

E11. De lige linjers tyranni

Jens: Men den store debat om Thomas B. Thriges Gade og hele denne måde at se byen på - på denne meget rationelle måde, hvor at bilerne altså på en måde var vigtigere end menneskene, og boligerne var tænkt ud fra nogle meget maskinelle behov - det kom der i 1970, da gaden åbnede. Der gik man fra en opfattelse af byerne til en anden opfattelse af byerne.

Lasse: I dagens udgave af Den perfekte by skal det handle om fremskridt. Væk med alt det gamle ragelse. Ind med det nye og det effektive. Men nogle gange går det altså en lille smule for hurtigt, når man får en god idé. Det gælder også, når man skal planlægge, hvordan en by bliver helt perfekt. For min perfekte by skal jo helst kunne holde i lang tid, og så dur det jo ikke, hvis jeg fortryder efter nogle år. Men vores moderne byer er i høj grad præget af netop fortrydelser. Sådan er det for eksempel i Odense, som du kunne høre et lille klip fra i starten. Her begyndte de for godt 100 år siden at ændre byen radikalt, så der kom plads til bilerne og den fremskridtsorienterede verden, vi var på vej ind i. Alt skulle i kasser, effektiviseres, være rationelt og moderne, mente man. Men på et tidspunkt fortrød man. For hvad med de mennesker, der dog trods alt også skulle være i byerne? Mit navn er Lasse Telling, og i denne udgave af Den perfekte by skal det handle om livet mellem husene, og hvordan det er blevet tænkt igennem historien. Vi starter med dengang, de første biler begyndte at trille ind mod centrum, for de fik en voldsom indvirkning på byen, som vi kender den. Ikke mindst i Odense, som Jens Toftgaard, der er kulturarvschef for Odense Bys Museer, kan fortælle om.

Jens: Vi står her i Claus Bergs Gade midt i Odense centrum. Vi står ved siden af en gade, der er 1.000 år gammel, og så står vi her på en gade, der er fra 1930. Og grunden til, at der er en gade her, er bilernes skyld. Bilerne forandrede fuldstændig måden at tænke byer, bygge byer, bo i byer, transportere sig i byer i starten af 1900-tallet. Bilen er opfundet omkring år 1900, men i starten var det bare et legetøj for de rige. I 1920'erne går det virkelig stærkt i USA, og der kommer denne berømte Ford T. Den bliver så udbredt, at den kommer til at fylde enormt meget inde i byerne. Og i Danmark kan man læse om bilen i avisen eller måske også se en enkelt suse forbi en gang imellem eller se en biludstilling. Men bilen er slet ikke til stede i Danmark. Men byplanlæggere og dem, der bygger byer, stadsingeniører og arkitekter osv., har øjnene åbne, og de ved, at bilen kommer til at forandre byen fuldstændig. Og det gør den, fordi den kø-

rer stærkt, den fylder noget - altså, selvom der kun er en person i den, så fylder den jo stadig med fire hjul, og den fylder også noget, når den holder stille. Den skal parkeres et sted. Det er jo det, der er praktisk ved en bil: Man kan køre ind og handle, og så kan man lade bilen stå og så gå ind og handle og gå ud igen. Hvis man kom kørende i en hestevogn, så skulle man jo have nogen til at kigge efter disse heste. De er jo levende, og dem kan man ikke bare lade stå. Måske skal man have dem af vognen, og dem skal man også tage hensyn til. En bil er jo fantastisk let. Man lader den bare stå, og så er den jo allerede lukket osv. Det kommer til at forandre byen på to måder. Det kommer især til at forandre den måde, man bygger videre på byen på. Det bliver til forstæder. Der bliver lige pludselig god plads. Når man kan køre i bil, så gør det jo ikke noget, at en forstad ligger tre-fire-fem kilometer væk fra bycentrum - eller måske endnu længere - fordi man kan køre frem og tilbage i bil. Derfor får man villakvarterer, man får boligkvarterer, man får industrikvarterer. Og på den måde får man en by, der er opdelt i funktioner. Så er der det andet sted, hvor bilen forandrer byen fuldstændig: Det er inde i centrum. Det er her, hvor jeg står nu, her i middelalderbyen i Odense, men det kunne sådan set også være middelalderbyen i alle mulige andre byer. For den er jo skabt for 1.000 eller 500 hundrede år siden til kærere og til gående trafik, til små heste- og oksevogne osv. Og der får bilen problemer. For det er jo inde i centrum, at man har brug for at komme. Det er jo dér, hvor - på dette tidspunkt i starten af 1900-tallet - man besøger den kommunale administration på rådhuset, det er der advokaterne, lægerne og alle de forskellige store og vigtige forretninger ligger. Derfor skal man ind til centrum. Og dem, der skal ind til centrum - dem, jeg nævnte før - er også dem, der får biler først. Advokaterne, lægerne, de rige. Så derfor bliver der pres på bymidten. Og en af de ting, som man prøver som en løsning for at få plads til bilen, er simpelthen at begynde at rive ned i denne bymidte. Og det første sted, hvor man gør det i Odense, det er her i Claus Bergs Gade. Men faktisk 10 forskellige steder her i Odense i løbet af 1930'erne, der opkøber man simpelthen ejendomme, river dem ned for at give adgang til, at bilerne kan komme bedre frem og tilbage. Lastbilerne selvfølgelig også. Og der bliver også bedre plads til parkering.

