

Trangt om plassen i fremtids-Oslo

Tekst: Sverre Brevig

Hvordan vil vår hovedstad ta seg ut omkring 1980? A-Magasinet har foretatt et streiftog inn i fremtiden og skildrer her «tigerstaden» slik den ventelig vil ta seg ut på grunnlag av de planer som foreligger.

I 1980 vil Oslo-folk stille langt større krav til bysamfunnet enn i 1969, hovedsakelig som følge av en sterkt stigende levestandard.

De vil, for det første, kreve større, romsligere og bedre utstyrte leiligheter. De fleste som søker ny bolig, vil efterspørre eget hus på egen grunn, men det ønske lar seg bare i beskjeden utstrekning imøtekomme innenfor byens egne grenser. Skal man kjøpe småhus med have og andre tilliggende herligheter, må man til Ringerike, Nittedal, Lørenskog,



Røyken eller en av de andre omegnskommunene, hvor tomtemulighetene ennå ikke er oppbrukt. Forøvrig nås de fleste steder i Oslo-regionen på mellom en halv og en time med forstadsstog, ekspressbuss eller egen bil. Reisetiden mellom hjem og arbeidsted er såpass liten at avstanden i kilometer og mil ikke virker avskrekkende og ikke betraktes som noen vesentlig hindring for å bosette seg utenbys.

For flertallet av det boligsøkende publikum vil 1980-årenes nokså ørkesløse diskusjon om fordeler og ulemper ved å bo i enebolig, blokk eller høyhus, ha mistet meget av sin interesse. Nå kommer det i første rekke an på

om de leiligheter som tilbys er utformet slik at de dekker det individuelle behov. Terrassehus med eneboligens fordeler «innebygget» er blitt en populær husstype. Det er almindelig at familier med barn bor i fem-roms leiligheter, mens «normen» for enslige er leiligheter på to og tre rom og kjøkken.

OSLO-BORGEREN vil i 1980 kreve mer plass til seg og sine, både inne og ute, enn tilfellet var ti år før, og han vil være istand til å betale for øket standard og større bekvemmelighet. Han tar det som en selvfølge at boligfeltet er utstyrt med gode kommunikasjoner, barneinstitusjoner, parker, grønt-anlegg etc. Og det er ikke lenger noen kranget om friarealene og Osloområdet. Nå er alle skjønt enige om at det skal være en fast og absolutt uoverskridelig grense mellom arealer hvor man kan tillate bebyggelse og beskyttede skog- og friarealer. Marka er blitt hele Oslo-regionens naturpark, fredet og skjøttet om etter alle kunstens regler. Så er det da også mange som drar nytte av naturherlighetene. I fylkene rundt Oslofjorden er innbyggertallet passert en million, og menneskene her stiller strenge og bestemte krav til standarden både når det gjelder friluftsområder og vassdrag og fjorder. Takket være enorme uttellingene fra stat, kommuner og større industribedrifter, har man langt på vei lyktes i å skape effektivt vern mot støy og forurensning.

OSLO er på mange måter ikke til å kjenne igjen. Størst er forandringene, utbyggingsmessig sett, i de ytre byområder. Toketud og Romsås presenterer seg som ferdige boligbyer med plass til en befolkning på 30 000. På Trosterud bor det 6000—7000 mennesker, på Ellingsrudåsen 4000, og på Furuset er det flyttet inn noen tusen mennesker. Vest i byen er man ferdig med utbyggingen av Hovseter, og man er i ferd med å avslutte boligreisningen på de private arealer i Ullern. I midten av 1970-årene tok man for alvor fatt på utbyggingen av feltene i Søndre Nordstrand, og siktepunktet var her å bygge 10 000 leiligheter. Maridalen og Sørkedalen har fått være i fred, men sterke krefter arbeider for å omskape de nedre deler av Sørkedalen til et nytt Folkemuseum, andre vil at dalen forøvrig skal utlegges til småhus-bebyggelse.

Sanering og byfornyelse er i

I 1980 vil dette være en pulserende bydel med 30 000 innbyggere. Toketud- og Romsåsfeltet med Grorud-dalen i forgrunnen. I bakgrunnen til høyre de første blokkene på Haugenstua.

full gang nede i byen. Først ute var Bjølsen og Sagene, derefter Rodeløkken og Grünerløkken. Folk stod i kø for å sikre seg leiligheter med en så sentral beliggenhet. I løpet av 1970-årene ble en stadig større del av den kommunale aktivitet overført fra de ytre til de indre deler av byområdet. Det kom fart i arbeidet med å skifte ut gamle vann- og kloakkledninger, og veinettet ble omsider bragt i noenlunde skikkelig stand. Men det klages fremdeles over utilstrekkelig sne-rydning, og bilistene besværer seg bruken av salt i gatene.

