

TOBIAS

Tidsskrift for oslohistorie fra Oslo byarkiv • 2/2011 • kr 80,-



BYENS UTVIKLING

INNHold

OSLOS BYUTVIKLING - PÅ BLANKE ARK OG JOMFRUELIG MARK	4
Av LINE MONICA GRØNVOLD	
MANGLERUD FRA KORNAKER TIL DRABANTBY	16
Av LINE MONICA GRØNVOLD	
EN VANDRING I BJØRVIKA	22
AV ØYSTEIN EIKE	
SANERING ELLER REHABILITERING?	32
AV JOHANNE BERGKVIST	
FRIVILLIG INNSATS PÅ NORDSTRAND OG LJAN	48
AV FINN ERHARD JOHANNESSEN	
OSLO - EN BYGGEPLASS MELLOM SKOGEN OG FJORDEN	52
AV LINE MONICA GRØNVOLD	

TOBIAS

Tidsskrift for oslohistorie

UTGIVER: OSLO BYARKIV
Besøksadresse: Maridalsveien 3
Postadresse: Kulturretaten, Byarkivet,
Pb 1453 Vik, 0116 Oslo
Telefon: 02 180 / 23 46 03 50
postmottak@kul.oslo.kommune.no
www.byarkivet.oslo.kommune.no
www.oslobilder.no

Redaksjon:
Øystein Eike (redaktør)
Cecilie Lintoft
Johanne Bergkvist
Lars Rogstad
Line Monica Grønvold
Ragnhild Bjelland

Korrektur:
Arnfinn Løvsletten

ISSN 0804-2454
20. årgang
Utforming:
BK grafisk as / Heidi Torjussen
Trykkeri: BK grafisk

TOBIAS i 2012

TOBIAS er i en omstillingsfase. Det er i skrivende stund ikke avgjort i hvilken form TOBIAS kommer til neste år. Uansett vil vi fortsette å lage et solid tidsskrift for oslohistorie. Vi håper å få med oss alle våre lesere videre. På våre nettsider www.byarkivet.oslo.kommune.no vil det ligge informasjon om videre utgivelser. Der kan du også finne tidligere utgaver av TOBIAS.

Forsidefoto: Byggingen av RV4 Nylandsveien i bro fra Bjørvika til Grønland. År: 1971. Fotograf ukjent. A-70036/Ue/0001/016.

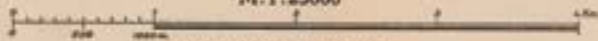


Blindernaksen. Professor Sverre Pedersen vant reguleringskonkurransen for universitetsområdet på Blindern og Marienlystområdet i 1923. Pedersen la universitetsbygningene langs en nordøst-sørvestlig akse som skulle føres over Frognerparken, krysse Vigelandsanleggets hovedakse og sikte seg inn mot Frognerkilen. Forbindelsen mellom Frognerparken og universitetsområdet ble det aldri noe av. Men bygningene på Blindern ligger langs Pedersens akse. Fra arkivet etter Aker reguleringsvesen. A-11001/D25.

OSLOS BYUTVIKLING – på blanke ark og jomfruelig mark

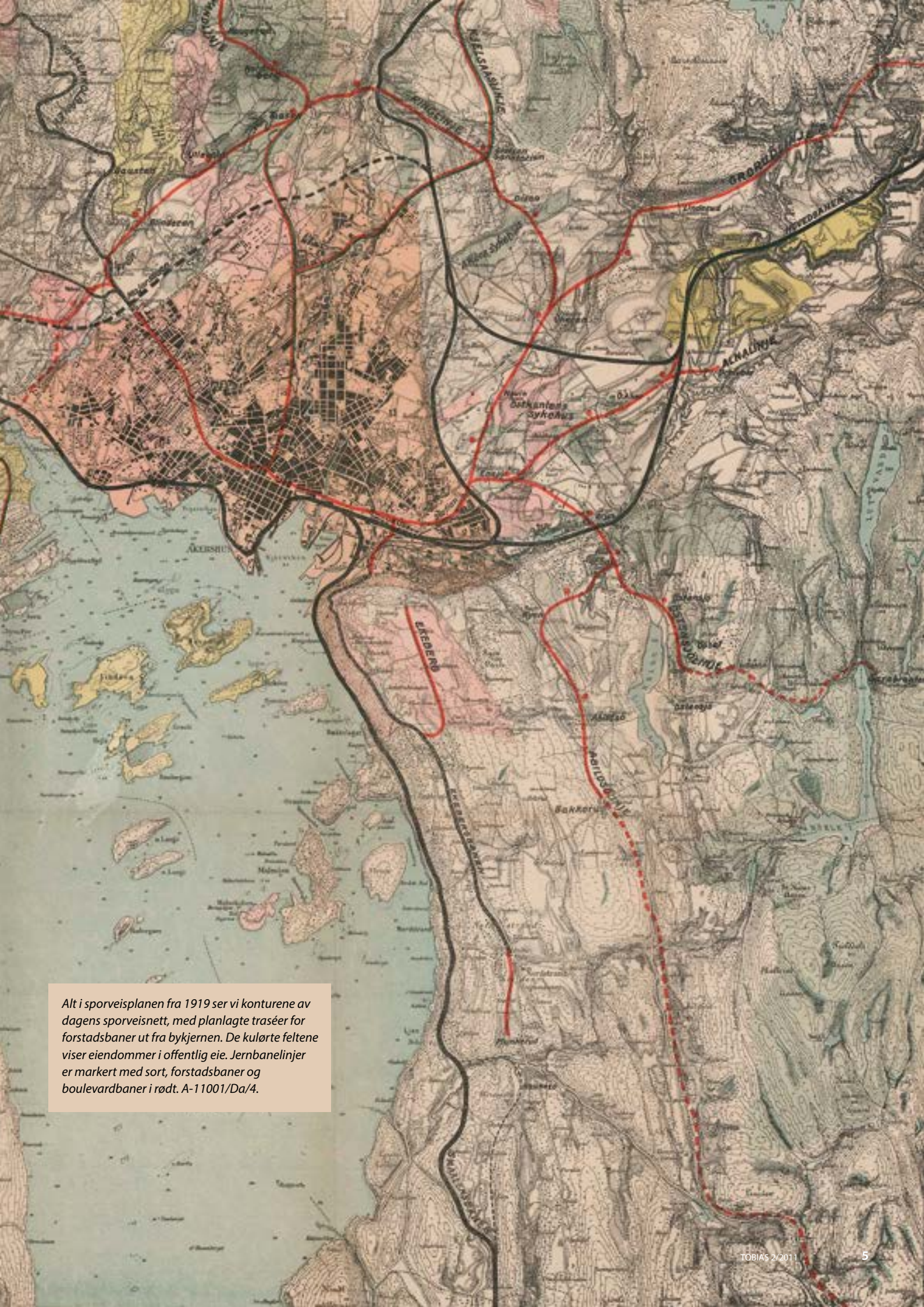
Kristiania og Aker sporveikomites forslag til forstadsbanenet. OVERSIGTSPLAN

M:1:25000



TEGNFORKLARING:

	JERNBANER I DRIFT		STATENS EIGENDOMME
	BESLUTTEDE JERNBANER		KRA KOMMUNES
	FORSTADSBANER I DRIFT		AKER
	PROJEKTERTE FORSTADSBANER		KRA BYAREAL
	BULEVARDBANER		



Alt i sporveisplanen fra 1919 ser vi konturene av dagens sporveisnett, med planlagte traséer for forstadsbaner ut fra bykjernen. De kulørte feltene viser eiendommer i offentlig eie. Jernbanelinjer er markert med sort, forstadsbaner og boulevardbaner i rødt. A-11001/Da/4.

*Øvre Fossum gård før jordene ble bebyggt. Tunet er bevart og brukes som kulturhus.
Fotograf og år ukjent. A-10002/Ua/0017/026.*





Nye bydeler og dens beboere fikk bli en hel generasjon eldre, før stedets gamle gårdsbruk dukket frem igjen fra villnisset. Bare de tapreste småbarn våget gjennom de første tiårene å nærme seg et gammelt gårdstun i en nyoppført drabantby. Knappt noen ante om det var offentlig grunn. Etter offentlig overtagelse, stod gårdstun der i årevis med slitte fasader, ganske utilnærmelige, uanselige og bortgjemte, med gamle, fristende og forbudte frukttrær bak kjempemessige buskas og haltende nettinggjerder. Mange tiår etter den store utbyggingen på jomfruelig grunn i nye byområder, kunne noen av de nye byområdenes eldste bebyggelse ende opp som bydelens stolthet og trivselspunkt nummer én, tross alle odds, og står nå som sentrale og celebre blikkfang med flombelysning mot idylliske, gamle husfasader på kveldstid. Der vi kan se vellykket bevaring, mer eller mindre inneklemt mellom etterkrigstidens drabantbybebyggelse, har det ofte vært utfall av tilfeldigheter og ikke som direkte resultater av byplanleggingen.

TEKST: Line Monica Grønvold

Vi skal se nærmere på Oslos byplanlegging, med hovedfokus på generalplaner og kommuneplanlegging i moderne tid på 1900-tallet, og se hvordan byen har forholdt seg til utvidelse og utbygging, befolkningsvekst, vern og begrensninger. Byen vi bor, arbeider og ferdes i, eller som kanskje bare besøkes en sjelden

gang, er et resultat av byplanlegging, politisk ledelse og konjunkturer. Viktige aspekter i byplanleggingen har også vært ulike merkesaker, som boligbyggingsprogram mot bolignød (spesielt etter annen verdenskrig), saneringsprogram (særlig for sunnhet og helse), jordvern for beredskap og annet. Dertil kommer muligheter og begrensninger utfra ulike juridiske forutsetninger.

Styrbar byplanlegging

Avdøde professor E. Langdalen (1994), med by- og arealplanlegging som spesialfelt, definerte åtte hovedprinsipper innen *styrbar* og planlagt byekspansjon, fordelt på tre hovedgrupper:

Intern byvekst ved ujevn *utfylling* innenfor en fast ytre grense, eventuelt *fortetting* og økt utnyttelse innenfor en fast ytre grense. *Ekstern byvekst* ved *konsen-*

trisk vekst, med jevn ekspansjon ut fra sentrum som ringer i vann, direkte sammenhengende med eksisterende byareal og der bygrensen flyttes gradvis utover, alternativt ved lineær vekst med ekspansjon i to retninger ut fra sentrum, eller *fingervekst* der byekspansjonen spres jevnt utover i spredte korridorer, med grøntbelter i mellom. Byvekst kan forøvrig styres *løserevet fra eksisterende by* ved spredt klyngevekst, som selvstendige og mindre enheter med variert lokalisering og størrelse, omkring og utenfor primærbyen, eventuelt ved satelittvekst med selvstendige og mindre byenheter regelmessig beliggende omkring et opprinnelig byområde (drabantbyer) eller rett og slett som avlastningsby, der større og selvstendige byenheter blir anlagt i en viss avstand til primærbyen.

Dagens Oslo er et resultat av forskjellige former for byvekst gjennom tidene. Byen har ekspandert både styrt og tilfeldig – innenfor faste, administrative grenser og utover etablerte grenser. Særlig tre sentrale byplaner ble viktige for Oslo i ekspansjonsperioder på 1900-tallet, før og etter 1948 da bykommunen Oslo og landkommunen Aker ble slått sammen: 1929, 1934 og 1949/50. Tidligere på 1900-tallet var det lagt frem en byplan i 1912 (Torp) mens man fortsatt bare behøvde å vie oppmerksomhet til ca. 425 motoriserte kjøretøyer i landet som helhet; en vidtrekkende plan for sporveier i nære byområder inkluderte Aker og Bærum i 1919. Forøvrig førte man fortsatt i 1929-planen statistikk over byens hestetrafikk.

Før en kronologisk gjennomgang av de store byplanene og viktige forutsetninger som lå til grunn for byplanleggingen, bør vi ta et raskt blick på byens nærmeste omgivelser før 1948.

Urbanisering i Aker

Nye transportmuligheter med skinner og motor fremmet utbygging på nye steder utover 1900-tallet. Skinnegående trafikk hadde gitt viktige og nye ekspansjonsmuligheter i bynære omgivelser gjennom de siste tiårene av 1800-tallet. Fremtidig byvekst kunne nå også tenkes *uavhengig* av byens opprinnelige sentrum. Tidlig på 1900-tallet fikk byen også adgang til å inkludere et relativt smalt byggebelte av de nærmeste områdene av Aker i byplanarbeidet.

Aker var byens omkringliggende kommune, som gjennomgikk en grad-

vis utvikling fra å være områder med heltidsjordbruk til deltidjordbruk med villa. Noen tok steget både raskere og tidligere enn andre, med stykkevis utparsellering til villatomter fra gamle gårdseiendommer. Mange ante bedre utsikter og større fortjeneste ved salg av jordeiendommer, enn ved å fortsette å bruke og eie arealene selv. Utbyggingen av tidligere jordbruksarealer skjedde først ved privat salg og enkeltvis reguleringsplaner, uten overordnet koordinering. De som var tidlig ute med avvikling, kom gjerne heldigere ut. Jordeiere og jordbrukere som avventet utviklingen i Aker, med ønske om å fortsette gårdsdriften og beholde gårdstun og egen bolig lengst mulig, kunne ende opp med å få arealene ekspropriert. Sentrale aktører i planlegger- og arkitektkretser utover 1900-tallet argumenterte for offentlig overtagelse av arealer rundt byen for å sikre en smidig, rask og helhetlig arealplanlegging av nye byområder, særlig viktig ble dette etter kommunesammenslutningen i 1948. Oslo kommune viste mer enn bare interesse for tomteervervelser, og det ble satt en tidsfrist for å «*komme til enighet*» med eierne. I en bystyresak (nr.187, 1951/52) ble situasjonen omtalt slik: «*Ekspropriasjonen er foreslått gjennomført til byggeformål og andre formål som tar sikte på å fremme boligreisningen. Formannskapet forutsatte at erverv ved ekspropriasjon ikke skulle finne sted dersom kommunen innen utgangen av året 1950 hadde oppnådd enighet med eierne om frivillig overdragning.*»

Med utgangspunkt i 1950-planen og lovverket, kunne kommunen forbeholde seg rett til å erverve, ved oppkjøp eller eksproprieriering, maksimalt av private eiendommer der dette var av interesse for planmyndighetene og utbyggere. Feste- og utbyggingstillatelse ble så gitt til et byggelag (der OBOS var den viktigste), som utviklet området i nært samarbeide med byens planmyndigheter.

I potensielle utbyggingsområder opplevde noen bønder å bli «overkjørt» av det offentlige, i forhold til det de opplevde som godt vedlikeholdte gårder, hvor familien hadde vært bosatt og drevet gården i kanskje 150 år. Her og der fikk eiere i utbyggingsområdene forhandlet frem avtaler, der de ble gitt adgang til å disponere tunet ut sin levetid. Dokumenter viser at det ikke ble gitt adgang til fornyelse av bygninger etter brann eller annet. De som ønsket

å beholde og bevare et begrenset areal omkring gårdstunet de fortsatt fikk bo på, ble i mange tilfeller avvist fordi utbyggingspotensialet kom i fremste rekke med tanke på byplanleggingen.

Et viktig mål ble å binde opp utbyggingsområdene for å sikre en helhetlig styring med arealutnyttelsene, og unngå videre tilfeldig og privat oppstykking av byggegrunn. Dessuten gjaldt det å følge internasjonale anbefalinger om å begrense byens vekst, i samsvar med føringer fra Amsterdam-konferansen om byplanlegging. Kommunale planleggere og politikere vurderte situasjonen slik at i Aker var det best å starte med blanke ark, for å planlegge en sonedelt byutvidelse på tradisjonelle jordbruksarealer. Sonedeling var et vesentlig prinsipp i regionplanen av 1934, men var ingen direkte nyhet. Også Torps generalplan av 1912 hadde dette elementet. Sonedeling kom som en reaksjon mot industrialiseringens forurensede og utrivelige byer, der industri og boligområder var uten klare grenseskiller. Men også middelalderens Oslo hadde en form for sonedeling, da Magnus Lagabøtes bylov påbød en konsentrasjon av bestemte håndverk til særskilte bygninger og strøk, kanskje mer for å regulere virksomhetene enn av hensyn til omgivelsene.

Førende retningslinjer for utbyggingen i Aker skulle bli helhetlige planer og ambisjoner om en planmessig byutvikling av områdene, i kombinasjon med offentlig arealbesittelse.

Internasjonale forbilder

Nye drabantbyer ble etter hvert etablert i det tidligere Aker, og «Naboskapsideen» skulle bli en foregangsmodell i kombinasjon med «ABC-idealet». Noen få års erfaringer med drabantbyutbygging ble hentet fra andre land, men dette var såpass nytt at man fortsatt hadde lite erfaring med byområdenes funksjonalitet og effekt i forhold til mennesker som skulle bo og vokse opp her.

Naboskapstankens (neighbourhoods) opphavsmenn var Ebenezer Howard og William Morris med haveby- og Arts and Craft-bevegelsen. Ideen ble videreført med tanken om «The Neighbourhood Unit» (A. Perry) og med havebyen Radburn (C. Stein og H.Wright) i 1929. Naboskapstanken var en utvidet variant av det tyske Siedlungsbegrepet, med sterkere betoning av den sosiale, funksjonelle

og arkitektoniske enhet. Siedlung var opprinnelig en betegnelse for lave, enkle og kostnadsbesparende typer boligblokker som skulle omgis av grøntanlegg, prøvet ut i Tyskland omkring 1918 som prosjekter for økonomisk og sosial boligbygging. ABC- var et begrep fra svensk byplanlegging, som stod for arbeid-bosted-centrum. Arkitekt Rinnan brukte ABC-begrepet i forbindelse med planleggingen av Lambertseter, som blir ansett som Norges første helhetlige drabantbyprosjekt.

Ideen om Oslos grøntbelte, det vil si Osломarka som omgir byen, samsvarer med anbefalinger og forbilder fra internasjonal byplanlegging. Et slags grøntbelte ble allerede planlagt omkring Wien i 1904, der de gamle festningsverkene ble utnyttet. Senere er grøntbelter kanskje mer kjent fra «County of London Plan» av 1943 og «Abercrombies Greater London Plan» av 1944. Tanken om grøntbelte som middel mot byvekst er blitt kritisert (W. Whyte, 1970) fordi det hevdes at et vakuum ikke vil være nok, fordi det behøves funksjoner til å utnytte arealene. Bestemmelsene om en markagrense for Oslo ble vedtatt av bystyret i januar 1973. Osломarka lar seg for øvrig forklare utifra sin historiske fortid, som tradisjonelle skogbruksområder med svært liten grad av bosetning. Marka var heller ikke noe prioritert utbyggingsområde, fordi skogarealene ville bli kostbare å bygge ut. I stedet ble store deler av skogarealene avsatt til friluftsområder. En foreløpig fast grense for Osломarka ble fastslått med en generalplanvedtekt i 1973, etter byens stadige ekspansjon og trussel mot Markas ytterkanter. En følge av markagrensen er å la byens vekst konsentreres om indre ekspansjon ved fortetting i eksisterende byggesone.

Juridiske forutsetninger

Parallelt med urbaniseringsprosessen rundt hovedstaden kom flere viktige lovendringer som fikk betydning for byens videre ekspansjon. Landets første fredningslov fra 1920 kunne for første gang gi mulighet til vern av noe som var bygget etter reformasjonen. Bygninger kunne vernes enkeltvis, utfra vernekriterier som kunstnerisk eller historisk verdi og høyere alder enn 100 år. Unntak fra aldersregelen var bare mulig, rent unntaksvis, hvis verneobjektet hadde stor lokalhistorisk verdi. Vernestatus gjaldt

enkelbygninger uten å inkludere noen sikringssone omkring, og rivetillatelse kunne gis innen tre måneder, dersom det ikke var sterk nok grunn til å nekte nedrivning.

Kort tid etter kom landets første felles bygningslov, i 1924. Enkelte av lovbestemmelsene var allerede innarbeidet i eldre vedtekter for hovedstaden. En 200 meters sone omkring byens grenser skulle reserveres som et byggebelte og inngå i byplanleggingen. I tillegg kom en utvidet ekspropriasjonsrett for flere formål. Tidligere hadde ekspropriasjon bare vært mulig for veiutbygging og offentlige byggeprosjekter, men nå kunne man overalt i landet beslutte å *ekspropriere hele strøk* for regulering eller for omregulering av eldre bydeler. Eksproprierede områder kunne foreslås totalsanert ved rivning. Tidligere hadde eneste mulighet vært å fornye kvartaler og områder gradvis, ved punktsanering av enkelthus. Eventuelle vedtak om totalsaneringsprosjekter skulle klargjøres ved departementets stadfestelse – etter uttalelse fra grunneier.

Etter krigen ble myndighetenes ekspropriasjonsrett styrket ytterligere, med en særskilt kriselov av 1946. Foranledningen var særlig å få stimulert boligbygging og annet med offentlige gjenreisningsprogram.

En revisjon av fredningsloven lempet på den strenge 100-års-regelen som vernekriterium, med lov om fornminne fra 1951. Jordloven av 1955 ga utvidet adgang til å ekspropriere, utover bygningslovens bestemmelser. Et fylkeslandbruksstyre skulle avgjøre om dyrket jord kunne brukes til andre formål enn jordbruksproduksjon. All dyrkbar jord skulle i prinsippet holdes i hevd, men dersom dyrkbar jord lå unyttet, kunne påbud iverksettes overfor enkelteiere.

