

Forkortet versjon – uten notehenvvisninger – publisert i nettutgaven av tidsskriftet Minerva 23. mars 2007; <http://minerva.as/?vis=nyhet&id=1064>; samt <http://www.minerva.as/?vis=artikkel&fid=1170&id=2303200713594720996&magasi..>

OGS/- 12.03.07.

Spillet om Vestbanen

*”Men hvorfor i all verden har vi så bygget det da?
Kan du si meg det?”*

Byggmester Solness i Henrik Ibsens skuespill av samme navn (2. akt).

Debatten om hva som skal skje med Vestbane-området er gjennom det siste halvåret blitt overskygget av bruduljene omkring Bjørvika-utbyggingen (høyhus, ”Barcode”-konseptet osv). *Dén* debatten er saktens viktig nok. Men i mellomtiden innhylles Vestbane-prosjektet i en illevarslende taushet. Illevarslende, fordi uansett hvilket tema som til enhver tid måtte stå på makthavernes dagsorden, vil åpen, offentlig debatt være den beste garanti for at de løsningene som velges, de beslutningene som tas og de tiltakene som iverksettes, faktisk er i pakt med almenhetens ønsker og behov. Det er når debatten befinner seg i en bølgedal, at de skadelige og stundom uopprettelige grepene blir tatt.

Lokaliseringsspøkelset

Den legendariske amerikanske politikeren Tip O’Neill (ordfører 1977-87 i Representantenes Hus) hadde for vane å strø om seg med freske om enn noe trivielle fyndord. Det oftest siterte er *”All politikk er lokalpolitikk”*. O’Neill ville trolig ha kunnet kjenne seg igjen i Norge, - lokaliseringsdebattens hjemland. Her hjemme i Furet Værbitt er dette noe av en politikkers jernlov, som alltid manifesterer seg når store offentlige prosjekter skal virkeliggjøres: Da dukker lokaliseringsdebatten opp – den faste gjenganger i skjæringspunktet mellom nasjonsbyggingsprosjektet og norsk distriktpolitikk. Slik har det vært så lenge Norge har hatt noen historie. Historisk interesserte vil vite at fenomenet tok av for alvor etter Halvdan Svartes tragiske drukningsdød i Randsfjorden ca. år 860, da distriktene ikke kunne enes om et passende

gravsted for felleskongen (utfallet ble som kjent en *delt løsning*).¹ Fra vår egen tid kjenner vi de opprivende konfliktene om hovedflyplass og opera samt – som eksempler av noe ferskere dato – spørsmålet om relokalisering av USAs ambassade, og striden mellom Oslo og Trondheim om plasseringen av et nasjonalt *rock-museum*. For ikke å snakke om rivaliseringen om hvilken by som skal få æren av å søke om å få arrangere de olympiske vinterleker i 2018, - blir det Oslo/Lillehammer, Trondheim eller Tromsø montro?

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.

Edvard Munch som lokaliseringpolitisk alibi og kasteball

En av de langtrukne Vestbane-debattenes mest profilerte saker har vært forslaget om flytting av *Munch-muséet*, - en sak som vi skal komme tilbake til senere i denne artikkel. I første omgang kan vi nøye oss med å konstatere at saken for tiden synes å ligge død. Under overskriften ”Avklaring om Munch-muséet” kunne Aftenposten Aften på lederplass 25. november 2005 konstatere at Munch-muséet trolig blir værende på Tøyen i stedet for å bli flyttet til Vestbanen. Dermed var en klassisk norsk lokaliseringsdebatt blitt brakt til avslutning. Iallfall tilsynelatende, for det ble straks hvisket i krokene om omkamp. En omkamp som i skrivende stund (mars 2007) riktignok ennå ikke har materialisert seg, men i slike spørsmål kan knapt noe tas for gitt. 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-muséet til Vestbanen – får vi tro, enn så lenge. Men dramaet om Vestbanen – et farsemessig skuespill med potensiale for en tragisk utgang – er såvisst ikke over.

Vestbanedramaet

¹ Ref. Snorre Sturlason, Kringla Heimsins: Halvdan Svartes Saga, avsnitt 9.

Før spørsmålet om flytting av Munch-muséet kom opp i bystyrets kulturkomité i november 2005, hadde det i noen tid vært stille om Vestbanen. *Foruroligende* stille – slik det stundom er før stormen bryter løs. Men helt siden den gamle jernbanestasjonen ble nedlagt på 1980-tallet har debatten gått i bølger: Debatten om hva som skal, eller *bør*, skje med den tiloversblevne bygningsmassen med tilhørende sporområde.

