

Hva er urbanitet?

Essay i Metodelære 2013, av Marie Voraa

Det går inflasjon av det av begrepet urbanitet i nye plandokumenter. Det er et begrep arkitekter og arkitektstudenter, inkludert meg selv, ofte tyr til for å beskrive "bymessighet". Men hva betyr det egentlig? Og hvilke betydning har det hatt gjennom historien og i ulike samfunnsdiskusjoner?

Ifølge Wikipedia er urbanitet et uttrykk for bymessighet. Graden av urbanitet styres av menneskelig aktivitet i et avgrenset område. Og at temaer innen urbanitet kan være byens historiske utvikling, urbant hverdagsliv og senere byutvikling. Slår du opp i en ordbok får du "kultivert opptreden".¹ Begge disse definisjonene beskriver menneskelig aktivitet og skiller seg fra plandokumentene der urbanitet først og fremst blir brukt som mål for byens fysiske rammer.

I målformuleringen *Fremtid med fortid, kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 – 2020* heter det at "Oslos urbanitet og karakter skal styrkes, planens mål for utvikling av indre Oslo er knyttet til byens urbanitet og byens karakter". Der «urbanitet» er definert på slutten av planforslaget som; "En konsentrasjon av bymessige funksjoner og egenskaper som fysisk tetthet i bebyggelsen i tillegg til offentlighet, handel, intensiv arealutnyttelse, modernitet, differensiert næringsliv, mobilitet i arbeidsmarkedet, korte avstander mellom tjenester, mangfold av tjenester og organisasjoner".²

En mulig grunn til at Plan- og bygningsetaten har valgt det mindre kjente «urbanitet» fremfor det mer kjente «urbanisme» kan være at man ønsket et begrep for å beskrive bymessige erfaringer som skiller seg fra kunsten å bygge byer. Dette er en betydning av "urbanitet" som ennå ikke er fanget opp av ordbokredaktørene, men som finnes på tysk, hvorfra begrepet antagelig har kommet inn i de skandinaviske språkene. «Urbanität: Bildung, weltmännische Art; städtische Atmosphäre» (dannelse, verdensvanthet; bymessig atmosfære; egen oversettelse fra Duden (1996)).³

Hva har begrepet "urbanitet" betydd gjennom historien?

"Urbanitet" trekkes for første gang frem i år 80 f.Kr. hos filosofen Cicero. (Urbanitas var for Cicero en dannelsesnorm, et ideal som særlig uttrykkes i byen og i tilknytningen til byborgeren.⁴ Byen, eller *polis*, var stedet for samtale og dialog som ifølge Aristoteles var menneskelige tenke- og handlingsmønstre som uttrykte et dannet vesen. Ifølge John Pløger, dr.art. og forsker innenfor by teori og samfunnsgeografi ved Roskilde Universitet, utviklet urbanitetsformene seg i det nødvendige samspillet mellom det å være borger i en by, det å måtte inngå i en særegen form for felleskap, og disse sosiale formers særlige romlige organiseringer. Han forklarer videre at *polis* er et kulturelt og politisk fellesskap som er gitt på forhånd og som byboeren må gå inn i. Under middelalderen og renessansen var strategiske formål som forsvar, handel og økonomi viktige årsaker til at byer ble dannet.

¹ www.nob-ordbok.uio.no

² 4.2 Begrepsdefinisjoner, *Fremtid med fortid -kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 – 2020*, Plan- og bygningsetaten, 2005, s.100

³ En undersøkelse av sammenhenger mellom byplanlegging og næringsutvikling i forslaget til kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005–2020, Thorbjørn Geirbo

⁴ Byens språk, John Pløger, Spartacus 2001, s.167. (Refererer her til Zerlang 1995:268, som skriver at ifølge Edwin S. Ramage er det ved terskelen mellom den romerske republikken og det romerske keiserdømmet at det mellom "substantivet" *urbs* og adjektivet "urbanus" utkrystalliserer seg et nytt ord "urbanitas")

Først under industrialiseringen får urbaniseringen en ny årsak og et nytt mål som produksjonssentrum. I byene samles store mengder arbeidskraft og råvarer for å distribuere fabrikkproduserte varer. Det fører til at byene mangedobles i størrelse og antall i løpet av få ti år. Det bygges ut nye boliger nær fabrikkene og nytt transportnettverk som frakter råvarer til fabrikkene og varene ut i butikkene.

