

# minerva<sub>KULTUR</sub>nett

23. mars, 2007



## Minerva

### Spillet om Vestbanen

Av Odd Gunnar Skagestad

I DN kunne vi lese at det er planer om å bygge et World Trade Center på Vestbanetomten. Fra før av foreligger det en rekke andre planer og ideer. Men hvem har bestemt? Hvor er de demokratiske prosessene? Får innbyggerne i Oslo noen innflytelse over beslutningene? Debatten om Vestbanen er det siste halvåret blitt overskygget av bruduljene omkring Bjørvika-utbyggingen. I mellomtiden innhylles Vestbanen i en illevarslende taushet. Det er nå de skadelige og uopprettelige grepene tas.

I Henrik Ibsens skuespill *Byggmester Solness* sier hovedpersonen av samme navn: "Men hvorfor i all verden har vi så bygget det da? Kan du si meg det?"

Lokaliseringsdebattene har alltid vært en kjær gjenganger i norske politiske debatter. Og som mange andre av Ibsens spørsmål kan også Solness' spørsmål bli høyaktuelt. Blant de senere års lokaliseringsdebatter må de som er knyttet til spørsmålet om den fremtidige bruk av Vestbanen, trygt kunne karakteriseres som de særeste og minst fruktbare. Foruten at de foreløpige konklusjonene i arbeidet mangler demokratisk legitimitet, er de både mangelfulle i forhold til byens behov, lite estetiske og dysfunksjonelle. Om de ikke utsettes, og debatten tas offentlig, vil vi alle, som byggmester Solness, ende opp med å undre oss på hvorfor vi bygget.

### **Hvor plassere Munch?**

En av de mest profilerte saker har vært forslaget om flytting av Munch-museet, en sak som for tiden synes å ligge død. Under overskriften "Avklaring om Munch-museet" kunne Aftenposten Aften på lederplass 25. november 2005 konstatere at Munch-museet trolig blir værende på Tøyen i stedet for å bli flyttet til Vestbanen. Dermed var en klassisk norsk lokaliseringsdebatt brakt til avslutning.

Iallfall tilsynelatende, for det ble straks hvisket i krokene om omkamp. En omkamp som ennå ikke har materialisert seg. Uansett har det vært en merkverdig sak, hvor de borgerlige byrådspartiene av uutgrunnelige årsaker hadde funnet det maktpåliggende å gå inn for flytting, mens den sosialistiske opposisjon ivaretok det konservative alternativ — å beholde institusjonen der hvor den nå engang befant og stadig befinner seg. Den utslagsgivende faktor i spillet skulle bli Venstres forslag om å utrede lokalisering i Bjørvika — et håpløst utspill som ingen andre støttet.

Dermed blir det ingen flytting av Munch-museet til Vestbanen — får vi tro, enn så lenge. Men dramaet om Vestbanen — et farsemessig skuespill med potensiale for en tragisk utgang — er så visst ikke over.

### **Ufullstendig informasjon, skjulte aktører**

Helt siden den gamle jernbanestasjonen ble nedlagt på 1980-tallet har debatten om Vestbanen gått i bølger: Debatten om hva som skal, eller bør, skje med den tiloversblevne bygningsmassen med tilhørende sporområde. Nå ser det ut som om noe skal skje, men det er noe råttent med premissene for hele utbyggingsprosessen.

Hvem — om noen — var det som hadde bestemt at Vestbanen overhodet skal utbygges? Har Oslo kommune noensinne fattet et slikt vedtak? Og i så fall, hvem hadde autorisert dem til det? Var det noe politisk parti som foran siste kommunevalg i 2003 hadde utbygging av Vestbanen på sitt program? Forfatteren av disse linjer kan ikke erindre at noe parti stilte til Stortingsvalg hverken i 2001 eller i 2005 med Vestbaneutbygging som programfestet flaggsak.

En delvis avklaring av noen av de spørsmålene som til da hadde vært stilt, kom i et innlegg i Aftenposten Aften 23. februar 2005 av May L. Hølen Balkøy, direktør i Statsbygg. Direktøren kunne opplyse at det ikke var Statsbygg, men Oslo bystyre, som hadde bestemt at Munch-museet skulle flyttes til Vestbanen., og at det var Oslo kommune som hadde kjøpt den sentrale kulturhustomten av Statsbygg, og som ville ”bidra til at Vestbanen gjenoppstår som aktivt møtested i hovedstaden”. Det fremgikk videre at det var Stortinget som hadde vedtatt å etablere Nobels fredssenter i den fredede Vestbanebygningen (men var ikke hele det samlede bygningskomplekset fredet?), og at Oslo kommune ”hadde ønsket” et flunkende nytt Deichmanske bibliotek og Stenersenmuseum på det tidligere sporområdet. I tillegg ”kunne det bli” et kombinert kino- og konferanseanlegg under bakken, og forøvrig ”ville det bli” boliger, kontorer, forretninger og solrike plasser.

