



Osloregionen mot et nytt årtusen

Taler

Kåre Willoch

Dato

28 april 1999

Omstendigheter

Byutviklingskonferansen '99, foredrag for Norske Sivilingeniørers Forening

- 1 Som amatør, og etter at jeg har avsluttet både politisk ansvar og embetsansvar, føler jeg frihet til frimodige refleksjoner over byutviklingen i Oslo-regionen. Jeg takker for at dere har bedt om det, fordi jeg som innfødt i denne byen, og fra flere ganske ulike observasjonsposter, har fått skjerpet min interesse for de
- 5 sosiale, økonomiske, politiske og i vid forstand brukskunstneriske prosesser som former vårt område. Dette gjelder jo en utvikling som påvirker viktige sider av tilværelsen for menneskene som bor og arbeider her. Dessuten angår den hele landet, på grunn av de spesielle roller som dette bysamfunnet er pålagt å fylle, både som hovedstad og for landets kultur og økonomi. Kanskje kan mange av
- 10 de erfaringer som høstes her også gi nyttig grunnlag for beslutningsprosesser også i andre bysamfunn.

- Selvom jeg slett ikke vil hevde at økonomien bør spille noen overordnet rolle for byutviklingen - jeg vil snarere hevde at den har fått dominere for meget - blir
- 15 mitt første poeng samfunnsøkonomisk: Oslos planlegging må ta hensyn til at byen mer og mer blir en del av ett felles marked for arbeid og boliger rundt hele Oslofjorden, med muligheter for å utvikle en konkurransedyktig region i europeisk sammenheng.

- 20 Denne oppfatning bygger på en økonomisk antakelse om at meget av fremtidens mest avanserte næringsvirksomhet vil trives best der det er lett adgang til mange ulike typer av særlig kvalifisert arbeidskraft, og der man kan få raske leveranser av et stort antall ulike varer og tjenester til sin produksjon, og hvor det finnes hyppige og raske forbindelser til store markeder. Med andre ord:
- 25 Det vil være lettest å utvikle meget av fremtidens mest avanserte og lønnsomme næringsliv der det finnes et stort arbeidsmarked, med raske interne og eksterne forbindelser.

- 30 Hvis man vil utvikle regionens konkurranseevne når det gjelder særlig avansert produksjon, må man videre legge vekt på at meget av den høykvalifiserte arbeidskraft som slik virksomhet er avhengig av, også er blitt lettbevegelig og stiller store krav til sine omgivelser. Derfor er så tilsynelatende næringsfjerne faktorer som tiltrekkende boligområder, raske og bekvemme arbeidsreiser, gode 35 kultur- og andre fritidstilbud, god helsetjeneste, gode oppvekstvilkår for barn, faktisk også av stor betydning for næringsutviklingen. Noen av disse faktorene, som for eksempel varierte kulturtilbud og god helsetjeneste, er det også lettest å utvikle der det er mange mennesker innenfor kort reiseavstand.
- 40 Men størrelsen av den befolkning man kan inkludere i ett næringsområde, avhenger mer av reisetid og reisekomfort enn av rent geografisk avstand mellom daglige reisemål. Og nettopp rundt Oslofjorden kan man, ved rasjonell veibygging og raskere jernbaneforbindelser, skape et tilstrekkelig rikt marked for både arbeidskraft og tjenester. Akkurat her kan det bli stort nok, og samtidig 45 variert nok, til å sikre rask nok tilgang på alt det som en komplisert produksjon trenger, og rask adgang til markedene. Det finnes kort sagt rike muligheter for å gi nettopp Oslofjord-regionen vekstvilkår for typer virksomhet som ellers ville blomstre bedre ved Øresund, på kontinentet eller i Sør-England.
- 50 Dette betyr ikke på noen måte at denne regionen kan oppfatte seg selv som viktigere enn andre deler av landet. En by av Oslos type er i særlig høy grad avhengig av vekst og fremgang i hele landet. Og vårt land er mer enn de fleste avhengig av produksjon som ikke kan drives, eller i hvert fall ikke trives i Oslo. På den annen side har også Oslo-området sine særtrekk, som gir det 55 tiltrekningskraft for enkelte av de mange typer næringsliv som landet bør ha.

