



Til bydelsutvalget

**BU-sak**

Dato: 05.03.2014

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 2014/320

Saksbeh: Marianne Netland, 23431109

Arkivkode: 510

## **Bydelens uttalelse til offentlig ettersyn av felles planprogram for ny bussterminal Oslo S, Biskop Gunnerus gt 14b, og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S**

Bydelsadministrasjonen fikk 27.02.2014 planprogrammet for Oslo S på høring. Foreliggende forslag til planprogram bygger på anbefalinger i forutgående planprosesser i form av Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S. Frist for uttalelse er satt til 14.04.2014.

### Bakgrunn for planprogrammet

Et større antall utbyggingsprosjekt i området i de senere år har gitt behovet for å se helhetlig på stasjonsområdet og kollektivknutepunktet Oslo S. Følgende dokumenter er utarbeidet og ligger til grunn for det videre arbeidet med et felles planprogram:

### Områdeprogram for Oslo S

Områdeprogram for Oslo S ble utarbeidet av Plan- og bygningsetaten etter bestilling fra byrådsavdeling for byutvikling våren 2009 og inneholder en prinsipplan med retningslinjer som viser byggehøyder og bærende utviklingsprinsipper. Programmet ble behandlet i Bystyret i 2012, hvor visjonen, hovedmålet og delmålene som retningslinjer for behandling ble vedtatt.

Visjon og hovedmål for Områdeprogram Oslo S:

#### **Visjon**

Oslo S skal være Norges viktigste klimavennlige, velfungerende og moderne kollektivknutepunkt i en bydel som er en samlende, inkluderende og internasjonal møteplass. En bydel som i kraft av sin sentrale lokalisering i bykjernen og sterke profil som byens internasjonale arena, er en attraksjon i seg selv. En bydel der det blir spennende å være innbygger med en moderne, urban og bærekraftig livsstil.



### Hovedmål 1:

Oslo S-området har styrket sin kapasitet vesentlig og er et svært funksjonelt og klimavennlig knutepunkt og portal til Oslo som prioriterer kollektivtransport, syklist og gående.

### Hovedmål 2:

Oslo S-området består av ett mangfold av aktiviteter og byfunksjoner.

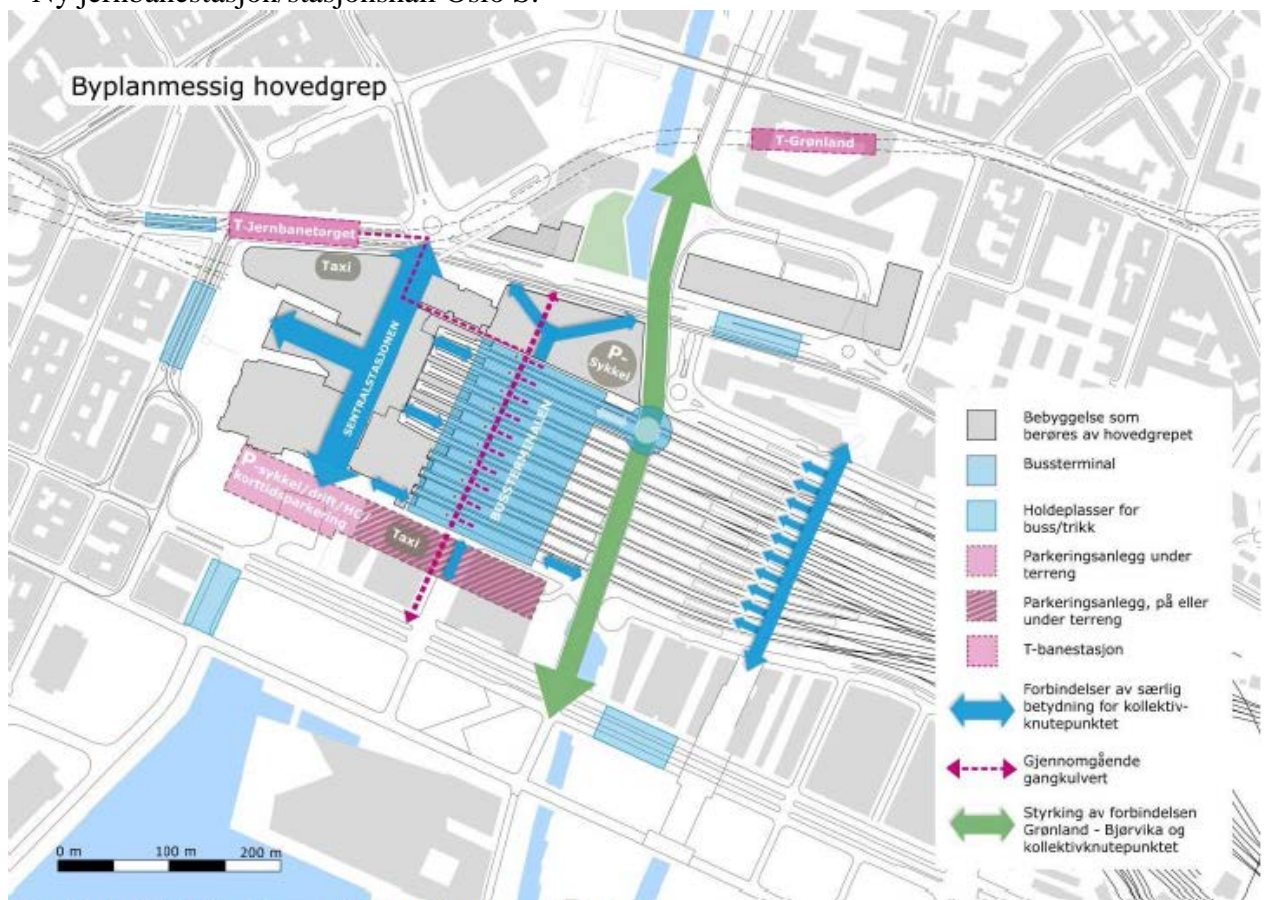
### Hovedmål 3:

Oslo S-området holder høy arkitektonisk kvalitet i bebyggelse, gate- og byrom, er oversiktlig, og helhetlig knyttet sammen med den omkringliggende bystrukturen.

## Plansamarbeid for kollektivknutepunkt Oslo S

Det er blitt opprettet et plansamarbeid mellom Jernbaneverket og Oslo kommune v/Plan- og bygningsetaten. Rom Eiendom, Ruter, Bymiljøetaten, Statens Vegvesen og Akershus fylkeskommune har også deltatt. Hovedrapporten ble ferdigstilt i august 2013 med konklusjonen om at et kompakt kollektivknutepunkt med bussterminal over sporområdet på Oslo S, selv om det også var enighet om at løsningen innebærer en viss gjennomførelsesrisiko. Plansamarbeidets anbefaling om videre prosess var utarbeidelse av felles planprogram iht Forskrift om konsekvensutredninger for følgende tre planforslag i Oslo S- området:

- \* Ny bussterminal i lokk over sporområdet for Oslo S
- \* Utvikling/transformasjon av eiendommen Biskop Gunnerus gate 14b.
- \* Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S.



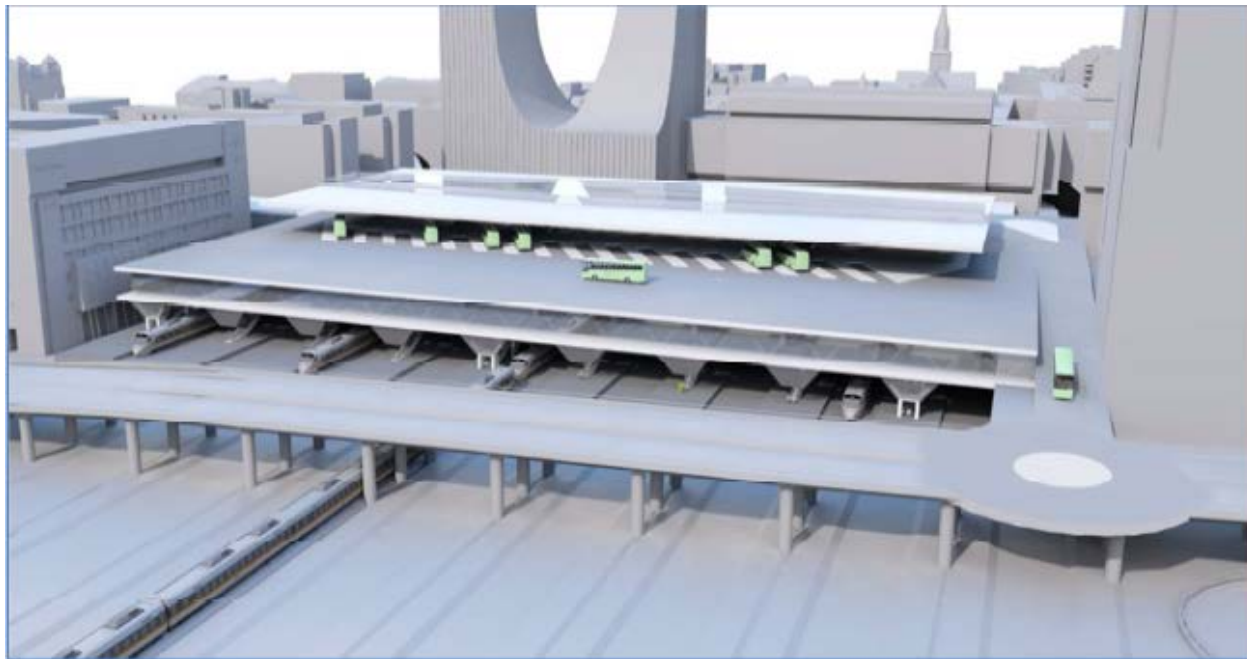
Figur 1 - Anbefalt hovedgrep for kollektivknutepunktet Oslo S

