Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Se adresseliste

Dato: 27.02.2014

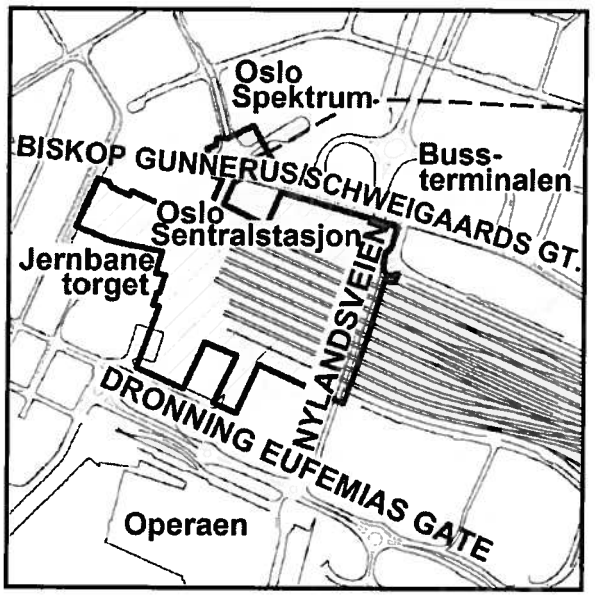
Deres ref: | Vår ref (saksnr): 201308290-23 **Oppgis alltid ved henvendelse** | Saksbeh: Svenn A. Ramlo | Arkivkode: 510

FELLES PLANPROGRAM OSLO S: NY BUSSTERMINAL, BISKOP GUNNERUS GT. 14B, NY JERNBANESTASJON/STASJONSHALL

VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANPROGRAM – FRA 03.03.2014 TIL 14.04.2014

I henhold til plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 12-9 varsles med dette oppstart av planarbeid i Oslo S-området, og offentlig ettersyn av felles forslag til planprogram for ny bussterminal (forslagsstiller: Ruter AS) Biskop Gunnerus gt. 14b (forslagsstiller: KLP Eiendom), og ny jernbanestasjon/stasjonshall (forslagsstiller: Rom Eiendom).

Med bakgrunn i Områdeprogram Oslo S (bystyrevedtak 26.09.2012) og anbefalinger fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (hovedrapport august 2013), skal det utarbeides felles planprogram og KU for planforslag om ny bussterminal over sporområdet Oslo S, utvikling av Biskop Gunnerus gt. 14b, og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, for å sikre tilstrekkelig samordning. Det legges til grunn at prosjektene senere kan behandles som separate detaljreguleringsplaner.



Dette brevet sendes alle berørte slik at de som ønsker det kan komme med innspill til planarbeidet tidlig i prosessen.

Det vil bli avholdt åpent informasjonsmøte om forslaget til planprogram i lokalene til NSB / Rom Eiendom, Schweigaards gt. 23, onsdag 26. mars kl. 18.

Innspill til planarbeidet og høringsuttalelser til planprogrammet kan sendes Plan- og bygningsetaten innen seks uker fra dette brevet er mottatt.

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 1315.01.01357
Org.nr.: 971 040 823 MVA

Plansakens dokumenter er tilgjengelige gjennom Plan- og bygningsetatens Saksinnsyn:
http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/

Vedlegg i sak 201308290-23	
Nr	**Beskrivelse**
1	Varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planpr (Dette dokument)
2	Planprogram til offentlig ettersyn

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 27.02.2014 av:

Heike Knoll - Saksbehandler

Likelydende brev sendt til:
Akershus fylkeskommune, Galleri Oslo, Schweigaards gate 4, 0185 Oslo, postmottak@akershus-fk.no
Barnas representant i plansaker, Bydel Sentrum, c/o Bydel St.Hanshaugen, Akersbakken 27, 0130 Oslo, postmottak@bsh.oslo.kommune.no
Barnas representant i plansaker, Bydelsadministrasjonen i Bydel Gamle Oslo, Pb. 9406 Grønland, 0135 Oslo, postmottak@bgo.oslo.kommune.no
Beredskapsetaten, Arne Garborgs plass 1, 0179 Oslo, postmottak@ber.oslo.kommune.no
Brann- og redningsetaten, Arne Garborgs plass 1, 0179 Oslo, postmottak@bre.oslo.kommune.no
Byantikvaren, Pb. 2094 Grünerløkka, 0505 Oslo, postmottak@bya.oslo.kommune.no
Bydel Sentrum, c/o Bydel St.Hanshaugen Opplysningstjenesten, Akersbakken 27, 0130 Oslo
Bydel sentrum, c/o Bydel St. Hanshaugen, Akersbakken 27, 0130 Oslo, postmottak@bsh.oslo.kommune.no
Bydelsutvalget i Bydel Gamle Oslo, v/bydelsadministrasjonen, Pb. 9406 Grønland, 0135 Oslo, postmottak@bgo.oslo.kommune.no
Bymiljøetaten, Pb. 9336 Grønland, 0135 Oslo, postmottak@bym.oslo.kommune.no
Byrådsavd. for byutvikling, Rådhuset, postmottak@byr.oslo.kommune.no
Byutviklingskomiteen, Rådhuset, postmottak@oslobystyre.no
Deichmanske bibliotek, Arne Garborgs plass 4, 0179 Oslo
Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Christian Kroghs gate 16, 0186 Oslo, postmottak@eby.oslo.kommune.no
Energigjenvinningsetaten, Pb. 54, Mortensrud, 1215 Oslo, postmottak@ege.oslo.kommune.no
Fellesrådet for historielagene i Oslo v/ Adv. Hans A. Grimelund Kjelsen, Nordberg Hovedgård, Nordbergveien 42, 0875 Oslo, hkjelsen@online.no
Foreningen Byfolk Oslo Sentrum, Postboks1259 Vika, 0111 Oslo, glenn@byfolk.no
Fortidsminneforeningen Avdeling Oslo og Akershus, Vøienvolden Gård, Maridalsveien 120, 0461 Oslo, Oslo-akershus@fortidsminneforeningen.no

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Postboks 8111 Dep., 0032 Oslo, fmoapostmottak@fylkesmannen.no
Grønlands Torg, v/ Einar Bratten, einar.bratten@apotek.no
Hafslund Fjernvarme AS, , 0247 Oslo, Firmapost.fjernvarme@hafslund.no
Hafslund Nett, , 0247 Oslo, firmapost@hafslund.no
Helseetaten, Storgata 40, 0182 Oslo, postmottak@hel.oslo.kommune.no
Jernbaneverket, Region Øst, postboks 4350, 2308 Hamar, postmottak@jbv.no
KLP Eiendom, v/ Hans Sund, hans.sund@klpeiendom.no
Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo v/ Per Brandsdal, Vetlandsveien 98 A, 0685 Oslo, eobrand@online.no
Kulturetaten, Pb. 1453 Vika, 0116 Oslo, postmottak@kul.oslo.kommune.no
LO i Oslo, Møllergata 24, 0179 Oslo, post@lo-oslo.no
NHO Oslo og Akershus, P.b.7173 Majorstuen, 0307 Oslo, nho.osloakershus@nho.no
NSB AS, Prinsens gate 7-9, 0048 Oslo, ArkivN@nsb.no
Norges Blindeforbund, Oslo Fylkeslag, Pb. 5900 Majorstuen, 0308 Oslo, oslo@blindeforundet.no
Norges Handikapforbund Oslo, Folke Bernadottes v. 2, 0862 Oslo, firmapost@nhf.no
Norges Taxiforbund, Postboks 6114 Etterstad, 0602 Oslo, post@nortaxi.no
Norges vassdrags- og energidirektorat, Region Øst, Postboks 4223, 2307 Hamar, nve@nve.no
Norsk forening mot støy, Ekebergveien 1A, 0192 Oslo, post@stoyforeningen.no
Opplysningstjenesten i Bydel Gamle Oslo, Pb. 9406 Grønland, 0135 Oslo
Ordføreren, Rådhuset, postmottak@oslobystyre.no
Oslo Elveforum v/Ida Fossum Tønnesen, Olav Aukrusts vei 2F, 0785 Oslo, ida.fossum@getmail.no
Oslo Handelsstands felleskontor, Karl Johans gate 37A, 0162 Oslo, jonanders@ohf.no
Oslo Havn KF/Havnevesen, Pb. 230 Sentrum, 0103 Oslo, postmottak@hav.oslo.kommune.no
Oslo og Omland Friluftsråd, pb 8896 Youngstorget, 0028 Oslo, oofoslo@online.no
Oslo politidistrikt, Trafikkseksjonen, Trafikkplan, Postboks 8101 Dep. 2, 0030 Oslo, post.oslo@politiet.no
Renovasjonsetaten, Gjerdrums vei 10 B, Pb. 4533 Nydalen, 0404 Oslo, postmottak@ren.oslo.kommune.no
Riksantikvaren, Pb. 8196 Dep, 0034 Oslo, postmottak@ra.no
Rom Eiendom, v/ Tor Saghaug, tors@romeiendom.no
Rom Eiendom AS, Kirkegata 15, 0048 Oslo, post@romeiendom.no
Ruter AS, Plandirektøren, Pb. 1030 Sentrum, 0104 Oslo, post@ruter.no
Ruter v/ Ola Skar, , ola.skar@ruter.no
Rådet for funksjonshemmede i bydel Gamle Oslo v/ BU sekretær, Pb. 9406 Grønland, 0135 Oslo, postmottak@bgo.oslo.kommune.no
Rådet for funksjonshemmede i bydel Sentrum v/ BU sekretær, Akersbakken 27, 0130 Oslo, postmottak@bsh.oslo.kommune.no
Rådet for funksjonshemmede, Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester, Rådhuset, 0037 Oslo, postmottak@byr.oslo.kommune.no
Selskapet for Oslo Byes Vel, Grev Wedels plass 1, 0151 Oslo, post@oslobyesvel.no
Sentralt ungdomsråd i Oslo / Barne og ungdomsrådet, Siri Stokke Nilsen, c/o BURO, Møllergata 3, 0179 Oslo, medbestemmelse@buro.no
Sporveien Oslo AS, Pb. 2857 Tøyen, 0608 Oslo, firmapost@sporveien.com
Statens jernbanetilsyn, Postboks 7113 St. Olavs plass, 0130 Oslo, post@sjt.no
Statens vegvesen, Region Øst, Postboks 1010 Skurva, 2605 Lillehammer, firmapost-ost@vegvesen.no
Statnett, Pb 5192, Majorstuen, 0302 Oslo, firmapost@statnett.no
Statsbygg, Pb. 8106 Dep., 0032 Oslo, postmottak@statsbygg.no
Syklistenes Landsforening, Pb. 8883 Youngstorget, 0028 Oslo, oslo@syklistene.no
Telenor A/S, Servicesenter for nettutb., Postboks 7150, 5020 Bergen, sfn@telenor.com
Vann- og avløpsetaten, Pb. 4704 Sofienberg, 0560 Oslo, postmottak@vav.oslo.kommune.no
Velferdsetaten, Pb. 7104, St.Olavs plass, 0130 Oslo, postmottak@vel.oslo.kommune.no

VisitOslo AS (tidl. Oslo Promotion A/S), Grev Wedels plass 4, 0151 Oslo, info@visitoslo.com

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

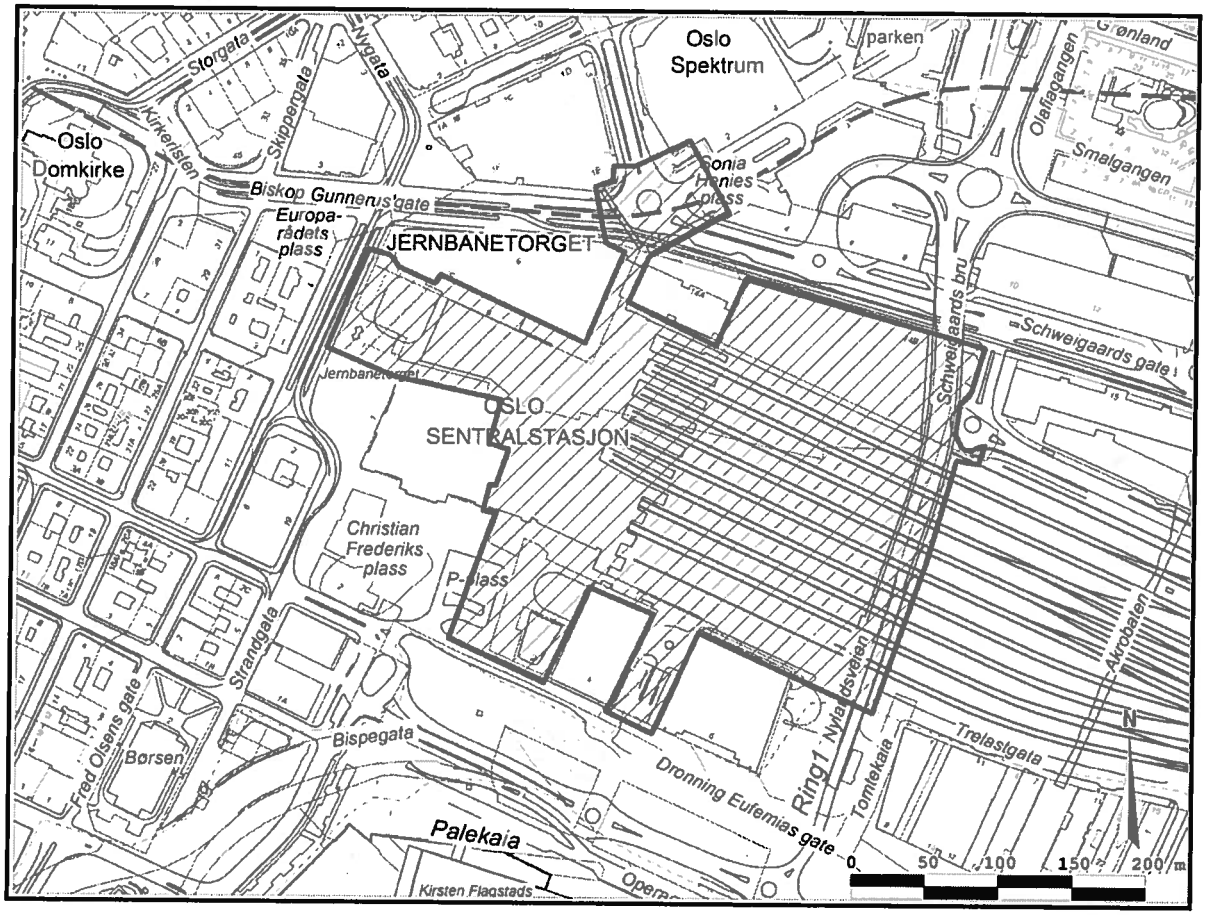
PLANPROGRAM OSLO S

Felles planprogram for ny bussterminal Oslo S, Biskop Gunnerus gt. 14b og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S Forslag til planprogram til offentlig ettersyn

Med bakgrunn i Områdeprogram Oslo S (bystyrevedtak 26.09.2012) og anbefalinger fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (hovedrapport august 2013), skal det utarbeides felles planprogram og KU for planforslag om ny bussterminal over sporområdet Oslo S, utvikling av Biskop Gunnerus gt. 14b, og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, for å sikre tilstrekkelig samordning. Det legges til grunn at prosjektene kan behandles som separate reguleringsplaner.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget til planprogram, i løpet av høringsperioden som er angitt i varslingsbrev.