I 1965 kom en ny bygningslov for alle landets kommuner. Det ble et krav at øvrige offentlige myndigheter og organisasjoner skulle inkluderes i et samarbeid når reguleringsplaner skulle utarbeides. Generalplanvedtekter kunne nå stadfestes med forbud mot å utnytte arealer på måter som *ikke* var i samsvar med generalplanen innenfor et begrenset tidsrom. Generalplaner skulle ikke være bindende, verken for kommunen eller grunneiere. Kommunen fikk samtidig et medansvar for bygningsvern allerede ved planlegging av nye utbyggingsområder, ved å kunne regulere et

område til «*spesialområde bevaring*» for anlegg med historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi. Annen utnyttelse av et verneverdig område skulle nå kunne hindres gjennom planleggingen, ved å begrunne dette med bevaring.

I 1967 kom lov om sanering av tettbygde strøk. Det ble lagt opp til at kommuner på sikt skulle utarbeide egne saneringsplaner; bygningsråd skulle legge vekt på å fremme slike tiltak.

Med ny naturvernlov av 1970, ble jordvern og fremtidige ressurser vektlagt i en innledende paragraf. Det ble lagt til rette for fire verneformer, i gradert rekkefølge, som tillot å verne på flere måter enn ved fredning. Utvidede muligheter til naturvern ga økt fokus på dette, også som et aspekt i planleggingen.

Et tillegg til fredningsloven fra 1975, ga muligheter til å frede større og sammenhengende bygningsmiljøer. Det ble også mulig å sikre arealer rundt et fredningsobjekt, ved egne vedtak. Midlertidige fredningsvedtak ble også innført, som hurtigvedtak inntil en bevaringssak ble endelig avgjort.

Lov om kulturminner av 1978 inkluderte trær og alleer som mulige verneobjekter, i tillegg til bygninger og arkeologiske fornminner. Fortsatt ble likevel ingen sikringssone omkring kulturminner vedtatt, selv om både 50 og 100 meters avstand ble diskutert før lovendringen.

Med endringer i kulturminneloven i 1989 og 1993 ble det presisert at også kulturmiljø skulle kunne vernes ved fredning, dette vedrørte også områder hvor kulturminner inngår som delkomponent i en større helhet eller sammenheng.

Nå har vi en bedre oversikt over de juridiske muligheter og begrensninger som lå til grunn for planleggingsarbeidet gjennom viktige tiår på 1900-tallet. Så over til de store planene for byen.

Sporveier ledet byutviklingen

«Indstilling fra Kristiania og Akers sporveiskomite vedrørende en sporveisplan for byen», ble besluttet i Kristiania og Aker formannskap i 1919. Planen bygget på innkomne utkast til en internasjonal premiekonkurranse to år tidligere. Nye planlagte sporveislinjer skulle knytte Aker nærmere byen, og komiteen formulerte fremtidsutsiktene svært så optimistisk: «...den store betydning utviklede

kommunikationer vil faa saavel for land-distriktene som for Kristiania by. Det vil i høi grad fremme landbrukets interesse...». Sporveisplanen var et argument for tidlige offentlige arealervervelser i form av oppkjøp eller ekspropriasjon. Planens hovedprinsipper ble videreført noen år senere med den mer kjente 1934-planen. En planlagt Blindern-linje kom likevel aldri lenger enn til offentlig ervervelse av en del tomter i området.

Fra Christiania til Stor-Oslo

Dette var tittel på den første helhetlige generalplanen som skulle legge føringer for byens videre vekst og utvikling. Planen stod ferdig i 1929, og var utarbeidet av Oslos reguleringsjef, arkitekt Harald

Hals. Direkte inkludert var alle arealer som Oslo kommune hadde planmyndighet over, det vil si innenfor bygrensen og et smalt byggebelte utenfor denne (slik vi har sett bygningsloven bestemte). Planen gjaldt strukturering og sanering av etablerte byområder, uten å innlemme fremtidige ekspansjonsområder utenfor eksisterende bygrense. Videre ble ulike idealer, prinsipper og konkrete erfaringer presentert, inspirert av internasjonal byplanlegging. For eksempel ble byplanlegger dr. Werner Hegemann sitert med følgende: «... der er intet i en ny byplan, med undtagelse av store historiske og naturlige monumenter, som ikke skal vike for transportens økonomiske og ingeniørmessige krav.»

Planens hovedprinsipp var at byens vekst skulle skje ved intern fortetting og økt utnyttelse av områder som byen allerede disponerte. Mulighetene for ekstern vekst utover dette området, ble antydnet i form av «kileformige innsnitt fra periferien inn mot sentrum». Særlig eldre trehusbebyggelse i byens gamle forsteder ble pekt ut som innsatsområder i denne planen. Byen hadde arealmangel og ulempene ved eldre plasskrevende bebyggelse ble fremhevet. Men...«Eksisterende eiendomslinjer, erhvervede retigheter og herligheter, historisk bundne minnesmerker må respekteres og ikke omkullastes eller rives, hvor nogen annen brukbar fremgangsmåte finnes. Men disse bundne forhold må på den annen side



Harald Hals var reguleringsjef i årene 1927-1946. Hals presenterte generalplanen i 1929, med konkrete sanerings- og utbyggingsprosjekter innenfor byens grenser. Fotograf og år ukjent. A-10001/Up/0001/009.

ikke stå stengende i veien, hvor fjernelsen av dem er den eneste eller den uomtvistelige beste utvei henimot et riktig mål».

Generalplanen fra 1929 viet god plass til en grunnleggende redegjørelse for byens historiske forutsetninger. Forslag til saneringsprosjekter skulle bidra til en nødvendig opprydding i bybildet – i første rekke for fremkommelighet, men også for å fjerne det som etter Hals' karakteristikk «uten betenkning [kunne] betegnes som en skamplett i byen – forsteder med kronglete gater og smug og med en uanselig bebyggelse, og alltid med fattigmannspreget over sig. Innenfor bygrensen blir trafikken i første rekke bestemmende... Kan det med rette sies at boligene er byplanens viktigste element, så spiller disses plassering allikevel, på grunn av bevegelighet, ikke en sådan rolle under byens vekst som industrien eller forretningsverdenen, hvis trivsel i høy grad er avhengig av deres bundne beliggenhet.»

Både arkitekt Hals og generalplanen fra 1929 ble kritisert for å være utidsmessige og lite radikale. Planens sterke appeller om aksjon ble likevel grunnleggende for videre planlegging. Dette resulterte både i saneringsprosjekter og en plan for Oslos ekspansjon i daværende Aker kommune. Særlig den radikale arkitektgruppen PLAN var kritisk, derfra kom ytterligere saneringsargumentasjon. Flere av nettopp disse kritikerne fikk forholdsvis sentrale posisjoner i byens videre planlegging og utbygging i Aker, som utførende arkitekter og planleggere (Rinnan, Tveten og Boysen) og stillingen som byplansjef (Rolfsen). Blant annet ble det i 1935 skrevet en kritisk artikkel med tittel «Byregulering eller konditorkunst» i tidsskriftet PLAN, som hadde ovennevnte fire sentrale aktører i redaksjonskomiteen.

Stor-Oslo, forslag til generalplan fra 1934

Neste steg i planleggingen var adskillig mer langsiktig og geografisk omfattende enn tidligere planarbeid for hovedstaden. 1934-planen er derfor definert som en regionplan. Planforslaget kom etter et tverrkommunalt samarbeide mellom de tre kommunene Oslo, Aker og Bærum. Dette var første gang bykommunen samarbeidet om en plan med de nærmeste naboene. Planarbeidet ble koordinert innenfor et større distrikt, med tanke på byens fremtidige behov på lang sikt – uten å sette et punktum ved de eksisterende administrative grensene.

Med 1929-planen hadde Oslo allerede et geografisk avgrenset generalplanforslag, mens naboene på sin side fortsatt utarbeidet reguleringsplaner for avgrensede områder. Noe av det viktigste ble å koordinere byens utbyggingspotensiale i nabokommunene.

Stor-Oslo-planen ble vedtatt i 1935. Det skulle være en «elastisk» og veiledende plan, uten å være bindende for hovedstaden eller byens nærmeste omgivelser. Utgangspunktet for planforslaget var beregninger av anslått folkemengde (7-800.000) i «Stor- Oslo» frem mot år 2000.

Stor oppmerksomhet ble viet fremtidige trafikk-løsninger. En fremtidig avgrensning av storbyen måtte etter all sannsynlighet ta utgangspunkt i trafikken. På tilhørende arealbrukskart ble det anbefalt å la byggesonen ledes som konsentrerte korridorer (fingervekst, som før nevnt om ulike ekspansjonsprinsipper) gjennom et grøntbelte, med utgangspunkt i etablerte traseer, parallelt med tog- og banelinjene.

I planteksten til 1934-planen ble det fastslått at Aker-distriktet som helhet var å betrakte som byens ekspansjonsgrunn, det ble vist til at Aker ikke var å betegne som gammel bondebygd. Begrunnelsen var distriktets lange tradisjoner med bytilknytning, en tidlig påbegynt oppløsningsprosess hadde gjort Aker fra å være landkommune til forstads-kommune alt ved slutten av 1800-tallet. «Av husmannsplasser finnes det nesten ingen tilbake; der er blott et forsvinnende antall gårder som har vært i samme slekt i flere generasjoner; de fleste eiendommer har skiftet eiere eller er overgått i spekulasjon, og bebyggelsen er rykket frem i stadig tettere falanger og har drevet jordbruket tilbake.»

Et viktig formål med planen var å legge opp til en sonedelt disposisjonsplan. Byområdet skulle bli konsentrerte, helhetlige strøk med separate funksjoner og særskilte områder for boliger, industri, friland og park/skivei. Arealutnyttelse skulle ikke utvikle seg konsentrisk, men ha «konsentrisk utnyttelsesgrad» – det vil si med en gradvis åpnere bebyggelse utover fra den sentrale bykjernen. Utnyttelsesgraden i boligstrøkene skulle være avhengig av avstanden til sentrum, med 1) tett bebygde strøk innenfor en 5 kilometers sirkel rundt bykjernen, 2) tettere og åpen bebyggelse i større sammenhengende områder jevnt innenfor en 6 kilometers radius fra bykjernen og

videre i tre retninger utover, og 3) helt åpen bebyggelse i den ytterste sonen, med småhus, som for eksempel i Sørkedalen.

Etterkrigstiden

En ny plan, «Generalplan for Oslo 1950», lå klar kort tid etter kommunesammenlutningen mellom Oslo og Aker (1948). I motsetning til foregående planforslag fra 1934, forutsatte man denne gang at byområdet skulle desentraliseres. Arealutnyttelsen skulle være konsentrisk og avtagende, med et utgangspunkt i lokale banestasjoner rundt i byen. Stasjonene skulle fungere som bydelenes respektive sentrum.

Arealplankartet ble videre inndelt med fire forskjellige typer av arealutnyttelse: 1) Boligstrøk, den eneste form for soneinndeling til boligformål uten videre gradering, 2) industristrøk, 3) parker/turveier og 4) Oslomarka. Dette skulle være et utgangspunkt for videre utarbeidelse av detaljplaner for nye byområder på arealer som i hovedsak hadde ligget som jordbruksområder utenfor byen.

1950-planen gir et forholdsvis positivt helhetsinntrykk, særlig sett i sammenheng med planene for et omfattende turveinett. Dette nettet kan forøvrig sammenlignes med et mindre omfattende nett med «ski-veier» markert i foregående plan fra 1934/35. Byens boligområder skulle omgis av «grønne belter», som dessuten skulle sikre sammenhengende turveitraseer til Marka og være et gjennomført tema over hele byen. Det er tydelig, ved å sammenligne kart, at et vesentlig bakgrunnsmotiv for grønttraséene var å få utnyttet arealer som allerede var uegnet til utbygging på grunn av grunnforhold eller høy-spentlinjer.

Langt de fleste gårdsbrukene innenfor planområdet lå i jordbruksområder som man kunne ha definert som grøntsoner, men disse ble tvert om markert og utpekt som boligstrøk, både planlagte og allerede utbygde. Juridiske begrensninger i aktuelle lover gjorde det vanskeligere å kombinere noen øyensynlig beslektede reguleringsformål, slik som landbruk og natur.

Oslomarka som et eget begrep, er å betrakte som stadfestet med denne planen, selv om de samme områdene var markert som friområder allerede tidligere med 1934-planen. Disse fri-



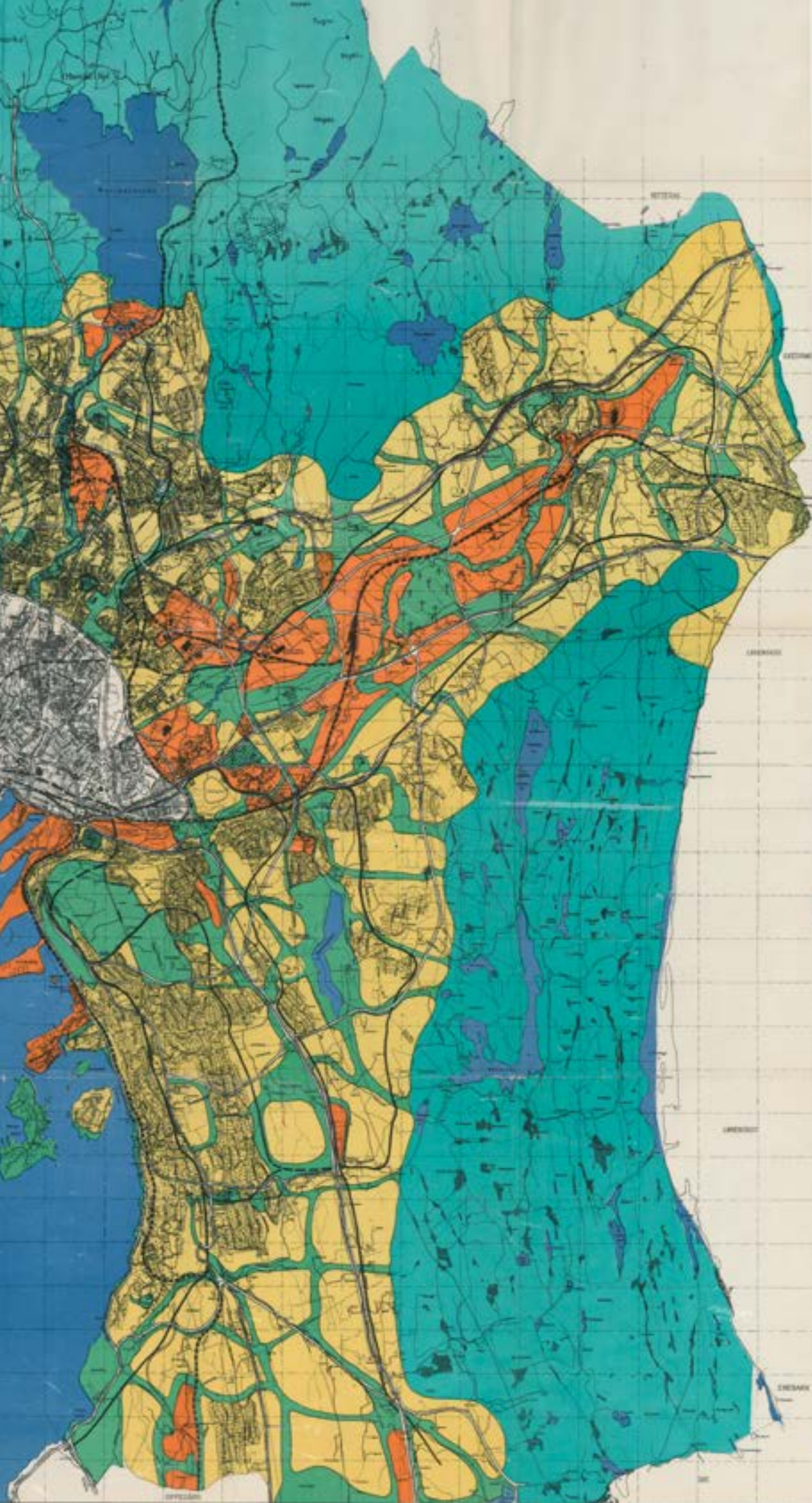
GENERALPLAN FOR OSLO

SKISSE UTARB. VED GENERALPLANAVD. OSLO REGULERINGSVESEN, 1949.

0 1 2 KM

TEGNFORKLARING:

	INFARTSVEIER		ANDRE HOVEDVEIER
	FORSTADSBANE		TUNNELFORB.
	JERNBANE		JERNB. TUNNELFORB.
	BOLIGSTRØK		
	INDUSTRISTRØK		
	PARKER, TURVEIER		
	OSLOMARKA		



I generalplanen fra 1950 ser vi tydelig planene for boligområdene, turveinettet og industriområdene. Blant annet var Sørkedalen foreslått som boligområde. Her skulle det bygges forstadsbane og innfartsvei fra Jevnaker. Generalplanskisse 1949 fra Reguleringsvesenet.

realene fungerte som en slags ramme rundt byggesonen, men var fortsatt uten faste grenser. I dette området var Maridalen inkludert, men kartene viser at Sørkedalen i 1950-planen ble planlagt som et utbyggingspotensiale for boliger, parallelt med en hovedinnfartsvei til hovedstaden.

Generalplanen fra 1950 var en overordnet plan for bruk av arealene innenfor byens nye grenser. Den skulle være et utgangspunkt for videre reguleringskonkurranser for de enkelte utbyggingsområdene. Hvordan planens omfattende rammer ville slå ut, ble klart uttrykt (s.73): «*En generalplan fastslår i store trekk hvilke områder som skal og ikke skal bebygges i fremtiden. Private eiendommer kan med andre ord ved slike disposisjoner bli ubebyggelige, eller de kan for eksempel bli lagt ut til tettbebyggelse.*» Dette kunne virke som en blankofullmakt for planlegging og videre disposisjon av det nyinnlemmede Aker-distriktet.

Vedtatte reguleringsplaner skulle gjelde for begrensede områder av kommunen, med adgang til å omregulere etter en viss tid, eventuelt når bestemte vilkår var oppfylt. Som juridisk bindende dokumenter ville reguleringsplaner båndlegge en eller flere eiendommer, for inneværende tidsperiode og fremtidig bruk, i forhold til graden og typen av utnyttelse eller bevaring.

1960- og 1970-tallet

Generalplanen av 1960 kom som en revidert utgave av foregående generalplan fra 1950. Den nye planen var i første rekke konsentrert om sentrale byområder, og ble vedtatt av bystyret i hovedtrekk som en veiledende rettesnor for videre detaljplanlegging. Det ble understreket at vurderingene gjaldt videre *arealanvendelse* og ikke *utnyttelsesgrad*. Ifølge planen utgjorde Oslo kommunes samlede areal 453 km², der 140 km² ble forutsatt utbygget frem mot 1980. Deretter skulle videre fortetting og ekstern utvidelse vurderes som «fingervekst». Planen ga uttrykk for et forbehold om oppfølgende planarbeid for indre sone og byens nyere utbyggingsområder mot syd.

Byens første *kommuneplan* erstattet tidligere generalplaner for Oslo-området. «*Kommuneplan for perioden 1976-85*» skulle ta for seg alle kommunesektorer og politiske satsingsområder under ett, men kommuneplanens forslag har i ettertid blitt kritisert som lite koordinert.

Tidligere generalplanlegging hadde i hovedtrekk prioritert veyesystemer og utbygging. Nå var plansituasjonen en annen, idét alle sektorer skulle være med. Andre sektorer er fremstilt på en måte som kan synes mindre sentralt i et byplanperspektiv. Den første kommuneplanen for Oslo erklærte blant annet at enkelte gårdsanlegg skulle opprettholdes som landskapselementer i tilknytning til friområder, skolegårdsbruk og lignende. Gårdsanlegg innenfor byggesonen ville også bidra til et «*sammensatt og rikt bymiljø*». Videre ble betydningen av å sikre dyrkbare jordområder i byen fremhevet med henblikk på eventuelle fremtidige krisesituasjoner (fokuset på kriseberedskap var sentralt i denne tiden).

Allerede et par år etter at denne første kommuneplanen kom, ble det fra annet hold varslet nye forutsetninger for planarbeidet i hovedstaden, idét en NOU-rapport om bypolitikk (1978) pekte på et snarlig behov for fortetting i byområdet, mens Storbyutvalget erklærte at beregninger av byens boligbehov på tyve års sikt faktisk kunne være undervurdert.

Fra 1980-tallet og fremover

«*Oslo kommuneplan 1980-90*» erklærte at det videre planleggingsarbeidet skulle baseres på at byens grøntarealer ikke skulle nedbygges eller forringes. Tilsynelatende skulle dette være en sikring av viktige grøntområder, men det inkluderte likevel ikke kulturlandskap eller grøntarealer rundt gjenværende gårdsanlegg, eller andre «grønne» områder som ikke allerede hadde fått «trygg» regulering, slik som Marka og regulerte friområder innenfor byggesonen. Som et eget punkt ble det fremhevet at en egen verneplan snarest skulle utarbeides for den gamle gårdsbebyggelsen. Samtidig ble det åpnet for å vurdere muligheten for å bygge ut byens jordbruksområder i Maridalen og Sørkedalen. Finansrådmannen foreslo ny ordlyd i kommuneplanen: «*I utbyggingsaker må verneinteressene vurderes på lik linje med andre interesser*» – men dette forslaget falt...

I 1984 kom en ny kommuneplan. Denne forespeilet økt fortetting og anbefalte å sikre byen arealberedskap. Indirekte gikk det frem av planteksten at kulturminner som ikke allerede var vernet gjennom regulering eller lovvedtak,

i utgangspunktet ikke var betraktet som antikvariske verdier (s.79): «*Antikvariske bygninger og anlegg er kulturminner i lovens forstand når verdien er så betydelig at de inngår i planmessige, offentlige vernetiltak.*» På den annen side, ble usikkerheten for kulturlandskap i byggesonen ryddet unna – ihvertfall i prinsippet; dette skulle bevares av hensynet til jordvern, som tidligere med 1975-planen.