### Konseptvalgutredning for ny bussterminal ved Oslo S:

Ruter har koordinert KVVU-arbeidet i samband med Plansamarbeid Kollektivknutepunkt Oslo S (PBE, JBV, SVRØ, Rom, BYM m.fl). I denne utredningen er følgende konsepter vurderer:

1. 0- alternativ, 2. «Over buttsporene», 3. «Midt på sporområdet», 4. «Oslo Bussterminal i 2 etasjer».

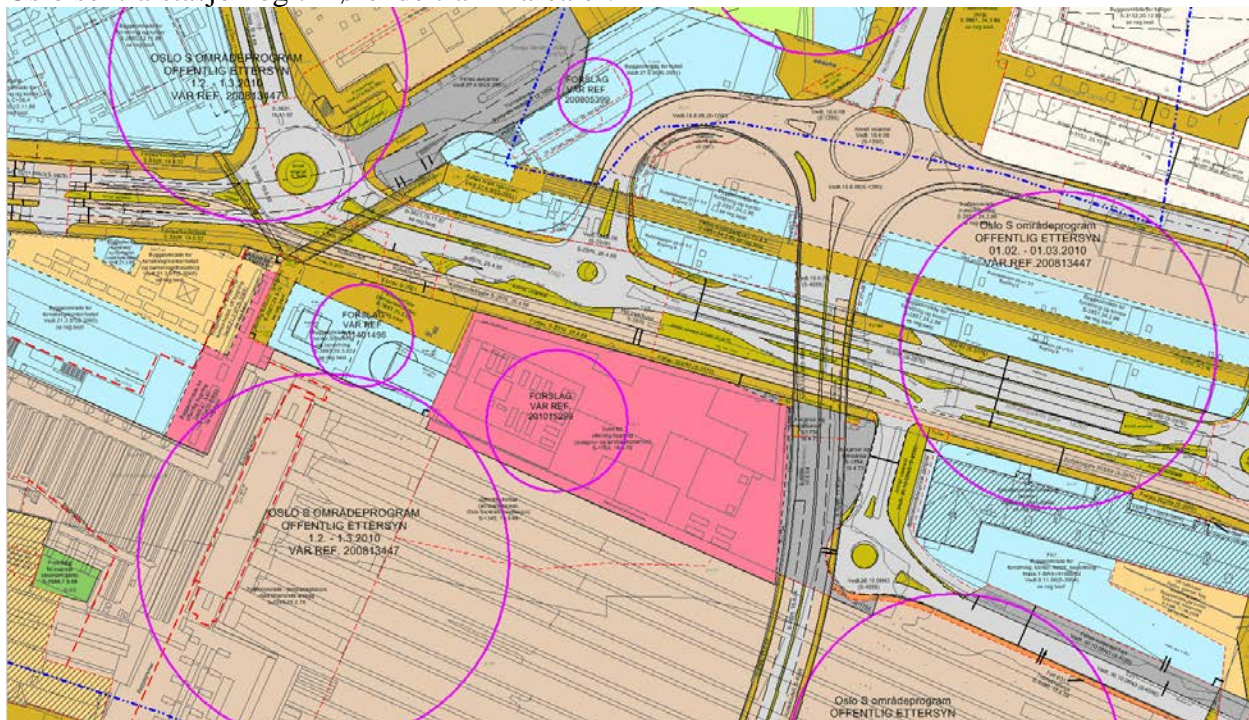
Foreløpig anbefaling i KVVUen er at konseptet «Midt på sporområdet» anbefales da det løser de definerte behovene, gir samlet sett den beste måloppnåelsen, og har høyest oppnåelse på de fleste kravene.

