

## Terje Kleven

Høyenhall, 19. januar 2024

Notat til møte 25. januar 2024 om BULLBYs bokprosjekt. Tekst i hovedsak hentet/bearbeidet fra foreliggende manus og ikke-suksessfulle søknader om økonomisk støtte,

### Å se byens lange linjer – Hvorfor ser Oslo ut som den gjør?

*Jeg ble plutselig merke til en fugl som fløy i sirkel under det høye, skitne taket.*

*Og i samme øyeblikk ble perspektivet i meg flyttet, jeg så byen min, Oslo, fra luften, jeg så gatene, skolegårdene, parkene, løkkene, alt kunne jeg se, jeg kunne til og med se inn til folk, der de holdt på med sitt, der de holdt på med sine liv. Jeg så det hele i ett jafs.*

Lars Saabye Christensen *Byens spor, Skyggebogen* (s.509).

### Oslo i fugleperspektiv I

Om fuglen som flyttet Lars Saabye Christensens perspektiv hadde sirklet over Oslo et stykke ut i Christians IVs regjeringstid, ville den gitt inspirasjon til ganske andre inntrykk. Om den en sommerdag kom innover fjorden fra sør hadde blikket vært opptatt av et stort og vakkert, skålformet landskap – et amfi – kranset av høye skogbevokste åser og koller. Midt framfor seg ville den se Akershus festning kneise på en fjellrygg som strekker seg innover i landskapet og som sammen med Akerselva danner to store landskapsrom. Andre, større og mindre elver og bekker løper ut i fjorden fra ravedalene som skjærer gjennom gammel sjøbunnen som dekker det meste av landskapet. Dette må en gang ha vært en skjærgård etter hvert som isen trakk seg tilbake, og til slutt la igjen noen øyer og holmer innerst i fjorden.

I skråningene opp fra fjorden ligger en vifte av store gårder fra øst til vest. Litt bortgjemt i det rike jordbrukslandskapet, på et nes ved Alnas utløp, ligger en liten, utbrent og nedslitt middelalderby med rester av vikingtidens storhet i ruiner. Det er Oslo, klemte inntil Ekebergs massiv av grunnfjell. Enkle kjerreveier strekker seg mot opplandet i nord og vest. Gamle Aker kirke troner alene på Akersryggen.<sup>1</sup>

Det er tegn til virksomhet på den store, grunne Bispevika. På land ligger plankestabler fra de mange oppgangssagene langs Akerselva og Alna og på redene lastes det trelast på skuter som vil sette kurs for Holland og England. Men det myldrer ikke med folk, byen er liten og huser kanskje bare et par tusen personer.

### ... og II

Når fuglen 400 år senere – nå som piloten i en Boeing 737 på kurs mot Gardermoen – kaster et hastig blikk ned ser hun, ”i et jafs”, Stor-Oslo, landets hovedstadsregion hvor det bor mer enn 1 million mennesker. Storbyen fyller hele amfiet – ”Oslogryta” – og mer til. Det gamle jordbrukslandskapet er dekket av bebyggelse, det gamle Oslo, middelalderbyen, er bare en stor plen og noen ruiner. Alnaoset er borte.

Akershus festning ligger midt i et sammensatt og blandet urbant landskap som strekker seg utover mot vest, nord og øst. Alle tidligere daler og fjellrygger er dekket av bebyggelse, høye og lave hus, praktbygg, boliger og næringsområder bundet sammen med veier og baner. Drabantbyer, som egne småbyer i nord og øst, ligger der mange av de store gårdene lå, villabebyggelse har krøpet opp kollene i vest og nord. Akerselva med fosser og stryk deler fortsatt byen i to. Men omrammingen av byen er den samme. Kollene og åsene er fortsatt grønne landemerker inn mot de dype skogene i Marka.

Det yrer av liv. Busser, tog og biler fyller veier og gater, for plutselig å forsvinne inn i et stort system av tunneller gjennom grunnfjellet eller under sjøen. Havneområdet er nesten fritt

---

<sup>1</sup> Dette avsnittet bygger på Erik Loranges beskrivelse i boka ”Byen i landskapet. Rommene i byen”

for skipstrafikk. Boliger og praktbygg gir byens front et preg av velstand og internasjonale ambisjoner.