Men utnyttelse av de disse muligheter stiller store krav til den regionale planlegging, som likevel er splittet opp i en uoversiktlig masse av lokale, fylkeskommunale, regionale statlige og sentrale statlige organer. Det hele står 60 under uklar og til dels selvmotsigende styring av rikspolitikere som vanligvis vil være mer opptatt av andre regioners muligheter, og som lett lar seg forvirre av sidehensyn.

Slik jeg ser det var for eksempel valget av Gardermoen som sted for en ny 65 hovedflyplass et tilfelle der mindre viktige hensyn, i dette tilfelle prestisje og kort avstand til Mjøsa, førte til at makthaverne lukket øyne og ører for nye

momenter, som alltid kommer underveis i slike saker. Etter mitt skjønn er plasseringen av Norges største flyplass en ikke ubetydelig ulempe for næringsutviklingen i Oslofjordregionen, fordi den ligger i utkanten av det område som ligger best til rette for den mest avanserte næringsutvikling. Det betyr at denne del av arbeidslivets kostnader i tid og penger blir større enn den behøvde være.

Men kravet om raske forbindelser mellom boliger, arbeidsplasser og fritidstilbud i hele regionen, stiller også krav til plassering av næringsområder, boligområder, områder for kulturliv og friområder innenfor hver enkelt kommune. Særlig viktig er det at man må konsentrere næringsutbyggingen nær gjennomgående trafikkårer, fortrinnsvis skinnegående, for å få de beste muligheter for raske kollektive reiser fra boliger til arbeidsplasser. En slik bevisst lokaliseringsspolitikk blir samtidig et bidrag til å gjøre regionen mindre avhengig av bilbruk, med tilsvarende mindre forurensninger og støy. Dette er i samsvar med overordnede rikspolitiske retningslinjer, og faktisk av en viss betydning endog for Norges muligheter for å oppfylle sine internasjonale forpliktelser når det gjelder miljøvern.

Men hensyn til næringsutviklingen må jo aldri bli noe mer enn virkemidler under arbeidet for det større mål for byutviklingen, som er å medvirke til det best mulige grunnlag for befolkningens trivsel. Man må bare være klar over at det som kan se ut som hensyn til trivsel på bekostning av økonomiske hensyn, på lengre sikt kan være i harmoni med god økonomi. For å si det kort, selv om det da lett kan virke banalt: En byutvikling som fremmer trivsel og helse, fremmer også god samfunnsøkonomi. Og når det gjelder trivsel og helse, er blant annet estetikk viktig. Dårlig estetikk er også dårlig næringspolitikk.

Menneskene trives best der fasadene forteller at husene er bygget av mennesker som har brydd seg om hva medmenneskene ville mene om deres verk, og der fantasien holdes våken fordi man ikke kan gå ut fra at den neste gaten er helt lik den forrige.

Hvis man vil utvikle Oslo videre til en by som både er et godt sted å bo og samtidig annerledes enn andre hovedsteder, på en måte som slår en som uttrykk for at dette er Norges hovedstad, vil glasspalasser og skyskrapere neppe kunne bli noen viktig ingrediens. De kan vel være nødvendige i særlige tilfelle, men vi kan ikke gi vår by egenart ved å bygge høyere og større enn andre, heldigvis.

Derimot kan vi satse på helt enestående naturgitte fordeler. Vi har en by med

høyder, en "akropolby", omgitt av en natur hvis skjønnhet har slått observatører gjennom århundrer.

- 110 I verket "Norge fremstillet i Tegninger" (utgitt av Chr. Tønsberg i 1848) skrev naturforskeren, forfatteren og eventyrsamleren Peter Christen Asbjørnsen, for halvannet århundre siden:

"Naturen har ... gjort uendelig meget for Omgivelserne

115

af Christiania: Man betræder neppe noen af de høiere

Punkter i Byens Omegn, uden at der aabner sig smilende

- 120 Vuer og en Mængde maleriske Situationer. Yndigst synes

de at være i Vestbygden, ... Overalt har man der

for Øie Fjorden med dens øer, med dens i pittoreske

125

Odder og Halvøer brudte Linier; og om det Hele legger

sig som en fjern Ramme Asker og Bærumsaaserne ..."