Forslagsstillere: Ruter AS / KLP Eiendom / Rom Eiendom



Bydeler: Sentrum
1 Gamle Oslo

Saksnummer: 201308290
Dokumentnummer: 20

Saksnummer bes oppgitt ved henvendelse

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

SAMMENDRAG

Foreliggende forslag til planprogram bygger på anbefalinger fra forutgående planprosesser i form av Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S.

Områdeprogram Oslo S
Områdeprogram for Oslo S ble utarbeidet av Plan- og bygningsetaten etter bestilling fra byrådsavdeling for byutvikling våren 2009. Bakgrunnen var et større antall utbyggingsprosjekter i området som det var behov for å se i en helhetlig sammenheng. Områdeprogrammet inneholder en prinsipplan med retningslinjer som viser byggehøyder og bærende byutviklingsprinsipper. Områdeprogrammet ble endelig behandlet i Bystyret i møte 26.09.2012. Bystyret vedtok visjon, hovedmål og delmål som retningsgivende for behandling av plan- og utbyggingssaker i Oslo S-området.

Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S
Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S ble etablert med utgangspunkt i møte mellom jernbanedirektør og byutviklingsbyråd 27. september 2011. Bakgrunn for møtet var Områdeprogram Oslo S, hvor muligheten for bussterminal over sporområdet på Oslo S var et sentralt tema. Det ble etter nevnte møte opprettet et plansamarbeid mellom Jernbaneverket og Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten. Rom Eiendom, Ruter, Bymiljøetaten, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune ble invitert med i plansamarbeidet.

Hovedrapport fra Plansamarbeidet forelå i august 2013, med enighet om at et kompakt kollektivknutepunkt med bussterminal over sporområdet på Oslo S vil være den beste løsningen for de reisende og byutviklingen. Det var også enighet om at det er en risiko for at løsningen ikke er gjennomførbar. Flere avklaringer vil måtte finne sted i videre planarbeider. Plansamarbeidets anbefaling om videre prosess var utarbeidelse av felles planprogram iht. KU-forskriften for følgende tre planforslag i Oslo S-området:

- Ny bussterminal i lokk over sporområdet Oslo S (*forslagsstiller: Ruter AS*)
- Utvikling/transformasjon av eiendommen Biskop Gunnerus gt. 14b (*forslagsstiller: KLP Eiendom*)
- Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S (*forslagsstiller: Rom Eiendom*)

Forslaget til planprogram
Forslaget til planprogram er utarbeidet i en dialog- og samarbeidsprosess 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 felles planprogram og konsekvensutredning er å sikre tilstrekkelig samordning, og få belyst viktige sammenhenger og avhengigheter mellom prosjektene, som deretter må ivaretas i videre detaljplanlegging. Det er en rekke felles utredningstema for prosjektene som det er naturlig og hensiktsmessig å se i sammenheng som del av helheten. Det er videre ønskelig å avklare gjennomførbarhet før videre arbeid med detaljreguleringsplaner har kommet for langt. Det er formulert utredningskrav i tråd med dette.

På bakgrunn av de omfattende forutgående planprosessene har det latt seg gjøre å definere et tydelig *hovedgrep*. Det foreslås et plan- og utredningsprogram som angir at det skal utarbeides en samlet konsekvensutredning for foreslått hovedgrep. Det legges til grunn at de ulike prosjektene som inngår i planprogrammet senere kan fremmes og behandles som separate detaljreguleringsplaner. KU for hovedgrepet skal foreligge senest samtidig som første detaljreguleringsforslag som utgår fra planprogrammet, legges ut til offentlig ettersyn.

I tillegg til et nullalternativ er det definert to hovedalternativer knyttet til foreslått hovedgrep. Hovedalternativ 1 er bygd på rammer fra overordnete planer samt andre planfaglige føringer. Hovedalternativ 2 tilsvarer helheten som følger av hvordan prosjektene er foreslått og beskrevet av forslagsstillerne. Det er dessuten angitt en rekke alternative løsninger og tiltak som skal utredes gjennom planarbeidene som følger.

Foreslåtte utredningstema knyttet til KU for hovedgrepet er sortert i fem hovedgrupperinger; funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S, gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden, byplanmessige virkninger, trafikk på vei- og gatenett, og miljø. Under hver hovedgruppering er det satt opp et antall nærmere spesifiserte utredningstema. Det er videre definert tema som skal utredes i oppfølgende detaljreguleringsarbeider.

I behandlingen planprogrammet ser PBE som en hovedproblemstilling det å definere hvilke tema som skal utredes i KU for hovedgrepet, og hvilke tema som kan utredes nærmere og senere i forbindelse med de enkelte detaljreguleringssakene.

INNHOLD

Sammendrag ..... **side 2**

Del 1 - Bakgrunn, mål og rammer ..... **side 4**
Beskrivelse av planområdet med omgivelser ..... side 4
Planstatus ..... side 8
Områdeprogram Oslo S ..... side 8
Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S ..... side 10
Annen planstatus ..... side 12

Del 2 - Forslagsstillernes foreløpige prosjektbeskrivelser ..... **side 14**
Ny bussterminal over sporområdet Oslo S (Ruter AS) ..... side 14
Biskop Gunnerus gt. 14b (KLP Eiendom) ..... side 19
Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S (Rom Eiendom) ..... side 23

Del 3 - Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og anbefaling ..... **side 28**
Vurderinger og begrunnelse ..... side 28
Vurdering i forhold til KU-forskriften ..... side 28
Begrunnelse for planavgrensning/analyseområde ..... side 28
Begrunnelse for foreslått hovedgrep, alternativdefinisjoner og utredningskrav ..... side 30
Vurdering i forhold til andre plansaker og utredninger ..... side 35
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og konklusjon ..... side 39

Del 4 - Krav til planprosess og utredninger ..... **side 43**
0. Innledning ..... side 43
1. Hovedgrep som skal utredes ..... side 44
1.1 Nullalternativ ..... side 44
1.2 Hovedalternativ 1 ..... side 44
1.3 Hovedalternativ 2 ..... side 45
1.4 Tiltak som skal utredes ..... side 46
1.4.1 Ny bussterminal Oslo S, løsninger som skal utredes ..... side 46
1.4.2 Biskop Gunnerus gt. 14b, løsninger som skal utredes ..... side 47
1.4.3 Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, løsninger som skal utredes ..... side 47
1.4.4 Øvrige løsninger som skal utredes ..... side 48
2. Utredningstema knyttet til hovedgrep ..... side 49
2.1 Funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S ..... side 49
2.2 Gjennomforbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden ..... side 52
2.3 Byplanmessige virkninger ..... side 54
2.4 Trafikk på vei- og gatenett ..... side 55
2.5 Miljø ..... side 56
3. Tema knyttet til de enkelte detaljreguleringsplaner ..... side 57
3.1 Tema for ny bussterminal Oslo S ..... side 57
3.2 Tema for Biskop Gunnerus gt. 14b ..... side 58
3.3 Tema for ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S ..... side 59
3.4 Øvrige tema som skal belyses i alle detaljreguleringsplaner ..... side 60
4. Videre planprosess og medvirkning ..... side 61
4.1 Saksgang ..... side 61
4.2 Prosess for utarbeidelse av konsekvensutredning for hovedgrepet ..... side 61
4.3 Prosess for videre behandling av de enkelte detaljreguleringsplaner ..... side 62
4.4 Medvirkning ..... side 62

Trykt vedlegg - Tabell med liste over foreliggende grunnlagsmateriale ..... **side 63**

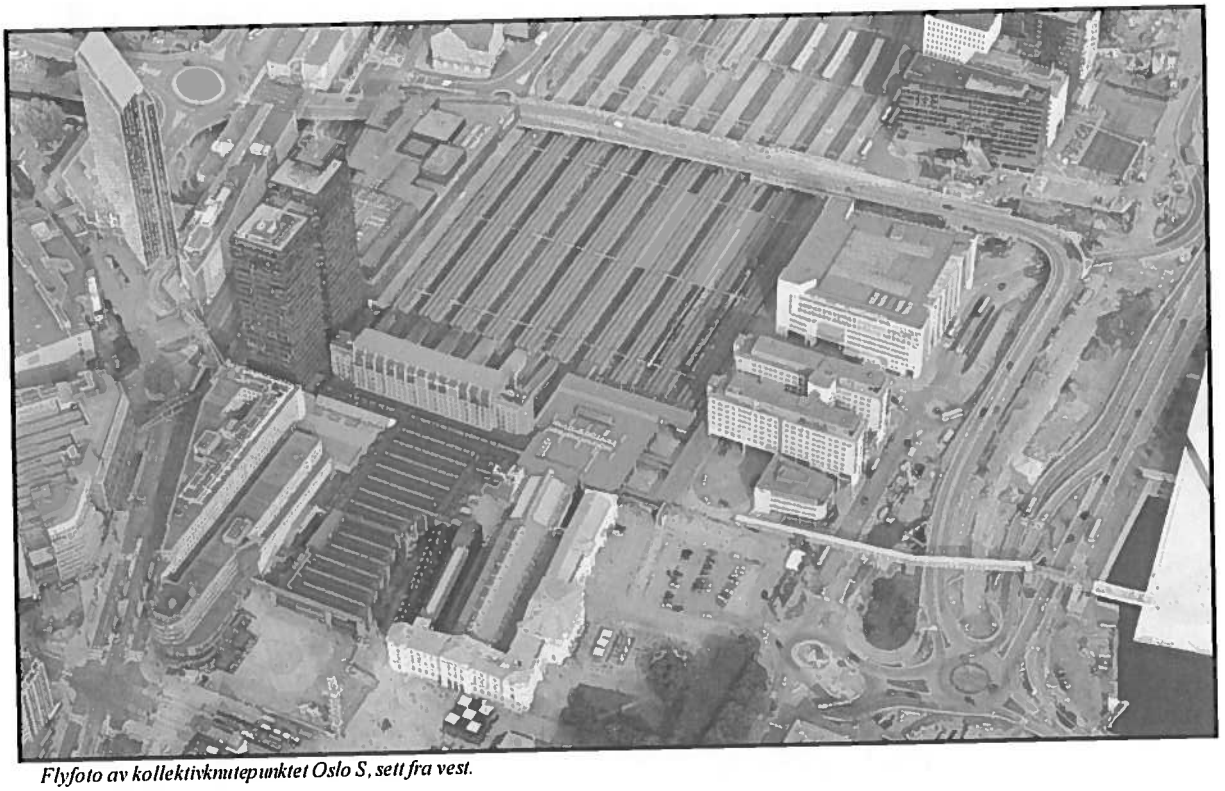
Utrykte vedlegg

1. Områdeprogram Oslo S (hovedrapport PBE 2011 m/ bystyrevedtak og merknader 26.09.2012)
2. Hovedrapport Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (JBV, PBE, SVV, BYM, Ruter, AFK august 2013)
3. KVU for ny bussterminal ved Oslo S (Ruter/Cowi juni 2013)

I tillegg skal øvrig grunnlagsmateriale (jfr. liste i trykt vedlegg) være på egen journalpost på dette saksnr. i PBEs saksinnsyn.

Kontaktpersoner

Plan- og bygningsetaten: Svenn Arild Ramlo, svennarild.ramlo@pbe.oslo.kommune.no
Ruter AS: Ola Skar, Ola.Skar@ruter.no
KLP Eiendom: Hans Sund, hans.sund@klpeiendom.no
Rom Eiendom: Tor Saghaug, TorS@romeiendom.no



Flyfoto av kollektivknutepunktet Oslo S, sett fra vest.

DEL 1 – BAKGRUNN, MÅL OG RAMMER

Med bakgrunn i Områdeprogram Oslo S (bystyrevedtak 26.09.2012) og anbefalinger fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (hovedrapport august 2013), er det utarbeidet felles planprogram iht. KU-forskriften for planforslag om ny bussterminal over sporområdet Oslo S, utvikling av Biskop Gunnerus gt. 14b, og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, for å sikre tilstrekkelig samordning i planleggingen av tiltakene.