Fra 1985 ble det pålagt å utarbeide kommuneplaner som et tillegg til fylkesplaner, med overordnede mål og retningslinjer på sikt og detaljerte reguleringsplaner for utnyttelsen av avgrensede områder i kommunen. Kommuneplanens arealdel skulle markere fredede områder og der et område stod foran sannsynlig fredning eller regulering til spesialområde bevaring, kunne slike områder båndlegges for inntil fire år, i påvente av dette. Om bebyggelse ble ødelagt ved brann eller annet, skulle kommunen straks pålegges å ta opp til behandling en eventuell regulering eller omregulering av det aktuelle området. Eventuelle endringer i kommuneplanens arealdel kunne utformes av departementet, på bakgrunn av nasjonale interesser, etter at kommunestyret var gitt anledning til uttalelse. Plan- og bygningsloven (av 1985 og tidligere utgave fra 1965) ga ikke adgang til å kombinere formål som naturvernområde og friluftsområde med landbruksområde – noe som kunne ha vært aktuelt for gårdsbruk innenfor byggesonen.

«*Grøntplan for Oslo*» fra 1991 kom som en kommunedelsplan, og inkluderte konkrete forslag til bevaring av gårdsbruk i byen, som «landbruksområder / kulturlandskap av betydning for grøntstrukturen». Planforslaget tok likevel ikke utgangspunkt i kulturmiljøenes egenverdi. Som bakgrunn ble det erklært at: «*Etter krigen har det vært bred politisk enighet om å bevare noe av det tidligere kulturlandskapet ved byutviklingen. Parkanlegg, alleer og bebyggelse har delvis blitt bevart som karakterskapende elementer i de nye bydelene og deres grøntområder. Utfordringen består i å gjøre dette konsekvent og bevisst på overordnet nivå og i de ulike bydelene, samtidig som byutviklingen følger vedtatte prinsipper fra for eksempel kommuneplanen.*»

Med «*Oslo kommuneplan 1991*», arealdelen, ble flere større områder pekt ut som utviklings- og innsatsområder, fortrinnsvis i den etablerte byggesonen.

Kriterer var hovedsaklig hensynet til kommunikasjonsnett, miljøforbedring og økonomiske interesser (langs næringskorridor syd, Groruddalen, Store Ringvei, Gaustad og Huseby-området). Nytt og alarmerende var likevel deler av planen som ville utvikle tradisjonelle skog- og tuområder i de sydligste områdene mot kommunegrensen og Marka (ved Gjersrud/Stensrud). I motsetning til dette punktet, var det innledningsvis henvist til at Oslos byutvikling de nærmeste 10-15 år skulle skje ved fortetting av byggesonen, mens Oslomarka skulle bevares. Kommuneplanens arealdel ble fremmet med innsigelser fra Fylkeslandbruksstyret vedrørende byens sydligste ekspansjonsområder. Arealmessig ble det antatt gode muligheter for å oppfylle kommunens mål for bygging av boliger frem mot ca. 2005. For fjordområdet

og Marka skulle det være egne planer. «Kommuneplan for 2000» markerte det tidligere omtvistede området lengst syd ved Marka og bygrensen som «viktig boligområde», hvor planleggingen skulle videreføres. For øvrig ble etablerte boligområder over store deler av byen markert som «fortetting av småhusområder i henhold til en vedtatt strategi». I samsvar med prinsipper for en samordnet areal- og transportplanlegging, skulle det blant annet tilrettelegges for en bystruktur i Oslo med fortetting og transformasjon i *indre by*, byutvikling på tidligere havnearealer og en samordnet knutepunktutvikling på prioriterte steder langs banenettet. Den arealmessig store utfordringen for Oslo var det å legge til rette for et forventet behov for nye boliger. Fire alternativer ble beskrevet og ville anta å dekke det ønskede boligaltet

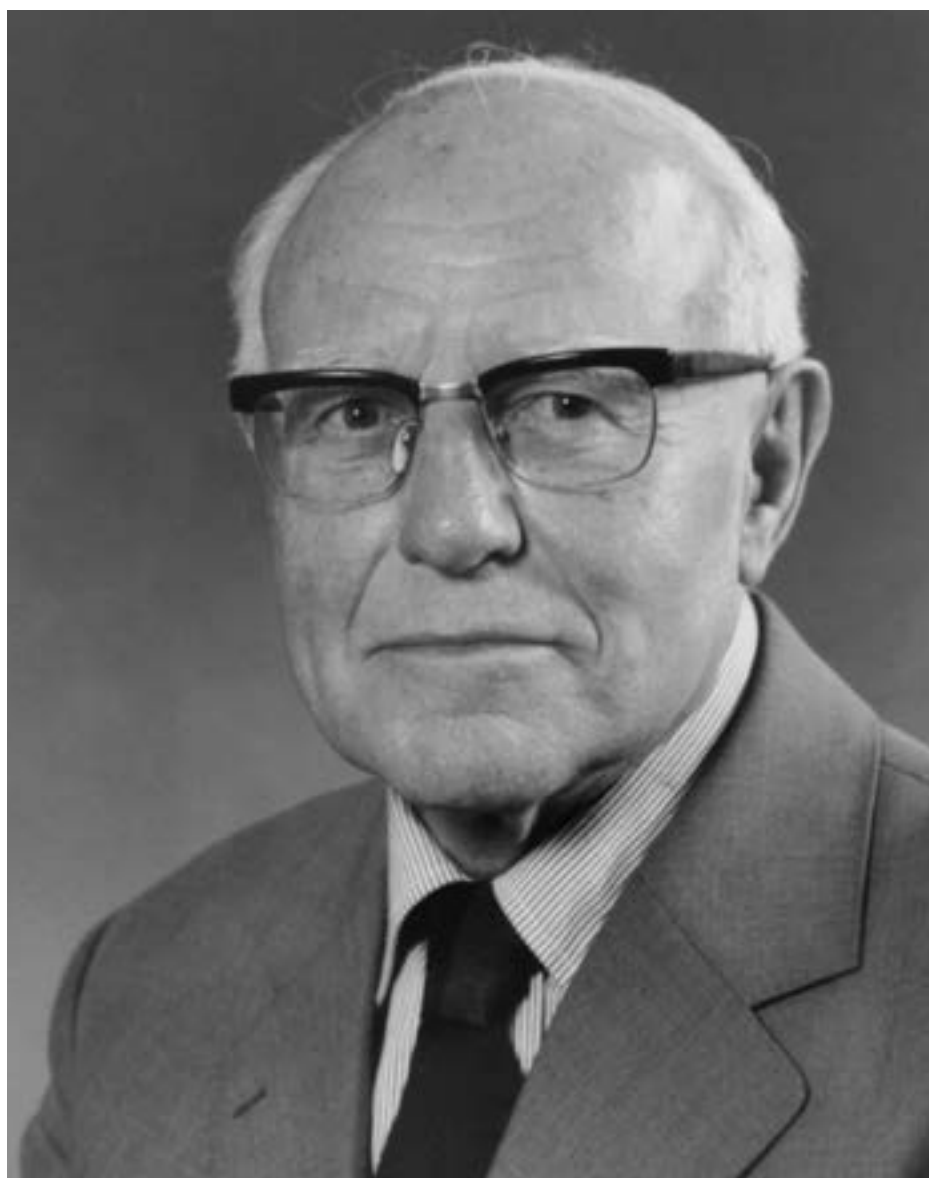
frem mot år 2015: Boligby langs fjorden, boligby ved bane, boligby i skogkanten og ny boligby i Marka.

Fortsatt innenfor rammen av den seneste planperioden, observerer vi at store ting skjer med byen. For alle vil til Oslo, og alle som ønsker det skal få rom i Oslo – koste hva det koste vil med hensyn til trivselen i bygatene og gjenstående grøntområder i og rundt byen. Er det dette vi egentlig vil med byen, å se den ese uhemmet utover i høyde, bredde og tetthet? Hvor går vi i fremtiden?

Kilder:

Planlegging: sanering eller vern av gamle bygningsmiljøer? Med et blikk på de gamle gårdsbruk i Oslo. Hovedfagsoppgave fra 1996 av Line Monica Grønvold.

Kommuneplan 2000. Oslo kommuneplan 1991
Reguleringsvesenet: sakmappe E27, mappe 14 og 15 – Manglerud (3A120053)



Erik Rolfsen etterfulgte Hals som reguleringsjef i 1947 til 1973 (reguleringsvesenet het byplankontoret fra 1952). Han tilhørte tidligere den radikale arkitektgruppen PLAN, som ønsket en raskere modernisering av byen.
Fotograf og år ukjent.
A-10001/Up/0001/013.

MANGLERUD, fra korn

eksempel på detaljplanlegging



*I 1948 var det fortsatt landlig preg over denne delen av byen; Østensjøvannet i forgrunnen med Manglerud og Ryen i bakgrunnen. Men Manglerud var allerede under planlegging som drabantbyområde. Området skulle få veinavn til minne om områdets tidligere jordbruksvirksomhet: Traktorveien, Plogveien, Treskeveien, Skuronnveien, Rug-, Bygg-, og Havreveien. Fotograf: Widerøes Flyveselskap/Vilhelm Skappel. År. 1948.
A-20027/Ua/0013/002.*

Åker til drabantby

Som planleggingsverktøy hadde 1950-planen lagt opp til fire hovedalternativer for arealdisposisjon: Boligstrøk, industristrøk, parker/turveier og Osломarka.

Videre skulle det utredes detaljerte disposisjonsplaner for hvert enkelt utbyggingsområde. Manglerud-Abildsø-Ryen-området var av de utvalgte områdene som skulle detaljplanlegges videre som forutsatt i 1950-planen, og ett av de første til å planlegges og bygges ut som nytt bymessig område etter byutvidelsen i 1948. Befolkningstallet skulle omtrent tilsvare dagens Lillehammer by. Fortsatt utgjorde denne delen av den gamle Aker-bygda for en stor del gårdsbruk og dyrket mark, beliggende mellom små veier og etablerte villastrøk.

TEKST: Line Monica Grønvold

Tilsvarende samtidige idealer og tendenser i internasjonal byplanlegging skulle dette, som i nye utbyggingsområder ved andre byer, få en løsere tilknytning til den opprinnelige bykjernen enn slik man tradisjonelt hadde ekspandert byene. Nyere byekspansjon skulle omdisponere tidligere jordbruksområder forholdsvis nær byen, men samtidig være løsrevet fra den opprinnelige bykjernen. Hensikten var i større grad å utforme selvstendige enheter sammenlignet med tidligere utbyggingsprosjekter. I forhold til funksjon og geografi var dette ment å bli forholdsvis selvforsynte urbane områder - med tanke på service, handel, boliger og arbeidsplasser. Detaljerte disposisjonsplaner skulle sammen med offentlige arealervervelser legge til rette

for en helhetlig utbygging av nye byområder, inspirert av samtidige tendenser og idealer i internasjonal byplanlegging. Det var som et urbaniseringeksperiment, ganske nytt i etterkrigstidens Norge og Europa, som å tegne og bygge en idealby med blanke ark. Hva som trengtes og i hvilken rekkefølge man skulle prioritere i utbyggingsprosjektene, for at dette skulle fungere som vellykkede minisamfunn fra starten, var et tema for diskusjon også internasjonalt.

I 1947, året før kommunesammenlutningen, ble det besluttet å utskrive en reguleringskonkurranse for Manglerud-Abildsø-Ryen-området innenfor definerte geografiske grenser. Hensikten var primært å skaffe en disposisjonsplan for området. Arkitektonisk utforming ville først bli aktuelt i neste runde. Saksdokumenter i forbindelse med



Manglerud-området under utbygging til variert bebyggelse, industri, senter og mye annet, for et folketall så stort som flere norske byer. Nyoppførte blokker ved Emil Korsmos vei og Plogveien til venstre i bildet, men vi ser at fortsatt gjenstod mye å bygge, blant annet barneskole, senter og politistasjon i kjerneområdet rundt banestasjonen og broen over Ringveien (til høyre for blokkene i bildet). Trærne i forgrunnen stod i mange år som del av barndommens uutbyggede «prærielandskap» i et gjennomregulert og planlagt drabantbyområde. Ringveien og Lambertseterbanen vises som skrå linjer fra nedre høyre hjørne i bildet. Fotograf: Widerøes Flyveselskap/J. Kruse. År. 1958. A-20027/Ua/0013/001.



Etter utbyggingen av Manglerud. Fotograf: Widerøe. År: Ukjent. A-10002/Ua/0012/006.

planleggingen viser at det fra Generalplankontoret sin side, allerede i forkant ble påpekt hvor vidtrekkende detaljplanen var. Manglerud-arealet dannet et så viktig knutepunkt, hvor en rekke trafikk-tekniske problemer måtte løses under ett hvis en skulle oppnå at det endelige resultatet skulle bli tilfredsstillende for alle parter, slik at konkurransen ikke måtte innskrenkes til bare å bli en konkurranse om bebyggelsen på Manglerud: «Dens hovedformål må være å koordinere og supplere enkeltplanene for veg, bane, samfundssenter, boliger og parker, dvs. vertikal planlegging som schweitzerne så betegnende kaller det

[...] Ved at deltagerne stilles fritt kan det framkomme nye verdifulle momenter som det så blir kommunikasjonskomiteens sak å ta standpunkt til etter konkurransen [...] Kommunen er som grunneier interessert i at planen kan komme til utførelse snarest mulig [...] En vil samtidig ikke unnlate å gjøre formannskapet merksam på hvilken betydning en slik konkurranse kan få utover den foreliggende oppgave, om den legges om deretter. Utdannelsen for reguleringsfolk har hittil vært mangelfull såvel hertil lands som utenlands [...] Her i landet har dessverre utdannelsen vært sørgelig forsømt. 5 års okkupasjon bragte oss ytterligere tilbake, og

siden frigjøringen har det vært gjort lite for å rette på forholdene. Nå er sjansen der, en enestående anledning til å ta igjen noe av det forsømte.»

Forberedende dokumenter til selve konkurranseutlysningen viser hvilken sammensatt og velfylt oppskrift man ønsket å følge, i samsvær med moderne internasjonale byplanprinsipper. Det var nesten som å planlegge en ny liten by:

«På et passende sted her bör anlegges et bisentrum for Manglerud, Ryen og Abildsöströket, som i utbygget stand kan regnes å få en befolkning på ca. 25.000 men-



Arkitekt Helene Støren Kobbe ved reguleringsvesenet utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Manglerud-Abildsøområdet i 1951. Kobbe etterfulgte Erik Rolfsen som byplansjef i 1973. Fotograf og år ukjent. A-10001/Up/0001/008.

nesker. Konkurransen bør ta sikte på å få en riktig plassering og dimensjonering av dette sentrum, anbringelse av traseer og stasjon for forstadsbaner og hovedveier og ellers en riktig disposisjon av hele strøkets grunnarealer til boliger, forretninger, industri, offentlige institusjoner og parker. [...] En del av arealene er som vist på planen allerede bebygd [...] Det består i største delen av temmelig flate dyrkede jorder, med knauset og skogkledd terreng i hellingene i vest og nord samt ved Østensjøvannets nordvestre bredd. På disse arealer skal plasseres følgende:

1. Hovedtorg og forretningskvartaler med kino, butikker, forsamlingshall, bibliotek etc. med en samlet fasadelinje langs torg og gater på minst 1.000 langmeter.

2. Trafikkstasjoner for forstadsbane og buss, parkeringsplass, område for transformatorstasjon, brannstasjon og andre kommunale anlegg, bilservice, verksteder og garasjer.

3. Tomter for småindustri og verksteder

4. Industritomter inntil 80 dekar

5. 2 folkeskoler hver med ca. 600 elever og 1 høyere skole – alle med tilstrekkelige lekeplasser og øvelsesplasser

6. Kirke, folkebad, idrettsanlegg på ca. 70 dekar, parkarealer, lekeplasser, turveier og badeplasser, kolonihager og skolehager. Det er forutsetningen at Østensjøvannets bredder skal parklegges. Nordre Abildsø blir liggende som bondebruk med ca. 80-100 dekar dyrket mark. En del av bergterrenget Ryen varde – Vestengen bør legges ut til park. Mellom Brannfjellparken – Ryen varde – Nordre Abildsø – Østensjøvannet skaffes en sammenhengende parkareal med forholdsvis stor bredde gjennomsnittlig, og der bør legges turløyper fra strøk ved Ryenengen fram til sydenden av Østensjøvannet.

7. Øvrige områder legges ut til boligbygging, dels som blokkbebygging og dels som småhusbebygging.»

Videre skulle hvert av konkurranseutkastene omfatte en disposisjonsplan, detaljsskisse for sentrumsstrøket, nærliggende boligblokker m.v, modell i størrelse 1:4000 i bestemte farver, kortfattet beskrivelse av forslaget, navneseddel og returadresse.

Gjennom området skulle det være forbindelser til søndre hovedutfartsåre fra byen, så godt som ferdig planlagt etter forslag fra Akershus fylkes veikartkontor. Veien skulle eventuelt vurderes å flyttes vestover. Traseen for Store Ringvei (frem mot et Ryen-kryss) var fortsatt ikke ferdig planlagt i området. Juryen

bestemte etter hvert at en konkurranse ville være hensiktsløs før en banetrasé var fastlagt gjennom området. Bystyret avlyste derfor hele konkurransen (jf. Bystyresak 181-1951/52).

På steget videre kom et forslag til reguleringsplan for Manglerud-Abildsøområdet, signert av arkitekt H. Kobbe ved Reguleringskontoret i 1951. Helene Kobbe satt senere som byplansjef. Planen var fortsatt mye annerledes enn slik de endelige arealdisponeringene ble, men den viser forholdsvis klart hvordan kommunen etter byutvidelsen i 1948 ideelt sett betraktet byplanleggingen utfra blanke ark, på jomfruelig mark i det gamle Aker.

Plankartet ble tegnet med variert bebygging og konsentrisk utnyttelsesgrad utover fra en planlagt sporveisstasjon, nettopp som forutsatt i generalplanen for Oslo fra 1950. Videre var det markert et «servicesenter» omgitt av lav- og høyblokkbebygging, skoler, rekkehus, eneboliger og turveier. Et par-tre gamle gårdstun fantes i området fra gammelt av, med røtter tilbake til middelalderen og endog før vikingtid, noe reguleringsplanens arealkart viste lite hensyn til. Arealene skulle omdisponeres for en ny og urban bebygging, idet Søndre Manglerud gårdstun var markert som areal for bydelens senter og Nordre Abildsø gårdstun tilsvarende som fremtidig kirketomt.

1951-planen ble mottatt med noen negative reaksjoner, blant annet fra den nyopprettede Komiteen for bevaring av Akers gårder. Fokuset var i første rekke rettet mot den planlagte utnyttelsen av Nordre Abildsø gårdstun. Selv om arealkartet til 1951-planen vanskelig kunne tolkes på annen måte, forklarte arkitekten bak planen i brev av 24. november 1951, at tanken var å bevare hovedbygningen for offentlig formål – for eksempel som menighetshus – videre var gårdsbebyggelsen lagt inn i et belte av grønt tilknyttet friarealene ved Østensjøvannet.

Flere tiår senere, er et par av gårdstunene, tross alle odds, blitt bevart og inkorporert i drabantbyen som historiske kilder fra stedets fortid gjennom mange århundrer, helt fra de første faste bosetningene i dette området. Nordre Abildsø gård står fredet og omgitt av jorder inn til Østensjøvannet naturreservat, mens deler av Søndre Manglerud gårds bygninger er omregulert til spesialområde

bevaring, som ett av byens første i denne kategorien, og deler av gårdstunet står i dag som bydelens nostalgiske og historiske midtpunkt, opplyste skjønnhet og trivelige eldre senter. Nærmest trafikknutepunktene kom blokkbebygging i form av mindre «tun» med varierende preg og utforming, godt forsynt med åpne grøntområder i mellom, videre også en del rekkehus med lavere utnyttelsesgrad lenger utover, dertil et senter og en banestasjon som kjernen i området. I utkantene ligger tidligere etablerte villastrøk. Sentrale arkitekter bak utformingen var Rinnan og Colbjørnsen, med bakgrunn fra den radikale PLAN-gruppen som hadde kritisert tidligere tiders planlegging i Oslo. Arkitektene var engasjert av OBOS, som var byens viktigste boligbyggelag, tomtefester og utbygger på kommunalt ervervet grunn. De fleste boligblokkene i Manglerudområdet stod innflyttingsklare rundt 1960. Medlemmer av OBOS ble gjennom loddtrekning tildelt leilighet på tilfeldig sted i byens utbyggingsområder, utfra kriterier som familiens størrelse, ansiennitet og nødvendig boligstørrelse, etter tidligere hybeltilværelser over en lang periode med stor bolignød i etterkrigsårene.

Kilder

Aker reguleringsvesen A-11001/E/27/014,015
Grønvold, Line Monica (1996): Planlegging: sanering eller vern av gamle bygningsmiljøer? Med et blikk på de gamle gårdsbruk i Oslo. Hovedfagsoppgave Universitetet i Oslo.