Uansett hvilket tema som til enhver tid måtte stå på politikernes eller forvaltningsmessige myndighetsetaters og -instansers dagsordenen, vil åpen, offentlig debatt være den beste garanti for at de løsninger som velges, de beslutninger som tas og de tiltak som iverksettes faktisk er i pakt med almenhetens ønsker og behov. Det er når debatten befinner seg i en bølgedal at de skadelige og stundom uopprettelige grep blir tatt.

Når det spesielt gjelder den offentlige debatten om Vestbanens skjebne, må vi et par år tilbake - til februar/mars 2005 - for å registrere et engasjement av et visst omfang og intensitet. Og som så ofte ellers, var det *utenforliggende* spørsmål – problemstillinger som primært ikke hadde noe med Vestbanen å gjøre - som utløste oppmerksomheten og påny, for en stakket stund, satte Vestbanen i fokus.

Debattens kjernes spørsmål: Hva skal vi fylle Vestbanen med?

”Hva skal vi fylle Vestbanen med?” spurte Andreas Hjertø Wiik, styremedlem i Tøyen Nedre Kampen Vel, i et engasjert innlegg i Aftenposten Aften 16. februar 2005. Han kunne så spørre. Og etter å ha levert et knippe argumenter og tildels ironiske salver mot de krefter – kommunale og andre - som øyensynlig ville la det gå prestisje i å flytte Munch-muséet til Vestbanen, avsluttet interpellanten med noe som kunne ligne et resignert hjertesukk:

”Men for all del, når vi har bestemt at det skal bygges et senter på Vestbanen, så må det fylles med noe viktig og prestisjefyllt, ellers blir det jo meningsløst ...”.

Hjertø Wiiks bekymring, for ikke å si indignasjon, var berettiget og betimelig.

Men la oss se litt på premissene. Var det virkelig så at ”vi” – hvem nå det måtte være – på noe tidspunkt hadde bestemt at det skal bygges et ”senter” på Vestbanen? Jo da, visst var vi forlengst gjort kjent med OMA/Space Group og Statsbyggs arkitektoniske visjoner

for området, slik de var blitt presentert i avisene gjennom de siste fire-fem årene. Visjoner som har fremstått som fantasiløse variasjoner over samme heslige tema, hvor den presumptive utbygger visstnok skal ha justert de opprinnelige utkast (et utoverhengende hotellprosjekt midlertidig skrinlagt?) etter de unisone fordømmelsene som hadde fremkommet i den offentlige debatten. Men hvem – om noen – var det som hadde bestemt at Vestbane-området overhodet *skal* utbygges?

Har Oslo kommune – ansvarlige, kompetente kommunale organer – 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? Eller var det kan hende Staten – siden Statsbygg jo er inne i bildet - som hadde vedtatt at området skal utbygges? Og i så fall, atter en gang, på hvilket grunnlag? Forfatteren av disse linjer kan ikke erindre at noe parti stilte til Stortingsvalg hverken i 2001 eller i 2005 med Vestbane-utbygging 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 her opplyse at det slett ikke var Statsbygg som hadde foreslått eller bestemt at Munch-muséet skulle flyttes til Vestbanen. Det bestemmer Oslo bystyre. Hun kunne også fortelle oss at det var Oslo kommune som hadde kjøpt den sentrale kulturhustomten av Statsbygg, og som i de kommende årene ville *”bidra til at Vestbanen gjenoppstår som aktivt møtested i hovedstaden”*. Det fremgikk videre at det var Stortinget som hadde vedtatt å etablere et såkalt Nobels fredssenter i den fredede Vestbanebygningen (men var ikke *hele* det samlede bygningskomplekset fredet, da?), 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.

Statsbygg-direktøren 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.

En debatt med forutbestemt fasit?

Realiteten er at spørsmålet om utbygging av Vestbane-området aldri har vært forelagt byens borgere og velgere til vurdering. Det er faktisk et spørsmål som aldri er blitt gjort gjenstand for seriøs offentlig debatt. Debatter har vi riktignok fått – debatter i bølter og spann, i søkk og kav, over knudret stakk og kneisende knaus. Debatt om detaljer ved prosjektets arkitektoniske utforming (hvor en tilnærmet samstemmig opinion har gitt uttrykk for éntydig avsky). Og vi har fått langtekkelige debatter om hvilke funksjoner og eventuelle institusjoner som skal puttes inn i de bygnings-skallene som forutsettes å skulle tette igjen dette 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-muséet*, - 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”. Og når først utgangspunktet her - så si *a priori* - har vært at området *skal* utbygges (og så får man etterpå konstruere en hensikt, finne ut hva i all verden man skal bruke det utbygde anlegget til), - så var kan hende ikke sprøyteromvarianten det verste som kunne foreslås.

Utbyggingsprosjektets formål har åpenbart *ikke* vært å løse de plassproblemene som Deichman, Stenersenmuséet eller Munch-muséet 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.²

² Odd Gunnar Skagestad, ”Vestbanen: En oppbevaringsboks søker innhold?”, kronikk i Farmann Newsletter, 18. mars 2005.