Beskrivelse av planområdet med omgivelser

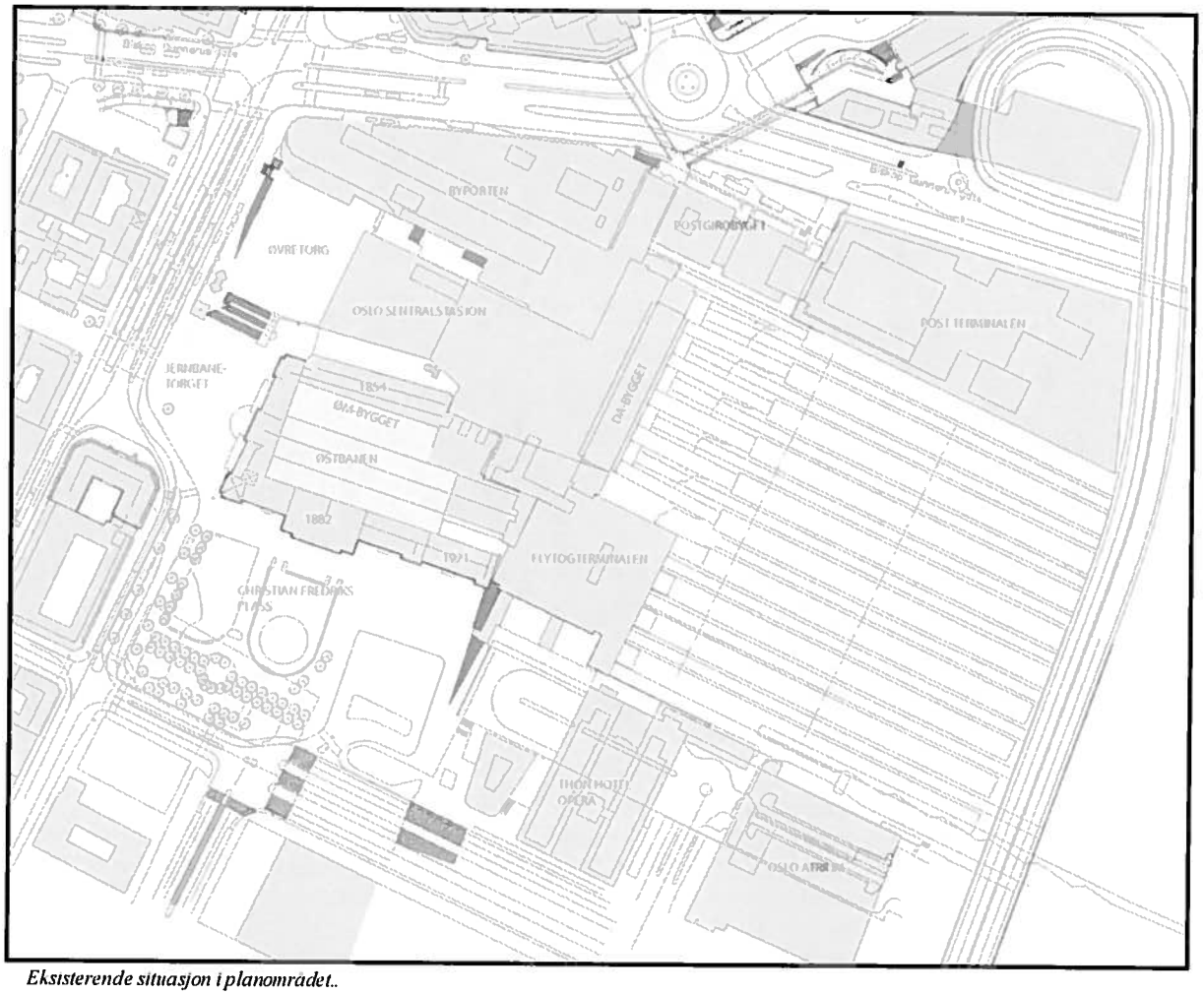
Oslo S-området
Kollektivknutepunktet Oslo S er Osloregionens mest sentrale målpunkt og byttepunkt for reisende med kollektivtrafikk. Her forbindes jernbanestasjonen Oslo S, bussterminalen, T-banestasjonen på Jernbanetorget og Grønland, samt en rekke sentrale holdeplasser for trikk og bybusser. I gangavstand fra knutepunktet finnes viktige offentlige funksjoner og tilbud, sentrumsområder og byområder i rask utvikling.

Planområdet
Planområdet slik det foreløpig er avgrenset (jfr. forsideskissen) er totalt ca. 85 daa. Eiendommen Biskop Gunnerus gt. 14b er i underkant av 9 daa. Sporområdet Oslo S vest for Nylandsbrua er ca. 30 daa. Øvrig stasjonsområde innenfor plangrensen er ca. 40 daa. I tillegg er deler av vei- og gateløp tatt med i planområdet.

Oslo sentralstasjon
Oslo S representerer tyngdepunktet i området og bebyggelsen består av et kompleks av flere bygninger fra ulike tidsepoker. Fordelingshallen, Sentralhallen og Flytogterminalen utgjør hovedaksene i stasjonsdelen av Oslo S. I tillegg består Oslo S av den gamle Østbanebygningen med Østbanehallen og det første stasjonsbygget fra 1854. Oslo S har dessuten en betydelig kontormasse, først og fremst i DA-bygget. Stasjonen skiftet navn fra Oslo Ø til Oslo S i 1981.

Østbanebygningen sto ferdig i 1882 (tilbygget i 1921), og er et vakkert monumentalbygg i enden av Karl Johans gate. Bygningen ble i 2011 transformert til hotell. For Østbanehallen er det begynt en modernisering og oppgradering som ferdigstilles i 2014.

Oslo S har i dag over 50 millioner reisende/besøkende hvert år. Prognoser tilsier at det vil bli en betydelig økning av reisende og besøkende, med en fordobling innen 20 år. Sett i lys av dette er det nødvendig å finne ut av hvordan Oslo S skal utvikles videre som et effektivt kollektivknutepunkt med sterk trafikkvekst, og hvordan Oslo S knytter



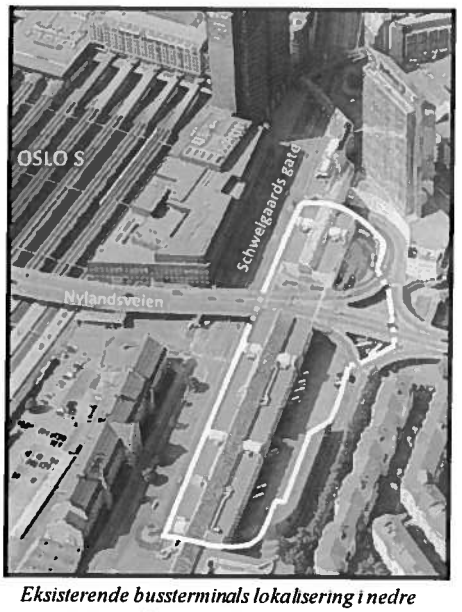
Eksisterende situasjon i planområdet..

seg til publikumsstrømmene i området og den pågående byutviklingen. Dette må ses i sammenheng med bussterminalen og utviklingen av Biskop Gunnerus gate 14b.

Eksisterende bussterminal i Galleri Oslo

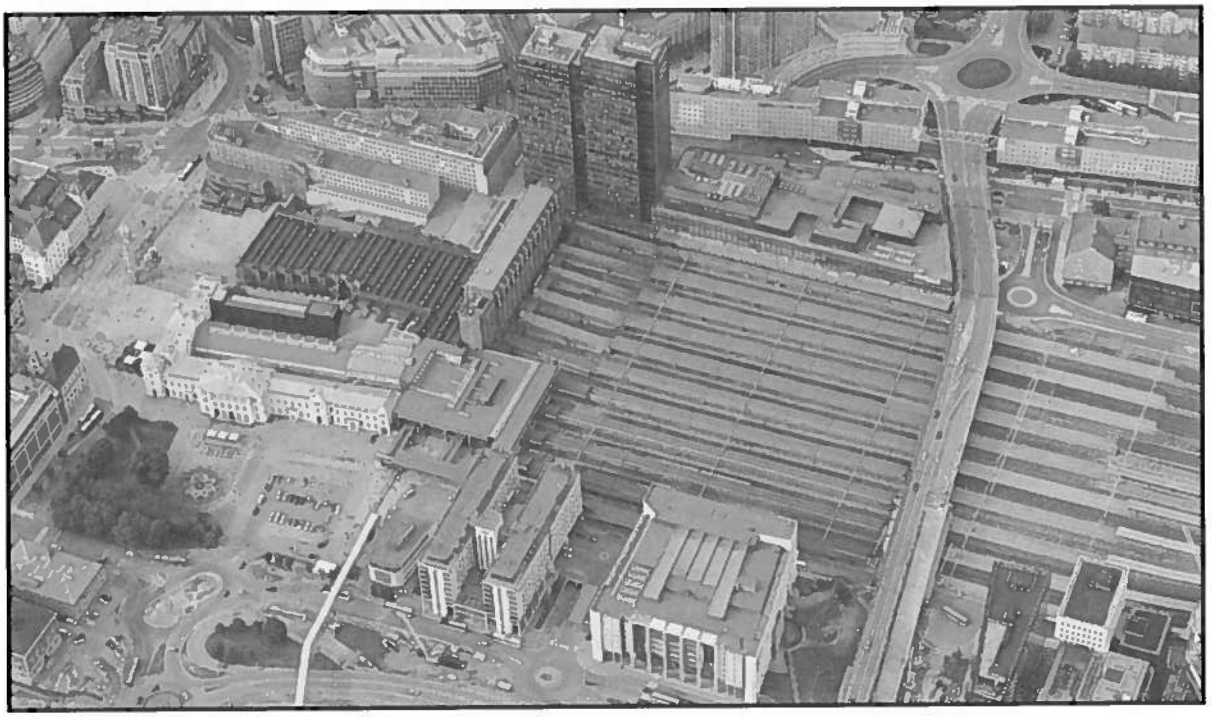
Eksisterende bussterminal ligger i nedre plan av Galleri Oslo, langs Schweigaards gates nordside, mellom rundkjøringene som knytter Schweigaards gate til Nylandsveiens østre og vestre ramper.

Terminalen utgjør et areal på ca. 13 daa og har i alt 30 plattformer og 20 reguleringsplasser (venteplasser) for bussene. I tillegg kommer gateterminalen i Schweigaards gate med fire plattformer langs kantstein ute i gata. Ruters bylinjer (trikk 18 og 19, buss 37, 60, 70, 73, 105 og 119) har holdeplasser i trikketraseen langs søndre side av Schweigaards gate. Terminalens innendørsareal utgjør i dag totalt ca. 2.500 m², hvorav oppholdsarealet for publikum er på ca. 1.700 m². Arealene ble gjort lysere med mer glassfasader mot Schweigaards gate ved ombyggingen i 2010, og det ble videre etablert mer tilgjengelig informasjon både innenfor og utenfor dørene. Til tider oppleves arealene imidlertid som for trange. Det er ofte trengsel, særlig på rullebåndene vestover, men også i oppholdsarealene i perioder med mye trafikk.



Eksisterende bussterminals lokalisering i nedre plan av Galleri Oslo.

Mange av gangforbindelsene mellom Oslo Bussterminal og kollektive omstigningspunkter i Oslo S-området oppleves i dag som lite tilfredsstillende fordi de er lange, har mange nivåsprang og fordi de til dels ligger utsatt for regn og vind. Bussterminalen kan oppleves som å ligge et annet sted enn kollektivknutepunktet Oslo S. Dagens bussterminal har nådd sin kapasitetsgrense og har svært begrensede utvidelsesmuligheter.



Flyfoto av kollektivknutepunktet Oslo S, sett fra sør.

Biskop Gunnerus gt. 14b (Postterminaltomten)

Oslo Postterminal er et industribygg fra 1976 i syv etasjer samt to kjelleretasjer. Bygningen har en høyde på ca. 30 m, en lengde på 129-153 m og en bredde på 50-67 m. Bruksareal (BRA) for bygningen over bakken er ca. 55.600 m². I tillegg har bygningen et bruksareal på ca. 14.900 m² under bakken, som gir et totalt bruksareal for bygningen på ca. 70.500 m². Arkitektonisk fremstår Postterminalen som et rasjonelt produksjonsbygg fra 70-tallet med et enkelt volummessig hovedgrep. Bebyggelsen er lukket mot gaten og tilfører ikke byrommet kvaliteter. I juli 2010 flyttet Posten brevsenter ut til nye og mer funksjonelle lokaler på Lørenskog.

Gatelopet Biskop Gunnerus gate / Schweigaards gate

Gaten har en svært sentral beliggenhet i sentrum der den går fra Jernbanetorget og østover til Grønland og Gamlebyen. Gaten har imidlertid en uoversiktlig trafikksituasjon, er ikke tilrettelagt for handel, gateliv eller fotgjengere, og de lukkede fasadene gjør at det ikke oppleves som attraktivt å ferdes i området. Bebyggelsen kjennetegnes av Norges to høyeste bygninger, Oslo Plaza og Postgirobygget, samt Galleri Oslo som danner en tett vegg langs hele gatens nordre side. Gaten knytter seg heller ikke direkte til nordinngangen på Oslo S. Det er behov for å revitalisere gateløpet og området for å oppnå en mer attraktiv og levende bydel.

Biskop Gunnerus gt./ Schweigaards gate.

Akerselva

Elva går i dag inn i kulvert i enden av Vaterlandsparken, og er ikke synlig før den kommer ut i fjorden sør for sporområdet. Kulverten har en lengde på ca. 600 meter og ligger i to parallelle løp der hvert løp har en bredde på 7,5 m og en høyde på 4,5 m. Det er tillatt å ferdes med båt i østre kulvertløp. Sør for sporområdet foreligger planer om å

forkorte kulverten, og det er gjennom Oslo S områdeprogram føringer om åpning av elvelopet også nord for sporområdet, med grønn korridor langs elvelopet, som legger føringer for ny bebyggelse langs elven.

