAN* gennem de seneste ti år bekræftet undertegnede i, at det snarere er administrative afrapporteringer fra diverse kommunale projekter end engagerede diskussioner om, hvad vi skal med vore byer, der præger debatten. Så for at vende tilbage til det indledende spørgsmål om, hvorvidt man bør opfatte Cittaslow som et progressivt byudviklingskoncept eller som rendyrket nostalgi, må svaret være et både-og – i hvert fald i den forstand, at Cittaslow tematiserer nogle afgørende problemstillinger inden

for byplanlægningen på en ny og konstruktiv måde, men samtidig med en vis risiko for at blive tilbageskuende, indadvendt og ekskluderende. Om det bliver det ene eller andet, må de konkrete erfaringer fra de involverede byer nu vise. Her bliver Svendborgs Plan09-projekt meget interessant at følge.

Noter

1. Mobilitetsforskning skal her forstås som det forskningsfelt, der inden for de seneste ti år er opvokset omkring en teoretisk og empirisk interesse i den øgede fysiske bevægelse af mennesker, varer og symboler fra lokale byer til globale netværk. Se Cresswell (2006) og Urry (2007) for oversigter over, hvad denne forskning mere præcist fokuserer på.
2. I originalen skriver Honoré "rabbit warren", der direkte oversat bl.a. betyder rotterede. Men givet den positive konnotationssammenhæng citatet udtrykker her, synes begrebet "knudret netværk" mere passende.

Litteratur

- Andersen, J. (1997): *Hverdagens centrifuge. Det daglige liv og den moderne livsform*. Århus: Hovedland.
- Boyle, D. (2003): *Authenticity. Brands, Fakes, Spin and the Lust for Real Life*. London: Harper Perennial.
- Castells, M. (1996): "The Information Age: Economy, Society and Culture", vol. I: *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Cittaslow (1999): *Cittaslow International Charter*. Oriveto, 15 October 1999.
- Cresswell, T. (2006): *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.
- Dahl, H. (2008): *Den usynlige verden*. København: Gyldendal.
- Eriksen, T.H. (2002): *Øjeblikkets Tyranni*. København: Tiderne Skifter.
- Graham, S. & S. Marvin (2001): *Splintering Urbanism Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Gehl, J. (1971/96): *Livet mellem husene. Udeaktiviteter og udemiljøer*. København: Arkitektens Forlag.
- Hall, P. (1998): *Cities in Civilization. Culture, Innovation and Urban Order*. London: Phoenix.
- Hardt, M. & A. Negri (2003): *Imperiet*. København: Informations Forlag.
- Harvey, D. (1989): *The Condition of Postmodernity. An Inquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Blackwell.
- Honoré, C. (2004): *In Praise of Slow. How a Worldview movement is challenging the cult of speed*. London: Orion Books.
- Jensen, M. (2001): *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. København: Samfundslitteratur.
- Jensen, O.B. (1999): "Rum, identitet & politik – sen-moderne forskydninger i den socio-rumlige relation", *GRUS* nr. 58, s. 22-40.

- Jensen, O.B. (2003): "Viljen til friktion – skal byer nu til at være langsomme med vilje?", *Medlemsblad for Foreningen Dansk Byøkologi*, Juni 2003, nr. 2, årgang 6, s. 9-12.
- Jensen, O.B. (2006): "Facework, Flow and the City – Simmel, Goffman and mobility in the Contemporary City", *Mobilities*, Vol. 2. No. 2, s. 143-165.
- Jensen, O.B. (2007): "Culture Stories: Understanding Cultural Urban Branding", *Planning Theory*, vol. 6(3), s. 211-236.
- Jensen, O.B. (2009): Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice, *Mobilities*, vol. 4, no. 1, March 2009, s. 139-158.
- Jensen, O.B. & T. Richardson (2004): *Making European Space. Mobility, Power and Territorial Identity*. London: Routledge.
- Johannesen, H.H. W. & L.O. Jørgensen (2003): "Cittaslow bevægelsen – gammel vin på nye flasker?", *Medlemsblad for Foreningen Dansk Byøkologi*, Juni 2003, nr. 2, årgang 6, s. 6-8.
- Knox, P.L. (2005): "Creating Ordinary Places: Slow Cities in a Fast World", *Journal of Urban Design*, Vol. 10, no. 1, s. 1-11, February 2005.
- Koolhaas, R. (1995): "The Generic City", i R. Koolhaas & B. Mau (red.): *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press, s. 1239-1264.
- Le Corbusier (1929/77): *The City of Tomorrow and its planning*. London: The Architectural Press Ltd.
- Marling, G., O.B. Jensen & H. Kiib (2009): "The Experience City – planning of Hybrid Cultural Projects", *European Planning Studies* (in press).
- Massey, D. (1997): "A Global sense of Place", i T. Barnes & D. Gregory (red.): *Reading Human Geography. The Poetics and Politics of Inquiry*. London: Arnold, s. 315-323.
- Mayer, H. & P.L. Knox (2006): "Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World", *Journal of Urban Affairs*, Vol. 28, No. 4, s. 321-334.
- Møller, J. (2002): "City Slow bevægelsen. Kan vi bruge den til noget i Danmark?", *BYPLAN*, 4-2002, s. 160-164.
- Møller, J. (2003) "Cittaslow – et internationalt netværk for byer med et godt liv", *Medlemsblad for Foreningen Dansk Byøkologi*, Juni 2003, nr. 2, årgang 6, s. 3-5.
- Pink, S. (2008): "Sense and sustainability: The Case of the Slow City movement", *Local Environment*, vol. 13, no. 2, s. 95-106, March 2008.
- Putnam, R.D. (2000): *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. New York: Touchstone Book.
- Sennett, R. (1994): *Flesh and Stone. The Body and the City in Western Civilization*. New York: W. Norton & Company.
- Shane, D.G. (2005): *Recombinant Urbanism. Conceptual Modelling in Architecture, Urban Design, and City Theory*. Chichester: Wiley.
- Svendborg Kommune (2007): *Notat vedr. det fremtidige venskabsbysamarbejde, CittaSlow og Technical Visit*. Svendborg: Svendborg Kommune, Direktionssekretariatet 17. april 2007.
- Svendborg Kommune (2008): *Svendborg Kommunes Plan09-eksempelprojekt: 'Rammer om det gode liv – planlægning med udsyn og omtanke'*. Svendborg: Svendborg kommune, Afdeling for Plan & GIS.
- 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, s. 107-127.
- Urry, J. (2000): *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Urry, J. (2007): *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Venturi, R., D.S. Brown & S. Izenour (1977): *Learning from Las Vegas: The forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge, Mass.: MIT Press.

Virilio, P. (1977/2001): *Hastighed og politik*. Frederiksberg: Introite!

Waldheim, C. (red.) (2006): *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.

Web sites

<http://www.slowmovement.com/>, tilgået 13. marts 2009

<http://www.citta-slow.com/>, tilgået 13. marts 2009

<http://www.svendborg.dk/>, tilgået 13. marts 2009

<http://www.comune.san-miniato.pi.it/>, tilgået 13. marts 2009

<http://www.thisisnotmy.co.uk/interview/slowlondon.php>, tilgået 13. marts 2009