## Planlegging skjer – og ser – fra oven

Valget av fugleperspektivet på Oslos utvikling – å se byens historiske forvandling fra oven – er å legge til grunn den fysiske planleggingens selvfølgelige tilnærming. Kart og planer er fuglens perspektiv. Planen og kartet viser det som skal BLI, det som ER eller det som VAR. Studiet av kommunens planer og historiske kart er den aller viktigste kilden for å holde fast oppmerksomheten om byplanlegging i ulike tradisjoner, gjennomført av planleggere av mange slag. Det empiriske grunnlaget for øvrig er begrenset til hva som foreligger dokumentert i skrift, kart og bilder. Viktige kilder er kommunens administrative beretninger og hva andre forfattere har skrevet om byens historiske og fysiske utvikling.

Men selve byformingen skjer på bakkeplan. Bystruktur og byform skapes i et konglomerat av økonomiske, sosiale og demografiske drivkrefter og prosesser, av politikk og fag. Mange aktører har en finger med i et utall av små og store, sentrale og lokale beslutninger. Private aktører med eiendom, ideer, initiativ møter offentlige fagmyndigheter som håndhever et omfattende lovverk, makt- og kontrollapparat. Politikk og fag møtes, forent eller i strid, som makt eller avmakt. Jeg har lett etter ”tidsånden”, etter både samstemthet og kontroverser.

## Utgangspunktet er 1624

I august 1624 ble middelalderbyen lagt i aske, for siste gang. Kong Christian IV grep anledningen til å gjennomføre en gammel ambisjon: å flytte byen til Akershus festnings sikre voller og reise en tryggere by i brannsikkert murverk og etter tidens idealer. Maleren Adolf Tiedeman har forevigeet situasjonen hvor Christian IV kunngjør sin beslutning allerede i september. En ny by skal reises til erstatning for den som nettopp har brent ned til grunnen. Kongen holder i sin behanskede hånd en byplan, en plan etter klassiske idealer fra antikkens og renessansens byer. Kongen står i den nye byens sentrum, ikke bare for nye boliger, men også et sentrum for kongelig makt, for handel og virksomhet og som det forvaltningsmessige midtpunkt i provinsen Norge. Tiedemans bilde viser en viktig detalj: En ingeniørøffiser er ivrig opptatt med å stikke ut byen fra den siste tekniske landevinning, målebordet. Bildet viser byens første planleggere – kongen og militæringenjøren.



*Adolf Tiedeman: Christian IV grunnlegger Christiania (Oslo museum)*

## Epoker, tidsbilder, aktører

Jeg trekker ”de lange linjene” fra kongens dekret om det nye Christiania til dagens ”Fjordby” – veien fra kongens kartskisse av sin nye by til PBEs ”Veiledende plan for offentlige rom”. Det er en fortelling over fire hundreår og som spenner over store omveltninger: fra enevælde til folkestyre, fra provinsby til hovedstad, fra ingeniøroffiserens målebord til byplanleggingens faglige og kunnskapsmessige mangfold. Det er en tidslinje med både kontinuitet og epoker hvor spesifikke, ofte dramatiske begivenheter og hendelser har satt avgjørende spor.

Jeg har delt de fire hundreårene i seks karakteristiske perioder, uten spesielt skarp tidsavgrensning.