- 130 Her har den fremragende naturskildrer understreket noe som må være utgangspunkt for enhver hovedidé for Norges hovedstadsområde: Vi må bevare naturen langs fjorden som grunnlinje og åsene som grønn innramning av hovedstaden i Europas friskeste, blåeste og grønneste land.

- 135 En konklusjon trekker jeg med det samme: Havnen må ikke bli liggende på særlig eksponerte steder, som Filipstad. Om havnen kan flyttes ut av indre Oslofjord er et helt annet spørsmål. En vurdering av den saken må avhenge meget av hvilken løsning som gir minst godstrafikk på land, særlig minst mulig veitrafikk. Det ville være ønskelig om byutviklingsdebatten i høyere grad kunne
- 140 bidra til å se ulike mål i sammenheng: Det er viktig å frigjøre mer av arealene langs fjorden til boliger og rekreasjon. Men det er også viktig å legge forholdene til rette for minst mulig bilbruk, særlig til godstransport.

Fra det sted som Asbjørnsen tok som utgangspunkt for sin beskrivelse av den

yppige fjordbygd, forflyttet han seg til Dronningbjerget på sydsiden av Frognerkilen, og skrev ned sitt inntrykk av utsikten derfra mot nord:

"Den hele Egn har Udseende av en stor Park, der

150

amfitheatralsk skraaner op mod denne Halvkreds av

mørke, granklædte Aaser, der som en Ramme omgiver det

155

Hele, og som, uagtet Landskabets milde og venligere

Karakter, dog kaster en Skygning af Nordens Alvor ind

deri."

160

Disse grønne åssider er en viktig del av naturens gaver til vår by, noe av det som aller mest kan gi den slike spesielle estetiske fortrinn som Norges hovedstad bør ha. Men hva gjør man med det? Entreprenører og politikere krever høy utnyttelse av åsene, uten å ane hvorledes det hele vil se ut fra det fjerne når det er for sent å rette opp skadene. Risikoen for å skjemme ut rammen om byen er høy.

165

Det finnes jo eksempler fra utlandet på at man har forlangt reising av kulisser for å få se hvorledes planlagte fremtredende byggverk vil ta seg ut i virkeligheten, ikke bare på optimistiske tegninger, før man eventuelt tillater dem. Meget kunne nok ha vært annerledes hvis man hadde gjort det hos oss. Et annet virkemiddel kan være et krav om at ethvert ruvende bygg skal utstyres med en plakett som viser hvem som har æren av eller ansvaret for at det ser ut som det gjør.

175

Hvis man vil ha tydeligere beskjed om hvorledes det ikke bør gjøres, bør man studere Voksenåsen fra vest. Hundrevis av blokkboliger, som er utmerkede for dem som bor der, har omskapt grønne åssider til monotone terasserte betongvegger. Det må være mulig å bygge gode boliger uten å skamfere byens grønne særpreg på denne måten.

180

Også den indre by kan det være naturlig å vurdere med utgangspunkt i et historisk perspektiv, selvom det desverre ikke kan gå så langt tilbake i vår unge

Det begynte jo svært bra etter at Christiania var blitt hovedstad i 1814. Plasseringen av Det kongelige Slott, Linstows gateplan, reisingen av Universitetet i sentrum og Stortinget var storstilte og perspektivskapende løsninger. Vi bør takke kongene Carl Johan og Oscar I. for deres bidrag til at kongeboligen og nasjonalforsamlingen ble liggende på hver sin høyde med fasadene mot hverandre. Uten dem ville det ikke blitt slik.

Senere fikk man behov for en ny bygning til Høyesterett. Det ga en enestående sjanse til arkitektonisk markering av rettstankens plass i vårt samfunn. Men dette Tinghuset, som i og for seg er praktfullt, ble plassert i en sidegate. Da man så for noen år siden måtte bygge et nytt tinghus for å skaffe plass til de lavere retter, forsømte staten igjen muligheten for å bekrefte Gudmund Hærnes' ord om at "God arkitektur uttrykker i bygg kjernen i en institusjons virksomhet." (Foredrag på årsfesten ved Universitetet i Oslo 02.09.91). Staten burde ha skapt en klar bygningsmessig markering av rettsstaten, men kjøpte i stedet et prosjekt av NHO.

