

# PLANINITIATIV FOR GALLERI OSLO

## *PROSJEKTBEKRIVELSE*

# BAKGRUNN

Forslagsstiller for planinitiativet er Galleri Oslo Utvikling (selskap under stiftelse). Oslo Areal AS, Viken Pensjonskasse, Viken Fylkeskommune og Linstow AS vil direkte eller indirekte eie Galleri Oslo Utvikling AS når det stiftes, og signerer derfor på vegne av selskapet under stiftelse. Eiendommen som planinitiativet vedrører (230/411 – Galleri Oslo) er i dag organisert som et eierseksjonssameie, og forslagsstiller er eid av de samme selskapene som direkte/indirekte er eller vil bli eiere av samtlige seksjoner i eierseksjonssameiet.

I 2017 besluttet eierne av Galleri Oslo å gjennomføre et parallelloppdrag for å utforske hvilke muligheter rivning av dagens Galleri Oslo kunne gi for byutvikling i området. Grunnlaget for initiativet var Områdeprogram for Oslo S som ble vedtatt i 2012. Fem arkitektkontor deltok, og eierne valgte å gå videre med A-labs prosjekt «Soulside». En videreutvikling av A-labs prosjekt fra parallelloppdraget ligger til grunn for planinitiativet.





# MÅL OG AMBISJON

Vår ambisjon er å endre Galleri Oslo til å bli et attraktivt, levende og åpent byområde. I dag oppleves bebyggelsen og veisystemet som barrierer i byen. Ved å etablere bygg og byrom som inviterer til aktivitet og sosialt liv, ønsker vi å bidra til å binde byområdene sammen, og gjøre Vaterland og Grønland til en inkluderende, trygg og bærekraftig del av byen.

Oslos overordnede byutviklingsstrategi er basert på fortetting i knutepunkt og stasjonsnære områder. Å øke tomtens utnyttelse, og tilrettelegge for flere arbeidsplasser, servicefunksjoner og boliger i Oslo S-området, bygger opp om denne strategien. Ved å tilrettelegge for nedbygging av veisystemet, prioritering av fotgjengere og syklist, åpning av Akerselva og etablering av nye parker og byrom, vil planen bidra til å gjøre Oslo til en grønnere by.

«Nye» Galleri Oslo skal være et bærekraftig prosjekt, og benytter seg i planfasen av Breeam Communities for å nå dette målet. Prosjektet vil spille en viktig rolle i å innfri Oslo kommunes ambisiøse klima- og byutviklingsmål. Sosial bærekraft søkes ivaretatt gjennom blant annet informasjon, involvering og medvirkning. Vi ønsker å gjøre dette til et fellesskapsprosjekt, hvor vi finner gode og varige løsninger som gir noe tilbake til byen og lokalmiljøet. Miljømessig bærekraft søkes ivaretatt gjennom valg av fremtidsrettede klimavennlige løsninger som reduserer klimafotavtrykket fra prosjektet, valg av klimavennlige energiløsninger og i størst mulig grad vektlegging av sirkulære løsninger. Et økonomisk bærekraftig prosjekt er viktig for eierne. Eksisterende bygningsmasse med dens virksomhet representerer en betydelig verdi som må reflekteres i den nye reguleringsplanens rammer.



Om Galleri Oslo rives, kan Nylandsveien legges på bakken, Akerselva åpnes helt ned til sporområdet, og parken langs Akerselva forlenges ned til Schweigaards gate

Illustrasjon: Studio-Sang / A-lab



# GALLERI OSLO OG BYEN

Vaterland gjennomgikk en enorm transformasjon fra T-bane- og motorveitbyggingen startet på 1960-tallet, til Postgirobygget, Oslo Spektrum, Galleri Oslo og Oslo Plaza stod ferdig på slutten av 1980-tallet. Fra å være et strøk med lave trehus og smale smug, ble Vaterland Norges «Manhattan», med høyhus, konserthall og bussterminal, midt i byens største kollektivknutepunkt.

Utbyggingen førte med seg en infrastruktur som endret bylivet totalt. Bil, buss og trikk opptok gateplan, mens gangbroer og innvendige gågater ble etablert for å lede fotgjengerne trygt gjennom området. Butikklokalene ble lagt innendørs, orientert vekk fra gaten. Gjennomfartstrafikken gikk i tunnel langs Ring 1 og på søyler i høyden over Grønland og togsporene. Akerselva ble lagt i kulvert under den nye bebyggelsen og infrastrukturen.

Galleri Oslo stod ferdig i 1989. Bebyggelsen, et langstrakt kontor- og forretningsbygg, ble lagt som en skjerm mellom den trafikkerte Schweigaards gate og byen bak, med en innvendig glassoverbygd handlegate som skulle koble Biskop Gunnerus gate og Oslo S-området til Grønland. Bussterminalen ble lagt på bakkeplan, med bussoppstillingsplasser, og vente- og servicearealer i byggets førsteetasje.

Galleri Oslo har kanskje landets mest sentrale beliggenhet, med sin plassering ved Oslo S. Oslo Bussterminal er avreise- og ankomststasjon for regionbusser og langdistansebusser til inn- og utland og har mer enn 50.000 passasjerer hver dag, som gir stor gjennomstrømming av mennesker. Som kontorbygg fungerer Galleri Oslo godt, men den innvendige handlegaten ble aldri en suksess, og byggets langstrakte form ble etter hvert oppfattet som en barriere i byen. Lukkede fasader mot gaten, et arealkrevende veisystem og mangelfulle fotgjengerforbindelser, gjør at området oppleves utilgjengelig og utrygt. Tilstøtende område mot nord, Olafiagangen, med området som er overdekket av veisystemet med rundkjøringen, har gjennom mange år vært sett på som problematisk.



