

Returadresse: Postboks 2058 VIKA, 0125 Oslo



CARUCEL
— EIENDOM —

Her er det mye å glede seg til!
Få med deg alle nyheter:
www.oslobukta.no / @oslobukta



FOOD
FASHION
LIFESTYLE
CULTURE
ARCHITECTURE

**HAR DU
BESØKT
OSLOBUKTA
ENNÅ?**

Du trenger ikke dra langt for å oppleve noe nytt. I sentrum av Bjørvika, blant moderne arkitektur, brisen fra fjorden og pulserende byliv finner du Oslobukta. Vi tilbyr et bredt spekter av helårsopplevelser med restauranter, kaféer, shopping og helse & velvære. Her finner du noe av det beste byen har å tilby av matopplevelser så vel som kulturopplevelser med Operaen og Deichman Bjørvika i nabolaget.

Velkommen til opplevelser for store og små!



ST. HALLVARD • NR. 2/2022 • 100. ÅRGANG

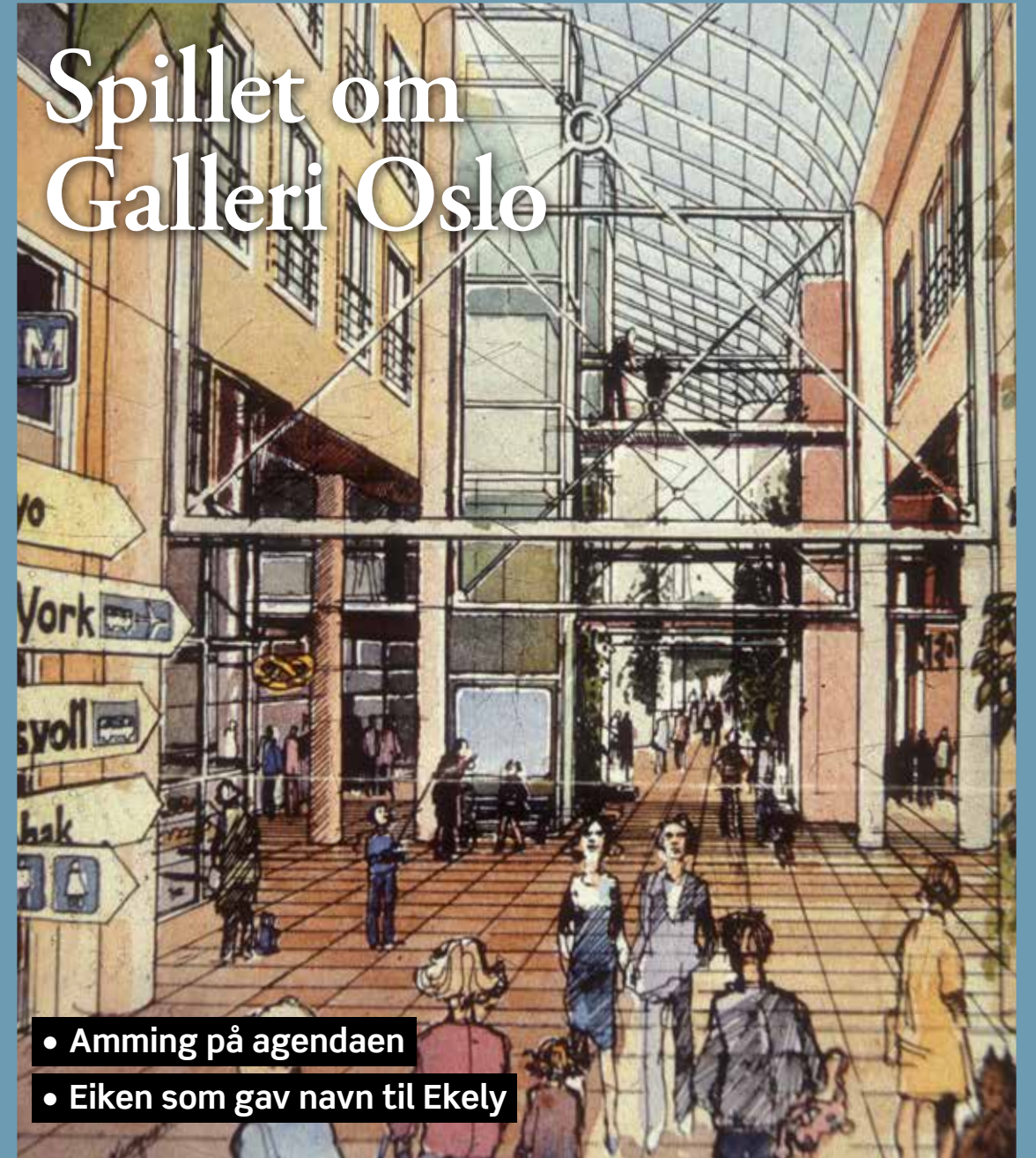
SELSKAPET FOR OSLO BYES VEL

St. HALLVARD



OSLO BYES VEL • TIDSSKRIFT FOR BYUTVIKLING, BYKULTUR OG MEDVIRKNING • NR. 2/2022

Spillet om Galleri Oslo



- Amming på agendaen
- Eiken som gav navn til Ekely

SPILL OM GALLERIET

Oslo bussterminal, Schweigaards gate 4-6

Galleri Oslo var et forsøk på å flytte gatelivet innendørs. Det ble med forsøket.
Foto: Finn Ståle Felberg

GALLERI OSLO VAR PRESTISJEPROSJEKTET SOM SKULLE REDDE VATERLAND – MEN ENDTE I STEDET OPP SOM BYENS MEST FORHATTE BYGNING. FREMTIDEN FOR NORGES LENGSTE KONTORBYGG ER USIKKER. MEN SKAL BYMILJØET SEIRE, VIL BYGGET MÅTTE VIKE.

AV SVERRE LANDMARK, DAGLIG LEDER FOR GALLERI OSLO UTVIKLING

Da Aftenposten i 2008 kåret Oslos styggeste bygning, var Galleri Oslo «i en klasse for seg», som avisen skrev. Og selve utseendet med sine store fasader preget av minimal variasjon er nok én viktig årsak til at dette huset fremkaller så sterke, negative reaksjoner hos folk. Minst like viktig er nok rollen i byen. Enkelt oppsummert er dette huset selve antitesen til alt vi i dag forbinder med god byutvikling: Galleri Oslo er en introvert og avvisende barriere, ganske enkelt «menneskefiendtlig», som er et adjektiv som går igjen i beskrivelsene av bygningen.