Forbindelser og byrom

I dag er Galleri Oslo, Bussterminalen og den tidligere Postterminalen en barriere for forbindelser i nord-sørlig retning, både fysisk og visuelt. Videre er sporområdet en stor barriere, som nå er noe brutt opp med to nye bruer (Sørenga bru og Akrobaten) i tillegg til den fra før eksisterende gangtunnelen under sporene. Utvikling av den nye bydelen i Bjørvika vil føre til at også Biskop Gunnerus/Schweigaards gate vil få endret funksjon, og trikken er forutsatt flyttet til Dronning Eufemias gate. I forslaget til KDP for byutvikling og bevaring i indre by er Schweigaards gate angitt som strøksgate, og skal i henhold til Områdeprogram Oslo S revitaliseres, noe som vil innebære betydelige endringer i formingen av vei og landskap/beplantning i gaten.

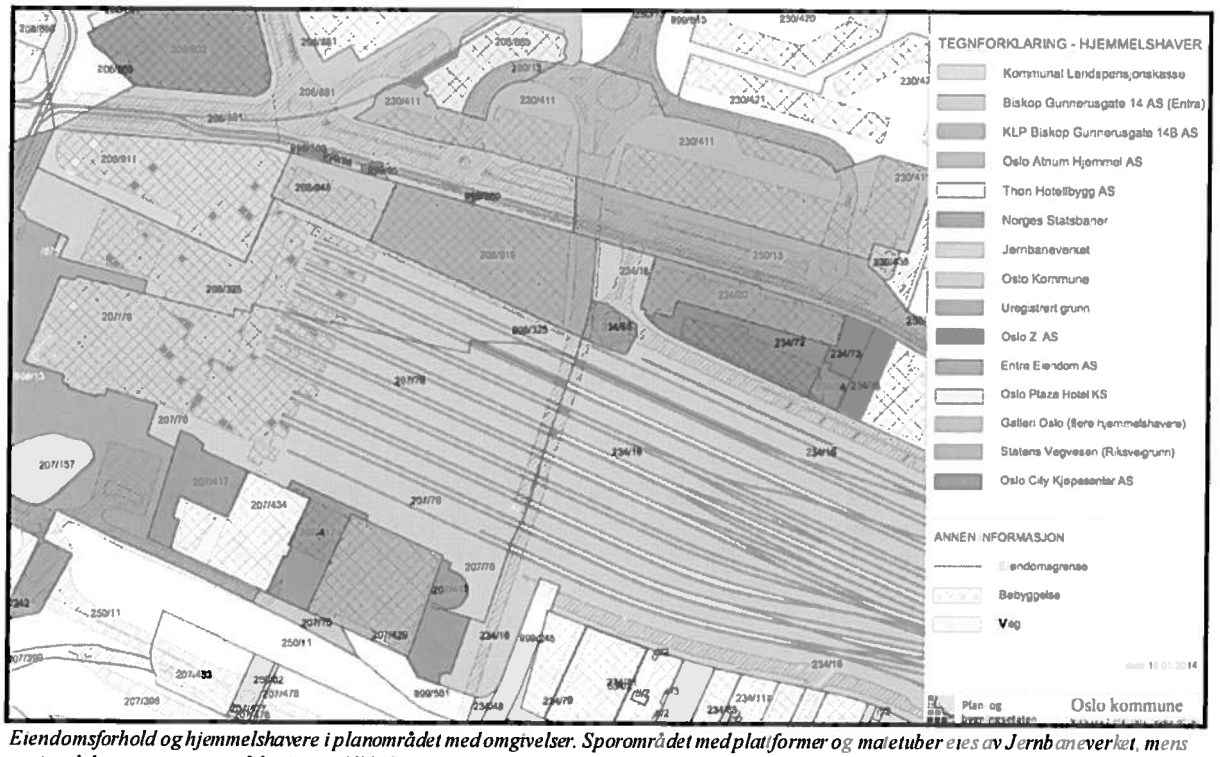
Gangforbindelser i Oslo S-området vist i tre plan. Lyseste farge viser underjordiske forbindelser og mørkeste farge viser plan som ligger over gatenivå (ill. hentet fra rapport Områdeprogram Oslo S, 2010).

Trafikkforhold

Biskop Gunnerus gate 14b og dagens bussterminal ligger vis-a-vis hverandre, hhv. langs søndre og nordre side av Schweigaards gate. Schweigaards gate er en del av hovedveinettet i sentrum, og er knyttet til Ring 1 via Vaterlandstunnelen og til Nylandsveien via to rampeforbindelser som omkranser dagens bussterminal. Trafikkbildet er komplekst med blanding av ulike trafikantgrupper. Kollektivtrafikken dominerer imidlertid gatebildet med stor tetthet av busser til og fra bussterminalen og egen trasé for trikken. Ny trikkelinje i Dronning Eufemias gate kan gi endringer i trikkelinjen i Schweigaards gate.

Eiendomsforhold

Illustrasjonen under viser eiendomsforhold og hjemmelshavere i området iht. eiendomsregisteret. NSB / Rom Eiendom eier alt på stasjonseiendommene som ikke er sporområdet. Sporområdet og gangkulverten er eid av Jernbaneverket. Offentlig tilgjengelige stasjonsarealer er eid av NSB/Rom, men disponeres av Jernbaneverket iht. avtaler. Biskop Gunnerus gt. 14b er eid av KLP Eiendom. Planområdet berører og grenser mot en rekke andre eiendommer. Ring 1 og Nylandsbrua er riksveier og forvaltes av Statens vegvesen.



Eiendomsforhold og hjemmelshavere i planområdet med omgivelser. Sporområdet med plattformer og maletuber eies av Jernbaneverket, mens øvrige deler av stasjonsområdet eies av NSB / Rom Eiendom.

Planstatus

Viktigste overordnete planstatus for Oslo S-området foreligger nedfelt i de nylig gjennomførte planarbeidene i tilknytning til Områdeprogram for Oslo S og anbefalinger i hovedrapport fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S.

Områdeprogram Oslo S

Områdeprogram for Oslo S ble utarbeidet av Plan- og bygningsetaten etter bestilling fra byrådsavdeling for byutvikling våren 2009. Bakgrunnen for planarbeidet var et større antall utbyggingsprosjekter i området som det var behov for å se i en helhetlig sammenheng.

Områdeprogrammet er et overordnet planverktøy, med langsiktig byutviklingsperspektiv. Det er ikke en juridisk bindende plan etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Områdeprogrammet inneholder en prinsipplan med retningslinjer som viser foreslåtte byggehøyder og bærende byutviklingsprinsipper. For Biskop Gunnerus gate 14b foreslås en byggehøyde på inntil 90 meter. Områdeprogrammet gir en rekke føringer for utviklingen av knutepunktet Oslo S, bl.a.:

- Økt kollektivandel: *For å utvikle Oslo til en bærekraftig by er det svært viktig å sørge for at en høyere andel av persontransporten foregår kollektivt. Trafikkprognoser tilsier en fordobling i antall reisende gjennom Oslo S innen år 2025.*
- Oversiktlighet og fjerning av barrierer: *For fjern- og regionalbusser fungerer knutepunktet mindre tilfredsstillende og karakteriseres av uoversiktlighet og barrierer.*
- Kompakt knutepunkt: *Både av hensyn til de reisende og til byutviklingen er det ønskelig med et kompakt stasjonsområde og tette forbindelser mellom stasjonen og andre former for kollektivtransport.*
- Byutvikling: *Bussterminalen må ses i sammenheng med mulig byutvikling.*
- Åpning av Akerselva: *I utviklingen av planområdet bør gjenåpning av Akerselva nordfra fram til sporområdet prioriteres, og nye bygninger og konstruksjoner tilpasses en grønn korridor langs elva.*
- Bymessig Schweigaards gate: *For å skape en mer sammenhengende byromstruktur anbefales det å opparbeide Schweigaards gate med en mer bymessig karakter.*

I henhold til områdeprogrammet utgjør en flytting av bussterminalen til Oslo S en viktig brikke for å få til en ønsket byutvikling, dvs. et kompakt og arkitektonisk spennende Nye Oslo S, transformasjon av Schweigaards gate og åpning av Akerselva.

Områdeprogrammet ble behandlet i byutviklingskomiteen 25.05.2012. Komiteen sluttet seg i hovedsak til Plan- og bygningsetatens anbefalinger og støtter Plan- og bygningsetatens og Ruters anbefaling angående lokalisering av bussterminal og anbefaler at mulighetene for lokalisering av den på lokk over sporområdene avklares nærmere i arbeidet med Nasjonal transportplan og Oslopakke 3, i samarbeid mellom de berørte partene. Hovedgrepene med stasjonsprosjektet Oslo S støttes, men en del avklaringer er forutsatt gjort i reguleringsfasen.

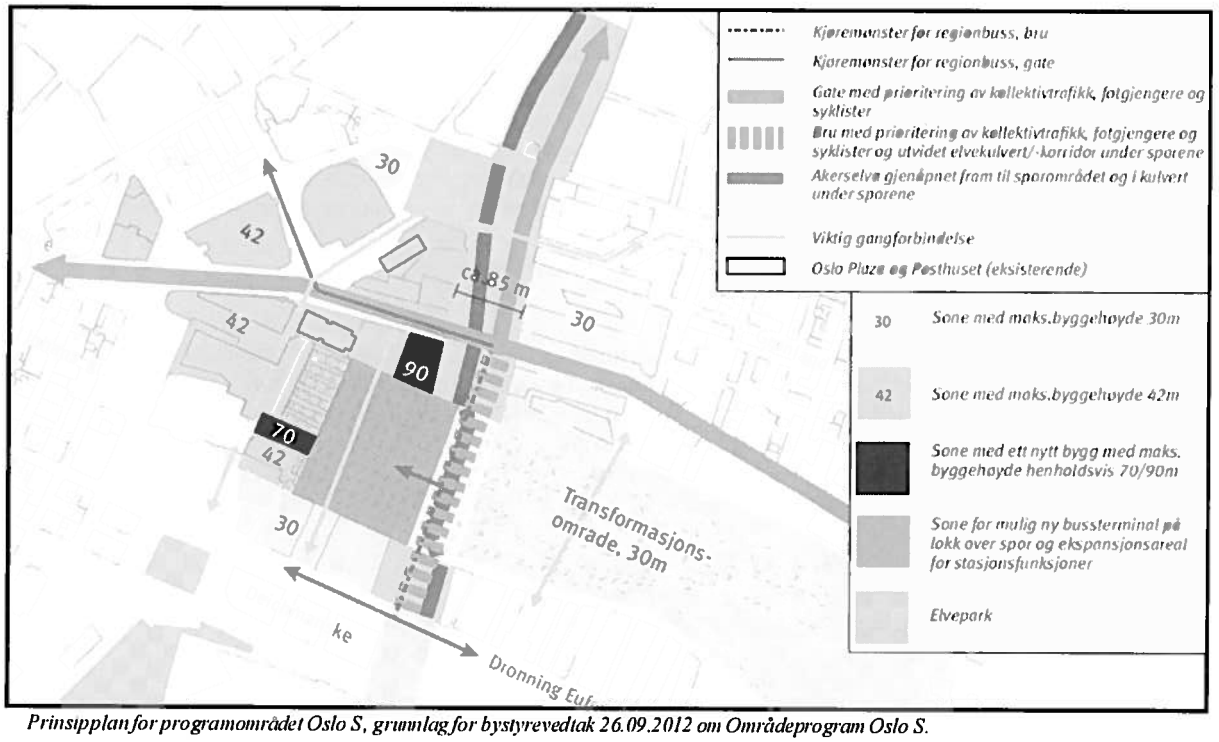
Områdeprogrammet ble endelig behandlet i bystyret i møte 26.09.2012 (sak 259). Oslo bystyre vedtok at visjon, hovedmål og delmål, slik de er formulert i byrådssaken, legges til grunn som retningsgivende for behandling av plan- og utbyggingssaker i Oslo S-området. Første vedtakspunkt lyder:

"*Visjon, hovedmål og delmål legges til grunn som retningsgivende for behandling av plan- og utbyggingssaker i Oslo S-området. For øvrig tas Plan- og bygningsetatens rapport datert 30.04.2010 til orientering.*"

Etter dette gjelder følgende som retningsgivende for Oslo kommunes behandling av plan- og utbyggingssaker i Oslo S-området:

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

<u>Hovedmål</u>
1. *Oslo S-området skal styrke sin kapasitet vesentlig og være et svært funksjonelt og klimavennlig knutepunkt og portal til Oslo der kollektivtransport, syklister, gående i tillegg til nødvendig næringstransport gis prioritet.*
2. *Oslo S-området skal bestå av et mangfold av aktiviteter og byfunksjoner.*



Prinsipplan for programområdet Oslo S, grunnlag for bystyrevedtak 26.09.2012 om Områdeprogram Oslo S.