*Langstrakt kontorbygg som en skjerm langs Schweigaards gate*



*Bil og buss på gateplan, fotgjengere i gangbroer og innvendige gater*



*Trafikk lagt i høyden over Grønland og Olafiagangen*



*Akerselva i kulvert fra Vaterlandsparken og under Galleri Oslo*



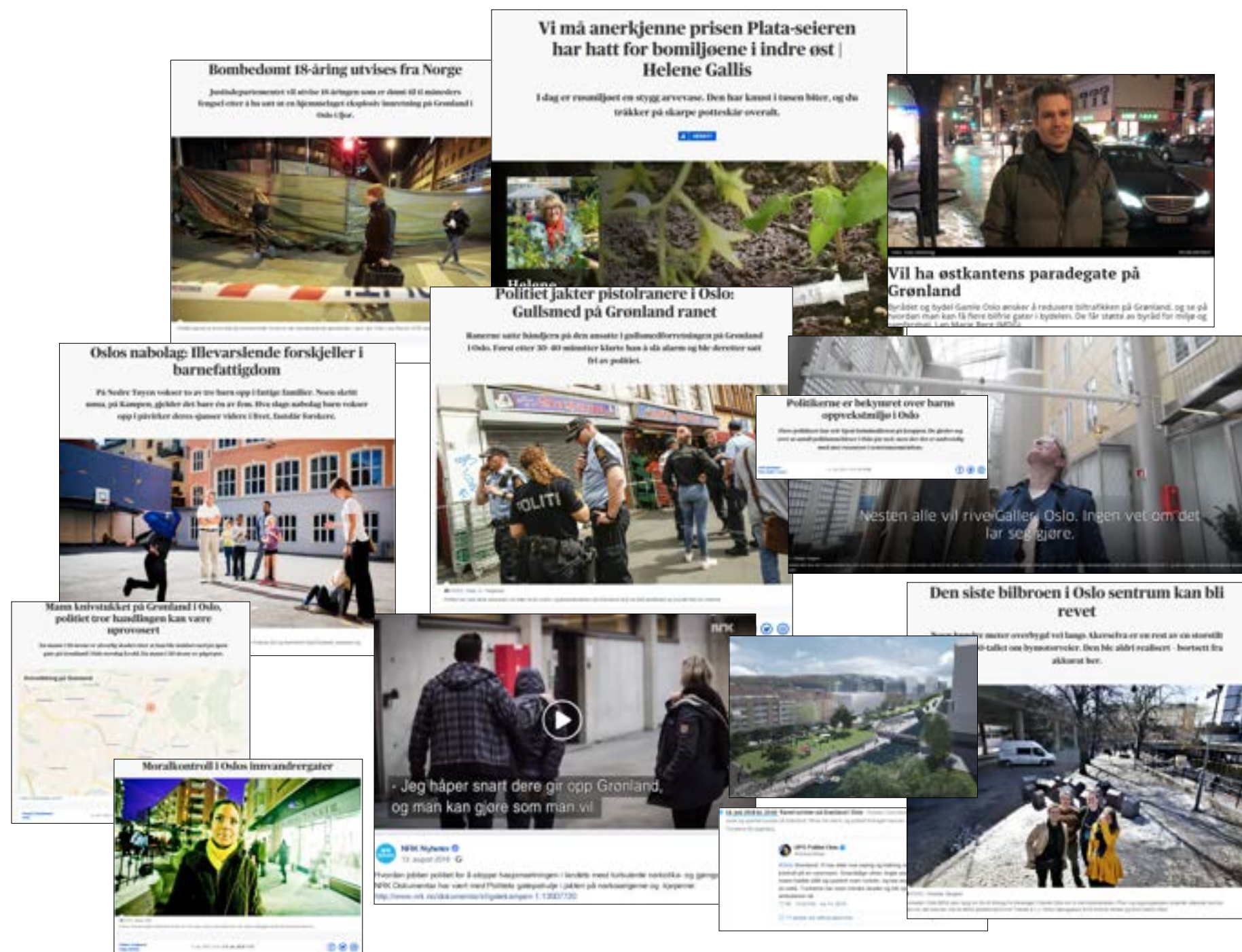
# GRØNLAND

«Grønland rommer på mange måter både solsiden og skyggesiden av det flerkulturelle Norge - eller inspirert av Hannerz (1969) og Zorbaugh (1983): Grønland er Oslos "Soulside" lokalisert rett ved landets "gullkyst". Mangfold av mennesker, etnisiteter, spisesteder og vareutvalg, lukter og smaker fra hele verden, og entreprenørskap, såkalt "innvandrerdriv" og spennende møter mellom kulturer og religioner gir Grønland internasjonale vibber.»

Utdraget fra «På sporet av det nye Grønland», en sosiokulturell stedsanalyse av Grønland fra 2017, fanger mye av essensen i relasjonen mellom Grønland og Oslo sentrum og Fjordbyen. I et samfunn med små forskjeller er det få steder hvor kontrastene i samfunnet fremtrer like klart som i møtet mellom Oslos «CBD» Barcode og hverdagslivet på Grønland. Samtidig som Grønland har levekårsutfordringer og mer kriminalitet enn byen rundt, er mangfoldet på Grønland en helt unik kvalitet - både for lokalmiljøet og byen som helhet.

Den sosiokulturelle stedsanalysen viser at beboerne er opptatt av at Grønland skal beholde karakteren sin: det upolerte, uforutsette, mangefasetterte, nedpå, rike på inntrykk, sanselige og personlige. De frykter at investeringer og eiendomsutvikling forsterker gentrifisering og fortrengning av det som har vært Grønlands karakter.

«Nye» Galleri Oslo har gjennom sin beliggenhet og påvirkningskraft mulighet til å skape en ny historie om Grønland, om Oslo og Norge. En historie som viser frem våre verdier og evner gjennom et sted som er dynamisk, demokratisk, inkluderende, innovativt, ujålete, kvalitetsbevisst, mangfoldig, sanselig, overraskende, grønt, høyteknologisk, smart og bærekraftig. Derfor prosjektnavnet "Soulside".