Kritikken er urettferdig i den forstand at Galleri Oslo ikke har skylden for problemene huset forsøkte å løse; nemlig å skape en form for byliv i en del av Oslo som var og er definert av tung infrastruktur og mye biltrafikk.

Ikke desto mindre er det åpnet spørsmål om hele eller deler av denne bygningsmassen egentlig har noen fremtid. Huset har da også vært vurdert revet i snart 15 år – uten at man har klart å komme opp med noen endelig løsning. Ikke minst fordi veianlegget som definerte dette langstrakte kjempehuset fortsatt lever i beste velgående.

I skrivende stund pågår imidlertid reguleringsarbeidet for «nye» Galleri Oslo. Og for å forstå hvordan man best kan utvikle det som må kunne kalles en av Oslos mest kompliserte eiendommer, kan det være lurt å starte med historien.



TRE UNGE MENN, EN UNG KVINNE OG ET ENORMT HVITT LERRET

Galleri Oslo het egentlig «Oslo M», og ble tegnet av de tre unge arkitektene Lars Haukland, Pål Henry Engh og Ola Aasness. Legger du sammen initialene i fornavnene får du LPO, i dag et av Norges største arkitektkontorer. I sine formative år først på 80-tallet var det bare disse tre, samt Bente Kleven som kom inn som den første faste ansatte.

Lars Haukland, Pål Henry Engh og Ola Aasness utgjorde LPO på 1980-tallet. Bente Kleven var den første faste ansatte. Foto: LPO

Og på fotografier av de fire fra den tiden, ser LPO mer ut som et band som skal varme opp for Jøkke & Valentinerne enn fagmiljøet som sto bak den til da største enkeltutbyggingen i Oslo sentrums historie.