Oslo Byes Vels tidsskrift St.Hallvard har på lederplass beskrevet saken i følgende nøkterne vendinger:³

”(...)...prestisjeprosjektet på Vestbanen mangler et meningsfylt innhold. Deichmanske er tiltenkt en stor del av det uformelige og fremmedartede bygningsvolum som ble resultatet av den ulykksalige arkitektkonkurransen i 2002. For å få kabalen til å gå opp, må det finnes på og fylles på med mer.

.....

Jan Erik Vold har treffende sagt det på sin måte: At tyvene bare kommer og forsyner seg med Munch-malerier, er et arbeidsuhell som vi må leve med. Men det vi ikke kan leve med, er et byråd som utnytter situasjonen til å stjele hele samlingen og flytte den til Vestbanen”.

Men uansett hensikt eller formål: Spørsmålet om det skulle skje noen utbygging, har åpenbart hele veien vært tatt for gitt, - som et fast, forutbestemt premiss. Undertegnede etterlyste i mars 2005 svar på spørsmålet om hvem som eventuelt hadde bestemt dette, og med hvilken rett.⁴ Det er betegnende for de ansvarlige myndigheters holdning at noen avklaring i så måte ennå (februar 2007) ikke er kommet offentligheten til kunnskap.

Hva man enn måtte mene om den eventuelle arkitektoniske utforming, hva man ellers måtte mene om hvilke funksjoner den påtenkte bygningsmasse skal tjene, eller hvilke standpunkter man enn måtte innta i de evindelige lokaliseringsdebattene, så står dette ene fast: Dette er en utbygging som vi – byens borgere og velgere – aldri har bedt om, og som vi aldri er blitt spurt om vi ønsker.

Gnyet fra skyttergravene: Fra cruiseturister til Tullinløkka

Planene om å flytte Munch-muséet til Vestbanen fikk i sin tid spesielt Dagens Næringsliv til å grave frem det virkelig tunge skytset. I sin lederartikkel 11. mars 2005 kunne avisen fortelle at et nytt ran av Munch-muséet var under planlegging. Denne gangen var det Oslos politikere som ville ta med seg hele samlingen til Vestbanen. Hovedskurken i dramaet var, etter hva avisen kunne berette, byens kulturråd Anette Wiig Bryn fra

³ Lederartikkelen ”Flyttesjau” i tidsskriftet St.Hallvard, nr.4, 2005, s.3.

⁴ Odd Gunnar Skagestad, ”Hvorfor skal vi fylle Vestbanen?”, artikkel i Aftenposten Aften 8. mars 2005.

Fremskrittspartiet, som *”er redd for sikkerheten på Tøyen. I tillegg er hun bekymret for alle cruiseturistene. De rekker ikke denne severdigheten”*. Og Dagens Næringsliv var ikke nådig i sin dom: *”Dersom Wiig Bryns logikk holder vann, må det meste vi har av kunst flyttes, men hun vrøvler; Munch-muséet har en idéell plassering. Det er Wiig Bryn som er feilplassert”*.

Forfatteren av disse linjer kjenner ikke byens kulturråd, som for alt hva man vet kan ha gjort en utmerket jobb, om enn på andre felter. Her måtte det likevel medgis at den rosa blekka – sin ubehøvlede språkbruk til tross - hadde et poeng. Hvorfor flytte Munch-muséet – og så til *Vestbanen*, av alle steder? Hvilket uvegerlig måtte reise et par andre, mer overordnede spørsmål: Hvorfor denne iveren etter å flytte allehånde allerede eksisterende institusjoner og aktiviteter til *Vestbanen*? Og hvorfor denne utbyggingsiveren når det ikke forelå eller foreligger noe påviselig behov for den bygningsmassen som ifølge planen skal presses inn i og tette igjen dette byrommet?

Noen har ment at de hadde svaret: I en avisartikkel i februar 2005 gikk Erik Collett (sivilarkitekt og styreleder i Institutt for Romkunst) med suveren faglig suffisane i rette med kritikerne av det *Vestbaneprojekt* som så langt hadde (og fortsatt har) stått i fokus for debatten.⁵ 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 med 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 1837.⁶ 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 ”Nasjonalmuséet for kunst”?)

⁵ Erik Collett, ”For- eller baklengs på Vestbanetomten?”, artikkel i Aftenposten Aften 24. februar 2005.