Lasse: Inden Jens Toftgaard fortsætter, løfter vi blikket en smule fra Odense. For det var allerede i industrialiseringens spæde begyndelse, at de nye tanker gik i gang med at omforme byer, der havde eksisteret i hundredvis af år. Men allerede fra starten var der kritiske røster omkring om det faktisk var den rigtige vej at gå. Det fortæller vores faste byekspert Mikkel Thelle fra Nationalmuseet.

Mikkel: På det tidspunkt begynder der at komme en industrialisering, hvor man både får mulighed for at bygge byer på nye måder. Man kan bygge hurtigere, man kan bygge mere, og der kommer også nye former for trafik. Man får sporvogne, bilerne begynder langsomt at komme frem. Og de ting betyder, at hele ideen om byen og den måde, man bliver forbundet i byen på, og den måde, man bevæger sig i byen på, bliver udfordret. Og et af de steder, vi kan se det rigtig tydeligt, er i 1850'erne, '60'erne og 70'erne i Wien, som jo på dette tidspunkt er hovedstaden i et stort imperium. Der skal byen udvikles, så man planlægger simpelthen en ringgade, hvor sporvogne og hestevogne skal kunne køre uhindret hele vejen rundt om byen og transportere disse nye moderne borgere. Man sætter nogle helt nye arkitekter til at prøve at lave dette byrum, og de anlægger nogle store institutioner, museer, universiteter, rådhus hele vejen langs denne trafikåre. Og der opstår hele denne 'Ringstraße-feber', kan man sige. Det bliver ligesom et af Europas store byggeprojekter, og alle ser mod Wien, ligesom de også så mod Paris, og ser den moderne by vokse frem. Der er blandt andet en arkitekt, som senere bliver meget indflydelsesrig i Wien, der hedder Otto Wagner, som ligesom begynder at lave store tegninger over Wiens fremtid. Og den handler om bevægelse, den handler om, hvordan du hurtigst muligt kan komme igennem byen, og hvordan du kan have store og effektive bygninger, hvor disse nye kontorfolk kan arbejde og lave deres effektive arbejde. Han tænker sågar på noget, han kalder for luftstationer, for i den by, han forestiller sig, der vil man bo så tæt, og man vil køre så hurtigt, at man ligesom skal have nogle steder, hvor luften kan blive cirkuleret ned i bygningerne og ind i gaderne, for at der overhovedet kan komme luft. Han er ligesom en af de første, der tænker byen som sådan en transportmaskine, og han er fascineret af denne fart og disse rette linjer. Han ser byen som sådan et skaktern, hvor man lynhurtigt og rationelt kan komme fra A til B. Overfor ham står der en anden arkitekt, kunsthåndværker Camillo Sitte, som også kommer til at blive en berømt repræsentant for det modsatte. Han er besat af middelalderbyen. Han elsker middelalderbyen, og han laver bøger, hvor han tegner grundplaner over alle de kendte middelalder- og renæssancebyer - Siena, Nürnberg. Alle mulige små krogede gader og små torve. Og hans idé om den ideelle by er den by, hvor det er fodgængerens hastighed, der bestemmer, og hvor du kan møde folk, du ikke kender, pludseligt rundt om et hjørne, og hvor pladserne er dimensioneret til den menneskelige krop, og hvor du kan finde lys og skygge, hvor du nu har brug for det. Så en by, der ligesom er vokset frem over lang tid. Camillo Sitte har nemlig også en idé om tiden, og han siger, at de gode byer er dem, der er vokset frem over lang tid. Og det, han ser som

den store trussel, det er disse byer, der bare springet op fra ingenting og ændret sig så hurtigt, at mennesket ikke kan nå at følge med.