Industrialiseringen førte til eksplosiv befolkningsvekst i flere byer små byer som utviklet seg til å bli verdensbyer der viktige politiske-, økonomiske- og kulturelle aktiviteter blir styrt. Eksepler på dette er Manchester i Storbritannia og Chicago i USA:

–Manchester: 15 000 i 1750, 70 000 i 1801, 500 000 i 1861 og 2,3 mill i 1911

–Chicago: Under 30 000 i 1850, 500 000 i 1880, 1,7 mill i 1900 og 3,3 mill i 1930⁵

Industrialisering fører til og økt befolkning og dannelse av byer, men fører den til urbanitet? Kan urbanitet måles i størrelse og tetthet?

I Norge kommer denne diskusjonen ofte opp i forbindelse med tettsteder som ønsker bystatus. I Loven om kommuner og fylkeskommuner fra 1992 kom departementet med følgende paragraf: "Kommuner med over 5 000 innbyggere kan ta i bruk benevnelsen by, dersom kommunen har bymessig tettsted med handels- og servicefunksjoner og konsentrert bebyggelse. (§3, pkt. 5).⁶

Ifølge paragrafen kan alle steder med over 5000 innbyggere regne seg som byer, men er en by alltid urban og et tettsted ruralt?

Mathias Winjen stiller seg dette spørsmålet i sitt innlegg, *Fra Finnmark til Los Angeles*, i Arkitektur N. Og han hevder at bygde-Finnmark fortsatt fyller flere av kriteriene for urbanitet med, det han beskriver som, en høy konsentrasjon av et rikt åndsliv. Han argumenterer for at fiskeværer er spiren til våre eldste byer med sin konsentrasjon av fiske, handel, verksteder og boliger allerede på 1000-tallet. Og at de den dag i dag fortsatt kan regnes som urbane punkt langs kysten der "man i en by som Vardø ved å snu seg 360 grader kan se fiskere på brygga, politikere i rådhuset, snekkere og frisører, må man i Los Angeles forsere store asfaltørkener for å komme fra et miljø til det neste"⁷.

Beskrivelsen illustrerer et mangfold i aktiviteter konsentrert på et sted. I tillegg beskriver innlegget Finnmark som multikulturell landsdel der nordmenn, samer, kvener og russere lever sammen.

Kan urbanitet måles i mangfold?

Ulikhet har alltid vært et av byens viktigste kjennetegn. Særlig siden det 19. århundres store tilflytting til europeiske og amerikanske industribyer har ulikhet og mangfold vært beskrevet som et dominerende kjennetegn ved det urbane liv.⁸

I *Urban Code, 100 Lessons for Understanding the City*, prøver man å illustrere mangfoldet i en by ved hjelp av 100 koder eller observasjoner fra New York. Alle observasjonene er

⁵ Forelesing, urbanisering, SG01001 – våren 2005, Per Gunnar Røe

⁶ Hva er en By? -Urbane steder i Norge ved inngangen til det 21. århundre, Nils Jacobsen, Universitetet i Stavanger, 2011

⁷ Fra Finnmark til Los Angeles, Mathias Winjen, Arkitektur N, 2012, nr.2, s.88

⁸ Byen, Peter Butenschøn, Aschehoug, 2009, s.175

hentet fra det vitale nabolaget SoHo på Manhattan og viser hvordan byen alltid er i forandring, gjennom døgnet og gjennom året. Sett i et lengre perspektiv vil byen også alltid være i forandring, beskrevet i observasjonen "Buildings outlive uses", altså at bygninger overlever bruken av dem. Dette er gentrifiseringens vesen; et industriområde forandres fra å bli et galleriområde, til shoppingområde til boligområde.

Denne observasjonen beskriver en fleksibilitet i bruken av byen så vel som bruken av bygningene. Og John Pløger, dr. art. og lektor ved Institut for Miljø, Samfund og Rumlig forandring på Roskilde Universitetscenter, understreker at "byen må forstås som *prosess* og *potentiale* av en kontinuerlig fornying som skapes gjennom møter mellom forskjellige krefter i byen. Det gjør byens struktur *porøs* og det vi mener er bylivets krefter og essens *transitiv* (forbigående).⁹

Er fleksibilitet er et mål på urbanitet?

En annen av de 100 kodene observert på SoHo er: "Constant grids afford manifold patterns of movement". Er det å kunne orientere seg fritt knyttet til urbanitet, å kunne velge sine egen vei og retning? Da kan man diskutere om byer som er bygget opp av strukturer som er lette å orientere seg i er mer urbane, som New Yorks Manhattan?