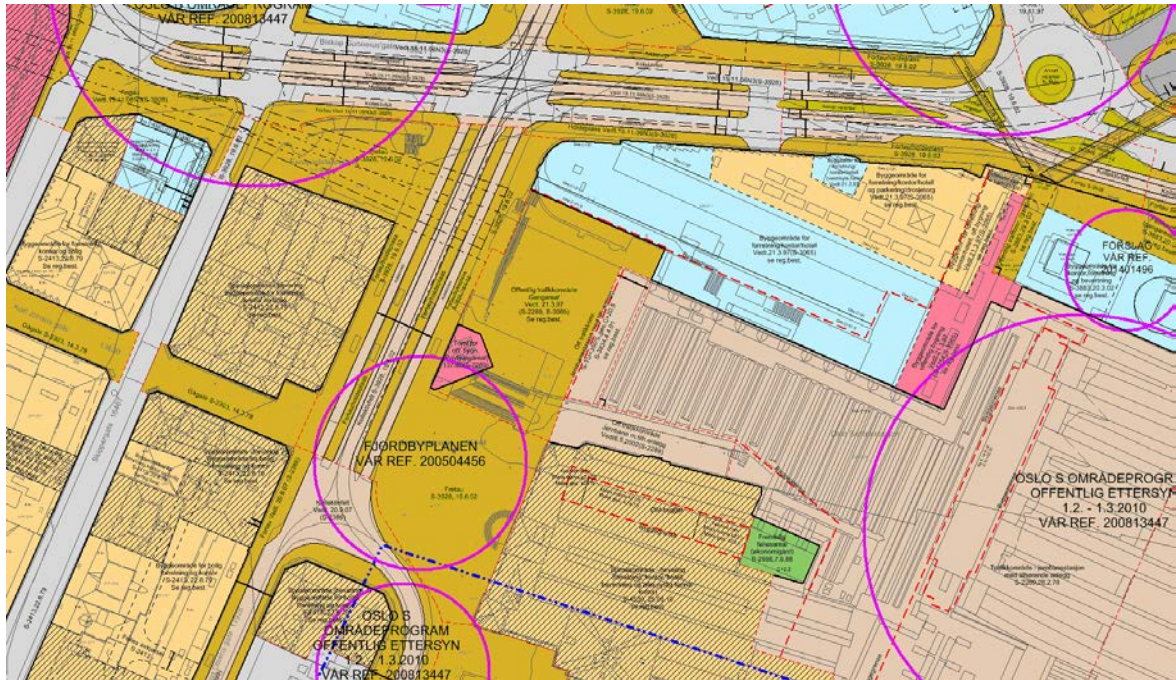


Figur 2, 3-D skisse "midt på sporområdet"

### Dagens planstatus:

Kartene under viser planstatus for hhv Nylandsveien/jernbanearealene og for arealene foran Oslo sentralstasjon og tilhørende trafikkarealer.





### Gjeldende regulering

Reguleringsgrunnlaget i planområdet og tilstøtende områder er sammensatt av en rekke ulike planvedtak til ulike tidspunkt:

- Biskop Gunnerus gt. 14b er regulert til *tomt for offentlig bygning (postgiro- og jernbaneposthus)* gjennom stadfestet reguleringsplan S-1754 (19.04.1972). Det er angitt atkomst til eiendommen via rundkjøring i enden av Nordenga bru, regulert som del av S-4099 (endringsvedtak 30.10.2006).
- Gateløpet Biskop Gunnerus/Schweigaards gate er på strekningen langs Galleri Oslo regulert gjennom S-2976 (28.04.1988). Gaten er regulert i totalt ca. 39 m bredde, med bl.a. separat kollektivgate for trikk/buss på sørsiden av gaten. Gangbroene mellom Oslo S og Oslo City/Galleri Oslo og kryssystemet under omfattes av diverse senere planvedtak.
- Galleri Oslo (inkl. eksisterende bussterminal) er regulert gjennom S-2851 (24.02.1986).
- Byporten samt øvre Jernbanetorg er regulert gjennom S-3065 (21.03.1997).
- Gjeldende regulering for Posthuset/Postgirobygget er S-3883 (20.03.2002). Bygget er regulert til byggeområde (kontor/forretning/bevertning), mens plassen foran bygget er gangareal/plass.
- Gjeldende regulering for Nylandsbrua (Nylandsveien) over sporområdet Oslo S er S-4099 (15.06.2004), som var hovedreguleringsplanen for Bjørvika. Veien er regulert i 21 m bredde som firefelts vei inkl. kollektivfelt, pluss tosidig fortau.
- Sporområdet vest for Nylandsbrua er regulert til jernbaneformål gjennom S-830 (11.05.1960) og S-1342 (13.09.1966).
- Oslo sentralbanestasjon er i hovedsak regulert gjennom planvedtak S-2289 (28.02.1978). Gangkullerten under sporområdet er ikke vist/detaljert reguleringsmessig.
- Østbanehallen er omregulert til bevaring/ulike formål gjennom S-4530 (25.08.2010).
- Gjeldende regulering for Chr. Fredenks plass er S-4099 (15.06.2004) (Bjørvika-reguleringen).
- Thon hotell og Atrium omfattes av S-3667 (17.06.1998). Gate-/plassrommet mellom Thon hotell og Atrium er dels regulert som felles avkjørsel i S-3667, dels som offentlig kjørevei i S-4099 (Bjørvika-reguleringen).
- Dronning Eufemias gate (framtidig hovedgate i Bjørvika) omfattes av S-4099 (Bjørvika-reguleringen). Gaten er regulert i totalt 43 m bredde, med bl.a. gjennomgående sykkelfelt og midtstilt trasé for trikk.
- Trelastgata, mellom Barcode-bebyggelsen og sporområdet, er regulert i S-4099 (Bjørvika-reguleringen). Gaten er regulert med snuplass øst for/under Nylandsbrua, er regulert som kollektivgate vest for Nylandsbrua og avsluttes reguleringsmessig mellom Thon hotell/Atrium.
- Det er regulert et nybygg i S-4712 (15.05.2013) på felt A14 mellom Atrium og Nylandsbrua.
- S-4700 (06.03.2013), ved søndre ende av Nylandsbrua, regulerer Akerselvallmenningens nordre del, med gjenåpning av Akerselva øst for/under Nylandsbrua.

### Tidligere behandling i bydelsutvalget og bydelsadministrasjonen

19/2010: Bydelsutvalgets vedtak for Områdeprogram for Oslo S er vedlagt. Kort oppsummert er hovedinnvendingene:

- At lokalpolitikkerne i større grad burde bli trukket inn i prosessen
- At bydelsutvalget var positiv til å fjerne Nylandsbrua, men at det var uakseptabelt å legge Nylandsveien på bakkeplan
- Bydelsutvalget viste til Plansmias forslag om å legge bussterminalen under bakkenivå, rett over en nedgravd jernbanetunnel og stasjon som passerer under Akerselva.
- Bydelsutvalget ber om at det utredes om hvorvidt det er nødvendig at så mange busser har endepunkt i Oslo sentrum, dette gjelder i sær regionbussene
- BU var positiv til opparbeiding av Schweigaardsgate med mer byromsmessig karakter, på kollektivtransporten, syklistene og fotgjengernes premisser.
- BU var imot flere høyhus

Planinitiativ for Biskop Gunnerus gt 14 ble behandlet administrativt i desember 2010 og omhandlet ønske om å omregulere til kontor, handel, bevertning, hotell og offentlig formål, og er vedlagt saksfremstillingen.

### Forslag til planprogram

Foreliggende dokument er utarbeidet i samarbeid mellom Plan- og bygningsetaten og forslagsstillerne Ruter, KLP, og Rom, og er underveis blitt drøftet i møter med Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S.