På den andre siden av den sidegaten der Høyesteretts hus ble reist, lå det såkalte Empirekvartalet, med fine bygninger fra en enkel, men stilsikker tid. De tilhørte staten, som ikke så seg råd til å kjøpe tomter andre steder. Derfor ble akkurat dette området utvalgt til noe som man ville bygge ut til et verdig sete for landets regjering, og som samtidig kunne bli en passende markering av regjeringens styrkede posisjon etter innføringen av parlamentarismen.

Men etter at man bare hadde bygget en fløy av det planlagte monumentale regjeringskompleks, den som nå huser Finansdepartementet, syntes man det ble for dyrt å fullføre planene. Og så gikk man over til mer vanlige kontorbygninger i stedet. Men hvilket budskap formidler egentlig arkitekturen i regjeringskvartalet som helhet? I hvert fall ikke spesiell sans for kvalitet og tradisjon, bortsett fra det gode bidrag man fikk da den gamle politistasjonen ble vellykket ominnredet.

Mens man stort sett har vist sparsommelighet med bygningene til regjeringen, ble det ikke spart på pengene da Norges Bank skulle få sitt siste nybygg. Men det gjemte man bort, som om man nødig ville minne skattebetalerne om hvor dyrt det ble.

225 Men enda alvorligere enn statens direkte feilgrep, er vel de generelle virkninger på norsk arkitektur som fulgte av de politiske holdninger fra krigens slutt til og med 1970-årene. Funksjonalismen fra 30-årene ble da videreutviklet til noe som vel kan kalles den sosialistiske realismen i arkitekturen, med en klar ideologisk begrunnelse, som ble antydnet i Arbeidernes Leksikon allerede i 30-årene.

230

Det mest monumentale, for ikke å si antimonumentale, utslag av dette fikk man på Universitetet på Blindern. Om dette skriver Rune Slagstad i sitt grunnleggende verk om "De nasjonale strateger":

235 "Egentlig var Blindern storslått tenkt, med et monumentalt rom fra Fysikkbygget og oppover. Rinnans (arkitekt Frode Rinnan, sosialdemokrat. KW's merknad) teknokratiske forestillinger var annerledes: en løsning som rev universitetsinstitusjonen løs fra dens historie og anonymiserte dens uttrykk, slik at den ble lik en hvilken som helst annen funksjonsenhet i arbeiderpartistaten.

240 Rinnan tegnet derfor Frederikke som en matmaskin, la Velferdsbygget på tvers og plasserte Administrasjonsbygget som Universitetets portal og sentrum - Administrasjonen som sosialdemokratiets svar på Aulaen."

Man kan neppe utelukke at denne anti-akademiske arkitektur har bidradd til de holdninger som har svekket den status som landets første og største universitet

245 er avhengig av for å oppnå tilfredsstillende vilkår. Likevel har nok virkningene av den sosialistiske realisme vært enda mer miljøskadelige i boligbyggingen, fordi den der ble forsterket av andre prosesser.

250 Da Arbeiderpartiet var sosialdemokratisk, ga det boligkooperasjonen noe nær monopol på boligreisning i storbyene, og opphevet markedet for omsetning av de fleste boliger. Resultatet ble at kundenes følelser fikk minimal betydning for utformningen, og den sosialistisk realismen som stil, eller kanskje heller antistil, fikk dominere uhemmet i boligarkitekturen. Den begynte riktignok ikke så verst

255 på 1940-tallet, men degenererte, som man måtte vente, slik at enkelte av de senere drabantbyene ble lite vellykkede, for å si det forsiktig. Også boligområder med dårlig arkitektur kan riktignok bli vellykkede med tiden, etterhvert som beboerne makter å skape noe av den atmosfære som bygningene ikke bidrar til. Men det tar ofte tid, som betyr år med mindre trivsel enn beboerne kunne ha

260 hatt.

