

Fem lærdommer om en helsefremmende by

Michael 2018; 15: 92–4.

Trivselsbegrepet er ganske upresist, og vanskelig å bruke som premiss for byplanlegging. Er det hygge og kos, boller og brus det er snakk om, eller noe mer substansielt?

Vi litt eldre planleggere lærte aldri noe om trivselsbegrepet da vi studerte. Arkitekt- og planleggerutdanningen lå trygt i venstre hjernehalvdel – med funksjonsbeskrivelser, analyser, saklighet og statistikk. I høyre hjerne lå drømmer og begjær, kjærlighet, kos og trivsel. Det fikk andre ta seg av.

Vi vet etter hvert at trivsel spiller en ganske rolle for folk, at det er viktig for å kunne ha det godt med seg selv og med andre, i hverdag og fest, hvordan vi organiserer fysiske omgivelser.

Jeg har fem enkle lærdommer om dette.

1. Sonedelingens forbannelse

Vi lærte under forrige århundres modernisme eller funksjonalisme: Hver funksjon skal ha sitt område, der funksjonelle krav kan rendyrkes. Så fikk vi boligbyene, egne områder for arbeidsplasser og industri, kjøpesentre i et veikryss, høyskoler langt bortenfor allfarvei. Alt ble knyttet sammen av store veier, det ga lange reiser, og avhengighet av bil.

Så hører vi nå om nye idealer, om funksjonell blanding, bærekraft, større tetthet, satsing på utbygging i knutepunktene, 10-minutters-byen. Samtidig opplever vi at staten selv er den verste synderen. Statsbygg finner et billig jorde eller noen skograbber med lav bonitet med mulighet for stor parkeringsplass – for ny høyskole, nytt fylkeshus, et tinghus og politihus, og kanskje verst – nye sykehus, enten det er nord for Sarpsborg, i Alta og Biri eller langt utenfor Molde. Den ene hånd vil ikke vite hva den andre gjør.

2. Reisemåtenes utfordring

Det er viktig å satse på kollektivtrafikk, sykkel og gange, og på utbygging der dette er praktiske løsninger for et daglig reisebehov. Det reduserer bil-avhengighet. Det kan være ubekvemt i en overgang, men det er nødvendig. Derfor må vi fjerne parkeringsplasser i byene, og vi må stenge gater. Og vi må ikke tro at førerløse biler gir en tilfredsstillende løsning på dette. Biler tar for stor plass i bygatene, de fortrenger annet liv. Byer er ikke laget for biler.

3. Omgivelsenes attraksjon

Vi blir kanskje ikke lykkelige av å oppholde oss i vakre omgivelser, men vi vet at det er lettere å være lykkelig om omgivelsene er hyggelige, pene, varierte, grønne, med behagelige farger, og det er lettere å bli ulykkelige om vi ikke har det slik...

Vi vet at lyse og vakre sykehusrom er helsefremmende. Vi vet at det er bedre for oss å gå gjennom områder med varierte gater, med hus i en menneskenær målestokk, enn gjennom et avvisende industriområde. Vi vet at omgivelser kan gi oss lokal identitet, historisk rotfeste, stedlig stolthet. Og vi vet at det spiller en rolle for oss at omgivelsene pleies, at fortauene måkes, at hull i asfalten fylles.

En svensk gjesteprofessor fortalte om opplevelsen av en mandag morgen i Oslo etter helgens snøvær. Mens gatene var ufremkommelige, var alle skispor i Nordmarka nykjørt.

4. Helsens barrierer

Det må være trygt å bevege seg ute, ikke minst for barn og for gamle som er dårlige til bens. Farlig trafikk og barnas skolevei og lekeområder er en uakseptabel kombinasjon. Vi bør beskyttes mot forurensing av luft, ikke minst fra bilenes piggdekk og fra urensset industriutslipp. Og vi må ha strenge grenser for forurensing av støy.

5. Allmenningens invitasjon

Gode møtesteder lokker folk ut fra ensomheten, og inviterer til et fellesskap. Gode torg, parker og gater gir muligheter snarere enn pålegg.

Sosiologen Richard Sennett definerer byen som 'det sted der du møter den fremmede'. I en flerkulturell tid, med nye grupper innvandrere der integrering er en viktig oppgave, blir det offentlige rommet ett av våre viktigste demokratiprosjekter: Det er der vi møter de fremmede, ansikt til ansikt, uten noen delete-knapp på TV-skjermen. Det er viktig for å forstå samfunnet, og for å trene opp toleranse.

De offentlige rommene, *allmenningen*, må gi oss utstyr til å kunne fungere for en slik utvidet offentlig samtale. Da er det også viktig at uterommets vegger understøtter dette. Et grelt eksempel er Vinkelplassen på Majorstua i Oslo: Syv-åtte små butikker og kafeer gjorde plassen attraktiv. Kommunen tenkte at et så viktig sosialt sted trengte noen fine granittheller og påkostede gatemøbler, og bygget om for et tosifret millionbeløp. Da skjønte huseieren at han satt på en gullgruve, sa opp alle leiekontraktene, og leide ut hele bygningen til en bank. Dermed var ikke lenger Vinkelplassen noe attraktivt sted å være.

**

Alt dette vet vi noe om. Vi vet at god planlegging handler om å prioritere, og å anbefale politikerne å treffe vanskelige valg, hvor noe må velges bort. Du får sjelden både i pose og sekk. Om handelsstanden ønsker å flytte kassaapparatene sine til et kjøpesenter utenfor byen, må vi forstå, og vi må fortelle politikerne, at en slik utarming av sentrum er ødeleggende, at det går på bekostning både av helse og trivsel i et nærmiljø og i en kommune.

Vi vet en del om det, og vi har stort behov for litteratur som kan systematisere og formidle slik kunnskap.

Peter Butenschøn
Arkitekt og byplanlegger
Villaveien 37,
0371 Oslo
peter@butenschon.no