

Manhattan på Fornebu

Bygg vertikalt - reis kollektivt – ta heisen

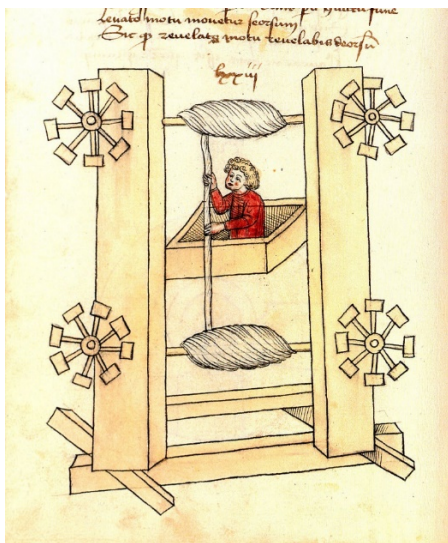
Knut Samset

Vi liker å tenke horisontalt her til lands. Det er fordi vi er så få og har så god plass. Norge er nesten nederst på listen over land rangert etter befolkningstetthet. Vi liker å bo i små hus med avstand til naboen. Vi setter oss på seteraden som er tom når vi går på bussen, ikke det ledige setet ved siden av en annen person. Og vi liker ikke å ta heisen. Kanskje fordi vi blir stående tett sammen, eller fordi det er forbundet med risiko. Kombinasjonen av trange rom og store høyder er skremmende.

Vertikalt

Heisen har et dårlig rykte her til lands. Det heter å komme i heisen, som betyr at man har tabbet seg ut, fått trøbbel eller er blitt avslørt. Det forbindes med noe ubehagelig, problematisk eller klaustrofobisk: som det å bli sittende fast i en heis. Men dette er en feiltolkning, for uttrykket er visstnok maritimt, og gjelder en avstraffelsesmetode i seilskutetiden: «*at bli heiset op under raaen med en strop under armene.*» (Tvedt, 2016). I andre land bruker man andre metaforer om det samme. I England, for eksempel, heter det «*to get into hot water*», og i Tyskland «*in Teufels Küche kommen*» (å havne på djevelens kjøkken).

Det at heisen har fått et dårlig rykte er ufortjent. For tallenes tale er at det skjer svært få ulykker med heis, og at de sjelden fører til noe mer enn mindre bruddskader. Videre at ulykkene i mange tilfeller kunne vært unngått. For eksempel er det ikke spesielt lurt å hoppe opp og ned mens heisen er i fart. Da risikerer man å fremprovosere en bråstopp, men ikke noe mer. Statistikken forteller at i den grad det skjer dødsulykker, er det montørene og teknisk heispersonell som rammes, ikke passasjerene.



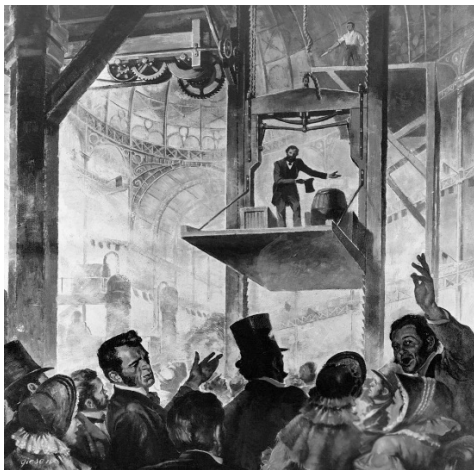
Skisse av elevator tegnet av en tysk konstruktør (Konrad Kyeser) i 1405