Da de store boligbyggerne igjen ble avhengige av å selge det de produserte i et konkurransemarked, måtte de straks ta mer hensyn til kundenes preferanser, og arkitekturen ble mer menneskevennlig igjen.

Dette betyr ikke at jeg mener at det ikke er meget som er bra i Oslo. Jeg har allerede nevnt en del av det. La meg legge til at de viktigste åssidene ikke er ødelagt ennå. Arbeidet for å øke både friluftsverdien og den estetiske verdi av Fjorden gjør gode fremskritt. Håkon V's og Christian IV's kongeborg Akershus er vel mer praktfull enn noensinne, skjønt det mangler ennå meget før nabolaget i syd og øst blir slik dette klenodium tilsier. Jeg tillater meg å mene at både Rådhusreguleringen og Vestre Vika er en hovedstad verdige, og at Aker Brygge viser hvilke gode impulser som markedskreftene kan gi til byutviklingen, bare de blir holdt i ørene.

Man kan bli både forbløffet og oppløftet over det sydende liv som tidvis preger deler av vår by, og gir den et nesten eksotisk preg. Særlig spennende er det at bydeler som i en periode ble liggende som i en slags bakevje, og derfor ble spart for jakten etter pene hus å rive til fordel for flest mulig kubikkmeter i fantasidrepende rettlinjert og rettvinklet betong, senere har blomstret opp til en nesten fremmedartet sjarm. Gode eksempler er Sagene, Kampen og Grünerløkka. Og en vandring langs Akerselven fra Maridalsvannet til langt ned mot sentrum gir opplevelser som man må bli oppløftet over å kunne få i en storby.

Men allerede denne korte opplisting av viktige forbedringer i vår tid viser at når så meget av bybildet er blitt så bra, skyldes det mindre staten enn andre byggende krefter. Staten har meget å ta igjen i sin hovedstad, og rike oppgaver å gripe fatt i. Kanskje vil den også gjøre det.

Operasaken er både en kulturoppgave og en byplansak som vil påvirke bymiljøet lenge og på mange måter. Så vidt jeg forstår viser erfaring at kulturinstitusjoner og utesteder trekker publikum til hverandre: Et kulturområde må ha en viss tetthet for å oppnå tiltrekningskraft, som i fysikken. På Vestbanen kunne en opera trekke fordel av at området allerede har andre kulturattraksjoner, og samtidig selv trekke flere til de andre institusjonene som allerede ligger i nærheten. Slik blir det ikke når operaen kommer i Bjørvika.

Et annet viktig argument, som ble satt til side ved plasseringen av operaen, men

bør huskes under utformningen av resten av Bjørvika, er at Bjørvika er spesielt egnet til tallrike arbeidsplasser som kan nås raskt og bekvemt fra hele regionen uten bruk av bil. Alle jernbaner og T-baner møtes jo der. Som jeg nevnte
305 innledningsvis: Dersom man mener alvor med snakket om å redusere behovet for bilkjøring, må flest mulig arbeidsplasser legges nettopp på slike steder som Bjørvika. Operaen trenger så lite transport av mennesker i rushtidene at det er misbruk av muligheter å la akkurat den beslaglegge det sted i regionen som det er aller lettest å nå ved kollektiv transport, med den virkning at langt flere
310 arbeidsplasser må legges på steder som man vil bruke bil til.

Men når operaen skal bygges akkurat ved byens viktigste trafikk-knutepunkt, må man i hvert fall gjøre alt som gjøres kan for å utnytte beliggenheten til en makeløs arkitektonisk triumf. En av de viktigst hindringene for det, blir det
315 hastverk som gjerne griper både politikere og andre når de setter igang efter å ha somlet i lang tid. Det er mange offentlige bygg og anlegg i Norge som har bekreftet at "hastverk er lastverk", men det ser ut som hukommelsen er kort også når det planlegges bygg som skal vare lenge.