FYLKE: A.21
HERRED:

STED:

MANGLERUD RYEN

NR. 135011



DATO:

6 AUG. 1959

TID:

JOB. NR. 516 I

FOTOGRAF: A. SCHRØDER

SENSUR:

A20027/Ua/0013/046

Tillatt offentliggjort av
Foreverssaken/E

2DES1960

E. Hansen

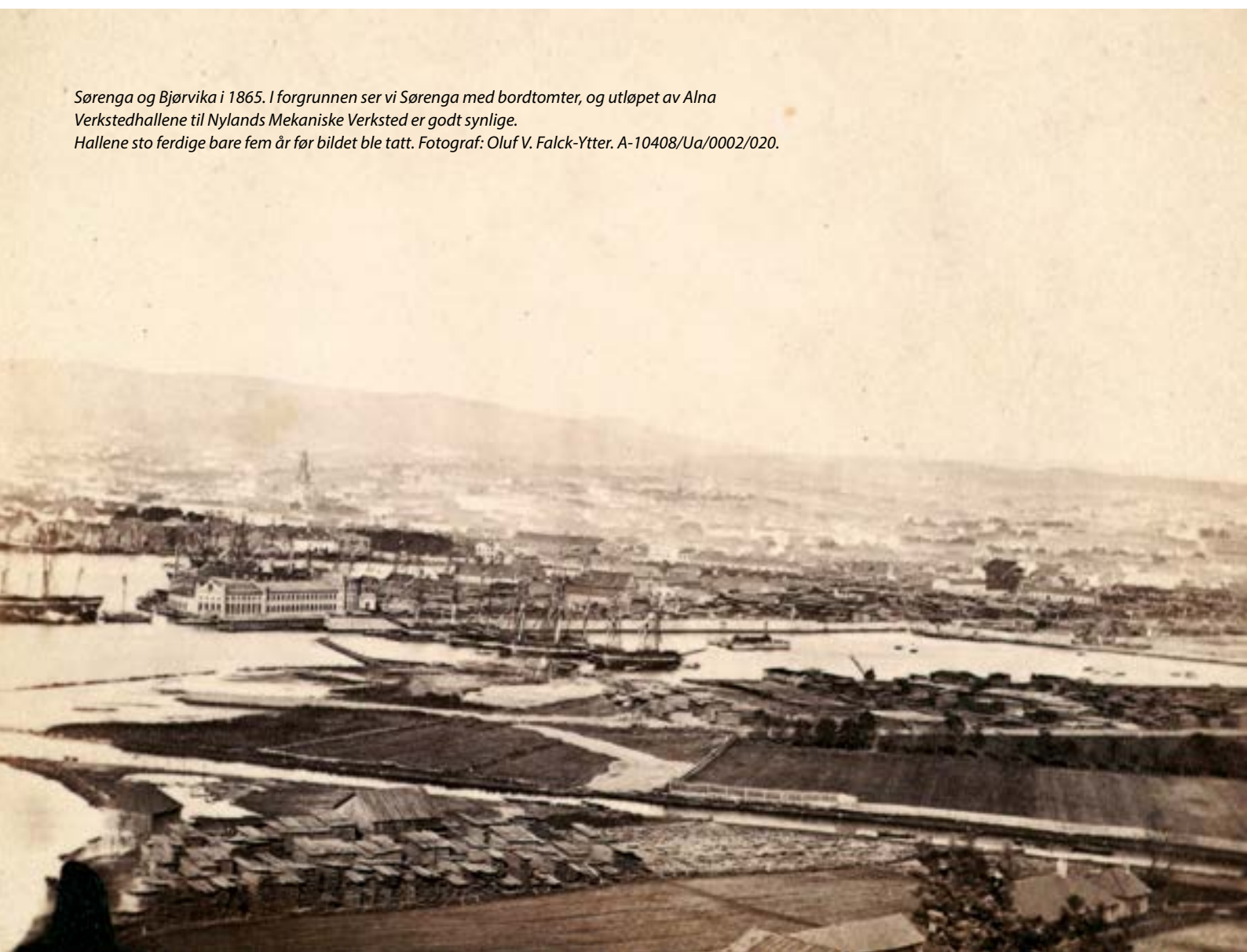


WIDERØE'S FLYVESELSKAP A/S
OSLO

10000, 5-59, Bjarne Sandvik A/S

Bildet viser Storgården borettslag under utbygging øst for Enebakkveien, Ryenkrysset og Ringveien. Gamle åkerholmer med trær ble bevart som del av grøntområdene mellom høyblokkene. Lavblokker og rekkehus er fortsatt ikke oppført omkring fremtidige lekeområder. Widerøes Flyveselskap / A. Schrøder.
År: 1959. A-20027/Ua/0013/046.

Sørenga og Bjørvika i 1865. I forgrunnen ser vi Sørenga med bordtomter, og utløpet av Alna Verkstedhallene til Nylands Mekaniske Verksted er godt synlige. Hallene sto ferdige bare fem år før bildet ble tatt. Fotograf: Oluf V. Falck-Ytter. A-10408/Ua/0002/020.



En vandring i Bjørvika

Bjørvika strekker seg fra Grønlia i sørøst til Akershusneset i vest.

Havnevirksomheten og trafikken har i lange tider stengt Bjørvika fra byen. Men i våre dager er vi i ferd med å få adgangen til fjorden tilbake. Om noen år skal det være mulig å gå langs kaifronten langs hele Bjørvika og ut til Filipstad. Det er gode grunner til å ta en tur nå også. Landskapet rundt Bjørvika ligger for øyeblikket nokså åpent, og man har god utsikt til Bjørvikas historie. Om ikke lenge kommer nye gater og ny bebyggelse som vil forandre området for alltid.

TEKST: Øystein Eike

Fra Middelalderparken

Vi starter turen i Middelalderparken, der hvor byen lå før den brant og ble flyttet i 1624. Her har vi foreløpig god utsikt i alle retninger. Middelalderens strandlinje gikk her, og ut fra stranden gikk det brygger et godt stykke ut i sjøen. Det har alltid vært langgrunt her, noe som var et betydelig problem for skipsfarten og handelen i det gamle Oslo. Det var vanskelig å legge til for båtene. Den vestlige delen av Bjørvika, som var dypere, ble derfor også brukt som havn for byen. I Middelalderparken hadde også Alna sitt utløp, og dannet en naturlig grense for byen mot sørvest. I

dag er nedre del av Alna lagt i tunnel, og munner ut ved Grønlia.

Middelalderparken utgjør en del av det vi kaller Sørenga. Navnet stammer fra tiden etter at byen ble flyttet i 1624. Da ble nemlig det som var igjen av bygninger og bygningsrester revet og fylt over. Store deler av den gamle byen ble gitt som mark til garnisonen på Akershus, som erstatning for Akershusen inn til selve festningen, som nå var blitt by. Dette var den ene eng som tilhørte festningen. Nordenga lå i området mellom Bispegata og Grønland. Sørenga vokste som følge av landheving og utfylling, slik at det vi nå kaller Sørenga er langt større enn for noen hundreår siden.

Den dominerende bygningen i Middelalderparken har lite med middelalderen å gjøre. Det store lokomotivverk-



En veidrøm går i oppfyllelse. Endelig skulle trafikken gjennom Bjørvika bli ordnet på en effektiv måte. Informasjonsskilt i Bjørvika. Fra arkivet etter Samferdselsetaten/Oslo veivesen. A-50190/Ta.

stedet ble oppført av Norges statsbaner i 1893. Det ble bygget inntil Østfoldbanen, som åpnet i 1879.

Fra Sørenga kan vi gå opp langs Bispegata, en av de eldste gateløpene i byen. I det gamle Oslo het den Bispeallmenningen. I krysset med Oslo gate ligger Oslo ladegård, som er bygget på ruinene av den gamle bispeborgen. Fortsetter vi bortover langs Oslo gate og inn i Grønlandsleiret, har vi Nordenga ned til venstre. På vei mot Grønland går vi over to bekker som før rant ut i Bjørvika, men som nå begge løper ut i Akerselva. Hovinbekken, som også har blitt kalt Nonnebekken eller Klosterbekken, har sitt utspring i Lillomarka. Den løper nå ut i Akerselva. Der Tøyengata krysser Grønland lå det mellom 1807 og 1862 en bro, Lillebroen, som gikk over Tøyenbekken. Også den har hatt flere navn; Lortbekken og Grønlandsbekken.

Vaterlands bro

Vi går opp til Vaterlands bro. Vi befinner

oss da omtrent der hvor Akerselva munnet ut i Bjørvika for fire hundre år siden. Høsten 1624, etter bybrannen, visste borgerne i det gamle Oslo at de måtte flytte over til andre siden av Bjørvika. Det var kongens befaling. Etter hvert som gårdene i det nye Christiania sto ferdige, må vi anta at det gikk en hel del flyttelass fra den ene siden av vika til den andre. Noe gikk sikkert med båt over, men mange må ha tatt den lange veien rundt. Antakelig ville de ha fulgt samme rute som oss. Det ble bygget en bro omtrent hvor Vaterlands bro nå ligger. Tidligere ville de ha vært nødt til å dra helt opp til dagens Grünerløkka, og over broen som lå der Grünerbroen er i dag.

Om vi fra Vaterlands bro ser nedover elva, ser vi et område som sakte men sikkert har blitt tørt land, og som utgjør en vesentlig del av det som vi i dag kaller Bjørvika, det vil si den tørre delen av Bjørvika. Årsaken til at det nå er tørt land her, er en kombinasjon av at landet stiger, som det har gjort siden

isen smeltet etter forrige istid, tilmudring av materiale som Akerselva fører med seg og utfylling av grunt vann.

Tilmudringen av det indre havneområdet har alltid vært et problem. Innerste del av Bjørvika var en gang en åpen vik, mens den i dag nærmest er delt i to, akkurat der Akerselva renner ut. Mellom 1740 og cirka 1770 ble vestbredden av Akerselva innskjermet ned til der Operaen ligger i dag. Det ble altså bygget en skjermvegg langs elvebredden for å øke vannstrømmen, og føre sagflis og annet grums lenger ut i vika. Litt ut på 1800-tallet ble det satt opp en skjerming videre ut over det som het Nyland, som etter hvert ble til en utstikker. På samme måte ble østsiden innskjermet fra 1810. På innsiden av skjermingen ble området dels fylt igjen, dels mudret. På den måten oppsto både mer land og mer havn. På vestsiden, der hvor Jernbantorget ligger i dag og inn i Vaterland, var det både bassenger og kanaler, innimellom brygger og opplagsplasser. Området øst for elva fra

Grønland og nedover ble tidligere kalt Grunningen. Det er et område som ble fylt igjen, ned til en havn som vi i dag kjenner som Bispevika.

Plankestablene preget mer enn noe den innerste delen av Bjørvika i flere hundre år, særlig øst for Akerselva. Oslo har vært en trelastby. Til langt inn på 1900-tallet lå trelastforretningene, trevarefabrikkene og tresliperiene tett rundt hele Bjørvika og nederste del av Akerselva. Navnet på området fra Grønland og ned til sjøen het ganske enkelt Bordtomtene. Plankene ble kjørt fra hele distriktet inn til Bjørvika om vinteren for utskiping når isen gikk om våren.

En tysk geolog, Leopold von Buch, beskrev bordtomtene ved et besøk i Christiania i 1810:

«Ved vinterens slutt er hele tomten forvandlet til en stor by av bordstabler. Man forviller seg i mengden av gangene og gatene mellom de oppsatte planker, og vrimmelen av bordkjørende bønder vedvarer her nesten uopphørlig så lenge føret tillater kjøring. Når

de avleverer sine bord til bordskriverne så skriver disse med kritt på ryggen deres store tegn og tall som opplyser hvor mange bord de har brakt og stedet hvorfra de er kommet. Det ser da ganske løyerlig ut hvordan bøndene med denne originale veksel på ryggen skynder seg til lastehandlernes kontorer ute i byen. Ethvert opphold, enhver annen forretning kunne sette tegnene på frakken i fare for å bli utslettet og de hadde da mistet beviset for sin gjeldsfordring. Hos kassereren behøver de ikke si et ord. De presenterer sin rygg og får straks uten motsigelse sin betaling og den børste hvormed kassereren overfarer ryggen med er bondens kvittering».

Leopold von Buch. Reise durch Norwegen und Lappland, 1810. Gjengitt i Oslo havns historie. For tidsrommet inntil 1954. Oslo havnevesen 1962.

Christian Frederiks plass

Neste stopp er Christian Frederiks plass. Det er nok ikke alle som vet hvor den ligger, og enda færre som bruker

navnet. Christian Frederiks plass er området mellom Østbanehallen og Bjørvika. En del av plassen er mer kjent, eller beryktet, som Plata. Vi kan se noen trerekker her som står der byens første offentlige park lå, Paléhagen. Hagen var ikke offentlig eie, men den var åpen for publikum. Paléet lå der hvor parkeringshuset i Strandgata nå ligger. Dette var Christian og Bernt Ankers store gård, påbegynt i 1744. Den ble ødelagt under en brann i 1942. Paleet tjente som kongebolig fra 1805 til slottet sto ferdig i 1848. Paléhagen førte ned til Palébrygga, hvor det sto et praktfullt lysthus. Ankerfamilien var en av de store trelasthandlerne, og hadde sine bordtomter lengst inne i Bjørvika, der hvor Oslo S ligger nå.

Det er her, et godt steinkast fra sjøen, at vi ser restene av havneområdet i det gamle Christiania, før industrialiseringen. Da byen ble flyttet, og ble til Christiania, oppsto nye bryggeanlegg. Ut mot Bjørvika ble det bygget to utstikkerbrygger. Nordre brygge ble

Den første Bispebroen. I 1887 ble Akerselvas nederste bro åpnet. Den ble en viktig trafikkåre i byen. Fotograf ukjent. Bildet er tatt 15. februar 1940. Fra arkivet etter Samferdselsetaten/Oslo veivesen. A-50190/Ta.



bygget i forlengelsen av Waterstræte, dagens Tollbugata. Søndre brygge var i forlengelsen av Rådhusstræte, eller Rådhusgata. Strandlinjen gikk omtrent der Dronningens gate går nå, altså vesentlig lenger oppe i byen enn i dag. Med tiden ble det vunnet mer land også her. Alt på slutten av 1600-tallet var byen utvidet med tre kvartaler ned mot Bjørvika. Langs Bjørvikas vestsida levde en vesentlig del av byens økonomiske liv.

Bryggeanleggene var stadig i forandring, så det er vanskelig å snakke om «de gamle bryggene». Men tar vi for eksempel utgangspunkt i Næsers kart over byen fra 1860, finner vi de viktigste bryggene. Innerst i Bjørvika lå Palébrygga. Videre utover lå Pakkhusbrygga, Tollbodbrygga, Hjøringbrygga, Langbrygga, Borkehullbrygga, Sadelmakerbrygga, Fiskebrygga og helt ute ved Festningen Revierbrygga.

I de første tiårene av 1900-tallet foregikk en vesentlig omforming av havnefronten. Mange av de gamle bryggene og kaiene forsvant og ble erstattet av større og lengre kaier, og lenger ute i vika. I dag heter kaiene Langkaia, Revierkaia og Utstikker I, II og III. I 1907 ble det lagt jernbanespor rundt Vippetangen, slik at det ble en forbindelse mellom Vestbanen til Østbanen. Havnebanen ble nedlagt i 1980.

Av eksisterende bygg langs den gamle havnefronten, representerer Tollboden virkelig kontinuiteten i Bjørvika. Den tjener ikke sitt opprinnelige formål i dag, men er et tollmuseum. Bygget er ikke så veldig gammelt, fra 1896, men de tidligere tollbodene har stått omtrent på samme sted. Ved siden står Tollpakkehuset, oppført mellom 1848 og 1850. Det er tegnet av Johan H. Nebelong, som var arkitekten bak Oscarshall.

Like ved Tollboden sto frem til 1800-tallet byvekten. Helt til 1830 måtte man veie alle varer som ble ført inn til byen. Videre utover lå sjøbodene og pakkhusene, som var viktige bygg i byens økonomiske liv. Men to ganger ble nærmest alle sjøbodene radert ut av brann, i 1708 og i 1785. Ved sjøbodene lå Sadelmakerhullet og litt lenger bort Borkehullet, to små havnebassenger som ble fylt igjen i henholdsvis 1907 og 1905. Mellom disse lå Fiskebrygga hvor det ble handlet med fisk, og hvor det fra 1833 sto en fiskehall.

Havnelageret ruver fortsatt i bybildet. Det er tegnet av Bredo Berntsen og

Johannes Kløften, og ble bygget i årene 1915-1919. Havnelageret skulle løse de store problemene med lagerplass man hadde i tiårene tidligere. Da det ble bygget var det Europas største betongbygning.

Over broen til Operaen

Beveger vi oss fra Plata og mot gangbroen som går fra Oslo S til Operaen, passerer vi mye historie. For det første går vi over sjøen. Dette området ble fylt ut i flere omganger, siste gang på slutten av 1950-tallet og begynnelsen av 60-tallet. Til venstre har vi Østbanehallen, oppført i årene 1879-1882 etter tegninger av Georg A. Bull. Denne stasjonsbygningen erstattet den opprinnelige Hovedbanegården fra 1851-54, tegnet av H.E. Schirmer og W. von Hanno. Norges første jernbane, mellom Christiania og Eidsvoll, ble åpnet i 1854. Stasjonen skulle egentlig ha ligget på østsiden av Akerselva, mellom Ladegården og bordtomtene. Men stasjonen ville ikke ha noen god forbindelse med byen på den måten, og derfor ble jernbanesporene lagt i bro over elva og inn til mot Vaterland. Slik ble den innerste delen av Bjørvika til Norges travleste trafikknutepunkt. Passasjerbåtene la til ved Palékaia eller Jernbanekaia, fra 1894 lå endestasjonen på byens første elektriske trikkelinje på Jernbanetorget, og senere kom biltrafikken og Norges mest trafikkerte veikryss.

Østbanehallen lå ved enden av de østlige toglinjene. De vestlige linjene gikk inn til Vestbanehallen, hvor Nobel fredssenter ligger nå. Linjene ble ikke koblet sammen før i 1980, da Oslotunnelen sto ferdig. Inntil da ble gods mellom de to stasjonene fraktet på Havnebanen, som gikk rundt Akershus. Passasjerer som kom fra én kant og skulle videre, måtte spasere eller kjøre gjennom sentrum.

Da industrien vokste frem i Christiania fra 1840-tallet, ble Bjørvika vesentlig omformet. Varehandelen økte, og dermed også aktiviteten i havna. Industrien inntok området, i form av høvlerier og annen verkstedsindustri. Jernbane og dampbåter forbedret transport til oppland og utland dramatisk. I 1877 fikk byens havnevesen sin første isbryter, og dermed var det mulig å holde havna åpen hele året. Tidligere frøs den til, og midtvinters var det ingen båttrafikk i indre Oslofjord.

*Utsnitt fra Næsers generalkart fra 1860.
Fra arkivet etter Byantikvaren.
A-70024/Ta/0027/003.*



Jernbanebroen, som ble bygget i forbindelse med Hovedbanen i 1850-årene, var også en gangbro. Da den åpnet ble det lettere å ferdes i Bjørvika over land. I 1882 åpnet Schweigaards bro litt lenger oppe, slik at Tomtegata i Vaterland fikk forbindelse med Schweigaards gate. Og i 1887 åpnet Bispebroen. Den knyttet Bispegata til byen. Bispegata het Strandgata eller Oslo Strandgate inntil 1874. Da hadde man en Strandgate både i Gamlebyen (Oslo), to i Kvadraturen (Lille og Store) og i tillegg Pipervikens Strandgate. I Bispegata bodde losene, og innerst i Bispevika hadde de sine robåter.

Jernbanen hadde stor betydning for den østlige delen av Bjørvika. Det ble lagt sidespor ned til de ulike kaiene,

slik at varene enkelt kunne føres over på tog eller bare til og fra skipene. En viktig grunn til at jernbanen ble bygget mellom Eidsvoll og Christiania var trelasttransporten. Tidligere var tømmeret eller trelasten kjørt fra Øyeren med hest og slede om vinteren. Nå kom det på tog i stedet. Det viste seg å være uhensiktsmessig å laste tømmeret om bord i skip ved Jernbanetorget. Derfor kjøpte jernbanen Sørenga i 1865, og førte tømmeret ned dit.

Forbi Operaen

På vei langs operaen og bort til veien som går ut mot Bjørvikautstikkeren passerer vi Bispelokket, som nå er under riving. Norges mest trafikkerte veikryss

skal fjernes. Trafikkmaskinen i Bjørvika er det fremste bildet på bilbyen Oslo. Etter at Bispebroa åpnet i 1881, ble den indre delen av Bjørvika den viktigste trafikkåren mellom øst og vest i byen. Bispebroa ble revet og utvidet et par ganger. Fra vest kom gjerne trafikken gjennom Rådhusgata, langs Havnegata og inn på broa. Trafikken gikk videre bort til Oslo gate i Gamlebyen, hvor man som i dag kunne ta av både mot Galgeberg eller Grønland, mot Ekeberg eller mot Mosseveien. Det var her fremtidens gjennomgangstrafikk skulle gå, og helt fra slutten av 1920-tallet ble Bjørvika planlagt som byens store kryss og hovedferdselsåre. I generalplanen av 1929 og påfølgende veiplan av 1934 var det forutsatt at alle de store innfartsåre-



ne til byen skulle føres inn mot Bjørvika. Prinsippene for en hovedåre langs indre del av Bjørvika var med dette fastslått. Trafikken var der allerede, men det trengtes veiutvidelser for at det skulle bli en virkelig hovedåre. Planarbeidet fortsatte inntil krigen brøt ut, og det ble også gjort noen utbedringer av vei-systemet.

Utover på 1950-tallet økte biltrafikken mye. Opphevelsen av restriksjonene av bilkjøp, byggingen av «sovebyene» i det tidligere Aker og den generelle velstandsøkningen sprenget alle tidligere trafikkprognoser. Rådhusgata ville ikke lenger kunne fungere som hovedåre, og man begynte da å se på muligheten for andre traséer med enkelte tunnelstrekninger mellom Pipervika og Bjørvika.



Denne forbindelsen ble kalt Grunnlinjen, og var en sak av stor betydning for veiplanleggingen og reguleringsarbeidet i sentrum både på 1960-, 1970- og 1980-tallet. Det var først med åpningen av Festningstunnelen i 1990 at prosjektet var fullført, da under navnet Fjellinjen. Tunnelen ble unødvendig dyr, lang, bratt og forsinket mente Oslo veivesen. De skyldte på politikernes vingling og motvilje mot å gå tilbake til en plan om en rettlinjert tunnel de forkastet rundt 1980.

