

Byplan for helse og trivsel – mellom agorafobi og klaustrofobi

Michael 2024; 21: 222–231

doi: 10.5617/michael.11415

Mekanismene for helsebelastning og mistriivsel i bymiljøer søkes oftest i den fysiske utformingen. Den psykologiske opplevelsen kan være like viktig. Byplanlegging, byforming og arkitektur forsøker å finne et optimum for helse og trivsel som befinner seg et eller annet sted på en skala mellom åpent nok og trangt nok, mellom agorafobe og klaustrofobe følelser. Nye krav til arealeffektivitet og bærekraft utfordrer etablerte idealer, også når det gjelder å finne denne balansen. Kanskje er forbildene å finne i historien?

Diskusjonen om byens form og struktur tilspisset seg innenfor arkitekturen og byformingen på slutten av 1800-tallet. Da som nå sto mange hensyn mot hverandre, og resultatene ble ofte kompromisser. Det kan være interessant å se på utviklingen også langs aksene agorafobi – klaustrofobi, altså mellom åpent nok og trangt nok.

Agorafobi, frykten for åpne plasser, ble beskrevet i 1872 av Karl Friedrich Otto Westphal (1833–1890) som var direktør ved avdelingen for Geistes- und Nervenranke ved Berliner Charité. Den franske legen Jean-Baptiste-Édouard Gélineau (1828–1906) nyanserte imidlertid diagnosen agorafobi til en frykt for tomhet, både ute og i store rom innendørs, og frykt for høye bygninger, monotoni og mangel på orientering i omgivelsene. Han kalte tilstanden *kenophobia*, frykten for den fysiske tomheten, psykisk isolasjon, sosial ensomhet og estetisk monotone omgivelser med utflytende urbane rom (Mönninger 2023).

Klaustrofobi, motstykket til agorafobi, er frykten for det trange rom og for innestengthet. Når utløser tette byrom slike følelser?

I 1800-tallets byer vokste det fram nye funksjoner. Mulighetene for å spre byen utover når elektriske tog og trikker kunne frakte folk over større avstander, åpnet for å forme byen annerledes enn tidligere. Omvandlingen



Figur 1: Den tette byen med kvartalsstruktur var typisk i den store utbyggingsfasen i europeiske byer på slutten av 1800-tallet. Her kunne mange mennesker bo og arbeide, men likevel hadde bebyggelsen dimensjoner som kunne oppleves fattbare og trygge. Her fra Dieffenbachstraße i bydelen Kreuzberg i Berlin. (Foto: Åse Marie Olsen 2024)

av Wien på slutten av 1800-tallet, hvor de gamle vollgravene og festningsanleggene ble fjernet for å gjøre plass til byens institusjoner og arealene som ble til Ringstraße, ble foranledningen til utgivelsen av arkitekten Camillo Sittes *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Teksten ble publisert i 1889 (Sitte 2002) og regnes som et av byplanleggingens viktigste skrifter.

Sittes bok tar utgangspunkt i utformingen av Ringstraße. Her ligger frittliggende bygninger i et utflytende rom uten klar avgrensing eller romdannelser. De nye arkitektoniske prinsippene med frittliggende bygninger med frie fasader til alle sider brøt med tidligere konsepter. Tidligere var bygninger bygget sammen i kvartaler og gater som tjente som avgrensede, definerte byrom (figur 1). De nye arkitektoniske prinsippene for byens offentlige rom som kom senere, skapte en ny byform. Betingelsene for psykologisk opplevelse ble annerledes, blant annet for å føle agorafobi eller klaustrofobi.



Figur 2: Bydelen Marzahn-Hellersdorf i Berlin er motstykket til den gamle stilen. En gigantutbygging av boliger ble igangsatt av østtyske myndigheter i 1977. Der var det modernismens prinsipper som gjaldt. (Foto: Åse Marie Olsen 2024)

Byform, modernisme og bærekraft

Plassering av bygningene i Wien i et åpent bylandskap uten tydelige romdannelser kan tolkes som en forløper for modernismens byform hvor bygningene er frittstående objekter med frie fasader. Drabantbyene bygget rundt de store byene er typiske eksempler, for eksempel Ammerud, Romsås og Tveita i Oslo. Modernismens byrom rundt byggene skulle være åpent og tilgjengelig for alle. De ulike transportformene skulle skilles fra hverandre med fotgjengere og biler på hvert sitt system, slik at konflikter ikke skulle oppstå (figur 2 og 3).

Konsekvensene kjenner vi etter hvert godt – stort arealforbruk, bilen som premissgiver for utformingen av transportsystemet og et stort transportbehov for å nå byens ulike funksjoner. Mange av de utfordringene vi står overfor når vi skal bidra til en bærekraftig utvikling, er skapt av byplanleggerne.