Lasse: Nu har du taget os hen til resterne af Thomas B. Thriges Gade, som jo er en ret kendt gade her i Odense, ikke?

Jens: Det er en gade, som alle odenseanere har et forhold til - eller havde et forhold til. Det er 1960'ernes byplanlægning.

Lasse: Hvad var der i forvejen? Hvad var det, man fjernede?

Jens: Her lå der en by, der havde ligget der i mellem 500 og 1.000 år. En masse forskellig blandet bebyggelse: Små huse, inde ved Overgade - altså gågaden - store prominente byejeendomme bagved små, mindre huse - nogle i bindingsværk, nogle fra slutningen af 1800-tallet, mindre baggårdsfabrikker. Altså på mange måder denne by, som man syntes var så dybt forældet der i 1960'erne. Alt det her med disse bygninger fra 1800-tallet med forskellige krummelurer på facaden: "Hvad var det for noget pyntesygt pjat?" I disse baggårdsfabrikker blev der brygget øl, og der blev lavet mineralvand, og der blev lavet Frisko-is. Men det med at have fabrikker i baggårdene, "Jamen, det er jo ikke sådan en by skal være." En by skal jo være funktionel. Industrien skal ligge i industrivarterene, boligerne skal være i boligkvartererne, centrum er i shopping- og city-funktioner. Vi skal have delt tingene op. Alt det pjat med, at de ligger så at sige dør om dør og forstyrrer hinanden, det duer ikke.

Lasse: Men hvad med dem, der havde disse småfabrikker? Hvad sagde de til denne udvikling?

Jens: De var ikke glade for det. Selve planen om Thomas B. Thriges Gade blev vedtaget i 1952, og her hvor vi står, blev snoren klippet i 1970. Det var altså en lang årrække. Blandt andet fordi man skulle have penge fra staten, men også fordi man skulle forhandle med alle grundejerne om ekspropriation. Og mange forskellige slog sig i tøjret på den ene eller den anden måde. Og så også fordi der også undervejs kom noget debat. Men den store debat om Thomas B. Thriges Gade og hele denne måde at se byen på - på denne meget rationelle måde, hvor bilerne altså på eller anden måde var vigtigere end menneskene, og boligerne var tænkt ud fra nogle meget maskinelle behov -

det kom der i 1970, da gaden åbnede. Der gik man fra en opfattelse af byerne til en anden opfattelse af byerne.

Mikkel: I mellemkrigstiden er der - på trods af, at man har krise osv. - en stor bølge af begyndende optimisme og lidt sådan en tanke om, at man kan tænke stort. Og nogle af de grundlæggende ideer, som bliver udført efter krigen - for eksempel Fingerplanen, som ligesom er blevet en ikoniske måde at tænke Københavns udvikling på - bliver egentlig planlagt i '38, og så kommer krigen. Men det, der sker efter krigen, er, at alle disse byudviklere og -planlæggere ligesom får en ny mission, kan man sige. For krigen er overstået, og vi skal aldrig mere have denne krig. Vi skal udvikle samfundet videre, væk fra denne krise. Så det bliver en periode, hvor man tænker store tanker og er meget optaget af en ny, lysere og mere rationel og fri fremtid. Og der kommer nogle af disse store planer, blandt andet i Odense, men også i København, hvor man begynder at planlægge både kollektiv transport, men også hvor de første motorveje begynder at komme. Og som vi tidligere har talt om, begynder der jo i de tidlige 60'ere også at blive planlagt nogle projekter, hvor man tænker, at disse biler, som er fremtidens mulighed, skal kunne komme helt ind i byens centrum. Man planlægger disse monumentale projekter for København, man har også nogle store planer for Århus, og i Aalborg laver man gadegennembrud, man overdækker Aarhus Å. Og alt sammen er for ligesom at få plads til disse biler. Det kolliderer så delvist på grund af den oliekrise, der kommer i starten af 70'erne, som begynder at gøre bilen lidt mere ambivalent. Også fordi der kommer et økonomisk problem: Man har simpelthen ikke råd til at bygge videre på disse ting. Så nogle af tingene kommer til at blive stående som sådan nogle torsoer og i bylandskaberne. Men der kommer også nogle andre ting. Der kommer en voksende miljøbevægelse, som begynder at spørge "Hvor sundt er det lige med al denne bilisme?"

