

Nylandsbrua fra Grønland, gjennom Galleri Oslo, til Bjørvika.

Foto: Hans O. Torgersen/Aftenposten



«BRIDGE OVER TROUBLED WATER»

... ELLER «TROUBLED BRIDGE OVER MISSING WATER»

AV SVERRE LANDMARK, DAGLIG LEDER I GALLERI OSLO UTVIKLING AS SOM ARBEIDER MED UTVIKLING AV OMRÅDET. NESTLEDER I STYRET I OSLO BYES VEL.

DETTE KAN BLI ÅRET DA OSLO ENDELIG TOK ET OPPGJØR MED 60- OG 70-TALLETS MONUMENTER OVER BILISMEN. BYPLANKONTORETS INSPIRASJONSTUR TIL AMERIKA I 1963 GA OSS TRANSPORTANALYSEN (1965) FOR OSLO-OMRÅDET, OG ET BY-OVERGRIPENDE VEISYSTEM SOM BLE PÅBEGYNT, MEN ALDRI FULLFØRT. SKAL VI I 2025 SØRGE FOR AVSLUTNINGEN?

Nylandsveien og -brua har i seksti år stått som et monument over feilet byplanlegging, og Bispelokket ble revet i 2012. Ettersom veisystemet er statlig, kommer ikke Oslo noen vei uten at de statlige myndighetene (Statens vegvesen, Bane NOR) deltar i arbeidet med samme mål. Staten må ta ansvar for å rydde opp og bidra til å skape et grønt og tilgjengelig kollektivknutepunkt midt i Oslo sentrum, med et trivelig og fungerende Grønland som nærmeste nabo.

Sitatet er hentet fra et forslag fremsatt av stortingsrepresentantene Sigrid Z. Heiberg (MdG) og Kari Elisabeth Kaski (SV) om utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland, et såkalt «Dok. 8-forslag». De foreslo at Stortinget skulle be regjeringen om «å ta initiativ til at Statens vegvesen legger frem en fremdriftsplan som sikrer at Oslo bystyes ønske om å rive hele eller deler av Nylandsbrua kan realiseres». Høyre, Venstre, MdG, KrF, SV og Rødt stemte for.

Den 8. mai 2025 debatterte Stortinget forslaget, og det ble ikke avvist. Når det heller ikke ble vedtatt, var begrunnelsen fra Ap og Sp sin side at det i februar ble inngått en intensjonsavtale mellom Oslo kommune og Statens Vegvesen om å skaffe et kunnskapsgrunnlag og løsningsalternativ for en utvikling av området innen 1. oktober.

Sigbjørn Gjelsvik i Sp sa det slik:

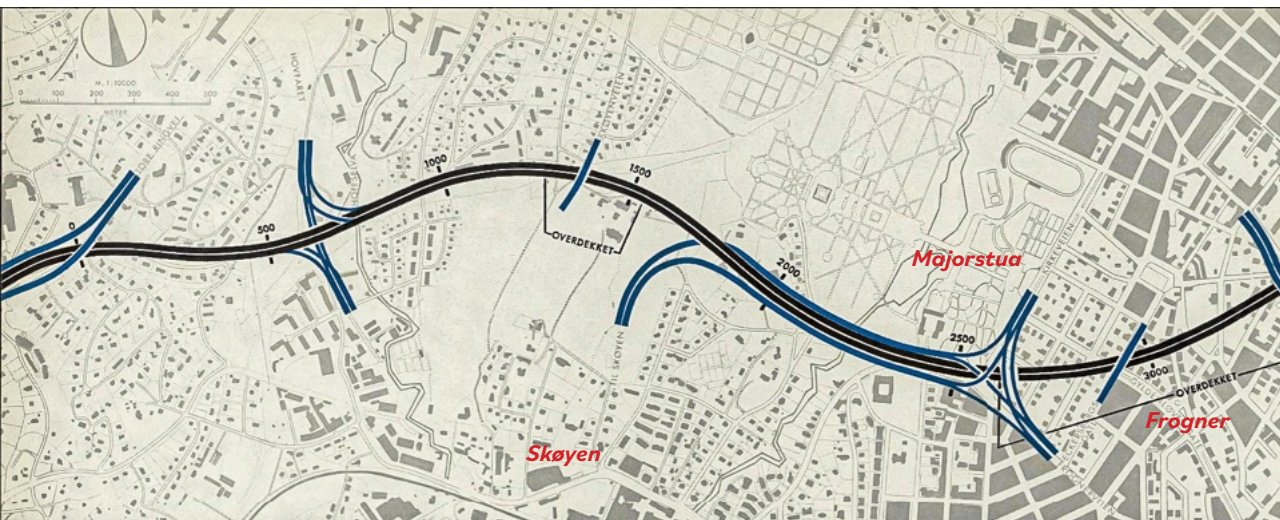
Vi i Senterpartiet har veldig stor forståing for det som Oslo bystyre og andre har teke til orde for, om behovet for å fjerne delar av eller heile Nylandsbrua for å bidra til byutvikling. Dei utfordringane som òg andre her har snakka om, blant anna knytt til kriminalitet og eit byrom som ikkje er slik som ein ønskjer å ha det, er gode grunnar for å ta grep. Eg synest det er positivt at

ein har kome til ein prosess der Statens vegvesen og Oslo kommune, ved bymiljøetaten, har signert ein avtale om å sjå på kva slags moglegheiter det er for utvikling av byområdet og byromma i det området vi no snakkar om.