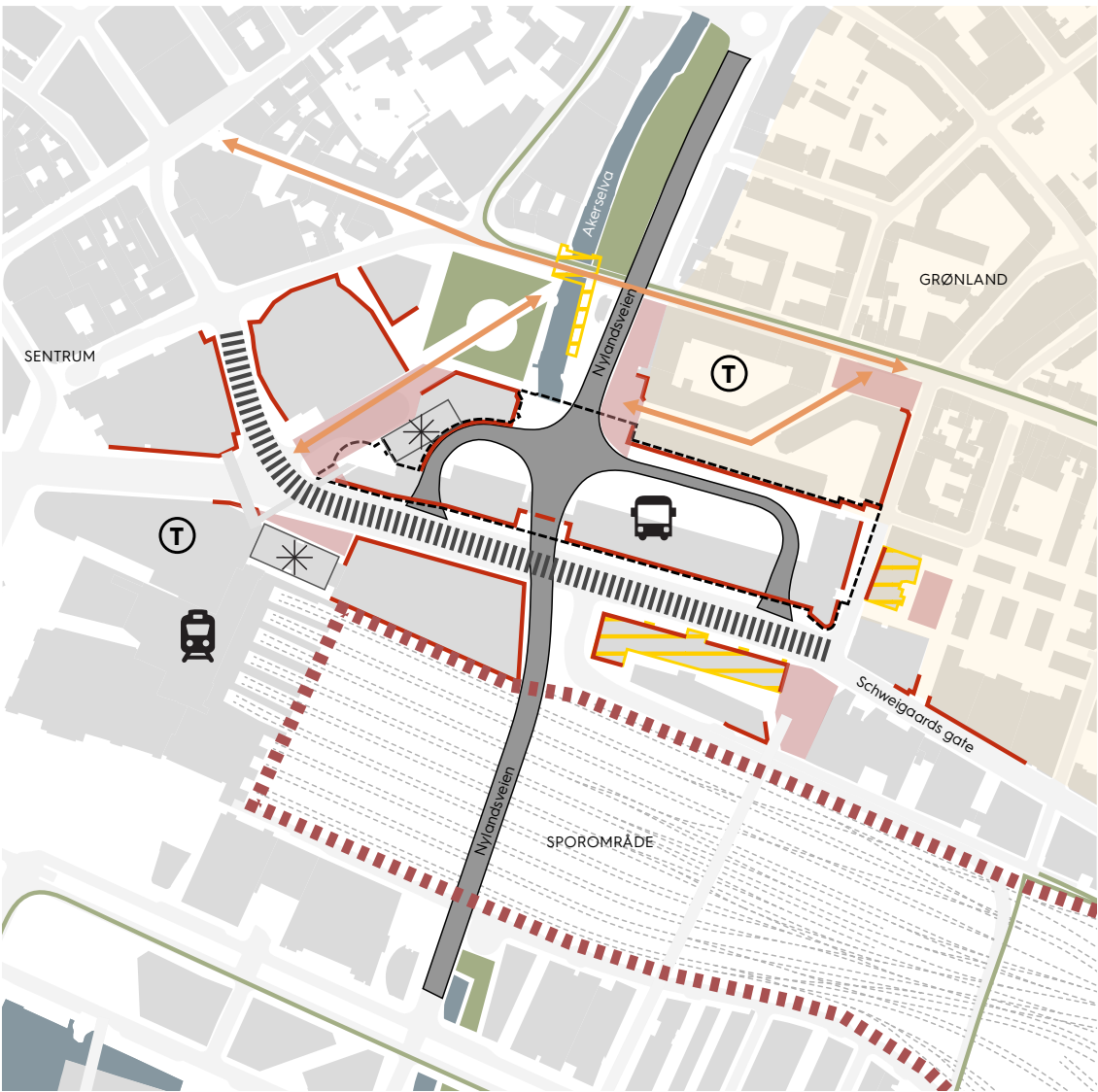






# STEDSANALYSE

## SAMLET STEDSANALYSE



### TEGNFORKLARING - SAMLET STEDSANALYSE

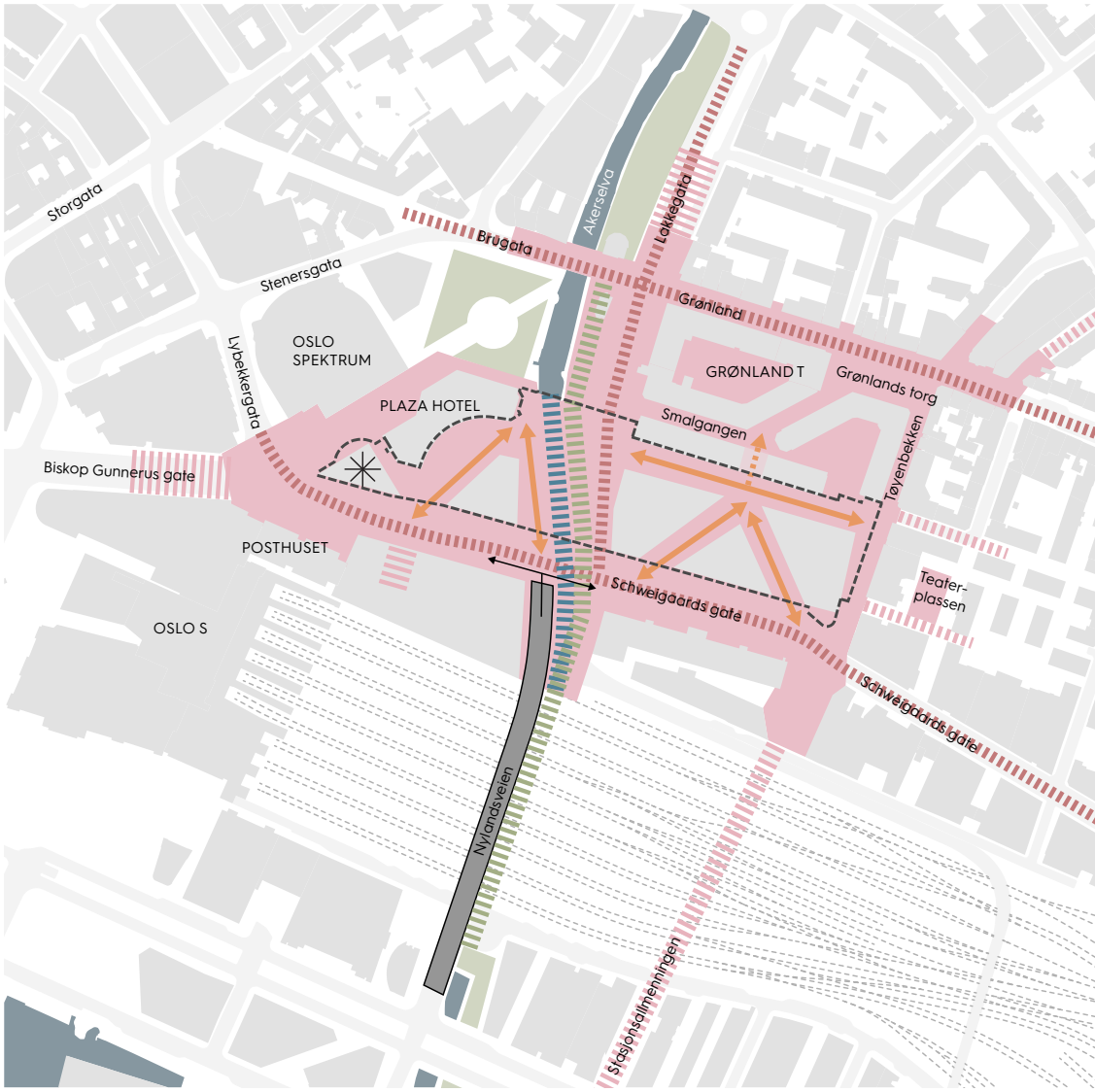
- Planområde
- Bebyggelse
- Boligområde
- Gater
- Oslofjorden
- Landemerke
- Lukket fasade
- Barriere - Schweigaards gate
- Barriere - trafikkmaskinen
- Barriere - sporområdet
- Park
- Torg/Møteplass
- Sykkelvei
- Viktig gangforbindelse
- Regulert til bevaring

### TEGNFORKLARING - FORSLAGSSTILLERS ANBEFALINGSKART

- Strøkgate
- Sammenhengende bygulv
- Nye forbindelser
- Åpne Akerselva
- Videreføre grønnstruktur
- Nylandsbrua

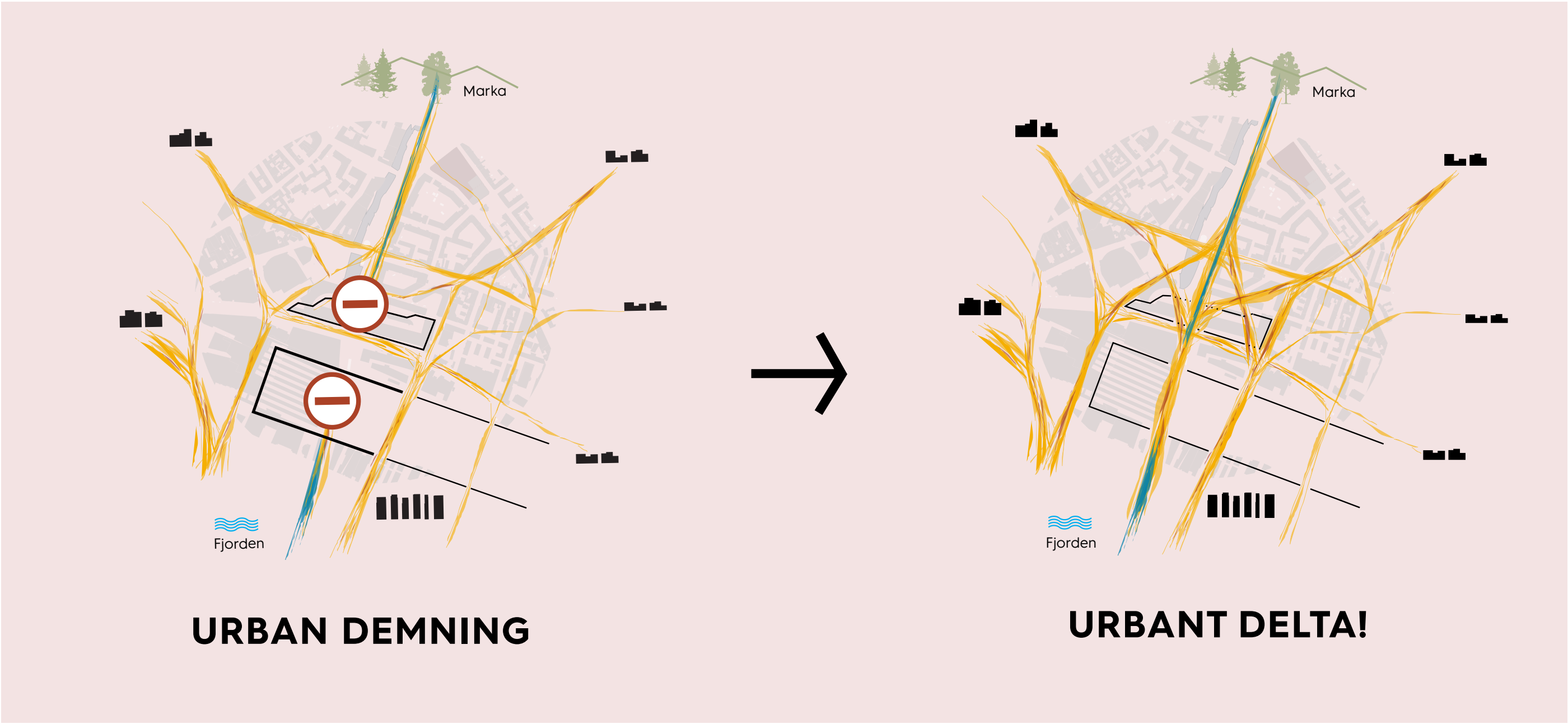
- Trafikkmaskinen er en fysisk og visuell barriere som skaper lite attraktive områder på bakkeplan
- Bebyggelsen fremstår massiv og lukket med få innganger og lite kontakt med omgivelsene
- Schweigaards gate oppleves som en barriere på grunn av få krysningspunkter og manglende tilrettelegging for gående og syklende
- Det er manglende gangforbindelser nord-sør gjennom planområdet, som gjør at byromsstrukturen rundt planområdet blir fragmentert
- Bebyggelsen og trafikkmaskinen legger et lokk over Akerselva som bryter den kontinuerlige blågrønne strukturen som går fra Marka mot fjorden