Finnes det også andre strukturerende elementer enn gridet som man kan orientere seg etter? Kevin Andrew Lynch (1918 -1984) mente det, han var en amerikansk byplanlegger og forfatter. Hans mest kjente bok er *The Image of the City* som ble publisert i 1960, den var et resultat av et 4-5 års langt studie og kartlegging av hvordan mennesker opplever byen og hvordan man orienterer seg i den. Han brukte de tre vesensforskjellige byene Boston, Jersey City og Los Angeles som objekt for undersøkelsen og oppfordret folk til å tegne mentale kart av byen. Ved å studere disse mentale kartene fant han ut at folk i hovedsak forstod sine omgivelser ved hjelp av fem basiselementer:

- Ferdselsårer (gater, veier)
- Kanter (grenser mellom to ulike arealtyper)
- Områder (distrikt, bydeler)
- Knutepunkter (strategiske brennpunkter i folks bevissthet)
- Landemerker (punkter i bylandskapet som alltid observeres fra utsiden)¹⁰

Byen har etter Lynch mening en egen strukturell klarhet og oppdeling. Denne oppdelingen skiller også mellom det som er tilgjengelig og det som er utilgjengelig, det som er offentlig og det som er privat.

Er urbanitet tilgjengelighet og friksjon?

I 1748 tegnet Giambattista Nolli et kart over Roma som tydelig tegner et skille mellom offentlige og private rom i byen. Der offentlige områder som gater, smug og plasser er knyttet sammen og står frem som papirhvite nettverk på kartet i kontrast til de private bygningskvartalene som er skravert inn som en grå, anonym masse. Offentlige bygninger som kirker, templer og rådhus er tegnet inn som en del av gatenettet.

⁹Byens rum som Utviklingsstrategi, John Pløger, Juul/Frost, s.12

¹⁰ (<http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=2673>)

Kartet viser byens offentlige rom og tilgjengeligheten som fortsatt er en viktig faktor i den romlig differensiering av byer. Høyere tilgjengelighet vil normalt medføre større handels- og tjenestetilbud og flere arbeidsplasser. Med høy tilgjengelighet og stor økonomisk aktivitet er det opplagt at også flere møter mellom ulike mennesker vil finne sted.¹¹

Disse møtene er det Erling Dokk Holm kaller sosial og materiell friksjon som han mener er den viktigste faktoren for å skape urbanitet. Og han hevder det finnes flere eksempler på moderne byplanlegging som hindrer friksjon og dermed også urbanitet. Typiske eksempler på dette er sykkelstier og underganger som er bygget for å effektiviserer trafikken, men som også hindrer "møtene". Det samme skjer på vestlandet der fergene som var viktige møteplasser blir overtatt av tunneler og bruer. Han trekker også frem Aker brygge som en stor tabbe; "Aker brygge har ingen, eller få butikker som har inn- og utgang til torget. De som bor der kjører inn i sine underjordiske kjellere og parkerer, før de tar heisen opp til boligen. Her er ingen naturlige møteplasser eller friksjoner. - Hadde de enda hatt byens beste og billigste frukt og grønnsakstorg der, da ville det kunnet ha blitt litt liv"¹² sier han.

Er urbanitet offentlig?

"without common land no social system can survive skrev Christoffer Alexander i *A Pattern Language* som utkom i 1977 ¹³ Boken ble veldig populær fordi den rettet seg mot den vanlige by beboer og ikke bare arkitekter og byplanleggere. Han spurte seg om urbanitet var knyttet til muligheten til å påvirke sine egne omgivelser?

En annen som var opptatt av dette og retten til å ta i bruk byens arealer var den kjente urbanisten Jane Jacobs (1916-2006). I sin berømte bok *The death and life of great American Cities* studerer hun amerikanske byer og lokalsamfunn og kritiserer modernismens sonedeling av byen og 50-tallets bysnering i USA. Hun talte for et mangfoldig og tett nabolag, med dynamiske og livlige gater og var motstander av forstadsspredningen og motorveier. Hun var krass i sin kritikk av Ebenezer Howards hagebyer og skriver;

"His aim was the creation of self sufficient small towns, really very nice towns if you were docile and had no plans of your own and did not mind spending your life with others with no plans of their own. As in all Utopias, the right to have plans of any significance belonged only to the planner in charge".¹⁴

Det var ikke bare men som en kritikk av han, men som et stikk til etterkrigstidens byplanleggere og var entydig negativ til hvordan modernismen og dens planidealene hadde ødelagt de offentlige rommene. Hun var skeptisk til intimitetstyranniet og det stadig tilbakevendende kravet om harmoni og hygge i det offentlige rom. Og mente man heller måtte ta utgangspunkt i menneskenes bruk av byen. Etter hennes syn skulle de offentlige rom ikke strebe etter et ideal, men dyrke sin forskjellighet i økonomisk og kulturell bakgrunn.