Det er den vertikale dimensjonen som er skremmende. Som praktikant før ingeniørstudiet hos Norges eldste heisfabrikk Wisbech AS, opplevet jeg selv dette på nært hold. En gang måtte jeg klatre opp på utsiden av Folketeaterbygningen i snøvær og sterk vind for å komme inn i heisrommet på taket. Det var skremmende. En annen gang var jeg innelåst ved et uhell på bunnen av heissjaktene i Arbeidsgiverforeningen, og måtte krype fra den ene sjakten til den andre for å ikke bli truffet av en heis på vei ned. Det skumleste var om alle heisstolene kom ned i første etasje samtidig. Det ville vært fatalt. Jeg ble reddet i siste liten. I et annet tilfelle var det en arbeidstaker i Shell-bygget som jobbet overtid langt utpå kvelden. Hun kom seg ikke ut av heisen da hun skulle hjem, fordi den ikke stoppet – den bråsnudde på toppen og i bunnen og fortsatte med det i timevis, til det kom noen på jobb neste morgen og det ble oppdaget. Hun var sterkt preget av angst da hun ble reddet, men i live. Historiene og ryktene er mange: å ta heisen er en risikosport.

Men det er ikke sant. For det har ikke vært registrert mer enn omtrent 400 dødsfall med heis siden starten i 1883, (Wikipedia). Den første ulykken skjedde akkurat det året, da en 15 år gammel gutt var litt for nysgjerrig og fikk hodet kappet av fordi han stakk det inn i sjakten mens heisen var på vei ned. Det bidro sterkt til å slå an tonen. En av de mer spektakulære ulykkene som trekker i motsatt retning skjedde i fjor i Chicago. Da raste en heis med passasjerer ukontrollert ned fra 95. til 11. etasje, men ingen ble skadet.

Sannsynligheten for å bli drept i en heis er meget lav, anslagsvis en til ti millioner. Statistisk tilsvarer det å ta heisen to ganger per dag i nesten syv tusen år.

Til sammenlikning har det vært registrert omtrent 1500 svært alvorlige flyulykker siden flygingen startet, med nær 60 000 dødsfall, ca. 1000 – 3000 per år (Wikipedia). Og det store paradokset er at det er langt farligere å bruke rulletrapp enn heis. I USA skjer det årlig i størrelsesorden 17 000 skader og 30 dødsfall i rulletrapper (McCann, m.fl., 2006).



New York 1854. Elisha Graves Otis demonstrerte sin oppfinnelse av sentrifugalbremsen som forhindret at heisen faller ned dersom vaieren ryker. Det ble starten på fenomenet personheis.

Horisontalt

Her hjemme har det som i andre land skjedd en markert endring i det geografiske bosettingsmønsteret, fra spredtbygd til tettbygd. For hundre år siden bodde omtrent halvparten av befolkningen i tettsteder og byer, i dag er det 80 prosent. Og trenden fortsetter.

Men ikke veldig tett, for i tettstedene sprer vi oss utover og bygger lavt som i USA. Drabantbyene eser ut, mens det meste av arbeidsplassene er i sentrum. Slikt blir det bilisme og bilkøer av. Sprengt

kapasitet på tog og buss, forsinkelse og stress. Og veibygging, bompenger, nye politiske partier - og hva blir det neste?

I denne situasjonen kan det være på sin plass å argumentere litt for den vertikale dimensjonen i samfunnet. Og heisens fortrefelighet. For den er årsaken til at vi i det hele tatt kan tillate oss å tenke vertikalt, og som gjør at det er mulig i praksis å bo og jobbe i høyden.

Økonomen Tim Harford skriver at heisen må forstås som en del av det mer omfattende fenomenet *byutvikling*. Uten klimaanlegg ville de store bygningene med sine glassfasader vært ubeboelige, mener han. Uten stål og forspent betong ville det ikke vært mulig å bygge dem, og uten heisen ville de ikke kunne brukes til noe som helst. Arealer er en knapphet i byer, og heisen gjør det mulig å utnytte arealene mer effektivt. Byen vokser, ikke minst i høyden, og folkemengden øker kraftig, først og fremst innenfor arbeidstiden, fordi de fleste bor i omliggende områder. Det gjør at man i tillegg trenger effektiv horisontal massetransport av mennesker inn og ut av bysentrene. Der er T-banen uslåelig. (Harford, 2017)