## FORSLAGSSTILLERS ANBEFALINGSKART

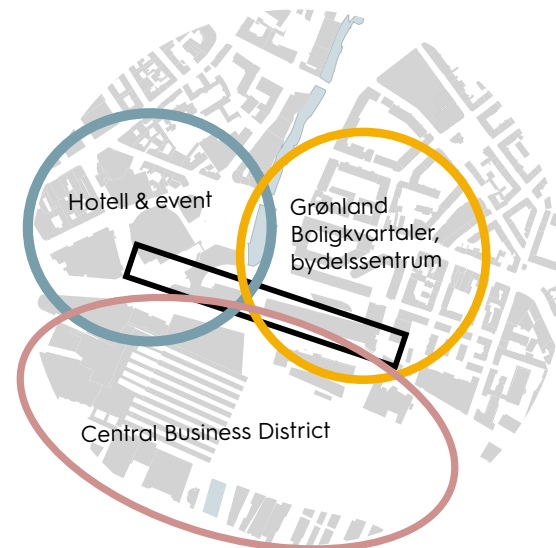


- Rampe Nylandsveien ned til Schweigaards gate og fjerne resten av trafikkmaskinen
- Etablere en finmasket byromsstruktur der det i dag er massivt og lukket for å legge grunnlag for et aktivt bygulv
- Åpne Akerselva frem til sporområdet ved Oslo S for å videreføre elveparken og den blågrønne strukturen
- Opparbeide Schweigaards gate som strøkgate med god tilrettelegging for gående og syklende
- Dele opp bebyggelsen med nord-sør-forbindelser som gir koblinger mellom Schweigaards gate og den eksisterende byromsstrukturen på Grønland og Vaterland
- Styrke Lakkegata som strøkgate og forlenge den ned til Schweigaards gate

# BYPLANGREP







### SKJÆRINGSPUNKTET MELLOM TRE BYDELER

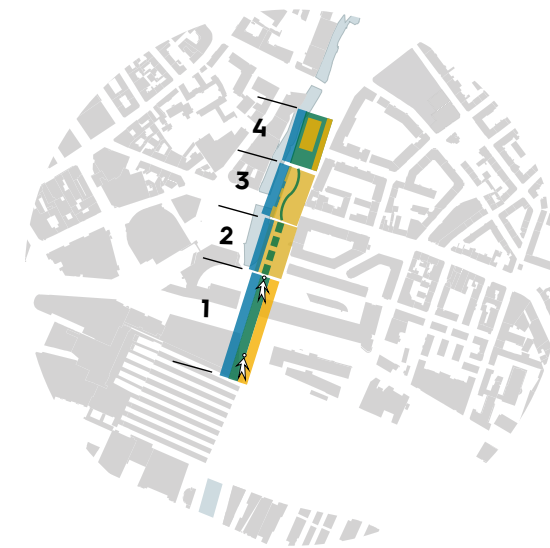
Tomten ligger i skjæringspunktet mellom:

1. CBD - Nasjonal og regional rolle, med store kontorarbeidsplasser tett på knutepunktet
2. Hotell, konferanse og event - Regional og nasjonal rolle med publikumstilbud til både Oslos befolkning og tilreisende
3. Grønland - Lokal rolle, bydelssentrum og boligområde



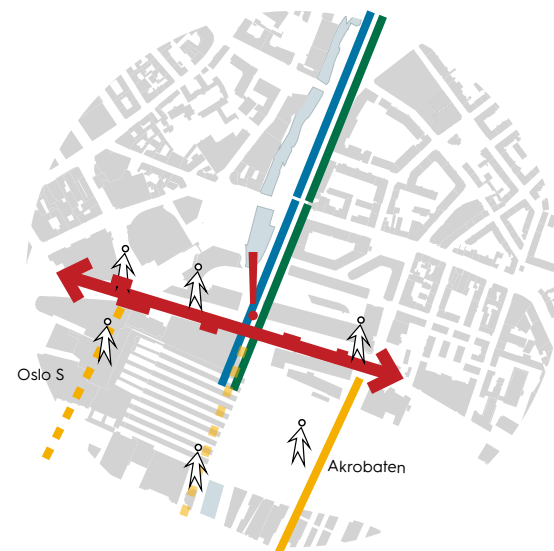
### LOKAL FORANKRING

Smalgangen og Grønlands torg er Grønlands hjerte. Selv om Smalgangen og tomten ligger tett inntil hverandre, er det i dag ingen visuelle eller fysiske koblinger mellom områdene. Å koble prosjektet til Smalgangen, Grønlands torg og T-banen, og gjøre området til ett sammenhengende og attraktivt kvartal, vil tilrettelegge for et aktivt byliv og gi en lesbar kobling til T-banen.



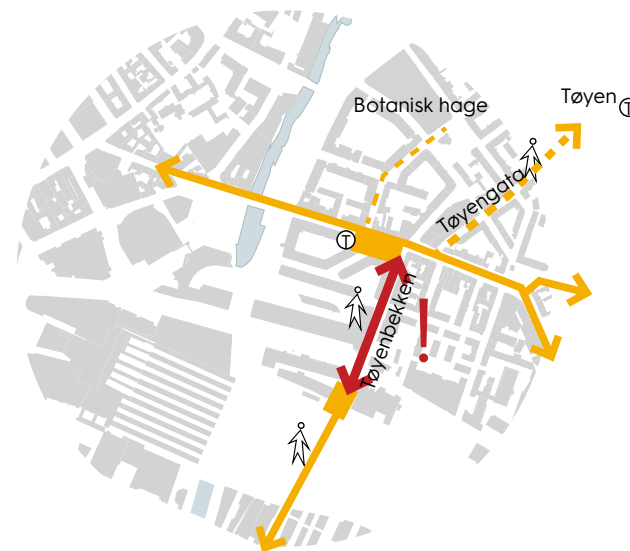
### AKERSELVAS BLÅGRØNNE STRUKTUR

Prosjektet viderefører Akerselvas sammenhengende blågrønne struktur og skaper flere sekvenser med ulik karakter, innhold og opparbeiding.



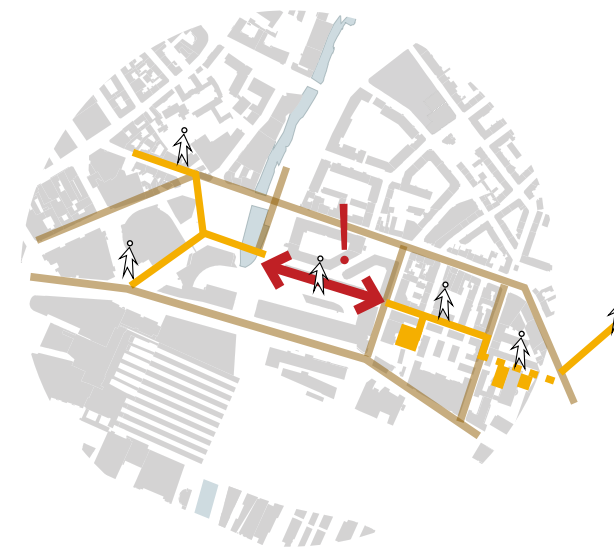
### SCHWEIGAARDS GATE SOM EN ALLMENNING/ GRØNN BOULEVARD

Schweigaards gate opparbeides som en allmenning som styrker koblingen mot sentrum og knytter de ulike allmenningene til Bjørvika sammen. Ved å etablere flere byrom langs Schweigaards gate brytes monotonien i det lange gatestrekket opp, og gaten får en variasjon av bymessige kvaliteter, opplevelser og tilbud.