I Stortinget hører saken under transport- og kommunikasjonskomiteen og i regjeringen er det samferdselsdepartementet som fastsetter rammene for hvordan Statens Vegvesen og Bane NOR skal avveie mot vår tids krav til bymiljø og sterkere vektlegging av sosial bærekraft mot egne sektorinteresser. Samferdselsstatsråden Jan-Ivar Nygård sa at «Vi må rett og slett ha tillit til at disse utredningene bringer oss videre». Ap og Sp stoler på at samferdselsaktørene vil forvalte fellesskapets interesser godt, og FrP stemte med.

Bymotorveisystemet skriver seg fra tiden da salget av biler ble frigitt (1960) og privatbilismen eksploderte. Utbygging av småhusområder uten kollektivdekning skjøt fart, og det ble vanlig å kjøre egen bil til jobb. Resultatet ble raskt store trafikkproblemer og endeløse køer. Forslaget som ble lansert i 1965 hadde inspirasjon fra USA og bar preg av dette. Planen hadde den vestlige forbindelsen gjennom Frognerparken, og et stort treetasjes kryss på Olaf Ryes plass skulle sende trafikken i to brede løp østover, der hele strøk skulle saneres. I dag ser vi de to rampene ved Lakkegata nord for Grønland, som ble

Her skulle
bymotorveien gå.
Illustrasjon fra
Transportanalysen for
Oslo-området, 1965 (Oslo
byplankontor)



bygget for å etablere krysset som skulle knytte den nye bymotorveien «Hausmannslinjen» fra Etterstad i øst til Frogner i vest.

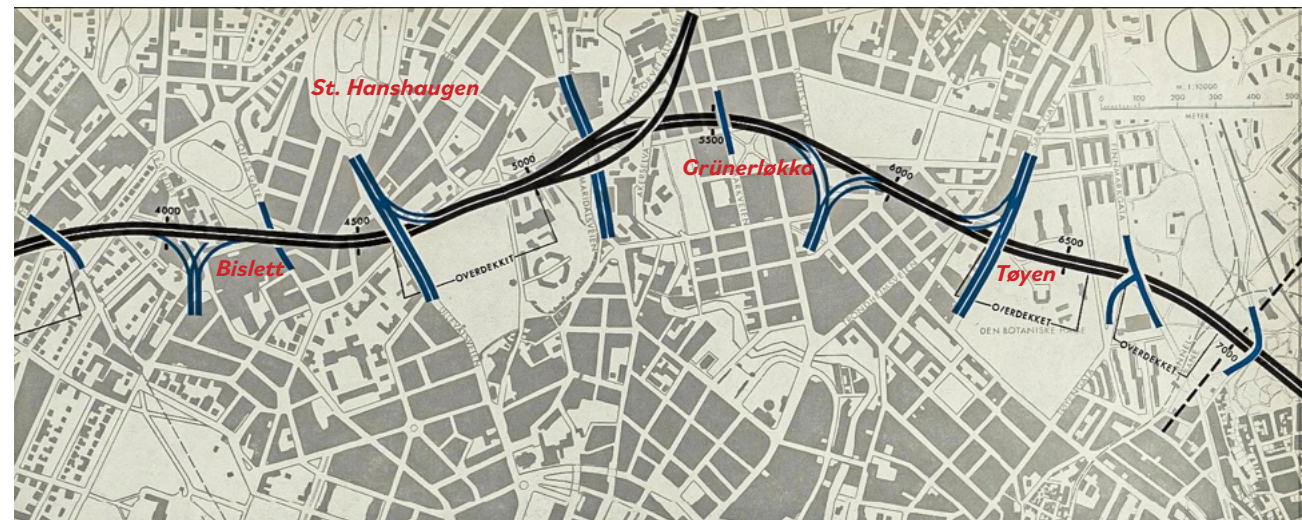
Planene bygget på antakelser om en befolkningsvekst opp til 500.000 arbeidsplasser og 500.000 «yrkesutøvere» ved årtusenskiftet, og med bilen som et relativt nytt fremkomstmiddel ble det stilt krav til vei- og parkeringsarealer i betydelig omfang.

Planen om en bymotorvei overlevde ikke oljekrisen i 1972/73 og overgangen til bevaringstiåret på 1970-tallet, men man rakk å få reist Bispelokket, Nylandsveien og Nylandsbrua,

skrev Aftenpostens Leif Gjerland i 2015:

Nå er Bispens rundkjøring vekk, men Nylandsbrua og Nylandsveien står der fortsatt som skjemmende og skremmende innslag etter den 1960-tallsbrutale veiløsning og minner om den 50 år gamle feilslåtte Bymotorveiplanen.