Jens: Så har vi bevæget os fra Thomas B. Thriges Gade herved i Rosengade. Og vi har bevæget os fra trafiklarm til fuglekvidder, for her er meget stille. Men det var der ikke i 1960'erne, for der var der en stor byggeplads lige her ved siden af, hvor man anlagde Thomas B. Thriges Gade. Da man anlagde Thomas B. Thriges Gade, havde man lagt selve linjen for gaden gennem nogle af disse gamle kvarterer. Og der tænkte man så, at disse huse, der ligger her i Rosengade - der er huse fra omkring år 1800 og selvfølgelig fornyet, mange i en etage, små huse, små ruder, tre-fire fag, nogle i en etage, nogle i to etager - var noget gammelt bras. Væk med disse gamle ting! Og Rosengade var faktisk et af de allerværste steder. For oprindeligt hed Rosengade Nygade, og det

den gade var mest kendt for, det var, at den husede byens prostituerede. Alt dette er jo i virkeligheden en bi-historie i forhold til det, vi snakker om nu, men det er jo konteksten. For det var jo den tankegang, man havde om sådan et kvarter som dette: Det skulle væk! Lige en gade fra, hvor vi står nu, der ligger H. C. Andersens hus. Det var allerede der i 1940'erne og 50'erne en fantastisk turistattraktion med 100.000 gæster. Og Danny Kaye - en kendt Hollywood-skuespiller - kastede sig i H. C. Andersens seng, og de rige amerikanske turister fløj over Atlanten for at besøge H.C. Andersens hus og disse historier, som de havde hørt som barn. Så det vidste man godt. Der skulle man lige tænke sig om i forhold til, at man skulle kunne stå på hjørnet af H.C. Andersens Hus og tage et billede af huset, uden at der var biler lige bagved eller en motorvej lige bagved. Så der skulle man alligevel bevare lidt. Det var ligesom udgangspunktet. Men alt andet - Rosengade, de andre gader dernede af med disse små huse - det skulle væk. Men i 1960'erne var der alligevel nogle stemmer, der begyndte at snakke om, om der ikke var nogle kvaliteter i disse små huse. Var der ikke et miljø? Var der ikke noget hyggeligt, noget rart, over disse kvarterer? Var der ikke noget charme over dem? Det var ikke kun lokum i gården og gamle nedslidte boligforhold. Disse stemmer fik så overbevist politikere og byplanlæggere om, at man i stedet for at lave en totalsanering skulle lave en sanering, der var bevarende. En bevarende sanering, hvor man egentlig tog udgangspunkt i de huse, der var, og fornyede dem indefra. Altså, man fik lavet moderne toiletforhold, fik fornyet gamle vinduer og fik i det hele taget nye, moderne boliger ud af det. Og med den tilgang gik man altså fra kun at have tanker om at bevare en enkelt lille række huse ved siden af H.C. Andersens Hus, så man ligesom kunne få det rigtige billede - så man egentlig reelt set bare havde en kulisser - så gik man over til faktisk at bevare et relativt stort areal med nogle små huse. Og det, vi snakker om her, er sådan det første vendepunkt i forhold til denne meget rationelle byplanlægning - hvor man kun tænker i kvantitet og tænker som en maskine eller tænker måske som en ingeniør - hvor man i stedet for tænker "Der er faktisk nogle kvaliteter i denne gamle by." Der er en stemning, og der er nogle miljøer, begynder man at tale om. Man begynder at tale om bymiljøer. Der opstår også de første bevaringsforeninger rundt omkring, også her i Odense, som taler om, at man skal bevare de historiske bymiljøer, baggårde og smågader som denne, fordi det hører med til det samlede billede af en blandet by med mange forskellige oplevelser, når man går om hjørnet.