⁶ For nærmere omtale av debatten om Tullinløkka kan vises til bl.a. Oslo byleksikon, 4.utg., Oslo 2000, s.449; Birger Kolsrud Jåsunds artikkel ”Tullinløkka – kulturpolitikens mare”, Aftenposten 13. august 2001; oppslagsordet ”Tullinløkka” i Odd Gunnar Skagestad, Norge på terskelen, DirekteForlaget, Oslo 2000, s.179; artikkelen ”Fortellingen om Frosken”, Verdens Gang 23. april 2005; samt Bjørn Brøymers artikkel ”La plassen leve!”, Aftenposten Aften 14. februar 2007.

lykkes i å kuppe prosessen, og triumferende vil kunne fylle igjen åpningen mellom Nasjonalgalleriet og Historisk Museum med betong i ny-brutalistisk utførelse. Er det noe slikt vi ønsker skal skje med Vestbanen?

Estetikk og funksjonalitet

Spillet om Vestbanen har også estetiske aspekter, ikke minst i grensesnittet mellom estetikk og funksjonalitet. Det er en tematikk som ligger utenfor rammen for denne artikkelen og skal derfor ikke drøftes nærmere her. Det skal likevel ikke stikkes under stol at nettopp på dette området har utbyggingsplanene blitt gjenstand for den mest flengende kritikk fra det brede publikum såvel som fra de faglig mest kompetente hold. Tegnet av det nederlandske arkitektkontoret OMA og den norske arkitektgruppen Space Group, lansert av Statsbygg og Oslo kommune, frontet og støttet av utbyggingskåte entreprenører og arkitekter – og fordømt av de fleste andre. Det er vel kjent at Riksantikvaren ved flere anledninger har kommet på banen med grunnleggende kritiske innsigelser mot den løsning som er foreslått.⁷

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 forlenget ha avdekket. Vestbaneprosjektet bygger på et konsept som er passé. Det er et konsept som i all sin påtrengende ”funksjonalisme” er 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) uttrykk for manges fornemmelser i følgende ordelag:⁸

”Den noe alderdomssvekkede arkitektursjargongen til Collett, som at man beveger seg uanstrengt (!?) gjennom bygningsanlegget, kan ikke kamuflere det de fleste av oss andre ser som et flatt kjøpesenter i svak dialog med omgivelsene”.

⁷ Omtalt bl.a. i lederartikkelen ”Dårlig kontakt”, Aftenposten 25. oktober 2005.

⁸ Didrik Hvoslef-Eide, ”Fra mesterverk til banal sjargong”, artikkel i Aftenposten Aften 11. mars 2005.

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.

Fredning: Verdighet vs. hastverk

Vestbanen er fredet, og ikke uten grunn. Disse trauste bygningene – trygt selvbeviste 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 trerekker. Kan hende ikke den optimale løsning, men greit nok inntil man får områdd seg, og forhåpentligvis samle oppslutning – gjennom en åpen, demokratisk prosess - om en plan som bedre kan ivareta mulighetene for å skape et vellykket og harmonisk byrom. Hva med en tenkepause? Som det er blitt fremholdt fra Stiftelsen Byens Fornyelse: Vi har både tid og råd til å vente!⁹

Tilbake til fremtiden

At utbyggingsappetitten iallfall delvis er motivert av økonomiske hensyn, synes åpenbart. Dette er i og for seg legitimt nok. Selvsagt vil det her være penger å tjene – for arkitekter, entreprenører, leverandører, og ikke minst for grunneierne. At Oslo har bruk for inntekter til kommunekassen, er forståelig, men dette er likevel ikke noe man *må* gjøre. 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 idag. Og det er de valgene som vi gjør idag, som vil skape fremtidens nåtid – og dens dom over sin fortid.

Les gjerne foregående setning om igjen, og husk at de valg vi gjør med hensyn til byens arealbruk og utseende, fremfor alt er *verdivalg*. Det er valg som vi gjør for våre

⁹ Jfr. Audun Engh, ”Stans Vestbane-prosjektet nå!”, artikkel i Aftenposten Aften 7. desember 2005.

etterkommere, valg som gjelder de fysiske rammer om deres dagligliv, valg av de verdier som de skal få glede eller ergre seg over.

Den fortetningsiveren som nå griper om seg i Oslos indre by, er ikke utelukkende noe negativt. Mange bydeler og nærmiljøer opplever en spennende fornyelse, hvor også moderne arkitektoniske uttrykk kan komme til sin rett.¹⁰ At dette også vil være tilfellet med de foreliggende planer for Vestbane-området, har imidlertid formodningen mot seg. Dette er et byrom som fremfor alt krever forståelse for verdien av å hegne om vår kulturarv, kombinert med ivaretagelsen av storbyens behov for grønne lunger.

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. La oss også minnes *Fjellvettregel nr. 8*: ”Vend i tide, det er ingen skam å snu”. Det er faktisk ikke for sent å legge utbyggingsplanene på is.

¹⁰ Jfr. Odd Gunnar Skagestad, ”Vestbanen: Ingen skam å snu!”, artikkel i Aftenposten Aften 14. desember 2005.