En annen viktig del av Grunnlinjen var toplankrysset mellom E18 og RV4/Nylandsveien, altså Bispelokket. Betongkonstruksjonen var tegnet av ingeniørkontoret Bonde & Co., og ble oppført mellom 1964 og 1968. Krysset ble gradvis tatt i bruk fra 1966, og var landets mest trafikkerte kryss.

Bispelokket er en symboltung konstruksjon. Den markerer både høydepunkt og sluttpunkt for en del store veiprosjekter i sentrum. Samtidig med realiseringen av E18 gjennom Bjørvika, ble det nemlig planlagt andre store prosjekter. Blant annet skulle det gå en motorvei tvers gjennom byen, og det var også planlagt en indre ringvei av langt større dimensjoner enn dagens Ring 1. Formålet var ikke bare å få bilene frem, men også å skjerme andre deler av byen mot biltrafikken.

Mens Akerselva tidligere var et slags midtpunkt i Bjørvika, som både skilte og bandt sammen byen, er den nå nærmest forsvunnet. Idet man tar opp til høyre på Nylandsveien og ut på utstikkeren, ser man elvas utløp til venstre. I tillegg til å løfte Nylandsveien over jernbanesporene og opp til Grønland, førte byggingen av Grunnlinjen og Bispelokket til at nederste del av Akerselva ble lagt i kulvert fra Vaterland og ut til fjorden. Massevis av snekker og småbåter lå fortøyd langs Akerselvas

bredder før kulverten ble bygget. Det foreligger nå planer om å åpne kulverten igjen slik at hele eller deler av elva igjen kan se dagens lys.

Bjørvikautstikkeren

Ytterst på Bjørvikautstikkeren har vi god oversikt over industrien i Bjørvika, som dominerte utløpet av Akerselva fra midten av 1800-tallet. Mange større og mindre bedrifter hadde sin virksomhet fra Bjørvikautstikkeren og på Grunningen, opp mot Grønland. Den mest markante var Nylands Verksted som lå akkurat her. Det ble etablert i 1857 som Nylands Mekaniske Verksted, og kjøpte i årene 1857-59 opp tomtene ytterst langs Akerselvas vestsida. Verkstedet gikk konkurs i 1879, men ble startet opp igjen som Nylands Verksted i 1881. Nylands Verksted var et landemerke. Det var først og fremst et skipsverft, men produserte også jernbanevogner og lokomotiver.

Etter hvert overtok verkstedet hele utstikkeren, men en lang tid lå det en skipskran på den innerste delen av utstikkeren, og den tilhørende kaia ble kalt Krankaia. Innenfor denne, mellom utstikkeren og «fastlandet», lå Slusa. Det var en kanal med en port mellom innerste del av Bjørvika og Akerselva, bygget i 1810.

Fra Bjørvikautstikkeren, i bro over Slusa og videre opp til jernbanesporene, lå Timms Reperbane frem til 1876. Her ble det produsert tauverk.

Om vi fra Bjørvikautstikkeren ser rett over elva, ser vi restene av den gamle Paulsenkaia, ut mot Bispevika. H.A.H. Paulsen, var en institusjon, både bedriften og mannen. Mannen er kjent som Køla-Pålsen, og er kanskje den mest kjente av Oslos byoriginaler. Han hadde en mangfoldig virksomhet, men kullimport var den mest kjente. Og det var altså her han tok kullet i land.

Operataket

I 1971 ble Nylands verksted i Bjørvika, eller Nyland øst som det da het (Nyland vest var tidligere Akers mek.), lagt ned. Havnevesenet overtok Bjørvikautstikkeren og fabrikkbygningene ble revet. Industrien hadde vært på vei ut av Bjørvika og sentrum lenge.

Utover på 1970-tallet foregikk det en holdningsendring som hadde betydning for hele sentrum, også Bjørvika.

Jernbanebrygga. Det var kort vei fra Østbanehallen, over Havnegata, og til brygga. Østbanehallen ble oppført i årene 1879-82, og var tegnet av Georg A. Bull. A-70091/Ua/0003/168.

Det ble satt fokus på boligforholdene i sentrum, og forurensningsproblemene knyttet til biltrafikken. Det gjaldt særlig Oslo indre øst, blant andre bydeler som Grünerløkka, Grønland, Gamlebyen, hvor det var store problemer med forfall i boligmassen, brannfarlige gårder og sosiale problemer. Men samtidig var det økende motstand mot sanering, fremfor alt blant mange beboere. Bevaring og opprustning av boliger og bomiljø ble sentrale verdier.

Havnevesenet hadde planer for Bjørvika på 1970-tallet. Havna trengte mer kapasitet. Det forelå planer om å utvide kulverten over Akerselva, slik at den strakk seg ut over Bjørvikautstikkeren og Paulsenkaia. I 1982 kom det imidlertid nye tanker. Oslo Byes Vel utlyste en nordisk idékonkurranse med tittelen «Byen og fjorden – Oslo år 2000». Oppdraget var å utarbeide og presentere

idéer til «fremtidig bruk og utforming av Oslos sjøsiden», fra Hjortnes i vest til Ormsundkaia i øst. Utvikling av Vestbaneområdet og Nyland Vest/Akers mekaniske var én av i alt tre deloppgaver. Den forestående nedleggelsen av Vestbanestasjonen og verkstedet på det som i dag er Aker brygge var den utløsende årsaken til det som skulle bli en langvarig diskusjon om Fjordbyen. Konkurransen ble avsluttet i 1983, og forslaget oversendt til Byplankontoret. «Byen og fjorden – Oslo år 2000» ble grunnlaget for de byutviklingsprosjektene langs byens sjøsiden som har blitt realisert fra 1980-tallet og fremover, og som fortsatt er under realisering. Vinnerutkastene la alle vekt på tilgjengelighet til sjøen, vitalisering av området gjennom boligbygging, rekreasjonsområder og servicenæringer, samt kontorbygg.

Aker brygge ble bygget ut i årene

som fulgte, mens for Bjørvika begynte en lang planprosess. Byplankontoret begynte med utarbeidelsen av en rammeplan for Bjørvika i 1984, som ble lagt frem i 1986. Arbeidet hadde en politisk styringsgruppe ledet av Michael Tetzschner fra Høyre. Her skisserte man en ny bydel med boliger, servicetilbud, rekreasjonsområder og kontorbygg, etter prinsippene i idékonkurranse som den refererte til. Bydelen skulle legges på utfylte områder innerst i Bjørvika. Planen forutsatte også en nesten fullstendig utfylling av Bispevika til havn, selv om rammeplanen var avgrenset mot øst av Akerselva. Et viktig element i rammeplanen, som det hadde vært i idékonkurranse, var å få trafikken under Bjørvika. Man så for seg en tunnel som var lenger enn Festningstunnelen som åpnet i 1990. Tunnelåpningen skulle ligge like ved Bispelokket. Slik ble det



Den andre Bispebroen, bygget i 1938-39. Småbåtene lå tett oppover Akerselva inntil en kulvert ble bygget på slutten av 1960-tallet. Fotograf og år ukjent. Fra arkivet etter Samferdselsetaten/Oslo veivesen. A-50190/Ta.

ikke. Utbyggingen av Bjørvika kom ikke i gang på mange år ennå, selv om visjonene og planene var der. Det måtte tenkes større.

Først på slutten av 1990-tallet løst net det. De planene som i disse dager er i ferd med å realiseres skiller seg fra 1980-tallets planer på veldig mange måter, men det var særlig tre planmessige grep som åpnet opp mulighetene. Det ene var utvidelsen av planområdet til å omfatte Bispevika, Sørenga, Lohavn og hele området mellom Bispelokket og Gamlebyen. Et annet viktig grep var løsningen av havnespørsmålet. Havnevirksomheten er nå i større grad konsentrert i området fra Sjursøya og sydover. Ikke minst har man funnet en løsning på biltrafikken ved at det ble bygget en senketunnel under Bjørvika. Idéen om en senketunnel var fremme alt på 1980-tallet, alt rundt tiden da byggingen

av tunnelen mellom Havnelageret og Filipstad ble vedtatt. Et selskap ved navn A/S Vannlinjen foreslo en senketunnel helt fra Framnes til Grønlia. Det ble ikke slik da, men nå er senketunnelen i Bjørvika et faktum, og den nye bydelen er i ferd med å reise seg.

Fra Operataket har man god utsikt i alle retninger og over store deler av byens historie. Det kan være lurt å ta turen opp på taket nå, før det tetter seg til. Utsikten vil være helt annerledes om noen få år, når mer av den nye bydelen Bjørvika er bygget, og et nytt kapittel i Bjørvikas historie er skrevet.

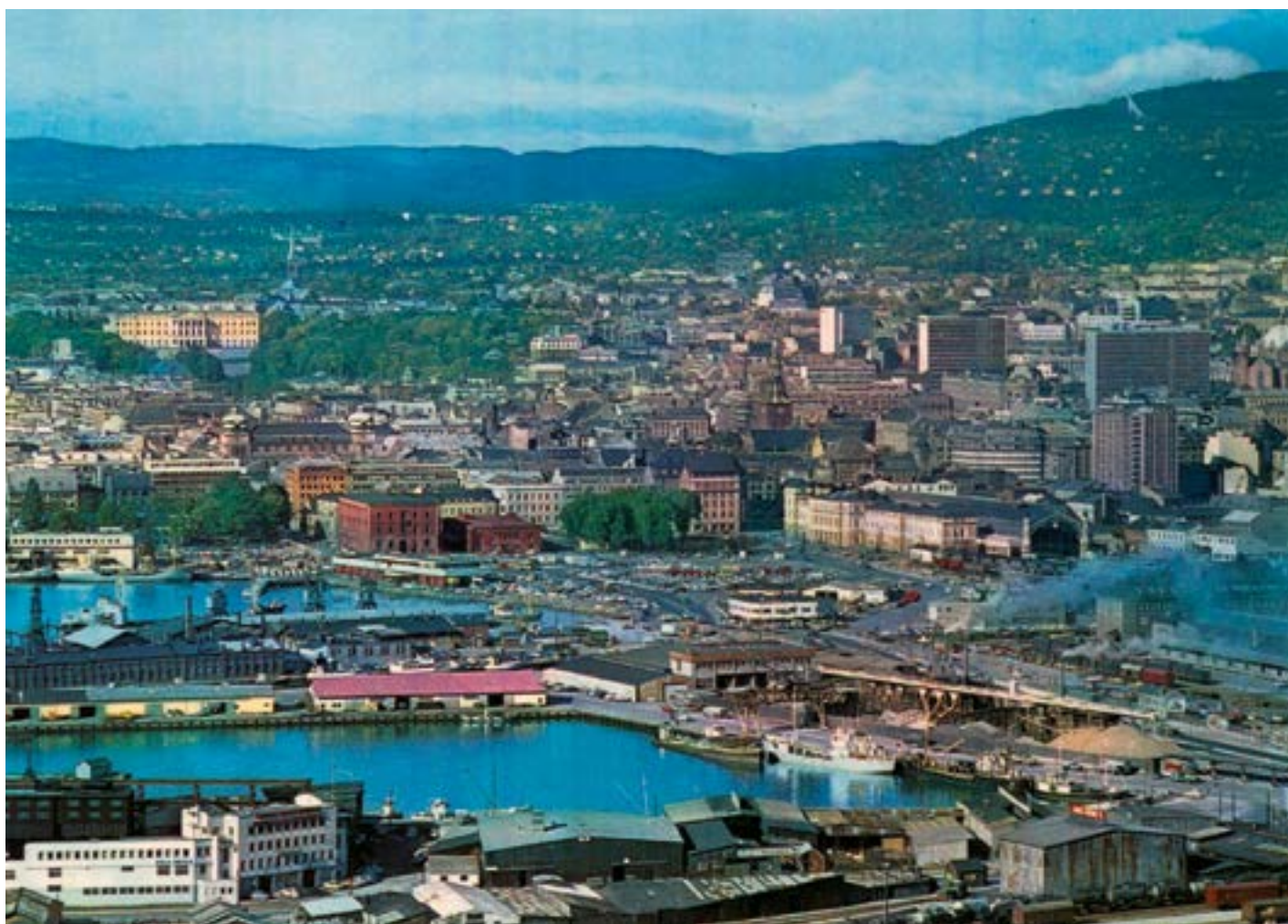
Litteratur:

Brovold, Odd (1990): Kjenn din havn. Oslo.
 Broch, Just (1930): Norges første jernbane. Oslo
 Guba, Thomas (1993): Paléhagen i Bjørvika i Byminner 2/1993
 Christiania Magistrat (1892): Femtiaars-Beretning om Christiania Kommune for Aarene 1837-1886. Christiania.

Fasting, Kåre (1954): Nylands verksted 1854-1954.
 Fristad, Hans Andreas (1989): Køla-Pålsen. Kristiania-gründer og byoriginal. Oslo.
 Kjelstrup, Y. (1962): Oslo havns historie. For tidsrommet inntil 1954. Oslo.
 Norske arkitekters landsforbund (ukjent år): Norske arkitektkonkurranser nr. 252. Byen og fjorden – Oslo år 2000. Oslo.
 Oslo kommune, veivesenet (1993): Oslo veivesen gjennom tidene. 1845 - 1875 – 1948 – 1990. Oslo. St. Hallvard 1-2/1983.
 Statens vegvesen (2005): Rydder veg for fjordbyen.
 Tvedt, Knut Are (red.) (2010): Oslo byleksikon. Oslo.

Kilder:

A- Oppmålingsvesenet, Kart over Kristiania 1900, 1938, 1958.
 A- Christian H. Grosch/Oppmålingsvesenet, Kart over Christiania 1830-tallet.
 A- Næser/Oppmålings-vesenet, Kart over Christiania 1860.
 Kristiania Magistrat og Formandskab, Kristiania Byes Matrikul 1899, Kristiania 1900. Bystyresak 92/1969 Oslo byplankontor. Bjørvika. Forslag til rammeplan, 1986. Plan- og bygningsetaten (1997): Fjordby eller Havneby?
 Utredning om Oslos havne- og sjøside. Oslo



En travel havn. Bjørvika en gang på 1960-tallet. Havnevirksomhet, jernbane og økende biltrafikk dominerte området. Grønland og Østbaneområdet er nærmest avskåret fra sjøen. Noen år senere var barrieren forsterket da Bispelokket var bygget. A-70091/Ua/0004/031.

Sanering eller rehabilitering?

Tekst: Johanne Bergkvist



Ikke egnet som "menneskeboliger". Slik lød Sunnhetskommisjonens dom over en stor del av arbeiderboligene på 1890-tallet. Sanering var en tidlig løsning på slumforholdene. Her er et bakgårdsmiljø fra Store Strandgate 17 på 1930-tallet. Foto fra Byarkitekten. Fotograf ukjent. A-20031/Ua/0006/002.





Slum eller idyll? Meningene var delte da Vika ble sanert i flere etapper. Mange av murgårdene ble revet på 1960-tallet. Foto fra Byarkitekten fra 1930 viser gammel Vikabebyggelse fra Munkedamsveien ned mot Dokkveien og Akers mek. A-20031/Ua/0005/022.

«Alle rottene. Rivingen er noe av det beste de har funnet på.
Ingen idyll som blir borte, hvis det er det De tenker på. Gammelt og stygt er
noe annet enn gammelt og pent.»

«Vi kommer til å sakne miljøet, vi er grodd fast her.»

Meningene var delte blant Vika-beboerne da bydelen ble sanert på 1960-tallet. På samme tid sto nesten hele Oslo sentrum på vent for sanering. Slik skulle det likevel ikke bli, og i dag regnes flere av områdene som skulle rives som Oslos perler. Var den gamle bybebyggelsen slum eller idyll, og var sanering eller rehabilitering svaret på dårlige boliger og trangboddhet i hovedstaden?

Kristiania - en viltvoksende hovedstad

I løpet av 1800-tallet gikk Kristiania fra å være en liten europeisk by, nær sagt en landsby sammenliknet med København eller London, til å bli en av Europas raskest voksende storbyer. Etter at byen fikk hovedstadsstatus fra 1814 og særlig etter industrialiseringen fra 1840-årene skjøt befolkningsveksten fart. Folk fra fjern og nær strømmet til byen som vokste uten struktur. Ifølge historiker Jan Eivind Myhre var Kristiania den minst regulerte hovedstaden i Europa (Myhre 1990: 184). Sentrum ble forskjøvet fra den planmessige og rettvinklede Kvadraturen til området rundt Karl Johan med slottet ferdig i 1848, universitetet i årene 1851-1854 og endelig stortinget i 1866.

Byens stadig voksende befolkning

bosatte seg i forstedene som lå som et lappeteppes rundt den egentlige byen. I forstedene ble det bygget på spreng, og ifølge Kristianias fattigforstander Sønderbye i 1873 bygde de fattigste rene «plankestuer» i byens utkantstrøk (Aktstykker Sak 3/1873). Denne planløse strukturen oppsto tidlig og kom til å prege deler av byen i flere hundre år og forble en vedvarende konflikt mellom byen Kristiania og Aker. Byens fattige befolklet de urbane forstedene som i stor grad lå i landkommunen Aker, og dragkampen om de fattige og boligspørsmålet var til tider tilspisset.

Sanering

Sanering kommer av latin sanare, å gjøre sunn eller ordne. Begrepet sanering brukes om gjennomgripende byfornyelse i form av at gamle bygninger rives og erstattes av nybygg. Sanering innebærer en omfattende endring av boligmassen, og vanligvis vil befolknings sammensetningen endres, ofte med planmessig flytting og gjenhusing av de tidligere beboerne andre steder.

Byutvidelsen i 1859 hadde ikke satt en stopper for den uregulerte byveksten. Murtvangen i byen skulle sette en stopper for brannfarlige og dårlige hus, men hadde i stedet ført til et belte av små trehus rundt byen – fra Ekeberg, Vålerenga og Kampen i øst til Sandaker og Bjølsen i nord. Hva som skulle gjøres med den uregulerte trehusbebyggelsen og den dårlige forstadsbebyggelsen opprettholdt behovet for en byutvidelse. I 1878 ble forsteder som Ekeberg, Vålerenga,

Kampen og Rodeløkka innlemmet i byen. Byen spiste stadig mer av den omliggende landkommunen Aker, og drømmen om et Stor-Oslo ble etter hvert en visjon for å løse boligspørsmålet fram til den endelige sammenslåingen av de to kommunene i 1948.

Inne i byens sentrale områder skjøt den private leiegårdsutbyggingen fart i siste halvdel av 1800-tallet, særlig fra 1870-årene – og helt fram til boligkrakket i 1899 satte en stopper for den voldsomme utbyggingen. Men til tross for at boligkrakket førte til utflytting

og emigrasjon, var bolignøden fortsatt en realitet. Mange forlot boliger som ikke hadde vært egnet som «meneskeboliger». Fra begynnelsen av 1900-tallet fortsatte utbyggingen i rykk og napp med foretting av byens sentrum og lei-

egårder på Frogner, Gamle Aker, Sagene, Petrus (del av nåværende Grünerløkka) og Gamle Oslo. Leiegårdene etter tysk mønster ble sett på som en motvekt til de slitne trerønnene som til da hadde huset forstedenes arbeiderbefolkning. Men til tross for at leiegårdene var bildet på den moderne byen og regulert av nye bygningslover, skulle de snart bli bildet på den usunne byen med sine trange bakgårder uten lys og luft og minimalt med plass (Myhre 2006: 366ff).

«Slum i konsentrert form»

Boligspørsmålet hadde fra 1850-tallet blitt reist som et arbeidspørsmål. Særlig etter koleraepidemien i 1850 blusset den offentlige diskusjonen om boligforholdene opp, der de verste boligstrøkene i byen var tema. Bystyret i Kristiania ba i 1893 Sunnhetskommisjonen om å utrede spørsmålet vedrørende arbeiderstandens boliger. Den omfattende rapporten ble lagt fram i 1895 av professor dr. med. Axel Holst. Overbefolkning ble tatt opp som «en ren sanitær nødstilstand». Nesten halvparten av de undersøkte leilighetene var i dårlig stand og opp mot 20 prosent av leilighetene ble be-

skrevet som sterkt overfylte. Her bodde de fattigste i eldre bygninger, som var kalde, mørke og dårlig vedlikeholdte. En stor del av leilighetene ble ansett som «uskikket til opphold for mennesker». Forslag til forbedringstiltak var inspirert av undersøkelser i utlandet. Ifølge Holst måtte det for det første bli opprettet et skjerpet tilsyn i form av et boligkontor under Sunnhetskommisjonen. For det andre måtte det vedtas en ny lov om ekspropriasjon av dårlige bygninger for å fremme nedrivning og nybygging, og for det tredje måtte det kontrolleres at det ikke losjerte for mange i leilighetene. Nytt var forslaget om at kommunen

selv skulle opptre som byggherre. Og i bystyret i juni 1896 ble det gitt den første bevilgning til kommunal boligbygging i Kristiania. Tanken var fremmet, men tre år etter – i 1899 – konstaterte borgermester H. E. Berner at ingen prosjekter med å bygge arbeiderboliger var påbegynt.

Først fra tiden rundt første verdenskrig og utover 1920-tallet ble kommunen en aktiv boligbygger. Boligsaken ble nå en hovedsak for kommunen og ifølge historiker Knut Kjeldstadli gikk kommunen fra å være «tilskuer til organisator» (Kjeldstadli 1990 270 ff). Byplanleggerne og arkitektene fikk oppgaven med å løse samtidas mest prekære sosiale

Trekk fra en saneringsprosess

Før saneringen av Vestre Vika ble beboerne i 1963 intervjuet i en sosiologisk undersøkelse.

Svarene er sprikende og synet på saneringen var ikke enhetlig. Flere av uttalelsene er gjengitt i Odd Ramsøys bok Trekk fra en saneringsprosess fra 1967.

«Det er vel slik at gården her skal rives. Hvordan ser De på det?»