For selv om Galleri Oslo med sine 370 meters lengde og 65 000 kvadratmeter er en enorm bygning, er den bare en liten del av den helhetsplanen for Vaterland som ble utarbeidet av LPO på bakgrunn av en konkurranse de vant i 1982. I denne planen finner vi også Oslo City, Hotell Plaza samt Oslo Spektrum. Sistnevnte ble også tegnet av LPO.

Og for å forstå hva disse nyutdannede arkitektene som knapt hadde rukket å fylle tredivet år sto overfor, er det bare å anbefale en tur inn på finn.nos karttjeneste og se på det historiske flyfotoet fra Vaterland i 1984, det synet som møter oss er et rent tabula rasa. Det sto knapt et hus her. I stedet var det parkeringsplass på parkeringsplass, buss etter buss etter buss. Et tivoli, der Spektrum snart skulle bli bygd. Og trafikkmaskinen Nylandsveien, naturligvis, som skulle definere den kommende bebyggelsen mer enn noe annet.

Men den gangen ble ikke dette utgangspunktet sett på som noe umulig hinder for god byutvikling, tvert imot: I 1987 kom Peter Butenschøn og Tone Lindheim med boken Det nye Oslo, en fascinerende førstehåndsskildring av byen ved utgangen av 1900-tallet. Om Vaterland skriver de: «Grønland/Vaterland har kommet ut av dødvannet. Området er i ferd med å bli Oslo-historiens største anleggsplass ... Vaterland-utbyggingen innebærer at Oslo sentrum utvides og flyttes østover, og at 30 års dårlig samvittighet endelig gjøres opp for». Optimismen var altså upåklagelig. Og nå skulle det bygges.

EUROPAS LENGSTE INNENDØRS HANDLEGATE

Galleri Oslo ble påbegynt sensommeren 1986 og stod ferdig våren 1989. De bærende prinsippene var påkoblingen til den nye buss-terminalen, en innvendig handlegate som på det tidspunktet var Europas lengste i sitt slag, og ideen om en skjermende mur mot den tungt trafikkerte Schweigaards gate.