320 Det klareste eksempel på statlig vanskjøtsel av et sentralt område i hovedstaden er likevel Tullinløkken. Den peker seg ut til en oase for mennesker, og er faktisk opprinnelig utpekt til det. Men efter 160 år i statens eie ligger den fremdeles som en ren øyenlidelse. Nå vil staten bebygge dette området, fordi den ikke kan finne noen like billig løsning på plassbehovet for de to museene som ligger
325 omgir den. Men det er en misforståelse å oppfatte en åpen plass som en gratis byggetomt: Ingen ville finne på å bygge i en av byens få parker, fordi man oppfatter at arealet er mer verdifullt som park enn som tomt. Men slik er det jo også med noe som har vært bestemt til rekreasjonsområde, men ikke er blitt det på grunn av sommel.

330 Meget taler for at hele Tullinløkken bør bli park- og rekreasjonsområde, arkitektonisk sammenføyet med Universitetshaven. Men dersom man likevel vil bygge noe der, burde det være et estetisk minimumskrav, i en by fattig på monumental arkitektur, at man i hvert fall ikke skjuler Historisk Museums og
335 Nasjonalgalleriets vakre fasader mot plassen. Likevel har staten krevet et så stort volum for et nybygg på Tullinløkken at akkurat denne estetiske ulykke vil skje. Det foreliggende utkast til nytt museumsbygg på Tullinløkken er efter mitt skjønn det minst mulig dårlige svar på en byggeoppgave som aldri burde vært gitt, fordi den ikke kan løses tilfredsstillende.

Det burde være en selvfølge at både Historisk Museum og Nasjonalgalleriet snarest får den plassen de trenger for å fylle sine viktige nasjonale oppgaver. Men det må kunne gjøres uten estetisk skadeverk. Om nødvendig bør man heller
345 flytte Historisk Museum. Mer plass for kontorer, verksteder og lager må også kunne skaffes under Tullinløkken og i et nabokvartal, med tørrskodd forbindelse til vedkommende museum. Med tiden bør man få en bebyggelse på nordsiden av Kristian Augusts gate som fullfører en verdig innramning av en ny Tullinpark.

350

Våre neste spennende utbygningsområder i indre by blir Gamle Oslo og Rikshospitalets område. Det foreligger jo lovende ideer for begge områder. Oppgaven nå blir å hindre for stor avstand mellom ambisjoner og realiteter.

355

Men hovedstadsområdet har fått en enda større sjanse til enestående byutvikling: Fornebu gir, eller ga, en makeløs mulighet til å skape en særpreget bydel som fremhever skjønnheten ved fjorden, som Peter Christen Asbjørnsen beskrev så malende i det sitat jeg gjengav tidligere. Men storkonsernenes innflytelse over planprosessene har igjen fått forkludre det helhetssyn som
360 burde vært lagt til grunn, og sikret gjentakelser av feil som nettopp er gjennomført i nærliggende områder.

365

Et slående eksempel på at det hensyn til fjorden som burde være den store retningslinje ble glemt, er Gjensidiges berlinmur av et kontorbygg, som det fikk
reise på en strandtomt ved hovedstadens hovedinnfartsåre fra vest. Dette høykapitalistiske finanskonsern fikk reise en usedvanlig lang og massiv bygningsmasse, som blokkerer det som for titusener av passerende kunne blitt en vakker utsikt mot hele regionens hovedattraksjon, vannet.

370

Kritikk av samme art rammer Norsk Hydros kjempebygg på en strandtomt ved siden av. Dette storkonsernet fikk bygge påfallende stort og stygt og langt ned mot sjøen. Når samme konsern nå vil bygge mer enn reguleringsplanen tilsier på naboeiendommen, som er det særpregede Vækerø-slottet med vakker park og lang strandlinje, må Oslo kommune ta langt bedre vare på allmennhetens
375 interesser enn man har gjort hittil i dette området.

Men disse tidligere eksempler på misbruk av strandsonene har staten ikke lært noe av. På Fornebu har Telenor fra sine forbindelser i staten sikret seg en av de

380 aller beste tomtene ved sjøen, til et gigantisk kontorkompleks med praktfull
utsikt mot fjorden, mens boliger presses bort fra stedets hovedattraksjon,
vannet. Klarere kan man ikke illustrere sosialdemokratiets holdninger i vår tid:
Storkonsernene foran, boligene bak.