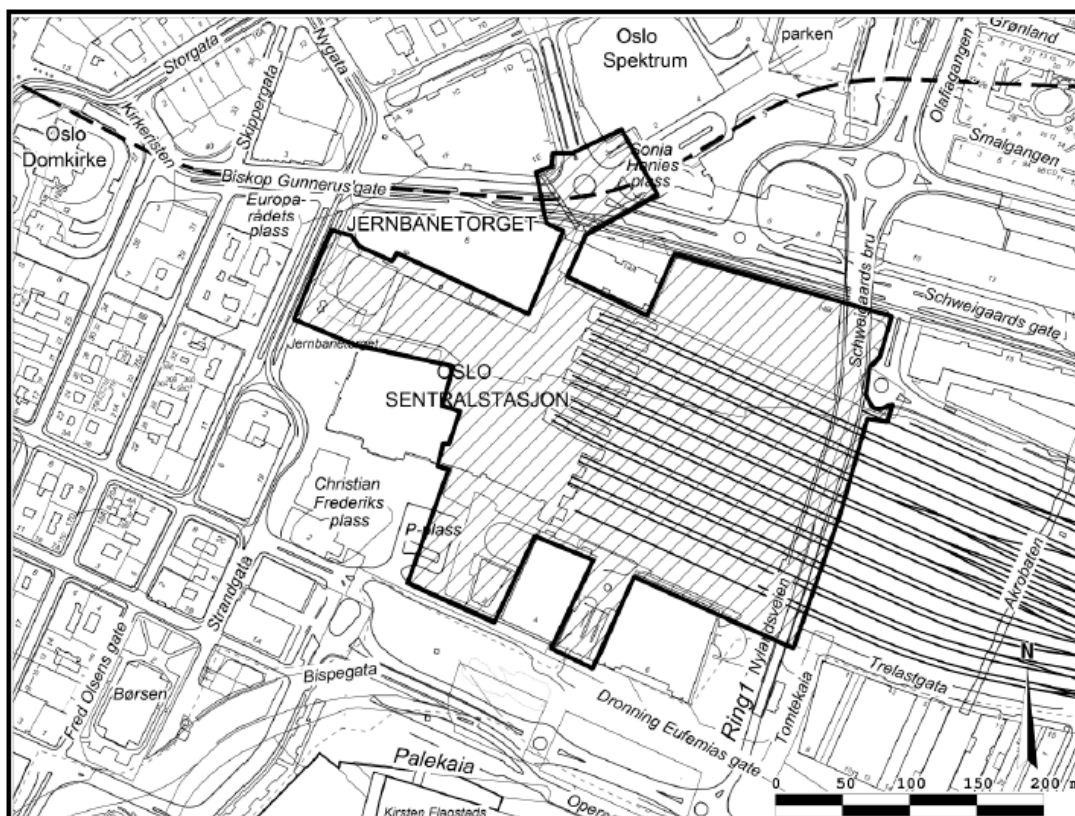
Hensikten med å utarbeide et felles planprogram og konsekvensutredning er å sikre tilstrekkelig samordning og å få belyst viktige sammenhenger og avhengigheter mellom prosjektene, som deretter må jobbes videre med i detaljplanleggingen. Det er en rekke felles utredningstema for prosjektene. Det er også ønskelig å avklare gjennomførbarhet før videre arbeid med detaljreguleringsplaner har kommet for langt.

Planprogrammet legger til grunn at det er tre ulike scenarioer som skal utredes: 0-alternativet, Hovedalternativ 1 og Hovedalternativ 2.

### Planavgrensning valgt i utredningen:

Planområdet er på totalt ca 85 daa. Tomten i Biskop Gunnerus gate er ca 9 daa og sporområdet Oslo S vest for Nylandsbrua er ca 30 daa. Øvrig stasjonsområde er ca 40 daa. I tillegg er deler av vei- og gatenett tatt med i planområdet. Følgende avskjæringer er gjort:

- Byporten inngår ikke i planprogrammet
- Østbanehallen og Christian Frederiks plass inngår ikke.
- Thon Hotel Opera inngår ikke, men arealene mellom Thon Hotel og Oslo Atrium inngår i planavgrensningen.
- Deler av p-plassen foran Thon Hotel Opera inngår
- Postterminalen inngår, men ikke Postgirobygget
- Schweigaardsgate inngår ikke i planavgrensningen.
- Rundkjøringen ved Sonja Henies plass inngår.
- Eksisterende bussterminal inngår ikke i planavgrensningen
- Kun deler av Nylandsveien inngår i planavgrensningen



Begrunnelse for foreløpig valgt planavgrensning:

PBE har hatt som hensikt å snevre inn planområdet mest mulig. Plangrensen må vurderes justert mtp blant annet atkomstløsninger. Inngang nord til Oslo S må vurderes justert med hensyn til aktuelle løsninger for fotgjengere. Plangrensen langs og i forlengelsen av Nylandsveien/Nylandsbrua vil kunne bli justert gjennom videre planarbeid, mtp hensyn for syklist og fotgjengere.

Innsnevringen begrunnes med at store deler av Oslo S-området har vært gjenstand for større planarbeid gjennom Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, der også KVV for ny bussterminal var integrert del av planarbeidet. Dette betyr at dette planarbeidet ikke vil innbefatte eksisterende bussterminal, omdanning av Schweigaards gate til bymiljøtilpasset gate, og alternativvurderinger som satellitt-terminaler for kollektivtransporten utenfor indre by vil heller ikke gjennomføres innenfor rammene til prosjektet.

Derimot vil det direkte influensområdet (Biskop Gunnerus gt. / Schweigaards gate, Nylandsveien, Dronning Eufemias gate og Jernbanetorget og tilhørende gateløp) vurderes mht til avhengigheter og viktige sammenhenger til planområdet for Vaterland, Grønland og Bjørvika vil også belyses ved behov.