- Kongens by (1624 – 1814)  
Christian IV tegnet selv sitt nye Christiania etter renessansens idealer, men byen forble helt til 1814 en liten, perifer og ganske uanselig provinsby i det dansk-norske riket. Store skoger og Akerselva – byens avgjørende ressurs – gjorde at det var formuere å hente både for kongemakt og borgerskap. Langsomt vokste trelastbyen fram.
- Hovedstaden uten institusjoner (1814-1850)  
Hovedstaden i det nye Norge, hadde nesten ingen nasjonale institusjoner, forvaltning og kompetanse. Nasjonal selvbevissthet og utenlandske fagfolk sørget for å reise sentrale nasjonale monumenter som sammen med byborgerskapets bygninger satte sine avtrykk på byen. Veksten skjøt fart og byen ble mer og mer en sosialt og økonomisk delt by inneklemt av trange grenser mot omkringliggende Aker herr
- Industribyen – ingeniørenes by (1850-1900)  
Den industrielle revolusjon omskapte Christiania til Norges industrielle sentrum med en voldsom innflytting. Byen var lite forberedt. Boliger ble reist i stort tempo, en ”murby” av leiegårder både i øst og vest. En ellevill boligspekulasjon endte i krakk og etterfølgende stagnasjon. Den stadig voksende industrien krevde arealer og infrastruktur – jernbanenett, havn og kommunikasjoner. Aker ble mer og mer en mur mot ekspansjon og byutvikling og grensen en kilde til vedvarende politisk strid.
- Kriser og kriger – vekst og modernisering (1900-1945)  
Mellomkrigstiden ble dramatisk merket av to verdenskriger og en turbulent periode med jobbetid, økonomisk krise og store politiske og sosiale brytninger. Kultur og byplanlegging ble påvirket av en ny modernitet. Funksjonalismens idéer om bolig- og byutvikling fikk fotfeste. Innenfor sine trange grenser forsøker byen å dekke et stadig økende boligbehov. Harald Hals lanserer sin plan for «Stor-Oslo», på papiret i første omgang, men manglende samarbeid gjorde forholdet mellom Oslo og Aker komplisert og betent
- Storby i vekst og stagnasjon (1945-1985)  
Sammenslutningen av Oslo og Aker skapte det moderne Stor-Oslo i en etterkrigstid preget av gjenreisning, industrialisering og folkeforflytning. Et enormt boligbehov ble løst ved at Akers store landbruksområder ble et drabantby-landskap. Rasjonalitet og teknisk ekspertise tok grep om planlegging og byutvikling. Bilismen ble både en drivkraft og en trussel mot den eksisterende byen. 1970-tallet ga stagnasjon og stillstand. Offentlig boligpolitikk og planstyrt, sosialdemokratisk orden ble avløst av økonomisk og politisk deregulering og marked.
- Byen transformeres (1985-2015)  
1980-årene ble et økonomisk og politisk tidsskille. I løpet av 1980-årene forsvant industribyen for godt. Gamle ”brune” områder lå åpne for utbygging.

Byplanleggingens rolle skiftet fra regulering til ”tilrettelegging” for en vitalisert privat bolig- og eiendomsbransje. Nye transportløsninger og teknologiske nyvinninger skapte nytt forhold mellom havn, sjøfront og bylandskap. Store bompengefinansierte veginvesteringene i ”Oslo-pakkene” frigjorde byen fra biltrafikkens overgrep og åpnet byen mot fjorden. Over store deler av byen transformeres arealbruk og utnyttelse i et omfang den aldri før har opplevd.

## Planlegging, styring og politikk

De lange linjene har vært trukket av mange aktører under høyst forskjellige regimer og styringsformer, styrt av tiders skiftende mentalitet og interesser, og med vekslende innslag av profesjonalitet og faglige normer. Lovverk har med ulik bredde og detaljeringsgrad forbudt og tillatt, påbudt eller ikke brydd seg om byens utseende. Bybygging og byutvikling har alltid befunnet seg i kraftfeltet mellom profesjonalitet, jus og politikk. Dette er rammen for bokas avsluttende kapitler.

- Hva planleggerne har tenkt og gjort

Kapitlet følger byplanleggenes innsats og innflytelse gjennom de ulike epokene i byens utvikling. Hvem var de? Hva var deres faglige idealer? Hvordan har de satt spor – synlige og usynlige, flyktige eller permanente – i byens fysiske struktur? Hvordan og hvorfor har byplanlegging og byutvikling blitt så kompleks og flerdimensjonal?

- Lovverk og styringssystem – Har det hatt noen betydning?

Byplanlegging og byutvikling dreier seg om å balansere eller kompromisse kryssende ønsker og interesser. De omfattende tidkrevende planleggingsprosessene i dagens Plan- og bygningslov har røtter tilbake til de første kongelige brannforordninger og krav om murtvang. Lovverk og politiske institusjoner har med ulik styrke og detaljering påvirket byens utforming og fremtoning.

- Hvorfor ble byen slik den ble?