### TØYENBEKKEN SOM VIKTIG FORBINDELSE

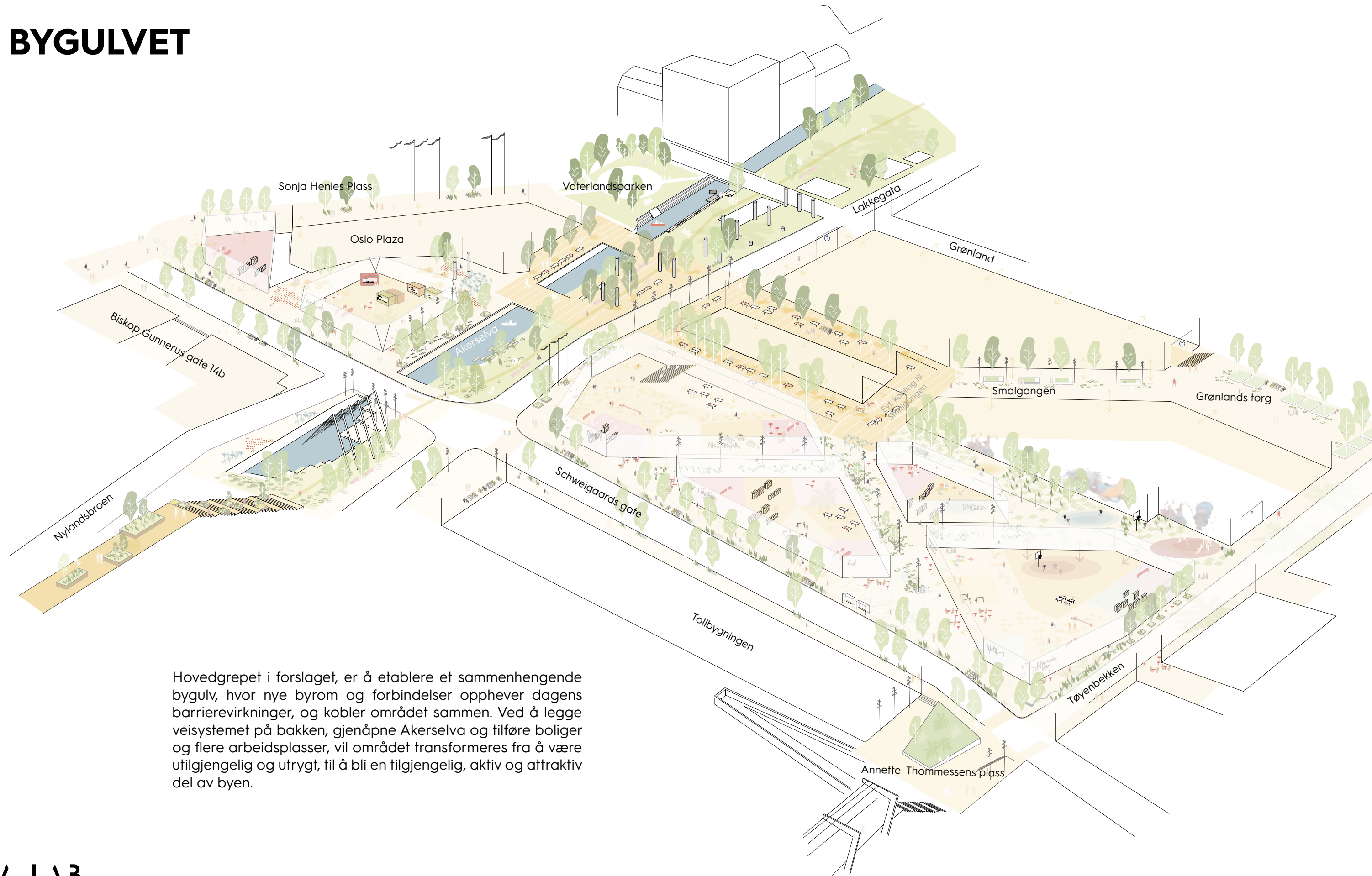
Stasjonsallmenningen lander i dag på Anette Thommessens plass, men har en utydelig forbindelse videre til Grønlandsleiret/ Grønlands torg. Vi ønsker å styrke og tydeliggjøre Tøyenbekken som en del av allmenningen.



### FORSTERKE ØST-VEST FORBINDELSEN

En forbindelse mellom Akerselva og Tøyenbekken, i forlengelsen av Rubina Ranas gate, vil danne en sammenhengende forbindelse fra Botsparken og Åkerbergveien i øst til Sonja Henies plass, Oslo S og Brugata i vest.

# BYGULVET



Hovedgrepet i forslaget, er å etablere et sammenhengende bygulv, hvor nye byrom og forbindelser opphever dagens barrierevirkninger, og kobler området sammen. Ved å legge veisystemet på bakken, gjenåpne Akerselva og tilføre boliger og flere arbeidsplasser, vil området transformeres fra å være utilgjengelig og utrygt, til å bli en tilgjengelig, aktiv og attraktiv del av byen.



# BEBYGGELSE OG HØYDER

Den vestlige delen av prosjektet består av to høyhus på 34 og 22 etasjer. Bygg A følger fasadelivet på Plaza og Schweigaards gate. I de nederste etasjene trekkes fasaden inn for å lage et byrom i gavlen mot Biskop Gunnerus gate og Sonja Henies plass. Bygg B følger fasadelivet langs Schweigaards gate og Akerselva på bakkeplan, mens det i toppen forholder seg til retningen på Plaza. De skrå veggene smalner bygget og reduserer skyggevirkningen i byrommene.

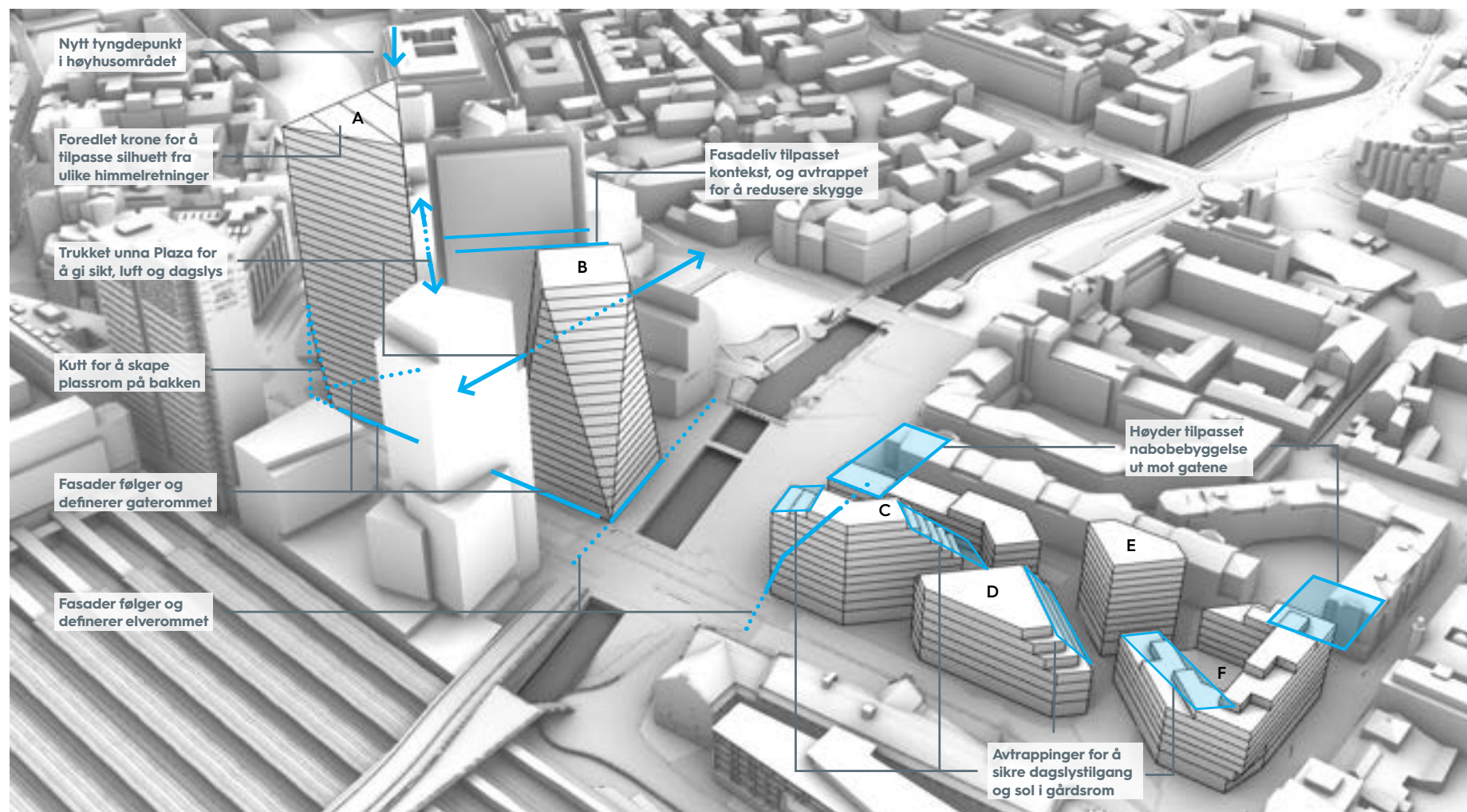
Bebyggelsen i øst har varierte høyder. Det er tilstrebet å trappe ned mot eksisterende bebyggelse i Smalgangen, og mot diagonalgatene, for å få lys inn i byrommene. Volumene vil bearbeides videre i planprosessen.