Mikkel: Der kommer en pludselig krise eller diskussion i starten af 70'erne. Der kommer jo oliekrisen, som vi ved, men der sker også ligesom nogle andre ting, og folk begynder

at blive lidt kritiske i forhold til nogle af disse moderne monumenter, som for eksempel de store massebyggerier. Altså disse sociale boligbyggerier, som jo egentlig var ment til at give almindelige mennesker store, gode og billige boliger, som er bygget i beton. Og beton bliver lige pludselig symbolet på det modsatte. Altså på utryghed, på forfald. De bliver betragtet som grimme, og ord som 'betonjungle' dukker op. Og det er lidt et symbol på et skift i tilgangen til, hvordan vi skal bo, og hvordan vi skal lave byer. Der kommer noget, man kalder for "tæt-lav", som er en reaktion på det, hvor man egentlig gør det samme - man bygger stadig med sådan nogle byggekomponenter, men man bygger ikke så stort mere. Der kommer nogle boligområder, som bliver mere varierede, og man prøver lidt at efterligne sådan nogle gamle byhuse. Så der sker en bevægelse ned i skala, kan man sige det. Og det glider ligesom ind i 80'erne. Så begynder man også at tænke, at de store byer er i krise. Folk vil simpelthen ikke bo i dem. Og det er både i Danmark, men også generelt i Europa. De store byer er slidte, de er grimme, og de giver ikke rigtig noget til deres borgere. Fra 1940 til 1980 flytter der ca. 300.000 mennesker ud af København. Det vil sige næsten halvdelen af befolkningen. Så man skal gøre noget. En af de ting, man gør, er, at man begynder at tænke byen som noget, der også skal være grønt og som noget, der også skal være langsomt. Noget, hvor man også skal have disse pladser. Så nogle af de gamle pladser i byerne - Store Torv, Lille Torv i Århus, Gråbrødre Torv i København - hvor der ikke er trafik, de begynder ligesom at få en fornyet interesse. Camillo Sitte ville elske denne periode, for de små middelalderpladser bliver lige pludselig fashionable. Der kommer caféer. Denne øvre middelklasse, som nu begynder at flytte tilbage til byen - dem, som nogen kalder for "den kreative klasse" - sætter så gang i den næste store byudviklingsbølge, der starter i begyndelsen af 80'erne, hvor man begynder at udvikle havneområderne.

Lasse: Nu har vi sat os ikke så langt fra H.C. Andersens hus.

Jens: Nu sidder vi her på Fisketorvet, og vi sidder ned. Vi sidder og kigger lidt på de mennesker, der går forbi. Og Fisketorvet her, det er et godt spørgsmål, om det er et nyt eller et gammelt torv. Det er tegnet ind på det allerældste bykort, vi har fra Odense. Det er fra 1593, og det går sandsynligvis tilbage til i hvert fald 13-1400-tallet. Men hvis vi havde siddet her for 4-5 år siden, så havde vi haft problemer, for der gik en stor vej, der var en parkeringskælder, der var lidt, hvor man kunne parkere en cykel. Men ellers var der ikke noget torv. Nu er der et torv igen, og det er fordi Odense Centrum er blevet fuldstændig nybygget. 1960'ernes byplanlægning med Thomas B. Thriges Gade er ble-

vet fjernet, og den er blevet bygget om til en ny by. Det er et projekt, som har kørt over 10 år, der hedder "Fra gade til by." Og et af de greb var, at man fjernede vejen, og det var simpelthen at bygge efter de gamle gadeforløb, de gamle torve, og derfor sidder vi nu her på Fisketorvet med en helt moderne bygning foran os og bagved os en gammel sparekasse fra 1800-tallet. Så det er et genskabt torv.

Lasse: Er det ved være færdigt alt dette fornyelse, eller fortsætter det?

Jens: Nu kører letbanen og nu tror jeg, vi er ved at være færdige. Det, der jo er interessant, er jo det indbyggede dilemma, der ligger i denne tankegang. Man havde jo dette mantra med "Bilen ud af byen", som jo stadigvæk gør sig gældende her. Det var jo baseret på, at bilen den larmede, og den osede, og den var i det hele taget menneskefjendsk på alle måder. Men nu har vi elbiler på vej, og larmer og oser de stadigvæk? Giver det stadigvæk mening at snakke om "Bilen ud af byen"? Og vi har jo også det andet dilemma, at samtidig med vi taler om, at vi skal have bilerne væk, og vi skal bruge mere offentlig transport, jamen så kan vi jo se i statistikkerne, at der bliver solgt biler som aldrig før. I løbet af de sidste 10 år er der kommet op imod en million flere biler på de danske veje, og de skal jo også kunne komme frem og være der. Så er vi nødt til at se på det på en ny måde?

Lasse: Hvad siger du? Du siger simpelthen, at den måde, byplanlæggerne tænker det på, måske ikke helt er sådan, som virkeligheden er?

