

Oslo Rådhus  
9. mai 1989

Med forbehold om endringer  
SPERRET til 9.5. kl.1400

Statsminister  
Gro Harlem Brundtland

"Oslos betydning som hovedstad"

La meg først og fremst gratulerer Oslo med 175-årsjubileet som landets hovedstad. Oslo har i disse 175 årene hatt en eventyrlig vekst: Fra en ravnekrok i Europas utkant, med et folketall på drøye 10.000 mennesker i 1814, til en moderne industriby med 450.000 innbyggere i dag.

Den byen som ble sete for Storting, Regjering og Høyesterett i 1814 var den rene landlige idyll. Kuene gresset på det som i dag er Eidsvolds plass, og der Universitetet ligger, dannet Bislettbekken et myrdrag, hvor Christianias søndagsjegere jaktet på vadefugler.

Men allerede omkring 1840 opplevde byen den første store forandring: Slottet var under bygging, og Karl Johans gate, en av Europas triveligste hovedgater, ble anlagt fra kongeboligen til byens utkant ved Egertorvet. Den første av de mange kulturpersonligheter i byens historie, Henrik Wergeland, kommenterte utviklingen slik:

Men over engen, hvor huset lå,  
hvor kuen gikk, der jeg sist den så,  
seg strakt har skinnende gater hen,  
så ei jeg kjenner meg mer igjen.

Og byen vokste - ut over sine grenser: På Aker kommunes grunn, rett utenfor bygrensen ved Akerselven, grodde det opp fattigslige trebyer: Forstedene, og forholdene der kommenterer Aker formannskap slik i 1842:

"Et forlatt vrak, en pøl uten belysning, uten politi, uten brolegning, et usedelighetens, vanartens og fordervelsens rede."

Aker kommune lot forstedene som Grønland, Vålerenga og Kampen gå for lut og kaldt vann: Det var først da de var innlemmet i Christiania at det ble mer levelig for folket i øst: Skoler og kirker ble reist, gater brolagt og vannforsyningen ble ordnet i hygieniske former.

Omkring midten av århundredet kom den industrielle revolusjon til hovedstaden: Langs Akerselven reiste fabrikkbygningene seg, tekstilindustri og mekanisk industri. Men veksten hadde også sin bakside: Fabrikkkrøyken lå tykk over de nye arbeiderbydelene der øst, og Akerselven, som tidligere hadde vært en god fiskeelv, ble nå forurenset til en "heslig rynke i byens ansikt, mens den burde vært et smilebånd", som byens første arbeiderparti-ordfører, Carl Jeppesen, sa det. Og takket være en omfattende innsats, begynner Akerselven nå igjen å bli et smil i byens ansikt.

I mars 1987 startet Oslo kommune og Miljøverndepartementet samarbeidsprosjektet "Akerselva Miljøpark" i samarbeide med private og offentlige utbyggere langs elva. En av målsettingene med arbeidet er å ivareta det overordnede hensynet til kulturminner og elvas muligheter som rekreasjonsområde. Mange løftet litt på øyenbrynene over tanken på en miljøpark midt i storbyen. Men byene har sine egne miljøkvaliteter - forskjellig fra distriktene. De må vi også verne om.

Med den industrielle revolusjon kommer også datidens tekniske revolusjon til hovedstaden. Jernbaneforbindelsen til Eidsvoll, telefonen og elektrisiteten begynner å prege bybildet i en by i voldsom vekst. I løpet av det siste tiåret før det 20. århundre tar til, vokste byen fra 150 000 til nesten 230 000 innebyggere.

For de fleste fortøner mellomkrigstiden seg som en grå periode: Dyrtid og arbeidsløshet, voldsomme konflikter i arbeidslivet, fattigdom og elendige boligforhold med hundrevis av kjellerleilig-

heter. Men jeg finner i denne forbindelse grunn til å understreke den aktivitet som Oslo kommune drev for å lindre elendigheten: Frem til 1930 ble det bygd over 6.000 kommunale leiligheter, som på Torshov og Lindern, og kommunen subsidierte disse boligene med flere ti-talls millioner. I 1920-årene konkurrerte faktisk Høyre og Arbeiderpartiet om å bygge flest kommunale boliger. For de arbeidsløse satte kommunen i gang nødsarbeider på Sjursøya og Fornebu, samtidig som det ble gitt millioner i dyrtidsbidrag og direkte understøttelse til nødstedte. Ja, byen drev det så langt at den etablerte en egen kommunal restaurant, "St. Hallvard", som serverte opp til 2.000 mennesker pr. dag sunn og nærende middagsmat!

I etterkrigs-Oslo er det igjen den voldsomme veksten som preger hovedstaden: I 1948 ble endelig Aker innlemmet i byen, og områder som Ullern og Bygdøy, Groruddalen og Nordstrand ble bydeler i Oslo. I årene etter krigen sto byen først og fremst i bolignødens tegn. Og tusener på tusener av nye leiligheter ble bygd på det tidligere Akers grunn: Groruddalen og Østensjøbyen, og i 1970-80-årene: Hovseter og Voksen Skog.