Høyhusene bygger videre på Vaterland som et høyhusområde, og vil inngå i klyngen av planlagte høyhus rundt Oslo Plaza og Posthuset. Høyhusklyngen bidrar til tetthet av folk og funksjoner i Norges største knutepunkt. Åpne førsteetasjer og et nettverk av forbindelser på bakkeplan skaper et aktivt og tilgjengelig bygulv.

Gjennom å videreutvikle Vaterlands karakter og identitet som et bymiljø med høyhus, kan man tilføre kvaliteter til Vaterland som vil gi hele området et løft. Tettheten gjør at man får mange lag av tilbud og aktiviteter som både løfter nærområdet, men som også vil styrke Vaterlands posisjon som Oslos mest sentrale byområde.

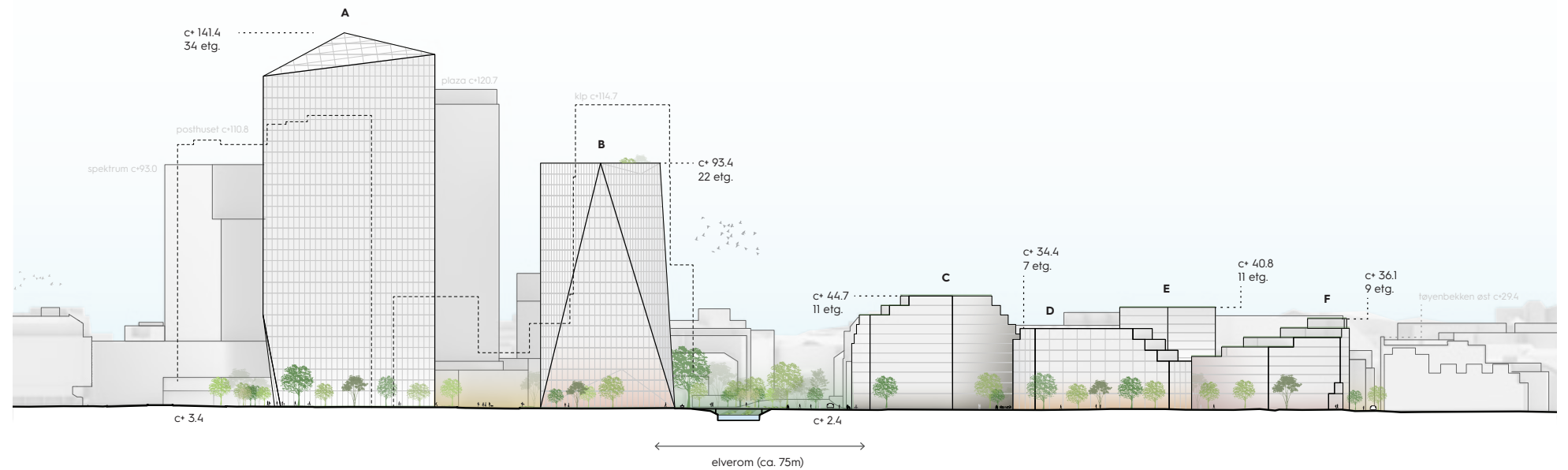
Høyhusene lengst vest vil markere et nytt tyngdepunkt i høyhusklyngen, mens høyden gradvis trappes ned mot øst. Vi mener at man fremfor å sette en geografisk avgrensning for høyhusene, som i gjeldende føringer, bør definere et tyngdepunkt som høyhusklyngen kan vokse rundt.

Samtidig må man definere kvaliteter som høyhusene skal bidra med til området og byen. Fremfor å "bare" diskutere høyder, må man også fokusere på byggenes fotavtrykk, hvordan byggene møter bakken, og hva de gir tilbake til omgivelsene.

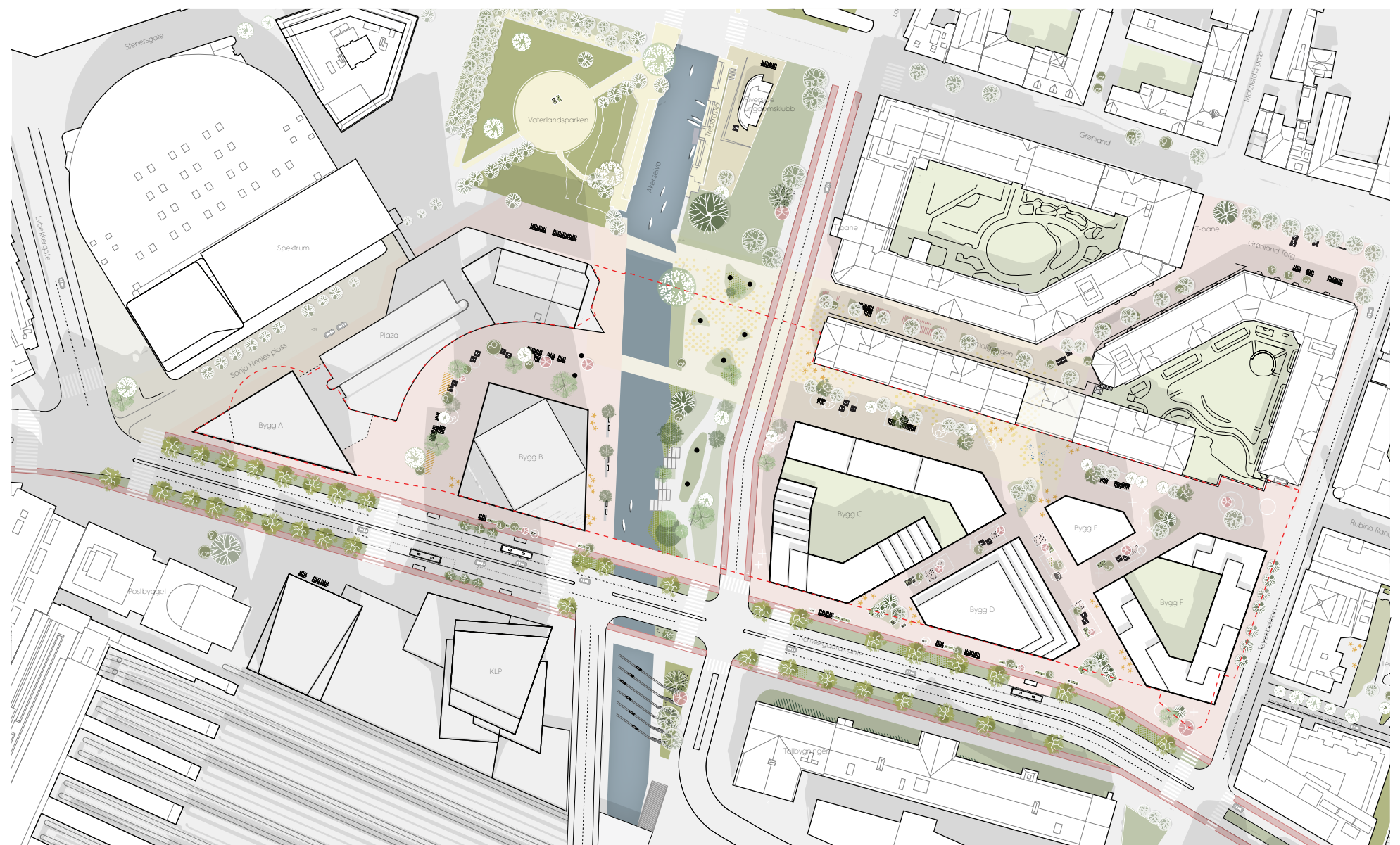


Illustrasjonen viser hvordan Nylandsbrua kan rampes ned til Schweigaards gate, slik at trafikkmaskinen nord for Schweigaards gate kan fjernes, og Akerselva åpnes mellom Vaterlandsparken og sporområdet. Illustrasjonen viser PBEs planalternativ for Spektrum og KLP (til offentlig ettersyn) og Lilletorget 1 (fastsatt planprogram). Oslo Plaza er vist med regulert tilbygg og påbygg.