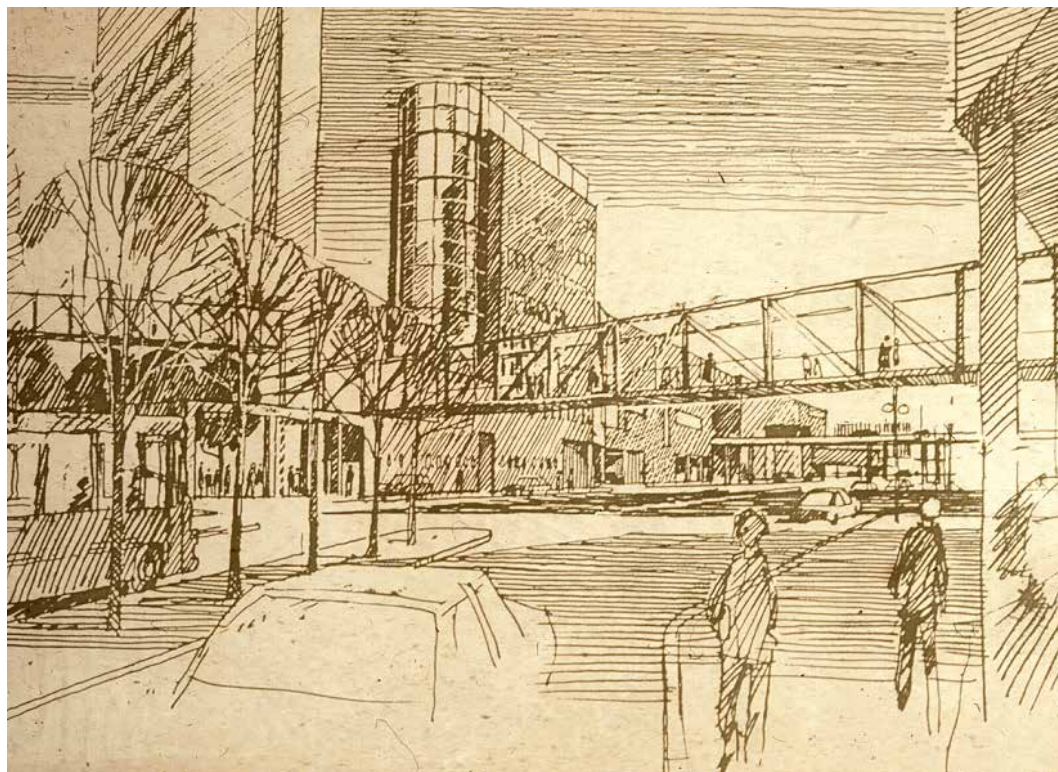
Fotografi av ferdig gate.
Foto: LPO

For å forsøke å forstå disse grepene, er det viktig å huske på flere ting som preget Oslo sentrum på 1980-tallet. For det første var Galleri Oslo det første huset som kom opp som del av Vaterlandsplanen til LPO. Det gjorde at huset ikke hadde annen kontekst enn skisser og motorveier å relatere seg til i nabolaget sitt.



Byveggen mot
Schweigaards gate.
Illustrasjon: Ole Krogness

Tegning fra bygulvet med
broforbindelser til Oslo S.
Illustrasjon: LPO



For det andre var Galleri Oslo planlagt så tidlig at det egentlig ikke hadde så mange urbane forbilder å relatere seg til i Oslo. Det vi i dag kjenner som moderne byutvikling, med transformasjonsprosjekter i Fjordbyen eller langs Akerselva, hadde ikke kommet i gang da Vaterlandskonkurransen ble vunnet i 1982.

Litt lenger vest i sentrum var riktig nok Aker brygge også i støpeskjeen, men ellers var dette en typisk brytningstid, der de modernistiske idealene og ideene om en ny, mer postmoderne og sosial by begge påvirket arkitektmiljøene. Man ville bort fra de døde betongklossene fra 60- og 70-tallet. Men et bilfritt sentrum bygget i menneskelig målestokk slik vi arbeider i dag, var også en utopisk tanke. «Bygulv» var ikke en del av vokabularet, og «publikumsvennlig» var knapt noe ideal.

I lys av disse kjensgjerningene er kanskje ikke ideen om en kjempelang mur (typisk modernistisk megastruktur) og indre handlegate med piazzaer og sosiale møteplasser (typisk postmoderne vri på historiske forbilder) en så besynderlig kombinasjon som det kan se ut når man i dag beveger seg langs eller gjennom bygningen.

I sin anmeldelse av Galleri Oslo i Byggekunst (nr. 7/1989) under tittelen «Ferdig bygning i uferdig bydel», peker da også Atle Rørvig på at det å lage en mur mot Schweigaards gate er et «logisk, nesten uomgjengelig valg» - før han konkluderer med at dette ikke bidrar til en bedre by i seg selv, men at det er et naturlig svar på de enorme trafikkproblemene som belemret den norske hovedstaden i likhet med en rekke andre europeiske byer på dette tidspunktet.

Under overskriften «Riv Galleri Oslo» skriver Aftenposten på lederplass, den 27. februar 2021: «For å ta Galleri Oslo i forsvar er det ikke bare bygget som skaper problemer. Det er klemt inne i en veispaghetti med Schweigaards gate som en slags trafikkmaskin. Tvers gjennom Galleri Oslo går Nylandsbrua, som skyggelegger sentrale deler av Vaterland og Grønland. Området huser bussterminal, sentralstasjon og starten på veisystemene Riksvei 4 og Ring 1.



Galleri Oslo

- Tegnet av LPO arkitekter og ferdigstilt i 1989
- Næringsbygg med bussterminal på gateplan.
- 65 000 kvm fordelt over kjeller og seks etasjer med en sammenhengende fasade på nærmere 400 meter mot Schweigaards gate
- Bygget har vært foreslått revet en rekke ganger
- Reguleringsprosess innledet 2021

Men Galleri Oslo hjelper ikke på miseren. Den lave, brede utformingen okkuperer store arealer uten særlig arealgevinst. Førsteetasjen med bussterminal ved siden av den trafikkerte gaten fremstår nesten utpekulert menneskefiendtlig. En forbedring av dette området er derfor vanskelig uten å gjøre noe med selve bygget.»

MÅTTE DET BLI SLIK?

Kanskje Galleri Oslo var det første nye huset på tomten, men den voldsomme trafikkmas-

kinen Nylandsveien var allerede etablert – altså de digre krøllene som tar bilister mellom RV4, Ring 1 og Schweigaards gate.