Han bruker Manhattan som eksempel: uten den tettheten som er mulig fordi bygningene er utstyrt med effektive heiser, ville det ikke vært lønnsomt å drive T-bane, og uten den ville man ikke få frem folk til skyskraperne i tide. Den ekstreme fortettingen på Manhattan, skriver han, har mange positive trekk. For til tross for asfalt og betong er byen allikevel overraskende miljøvennlig: mer enn 80 prosent av transportarbeidet gjøres med T-bane, sykkel eller til fots. Det er ti ganger mer enn for landet forøvrig. Det samme ser man i andre bysamfunn som Singapore eller Sydney. Manhattan er et svært ettertraktet sted å bo, noe betalingsvilligheten i boligmarkedet bekrefter. Byen er grobunn for svært mye kreativitet, for eksempel sett i forhold til antall patentsøknader og oppstartsforetak. Det er velstand, målt i forhold til lønnsnivået i landet under ett. Og i forhold til spredt bebygde områder kommer byen langt bedre ut for eksempel i forhold til karbonavtrykk. Både energiforbruk per capita generelt, og bensinforbruket er langt lavere.

Personheisen er et unikt transportmiddel. Den beveger seg lydløst og umerkelig uten stress. Det er nesten som å bli teleportert fra ett sted til et annet. Man går inn gjennom automatiske dører i én etasje, og kommer ut et helt annet sted. Heisen blir en forutsetning for videre utbygging når de geografiske grensene for byutvidelse er nådd. Da må man bygge i høyden. Et bygg med 60 etasjer og grunnflate på 300 kvadratmeter kan bygges på en tomt på et par mål. Dersom man istedenfor skulle bygge blokker på fem etasjer ville det kreve en tomt på mer enn det tidobbelte, avhengig av byggenes plassering innbyrdes og i forhold til gategemene.

Her hjemme registrerer vi at utformingen av det nye regjeringskvartalet nå i prinsippet er avklart, og at byggestarten skjer neste år. Det har vært en lang prosess som har involvert mange. Et gjennomgående tema har vært at byggene ikke skal bli for dominerende i bybildet. Underforstått at de ikke skal være for høye. Mange vil være enig i at det er fornuftig, dessuten har vi fremdeles ganske god plass i indre del av Oslo. Antakelig bør byggene heller ikke bli for lave, i forhold til omliggende bygninger. Men en tenkt fremtidig situasjon med skyskrapere som nærmeste naboer kan snu fullstendig om på resonnetet som ble lagt til grunn i dag. Statsmakten ville da bli usynlig mellom kapitalismens mektige symbolbygg.

Manhattan på Fornebu

Et helt annet prosjekt er det som var tenkt bygget på Fornebu, med navnet «Det store blå». Aker-konsernet ville bygge et hovedkontor for verdenshavene, en 200 meter høy skyskraper med 64 etasjer. Prosjektet var visjonært, og Akers planer for bygget var at det skal huse blant annet forskningsmiljøer, utdanningsinstitusjoner og relevante bedrifter – det selskapet karakteriserer

som «ledende aktører innenfor næringsliv, akademia, organisasjoner, forskningsinstitusjoner og investormiljøer som positivt vil bidra til bærekraftig ressursforvaltning av havet»



*Statsminister Erna Solberg, konsernsjef Øyvind Eriksen i Aker (th) og administrerende direktør Nina Jensen i Rev Ocean ser på en modell av den 200 meter høye bygningen til Kjell Inge Røkke, som en gang skal huse World Ocean Headquarters
Foto: Heiko Junge NTB scanpix*

Organisasjoner som FN ved IOC (UNESCO) og FN Miljø, Havforskningsinstituttet i Bergen, Norsk polarinstituttet i Tromsø, WWF, Handelshøyskolen BI, Subsea Valley med flere, hadde bekreftet at de støttet opp om prosjektet. «Her kan toppnivåkompetanse fra hele verden samles under ett tak og bidra til flere bærekraftige løsninger for bruken av havets ressurser i fremtiden», sa statsministeren til pressen da modellen av bygget ble vist frem tidligere i år.