3. *Oslo S-området skal holde høy arkitektonisk kvalitet i bebyggelse, gate- og byrom og være oversiktlig og helhetlig knyttet sammen med den omkringliggende bystrukturen.*

Delmål

1. *Området skal være Norges mest klimavennlige og effektive kollektivknutepunkt.*
2. *Utviklingen i området skal tilrettelegge for et godt lokalklima og gode oppholds- og boforhold.*
3. *Utviklingen i området skal videreutvikle Oslos blågrønne struktur og det biologiske mangfoldet.*
4. *Utbyggingen av Oslo S-området skal gi miljø- og klimavennlig arkitektur.*
5. *Det legges til rette for en byutvikling med differensiert skala og tetthet tilpasset omkringliggende bebyggelse. Den nye bebyggelsesstrukturen skal binde omkringliggende byområder sammen.*
6. *Det skal tilrettelegges for blandede funksjoner og flerbruk i bebyggelsen, med angitt boligandel og funksjoner på gateplan, i hvert delområde.*
7. *Bebyggelsen skal struktureres mot offentlige byrom og gater med Akerselva og Schweigaards gate som overordnede romlige strukturer.*
8. *Byrom i området skal bindes sammen og gis variert skala tilpasset det enkelte byroms funksjon og program.*
9. *I gater og byrom i området skal det være god fremkommelighet for fotgjengere og syklister.*
10. *Byrom i området skal oppleves som trygge og invitere til opphold og sosialt samspill mellom mennesker.*
11. *Banebasert kollektivtransport skal være den viktigste transportform mellom hovedstaden og omlandet.*
12. *Ny bussterminal skal plasseres i god kontakt med hovedgatenettet og andre kollektivmidler. Overgang mellom de ulike kollektive transportformene skal være kort, enkel og trygg.*
13. *Gatenettet i programområdet skal utformes som bygater. Varelevering, service og tilbringertjenester skal organiseres slik at kollektive transportmidler gis konkurransefortrinn for reisende i området.*

I tillegg til vedtaket om visjon, hovedmål og delmål som retningsgivende, vedtok Bystyret følgende tilleggspunkter i møtet 26.09.2012:

- *"I forbindelse med den videre regulering av Oslo S-området bes byrådet arbeide for at det kommer på plass avtaler om infrastrukturbidrag som kan sikre finansiering av en ny bussterminal."*
- *"Byrådet bes gå i dialog med Staten, Akershus fylkeskommune og andre aktuelle fylker og grunneierne med formål å sikre en medfinansiering av bussterminalen."*
- *"Byrådet bes arbeide for at det i den videre regulering av Oslo S-området, sikres at tilretteleggingen for syklister blir god nok til at Oslo kan nå sin målsetning om at 12 % av reisene skal foregå på sykkel."*
- *"Det bør innplasseres et underjordisk parkeringsanlegg under Christian Fredriks Plass. Anlegget skal i tillegg bilparkering tilby innendørs sykkelparkering, el-bil og HC-parkering."*
- *"Området bør i utgangspunktet være en kombinasjon mellom næring og bolig slik at det blir blandet aktivitet i området også om kvelden. Dette avklares i kommende planprosesser når utbyggere kommer med sine forslag."*

Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S

Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S ble etablert med utgangspunkt i møte mellom jernbanedirektør Elisabeth Enger og byutviklingsbyråd Bård Folke Fredriksen 27. september 2011. Bakgrunn for møtet var Områdeprogram Oslo S som på dette tidspunkt var til behandling, hvor muligheten for bussterminal over sporområdet på Oslo S var et sentralt tema. Det ble etter nevnte møte opprettet et plansamarbeid mellom Jernbaneverket og Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten. Rom Eiendom, Ruter, Bymiljøetaten, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune ble invitert med i plansamarbeidet.

Hovedrapport fra Plansamarbeidet forelå i august 2013. Rapporten dokumenterer samarbeidet så langt og hva aktørene har blitt enige om. Rapporten oppsummerer også den kunnskapen som er utviklet gjennom en rekke studier og utredninger, samt hva det er nødvendig å utrede nærmere. Det er oppnådd en enighet om at et kompakt kollektivknutepunkt med bussterminal over sporområdet på Oslo S vil være den beste løsningen for de reisende og byutviklingen. Det er også enighet om at det er en risiko for at den ikke er gjennomførbar. Flere avklaringer vil måtte finne sted videre i planarbeidet for ny bussterminal og nye Oslo S, samt i planleggingen av økt kapasitet på jernbanen. De viktigste anbefalingene fra Plansamarbeidets hovedrapport gjengis i det følgende.

<u>Anbefalt hovedgrep for kollektivknutepunktet</u>
Følgende forhold oppnås med et hovedgrep for kollektivknutepunktet Oslo S, basert på en løsning med ny bussterminal på tvers over jernbanens sporområde:

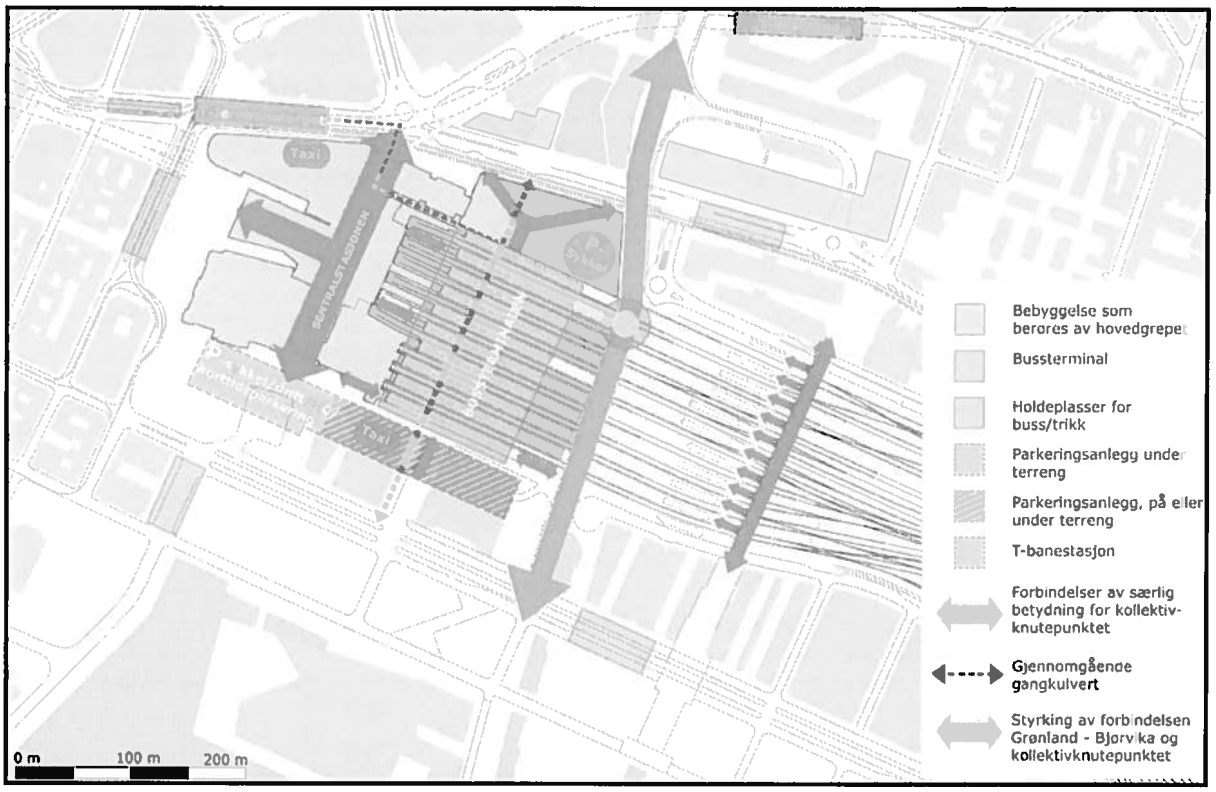
- Økt kapasitet i antall terminalplasser for buss
- Alle reguleringsplasser samles på bussterminalen. Dette gir bedre trafikkflyt og mindre arealbeslag.
- Økt reisekvalitet og bedre forhold for passasjerer som benytter bussterminalen og som skal bytte til andre kollektivmidler.
- Et mer kompakt knutepunkt muliggjør raske bytter og kan gjøres mer lesbart og enklere å orientere seg i.
- Flere muligheter for valg av kollektivformer.
- Bussterminalen kan fungere som østre utgang fra jernbaneplattformene
- Kortere avstand mellom bussterminalen og destinasjoner i nærområdet
- Mer oversiktlighet i kollektivsystemet
- Best trafikkavvikling i veisystemet rundt Oslo S
- Muliggjør rivning av en av rampene fra Nylandsveien.
- Avvikling av dagens bussterminal åpner for transformasjon og ny byutvikling i Schweigaards gate, området langs Akerselva og området mot Grønland, samt større mulighetsrom for utvikling av Oslo Plaza.
- Det vil være mulig å legge et større parkeringsanlegg for syklende både fra nord og sør i tilknytning til bussterminalen.
- Det er mulig å velge en løsning for fundamentering av bussterminalen som i liten grad begrenser handlingsrommet for framføring av en eventuell ny jernbanetunnel.
- Hovedgrep 1 ivaretar behovet for økt kapasitet på togplattformene.

Plansamarbeidet har imidlertid vist at følgende utfordringer er vesentlige:
- Kostnadene for å bygge en ny bussterminal på tvers av sporområdet er anslått til 2,9 mrd. Det må i det videre arbeid avklares nærmere hvordan bussterminalen kan finansieres.
- Bygging av terminalen vil innebære større forstyrrelser av togtrafikken i tre år. Det må i det videre arbeid avklares hvordan forstyrrelsene kan håndteres operativt.
- Det er risiko for økte setninger i grunnen ved fundamentering av terminalen. Strategi/ prinsipper for håndtering av setningsrisiko må utredes nærmere.

Plansamarbeidets <u>hovedanbefaling</u> er derfor som følger:
Plansamarbeidet anbefaler at kollektivknutepunktet planlegges videre på grunnlag av hovedgrep 1, med ny bussterminal på tvers over sporområdet. For å realisere prosjektet, må det konkretiseres tiltak som reduserer utfordringene for gjennomføring av prosjektet til et akseptabelt nivå. Dette vil være driftsproblemer for togtrafikken og kollektivtrafikkens framkommelighet i anleggsperioden (buss for tog), risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden og setningsproblematikk med skjevsetninger.

<u>Innholdet i anbefalt hovedgrep for kollektivknutepunktet</u>
Plansamarbeidets valg av hovedgrep 1 legger føringer for nye tiltak i knutepunktet. Hovedgrepet inneholder følgende komponenter:

- *Ny tverrstilt bussterminal:* Bussterminal legges midt på sporområdet og gir et kompakte og funksjonelt knutepunktet. Løsningen knyttes til omkringliggende gatenett og sentralstasjonen, samtidig som den gir nye



Anbefalt hovedgrep fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, august 2013 (JBV, PBE m.fl.)

adkomster til togplattformene. Driftsproblemer for togtrafikken og risiko i anleggsperioden, samt setningsproblematikk må reduseres til et nivå som Jernbaneverket kan akseptere.

- *Nye Oslo S:* Ny stasjonshall på Oslo S planlegges som en strukturerende akse i nord-sør retning, samt med forbindelse til bussterminalens fordelingsplan og mot vestre innganger. Det legges også til rette for god kapasitet på forbindelsen til Jernbanetorget T-banestasjon. Dette belyses i planprogram.
- *Gangkulverten under sporområdet:* Eksisterende gangkulvert gjøres gjennomgående ved å forlenge den til Dronning Eufemias gate og Schweigaards gate. Kulverten rustes opp og det vurderes breddeutvidelse i forbindelse med eventuelle andre tiltak som skal gjennomføres på området. Det stilles krav til innpassing av forlengelsen for eventuelle tiltak på brevsentertomten (KLP) og eventuelt i Oslo S parkeringshus.
- *Nylandsveien:* Nylandsveien utvikles som forbindelse på tvers av sporområdet, og det legges til rette for gående og syklende over Nylandsbrua. Nylandsbrua utvikles også som utgang mot øst fra togplattformene, ved at bussterminalen benyttes som østre utgang.. Behovet for en ytterligere adkomst til plattformene fra østre ende av plattformene vurderes senere.
- *Parkering og taxi:* Det er behov for korttidsparkering (kiss&ride) for dem som henter og bringer reisende i knutepunktet, samt driftsplasser og HC-parkering. Dette løses primært på sørsiden av Oslo S. Løsninger kan tenkes både i eksisterende anlegg under Hotell Opera eller i nærområdet. Korttidsparkering bør imidlertid ligge på gateplan. Taxi løses i samme område, samt ved dagens holdeplasser under Byporten. Det anbefales ikke å legge til rette for økt tilbud til private biler. Det skal legges til rette for to større anlegg for sykkelparkering i kollektivknutepunktet. Ett anlegg bør etableres i tilknytning til hovedsykkelveien på sørsiden av Oslo S, og ett anlegg lokaliseres i KLP-prosjektet på nordsiden av Oslo S, med enkel atkomst fra Schweigaards gate og/eller Nylandsveien. Begge anleggene dimensjoneres for minst 1000 sykler med utvidelsesmulighet.
- *Gjenåpning av Akerselva:* Gjenåpning av Akerselva fram til Schweigaards gate foreslås. Dette er avhengig av at Hovedgrep 1 realiseres og at vestre rampe fra Nylandsveien fjernes. Utforming av Schweigaards gate og gjenåpning av Akerselva avklares i videre planprosess. Området på begge sider av sporområdet skal utformes slik at det ikke hindrer en eventuell framtidig gangforbindelse under sporområdet, i tilknytning til Akerselva.

<u>Anbefaling om videre prosess</u>

Plansamarbeidet har siden høsten 2011 arbeidet med å finne fram til et hovedgrep for videre utvikling av kollektivknutepunktet. Samarbeidet går nå inn i en ny fase som foreslås organisert på følgende måte:

- *Videreføring av plansamarbeidet:* Plansamarbeidet opprettholdes som samarbeidsforum, og møtes etter behov for informasjonsutveksling og samordning av arbeid med planprogram for kollektivknutepunktet, Rom- og KLP-prosjektene.