Bærekraft som konsept og begrep ble satt på dagsordenen gjennom boken *Limits to Growth* (Meadows et al. 1972) og *Our Common Future* i 1987,

også kjent som Brundtland-rapporten (World Commission on Environment and Development 1987). Budskapet i begge er at vi må bruke mindre av de ikke-fornybare ressursene, blant annet arealer, og forvalte både de ikke-fornybare og de fornybare ressursene på en slik måte at også fremtidige generasjoner får nytte av dem.

Å jobbe for bærekraft innenfor arealplanlegging og byforming innebar en reversering av modernismens prinsipper om å spre funksjonene gjennom et stadig økende forbruk av arealer. Å unngå forbruk av arealer medførte at eneboligen som gullstandarden for en god bolig ble utfordret, samtidig som mange av de økonomiske virkemidlene staten hadde opprettet for god boligbygging etter tidens idealer, ble avviklet. Byutviklingen endret seg fra å være planstyrt til å bli markedsstyrt.

De nye prinsippene for arealplanlegging og byutvikling ble fastlagt i Stortingsmelding nr. 31 (1992–1993) *Den regionale planleggingen og arealpoli-*



Figur 3: Modernismens byform består av frittstående objekter uten klare romlige avgrensinger av hva som er offentlige og private arealer. Bildet av Barcode i Oslo sett fra fjorden er tatt før bygningene på forsiden ble reist. Dette er et godt eksempel på det modernistiske arkitekturkonseptet, de frittstående byggene. Bygningenes utforming og detaljering gir heller ingen god indikasjon på hvilke funksjoner de faktisk inneholder. (Foto: Christoffer Engström/Unsplash)

tikken. Fra å spre funksjoner utover skulle utvikling av byene nå skje som fortetting. Det ville kreve nye metoder, nye konsepter og nye prinsipper i byformingen, noe Miljøverndepartementet var klar over:

”En fortetningsplanlegging vil være langt mer krevende enn planlegging av nye utbyggsområder, fordi det på detaljnivå må arbeides med etablerte fysiske miljøer, beboere og bruks- og eierinteresser. I mange tilfeller kan det være nødvendig at kommunene engasjerer seg på samme måte i fortetningsområder som de gjør ved feltutbygging på ubebygde områder. Vi har lite kunnskap om de fysiske, sosiale og økonomiske konsekvensene av fortetting. Departementet vil legge vekt på å få samlet erfaringer på dette området. Det er viktig at kommunene får et hensiktsmessig verktøy for gjennomføring av god fortetting, og departementet vil se nærmere på muligheter og flaskehals for å få til gode samordnede løsninger.” (Miljøverndepartementet 1993, s. 72–73).

Nå er det over 30 år siden stortingsmeldingen kom. Prinsippet om fortetting er opprettholdt i alle senere meldinger, veiledere og forventninger fra regjeringen, senest i de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging:

«Det settes av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelser og sosialt fellesskap, samtidig som byer og tettsteder utvikles gjennom fortetting og transformasjon»

(Kommunal- og distriktsdepartementet 2023, pkt. 25).

En litteraturstudie av kunnskapen omkring helse, trivsel og opplevelse av bymiljøer viste at det finnes utbredte preferanser, men at det ofte er vanskelig å få gjennomslag for disse ønskene (Larsen, Ridderstrøm, Nylenna 2018).

Trivselsmessig balansert fortetting

Det er viktige skiller mellom *byplanlegging* (urban planning), *byforming* (urban design) og *arkitektur*. *Byplanlegging* dreier seg primært om de funksjonelle forholdene i byene, hvordan transport, infrastruktur, rekreasjon, boliger, handel, næringsvirksomhet m.m. organiseres i forhold til hverandre. *Byforming* handler om de romlige forholdene i byen, hvilke arealer som bebygges og på hvilken måte. Byformingen strekker seg inn til hvor mange leiligheter hver etasje skal eller bør ha (Curdes 1995). Dette har betydning for hvordan leilighetene bør orienteres. Eksempel: For leilighetene i en frittstående bygning må bygget orienteres slik at solinnfallet blir optimalt for flest mulig leiligheter. Hvordan bygningene utformes er et spørsmål om *arkitektonisk* utforming som omfatter alt fra organisering internt, materialbruk, fasadeutforming til energisystem m.m.

De som ikke bruker bygningene selv, vil bare forholde seg til den estetiske utformingen. Det er dette som ofte skaper størst engasjement i befolkning-

gen, for eksempel det såkalte «arkitekturopprøret», som fra en arkitekts perspektiv heller burde kalles et «fasade-estetikkopprør».