DET kan registreres en langt større forståelse for bevaring av verdifulle og særegne bymiljøer og fortidsminnesmerker. «Rivningsraseriet» som gikk over Stockholm i 1960-årene og som resulterte i at sentrale bydeler ble totalt omformet, har Oslo — stort sett — vært lykkelig forskånet for. Homansbyen har fått være i fred, det gamle Christiania restaureres og bevares med unntagelse av mindre verdifull bebyggelse, som saneres og fornyes. I mer typiske saneringsstrøk, som Rodeløkken og Grünerløkken, bevares enkelte grønne partier som oaser mellom ruvende høyblokker. Man oppnådde til slutt for Rodeløkkens vedkommende et kompromiss mellom saneringsinteresser og sterke ønsker om å bevare endel av den gamle, idylliske bebyggelse. Langgaten anno 1980 minner således sterkt om samme gate som den så ut i 1969.

Den nye motorveien gjennom Oslo by fra Nordre Skøyen i vest til Hasle og Etterstad i øst er under utførelse. Men før man begynte på dette milliardprosjekt, som først blir avsluttet omkring århundreskiftet, gjorde man seg ferdig med Grunnlinjen mellom Børsen og Rådhusplassen, Trondheimsveien frem til bygrensen, Nylandsveien, Mosseveien og Store Ringvei.

By-motorveien, som den kalles, skal utbygges i flere etapper og på en slik måte at hver ny etappe straks kan innpasses i det øvrige veinett. Første etappe ble påbegynt i midten av 1970-årene ved etablering av et tunneløp mellom Neuberggaten og Bislett og ved utbygging av Haslelinjen mellom Hasleveien og Chr. Michelsens gate.

Det er ikke etablert noe forbud mot å bruke personbil i Oslo sentrum, men det er iverksatt omfattende og strenge restriksjoner i form av kort-tids parkering. Det er så å si slutt på 1960-årenes «matpakke-kjøring». De som ønsker å parkere fra klokken 9 til 16, må benytte seg av parkeringsplassene i sentrums-periferien, fortrinnsvis ved Store Ringvei og de større inn-

fartsårer. Endog i rene bolig-gater må det nå betales for å parkere. Men de fleste har kjøpt seg fast plass i boligstrøkenes lokale parkeringshus.

I sentrum er det flere gå-gater. Karl Johans gate beherskes av fotgjengere, og det er også kommet gåstrøk frem til Akershus-området og Kontraskjæret. Akershus er åpnet for et stort og takknemlig publikum. Man har i sterk grad nyttiggjort seg de gamle bygninger, som nå fremhever seg som særdeles interessante kulturhistoriske godbiter, og her er også kommet endel hyggelige, små restauranter som «står til» omgivelsene og miljøet og hvor man kan koble av og gjenfinne noe av atmosfæren i det gamle Christiania.