- *Utarbeide planprogram og reguleringsplaner:* Plansamarbeidet anbefaler at det utarbeides felles planprogram for nye Oslo S (Rom), ny bussterminal (Ruter) og KLP-prosjektet. Dette vurderes som nødvendig for å sikre tilstrekkelig samordning mellom prosjektene. Det legges til grunn at prosjektene senere kan behandles som separate reguleringsplaner, og eventuelt med koordinerte utbyggingsavtaler. PBE vil lede arbeidet og innta en samordnende rolle og gjennomføre høring av forslag til felles planprogram, basert på en samarbeidsprosess og innsendte bidrag fra Ruter, Rom og KLP. Jernbaneverket, Statens vegvesen og andre berørte parter må involveres tett i videre planprosess.
- *Forutsetninger for gjennomførbarhet av hovedgrepet:* Hovedgrepet for utvikling av Oslo S slik det foreligger i dag, kan ikke anbefales gjennomført ut fra slik det foreligger i dag og med kunnskap om forholdene i og rundt området. Det må arbeides videre med å finne tiltak som kan begrense forstyrrelsene for togdrift til et akseptabelt nivå og søke tiltak som kan redusere de fremkommelighetsutfordringene buss for tog vil skape for øvrig kollektivtransport. Videre må grunnforholdene undersøkes nærmere med sikte på å få avklart om konsekvensene med overbygging over sporområdet kan håndteres, slik at store setningsskader som vil medføre betydelige kostnader for investering, og ikke minst for fremtidig drift og vedlikehold, kan reduseres til et akseptabelt nivå.

Annen planstatus

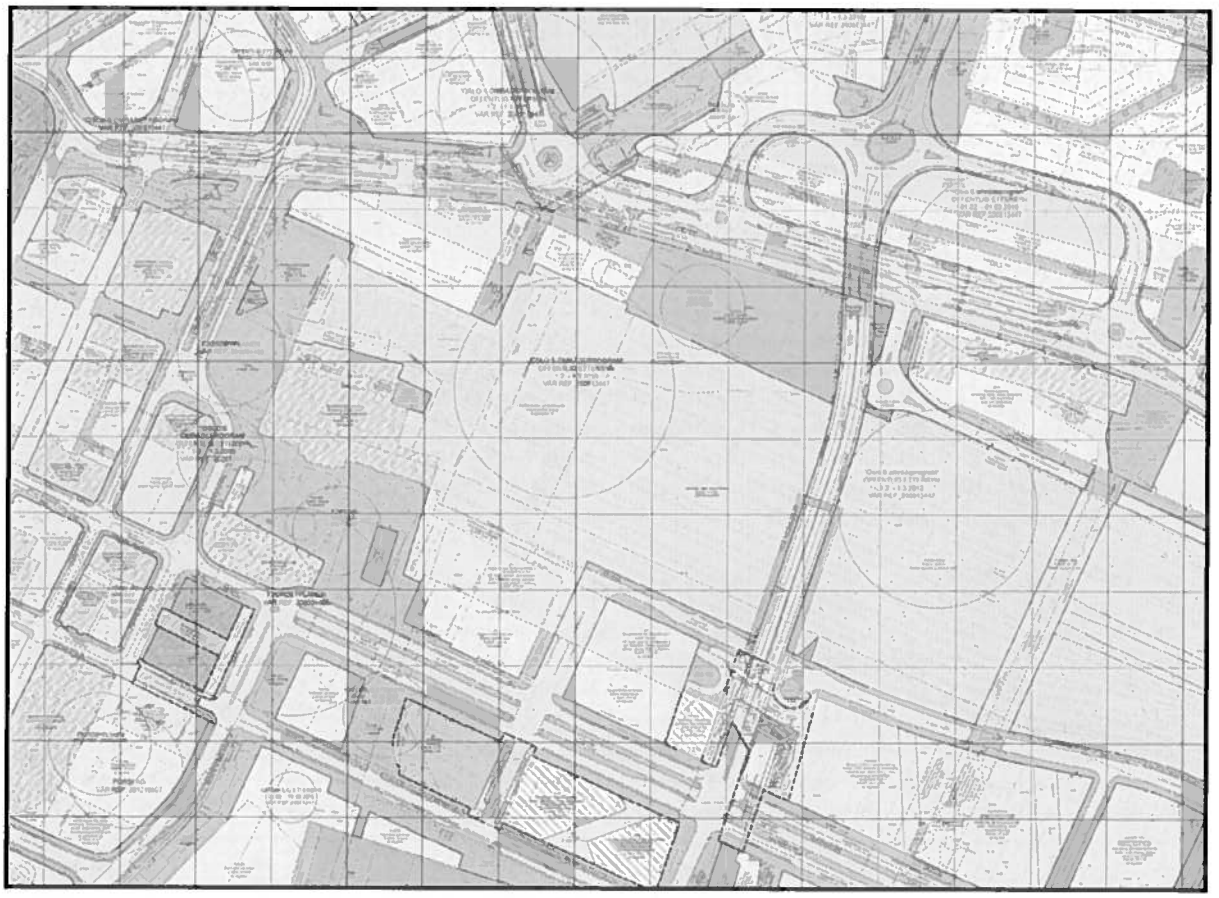
Nasjonal transportplan (NTP)
Meld. St. 26 (2012 – 2013), Nasjonal transportplan 2014–2023, foreslår statlige midler til delfinansiering av den planlagte utvidelsen av bussterminalen i Oslo, begrunnet med at det vil bidra til en bedre avvikling av ekspressbusstrafikken til og fra hovedstaden. Utvidelse av bussterminalen i Oslo omtales som et svært viktig kollektivtransportprosjekt.

NTP 2010–2019, St. meld. nr. 16 (2008-2009) omtaler i kap. 9.4.3, om utvikling av kollektivknutepunkter, konkrete behov knyttet til Oslo S og Oslo bussterminal:

- Bedre overgangsmuligheter: "Oslo sentralstasjon er Norges viktigste kollektivknutepunkt. Overgangsmulighetene til og fra de øvrige transportmidlene er ikke gode nok og stasjonen er lite tilpasset utbyggingen av området og endringer i vegsystemet. Regjeringen er opptatt av å videreutvikle Oslo sentralstasjon som kollektivknutepunkt med gode koblinger til T-bane, trikk og buss og med sykkelparkering".
- Større kapasitet: "Kapasiteten ved Oslo bussterminal er sprengt. God tilrettelegging for ekspressbusser og regionale busser er viktig for å utvikle et bedre transporttilbud og en endret transportmiddelfordeling".
- Universell utforming: "Knutepunktet må utformes slik at det er tilgjengelig for alle og har korte og oversiktlige forbindelser mellom transportmidlene".
- Trygghet og tilbud/service: "Det er også viktig at knutepunktene oppfattes som komfortable og trygge og at eventuell ventetid kan utnyttes positivt".

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). Gangkulverten under sporområdet er ikke vist/detaljert reguleringsmessig.
- Østbanehallen er omregulert til bevaring/ulike formål gjennom S-4530 (25.08.2010).
- Gjeldende regulering for Chr. Frederiks plass er S-4099 (15.06.2004) (Bjørvika-reguleringen).



Gjeldende reguleringsgrunnlag i Oslo S-området (Plan- og bygningsetaten des. 2013)

- 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.

Se for øvrig forminsket kartutsnitt av reguleringsgrunnlaget, eller innsynsløsning på PBEs nettsider.

DEL 2 – FORSLAGSSTILLERNES FORELØPIGE PROSJEKTBESKRIVELSER

Her følger bakgrunnsinformasjon for tiltakene som er gjenstand for behandling i planprogrammet, basert på foreløpige beskrivelser og illustrasjoner av prosjektene som konseptualisert av forslagsstillerne.

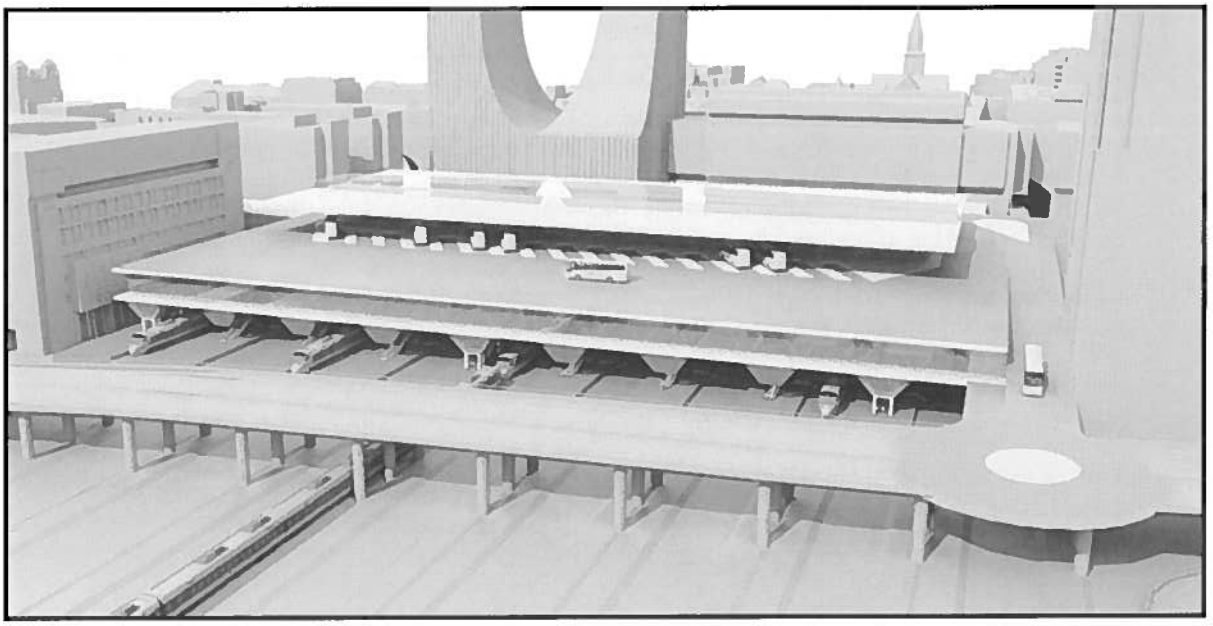
Ny bussterminal over sporområdet Oslo S (Ruter AS)

Med bakgrunn i føringer fra Nasjonal transportplan (NTP), samt bystyrets vedtak i tilknytning til Områdeprogram Oslo S, har Ruter på bestilling fra byrådsavdeling for miljø og samferdsel utført en konseptvalgutredning (KVU) for ny bussterminal ved Oslo S. Utredningen viser at grepet med bussterminal i lokk på tvers over sporområdet gir best måloppnåelse og samfunnsøkonomisk nytte. Konseptvalgutredningen ble ferdigstilt i juni 2013, og foreligger som utrykt vedlegg til planprogrammet.

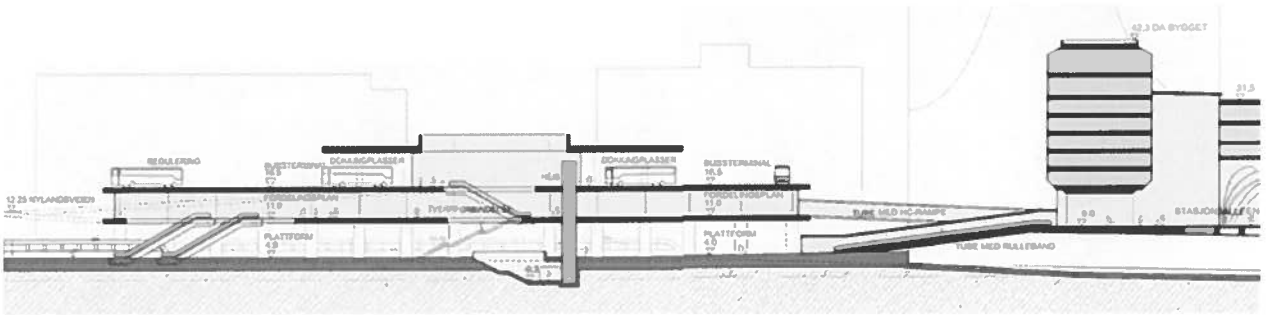
Forsiden til Ruters KVU for ny bussterminal ved Oslo S (juni 2013).

Formål med prosjektet

Det er et overordnet mål at kollektivtrafikken skal ta det meste av trafikkveksten i årene framover, og busstrafikken må ta sin del av denne veksten. Det har vært gjennomført flere mulighetsstudier og utredninger omkring plassering av en ny og større bussterminal i Oslo S-området til erstatning for dagens terminal. Formålet med planarbeidet er å fastlegge lokalisering av ny Oslo bussterminal og reguleringsmessig sikre arealer for etablering av en bussterminal som vil bidra til å oppfylle de mål og krav som stilles til det framtidige kollektivknutepunktet på Oslo S.



Illustrasjon av forslag til ny bussterminal i lokk over sporområdet Oslo S, med kjøreatkomst fra Nylandsveien. Ill.: Ruter/Cowi/MAD.



Prinsippsnitt av foreslått ny bussterminal over sporområdet Oslo S. Sett i retning sør, med Oslo S til høyre og Nylandsveien til venstre i snittegningen. Ill.: Ruter/Cowi/MAD.

Planforslaget skal:
- Tilrettelegge for bygging av ny bussterminal med tilstrekkelig kapasitet til å avvikle forventet økning i busstrafikken fram mot 2030.
- Legge til rette for en bussterminal som bidrar til god reisekvalitet og som fungerer som en godt integrert del av kollektivknutepunktet Oslo S.
- Bidra til at området rundt Oslo S framstår som et helhetlig og godt bymiljø som innbyr til allmenn ferdsel og opphold.