## **UTREDNINGSSALTERNATIVER**

Det er tre utredningsalternativer som ligger til grunn for planprogrammet og de senere konsekvensutredningene. Hovedalternativene 1 og 2 er nærmere beskrevet i planprogrammets del 2.

1. 0-alternativet
  - Eksisterende bussterminal videreføres
  - Transformasjon av Biskop Gunnerus gt 14b innenfor rammene av eksisterende bygningsvolum/plangrunnlag
  - Ingen større ombygging av jernbanestasjonen/stasjonshallen
  
2. Hovedalternativ 1:
  - Ny bussterminal i lokk på tvers over sporområdet, uten tilleggsarealer over lokket
  - Ny jernbanestasjon/stasjonshall som er mer tilbaketrukket enn hovedalternativ 2 mht møtet med byen
  - To nye høyhus og videreutvikling i tråd med angitte kotehøyder på prinsipplan for områdeprogram
  
3. Hovedalternativ 2:
  - Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S m/tilleggsarealer over lokket
  - Full utbygging av Biskop Gunnerus gate 14 b med høyhus opptil 100 meter
  - Full ombygging av jernbanestasjonen m Stasjonsalleen, Fjordporten (høyhus) og nybygg på Øvre jernbanetorg.

### **Følgende tema knyttet til hovedgrepet skal konsekvensutredes:**

- Funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S
  - Personstrømmer og overgang mellom driftsformer
  - Atkomster, varelevering
  - Sykkelparkering
  - Bilparkering
  - Buss for tog
  - Turistbusser
  - Taxi og kiss&ride
  - Sikkerhet
- Gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden
  - Utbyggingsrekkefølge, faseplaner og midlertidig anleggsområde
  - Trafikkforstyrrelser i anleggsperioden
  - Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
  - Grunnforhold, setninger og fundamentering
- Byplanmessige virkninger
  - Forholdet til overordnede planer, mål og utredninger
  - Fleksibilitet for videre utvikling av kollektivknutepunkt for Oslo S
  - Byplangrep
  - Høyhus

- Arealbruk
- Trafikk på vei- og gatenett
  - Transportanalyse
  - Sykkel
- Miljø
  - Vindvurderinger
  - Sol og skygge
  - Støy og luft
  - Blå-grønn infrastruktur
  - Overordnet miljøoppfølgingsprogram (OMOP)

**Følgende tiltak skal utredes:**

For ny bussterminal Oslo s:

- Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, uten tilleggsarealer (jf. Hovedalternativ 1)
- Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdets Oslo med tilleggsarealer (jf. Hovedalternativ 2)
- Varianter av volumet for tilleggsarealer over lokket.
- Løsninger med eller uten terminal trukket ned mot Dronning Eufemias gate
- Atkomst Nylandsveien

For Biskop Gunnerus gt 14 b:

- Transformasjon av Biskop Gunnerus gate innenfor rammene av eksisterende plangrunnlag og utbyggingsvolum. (jf. Null-alternativet)
- Utbygging av Biskop Gunnerus gt med høyhus med byggehøyde opp til 90 meter (jf. Hovedalternativ 1)
- Full utbygging av Biskop Gunnerus gt med høyhus opptil 100 meter (jf Hovedalternativ 2)
- Begrenset utbygging av Biskop Gunnerus gt med redusert høyde (etter uttalelser fra Byantikvaren)
- Alternative løsninger for personstrømmer og grensesnitt mot gateløp
- Kotehøyde for sørvendt plass
- Mulighetsstudie, alternative løsninger for gjenåpnet Akerselva nord for sporområdet

For ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S:

- Full utbygging av jernbanestasjonen, m/Stasjonsalléen, Fjordporten og nybygg på Jernbanetorget (jfr hovedalternativ 2)
- Ny jernbanestasjon/stasjonshall som er tilbaketrukket med hensyn til møtet med byen (jfr. Hovedalternativ 1).
- Alternative løsninger for stasjonsinngang nord
- Alternative løsninger for nybygg på Jernbanetorget
- Stasjonsalléen redusert mot sør
- Optimalisert utforming eller redusert høyde på høyhus (Fjordporten)



Øvrige løsninger som skal utredes

- Alternative løsninger for konferansesenter
- Utvidelse/oppgradering og forlengelse av gangkulvert under sporområdet
- Mulighetsstudie for sykkelløsninger langs/parallelt med Nylandsveien