De historiske og tette byene har en felles struktur: De er organisert i kvartaler som avgrenser tydelige gate- og plassrom. Noen byer har gater som følger terrenget, og som gir organisk utformede kvartaler. Andre er organisert i rutenett, men prinsippet er det samme; kvartaler og tydelige gater og plasser. Det gjør det klart hva som er offentlige og hva som er private arealer. Det påvirker hvordan vi forholder oss når vi er på ulike typer arealer. Men vi bygger ikke byer på den måten lenger. Prinsippet for urban arkitektur er fortsatt basert på deler av modernismens måte å tenke arkitektur på: Bygningene er fortsatt frittstående objekter. Vi plasserer dem bare litt tettere og gjør dem litt høyere enn før for å øke tettheten. Det er ikke *byrom for å leve i* som er viktigst. Det kan være grunn til å ta fram Camillo Sitte igjen.

Byrom der det er by fra før

Det er utfordrende med fortetting og transformasjon innenfor eksisterende bebygde arealer. Modernismens planprinsipper var at man bygde på jomfrulige arealer, eventuelt at eksisterende bebyggelser ble revet. Dette er langt enklere enn å plassere ny bebyggelse inn i eksisterende strukturer. Med en vedvarende urbanisering vil stadig flere bo i byer og tettsteder i tiårene som kommer (United Nations 2019). Å finne *byplanmessige* løsninger for hvordan byene kan bli mindre belastende på helsa, både menneskenes og planetens helse, er derfor en påtregende oppgave.

Det pågår en omfattende diskusjon blant ulike fagdisipliner om hvordan fortetting og transformasjon av byene bør skje (se f.eks. Lowe et al. 2022, WHO 2020, Nieuwenhuijsen 2020 og Giles-Corti et al. 2016). Diskusjonen foregår imidlertid primært på et byplannivå, det vil si hvordan de ulike funksjonene som byene består av, kan organiseres i forhold til hverandre for å skape gunstigere forhold overfor blant annet helse, klimaendringer, reduserte utslipp og arealforbruk.

Med alle de funksjonene en moderne by inneholder innenfor transport, energi, telekommunikasjon og med et mangfold av ulike funksjoner knyttet til spesialiserte bygg, blir den eksisterende bystrukturen ofte en utfordring. Kvartalene er for små, gatene for smale og plassene for små til å romme alle funksjonene i en moderne by. Dette er *byformings* utfordring: Hvordan innpasse alle funksjonene i en byform som tar hensyn til de menneskelige behovene. Det savnes en diskusjon om hvordan byformen kan bidra til helse og trivsel samtidig som alle funksjonene som må håndteres, ivaretas (Monschein, Steiner og Zeininger 2023). Diskusjonen om byene foregår

på et byplannivå med fokus på enkelttemaer, hvordan håndtere overvann, klimaendringene, smart by med teknologi som løsning m.m.

Urban design and public health share a common mission: both manage complex social systems, aim to improve human well-being, focus on the population level and rely on community-based participatory approaches, with an emphasis on needs assessment and service delivery. The emergence of modern urban planning and design has a considerable part of the important reason is to alleviate the urban management lag caused by urban population agglomeration and the ensuing public health, citizen health and a series of urban problems (Liu og Wang 2021).

Helsehensyn, byplan, byforming og arkitektur

Hvis vi skal ta vare på helsedimensjonen i byutviklingen, må helse og trivsel for menneskene som skal bo, arbeide og bruke byen være en premiss, og ikke bare noe som vurderes som et resultat av prinsipper som skal løse andre utfordringer. Det er behov for en byplanlegging som ses i sammenheng med byformingen, slik at byplanleggingen ikke bare er basert på tekniske, funksjonelle og økonomiske faktorer, men også tar menneskelige behov i betraktning, og utvikler en byform som ivaretar menneskelige behov (Monschein, Steiner og Zeininger 2023).

I fortettingsprosjekter tas det ofte mer hensyn til bilens behov enn fotgjengernes. De offentlige og halvoffentlige arealene er mange ganger uklart avgrenset og av dårlig kvalitet. Altfor ofte blir uterommene det som ble til overs etter at bygningene og veisystemet er anlagt.

Camillo Sittes løsning var å bygge kvartaler med åpne arealer i midten fylt med vegetasjon (figur 4 og 5). Han skilte mellom «sanitæres Grün» til forskjell fra «dekoratives Grün» som bare hadde en begrenset hygienisk funksjon (Monschein, Steiner og Zeininger 2023). Det kan bygges kvartaler i dag, men det gjøres sjelden. Bare se på prosjektene som er bygget i ditt nærområde i det siste.



Figur 4: Camillo Sitte (1843–1903) ble verdenskjent for sine byplanprinsipper. Bildet viser et jubileumsfrimerke fra 1968.