Inntil, klemt mellom og delvis lagt over dette voldsomme stykket veibro, var det altså at LPO skulle få til både bussterminal, næringslokaler og handel, samtidig som Oslo sentrum skulle rykkes østover. Resultatet ble det som har vært kalt Norges lengste hus.

Arkitektene beskriver at de gjorde flere forsøk på å legge en bygningskropp over hovedløpet av Nylandsveien som endte opp med å dele bygningen i to. Dette lot seg ikke gjøre innenfor de kostnadsrammene som forelå. For å skape sammenheng, ble det i stedet satt opp to digre stålbuer som bandt bygningene sammen. Disse har ingen annen

Bussterminalen og Nylandsveien ligger som to lag med betong og asfalt over Akerselva. Ole Enstads kunstverk: Dykkar Skulptur nede til høyre.
Foto: Finn Ståle Felberg

Vaterland og barrierene på begge sider har forblitt uavklart, mens det nye Oslo med Fjordbyen skimtes i det fjerne.
Foto: Finn Ståle Felberg

Snitt som viser bussstasjonen og den indre gaten.

Illustrasjon: LPO

Disse bildene viser det ferdige bygget i den tids bybilde.

Foto: LPO

praktisk funksjon enn å skape visuell sammenheng mellom de to fraskilte bygningskroppene.

Målsettingen om å gjøre arkitekturen lesbar og ærlig som form, stod veldig mye sterkere på midten av 1980-tallet enn i dag: «Bare der dette har en klar sammenheng med bygningens innhold, introduserer LPO små nyanseringer av hovedtemaet i fasaden. Dette gjelder f.eks. når forskjellig funksjonelt innhold i forskjellige etasjer gjenspeiles, eller når plassering av innvendige trapper og tekniske sjakter får et forsiktig svar i eksteriøret», skriver Rørvig, før han konkluderer med det lett kryptiske: «I utgangspunktet er det lett å ha sympati for slik ærlighet.»

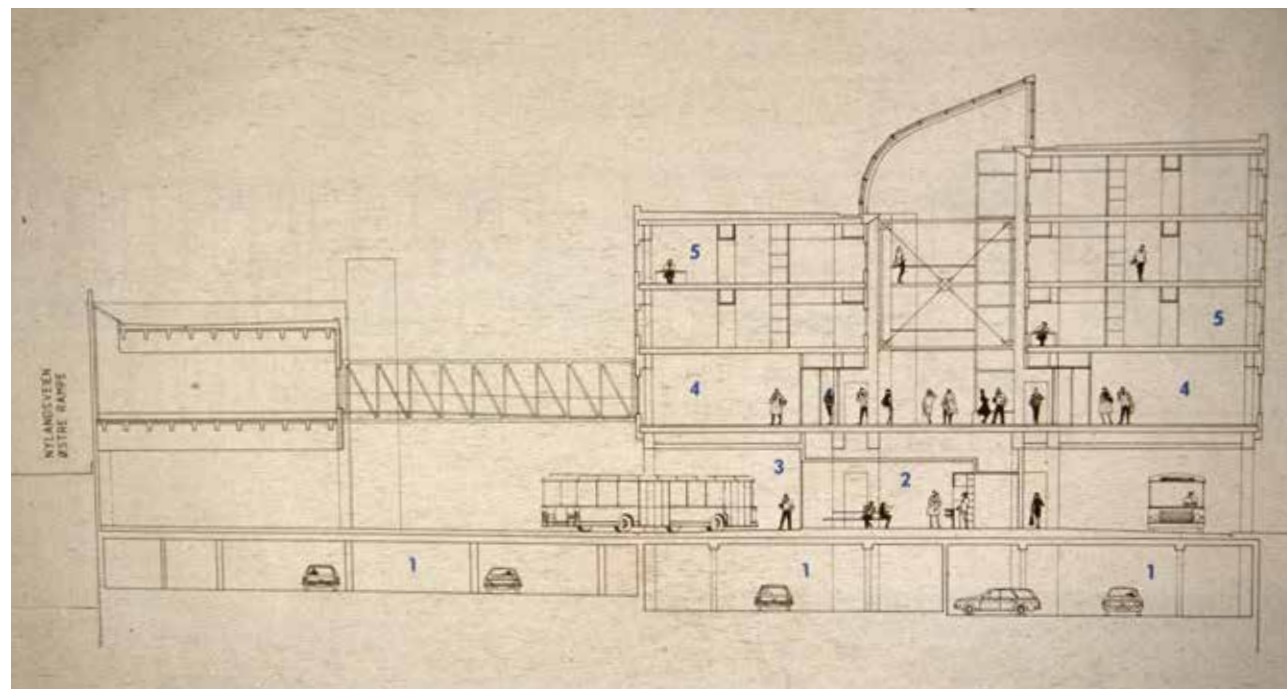
Selv om det av praktiske trafikkhensyn virket klokt med en 400 meter lang mur mot Schweigaards gate, syntes nok arkitektene også at det var fristende å dyrke en slik gigantisk form når den først var ansett som nødvendig. Slik kom ærlig og kompromissløs arkitektur til å gå på bekostning av andre kvaliteter.