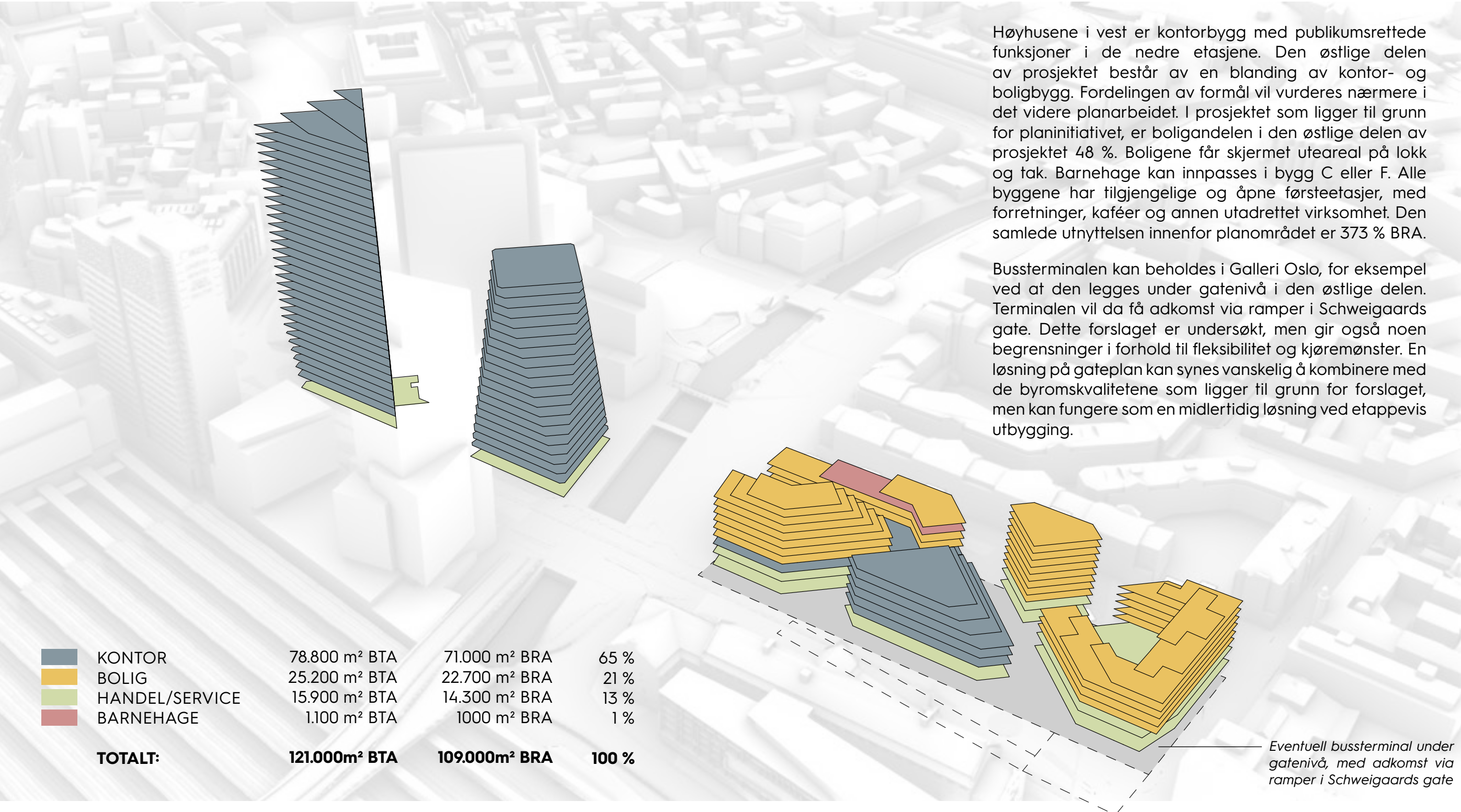
Planinitiativet viser hvordan Nylandsbrua kan rampes ned til Schweigaards gate, slik at trafikkmaskinen nord for Schweigaards gate kan fjernes, og Akerselva åpnes mellom Vaterlandsparken og sporområdet. Ny løsning for veisystemet må avklares i fortsettelsen av arbeidet for KVV Schweigaards gate. Planforslaget vil kunne gjennomføres i trinn, slik at nedbyggingen av veisystemet vil kunne understøtte en hel eller delvis åpning av Akerselva, som del av en trinnvis gjennomføring. En "åpning" av Akerselva uten at veisystemet over fjernes, har etter forslagsstillers mening liten verdi.



Illustrasjonen viser PBEs planalternativ for Spektrum og KLP (til offentlig ettersyn) og Lilletorget 1 (fastsatt planprogram). Oslo Plaza er vist med regulert tilbygg og påbygg.



# PROGRAM OG AREAL







Oversiktperspektivet viser "Soulside" med to høyhus vest for Akerelva og boligbebyggelse mot øst. Illustrasjonen viser hvordan trafikkmaskinen nord for Schweigaards gate kan fjernes, og Akerselva åpnes mellom Vaterlandsparken og sporområdet. Oslo Plaza er vist med regulert tilbygg og påbygg.

Illustrasjon: Studio-Sang / A-lab





Oversiktperspektivet viser "Soulside" med to høyhus vest for Akerelva og boligbebyggelse mot øst. Illustrasjonen viser hvordan trafikkmaskinen nord for Schweigaards gate kan fjernes, og Akerselva åpnes mellom Vaterlandsparken og sporområdet. Illustrasjonen viser PBEs planalternativ for Spektrum og KLP (til offentlig ettersyn) og Lilletorget 1 (fastsatt planprogram). Oslo Plaza er vist med regulert tilbygg og påbygg.

Illustrasjon: Studio-Sang / A-lab



# ARKITEKTUR OG BYFORM

Med planen for Galleri Oslo vil forslagsstiller arbeide for å innfri visjon og mål i «Arkitekturpolitikk for Oslo» som bystyret har sluttet seg til.

«Soulside» tar utgangspunkt i at arkitektur og byform er viktige virkemidler for å skape sammenheng og koblinger i byen. Selv om Galleri Oslo i dag er en «bro» som knytter øst mot vest, er bygget en fysisk og visuell barriere med avvisende fasader og kantsoner både mot Schweigaards gate i sør og mot Grønland/Vaterland i nord. «Soulside» skal koble seg på omgivelsene med gode overganger som er tilpasset den omkringliggende bebyggelsen. Dette gjelder også innad i prosjektet; det er en ambisjon at prosjektet skal knytte byen sammen over Akerselva og ikke forsterke øst-vest skillet gjennom arkitekturen.

Byantikvaren har pekt på at Grønlands identitet handler om mangfold og heterogenitet også i det fysiske miljøet. Vi følger denne tanken, og ønsker at prosjektet skal ha variasjon både i høyder, skala, materialitet, uttrykk og farger. Nye høye hus, så vel som lave, skal bidra med arkitektonisk egenart som bygger videre på Vaterland og Grønlands identitet.