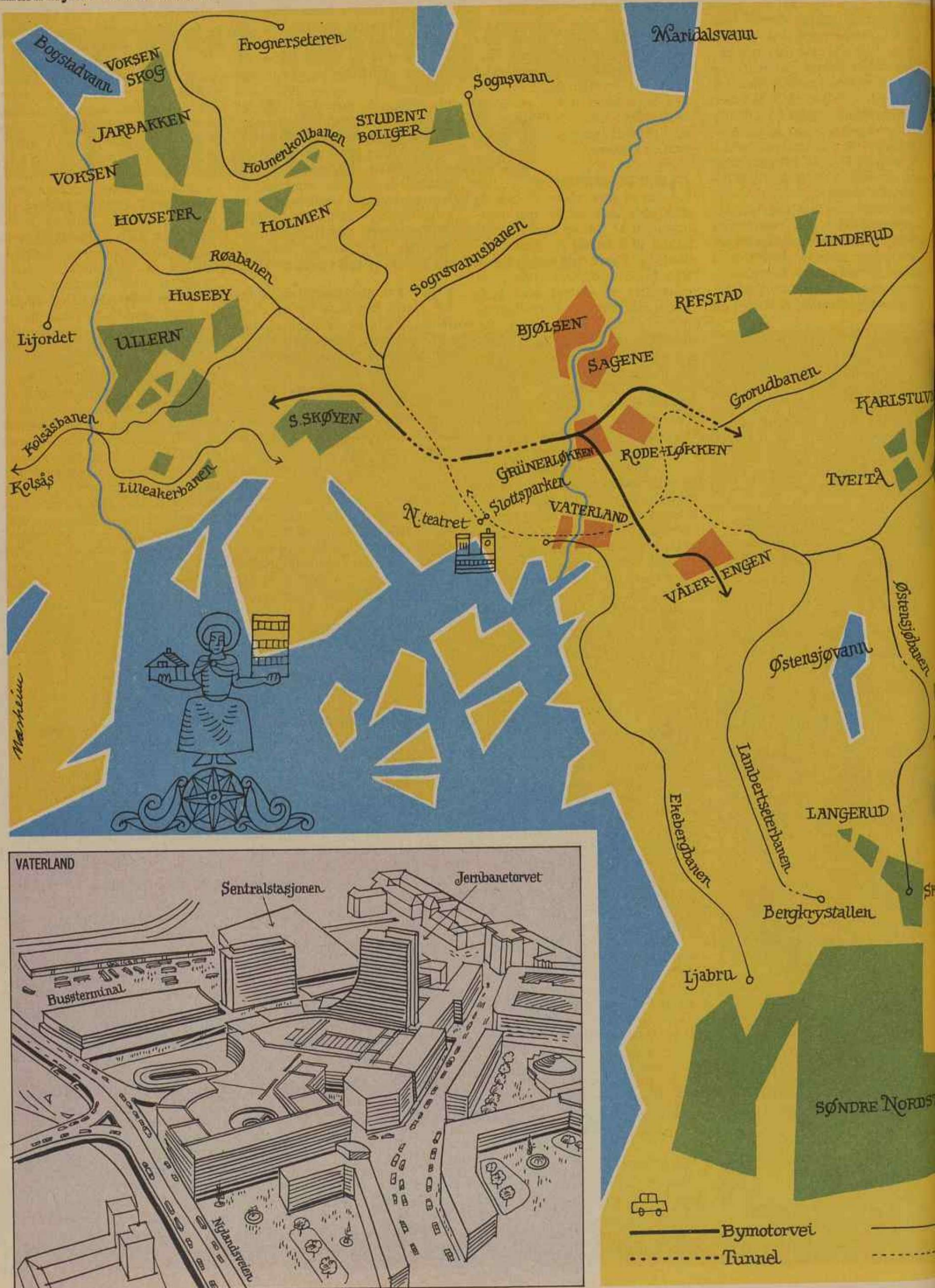
DET stilles i 1980 store krav til den offentlige personbefordring. Tunnelbanen ruller inn i byen til sentrum og Slottsparken og skal videreføres forbi Slottet til Uranienborg og Majorstuen. En «nordbane» er påbegynt ved Slottsparken stasjon i retning Rikshospitalet, Bislett, Grünerløkken, Thorshov. Ellers er Furusetbanen ført frem til Trosterud og Ellingsrud med mulighet for forlengelse inn i Lørenskog. Grorudbanen går nå til Romsås, Rommen og Tokerud. Østensjøbanen forlenges til de nye boligarealer i Søndre Nordstrand. Og i vest har Røabanen og Sognsvannsbanen fått en mer moderne standard.

Studentertunden unngikk ikke en viss oppgravning i begynnelsen av 1970-årene, men det hersker idag bare én mening om at den lund man fikk etter at arbeidet var ferdig, slett ikke var noe dårligere enn den gamle.

Stortinget gikk til slutt med på at Sentralbanestasjonen måtte bygges og (man får tro at) meget er skjedd i 1980 for å skaffe hovedstaden skikkelige stasjonsforhold. Samtidig med oppføringen av den nye sentralstasjon fikk byen realisert sin gamle plan om en moderne bussterminal i stasjonens umiddelbare nærhet. Det nye Vaterland er blitt en stor attraksjon, med sine butikker, varehus, restauranter, boliger og meget mer. Hit søker delegasjoner fra hele verden for å se og lære, og de tas imot av en like begeistret ordfører.

ER da intet som det var i 1969...?