Figur 5: Eksempel på kvartalsbebyggelse fra Lindern i Oslo, bygget i tråd med Camillo Sittes prinsipper med en klar avgrensing mot gaten (det offentlige rommet) og innvendige arealer med vegetasjon til felles bruk. Den innvendige delen av kvartalet er halvprivat. Den er fysisk tilgjengelig, men tilhører helt klart beboerne. Her er det også «Stadtgrün» som fungerer i årstiden uten grønt. (Foto: Øivind Larsen 2024)

De aller fleste holder fast på modernismens arkitekturkonsept – frittstående objekter i et utflytende rom hvor det er vanskelig å vurdere hva som er offentlig, halvoffentlig, halvprivat og privat. Det gjør det vanskeligere enn nødvendig å vite hva en kan gjøre hvor, og hva som er akseptabel oppførsel i det offentlige rom. Rommene i byen skal hjelpe oss til å trives, å skape og holde kontakt med andre, og å etablere en forståelig sammenheng mellom hva som er offentlig, og hva som er privat.

Rom og dimensjoner må ikke være for store slik at de disponerer for mistriksel på grunn av agorafobe eller kenofobe følelser. Det må heller ikke være for trangt og høyt, slik at klaustrofobe personlighetstrekk aktiveres. Dagens byform bidrar ikke til dette.

En plassmessig nøktern leilighet høyt oppe i etasjene i en modernistisk, frittstående boligblokk kan føles klaustrofobisk på grunn av størrelsen, men paradoksalt nok også agorafobisk på grunn av høyden og manglende tilhørighetsfølelse til arealene omkring.

Vi vet en del om hva og hvor mye som fører til agorafobisk fremmedgjøring og klaustrofobisk mistriksel i et boligområde, men foreløpig neppe nok til å la kunnskapen om dette nedfelles i et forpliktende regelverk. Dette er imidlertid nødvendig dersom man skal sikre gode og stabile bymiljøer som møter kravene til arealpolitikk og bærekraft.

Litteratur

1. Curdes G. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Stuttgart: Kohlhammer, 1995.
2. Giles-Corti B, Vernez-Moudon A, Reis R et al. City planning and population health: a global challenge. *The Lancet* 2016; 388 (10062), 2912–2924.
3. Liu H, Wang PO. Research on the evolution of urban design from the perspective of public health under the background of the COVID-19. *International Journal of Electrical Engineering & Education*, 2021; XX, 1–18.
4. Kommunal- og distriktsdepartementet. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*. Vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023.
5. Larsen Ø, Ridderstrøm G, Nylenna M. *Planlegging for helse og trivsel*. Bergen: Fagbokforlaget, 2018.
6. Lowe M, Adlakha D, Sallis JF et al. City planning policies to support health and sustainability: an international comparison of policy indicators for 25 cities. *Lancet Glob Health* 2022; 10: e882–894.
7. Meadows DH, Meadows DL, Randers J, Behrens WW III . *Limits to growth*. Potomac Associates – Universe Books, 1972.
8. Miljøverndepartementet. St.meld. nr. 31 (1992–93) *Den regionale planleggingen og arealpolitikken*, 1993. https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandling/Lesevisning/?p=1992-93&paid=3&wid=c&psid=DIVL801&pgid=c_0779&cs=True
9. Monschein I, Steiner CE, Zeininger A. *Camillo Sitte 1843 – 1883 – 1903*. Salzburg: Camillo Sitte Bautechnikum müry salzmann, 2023.
10. Mönninger M. Schönheit der Dichte: Camillo Sitte und die Stadtwahrnehmung und Raumästetik um 1900. I: Monschein C, Steiner E, Zeininger A (2023). *Camillo Sitte 1843 – 1883 – 1904*. Camillo Sitte Bautechnikum müry salzmann.
11. Nieuwenhuijsen, MJ. Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence. *Environment International*, 2020: XX: 140.
12. Sitte C. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Reprint der 4. Aufl. 1909. Birkhäuser, 2002.
13. United Nations. *World Urbanization Prospects – The 2018 Revision*. Department of Economic and Social Affairs Population Division. United Nations New York, 2019.

14. World Commission on Environment and Development. *Our Common Future*. Oxford University Press, 1987.
15. World Health Organization. *Integrating health in urban and territorial planning: a sourcebook*. Geneva: UN-HABITAT and World Health Organization, 2020. ISBN 978-92-4-000317-0 (electronic version).

Gunnar Ridderström
gunnar.ridderstrom@nmbu.no

Gunnar Ridderström er sivilarkitekt, PhD og førsteamanuensis ved Institutt for by- og regionplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU), Ås.