Men responsen hos det store publikum var mer delt. Det var nok dels på grunn av utformingen, som mange av oss mente var usedvanlig klossete, men mest på grunn av høyden. Reaksjonen var massivt negativ. Beboerne på Lagåsen protesterte (en liten høyde med særdeles eksklusive villaer ved innfarten til Fornebu), og mente de ville bli liggende i skyggen. I intervju med NRK, ba nestleder i Foreningen for Fornebu vel lokalpolitikere om å sette ned foten for at «et høyhus à la Trump-tårnet i New York blir oppført i det verneverdige området i Bærum, hvor også Fridtjof Nansens hus Polhøgda ligger». Tidligere statsminister Kåre Willoch lot seg også intervju og sa at «Det vil være et signal om skadeverk mot naturpreget i omgivelsene til hovedstaden i Europas romsligste land». En beboer fra Snarøya uttalte til pressen at husene på Fornebu bør bygges mest mulig lavt i terrenget, slik at miljøkvalitetene tas best mulig vare på. «Havet er lavt og bredt, det bør verdenshavernes hus også være», mente hun.

De fikk viljen sin. Grunneieren, det vil si Bærum kommune, avviste forslaget. Bærum går med det glipp av en enestående mulighet til å bygge noe langt mer enn et Trump-tårn, det kunne blitt en hel Manhattan-by på Fornebu. Alt ligger til rette. Det er store ubyggete arealer. T-banen skal Oslo sørge for, den skal stå ferdig i 2025. Det er anslagsvis 25 000 arbeidsplasser der i dag og det skal bli mer. Området har enestående naturkvaliteter, og et potensiale på samme måte som Manhattan, om enn i noe mindre skala. Med Oslo som nærmeste nabo vil det være et svært ettertraktet sted å bo. Boligprisene og betalingsvilligheten i boligmarkedet bekrefter det. Fornebu kunne bli et område med

grobunn for svært mye kreativitet, ved å tiltrekke seg avansert næringsliv, kunnskapsbedrifter, undervisningsinstitusjoner med mere. Det statlig finansierte kunskapssenteret IT Fornebu er allerede der. Det samme gjelder Telenors hovedkvarter, Aker Solutions, Norske Skog, Equinor, EVRY, Hewlett-Packard og andre. Fornebu kunne bli et kraftsentrum for kunnskap, nytenking, innovasjon, næringsutvikling, og kultur. Det kunne med tiden bli et Manhattan i miniatyr, med skyskrapere på rekke og rad i lengde og bredde. Og det kunne bli et utstillingsvindu for et grønt samfunn med lavt karbonavtrykk, omgitt av alt det blå.



Den nye T-banetraseen skal være ferdig utbygd i 2025.

Men her har nok kommunepolitikerne i Bærum vært for nærsynte. Etter at de vraket Akers drømmebygg er en rekke andre kommuner og politikere i gang for å få «Det store blå» hjem til seg. Hittil har Askøy, Porsgrunn, Haugesund, Os og Sarpsborg hatt møter med Aker om en mulig lokalisering. Hele 10-15 kommuner har meldt seg med i kampen, meldte Dagens Næringsliv i mars.

Men, nei, her handler det nok mest om at politikerne tenker horisontalt og ikke vertikalt. Vi har jo så god plass. Vi vil ha avstand til å være for oss selv. Det høres hyggelig ut, men det blir ikke utvikling av det.

Eller kanskje det bare er frykten for store høyder. Å bli sittende fast på vei opp eller ned. Eller det som på godt norsk heter - å komme i heisen.

Lærdommen i så fall er at folk ikke bør la seg rive med av det intuitive som bare er bygget på antakelser. De bør være mer opptatt av fakta. For å ta heisen er noe av det sikreste man kan gjøre, om man vil opp.

Har det vist seg.

Kilder:

Bærum Kommune, 2018, *Kommunedelplan 3 Fornebu*

Harford, T, 2017, *Fifty Inventions that Shaped the Modern Economy*, Riverhead book, New York

McCann M, Zaleski N, 2006, *Deaths and injuries involving elevators or escalators*, the National Institute for Occupational Safety and Health

Tvedt, H A, 2016, *Å komme i heisen*, Nettsiden Klisjeer.no hvor han siterer forfatter Ivar Alnæs i *Bidrag til en Ordsamling over Sjømandssproget* (1902)

Wikipedia: Elevator, Manhattan, Fornebu