385 Til overmål vil sterke krefter tvinge gjennom omfattende næringsdrift på
ytterligere deler av dette praktfulle område ved fjorden, utfra den overraskende
forestilling at man kan samle landets IT-miljø ved å bygge enda et senter for det
på Fornebu, i tillegg til alle de sentra vi allerede har for slik virksomhet.

390 Statens arbeid for å plassere enda mer næringsvirksomhet på Fornebu enn
Bærum kommune finner forsvarlig har sammenheng med ønsker om at statens
eiendommer skal oppnå høy pris. En slik målsetting viser forvirring om hvilke
prioriteringer en stat må legge til grunn: Enhver byplanlegging ville svikte hvis
395 grunneiernes ønsker om økning av grunnverdiene skulle bli styrende, på
bekostning av andre samfunnsmessige hensyn, som plass til boliger og
rekreasjon i sunne og stimulerende omgivelser, estetikk, og virkninger på
trafikken både innenfor området og i regionen i det hele. Statens holdninger til
Fornebu-utbyggingen demonstrerer at markedstenkningen har tatt overhånd i
miljøer som burde være ankerfester for andre verdier.

400 Kravet om omfattende næringsutbygging på Fornebu er i påfallende strid med
både den prioritering av boligbygging i Oslo-regionen som det er påtrengende
behov for, og med den grunnleggende retningslinjer for miljøriktig byutvikling
at næringsbygg skal legges nær kollektive transportmidler. Staten kan riktignok
405 unnskyldes seg med at den også krever at det etableres gode kollektive
trafikkløsninger for området. Men det er høy risiko for at summen av statens
ulike ønsker fører til at man får mange tusen nye kontorarbeidsplasser på
Fornebu, men ikke de nye kollektive transportmidlene, fordi det er så mange
andre samferdselsoppgaver som må løses først. Og så kommer den økningen av
410 biltrafikken som man har sagt at man vil hindre. De nye arbeidsplassene
kommer nemlig langt fra eksisterende jernbane, og langt fra gjennomgående
busslinjer på E-18. I virkeligheten betyr dette at de nye arbeidsplassene på
Fornebu blir langt mer avhengige av bilbruk enn de ville blitt på andre steder.
Og flere bilavhengige arbeidsplasser betyr flere biler både på lokalveiene langt
415 borte, der mange arbeidstakere bor, og på E-18, som allerede er fullt belastet.

Ideelt sett burde man kunne sette gjennom at ingen fikk flytte inn i nye

næringsbygg på Fornebu før ny E-18 og ny bane er bygget. Men det vil nok
420 makthaverne i næringslivet ikke finne seg i. Når så bilene fra det nye
Telenorbygget og det nye IT-senteret strømmer inn på E-18, vil de bidra til et
trafikkaos som vil skape store tap av trivsel og penger for folk og virksomheter i
store deler av regionen og mere til. Og så vil de som har mest travelt, og de rike
som tror de har travelt, kreve å få bruke helikoptre. Det er ikke bare spøk å
425 antyde at ledelsen i Telenor og for IT-Fornebu bør få spesielle beskjed om at de
ikke vil få lov til å bruke luftveien for å slippe unna det trafikkaos som de selv vil
forsterke, ved å plassere tusenvis av arbeidstakere på et område der det ikke på
lenge blir tilfredsstillende kollektive trafikkløsninger.

430 Så vel kravene om å begrense behovet for bruk av bil, som hensynet til byens
ansikt mot fjorden, og fremfor alt den prekære mangel på boligtomter i
Osloområdet, tilsier at Fornebu burde reserveres for boliger, uten flere
næringsbygg enn de som allerede finnes der. Hvis man vil bruke best mulig den
enestående mulighet Fornebu nå gir til å forbedre miljøet i hovedstadsområdet,
435 bør man heller kjøpe og rive helseskadelige boliger langs motorveier nær
eksisterende baner, og bygge de nye næringsbyggene der. Så bør mennesker få
bo på de vakreste og roligste tomtene, til tross for at storkonserner gjerne vil ha
sine kontorer der. Hvorfor kan ikke storkonsernene bygge i Bjørvika, i stedet for
på Fornebu? Er deres prestisje viktigere enn gode boliger for folk flest?