«Det må være en fordel. Se bakgården; stakkars folk. Nå får vi se gården, åssen folk har bodd.»

«Bare godt å få ruklet ned.»

«Til helvete med det. Det er ikke noe å ha.»

«Kommer til å vantrives hvis vi flytter fra Vika.»

«Har aldri likt meg her nede. Liker meg ikke noe særlig i Vika. Var litt bedre før, men det er blitt så skummelt nå som de holder på å rive.»

«Glad for det. Det er direkte helsefarlig her!»

«Fortvila! Får ikke sove om natta for jeg tenker hele tida på at vi skal ut. Jeg har jo ikke så mange penger.»

«Synes det er forferdelig tragisk. Vil ikke helt ut på bondebygda/ Linderud?/. Det blir tungvint for mannen min...»

«Alle hyggelige har flyttet. Trist her nå; drankere osv.»

«Ja, det er trist på en måte, men jeg er ny ned i her. Det er jo dårlige forhold her nede. Det er litt for galt at de skal rive så mye før de setter i gang tilstrekkelig boligbygging.»

«Det er vanskelig å si. Synes det er fælt. Kunne ha bodd her resten av vårt liv.»

«Med hensyn til saneringen er jeg enig. Men framgangsmåten er ikke bra. Man kan ikke bare slenge men-

nesker bort i et kompleks og kreve at de skal betale store innskudd.»

«Det er tredje gang de river taket ned over hodet på meg.»

«Jeg vil gjerne høre hva De mener om hvorfor det skal rives. Hva kommer det av at det skal rives her? (Kan De si noe mer om hvorfor det skal rives her?)»

«Kapitalen er sterkere enn fattigdommen.

Forsikringsselskapene kjøper opp alt.»

«Kan ikke la disse dyre tomtene ligge her med disse gamle husene.»

«Skal jeg si min ærlige mening – det er temmelig miserabelt her; det gamle og fæle må vekk og det er bra.»

«Det er vel mye som blir borte nå når det skal rives. Hva tenker De på når De tenker over hva som blir borte?»

«Vi kommer til å savne hverandre. Rart å flytte fra hverandre.»

«Alle rottene. Rivingen er noe av det beste de har funnet på. Ingen idyll som blir borte, hvis det er det De tenker på. Gammelt og stygt er noe annet enn gammelt og pent.»

«Vi kommer til å sakne miljøet, vi er grodd fast her.»

«Det blir veldig pent når alt det gamle rumlet forsvinner. Men det er vemodig også.»

«Tenker bare på å komme herfra.»

«Tenker på miljøet. Har minner når en er vokst opp her; inngrodd i distriktet. Sentralt beliggende. (Annet?) Nei – alt faller bort, en mister sine; sårt når det blir borte. Tiden leger alle sår; må omskole seg når det er slik.»

«Den gamle idyllen. Mye gammelt som det er koselig å se på.»

spørsmål, og boligsaken var sterkt knyttet til spørsmål om sunnhet, helse, hygiene, fattighjelp, sysselsetting, lønns- og arbeidsvilkår, barn og kvinnesak og boligspørsmål (Aspen 2003: 138f). I en undersøkelse av boforholdene i byens småleiligheter i 1913-1914, beskrives fortsatt trangboddhet og usunne helseforhold: «Aarsakerne til, at leilighetene er betegnet som usunde, kan være forskjellige. Særlig spiller dog fugtigheten en stor rolle. Stadig er det anført, at luften er raa, tung og muggen, fordi gulvet enten ligger paa bare jorden eller leiligheten ligger over eller ved siden av bryggerhus etc. Forfaldenhet spiller ogsaa adskillig rolle: raatne gulver,

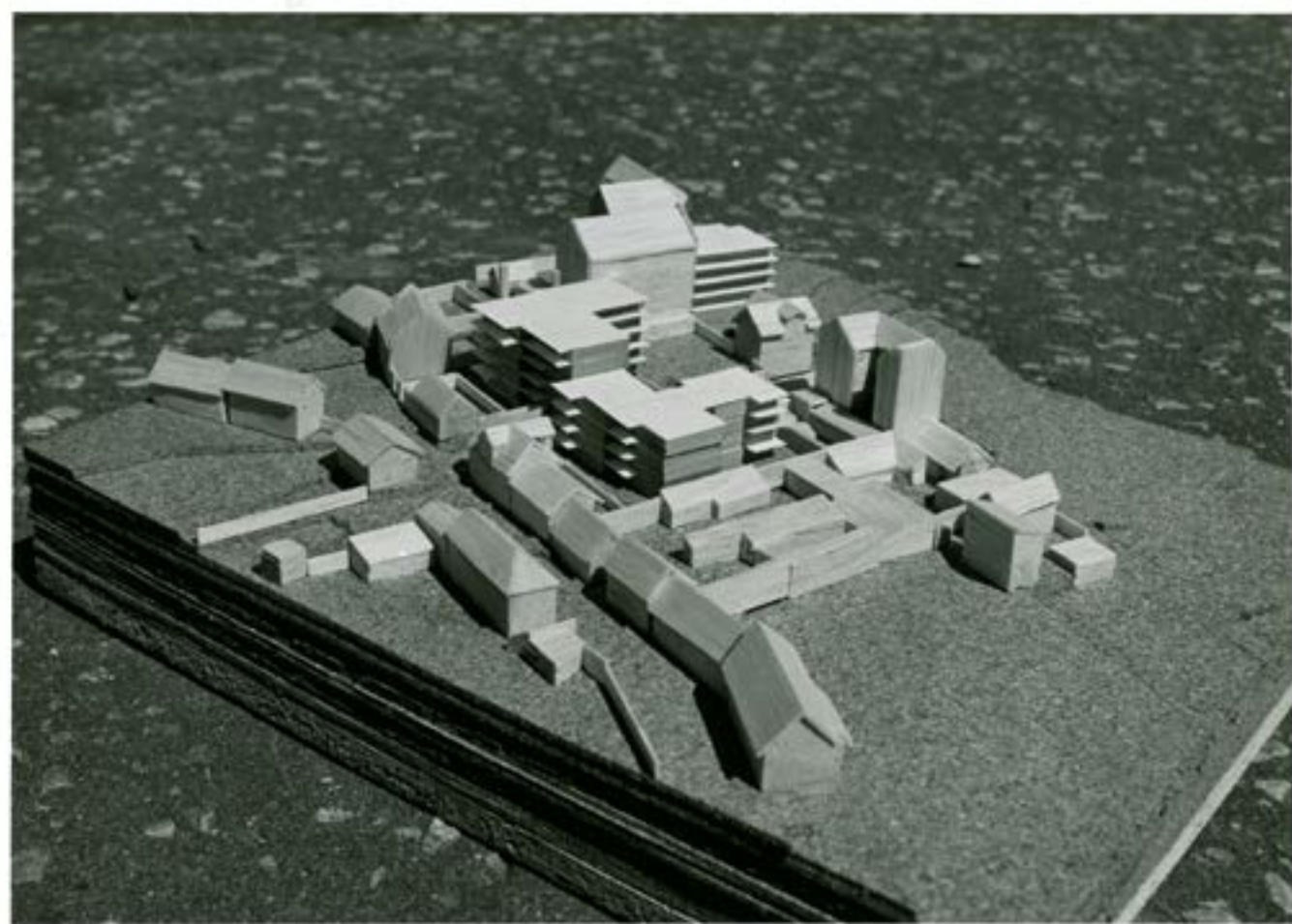
utætte og gnisne dører og vinduer o.s.v. Ved siden herav er det mange specielle ting, som er nævnt av undersøgerne, f. eks. stank fra priveter, stald eller kloak, sopp i gulvene etc.» (Kommunens statistiske kontor 1915: 22).

Sanering var tidas løsning på kritikken av slummen og de dårlige boligforholdene for store deler av byens befolkning. De nye idealene om den moderne, luftige byen sto opp mot slum og fattigdom. Saneringsønsket kan ikke forstås uten slumhatet. Arbeiderpartiets Carl Jeppesen uttalte i 1915 «at rasere gamle bydeler, regulere dem og bygge op nye huser, saadan at der kan bli lys og luft ind

i gatene og ind i menneskenes boliger, er en av de største poster som Arbeiderpartiet har paa sit program i alle storbyer». Aversjonen mot slummen var tverrpolitisk, selv om motivene nok var direkte motstridende. Der arbeiderbevegelsen bokstavelig talt ville rasere gamle bydeler for å løfte arbeiderklassen opp i lyset, fantes det andre stemmer som så slumbeboerne som en trussel mot samfunnet. Sogneprest Alfred Eriksen krevde riving av Hammersborg, kjent for sine trange smug og nærmest rønner til hus, for ellers mente han følgene ville bli sørgelige i «moralsk og i racehygienisk henseende». Slummen skulle rives, men var det for å



Tivoli i Pipervika: Drømmen om den sunne, rene og moderne byen lå bak saneringen av Pipervika og Tivoli på 1930-tallet. Foto fra Byarkitekten i 1930 viser utsikten over Tivoli og Circus mot gamle Vikagårder, havna, Pipervika, Akershuskaia og Akershus festning. Det rives der det nye rådhuset skal bygges. Ukjent fotograf. A-20031/Ua/0005/019.



Kampen om Kampen. Forslaget til regulerings- og bebyggelsesplan for Normannsgata på Kampen ble aldri iverksatt. Modellen ble værende på planbordet og gatebildet i dag ser mye likt ut som fotoet over saneringsområdet i 1974. Foto fra arkivet etter Saneringssjefen. Fotograf ukjent

gi menneskelige boforhold for beboerne eller var det for å fjerne et støtende og samfunnstruende miljø? Men alt handlet heller ikke om slumhatet. Moderniseringsfeberen var en egen drivkraft. Planmessigheten ble lagt til grunn for nye planer der lys og luft skulle erstatte trange gårdsrom.

Kommunen som byplanlegger

Generalplaner, idéforslag og konkurranser preget 1900-tallets første halvdel sammen med reguleringer styrt av jernbane- og havnebehov. I 1929 presenterte byplansjef Harald Hals den første helhetlige byplan for Oslo i form av en generalplan. I bokutgaven *Byen lever – Drømmen om en storstad* ble planen popularisert med hovedkapitlene *Det som var, Det som er og Det som kan komme*. Planen hadde store visjoner for Oslo by og var påvirket av tidens funksjonalistiske strømninger. Grunnprinsippet var at beboerne skulle ut av sentrum mens de sentrumsnære strøkene skulle bestå av kontorer og forretningsbygg (Gåsemyr s. 23). Den første generalplanen gjaldt for byen som befant seg innenfor de administrative grensene i 1878. I 1934 kom et nytt planutkast som ble vedtatt som sju separate bydelsplaner i årene 1938-1947. Intensjonene i planen ble videreført i en ny generalplan av 1950, utarbeidet etter sammenslåingen med Aker i 1948.

En rekke bynære områder ble vedtatt sanert på 1930-tallet og i årene etter andre verdenskrig. Grünerløkka ble trukket fram som planleggerens negative eksempel på byrom som burde forandres, og forslaget fra 1936 var at lange, smale høyblokker skulle erstatte de gamle gårdene. Tidligere forslag fra de første tiårene av 1900-tallet var åpne kvartal eller hagebyer og egne hjem inspirert av Ullevål hageby. I byplankontorets innstilling til reguleringsrådet 20. februar 1936 ble det framhevet at gjennom denne saneringen skulle beboerne skaffes bedre leiligheter, noe som ville øke byens samlede antall leiligheter og dermed bidra til å avhjelpe boligmangelen. Det ble lagt vekt på at leilighetene ikke måtte bli så dyre at de opprinnelige beboerne og deres like ikke hadde råd til å bo i dem (Gåsemyr s. 23).

Bystyret hadde vedtatt å sanere 15 strøk i indre sone av byen i årene mellom 1937 og 1947, men i 1950 var fortsatt store deler av områdene urørt.

Vålerenga, Kampen, Enerhaugen, Grønland, Vaterland, Hammersborg, Vika, Grünerløkka, Rodeløkka, Munchs gate, Fredensborg, Briskeby, Maridalsveien, Sandakerveien, Bjølsen, Sagene, Sandaker og nedre del av Grefsen sto på tur for sanering i 1950. Men flere av områdene skulle forbli urørte lenge ennå. En viktig grunn var at med sammenslåingen av Oslo og Aker i 1948 ble det åpnet for nye utbyggingsmuligheter. Mange kunne nå bosettes utenfor byen. Sanering ble dermed dyrere enn nybygging i byens nye ytre sone. Drabantbyprosjektet tok over rivningsprosjektet selv om bystyret fortsatt ønsket sanering. Høyres representant mente i 1950/51 at byen ikke ville få flere leiligheter ved å «sanere noen rønner her og der» (Aktstykker 1950-51, sak 180, s. 419). Men rivingen av den gamle trehusbebyggelsen var ikke lenger en prioritert oppgave og selvom Byplankontoret ønsket å bedre boligstandarden i indre by, forble dette en neglisjert oppgave.

Kommunen som bevarer

Rivingsviljen hadde blitt utfordret allerede fra den første sentimentale bølgen på 1920-tallet i forbindelse med riving av Hammersborg i 1921. I motviljen mot å rive det gamle kom en sentimental bypatriotisme til syne. Det var langt fra sogneprest Eriksens forakt for slumforstaden Hammersborg til de maleriske bildene av forstadens trange gater og smug presentert i avisene nå. Et hus fra *Kanten* ble bevart og oppført på Folke-museet som en del av framstillingen av folkekulturen. Hammersborgs smale smug ble nå sett på som en norsk motsvarighet til Paris' Montmartre. En mer generell bevaringsvilje spredte seg, og Arno Berg i Selskabet for *Oslo Byes Vel* kritiserte hvordan gamle gårder og hus fikk kappet vekk smijernsdetaljer og fikk fasader pakket inn som «funkifisering» (Kjeldstadli 1990: 367). Selskabet for Oslo Byes Vel begynte å arbeide for «byens forskjønnelse» med fargeplaner, for fasadekrav og krav mot planløse boligfelt der funkisgårder tronet side om side med gamle gårder med skråtak.

Flere motforestillinger mot riving kom opp i forbindelse med Vika-saneringen som skjedde i flere etapper fra 1930- til 1960-tallet. Da Enerhaugen skulle rives kom det fram mange stemmer som ønsket å bevare trehusbebyggelsen. Men leieboere og hus-



Det gamle skal vekk! Kartet fra Generalplanen av 1960 viser at store deler av sentrum fortsatt var saneringsområder etter vedtak gjort på 1930-tallet eller like etter krigen. Mange av planene ble ikke iverksatt og områdene rehabilitert istedet.



eierne, sammen med de som ønsket å bevare området av kulturvern hensyn, var ikke representert i bystyredebat-ten i 1951, og måtte gi tapt for OBOS-blokkbebyggelsen. Boligrådmannen uttalte i bystyreforhandlingene at selv om spørsmålet ble utsatt på grunn av klager ville spørsmålet om sanering av Enerhaugen komme opp igjen på grunn av forholdene der: «Jeg tror ikke noen i bystyret ville være tjent med en vinterdag med isholke i Enerhaugens bratte kleiver å gå til vannposten med sin klesvask. Vi bør si alvorlig fra at det bør være slutt for husmødrene der oppe å ta vare på sitt hus på en slik måte. Kommunen må ha forpliktelser på dette område. Bystyret har jo uttalt seg for at Enerhaugen ikke skal bevares som fortidsminnemerke. Dette skulle tilsi at man nå tar hånd om å få bygget skikkelig boliger på stedet». NKPs representant Per Kviberg uttalte i debatten at til tross for at det var noe malerisk og vakkert over Enerhaugen, kunne man ikke regne boligene på Enerhaugen som «menneskeboliger. Han ville derfor med glede stemme for sanering og ekspropriasjon av Enerhaugen slik at byggingen av nye boliger kunne bli satt i gang snarest. (Aktstykker 180/1950-1951).

Moderniseringsviljen hadde stått sterkt fram til 1950-tallet. Men Enerhaug-saneringen og ikke minst kampen om hovedstadens Empirekvartal, der kommunen og antikvariske aktører sto mot statens krav om riving, hadde sådd nye tanker. Vern av bygninger av anti-kvarisk verdi sto svakt. Som en reaksjon på dette fremmet konservator Edvard Bull forslag i bystyret i 1953 om å opprette en byantikvarstilling som skulle ha kommunalt ansvar for «en tryggere og bedre kontroll med byens historiske minner» (Bystyret 22. januar 1953). Bull mente at fredning ikke var tilstrekkelig ettersom dette like gjerne kunne brukes til å la bygninger forfalle hvis en ikke gjorde noe mer for bevaringen. Skolerådman-nen fikk i oppgave å utrede saken og innstilte at en byantikvarstilling skulle opprettes som en kommunal heldags-stilling med fagsjefs status, knyttet til skolerådmannens avdeling. Forslaget ble vedtatt av Formannskapet i 1955.

Opprettelsen av en byantikvarstil-ling markerte en betydelig endring i kommunens rolle der kommunalt ansvar og engasjement for bevaring nå ble en viktig sak. Tidligere hadde dette arbeidet blitt drevet av private organisa-

sjoner som Selskabet for Oslo Byes Vel og Fortidsminneforeningens osloavde-ling. Båndet mellom den nye stillingen og det tidligere private bevaringsenga-sjementet var sterkt. Arno Berg ble tilsatt som den første byantikvaren i 1956, etter å ha vært leder for Oslo Byes Vel siden 1927. Byantikvarens første store sak var å utarbeide en frednings- og bevarings-plan, kalt «Byantikvarens gule liste».

«Kampen om Kampen»

Først på 1960- og 1970-tallet ble reha-bilitering løftet fram i stedet for sane-ring. På denne tida ble det økt fokus på bymiljø og nærmiljøets betydning i byplanleggingen. Presset på sentrum var stort. I 1967 la Stortinget fram en saneringslov der trafikk og nærings-lokaler var prioritert. Oslo hadde hatt en helt annen utvikling enn det Ha-rald Hals og Byplankontoret hadde sett for seg. Sentrum forfalt, men der sanering fortsatt ble sett på som beste løsning på boligproblemet i 1960-årene, representerte 1970-tallet en ny epoke i saneringsdebatten. Motstanden mot sanering økte, og etter rivningen av Vika i 1950, Enerhaugen i 1951 og Va-terland i 1963, skulle det vise seg å bli mye vanskeligere å sanere de vedtatte områdene som sto for tur. Kampen for rehabilitering av Rodeløkka, Kampen og Vålerenga var nå på dagsorden og utfordret saneringsprosjektet.

I 1977 vedtok Oslo kommunestyre å rehabilitere Kampen bydel mot de tidligere saneringsplanene der Stu-dentsamskipnaden skulle rive gammel bebyggelse for å bygge studentboliger. I Saneringssjefens arkiv finner vi de detal-jerte planene. Ifølge historiker Siri Byre Gåsemyr representerte «Kampen-saken» et skifte innen byplanleggingen i Oslo. Kampen ble ikke et nytt Enerhaugen, med total sanering og blokkbebyggelse i stedet for trehus og murgårder. Debat-ten er mer flerstemt og bystyrerepre-sentant og oslohistoriker Erik Melvold konstanterte at samtlige partier hadde forlatt «raseringsideologien» (Aktstyk-ker sak 47/1977 Byfornyelse på Kampen 17.02.1977)

Stortinget satte i 1977 ned et stor-byutvalg som skulle vurdere de struk-turelle og økonomiske problemene i storbyene (Gåsemyr s. 13). Det ble fra tidlig 1960-tall rettet kritikk mot kon-sekvensene av saneringen av indre by, der sentrum ble rene forretningsstrøk,

noe som igjen førte til bekymring for at de folketomme sentrumsstrøkene ville medføre kriminalitet og utrygghet. Tanken ble forsterket av de første fors-kningsrapportene der det ble hevdet at utbyggingen av drabantbyer ikke hadde vært vellykket. For eksempel konkluderte Torbjørn Hansen og Anne Sæter-dal i sin rapport fra Ammerud i 1970 at de sosiale problemene var større i drabantbyen enn ellers i byen. Debatten om hva som var «den gode by» fortsatte, men utfallet av sanerings- eller fornyel-sesviljen var ikke lenger like klart.

Siri Byre Gåsemyr spør i sin ho-vedfagsoppgave i historie om hvorfor motstanden mot sanering kom opp nettopp i 1970-årene. Hun konkluderer med at bevaring av de gamle trehusene på Kampen kan ses som del av en ra-dikalisering og folkelig motstand på 1970-tallet. Samtidig kan motstanden mot riving settes i sammenheng med en begynnende gentrifiseringsprosess, der den gamle arbeiderklassebydelen gradvis ble befolket med kunstnere, arkitekter og utdannet middelklasse. Begrepet gentrifisering ble opprinne-lig brukt for å beskrive hvordan mid-delklassen eller «the gentry» tok over gamle arbeiderklassebydeler i London slik at de opprinnelige beboerne av arbeidere, lavere funksjonærer, tryg-dede, sosialklienter og innvandrere ble skjøvet ut på grunn av oppgradering og prisøkning. Utviklingen gikk fra leie til selveie, og nostalgi og framtidstro gikk hånd i hånd.