Den genelle velstandsutviklingen og den sterke vekst i arbeidsplasser og innbyggere hovedstanden opplevde, førte med seg et nytt problem: Den økende biltrafikken. Men kommunen satset klokt i 60-årene, på utbygging av et T-bane-nett. Så langt jeg vet, er Oslo den minste by i verden med et så omfattende tunnelbane-system. Vi vet i dag at trafikkproblemene ikke er løst, men uten den framtidsrettede løsningen som ble valgt den gang, ville oppgaven i dag vært enda mer krevende.

"Byen med det store hjertet" er en betegnelse Oslo gjerne bruker om seg selv. En betegnelse mange kjenner seg igjen i. Som landets hovedstad har byen blitt et sentrum, kulturelt, økonomisk, industrielt administrativt, og politisk.

Hovedstaden blir et kraftsentrum og en magnet, så og si på alle samfunnets områder. Da byen ble hovedstad, var den

mindre enn Bergen og på størrelse med Trondheim. En situasjon som snart endret seg.

Som hovedstad blir byen også et vindu og en dør mot omverdenen. Impulser utenifra slår raskere inn i bybildet her enn andre steder. Det gir hovedstaden en egen dimensjon. Det gir byen en egen og raskere puls. Her er tilbudene og mulighetene flere og mer mangfoldige enn ellers i landet.

Å være landets senter og vel den eneste som vi kan bruke storby-betegnelsen på, har mange positive sider. Men også sine skyggesider. Også på skyggesiden har hovedstaden mer enn andre byer, mer kriminalitet, flere stoffmisbrukere. Vi opplever det paradoksale i at fysisk nærhet - at vi bor tett sammen - ikke er det samme som menneskelig nærhet. Trolig finner vi også flere ensomme i storbyen enn i andre lokalsamfunn.

Bysamfunnet har muligheter i seg til å utvikle menneskelige fellesskap som gir nærhet. Men ofte oppleves kanskje tilhørighet og menneskelig nærhet sterkere i en bygdegrend enn i en drabantby. Byens nærhet oppleves av mange som anonym, og ikke så trygt.

Storbyen har særlige oppgaver i begge ender av aldersstigen, barna og de unge på den ene siden og de eldre på den andre.

Antall alderspensjonister totalt sett er i seg selv ikke avgjørende for etterspørselen etter helse- og omsorgstjenester. Det viktige er hvor mange svært gamle mennesker det blir. Først 10-15 år etter pensjonsalder tiltar helsesvikt og funksjonstap med såpass tyngde at behovet for hjelp øker vesentlig. Ved århundreskiftet vil det i landet som helhet være omlag 46 000 flere personer over 80 år enn i dag. Det blir derfor en stor velferdspolitisk oppgave å gi gode livsbetingelser og utvikle en forsvarlig omsorg for alle disse, ikke minst i våre større byer.

De eldre må få beholde mest mulig av herredømmet over sitt eget liv, selv om de blir avhengig av hjelp fra andre. For alle mennesker er det viktig å bevare selvrespekten og verdigheten. Eldreomsorgen skal derfor styrke evnen til selvhjelp. De eldre

skal også ha rett til en aktiv alderdom. De yngre generasjonene trenger da også de eldres innsats, deres erfaring og deres medvirkning i samfunnet.

Når vi vet at det i våre byer, ikke minst her i Oslo, er flere eldre og flere enslige enn andre steder, blir disse oppgavene en særlig utfordring framover. Hvordan kan vi bruke muligheten som ligger i bysamfunnet, knytte kontakten mellom de yngste og de eldste generasjonene, og stimulere til løsninger som bedre kan utløse det nære menneskelige fellesskap ?

Hovedstadsområdet har i dag tatt opp i seg mange kommuner med egne lokalsamfunn. Innenfor sine grenser har Oslo opprettet 25 bydeler som kan gjenskape en større nærhet mellom befolkning, forvaltning og politikere. Det er en viktig reform, og understreker også betydningen av å ta vare på og utvikle kvaliteten i nærmiljøene også i storbyen.

Det er flere tiår siden hovedstaden vokste ut over sine grenser. Tidligere ble slike problemer løst ved grenseutvidelser. Så enkelt er ikke svaret lenger. Det er derfor viktig å utnytte og videreutvikle samarbeidet over kommunegrensene i dette området. Det må vi blant annet for å løse problemene som knytter seg til transport, byutvikling og miljø.

Sett fra utlandet er vår hovedstad fortsatt en liten by. Det gjør den til en levende by også i sentrale byområder med nær kontakt til sjø og skog. Dette en kvalitet mange store byer mangler. Vi bør ikke la Oslo vokse seg større på bekostning av slike miljøkvaliteter.

Hovedstaden blir i kraft av sentrum for så mange aktiviteter også et pressområde. 80 - 90.000 mennesker pendler daglig inn til byen fra andre kommuner.