### **Tema knyttet til de enkelte detaljreguleringsplanene**

Tema knyttet til ny bussterminal:

- Trafikale vurderinger, atkomster og kryssløsninger
- Personstrømmer
- Grensesnittet mellom ny bussterminal og Nylandsbrua
- Reguleringsplasser for buss
- Grunnforhold, setninger
- Jernbaneplassformer – tilgjengelighet, kapasitet og bruk
- Jernbanetekniske forhold
- Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
- Økonomiske konsekvenser
- Risiko- og sårbarhetsanalyser
- Miljøoppfølgingsprogram

Tema knyttet til Biskop Gunnerus gt. 14b

- Trafikale vurderinger, atkomster og kryssløsninger
- Grunnforhold, setninger
- Sykkel
- Personstrømmer
- utfordringer ved riving av eksisterende bygg
- Støy
- Akerselva
- Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
- Miljøoppfølgingsprogram

Tema knyttet til ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S

- Anleggsfasen
- Fleksibilitet med hensyn til jernbanetunnel
- Trafikale vurderinger, atkomster og kryssløsninger
- Fotgjengerstrømmer
- Grunnforhold, setninger
- Stasjonsalléen uten tilleggsarealer
- Sykkelparkering
- Viktige siktlinjer
- Verneverdig bebyggelse
- Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
- Risiko og sårbarhetsanalyse
- Miljøoppfølgingsprogram

### **Bydelsdirektørens vurdering**

Bydelsdirektøren er positiv til at det er igangsatt arbeid med å bedre forholdene for kollektivreisende ved landets største knutepunkt og mener det legges opp til en omfattende og grundig utredning av konsekvenser for de tre ulike alternative løsningene. Derimot er bydelens tidligere forslag som gjelder hvorvidt regionbussene kan ha endepunkt andre steder enn ved

Oslo S ikke tenkt som en del av utredningen. Alternativer som ikke utredes på dette stadiet, vil trolig ikke bli utredet på et senere tidspunkt heller.

Bydelsdirekten mener dog at det er viktig å presisere at bydelens grenser går i Nylandsveien/Akerselva. Valgte planavgrensning går omtrent i bydelsgrensen, slik at dette kan bety at bydelens mulighet til å påvirke prosessen videre innskrenkes dersom ikke Vaterlandsområdet innlemmes i planarbeidet. Slik bydelsdirektøren forstår det, vil det etter vedtatt planprogram fremmes individuelle reguleringsplaner for de angjeldende tomtene, og dermed kan bydelen miste muligheten til å få uttale seg ved forhold som kan bety mye for trafikkforhold, fotgjengertilnytning og byutvikling ved Grønland, Vaterland og Bjørvika. Bydelsdirektøren er opptatt av at løftene om bedret tilknytning mellom Vaterland/Grønland, Oslo S og Bjørvika blir gjort gjeldende og ønsker at planavgrensningen utvides slik at dette også sikres behandlet i det videre arbeidet.

Bydelsdirektøren er positiv til at forholdene for fotgjengere er gitt så stor fokus tidlig i planarbeidet, og håper munner ut i bedre forhold for myke trafikanter også i valg av løsninger.

#### **Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsgrensen for Gamle Oslo går i Akerselva og bydelsutvalget er opptatt av at bydelen får muligheten til å uttale seg når løsningene kan ha innvirkning på trafikk og fysisk tilknytning for nærområdene Grønland/Vaterland og Bjørvika.
2. Bydelsutvalget er opptatt av en bedret tilknytning mellom Vaterland/Grønland og Oslo S, og ønsker derfor at Vaterland/Grønland også inngår i planavgrensningen slik at dette kan sikres i det videre arbeidet, og bydelen får mulighet til å uttale seg i de senere reguleringssakene.
3. Bydelsutvalget er positiv til at fotgjengere og myke trafikanter blir viet så stor oppmerksomhet tidlig i planprosessen.

#### **Bydel Gamle Oslo**

Lasse Østmark  
bydelsdirektør

Randi Nagelhus  
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. [Felles planprogram for ny bussterminal Oslo S, Biskop Gunnerus gt 14b og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S. Forslag til planprogram til offentlig ettersyn](#)
2. [Områdeprogram for Oslo S](#)
3. [Hovedrapport fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S](#)
4. [KVU for ny bussterminal ved Oslo S](#)
5. Bydelsutvalgets vedtak sak 19/2010

6. Bydelsutvalgets vedtak sak 116/2009 Oslo S – området, jernbanen og gjenåpning av Akerselva nederste del.