REDDET AV MILJØET?

Denne lite unnskyldende fremtoningen er nok en viktig årsak til at Galleri Oslo raskt ble så lite populært. I 2010 åpnet for første gang Oslo kommune for å rive bygningen, og i NRK-saken som fulgte uttalte tidligere byrådsleder Erling Lae at «Det finnes neppe et fornuftig menneske i byen som vil mene at Galleri Oslo er bevaringsverdig».

Arbeiderpartiets Tone Tellevik Dahl fulgte opp med å gi sin støtte til forslaget: «Det er for dumt at feilaktige beslutninger som er tatt for lenge siden skal få overleve. Dette gir oss en mulighet til å oppdatere et område som fortjener en ansiktsløftning. Det er bra man tar politisk initiativ til å rette opp noe som aldri burde vært bygget.»

På samme tid ble Plan- og bygningsetatens «Områdeprogram for Oslo S-området» til, og det ble «offisielt» gitt til kjenne at gevinstene med å rydde bort barrierene var så store at dette var hva byen skulle ha som mål: Åpning av Akerselva og bymessige gater og forbindelser.



Siden da har Galleri Oslo stått på nåde og ventet på den endelige dødsdommen. Noe som altså har latt vente på seg, ikke minst siden Vaterland og området rundt Oslo S har forblitt uavklart mens det nye Oslo med Fjordbyen og transformasjon langs Akerselva har satt området under urban kryssild.

Reguleringsplanen for «nye» Galleri Oslo er under arbeid, og det er igjen Vaterland som står for tur slik tilfellet var for 40 år siden. Og som enhver dødsdømt fange venter på sin mirakuløse benådning, har vel Galleri Oslo i det lengste håpet på et under. Det er jo en kjent sak at all arkitektur har den besynderlige egenskapen at bare den holder seg stående lenge nok, vil den til sist anses som anstendig. Og til sist respektert.

Som sagt er kritikken av Galleri Oslo på en måte urettferdig, men samtidig spiller det ikke så stor rolle om huset ble som det måtte bli forutsetningene tatt i betraktning. Status er uansett at Vaterland og de tilstøtende områdene ligger som et monument over 1970-tallets feilslåtte monsterveisystem som forderver hele denne delen av Oslo sentrum.

Sammen med Nylandsveien har Postterminalen og Bussterminalen lukket Akerselva. Disse strukturene må fjernes eller endres kraftig for å bringe elven fram i lyset og skape en menneskevennlig bydel. Eksisterende byrom må bindes sammen og nye må skapes der barrierer i dag stenger menneskene ute.

Kan Galleri Oslo bli stående samtidig som denne målsetningen oppnås? Det er ikke gitt – selv i et klima der det å rive selv små bygninger fremstår som umusikalsk. Det er ikke lett å forsvare rivningen av en halv kilometer med teknisk sett velfungerende næringslokaler, men akkurat i tilfellet Galleri Oslo kan det faktisk være at hensynet til bymiljøet trumfer miljøet som sådan. ●



Besøk skulpturparkene på
Løren og Tjuvholmen!



SELVAAG

Selvaag utvikler eiendommer og virksomheter til glede for generasjoner