¹¹ En undersøkelse av sammenhenger mellom byplanlegging og næringsutvikling i forslaget til kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005–2020, Thorbjørn Geirbo

¹² Stipendiat Erling Dokk Holm ved Arkitekt-høgskolen i Oslo, forelesing, 23. oktober, Institutt for planlegging Universitetet i Ås, www.umb.no, Urbanitet er friksjon, Elin Judit Straumvåg

¹³ *A Pattern Language*, Christoffer Alexander, Oxford University Press, 1977, s337

¹⁴ http://www.goodreads.com/author/quotes/17285.Jane_Jacobs

Og for at et offentlig rom skal være vellykket måtte det ifølge henne tilfredsstillende to krav: Det må foregå en kontinuerlig aktivitet der. Og gatene må føles trygge til alle døgnets tider. Og til sist må det være et klart skille mellom det som er offentlig og det som er privat slik at alle føler retten til å ta i bruk det offentlige rommet.

Kan man måle urbanitet i muligheten til å ta del byutviklingen?

Karl Otto Ellefsen, urbanist og rektor ved AHO hevder måten byutvikling skjer på i dag har blitt et demokratisk problem.¹⁵

I sin artikkel "Retten til byen" som bygger på tanker fremmet av Susan Fainstein, professor i byplanlegging, sin bok "The Just City" som kom ut i 2010. Hun har studert de siste tiåras byutviklingsprosjekter med sosial rettferdighet (eller "urban justice") som perspektiv. Hennes oppfatning er at all by politikk og alle byplaner først og fremst bør bli vurdert i forhold til sine effekter og spesielt i forhold til hvordan de vil bidra til urbant mangfold, demokrati og likeverd eller med andre ord hvordan de bidrar til "urban justice". Man bør derfor i langt større grad diskutere hvilke kvaliteter man skal etterstrebe i utviklingsprosjekter og hvilke interesser som styrer disse prosjektene. For å forstå hvordan fellesinteresser generelt sett blir tatt vare på i dagens nyliberal og prosjektstyrt byutvikling."

Er Urbanitet hverdagsliv?

Resultatet av dette er Claus Bech-Danielsen spør om vi ser en ny mening i arkitekturen? At det har skjedd et skifte fra modernismens "frihet og likhet" til våre dagers frihet til forskjellighet, der verdier som individualitet og mangfold dyrkes.¹⁶ Men hvordan speiles dette i dagens arkitektur? Man kan se et mangfold i skala, volumer, objekter og materialitet, men dette virker ofte konstruert når man ser på helheten og omgivelsesmiljøet. John Pløger hevder man gjør for lite ut av å diskutere det meningsfulle byrom. Når man diskuterer byrom innenfor byutvikling er det turistenes byrom, dvs. shopping, events, metropolzoner, opplevelser, 24-timers festbyen, 'celebrity'-arkitektur (alle skal ha Gehry, Liebeskind, Sjoeters, Holl), kunsten i museene, tetter og opera som eventer i byrommet. Dette er ikke hverdagslivets byrom, og det er primært den 'kreative' øvre middelklassens byrom.¹⁷

Hverdagslivets byrom har blitt fremmet av flere sosiologer opp gjennom historien, mest kjent er kanskje Henri Lefebvre (1901 – 1991). Han var en fransk Marxist filosof og sosiolog, mest kjent som en pioner i sine tanker om dagliglivet, for å introdusere konseptet "retten til byen" og produksjonen av rommet, "Production de l'espace". Han mente at teorien om samfunnet også var en teori om menneskers bruk og forming av rommet. Og han søkte klarhet i dette gjennom å opererte med tre måter for rommelig bearbeidelse:

1. Den romlige praksis, eller, enklere sagt, menneskers bruk av byen. Gjennom bruken av byen gis ulike områder forskjellige funksjoner som produksjon, handel, rekreasjon og utdanning. Oppdelingen av byen er samtidig en organisering av samfunnet, og gjennom bruken danner mennesker seg bykjennskap, som omfatter kjennskap både til rommet

¹⁵ Retten til byen, Karl Otto Ellefsen, Fagelig råd for bærekraftig bypolitikk, 10.juni 2013, www.blogg.regjeringen.no

¹⁶ Moderne arkitektur- Hva er meningen?, Claus Bech-Danielsen, Systime, 2004, s130.

