

BULL-seminar i Oslo 25. – 26. april 2016

Byutviklingens Lange Linjer i Osloregionen Hvordan sikre en miljøvennlig byutvikling med gode urbane kvaliteter?

Velkommen v/ Kjell Spigseth, BULL Oslo

- 1 På vegne av BULL Oslo vil jeg ønske dere alle velkommen!** Dette er BULLs fjerde vårseminar som gir oss anledning til å se på de lange linjer i planlegging og byutvikling i den byen vi tar for oss – denne gangen Oslo, etter Drammen i 2013, Stavanger i 2014 og Trondheim i fjor. Dersom lokale krefter ønsker det, kan det bli et seminar i Bergen i 2017. Seminarene holdes for BULLs medlemmer og kontakter i de fem byene, samt spesielt inviterte institusjoner og ressurspersoner. Politikerne er ikke invitert i dag. Men det er mulig at BULL Oslo vil prøve å få til et dagsseminar for politikere og fagfolk – tidligst ut på høsten. Sammen med interesserte etater, kan vi se på hvilke muligheter den politisk vedtatte satsingen på gange, sykkel og kollektiv vil gi av muligheter for positiv byutvikling framover. (Kan enkelte av byens innfartsårer, f eks E18, omgjøres til hovedgater eller «boulevard» uten de barrierевirkningene som bymotorveger har i dagens bystruktur?)
- 2 Dagens hovedtema er Areal og Transport, mens vi i morgen vil konsentrere oss om Boligplanlegging og Områdeutvikling.** Et tema som er like viktig for den enkelte byboers velferd.
Jeg vil dvele litt ved Bjørvika som er et ypperlig eksempel på sammenhengene mellom transport, arealbruk og byutvikling.
- 3 Men først en oppmerksomhet til Hav Eiendom** som har stilt lokaler til vår disposisjon. Hav Eiendom er en avlegger av Oslo Havnevesen og styrer mye av byutviklingen på tidligere havnearealer her i Bjørvika. Takk til plansjef Eivind Hartmann, som deltar på hele seminaret. Og takk til Mia Dalby som hjelper oss med det tekniske og til vår hovedkontakt Christian Joys. Christian er engasjert av Hav Eiendom, han er BULL-medlem og skal lede dagens møte.
- 4 Her vi sitter, nå i 2016, er det greit å minnes at for bare 6 år siden dominerte vegsystemet havnefronten og det sentrale Oslo med svært tung trafikk.** Vismabygget i Barcode-rekka ligger ved den brede Dronning Eufemias gate. Rett utenfor her dundret 80 000 kjøretøy hver dag på de 6 feltene på E18. Senketunnelen i Bjørvika ble åpnet i 2010, og situasjonen ble helt ny! - - - Vel 100 meter herfra - mellom vårt auditorium og Operaen lå Bispelokket, rett over Akerselva, selve Origo eller 0-punktet for det norske riksvegnettet, som alle vegavstander ble målt ut ifra! Det er nok ikke uten grunn at dette planskilte superkrysset, med rundkjøring på galleriet, fikk det klerikale navnet Bispelokket – man kan bli høytidsstemt av mindre.
- 5 Byutvikling tar som vi vet meget lang tid** - selv om det har gått usedvanlig raskt i Bjørvika – bare 25 år hittil. Miljøverndepartementet (MD) og Oslo kommune ble i

1991-92 enige om å sette i gang Miljøbyen Gamle Oslo. Alt hadde da gått nedover med Gamle Oslo og Middelalderbyen, selve byens vogge. Ekebergtunnelen som skulle åpnes i 1995, ville avlastet bydelen for trafikken på E6. Og det ble nå mulig å tenke nytt for Gamlebyen!

Men tungtrafikken ville fremdeles gå i havnefronten - rett foran oss. Statens vegvesen utredet flere alternativ for E18, men en ny bymotorveg i dagen i forkant mot vannet fikk full utredning. MD krevde på 1990-tallet full utredning av også det ytre alternativet. Departementet ønsket selvsagt å få gjennomgangstrafikken bort, og dermed åpne for byutvikling på området mellom fjorden og jernbanesporene med Oslo S – selve indrefiletten langs havnefronten. Sammen med initiativet til Miljøbyen Gamle Oslo er nok dette den viktigste beslutningen miljøvernminister Thorbjørn Berntsen tok med tanke på Oslos sentrale byutvikling. Saken trengte modningstid. Statens vegvesen besluttet i 1998 å satse på en senketunnel. Denne ble åpnet 12 år senere i 2010 - etter en eventyrlig ingeniørbragd. I 1999 besluttet Stortinget at Operaen skulle ligge i Bjørvika. Vannspeilet kom på plass i Gamlebyen og ble åpnet i år 2000 i forbindelse med byens 1000-årsjubileum. Operaen åpnet 8. april 2008 – altså for 8 år siden og forsterket Bjørvikas magnetiske kraft.

- 6 **De siste 15 årene har vi vært vitne til en storstilt byplanlegging og byutvikling i Bjørvika og på Sørenga**, den betydeligste i Oslo på mange generasjoner. Byutviklingen har skjedd på arealer tidligere beslaglagt av hovedveg og havn og på områder som hadde ligget nærmest brakk i flere tiår. Næringslivet er mer enn villig til å investere her - i dette området, på tross av kostbare fundamenteringer. Det kan være 45 meter ned til fjell – eller mer, med pæler gjennom tykke lag av gjørme og sagflis fra sagbruksvirksomheten på 1800-tallet. Hvorfor akkurat her? Svaret er den sentrale beliggenheten og nærheten til Norges desidert viktigste kollektivknutepunkt, med 22 minutter til Gardermoen.
- 7 **Kan vi trekke noen lærdommer fra Bjørvika med tanke på dagens tema, sammenhengen mellom transport og byutvikling?** F. eks. at bymotorveger og tung biltrafikk skaper vansker for byutviklingen, mens nærheten til høygradig kollektivtransport er som fluepapir for viktige deler av næringslivets investeringer. Det samme ser vi i Bergen med konsentrasjonen av utbygging rundt den nye bybanen. Bybanen er blitt en stor suksess, på tross av iherdig motstand fra Statens vegvesen på 1990-tallet. Men sant skal sies – i Bjørvika var Statens vegvesen lydhøre for byens behov, da senketunnelen vant fram på 1990-tallet. Slaget i Oslo står nå om E18s innføring i byen fra vest.
- 8 **Til slutt: Vi ser fram til spennende innledninger og to debatter i løpet av dagen.** Og med perspektiver som nok går mye lengre bakover enn til 1990. Vi avslutter med en befarings tur i ettermiddag til Ensjø, Hovinbyen og ut til Fornebu som en introduksjon til morgendagens tema.

Jeg vil gjerne be Christian Joys om å overta for å lede dagens møte.