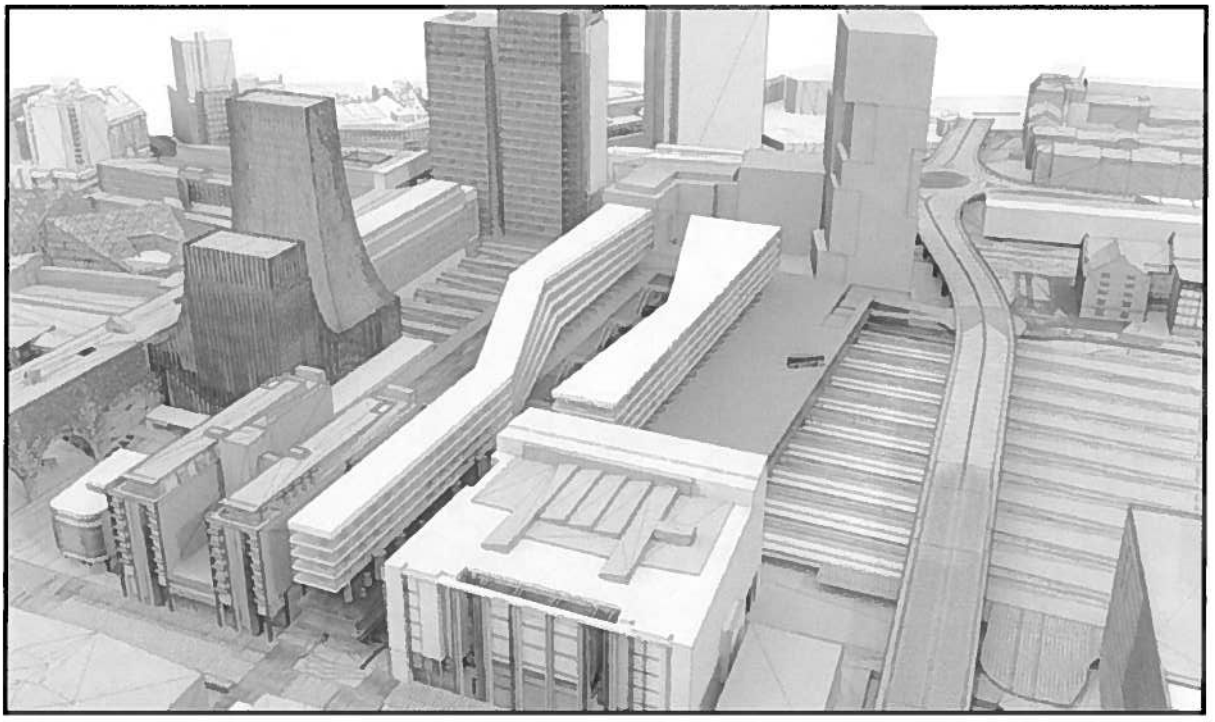
Trafikken ved dagens bussterminal i Galleri Oslo er nær opp mot kapasitetsgrensen samtidig som antall regionale bussreiser inn mot Oslo sentrum er økende. Da bussterminalen åpnet i 1989 var den dimensjonert for ca. 450 bussavganger daglig. I dag har terminalen over det dobbelte, ca. 1100 avganger per virkedøgn.

Befolknings- og arbeidsplassutviklingen i Oslo og Akershus fremover tilsier kraftig vekst i transportettersporselen inn og ut av Oslo sentrum. Veinettet er allerede i dag sterkt belastet, med de forsinkelser og miljøbelastninger dette medfører. Kollektivtrafikken må derfor ta det vesentligste av framtidig trafikkvekst. Det er en målsetting at skinnegående transport skal besørge en økende andel av kollektivtransporten. Forventet trafikkutvikling vil likevel kreve en markant økning også av busstrafikken i årene framover. Det er derfor behov for en bussterminal med større kapasitet enn i dag.

En framtidig bussterminal bør også bidra til bedre reisekvalitet gjennom god orienterbarhet og framkommelighet, gode forbindelser til omkringliggende bystruktur, enkle omstigningsforhold til andre reisemidler og tilstrekkelige publikumsarealer som oppleves som trygge og attraktive, og som har et godt servicetilbud. En ny bussterminal kan videre være et virkemiddel for å få til en ønsket byutvikling i området på og rundt Oslo S, og ikke bare et element som tilpasses den øvrige byutviklingen. Utvikling av den nye terminalen bør styrke Oslo S som landets viktigste kollektivknutepunkt og samtidig legge til rette for og initiere en bedring av bymiljøet, herunder bidra til byreparasjon og miljøforbedring i Biskop Gunnerus/Schweigaards gate og på dagens bussterminal i Galleri Oslo.

Dimensjoneringskrav

Med utgangspunkt i ovenstående er samfunnsmålet definert som følger:
- Den sterke veksten i antall personreiser inn og ut av Oslo skal i hovedsak tas av kollektive transportmidler. Busstransportene skal kunne ta hensiktsmessig del av veksten, herunder vekst i busstrafikken inn mot Oslo S.
- Nye Oslo S, inkl. ny bussterminal, skal styrke sin posisjon som landets viktigste kollektivknutepunkt gjennom økt kapasitet og bedre integrering/samordning av de ulike kollektivreisemidlene. Det framtidige knutepunktet skal samlet bidra til bedret reisekvalitet.
- Nye Oslo S skal oppleves som en funksjonell og innbydende portal til Oslo for kollektivreisende, og skal bidra til at området framstår som et helhetlig og godt bymiljø som innbyr til allmenn ferdsel og opphold.



Perspektivskisse for foreslått ny bussterminal over sporområdet Oslo S, med mulige tilleggsarealer over lokket. Ill.: Ruter/Cowi/MAD.

Gjennomførte trafikkvurderinger indikerer at økningen av busstrafikken over bygrensen vil øke med ca. 60 % fram mot 2030, og at kapasiteten ved Oslo bussterminal, inklusive gateterminalen som vil håndtere busser i pendel (dvs. busser som ikke trafikkerer/terminerer inne på selve terminalområdet), bør økes tilsvarende. Dette innebærer konkret følgende kapasitetsøkning:

- Fra ca. 25 000 reisende per virkedøgn til ca. 40 000 reisende per virkedøgn
- Fra ca. 1250 til ca. 2000 avganger pr. virkedøgn
- Fra ca. 130 til ca. 210 avganger i makstimen

Prognostisert økning av trafikken på 60 % vurderes å kreve ca. 60 % økning av det samlede antall plasser på terminalen, dvs. en økning fra dagens 56 plasser til 90 plasser i en framtidig terminal:

- Oppstillingsplasser: Økes fra 30 til 40
- Reguleringsplasser: Økes fra 20 til 40
- Plasser i gateterminal: Økes fra 6 til 10

I tillegg til kapasitetskravene er det definert en rekke andre krav som også skal/bør oppfylles i ny bussterminal, bl.a.:
- Sentral lokalisering i forhold til andre reisemidler og viktige målpunkt i byen
- God og sikker personflyt til/fra og i terminalen
- God framkommelighet for bussene til/fra og i terminalen
- Minst mulig til hinder for fremtidig jernbaneutvikling
- Færrest mulige konflikter i forhold til igangsatte eller vedtatte utbyggingsprosjekter
- Positivt bidrag til byutviklingen og oppfølging av områdeprogrammet
- Gode endrings- og utvidelsesmuligheter
- Synergier i forhold til ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S

Illustrasjon av det indre rommet og ulike nivåer i foreslått ny bussterminal i lokk over sporområdet Oslo S. Ill.: Ruter/Cowi/MAD.

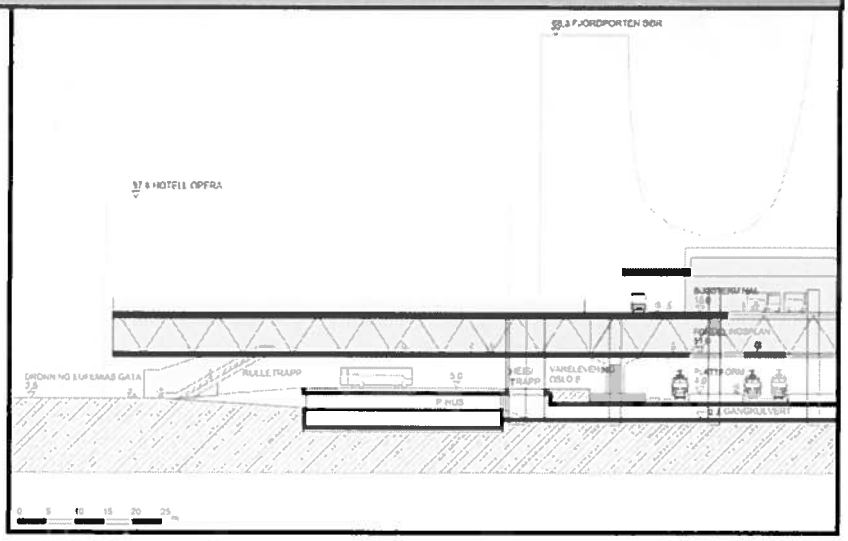
Hovedkonsept

Alternative løsninger har vært vurdert og med utgangspunkt i kravene foreslås en løsning for ny bussterminal Oslo S hvor bussterminalen bygges som brokonstruksjon tvers over alle spor. Som et selvstendig, veldefinert og karakterfullt objekt spenner den mellom Dronning Eufemias gate i sør og Biskop Gunnerus gate 14b i nord. En konstruksjonsmessig nødvendig nedre etasje (fordelingsplanet) gir rikelig plass til både terminalfunksjoner, service samt identitetsgivende tilleggsfunksjoner. Bussene dokker til en sentraloy på øvre plan.

Fordelingsplanet gir terminalen en omløpende, godt synlig fasade, med adkomstmuligheter fra byrom på alle sider. Etasjen skaper en bymessig forbindelse mellom Bjørvika og Vaterland. Alle perrongene kobles lengst mulig øst til fordelingsetasjen. Heisforbindelse etableres til alle plattformer og tverrgående kulvert under sporområdet. Dermed avlastes plattformene og tubene mot DA-bygget. Bussterminalen blir en integrert del av kollektivknutepunktet.

Det blir plass til 40 oppstillingsplasser og 40 reguleringsplasser på terminalen. Gateterminal med 10 plasser foreslås lagt til Schweigaards gate, som i dag. Atkomst til veinettet er vist med rundkjøring til Nylandsveien. Det er også mulig å benytte signalregulert kryss. Egen gang/sykkelvei uavhengig av Nylandsbroen kan bygges langs østre side av terminalen.

Jernbaneverket har påpekt at personkapasiteten på plattformene er anstrengt og vil nå en kritisk grense før 2025. Planforslaget legger opp til store dragere av stålfagverk som spenner på tvers av sporområdet. Dette gir et nytt kapasitetssterkt fordelingsplan til avlastning av plattformene. Fordelingsplanet knytter seg til stasjonshallen i øst, og gir mulighet for en ny tverrforbindelse over sporområdet fra Dronning Eufemias gate i syd til Biskop Gunnerus /



Over:
Illustrasjon av foreslått forlengelse av bussterminal trukket ned mot Dronning Eufemias gate, i området mellom Thon hotell Opera og Atrium.

Til høyre:
Prinsippsnitt sett i retning vest, med Dronning Eufemias gate til venstre og sporområdet Oslo S til høyre i snittegningen.

Ill.: Ruter/Cowi/MAD.

Schweigaards gate i nord. Herfra vil det være vertikalkommunikasjon med heis og rulletrapp, direkte ned til togplattform og T-banekulvert i nivået under. Videre er fordelingsplanet knyttet opp mot bussterminalen på topp av fagverkskonstruksjonen. Hensikten er å oppnå et intermodalt og kapasitetssterkt knutepunkt med gode forbindelser til bystrukturen. Gjennom dette skal kollektivtrafikken lettere kunne bli et naturlig førstevalg for regionens reisende, hvor sammenhengende reisekjeder og bytter blir langt enklere enn i dag.

Tilleggsarealer
Ruter vurderer at det er mulig å innpasse tilleggsarealer i det foreslåtte hovedgrepet. Hensikten med eventuelle tilleggsarealer er todelt:

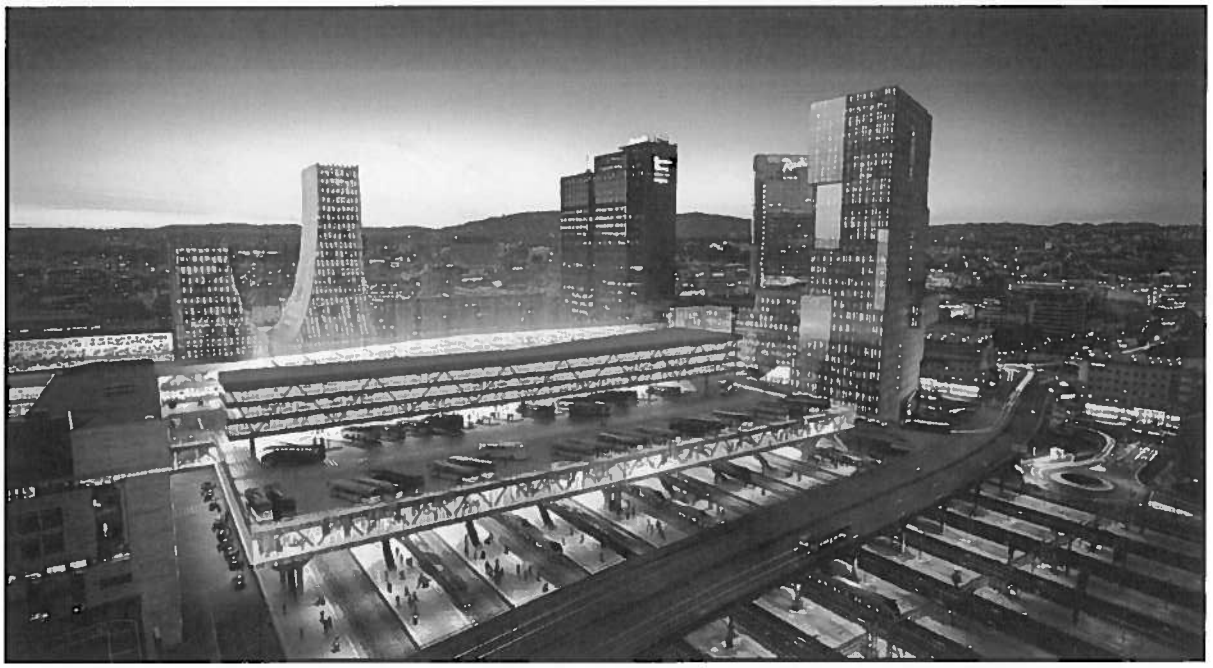
- Næringsarealer, i hovedsak kontorareal, vil kunne være et vesentlig finansielt bidrag til gjennomføring av prosjektet.
- Tilleggsarealer kan vise seg interessant i et byutviklingsperspektiv, hvor det å ta i bruk sporområdet til mer sammensatte programmer, arbeidsplasser og tilbud kan gi synergier også for knutepunktets kunder og byen som helhet.