Jens: Der er i hvert fald en konflikt mellem idealerne om, at vi skal kunne gå rundt, og vi skal have bilerne væk, samtidig med at flere og flere personer køber bil. Flere og flere familier får råd til bil. Flere og flere familier får råd til to og også den tredje bil. Så det bliver ved med at være et spørgsmål, dette med bilen og byen. Hvordan får vi de to ting til at komme overens? For nu går vi rundt og er fodgængere. Jeg har også en bil derhjemme, og jeg kan også finde på at tage bilen herind. Det er stadigvæk mig. Så der er nogle dilemmaer. Der er nogle paradokser. Også imellem hvad vi gør, og hvad vi siger.

Lasse: Hvis nu der ikke havde været oliekrise, hvad tror du så, der var sket?

Mikkel: Ja, det er jo et interessant spørgsmål. Hvis ikke den var kommet, så kunne man godt forestille sig, at nogle af disse store projekter var blevet udfoldet længere. Man

kunne også godt forestille sig, at der var forsvundet mere af den af den gamle by. Det er svært at sige, om det ville have været et stort asfalt- og beton-spaghetti i de danske byer, hvis ikke oliekrisen var kommet. Men det er da klart, at den stopper nogle helt konkrete projekter, som jo ellers ville være blevet ført videre.

Lasse: Nu har vi jo også en krise i forhold til noget byggeri i hvert fald. Materialepriserne stiger, og man kan ikke bygge helt så meget, som man gerne vil. Det lyder lidt voldsomt, men sådan en rask krise kan det måske være godt nogle gange til lige at tænke sig lidt om, når man udvikler byer?

Mikkel: Nu har vi jo en krise, og det interessante er jo, at krisen kommer midt i et byggeboom. Vi har jo aldrig bygget så meget som nu. Men på grund af på grund af de stigende priser er der jo også, kan man høre, masser af disse byggefirmaer, som går konkurs. Så det er en ekstremt ophedet situation lige nu. Der har været en diskussion om for eksempel Ørestadsbyggeriet som et eksempel på denne byggeivrighed og denne idé om "de lige linjers tyranni", som nogle også kalder det. Altså, at dette projekt nærmest var sådan et modernistisk projekt, som Le Corbusier selv kunne have tænkt det, formet helt langs med metrolinjen og sådan lidt vindblæst derude på Amager. Og der kan man sige, måske er det netop blevet vindblæst, fordi det kom til på et tidspunkt at løbe ind i en økonomisk krise, så man ikke havde mulighed for at bygge rundt om, så det langsomt kunne udvikle sig. Og der kan man sige, at det, der kunne komme ud af denne krise, måske også kunne være, at man vender sig mod mere at reparere og bygge småt og bygge om frem for at bygge nyt. Det er en diskussion, der faktisk allerede er, omkring den allerstørste bebyggelsesmasse i Danmark overhovedet, hvis man tænker på antallet af bygninger, nemlig parcelhuset. Altså to-tredjedele af Danmarks bygninger er jo parcelhuse. Og det, man har diskuteret i mange år omkring parcelhuset, er, at de stammer fra denne 60'er-optimisme, og mange af dem er jo ret store huse med store badeværelser, eget fyr, store stuer. Og de er måske ikke enormt energioptimale. Kunne man gøre noget? Kunne man simpelthen lave dem om til flerfamiliehuse? Kunne man ombygge dem? Så der har været denne diskussion om i stedet for at bygge ny så at skrue på det, vi har. Og det er jo både noget, der er kommet med disse prisstigninger, men jo også en diskussion, der har været der længe på grund af hele klimadiskussionen. Så disse problemer omkring den menneskelige by og omkring at bygge nyt ligger ligesom i nogle lag ovenpå hinanden, og disse kriser lægger også ligesom økonomiske, miljømæssige og kulturelle sider, som hele tiden sparker ind i hinanden, kan man sige.

Lasse: Du har lyttet til 11. afsnit af Den perfekte by, og i næste afsnit vender jeg tilbage til min mission om at skabe den perfekte by. Her skal det handle om, hvordan vi skal håndtere fremtidens klimaforandringer, og jeg tager blandt andet en tur til Randers for at tale med eleverne fra C La Cours Skole om deres ret vilde ideer. Den perfekte by er lavet til Vores Tid, og du kan finde flere podcasts som historie ved at søge på Vores Tid i din podcast-app. Musikken er lavet af Jonas Kappel, og alt andet er optaget og tilrettelagt af mig, Lasse Telling.