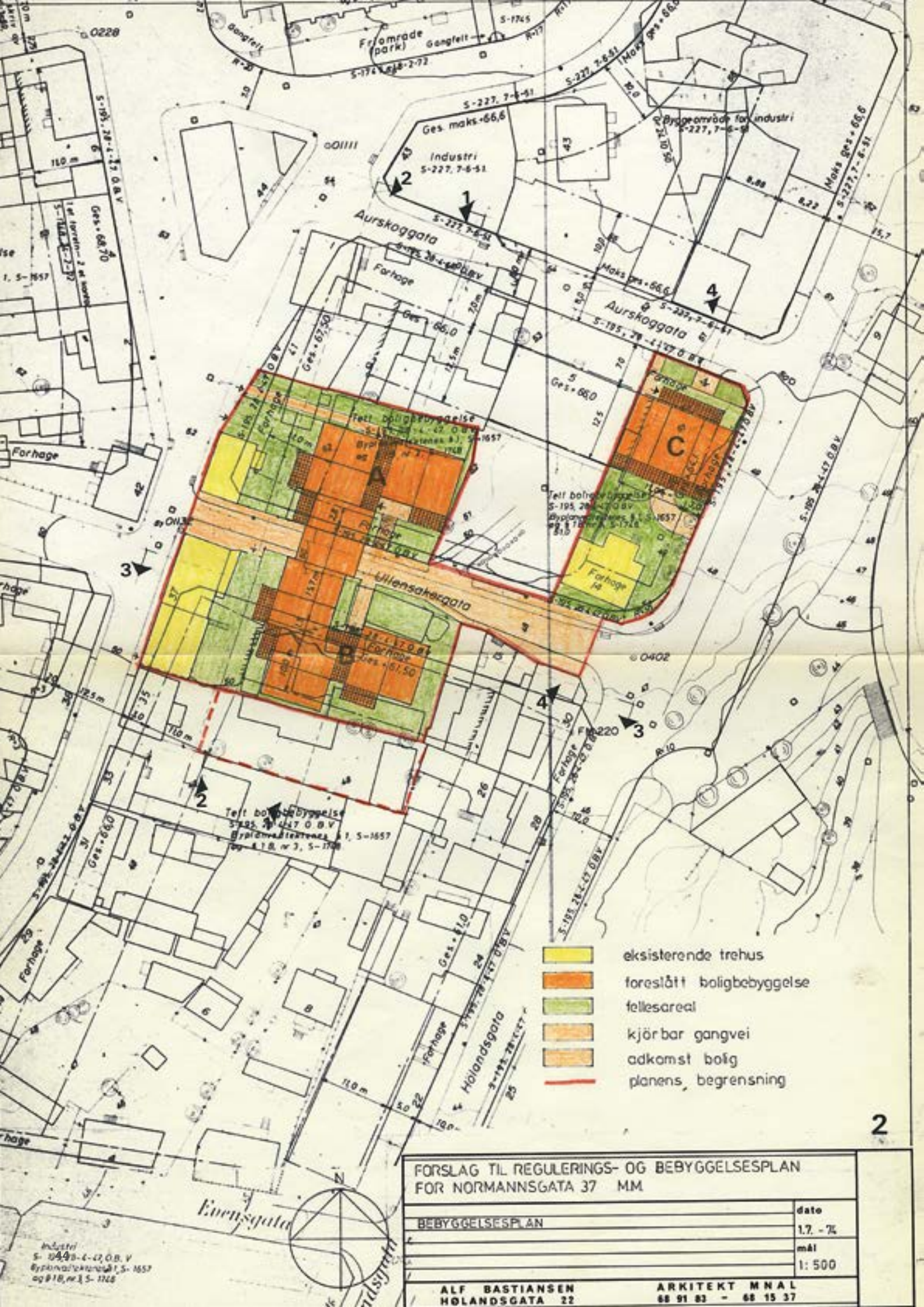
Mens både Byplankontoret og Byan-tikvaren gikk inn for riving av trehusene på Kampen til fordel for Studentsam-skipnadens blokkbebyggelse, kom det krav om vern av ressurser, natur og miljø fra flere hold. Fra et slikt ståsted ble den gamle trehusbebyggelsen nå sett på som en verdifull ressurs i det moderne samfunnet. Bevaring kom på den politiske dagsorden. Resultatet var at byplanmyndighetene fra midten av 1970-tallet skiftet standpunkt fra sane-ringsønske til å gå inn for rehabilitering.

Byfornyelse og bevaring

Et betydelig forfall var en konsekvens av at riveplanene drøyde så lenge uten å bli iverksatt. Kommunen ga i liten grad pålegg til gårdeierne om vedlikehold annet enn ved direkte livs- og helsetru-ende boforhold. I 1976 trådte Lov om byfornyelse av tettbygde strøk (Byforny-

Byfornyelse eller byfordyrelse? Målet for byfornyelsen på 1980-tallet var å skape bedre bomiljø og høye levekårene i indre by. Selvfinansieringsprinsippet for beboerne førte til at byfornyelsen på folkemunne ble kalt byfordyrelsen. Her saneres Fossveien på Grünerløkka i 1997. Fotograf: Finn Thoresen. A-10003/Ub/0001/086





FORSLAG TIL REGULERINGS- OG BEBYGGELSESP
FOR NORMANNSGATA 37 MM

BEBYGGELSESP	dato
	1.7. - 7%
	mål
	1: 500

ALF BASTIANSEN
HØLANDSGATA 22

ARKITEKT MNAL
68 91 83 - 68 15 37

elsesloven) i kraft og erstattet Saneringsloven. Årene etter, i 1977 og 1978, vedtok Oslo bystyre et byfornyelsesprogram som var oppstarten på den omfattende byfornyelsen på 1980-tallet. Målet for byfornyelsen var en oppgradering av bygningsmassen, særlig de store leiegårdene fra 1800-tallet, og å skape bedre bomiljø og høyne levekårene i indre by. Tanken var at dette ville føre til en mer allsidig befolknings sammensetning.

Oslo kommune ga gjennomføringsansvaret for byfornyelsen på 1980-tallet til det halvkommunale Oslo Byfornytelse AS sammen med boligbyggelagene USBL og OBOS samt enkelte mindre, private selskaper. Arbeidet besto, i tillegg til teknisk utbedring, hovedsakelig i å slå sammen små leiligheter til familie-

leiligheter og private utearealer til større felles kvartalsrom, og å opparbeide arealene slik at de ble brukbare for lek og opphold. Riving av bakgårdsbebyggelse ble gjort for å gi tilfredsstillende lys, luft og oppholdsareal. Bystyret vedtok et "selvfinansieringsprinsipp", noe som betydde at beboerne skulle betale for byfornyelsen. Resultatet var at mange ble satt i gjeld eller ble presset til å flytte. Byfornyelsen fikk på folkemunne navnet Byfordyrelsen.

Mange av områdene som sto klare for sanering er i dag regnet som selve Oslos fineste perler. I dag er om lag 7500 eiendommer oppført i Byantikvarens gule liste. 70 prosent finnes i indre by, det vil si det historiske og urbane Oslo. En kongelig resolusjon fra 2001 understreket verneinteressene knyttet til Oslo sentrum og indre by:

«Det er knyttet store nasjonale kulturminneinteresser til Oslo som landets hovedstad. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer om utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter. Dette gjelder store deler av sentrum og indre by. I sentrum gjelder dette særlig områdene rundt Slottet, Karl Johans gate, Rådhuset, Akershus festning, Kvadraturen og Hammersborg. I indre by for øvrig gjelder det Gamlebyen med Ekebergskrånningen, områdene langs Akerselva, samt byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Utviklingen av disse områdene vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem» (Kgl.res. 31.08.2001)

Satt på spissen handler debatten om sanering eller rehabilitering om ressurs og en generell velstandssøkning. Om alternativet til sanering ikke skal være forfall, vil bevaring og vedlikehold være hovedpunktene.

Kilder

A-10016 Saneringssjefen, D Saksarkiv 1951-1978, L0009 Sanering (Grünerløkka, Grønland, Hammersborg skole, Kampen, Rodeløkka) og L0011 Sanering (Rodeløkka, Ruseløkka/Skillebekk, Sagene, Tøyen)

Litteratur og trykte kilder

Aktstykker vedkommende Kristiania kommune i Aaret 1873. Sak 3/1873 "Betænkning angaaende Kristianas Fattigvæsen, afgiven af den under 9de September 1868 af Representantskabet nedsatte Komite; foretaget 23de April 1874 og udsat". Kristiania: Gundersens boktrykkeri.

Aktstykker vedkommende Kristiania kommune Aaret 1895. Sak 29/1895. Holst, Axel (1895). Undersøgelser og Forslag angaaende Arbeiderstandens Boliger i

Kristiania. Beretning afgiven paa Foranledning af Kristiania Sundhetskommision. Kristiania: Gundersens boktrykkeri.
Aktstykker vedkommende Kristiania kommune Aaret 1896. Sak 62/1896 "Foranstaltninger til forbedring i arbeiderstandens boligforhold". Referat 18.06.1896.
Aktstykker vedkommende Oslo kommune 1950-1951. Sak 180/1950-1951 "Ekspropriasjon og sanering av Enerhaugen". Referat 27. 06.1951.

Aktstykker vedkommende Kristiania kommune Aaret 1896. Sak 79/1896. "Angaaende fornyet Behandling av Sag No. 62 for 1896 om Foranstaltninger til forbedring i arbeiderstandens boligforhold". Referat 09.07.1896.

Aspen, Jonny (2003). Byplanlegging som representasjon – en analyse av Harald Hals' generalplan for Oslo av 1929. Doktorgrad ved Arkitektthøgskolen i Oslo: Oslo.
Benum, Edgeir (1994). Byråkratienes by. Fra 1948 til våre dager. Bind 5 av Oslo Bys Historie. Oslo: Cappelen forlag.

Gåsemyr, Siri Byre (1999). "Kampen om Kampen. Sanering eller rehabilitering?". Hovedfagsoppgave i historie, UiO.

Hals, Harald (1929). Fra Kristiania til Stor-Oslo. Et forslag til generalplan for Oslo. Oslo: Aschehoug

(1934). Stor-Oslo. Forslag til Generalplan. Fra den av Oslo, Aker og Bærum kommuner under 24.11.1928, 23.10.1929 og 17.3.1932 nedsatte komite. Oslo: Det Mallingske bogtrykkeri

Oslo reguleringsvesen (1950). Generalplan for Oslo 1950. Et utkast lagt fram som diskusjonsgrunnlag for de kommunale instanser og etater og for andre interesserte.

Kjeldstadli (1990). Den delte byen. Fra 1900 til 1948. Bind 4 av Oslo Bys Historie. Oslo: Cappelen forlag.

Kommunens statistiske kontor (1915). Beboelsesforholdene i småleiligheter i Kristiania 1913/1914. Kristiania: Gundersens boktrykkeri.

Myhre, Jan Eivind (2006). "Den eksplosive byutviklingen 1830-1929" i Knut Helle, Finn-Einar Eliassen, Jan Eivind Myhre og Ola Svein Stugu, Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år. Oslo: Pax forlag.

Oslo kommunale boligråd (1931). Boligarbeidet gjennom tyve år. En beretning om Oslo kommunale boligråds virksomhet og kommunens arbeide med boligsaken 1911-1931. Med en oversikt over beboelses- og befolkningsforhold 1814-1914. Oslo: Aschehoug.

Ramsøy, Odd (1967). Trekk fra en saneringsprosess. Oslo: Universitetsforlaget.

Walmann, Anette (2006). "Byantikvaren – 50 år som "vaktbikkje". Nettsak Oslo byarkiv: <http://www.byarkivet.oslo.kommune.no/article70454-961.html>

Byantikvarens Gule liste.
Les på: http://www.byantikvaren.oslo.kommune.no/gul_liste/nye_planer_der_lys_og_luft_skulle_erstatte_trange_gardsrom.

Plankartet viser hvordan Kampen skulle bebygges med studentblokker, men «Kampen-saken» skulle bli et skifte innen byplanleggingen i Oslo. Bevaring kom på den politiske dagsorden og bydelen ble rehabilitert framfor sanert. Fra arkiv etter Saneringssjefen.

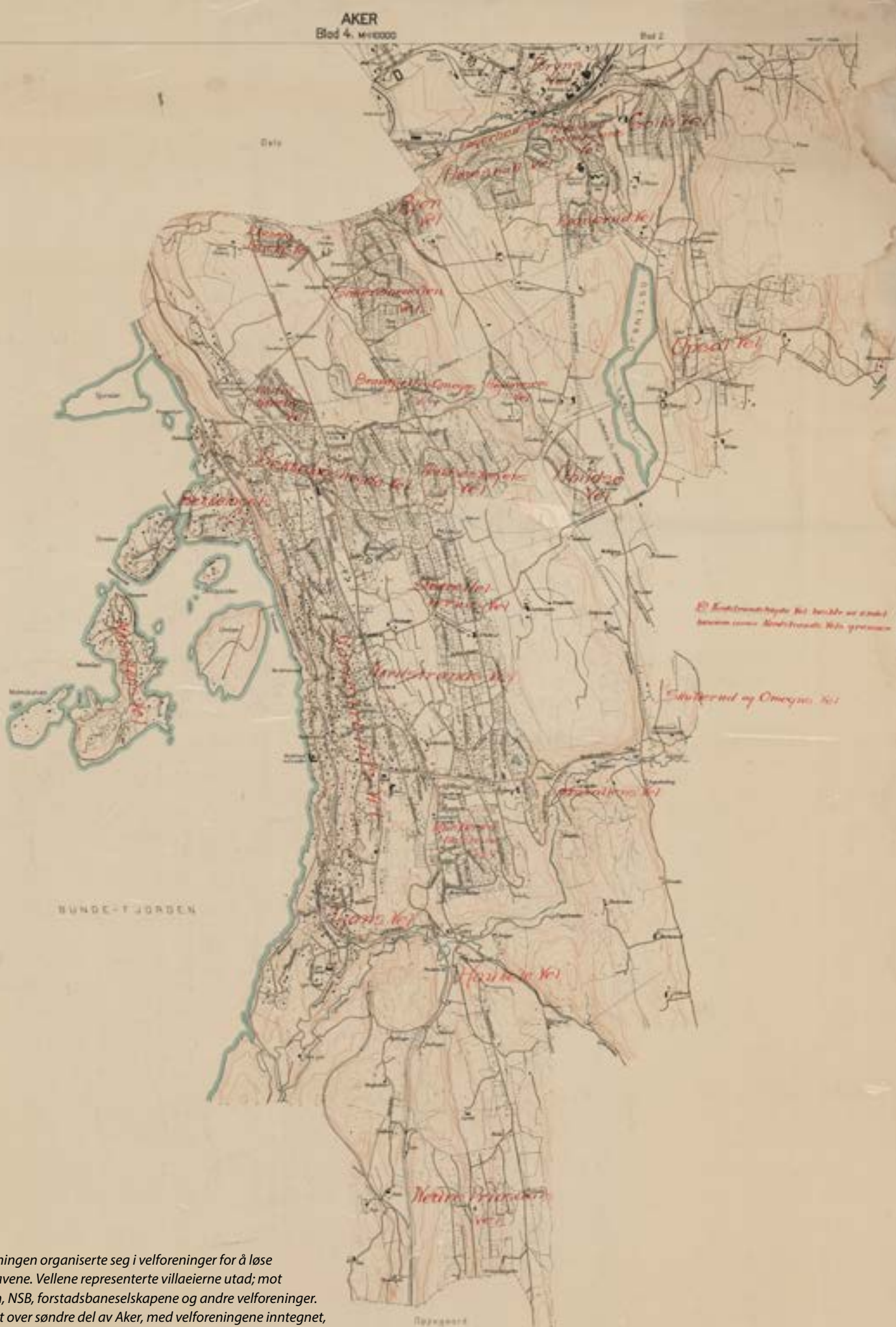
3

Motto: "Kirkeby"

Forslag til regulering av Hammersborg med rådhus, fra tidlig på 1900-tallet. Forslaget har mottoet "Kirkeby". Kommunen kjøpte opp tomter på Hammersborg fra slutten av 1800-tallet, med tanke på sanering og bygging av rådhus. På 1910-tallet gikk man bort fra planene, og gikk inn for Pipervika som plassering av et fremtidig rådhus. Fra arkiv etter Harald Hals d.e. A-10040/Ta/7.b.

*Hammersborgreguleringen*





Villabefolkningen organiserte seg i velforeninger for å løse fellesoppgavene. Vellene representerte villaeierne utad; mot kommunen, NSB, forstadsbaneselskapene og andre velforeninger. Dette kartet over søndre del av Aker, med velforeningene inntegnet, stammer fra arkivet etter Teknisk rådmann i Aker. Det understreker hvilken betydning velforeningene hadde. A-20198/T/3.

Frivillig innsats på Nordstrand og Ljan

Niffen. Nordstrand Idrettsforenings bane. En koksgrå grusbane. Ikke det beste å spille fotball på, og nå er det for lengst blitt kunstgress. Men grusbanen kunne sprøytes om vinteren, og skøytebanen på Niffen, en 400-meters bane, var en drøm for barn i vid omkrets. Hit kom de traskende i vintermørket. Noen var kanskje innom Undelikjelleren, den legendariske godteributikken ved Sæterkrysset, på veien. På Niffen møtte man lyset, flomlyset, som gjorde rundene på banen i de ellers mørke kveldene til en nesten magisk opplevelse. Det eneste problemet var svingene, for de var lange, og det var ikke så lett å legge over hele veien. Men var man heldig, kunne man stolt tusle hjem med et lite bronse-, sølv- eller gullmerke i hånden – belønning for en mer eller mindre brukbar tid på 400 meter.

TEKST: Finn Erhard Johannessen

Banen ble anlagt i 1920-årene, men et av de største eventyrene fant sted midt i 1950-årene. Da ble Nordstrandhallen oppført på det samme området, og byggingen gikk unna på bare elleve måneder. Nordstrandhallen var landets første eller nestførste innendørshall. Den var velegnet for håndball som var en av Nordstrand Idrettsforenings store idretter, men også tennis og mange andre idretter fikk glede av hallen. Samtidig ble hallen litt av et kultursentrum. Akustikken var god, og den ble derfor brukt til en lang rekke arrangementer og konserter. Her var det sangstevner, og her hadde Aase Nordmoe Løvberg og Kjell Bækkelund konsert for fulle hus. Og det var jazz: Duke Ellington, Louis Armstrong, Ella Fitzgerald og andre av jazzens største stjerner var alle innom Nordstrandhallen. Men også når Åge Samuelsen var på besøk, gikk det friskt for seg.

Initiativet til reisningen av hallen kom fra formannen i Nordstrand Idrettsforening, den senere velkjente redaktør Nico Demetriades, og det ble stiftet et andelslag for å finansiere prosjektet. Oslo kommune og Statens ungdoms- og idrettskontor bidro med økonomisk støtte. Nå er hallen i minste laget, og det er store planer om å bygge en ny. Men i over femti år har den vært i jevn

og allsidig bruk, og den er et strålende eksempel på den frivillige innsatsens betydning i bydelsutviklingen.

Tar man et tilbakeblikk på Nordstrand og Ljans historie er nettopp den frivillige innsatsen et gjennomgående trekk. Den har vært imponerende, men har også hatt sine pussige sider – og noen mindre sympatiske.

Villastrøkene Nordstrand og Ljan vokste fram etter at Smålensbanen ble åpnet i 1879. Da kunne man bo landlig og reise med toget til arbeid i byen, to ganger om dagen til å begynne med, for da var det vanlig å reise hjem for å spise middag. Nordstrand og Ljan som den gang hørte til Aker, var temmelig uutviklet som boligområder. Kommunen og utbyggere spilte naturlig nok en viss rolle for å legge forholdene til rette for villabebyggelse, men mye ble overlatt til beboerne selv. Velforeningene kom derfor til å spille en viktig rolle, særlig de første tiårene. De sørget for veibelysning, måking, strøing og vedlikehold av private veier, arbeidet for bedre togforbindelse og forhandlet med det private elektrisitetsverket Glommens Træsliberi for å innføre elektrisk lys i området.

En annen viktig sak var vannforsyningen. Forslaget om å ta i bruk Nøklevann som drikkevannskilde kom fra styret i Nordstrand Vel, og det var pla-

ner om å lage et felles vannverk sammen med nabovellene på Ljan og Bekkelaget. Men det lyktes å få kommunen interessert. Håndgivelse på vann- og damrett i Nøklevann som man hadde sikret seg, ble derfor overlatt til kommunen som sørget for at det ble bygget vannledning til villastrøkene. Her ser vi at vellene gikk foran, og kommunen kom etter. Slik har det ofte vært. Svært mange av de oppgavene velforeningene påtok seg, er blitt kommunale oppgaver.

Det gjaldt også driften av Nordstrand Bad. Det var et stort badested ved sjøen som var åpent for alle. Det hadde vært drevet av privatpersoner, men fra 1915 til 1937 av Nordstrand Vel. Oppgaven ble imidlertid for stor for vellet, og badet ble overdradd til sognet, mens kommunen påtok seg det økonomiske ansvaret for driften. Ljans Vel, derimot, kjøpte strandtomt og bygget badehus i 1917/1918 kun til bruk for medlemmene. Ljansbadet, som er meget populært, drives fortsatt av vellet.

For velforeningene var det meget viktig at det skulle være ro og fred i villaområdene. Det ble derfor ført en innbitt kamp mot forskjellige serveringssteder og dansesteder der det både var moro og uro. I 1920-årene var Nordstrand Vel meget skeptisk til kiosker og mente antallet burde innskrenkes

Ljan stasjon, 1903. Nordstrand og Ljan vokste frem som villastrøk etter at Smålsbanen ble åpnet i 1879. Den første Ljan stasjon ble bygget samme år. Gerhard Fischers stasjonsbygning i dragestil ble erstattet av en ny stasjon i 1923. Fotograf: Anders B. Wilse. A-10002/Ua/008/017.



mest mulig, fordi de kunne bli urolige samlingssteder.

Alt som smakte av industri, var likeledes en vederstyggelighet. På Ljans Vels generalforsamling i 1907 ble det diskutert om det var mulig å få fjernet en såkalt emballasjeskole der små barn var beskjeftiget med kurvfletting! Den lå ved Ljabruveien langt utenfor bebyggelsen. Noen år senere ville en smed bygge smie rett ved siden av, i svingen i Ljabruveien rett før Ekebergveien. Ljans Vel protesterte, heldigvis forgjeves, for smeden skulle bli til stor nytte for befolkningen på Ljan. Han skodde hester og loddet sammen sprukne tønneband for barn.