¹⁷ Byens rum som Utviklingsstrategi, John Pløger, Juul/Frost

og til samfunnet.

2. Romekspertenes kunnskap, den kunnskapen som blant andre byplanleggere og samfunnsgeografer tilegner seg ved å innordne enkeltfenomener i byen under håndterlige begreper. Dette begrepsliggjorte rommet er karakterisert av kunnskap, abstraksjon, generalisering og kvantitet.

3. Det tredje momentet i Lefebvres teori om produksjonen av rommet er knyttet til vurderinger og symboliseringer som brukerne av byen foretar seg gjennom hverdagslivets bruk av rommet.

Lefebvre understreker at de tre aspektene ved bearbeidelsen av rommet utgjør en enhet. Produksjonen av rommet er et resultat av en dialektisk prosess der alle tre aspektene ved produksjonen av rommet inngår.

Oppsummering

Har i dette essayet forsøkt å belyse urbanitet fra flere sider og gjennom flere vitenskapelige felt. Og jeg legger merke til at begrepet har mange betydninger og at disse har endret seg i takt med samfunnets endring.

Pløger hevder det finnes positive tegn på at det er skjedd en økende dialog mellom arkitekter og samfunnsvitenskapen som gjør at urbanitet og byplanlegging er mer en rom, funksjonalitet og form. Og at det i våre dager er "viktigere hva som skjer enn hvor det skjer"?

I dag er viten og informasjon blitt viktigere for produksjonsprosessen og service, kommunikasjon og informasjon har blitt viktigere for økonomien. Resultatet er at industrien flytter ut av byen, mens byen blir senter for Informasjon og kunnskap. Dette er prosesser som former byen og vår forståelse av urbanitet. Urbanitet kan forstås som et by ideal, der mangfold, modernitet og felleskap synes å være sentrale bestanddeler.

Ved å vende seg bort fra primærnæringene og flytte inn mot byene mister man muligheten til å dekke sine basale behov selv og blir derfor avhengi av andre. Dette er et gjensidig avhengighetsforhold og et fellesskap som er den socio-kulturelle siden av urbanitet.

"Det er et samspill mellom urbanitet og livsform og det enkelte menneske kan ikke skaffe seg en urban tilværelse på egen hånd".¹⁸ Og Begrepet urbanitet gir en tro på byens egn natur og muligheter som Louis Kahn sier det: A city is a place where a small boy, as he walks through it, may see something that will tell him what he wants to do his whole life."¹⁹

¹⁸ *Byens Liv*, Bjørn Larsen, Byggekunst, 2005, s.9

¹⁹ John Lobell, *Between Silence and Light: Spirit in the Architecture of Louis I. Kahn*, Boston: Shambhala Publications, 1985 s.44

Kilder:

- *Byens språk*, John Pløger, Spartacus 2001
- *Fremtid med fortid -kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 – 2020*, Plan- og bygningsetaten, 2005, s.100
- *En undersøkelse av sammenhenger mellom byplanlegging og næringsutvikling i forslaget til kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005–2020*, Thorbjørn Geirbo
- Forelesing, *urbanisering*, SGO1001 – våren 2005, Per Gunnar Røe
- *Hva er en By? -Urbane steder i Norge ved inngangen til det 21. århundre*, Nils Jacobsen, Universitetet i Stavanger, 2011
- *Fra Finnmark til Los Angeles*, Mathias Winjen, Arkitektur N, 2012, nr.2
- *Byen*, Peter Butenschøn, Aschehoug, 2009
- *Byens rum som Utviklingsstrategi*, John Pløger, Juul/Frost
- (<http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=2673>)
- *Urbanitet er friksjon*, forelesing, 23. oktober, Erling Dokk Holm, Institutt for planlegging Universitetet i Ås, www.umb.no
- *A Pattern Language*, Christoffer Alexander, Oxford University Press, 1977
- http://www.goodreads.com/author/quotes/17285.Jane_Jacobs
- *Retten til byen*, Karl Otto Ellefsen, Fagelig råd for bærekraftig bypolitikk, 10.juni 2013, www.blogg.regjeringen.no
- *Moderne arkitektur- Hva er meningen?*, Claus Bech-Danielsen, Systime, 2004
- *Byens Liv*, Bjørn Larsen, Byggekunst, 2005
- *Between Silence and Light: Spirit in the Architecture of Louis I. Kahn*, John Lobell, Boston: Shambhala Publications, 1985
- *Urban Code, 100 Lessons for Understanding the City*, Anne Mikoleit og Moritz Pürckhauer,