Statsbyggdirektøren syntes med sin redegjørelse å bekrefte manges nagende mistanke om at det her åpenbart hadde vært flere såkalte tunge aktører på banen! Noen fullgod klargjøring med hensyn til hvem som på hvilket tidspunkt og med hvilken rett hadde bestemt hva, kunne imidlertid knapt sies å foreligge. Dermed står dette ene fast: Spørsmålet om utbygging av Vestbanen har aldri har vært forelagt byens borgere og velgere til vurdering. Det er en utbygging som vi aldri har bedt om, og som vi aldri er blitt spurt om vi ønsker.

### **Tom boks; desperat søken etter innhold**

Utbyggingsspørsmålet er heller aldri blitt til gjort gjenstand for seriøs offentlig debatt. Debatter har vi riktignok fått, om detaljer ved prosjektets arkitektoniske utforming (hvor en tilnærmet samstemmig opinion har gitt uttrykk for entydig

avsky), og langtekkelige debatter om hvilke funksjoner og institusjoner som skal puttes inn i bygningskallene som forutsettes å skulle tette igjen byrommet.

Selvsagt var det uunngåelig at vi, i tilknytning til utbyggingsplanene, også skulle få en serie lokaliseringsdebatter: Gjennom det meste av 1990-tallet var Operaen det hotteste hotte, inntil den som følge av selsomme politiske manøvrer havnet i Bjørvika. Deretter var det Deichmanske bibliotek som noen fikk for seg at absolutt må flyttes til Vestbanen. Uvisst av hvilken grunn, biblioteket er jo allerede i besittelse av en av hovedstadens få virkelige praktbygninger på byens flotteste tomt. Og så altså også Munch-museet, best som man var i ferd med å foreta en kostbar ombygging av de eksisterende lokaler for å forebygge ytterligere *Skrik-* og *Madonna-*tyverier. Som ytterligere et kreativt innspill i rekken kunne Aftenposten Aften 24. februar 2005 lansere et forslag om å flytte de narkomanes sprøyterom til Vestbanen! Tja, hvorfor ikke? ”Når utgangspunktet er som galest, blir resultatet titt originalest”.

Utbyggingsprosjektets formål har åpenbart ikke vært å løse plassproblemene som Deichman, Stenersenmuseet eller Munch-museet eventuelt måtte slite med. Forslagene om relokalisering av disse og andre institusjoner til Vestbanen må rett og slett ses som krampaktige forsøk på å legitimere et utbyggingsprosjekt som ellers vanskelig kan forklares eller forsvares. Rett og slett et prosjekt som bunner i et syn på Vestbanen som en tom oppbevaringsboks som desperat søker innhold.

### **Bygge for byggingens skyld?**

Til tider har kravet om bygging for byggingens skyld vært nærmest eksplisitt synlig. I en artikkel i Aftenposten Aften februar 2005 gikk Erik Collett (sivilarkitekt og styreleder i Institutt for Romkunst) med suveren faglig suffisance i rette med kritikerne av det Vestbaneprojekt som så langt hadde (og fortsatt har) stått i fokus for debatten. Med en nedlatende henvisning til at ”det har alltid vært personer som har skreket opp og ikke vil ha forandringer”, rettet Collett følgende appell til publikum: ”La oss derfor slippe å oppleve Vestbanetomten som et nytt Tullinløkka, som har ventet på en løsning i 33 år, og heller ta sjansen og løsrive dette prosjektet mot en realisering”.

Analogien til Tullinløkka er sterk, og burde også være tankevekkende. Tallet ”33 år” lød riktignok unødig smålåtent: Ulike utbyggingsplaner for Tullinløkka har faktisk med større eller mindre intensitet vært debattert helt siden 1837. Utbyggingskåte liebhavere har lansert stadig nye pompøse monumentalprosjekter, uten å la seg avspore av muligheten til å bebyrde byens sentrum med enda en grønn lunge.