Oslo er formet av et sammenfiltret konglomerat av naturgitte forutsetninger, ytre hendelser, storpolitikk, økonomiske og sosiale drivkrefter, kunnskap og teknologisk utvikling, politiske regimer og ideologier, institusjoner, lover og regelverk. Mye, men ikke alt, samvirker med ulik kraft og konsekvenser til ulik tid. Jeg har valgt å fase ut jakten på de lange linjene et litt upresist stykke inn på 2000-tallet. Jeg har ikke villet skrive historie om alt det som ennå ikke står ferdig, selv om *forhistorien* har figurert i offentligheten i mange år. Jeg avslutter der Fjordbyen er vedtatt og under oppføring, mens andre store og langsiktige byutviklingsprosjekter, Hovinbyen, Filipstad og Regjeringskvartalet for å nevne tre, ennå er i oppstartfasen eller mest på tegnebrettet.

## Drivkrefter, motkrefter, historie og hendelser

Jeg har for hver av de epokene som beskrives knyttet byens utvikling til dominerende og avgjørende situasjoner og drivkrefter som preget og definerte samtiden tidsånd og dens politiske og sosio-økonomiske situasjon. Jeg skal for diskusjonens skyld driste meg på en oppsummering av hva jeg oppfatter har vært særlig fremtredende og/eller avgjørende årsakene til at byen gjennom fire hundreår har blitt som den har blitt og ser ut som den gjør. Jeg byr på en lang liste, litt tilfeldig sammensatt, ikke kronologisk og ikke endelig:

### **Naturen bød på muligheter**

Akerselva, fjorden og skogen skapte energi som grunnlag for økonomisk virksomhet og handel

Gamle ferdselsårer knyttet byen til omlandet og ressursene

### **Historien definerte rammer og vilkår**

Reformasjonen ga kongen land (som ble skuslet bort)  
Christiania forble en liten by fordi Norge var lydrike under dansk enevelde  
Byen ble hovedstad som følge av at Napoleon tapte  
Staten bygde de institusjonene som den nye nasjonen trengte, ellers lite

### **Tidsånd og ideologier definerte samfunnsinteressene**

Fra enevelde og politiske elite til byparlamentarisme og NPM  
Vekslede politisk interesse, styringsvilje og -evne  
Jussen rolle, lovverk som styringsmiddel

### **Den industrielle revolusjon skapte industribyen**

Akerselva ga energien  
Trelastpatrisiernes etterkommere ble "tekstilpionerer"  
Industrien endret skapte enorm befolkningsvekst og en storby (murbyen)

### **Teknologi og vitenskap moderniserte infrastruktur og byggevirkosomhet**

Ga grunnlag for ny-industrialisering (landet største industriby)  
Nye transportmuligheter (jernbane, sporvei, forstadsbaner, skipsfart)

### **Planlegging og ikke-planlegging**

Den planløse byen fram til 1889  
Den manglende styringen: "laissez-faire" som ideologi og prinsipp  
Fra ingeniører og rutenett til arkitekter og arealplaner (Hals skaper "Stor-Oslo")  
Byplanlegging blir profesjon og ekspertkunnskap  
"Reformbyråkrati" og rasjonalitet tar styringen (Generalplanene av 1950/1960)  
Drabantbyen som ideal og strategi  
Planlegging i en markedsøkonomi – den nye normen

### **Oslo og Aker sameksistens og tvangssammenslutning**

En langvarig og kostbar konflikt mellom by og land om det meste  
Den inneklemt byen løses opp, Stortinget vedtar "Stor-Oslo"  
Oslo ble urbanitet, Aker forble villa-byen

### **Bilismen som drivkraft og problemskaper**

Bilen som forutsetning for planlegging (Transportanalysen)  
Bilismen (trafikken) som overskyggende utfordring  
Store og kostbare løsninger under bakken (Oslo-pakkene)

### **Statens fra mot- til medspiller**

Politisk motvilje og manglende interesse for byene  
Lovgivning (plan- og bygningslov) på etterskudd med praksis  
Fra motvilje til medvilje, staten åpner pengesekken

### **Byentransformasjon – den nye virkeligheten**

Avindustrialisering åpner nye områder  
Sjøtrafikken (kontainertrafikk) frigir arealer  
Konkurransen som åpner byen mot fjorden

OG MYE MER AV SMÅ OG STORE HENDELSER,

## MEKTIGE OG MINDRE MEKTIGE AKTØRER