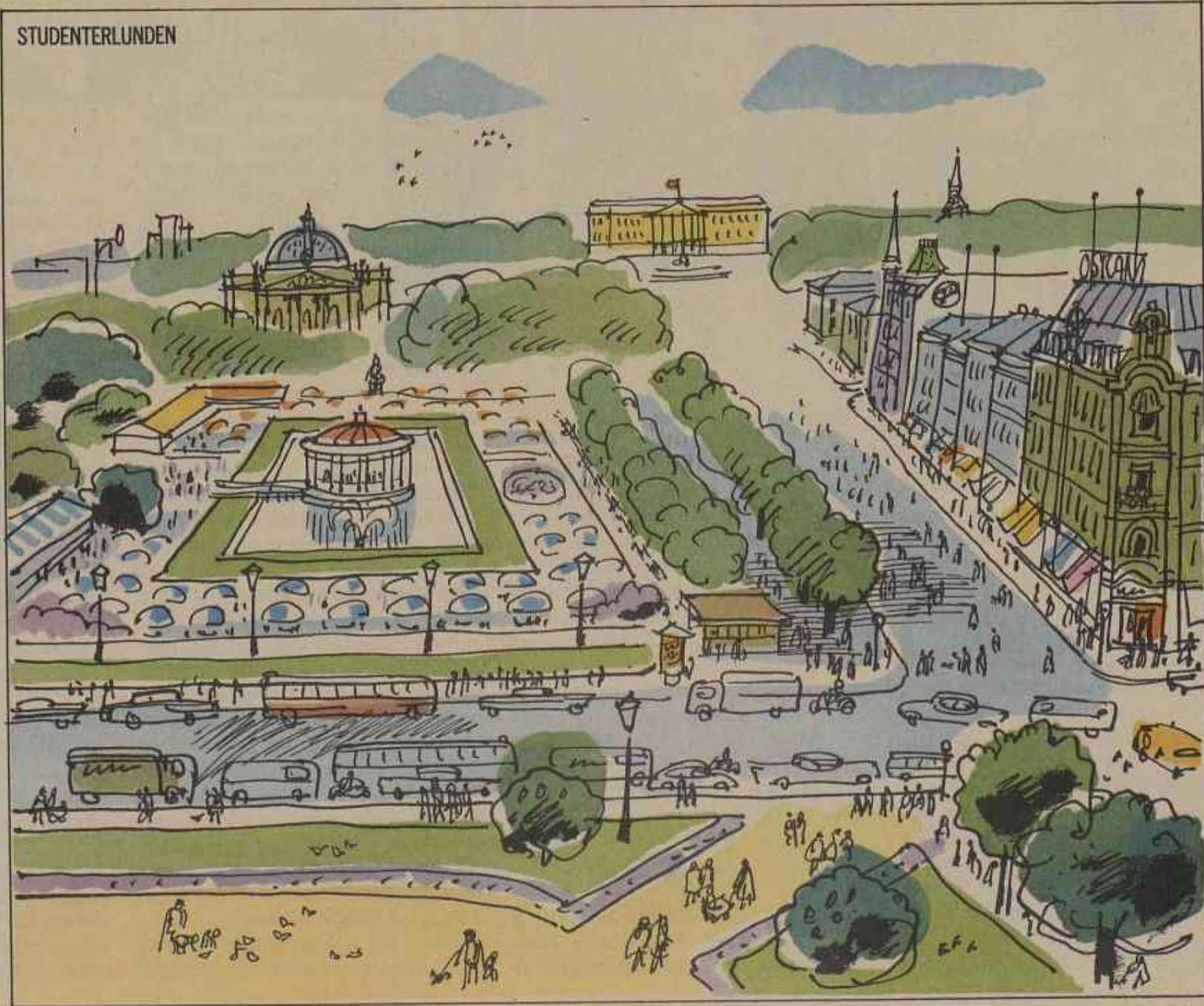
Jo, på Nordstrand protesteres det like iherdig mot nedleggelse av Ekebergbanen. Lenger vest i byen pågår en serie nye undersøkelser for å skaffe «egnet tomt» for et akvarium. Konserthuset er imidlertid forlengst åpnet, og stort sett må det kunne sies at vi har det riktig bra i Oslo i 1980.





OSLO 1980

- Utbyggings-områder
- Sanerings-områder



Slik har tegneren Næsheim tenkt seg Grünerløkken og Studentertunden.