Hittil har Oslos hardt plagede befolkning heldigvis sluppet med skrekken, men nå er det vel snart bare et tidsspørsmål før ”noen” (formodentlig det nyetablerte ”Nasjonalmuseet for kunst”?) lykkes i å kuppe prosessen, og triumferende vil kunne fylle igjen åpningen mellom Nasjonalgalleriet og Historisk Museum med betong i nybrutalistisk utførelse. Er det noe slikt vi ønsker skal skje med Vestbanen?

### **Passé og dysfunksjonell estetikk**

Spillet om Vestbanen har også estetiske aspekter, ikke minst i grensesnittet mellom estetikk og funksjonalitet. På dette området har utbyggingsplanene blitt gjenstand for den mest flengende kritikk fra det brede publikum så vel som fra de faglig mest kompetente hold. Også Riksantikvaren har ved flere anledninger har kommet på banen med grunnleggende kritiske innsigelser mot den løsning som er foreslått.

Vestbaneprosjektet målbærer et estetisk uttrykk som slo igjennom her i landet omkring 1930 og som nådde høydepunktet på 1960-70-tallet, et uttrykk basert på den vrangforstilling at funksjonalisme (i betydningen brutale kontraster med tidligere tiders stilarter) er ensbetydende med funksjonalitet. At så ikke er tilfelle, burde 75 års erfaring ha avdekket. Vestbaneprosjektets konsept som er passé. I all sin påtrengende ”funksjonalisme” er det fremmedgjørende, og derfor også dysfunksjonelt.

I et tilsvarende svar til ovensiterte Erik Collett gav hans arkitektkollega Didrik Hvoslef-Eide (nestleder i Nye Institutt for Romkunst), i Aftenposten Aften 11. mars 2005, uttrykk for manges fornemmelser, ved å påpeke at Colletts retorikk ikke kunne ”kamouflere det de fleste av oss andre ser som et flatt kjøpesenter i svak dialog med omgivelsene”.

Funkis-arkitekturens opprinnelige mantra var at ”Form må følge funksjon”. I Vestbaneprosjektet er dette stilt på hodet — her har man tatt utgangspunkt i en

vilkårlig valgt form, og har siden lett febrilsk etter en meningsfylt funksjon. Slikt kommer det sjelden noe godt ut av.

### **Et verdivalg for fremtiden**

At utbyggingsappetitten iallfall delvis er motivert av økonomiske hensyn, synes åpenbart. Dette er i og for seg legitimt nok. Men når byen vår i tidligere tider — hvor kommuneøkonomien vel kunne være trang nok — hadde råd til å unnlate å foreta utbygging av Frognerparken, Stensparken, St. Hanshaugen og Tøyenparken, var dette valg som vi neppe har grunn til å beklage i dag. De valg vi gjør med hensyn til byens arealbruk og utseende, er fremfor alt er verdivalg. Det er valg som vi gjør for våre etterkommere, valg som gjelder de fysiske rammer om deres dagligliv, valg av de verdier som de skal få glede eller ergre seg over.

Vestbanen er fredet, og ikke uten grunn. Disse trauste bygningene — trygt selvbevisste, men likevel uten snev av påtrengende arroganse — utgjør den eneste lille gjenværende rest av det som en gang var bydelen Pipervika, og er samtidig et verdig monument over en skjellsettende epoke i norsk samferdselshistorie. Det er en bygningsmasse som utmerket godt kan tåle en videre tilværelse med luft, lys og rom i rygg og flanker. For tiden er rommet bak bygningene disponert som parkeringsplass, oppdelt og kranset av høye trekker. Kan hende ikke den optimale løsning, men greit nok inntil man får områdd seg, og forhåpentligvis samlet oppslutning — gjennom en åpen, demokratisk prosess — om en plan som bedre kan ivareta mulighetene for å skape et vellykket og harmonisk byrom.

Ibsens tragiske dramafigur byggmester Solness måtte til slutt stille seg spørsmålet om hvorfor i all verden han hadde gjennomført sitt tvilsomme byggeprosjekt. La oss slippe å gå i samme fellen.

- Odd Gunnar Skagestad arbeider til daglig i UD. Han er en aktiv skribent og samfunnsdebattant, og har tidligere hatt artikler i bl.a. Samtiden, Nytt Norsk Tidsskrift og Norsk Statsvitenskapelig Tidsskrift.