Heller ikke ønsket man seg tvilsomme individer i strøket. I 1916 kom styret i Nordstrand Vel under vær med at det fantes løse planer om å bygge et landsfengsel i området Søndre Hellerud/Lambertseter, noe som «maa avværges» som det het i årsberetningen. I tyveårene hadde Frelsesarmeen og kommunen planer om å kjøpe hver sin villa i Ljabruveien for å bruke til herberge eller lignende, noe Ljans Vel arbeidet energisk for å hindre.

Bebyggelse som man mente ikke passet inn i strøket eller gikk utover friområder, var heller ikke velsett. Da Elisabeth-søstrene i 1939 hadde planer om å bygge et stort murhus i tre etasjer til hjem for gamle damer, protesterte følgelig Nordstrand Vel iherdig. I etterkrigstiden da boligbyggingen skjøt fart, ble dette en stor oppgave for velforeningene, og er det fortsatt. Utbyggingen av Nordseterjordene i 1970-årene har vært den største saken. Kastellterrassen Vel førte an i kampen og ville at det meste av arealet skulle anvendes til friområde i stedet for boligbygging. Det var ganske fåfengt, men i fortsettelsen ble målet å redusere omfanget av bebyggelsen, noe som langt på vei lyktes.

I nyere tid finnes det mange andre eksempler på velforeningenes innsats som pressgrupper. I 1960- og 70-årene var det flere ganger på tale å nedlegge Ekebergbanen, dvs Ljabrutrikken. Nordstrand Vel med god støtte av Nordstrands Blad arbeidet energisk for å unngå det, og innsatsen førte fram. En langvarig innsats mot gjennomgangstrafikken har derimot ikke gitt tellende resultater.

Etter at velforeningene spilte hovedrollen de første tiårene, kom andre foreninger til etterhvert. Nordstrand Idrettsforening er allerede nevnt. Ljan Idrettsforening som ble stiftet i 1917, har vært sterkt engasjert i driften av Skredderjordet, som har vært både idretts- og lekeplass. Skredderjordet og området omkring som ble overtatt av kommunen i 1973, har nå har vært til glede for barn og ungdom i over hundre år.

Videre ble det stiftet en lang rekke humanitære, sosiale og religiøse foreninger. I 1926 ble Nordstrand Sogns Tuberkuloseforening stiftet, og det var først og fremst de hjemmeverende husmødrene som ble medlemmer. Tuberkulose var på sterk fremmarsj i Aker på begynnelsen av 1900-tallet, trolig mer i de østlige områdene enn i villastrøkene, og det var ikke plass for alle pasientene på tuberkuloseavdelingen på Aker sykehus. Tuberkuloseforeningen greide å få reist et tuberkulosehjem på en tomt som kommunen hadde stilt til disposisjon like ved Skulleruddumpa, og arbeidet deretter for å støtte hjemmet.

Ljan krets av tuberkuloseforeningen ble stiftet noen år senere, og dens ho-

vedoppgave ble å organisere feriekolonier på landet for tuberkuløse barn. Det skulle gi barna et nærende og styrkende opphold, og det var om å gjøre å komme hjem en del kilo tyngre.

På Nordstrand ble tuberkuloseforeningen på folkemunne kalt «Den fine foreningen», og alle de fornemste fruene var med. En liten jente som kikket inn av vinduet under et møte, husket fortsatt, seksti år etterpå, et nydelig dekket bord, skårne smørbrød med deilig pålegg og en ekstrahjelp som hadde laget en vakker kransekake som var satt opp som en kurv med marsipanroser på hanken.

De kristelige foreningene gjorde en innsats både fjernt og nært. Allerede i 1894 ble den første misjonsforeningen stiftet. Diakoniforeningen som ble stiftet i 1910, ble raskt den største av disse foreningene. Den lønnet menighetssøstre, dvs sykepleiersker som gjorde tjeneste rundt i hjemmene. Nordstrand menighet greide å reise et menighetshus i 1925, og det var det mange av stedets foreninger som fikk glede av. Ikke minst under krigen var det et populært samlingssted. I 1958 bygget menigheten et aldershjem, Nordstrandhjemmet, som senere er blitt overtatt av kommunen.

Husmorforeninger ble stiftet på Nordstrand og Ljan omkring 1930. Nordstrandforeningen greide i samarbeid med vellet å finne fram til lekeplasser flere steder i strøket i begynnelsen av 1950-årene. Og i 1951 fikk de åpnet et fellesvaskeri med moderne vaske-maskiner på Sæter. Til åpningen hadde husmødrene fått ta med fire kg skittent tøy for å prøve maskinene. Konklusjonen var at klærne var blitt renere enn de kunne blitt etter hardhendt skrubbing på vaskebrett.

Før krigen ga husmorforeningen på Ljan økonomisk støtte til feriekolonien, sørget for å kle opp barn fra fattigere naboer, sendte tøy og lysestumper til Berlevåg der det var god kontakt med det lokale husmorlaget (det var adoptert som Ljansforeningens pleiebarn som det ganske talende ble formulert) og samlet inn klær til finnene etter at Finlandskrigen hadde brutt ut. Husmorlaget var også drivkraften i arbeidet med å reise et samlingshus på Ljan der idrettsforeningen og vellet var de viktigste samarbeidspartnere. Anstrengelsene begynte i 1932, men først tretti år senere sto Skredderstua ferdig ved siden av Skredderjordet.

På slutten av 1930-årene var husmorforeningen også opptatt av et helt annet spørsmål: Melkeforsyningen. Distriktets bønder leverte omkring to tredjedeler av melken til husholdningene på Ljan, og den kom varm og god rett fra kua. Men like før generalforsamlingen i husmorforeningen skulle avholdes i 1939, hadde en av leverandørene sluttet å levere varmmelk. Bakgrunnen var at Helserådet to år tidligere hadde bestemt at all melk som ble levert direkte til forbrukerne, skulle avkjøles til femten grader umiddelbart etter melkingen. I den varme melken hadde det forekommet at for eksempel tyfus ble overført. Fruene på Ljan var likevel i harnisk. De hadde ingen tro på avkjølingens positive virkninger. Tvert imot, intet var så sunt som varm melk rett fra kua. Formannen, fru Norderhaug, mente at det var husmorforeningens plikt å gå inn for varmmelken. Man hadde tross alt ansvar for barnas trivsel og hjemmenes vel.

Allerede i 1937 hadde husmorforeningen reagert og avholdt et større møte om saken. I den nystartede Ljans Avis ble møtet parodierte under overskriften «Massemøte for varmmelksaken». Her ble det fattet avskyresolusjoner mot kaldmelken. Melkesentralen ble hardt angrepet og fikk vite hvor David kjøpte melken. Stemningen var amper, og for å få ro i salen måtte ordensvernet utvise en del personer som hadde nydt melk i overstadige mengder.

Varmmelksaken er et interessant og ganske sjeldent eksempel på misforstått lokalt engasjement. For vanligvis har ikke innsatsen vært preget av mangel på mening eller fornuft, selv om horisonten til tider har vært noe snever.

Den frivillige innsatsen på Nordstrand og Ljan kan deles i fire hovedtyper. For det første det som har å gjøre med anlegg, organisering og drift av infrastruktur og fellesinstitusjoner. Her kan nevnes arbeidet med veibelysning, vannforsyning, drift av badeanlegg og de store byggeprosjektene som Nordstrandhallen, Nordstrandhjemmet og samlingshusene. De lokale kreftene har ikke gjort alt på egen hånd, kommunen har ytet støtte og overtatt en del av oppgavene, men initiativet, regien og en del av finansieringen har vært lokal. Videre er det arbeidet overfor etater, bedrifter, myndigheter og politiske organer for å oppnå best mulig forhold for villaområdene. Så er det virksomheten



Villastrøkene i Aker vokste frem fra slutten av 1800-tallet. I de første tiårene måtte beboerne sørge for det meste selv; veier, vann, kloakk og gatelys. Aker kommune overtok gradvis ansvaret for slike oppgaver i mellomkrigstiden. Velforeningene befattet seg med stort og smått. Her fra årsberetningen til Nordstrands vel 1927 i arkivet etter Teknisk rådmann i Aker. A-20198/Da.

til idrettsforeninger, speidertropper, menighet, korps og orkestre som har skapt store muligheter, ikke minst for barn og unge. Denne formen for lokal innsats har økt kraftig etter krigen. Endelig er det den humanitære innsatsen for vanskeligstilte, som nærmest har forsvunnet som frivillig oppgave og blitt et offentlig ansvar. Dette var det i høy grad husmødrene som sto bak, og det er et interessant poeng at innsatsen vel så mye var rettet utad som innad i villastrøkene.

Uten den frivillige innsatsen er det ganske vanskelig å tenke seg Nordstrand og Ljan som villaområder. Men slik er det antakelig mange steder. Står vi overfor et norsk, snarere enn et lokalt fenomen?

Litteratur:

Finn Erhard Johannessen, Lise Henriksen og Mentz Schulerud: Fint folk i bratte bakker. Ljans historie, Lillehammer 1990.
Finn Erhard Johannessen: Utsikt over Nordstrands historie, Lillehammer 2000.

OSLO - en byggeplass mellom skogen og fjorden

TEKST: Line Monica Grønvold



o. Piperviken,



I årenes løp er mye blitt forandret ved byplanlegging i områdene omkring Vestbanen og Pipervikas vestside. Dette bildet viser situasjonen før omreguleringen av Vika og oppføringen av rådhuset. Fotograf: S. Gran. År: Ukjent. A-70091/Ua/0003/297.



*Trafikken sørfra og inn til byen gikk tidligere tvers gjennom det som i dag er Middelalderparken. Fotograf: Widerøes Flyveselskap. År: 1971.
A-20027/Ua/0002/084.*



*Rådhusplassen med utsikt mot Akers Mek. verksted. Fotograf og år ukjent.
A-70091/Ua/0004/053.*

Oslo gjennomgår betydelige endringer i disse dager. Tidligere i år kunne en utenlandsk besøkende til Oslo fortelle at han hadde vært mange steder i verden, men aldri sett så mye heisekraner og byggevirkksomhet som her.

Uten å kvalifisere til Christianensers foreningen, for dem med slekt fra denne byen i flere generasjoner bakover, er jeg likevel i et klart mindretall blant «innfødte» fra Oslo, og burde være lommekjent i byen etter å ha vokst opp, bodd, studert og arbeidet her gjennom hele mitt liv. Brått kjenner jeg likevel ikke byen like godt lenger.

Oslo transformeres i en slags «byggeboom». Trafikk oppe i dagen er for full fart over i historien, og samtidig som trafikken legges om til klaustrofobiske tunneler langt under bakken, blir bybildet forandret. En annen desperat stakkar leter stadig mer forgjeves etter en vei

utenom, trygt oppe på bakkeplan. Over tunnelene blir byen utviklet og utnyttet til siste millimeter, for byggeplassen mellom skogen og fjorden er det som ligger til rådighet. Her skal husrom og arbeidsplasser sikres, og trafikkproblemer motvirkes.

Byen skal dekke behovene til alle som allerede er her, og dem som kommer. Verden vil til Oslo! Turister vil skue utover denne underfundige lille byen, omkranset av grønne åser og fjordblikk, langt nord i verden. Samtidig tømmes Norges utkanter for fastboende, som finner nytt beite mellom asfalt og betong i hovedstaden.

Vi hadde håndsopprekning i barneskolen, for å se hvor mange som var første-, annen- eller tredjegeners Oslo-boere. Alle i min klasse var født i Oslo, kanskje tre-fire av drøyt 20 hadde foreldre fra byen, alle de andre var barn av innflyttere, bare en eller to hadde besteforeldre fra byen – og selv de var innflyttere. Dette var på 1970-tallet. Så kom studietid, voksen alder og arbeid, men hvor mange rundt meg var Oslo-folk fra barnsben av, da? Knappt noen. Også i Byarkivet er innfødte Oslo-folk en sjeldenhet. Byen preges av tilflytting

og eser utover. Byens ekspansjonsarealer skal forvaltes på beste måte med hensyn til samtid, fremtid og fortid; utviklingen skal på samme tid være effektiv, varsom og reversibel i et langsiktig perspektiv. Alt vi forandrer og bygger i dag, vil komme til å påvirke bymiljøet og folk som ferdes der gjennom flere generasjoner.

Noen av oss som bor eller arbeider i Oslo, betrakter byens utvikling og planlegging i dag som et kjærkomment, etterlengtet og nødvendig fremskritt, mens andre bivåner forandringene med et sjokkert, skeptisk, sørgmodig eller tankefullt blikk.

Daglig passerer Bjørvika, og vi følger med interesse og frustrasjon de omfattende endringene som skjer, der Mosseveien møter byens eldste områder. Ved selve Middelalderparken nedenfor Ekeberg forsvinner utsikten over Bjørvika, mot Akershus festning. Sakte men sikkert forsvinner ærverdige gamle festningsmurer, havnelager og langveisfarende store skip bak hurtigvoksende nybygg i Bjørvika, nå også på de gamle kaiområdene ytterst mot fjorden. Jeg kan ikke la være å sammenligne det med et klasserom, der klassens mest storvok-



Utsikt over byen fra Grefsenkollen i 1938. Fotograf: Harstad Forlag. A-10002/Ua/0026/048.



Det gikk biltrafikk over Rådhusplassen frem til Festningstunnelen ble åpnet i 1990. Fotograf og år ukjent. A-70091/Ua/0004/057.

ste «lømler» plasseres på fremste rad, så ethvert utsyn mot klassens midtpunkt - tavlen - berøves for de andre elevene i klassen... Fra utsiktspunktet høyt oppe på Ekeberg, skal et panorama som har vært der fra tidenes morgen, for fremtiden bli tilsløret av klynger med nyoppførte høyhus. Nedenfor vokser det frem et miniatyr-Manhattan. Byens attraksjoner, som Karl Johans gate og Slottet blir skjult bak moderne byggeklosser. Noen planlegger dette byplanmessige grepet for Oslos fremtid. Er det gjennomtenkte og helhjertede ønsker for byen vår? Eller møter vi om noen år politikere og planleggere som forundres og sjokkeres over hva de egentlig aksepterte og gjennomførte, slik vi har hørt av tidligere innrømmelser en og annen gang?

Det kan være spennende å gå på oppdagelsesferd i Oslo i disse dager, utforske nye og gamle steder. Noe er som det alltid har vært, annet er i endring. Noen områder av byen er fortsatt velkjent, andre steder kjenner man seg som fremmed, som om man besøker et nytt sted og et annet land.

I høst ruslet jeg et par ettermiddager på uvante steder, utenom mine sedvanlige ferdsselsårer mellom jobb og buss. Med iver, fryd og barnslig glede gikk jeg på oppdagelsesferd i min fødeby! Det ble både spennende og interessante

oppdagelser, og sterke kontraster i løpet av et par turer rundt i byen, alt fra veldig positive - til mer triste inntrykk av byens utvikling og planlegging; gammelt og nytt om hverandre, i skjønn og mindre skjønn forening.

Jeg opplevde byens splitter nye ansikt utad, fasadesiden mot fjorden, på den ytterste «nøgne ø», der fjordbyen nå åpnes og utvikles i eksperimentelle former mot blå himmel og vippende bølger, lengst ute ved Aker brygge. Denne nye flanken mot Pipervika, den andre av Oslos naturlige, gamle vik, forvandles og utvides langt utover de gamle strandlinjene i disse dager. Med utsikt mot Akershus festning, er det opparbeidet nye fortauer og plasser, pyntet med gøyale og grunne «bekkefar» som renner på kryss og tvers mellom nybygg, kanaler, broer og fontener. Oslo gjennomgår en omfattende transformasjon mot fjorden. Bare ett år tidligere hadde jeg gått tur i det samme byområdet, som da såvidt var påbegynt i grove trekk. Fra egne barneår minnes jeg det samme stedet, den gang det var fullstendig og strengt forbudt for uvedkommende. Avstengte verftsområder og kaier lå den gang gjemt bak høy innhegning, bare så vidt synlig for oss som passerte parallelt med byens gjennomgående biltrafikk. Deretter krysset vi Rådhusplassen. Det

var så spennende å kjøre langs Akershus festnings murer, langs med togspor og tunneler for godstransport mellom byens Øst- og Vestbane.

Senere, med sommerjobbing på Oslo Ladegård og Akershus festning i studietiden, opplevde jeg - følte og snuste inn - store doser av all den hektiske gjennomgangstrafikken som kjørte gjennom byens historiske «kremområder». De gamle husene vibrerte idet både rushtrafikk og trailere fylt til bristepunktet passerte her, enten på gjennomfart eller fra et av byens store verksted- og industriarealer. Nå er dette historie, trafikken graves ned, mens arkitekter, planleggere og politikere med noen raske pennestrøk gjør sitt til å forandre på tidligere velkjente kvartaler og gamle byområder. Og kanskje reiser de et monument over seg selv? Det er interessant å følge debattene, der fagmiljøene strider om store spørsmål i byplanleggingen: Tas det for kraftige og vidtrekkende grep uten betenkningstid, eller skjer utviklingen i disse dager på overtid?

På mine småturer utenom «daglige stier», har jeg på den annen side stiftet nærmere bekjentskap med dystre resultater av fortidens byplanlegging fra noen tiår tilbake. I et ukjent område av byen, ble det en nødløsning å parkere ved en stor parkeringsplass og fortsette



Pipervika, Rådhuset og i forgrunnen Akers Mek. Verksted med store skip i dokk tvers overfor Akershus festning. Fotograf og år ukjent. A-70091/Ua/0003/297.

veien videre til fots. I forbifarten passerte jeg et par gamle Akergårder, bebyggelse etter tidligere gårdsdrift rundt byen. De lå der mer eller mindre glemt, tilfeldig bevart og etterlatt, midt i et endeløst hav av industribyggelse og veier, midt i Norges svar på «Silicon Valley» alias Groruddalen. Bak noen trær dukket det brått frem et par boligblokker, som opp av intet. Og litt bortenfor dro jeg kjensel på en gammel skolebygning og en fordums bakketopp, som vi pleide å passere på vei ut av byen før hovedveien nordøstover ble lagt utenom, i en annen og «forhistorisk» tid. Glimt av et historisk og lenge glemt landskap dukket frem i mitt hode. Det er når unger vokser til og man selv begynner å erindre en annerledes by at man oppdager at tiårene går...

Ærender til et par av byens sykehjem og sykehus denne høsten, fikk meg til å grunne over andre vinklinger og aspekter ved byplanleggingen enn tidligere. For hvilken betydning har vel ikke vindusutsikt for oppegående, bevegelseshemmede pasienter som for en periode med rekonvalesens lengter ut, uten å komme lenger enn til å se ut av vinduene? I en bygning på Aker sykehus fantes lange korridorer, velegnet til gåtreening, lett å orientere seg i og med utsikt til ubeskrivelig glede for pasien-

ter som skulle få traurige, innestengte dager til å gå. Det å kunne skue ut over byen til frokost og middag, å få se vær og årstider forandres, båter som forflytter seg på fjorden og gjenkjennelige detaljer i et aktivt og livlig bybilde, er uvurderlige fundamenter for trivsel og rehabilitering. I sterkt kontrast kommer flere av byens deprimerende sykehjem, der utsikten begrenser seg til vindusrekker og fasader på nærmeste boligblokk, kun få meter bortenfor. Er dette også et tema i byplanleggingen, eller er det andre krefter som rår? Nå blir sykehuset stengt, hva skjer der etterpå, og hva kommer i stedet? Nye boliger til dyrt betalende og aktive mennesker?

Allerede under den tidligste drabantbyutbyggingen, var arealutnyttelse og bolighøyder et diskusjonstema - med vekt på trivsel, trygghet og gode oppvekstvilkår. Man sammenlignet også med andre land, der drabantbyutbygging allerede var etablert og ført noen steg videre. Et argument for lavere bolighøyde, var å sikre kontakten mellom utelekende barn og deres mødre, høyt oppe bak et vindu eller på en veranda. Jeg kan skrive under på at dette poenget var av betydning. Jeg kan også minnes en og annen urørt, åpen eng mellom boområdene og de store, tilhørende og opparbeidede uteområder med syk-

kelveier, lekeplasser, gressplener og et vell av skøytebaner vinterstid. Etter den første store utbyggingen på tilnærmet jomfruelig dyrket mark, ble små tomter stående urørt og brakk her og der, mest tilfeldig og lite planlagt, gjennom flere tiår. Jorder ble bebygget etter å ha blitt pløyet gjennom hundrevis av år, og fjellknattene på tidligere udyrkede åkerholmer ble til spennende lekeområder. Flere brakkområder lå som ville «prærier», enger med spennende voksesteder for flora og fauna og opplevelseshemmer for barna som vokste opp i et ellers gjennomregulert og planlagt bylandskap. I senere tid med strenge kår og effektiv fortetting i dagens by, ser planleggere og politikere de samme områdene kun som ubrukte arealer på sine kart. Arealene skal anvendes med maksimal utnyttelsesgrad, og de siste gjenværende åpne tomtene blir istedet byttet ut med atteetasjes bygninger. Hver gjenværende centimeter av ledige byarealer blir bebygget, og på samme tid forsegles en allerede forurenset luft i etablerte boligområder mellom byens gjennomfartsårer. Det er eksempler på en villet og styrt byplanlegging. Men hvor gjennomtenkt er det, og finnes det i det hele tatt noen alternativer?



En bakgård i Torshovkvartalene. Torshovbyen var en av kommunens store boligprosjekter på 1910-1920-tallet. Fotograf og år ukjent. A-20018/U/0002/033.



Villabygging på Fjellhus på Teisen i 1928. Fotograf: O. Væring. A-10002/Ua/0014/071.