I Oslo er det fattet mange politiske vedtak om å få gjort noe med brua og åpnet Akerselva, men det har skortet på oppfølgingen. Byrådsleder Eirik Lae Solberg sørget derfor høsten 2024 for å gire kommunens innsats kraftig opp. I årets tre første måneder ble det først inngått en



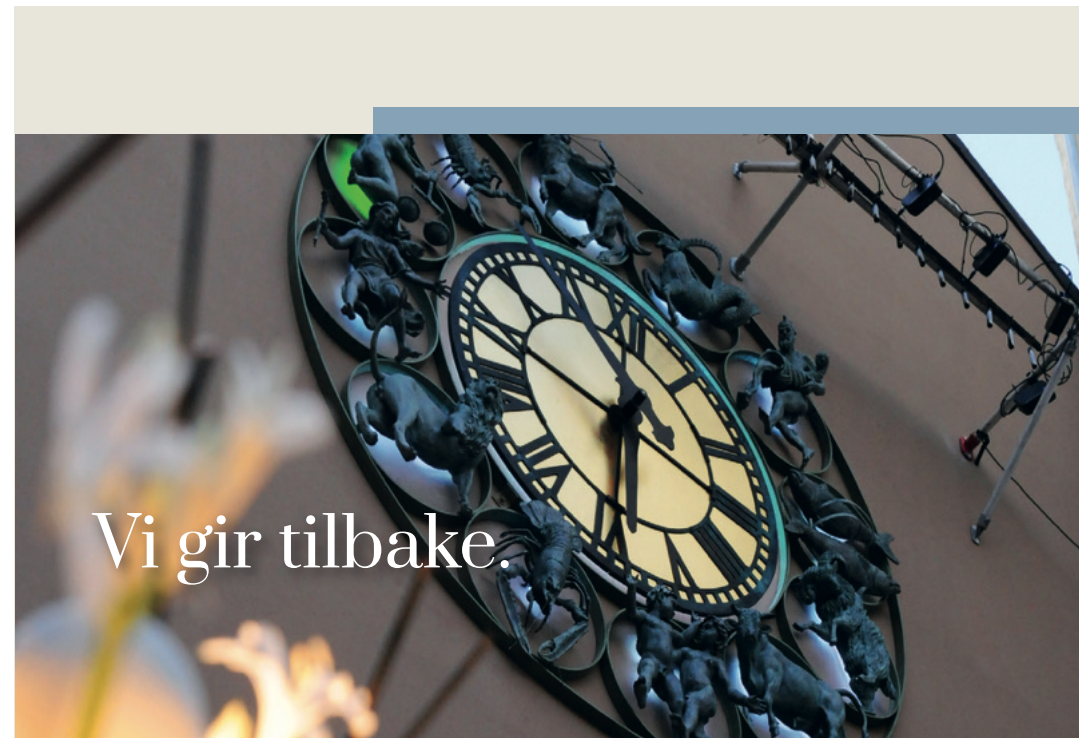
samarbeidsavtale mellom Oslo kommune og Statens Vegvesen, og en avtale mellom aktørene i det såkalte Plansamarbeidet for Oslo S-området.

Da bystyret behandlet kommuneplanen for Oslo, samfunnsdelen, den 30. april 2025, ble det besluttet: «Bystyret ber byrådet jobbe for rivning av Nylandsbrua og gjenåpne Akerselva.»

I stortingsdebatten 8. mai 2025 sa Oslo Aps Frode Jacobsen det slik: «Denne ballen ruller, det vil ta tid, og det er bare å glede seg til den dagen kommer da Nylandsbrua også vil være historie.»

Den planlagte bymotorveien skulle gå gjennom Homansbyen forbi Slottet. Illustrasjon fra Transportanalysen for Oslo-området, 1965 (Oslo byplankontor)

I løpet av året 2025 vil det vise seg om Statens Vegvesen, Bane NOR og samferdsdepartementet går med på å la landets samferdselsknutepunkt også få være en del av byen. For her «bor det masse folk, her lever og leker barn, her drives det næringsvirksomhet, og her samles folk fra hele byen.» (Kari Elisabeth Kaski). ●

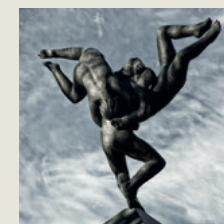


Vi gir tilbake.

Du har helt sikkert lagt merke til dem: Tigeren på Jernbanetorget, Cecilie i Spikersuppa, Påfuglfontenen i Studenterlunden. Dette er noen av mange eksempler på Eiendomsspars engasjement for en estetisk utvikling av byen vår. Eiendomsspar er en utleier som tar samfunnsansvar, både for byen som helhet og for våre egne eiendommer, som vi holder i førsteklasses stand. Fordi vi bryr oss.



Tigeren på Jernbanetorget



Triangelstatuen i Frogneparken



Påfuglfontenen i Studenterlunden

 EIENDOMSSPAR