Mens det i 1970-årene var en rimelig balanse i flyttebevegelsene, har netto-flyttingen i 1980-årene gått mot sentrale områder. Baksiden av presset på Oslo-regionen er

avfolking i distriktene. For Regjeringen ligger det en sterk utfordring i å opprettholde en balansert utvikling mellom by og land.

Oslo er igjen inne i en voldsom utbyggingsperiode. Nå er det de nye kontor- og forretningsbyggene som dominerer. Det er nok å tenke på Vaterland og Aker Brygge. Oslos ansikt er igjen i ferd med å endre seg. Men kanskje er det slik for de fleste av oss at vi ikke velger disse nye byområdene for en kveldstur. Da søker vil gjerne tilbake til de gamle bydelene, som Homansbyen, Kampen eller Grünerløkka.

Oslo har en historie som hovedstad og som ramme for folks hverdagsliv. Kulturminnene knytter bånd til fortida, gir oss grunnlag for å forstå sammenhenger og gir oss identitet. Dette blir stadig viktigere i et samfunn som preges av store og hurtige omstillinger.

Mer enn noen annen by tilhører Oslo hele landet. Akershus, Karl Johan med Stortinget, Slottet og Nasjonalteateret, - Holmenkollen og Frognerparken, Folkemuseet - alle er steder i Oslo som er en del av hele landets identitet. Det er steder vi alle er stolte av og som er en del av landets ansikt utad. Det er steder som forvaltes av hovedstaden, men det betyr noe for oss alle hva som skjer her.

Men viktige deler av historien kommer ikke bare til uttrykk gjennom prangende bygninger og anlegg. Fortsatt finnes fabrikker og bygninger som forteller om en arbeiderkultur som vokste fram samtidig med hovedstaden. Vi har et ansvar overfor våre barn for å føre disse kulturminnene videre.

Det som på mange måter gjør Oslo til en unik by, er at få hovedsteder har samme mulighet for kombinasjon av byliv og naturopplevelser. Vi har både sjøen og Marka i kort avstand fra sentrum og de sentrale boligområder. Dette gir Oslo en særlig verdi som det er viktig å ta vare på. Som bymennesker trenger vi avkobling og hvile i nær kontakt med naturen, og naturen gir oss opplevelser som bidrar til dette. Bevaringen av denne verdien ved Oslo er derfor viktig for oss alle.

Men det er selvsagt et dilemma at det nettopp er vi mennesker som utgjør den største trusselen mot naturen.

Vi vet nå at utviklingen, ikke minst i byene, bidrar til å ødelegge naturmiljøet - også i global sammenheng. Mange, små og gradvise endringer har bygd seg opp som en trussel mot fremtidens miljø. For å snu denne utviklingen krever det at vi alle er villige til å se på tilvante goder og vaner på nytt. Den største utfordringen av alle i våre byer, og Oslo spesielt - trafikken.

Vi vet at biltrafikken er med på å øke den sure nedbøren og til utslipp som forsterker den såkalte drivhuseffekten. Dette er utslipp Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere. Vi vet at støy og luftforurensninger fra bitrafikken fører til helseproblemer for enkeltmennesker og skaper utrygghet særlig for barn og eldre.

Vi vet også at svaret ligger i å styrke kollektivtrafikken slik at flere velger kollektiv-tilbudene framfor bilen. Dette kan kreve tiltak som vil redusere den enkeltes mulighet til å kjøre bil til sentrum. Men det vil samtidig kunne lette forholdene for varetransporten og gi bedre tilgjengelighet også for store grupper som ikke kan bruke bil.

Et skritt på veien vil være å planlegge alle transporttiltak under ett slik at bilbruk, kollektivtransport, prakeringsmuligheter og forholdene for syklister og fotgjengere blir sett i sammenheng. Staten vil invitere til en slik planlegging i våre ti største byområder. Regjeringen vil også arbeide for at kollektivtrafikken styrkes og at en større del av samferdselsmidlene vil bli brukt til investeringer i kollektiv-systemene i byene.

### Avslutning.

Hovedstaden står også i dag foran en rekke utfordringer som å få kontroll over miljøforurensningen, bevaring av kultur og natur samt å sikre unge og eldre trygge og gode livsvilkår.

For å kunne møte utfordringene er det av grunnleggende betydning at vi sikrer en variert bosetting i hele landet med økonomisk bærekraftige distrikter og et variert næringsliv i hovedstaden. Det er nødvendig med et samlet krafttak mot miljø-

forurensning, både her i Oslo, på landsbasis og i internasjonal sammenheng. Det er også viktig at vi bevarer et sosialt miljø i hovedstaden som gir grunnlag for omsorg og omtanke for barn, unge og eldre.

Også i framtida vil vi beholde Oslo som en hovedstad hele landet kan identifisere seg med og som tilhører oss alle. Jeg vil ikke undervurdere de utfordringer som Oslo står foran i årene som kommer. Men jeg vil også si at det må være mulig å løse disse problemene med felles innsats og vilje. Dette får være utfordringen til oss alle i årene fremover.