440 Prioriteringen av næringsbygg på de beste stedene for boligbygg bidrar til,
selvom den ikke er hovedårsak til, mangel på tomter til gode boliger. Dette
skaper tydeligvis risiko for at man også gjør det omvendte, nemlig å prioritere
boliger på områder som er særlig godt egnet til næringsvirksomhet, som for
445 eksempel nær Oslo S, av grunner som er nevnt foran. Andre tar til orde for å
bygge tettere. Meningen er nok å bygge tett for barnløse. Men vi vet jo at også
barn likevel vil komme til å bo i slike områder. Og man har ikke lov til å glemme
et spørsmål som alle boligplanleggere bør stille til seg selv: Hvor skal barnet leke?
Svaret setter grenser for hvor tett man kan bygge. En virkelig løsning av
450 boligproblemet i en raskt voksende storby krever åpenbart større grep. Her
kommer også bedre kollektivtransport, som gjør det mulig for fler å bo i andre
deler av Oslofjordbyen, inn i bildet.

Og spørsmålet om bygging av boliger i det som idag regnes som Oslo-marka, vil
455 komme opp igjen og igjen. Jeg tillater meg å nevne at jeg har sett dette
spørsmålet i bestefars perspektiv i en artikkel om "Slekters gang". De halvgamle

som hverken har egne småbarn eller barnebarn, og som derfor har tid til å styre, har så lett for å glemme nettopp barnas behov. Barn kan ikke sette seg i bil for å
460 reise til skogen. Derfor er et mål friareal inne i bebyggelsen enda mer verd enn mange mål i marka. Det tillater jeg meg å si som flittig bruker av markas herligheter, fordi jeg også er kjent med at det finnes områder innenfor markagrensen som ikke har avgjørende friluftsverdi.

465 Jeg har sitert Peter Christen Asbjørnsen i det foregående. Han ville forhåpentligvis kjenne igjen deler av den omegn han opplevet i Christiania. I byen selv ville han finne ganske lite, kanskje for lite av det som var her på hans tid. Men noe er som før:

470 "endnu er Hovedstaden i sin Bliven. Kalkgruus og Stene

af nedbrudte Rønner fyger os om Ørene overalt; hvor vi

vende os hen høres Lyden af Muurske og Hammer."

475

Dette kunne unektelig ha vært sagt også i vår tid. Nå er det overflødig å si at en by ikke kan bli "ferdig" i den forstand at man ikke lenger møter brakker, stillaser og grøfter. De er nødvendige forutsetninger for utvikling. Men hvorfor er Oslo skjemet mer enn andre større byer av så meget som er provisorisk? Man tror
480 visst at når noe stygt er midlertidig, er det likevel ikke så farlig. Det er feil. Det vi møter er en permanent midlertidighet, fordi det ene midlertidige blir direkte avløst av det annet.

Jeg tenker meg at forklaringen kan være at vi bruker lenger tid enn andre på
485 både reparasjoner og nyanlegg. Men hvis man kunne skjære ned provisorienes varighet, ville vi jo samtidig skjære ned deres antall til enhver tid, og derved oppnå en permanent forskjønnelse av vår by. Man bør gå sterkere frem med tidsfrister for enhver midlertidig utskjemming av byen, og følbare dagmulker for enhver overskridelse av den tillatte varighet for sår i byens ansikt.

490

Til slutt: Vår by er meget bedre enn sitt rykte. Vi har sterke grunner til å bo her. Det er vel også delvis derfor at så mange gjerne vil flytte hit. Men man må heller ikke glemme at det er mange mennesker i Osloregionen som ikke bor og arbeider trivelig, og at den sterke innflyttingen øker risikoen for at det blir flere
495 som ikke får det så bra som de burde. Regionen gir rike muligheter for å løse

deres problemer også. Og når mulighetene for å bedre menneskenes kår er der, har man ikke lov til å la være å bruke dem!

500

Kilde

Fra privat arkiv

Emner

Byutvikling, Foredrag, Oslo

505

URI

<https://www.virksommeord.no/tale/osloregionen-mot-et-nytt-artusen>

510

515

520

525

530