Galleri Oslos (korte) historie har lært oss hvor viktig det er å planlegge for fremtiden, gjennom varige løsninger, gode og bestandige materialer og fleksibilitet. Av hensyn til klimaregnskapet, men også for å ivareta stedets egenart og karakter, vil eksisterende bygningsdeler bli vurdert for gjenbruk. Det vi bygger skal bidra til å løse miljø- og klimautfordringer, ikke skape nye.



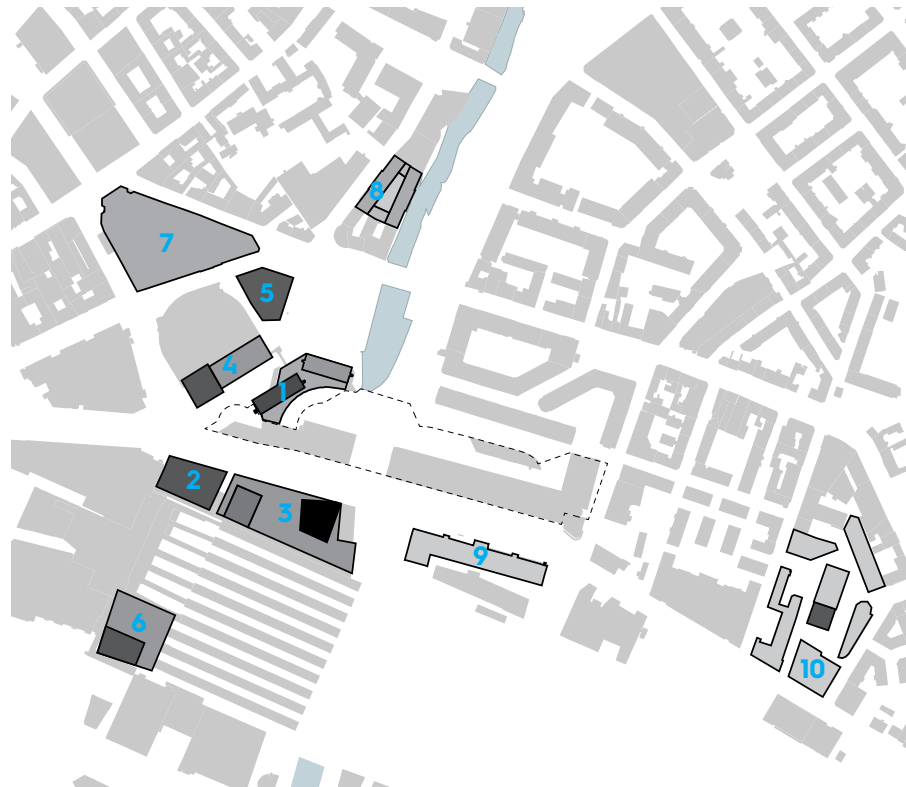
*Slik kan Schweigaards gate bli om dagens Galleri Oslo rives og erstattes av bebyggelse som åpner seg mot omgivelsene, lager nye byrom og har publikumsrettede funksjoner i første etasje*

*Illustrasjon: Studio-Sang / A-lab*

# BYUTVIKLING I OSLO S-OMRÅDET

## Pågående planer og prosjekt

Det er omfattende planer for byutvikling rundt Oslo S, og flere planforslag har vært til offentlig ettersyn eller er i oppstartsfase. Oslo Spektrum og Biskop Gunnerus gate 14b (den tidligere postterminalbygningen eid av KLP), er begge foreslått som høyhus i 28 og 35 etasjer. PBE har fremmet alternativer med lavere høyder, og det er disse som er vist i illustrasjonene til planinitiativet for Galleri Oslo. Også for Lilletorget 1 og på Oslo S er det foreslått høyhus. Både enkeltvis og samlet utfordrer høyhusene føringene som ligger i gjeldende planer. Det er et politisk utfalt mål, både å utvikle byen «innenfra-og-ut» fra knutepunktene, og å revidere arealplanene for å kunne bygge høyere og utnytte arealressursene bedre. Byrådet er derfor i gang med å revidere høyhusstrategien, et arbeid som vil gjøres parallelt med revisjon av kommuneplanen.



## Bussterminalen og veisystemet

Områdeprogram for Oslo S (2012) pekte på at en ny lokalisering og løsning for bussterminalen, tettere knyttet til Oslo S, var et viktig element for å endre området, og skape økt bymessighet og bedre byliv. Flytting av bussterminalen kunne åpne for rivning av den barrieren som Galleri Oslo utgjør. Dette har vært fulgt opp i Plansamarbeidet (2013), i Ruters konseptvalgutredning for ny bussterminal (2013) og i felles konsekvensutredning for Oslo S (Bane NOR, Ruter, KLP) fra 2017. Områdeprogrammet pekte også på behovet for endringer i (særlig) det statlige veisystemet.

Fremtidig plassering av bussterminalen er uavklart, det er også kapasitetsbehovet. Størrelsen på terminalen vil påvirke trafikkmengden i området og dermed også utformingen av veisystemet. KVV Oslo-navet (2015) peker på en desentralisert terminalstruktur for å redusere trafikken til/fra Oslo S ved å utnytte ny skinnegående infrastruktur mer effektivt; hvilket gir større muligheter for bylivet i området. Konseptet i "Soulside" er robust, og planinitiativet viser som alternativ en underjordisk løsning for bussterminalen øst for Akerselva.

Det er behov for overordnet planlegging av veier og kollektivtransport i Oslo S-området, basert på nye prognoser og ikke minst samordnet med politiske målsettinger om redusert privatbilbruk og bedre byliv. I henhold til bestilling fra Byrådet arbeider Bymiljøetaten med en KVV for å avklare fremtidig bruk og utforming av Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate (fra Jernbanetorget til Oslo gate), Nylandsveien og åpning av Akerselva. KVV-arbeidet blir formodentlig grunnlag for et planarbeid for de viktige elementene i infrastrukturen for området; og dermed viktig bidrag til helhetlig planlegging.

Områdeprogrammet har pekt på at det statlige veisystemet bør endres for å forbedre området, men dette er i liten grad fulgt opp med utredninger. Forslagsstiller har derfor undersøkt hvordan Nylandsbrua kan rampes ned til Schweigaards gate og hvordan det kan etableres en bymessig gatestruktur i området. Løsningen som er vist i illustrasjonene i planinitiativet, er et innspill til KVV-arbeidet og Statens vegvesen som anleggseier.

### PÅGÅENDE PLANER OG PROSJEKT I OSLO S-OMRÅDET:

1. Oslo Plaza
2. Posthuset
3. KLP
4. Oslo Spektrum
5. Oslosolar
6. Fjordporten
7. Guneriuskvartalet
8. Christian Kroghs gate 2
9. Tollbygningen
10. Landbrukskvartalet



# PLANINITIATIVET OG VIDERE PROSESS FOR GALLERI OSLO

Galleri Oslo er en viktig del av løsningen når hovedmålene i Områdeprogrammet for Oslo S skal oppfylles; både når det gjelder gjenåpning av Akerselva nord for sporområdet, ombygging av Nylandsbrua for å etablere et mer bymessig gatenett, utvikling av en mer bymessig bebyggelsesstruktur øst for Akerselva og for styrking av kollektivknutepunktet. Forslagsstiller ser derfor også behov for å undersøke hvordan Galleri Oslo kan transformeres og hvilke grep som er gjennomførbare.

En viktig begrunnelse for å starte planarbeidet for Galleri Oslo nå, er at vi mener parallell planlegging av viktige delområder i Oslo S-området vil være den beste veien til å oppnå en god helhet. Forslagsstiller har etablert god kontakt med sentrale aktører, og ønsker å bidra gjennom samspill og løsningsforslag.

I den tiden planarbeidet forventes å foregå vil løpende avklaringer av så vel overordnede som mer praktiske rammer og grensesnitt kunne finne sine løsninger. Dette gjelder alt fra Oslo S-områdets løsninger for busstrafikken, det gjelder veisystemet, og ikke minst vil Oslos politikere diskutere og konkludere muligheter og rammer for høyhusbebyggelsen i Oslo.

Galleri Oslos eiere (forslagsstiller) har et langsiktig byutviklingsperspektiv, og har soliditeten og kompetansen som kreves for å bidra til et godt og helhetlig planarbeid.