I bystyrets vedtak om områdeprogrammet for Oslo S 26.09.2012 er det to punkter som omhandler finansiering:

- *"I forbindelse med den videre regulering av Oslo S-området bes byrådet arbeide for at det kommer på plass avtaler om infrastrukturbidrag som kan sikre finansiering av en ny bussterminal."*
- *"Byrådet bes gå i dialog med Staten, Akershus fylkeskommune og andre aktuelle fylker og grunneierne med formål å sikre en medfinansiering av bussterminalen."*

Det er sett på muligheter for å bygge tilleggsarealer over bussterminalen for blant annet å kunne gi et vesentlig finansielt bidrag til gjennomføring av prosjektet. Potensial for tilleggsarealer anslås å være rundt 30.000-40.000 m^2 BTA, i tillegg til de 10.000 m^2 BTA fra fordelingsplanet.

Ruter ønsker å utrede mulighetene for innpassing av tilleggsarealer nærmere, og vil eventuelt integrere slike arealer i forslag til reguleringsplan for ny bussterminal Oslo S.



Kveldsperspektiv for foreslått ny bussterminal over sporområdet Oslo S, med mulige tilleggsarealer. Ill.: Ruter/Cowi/MAD.

Biskop Gunnerus gt. 14b (KLP Eiendom)

Formål med prosjektet

Formålet med planarbeidet er å omregulere eiendommen fra offentlig bygning (postgiro- og jernbaneposthus) til byggeområde for kontor, handel, bevertning, hotell og offentlig formål. Forslaget innebærer at eksisterende postterminal rives og at en ny bygning oppføres. Tiltaket skal ses i sammenheng med omkringliggende bebyggelse og pågående planarbeid og planstrategier i nærområdet.

Planforslaget skal:

- Tilrettelegge for nybygg med høy utnyttelse ved Norges viktigste kollektivknutepunkt midt i Oslo sentrum.
- Bidra til revitalisering av området Biskop Gunnerus / Schweigaards gate, blant annet ved publikumsrettede funksjoner på gateplan.
- Skape nye, offentlige møteplasser og forbindelser i byen. Et nytt plassrom mot syd vil henvende seg mot mulig fremtidig bussterminal på lokk over Oslo S sporområde.
- Legge til rette for grøntkorridor langs Akerselva og fremtidig gjenåpning av elven.
- Sikre miljøvennlig bebyggelse med lavt energibehov i kombinasjon med høy arkitektonisk kvalitet.

Utvikling av eiendommen Biskop Gunnerus gate 14b har flere målsetninger. Først og fremst skal en av de mest sentrale tomtene i Oslo utvikles fra utdatert industrivirksomhet til tidsmessig handels- og næringsvirksomhet. Det har skjedd en stor endring i transportstrukturen siden Postterminalen ble bygget i 1976, og dens beliggenhet inntil sentralbanestasjonen er ikke lenger nødvendig. Den funksjonsspesifikke bygningsmassen vurderes vanskelig å la seg utnytte til annen virksomhet, og det ønskes derfor å rive det eksisterende og bygge en ny bebyggelse av høy arkitektonisk kvalitet. Det er prosjektets intensjon å skape et topp moderne bygningskompleks som svarer til både tiltakshaver og de kommende sluttbrukeres forventninger med hensyn til kvalitet, anvendelighet og signalverdi.

Tiltaket skal bidra til den ønskede transformasjonen av området Biskop Gunnerus gate/Schweigaards gate. Gaten er i dag en av de minst attraktive i Oslo sentrum. Tiltaket skal representere starten på en revitalisering av Vaterlandsområdet, og dermed bli et positivt bidrag til gjennomføringen av fremtidige planer. Eksisterende bygningsmasse er i dag lukket ut mot gaten, mens tiltaket vil ha publikumsåpne funksjoner på gateplan. Dette vil bidra til en betydelig økning av aktivitet i gaten og dermed et tryggere og mer attraktivt bymiljø. Samtidig vil tiltaket skape nye møteplasser i byen gjennom bevisst formgiving av uterom, både innenfor selve tiltaksområdet og i overgangen mot Akerselvas planlagte grøntkorridor.

Tiltakshaver har ambisjoner om at prosjektet skal bli et miljøbygg med lavt energibehov i kombinasjon med høy arkitektonisk kvalitet. I tillegg er prosjektets beliggenhet inntil Norges største kollektivknutepunkt med arbeidsplassintensiv virksomhet med høy utnyttelse i seg selv bærekraftig. På den måten utnyttes

Illustrasjon av forslaget til utvikling av eiendommen Biskop Gunnerus gt. 14b (tidligere Postens brevsenter). Ill: KLP Eiendom / Mir.

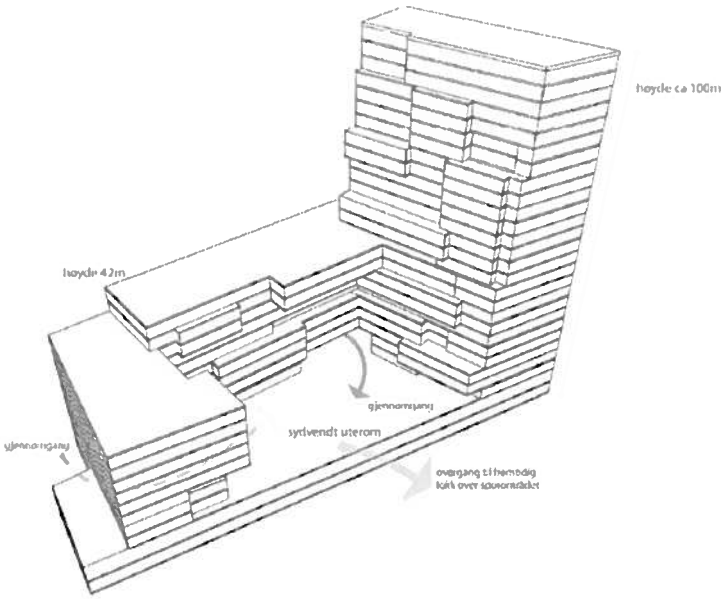
kollektivknutepunktet maksimalt, noe som er i tråd med byens overordnede planer om fortetting i indre by. Tiltaket på Biskop Gunnerus gt. 14b er ikke direkte avhengig av ny plassering for bussterminal i Oslo, men vil måtte tilpasses en eventuell lokkløsning som spenner over hele sporområdet på Oslo S, både med hensyn til utforming i fysisk grensesnitt og tilrettelegging av funksjonelle forbindelser for gående.

Tiltaket medfører en komplett riving av Postterminalen i Biskop Gunnerus gate 14b, da det er vurdert at bygningen ikke lar seg ombygge til ønsket funksjon for eiendommen. Bygningen har ingen vernekrav.

Overordnet konsept, ny bebyggelse

Prosjektet består av en sammenhengende bygningsmasse med en tårnlignende bebyggelse på østre del av tomten. I østre del er bebyggelsen trukket tilbake fra eiendomslinjen for å skape en avstand til Akerselva og den videre bebyggelsen i Schweigaards gate.

Bygningsvolumet omkranser en sydvendt plass som ligger på et hevet nivå med mulig overgang mot et fremtidig lokk over sporområdet. Gjennom bebyggelsen opprettes diagonale forbindelser fra gaten og opp til plassen. Både i det nordvestre hjørne mot Postgirobygget og det i nordøstre hjørne mot Akerselva legges det opp til utendørs forbindelser gjennom bygningen. Dette gir god flyt mellom den sydvendte plassen og byen, samt til en fremtidig grøntkorridor langs en gjenåpnet Akerselv. Samtidig er det mulighet for en diagonal forbindelse opp til Nylandsveien.

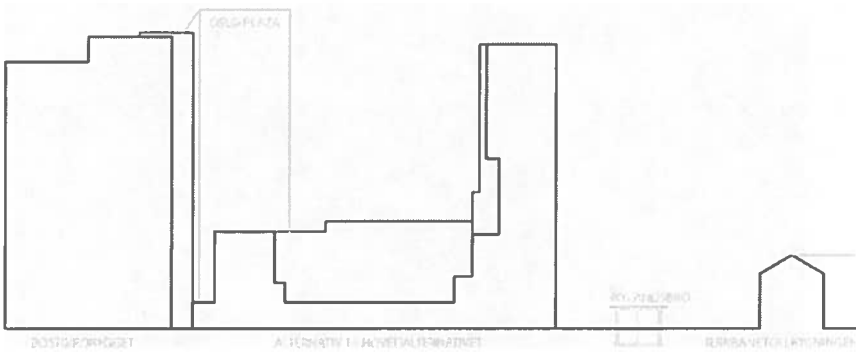


KLPs forslag til ny bebyggelse i Biskop Gunnerus gt. 14b, volumer og forbindelser.

Høyhus

I henhold til *Oslo S – områdeprogram* åpnes det for høyhusbebyggelse på Postterminaltomten. Eiendommen er egnet for høyhus, da den med sin beliggenhet nært opp til Postgirobygget og Oslo Plaza vil skape et bebyggelsesmessig tyngdepunkt i sentrum av byen. Høyhuset er plassert på tomtens østre del, med den korteste fasadelinjen ut mot fjorden. På den måten skaper bygningen en triangellignende komposisjon sammen med de to øvrige høyhusene, samtidig som det gir best mulig utsyn fra byen og ut mot fjorden i nord-sørlig retning i tråd med det strukturelle valget for Barcode.

Høyhuset foreslås med en høyde på ca. 100 meter, som er noe lavere enn Postgirobyggets 108 (111) meter og Oslo Plazas 117 meter. Med denne høyden skilles bygningene fra maksimalhøyden i Barcode på ca. 80 meter, og det skapes en sammenheng med de to øvrige høyhusene ved knutepunktet. Høyden er viktig for det arkitektoniske uttrykket, samtidig som den tydeliggjør bygningens betydning i overgangen mellom sentrum og byens østlige bydeler.



Snitt som viser KLPs forslag til utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b sammenlignet med byggehøyder i omgivelsene (sett mot nord fra sporområdet).

Arkitektonisk uttrykk

Den nye bebyggelsen vil få et tydelig arkitektonisk uttrykk som gir identitet til bebyggelsen og til området. Bygningsvolumet har et stramt formspråk ut mot gaten, der fasaden har en rytmisk komposisjon av lukkede og åpne flater og hvor bygningen på gateplan inviterer publikum inn. Mot plassrommet søkes det en mer oppbrutt fasade der det skapes variasjoner i flaten med forskutte volumer.

Den høyere delen av bygningsvolumet skal ha en arkitektonisk bearbeidelse av de øverste etasjene. Det vil i den forestående prosjekteringsfasen fokuseres på den skulpturelle kvaliteten til høyhuset. Dette vil sees i sammenheng med de to andre høyhusene i området, samt byens silhuett for øvrig.

Funksjonsdeling

De to nederste etasjene og første underetasje vil inneholde publikumsrettet virksomhet. Dette vil skape en åpenhet ut mot gaten samtidig som det i sør vil bli mulighet for visuell kontakt ut mot sporområdet på Oslo S. Bebyggelsen omkranser det sydvendte plassrommet. Det vil på dette planet innpasses publikumsrettede funksjoner ut mot plassen i kombinasjon med næringsvirksomhet.

Fra 4. etasje vil bygningen inneholde næringsvirksomhet. Det vil bli flere leietakere i bygget som vil ha ulik fordeling av arealer. Det er på det nåværende tidspunkt ikke klart hvem som blir leietakere i bygningen.

Illustrasjon som viser gateperspektiv fra Biskop Gunnerus gate og planlagt inngang fra vest. Ill: KLP Eiendom / Kristin Jarmund arkitekter / C.F. Møller arkitekter.

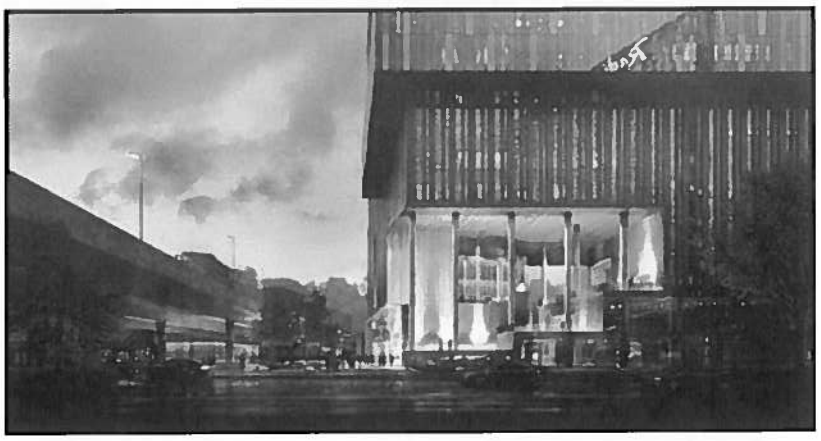
Høyder

Bygningen vil fra gaten fremstå i to høyder. Det laveste bygningsvolumet er tilpasset byens generelle bygningshøyde på ca. 42 meter. For prosjektets høyeste del på østre side av tomten foreslås det at bygningen går opp til ca. 100 meter over bakkenivå, med utgangspunkt i et ønske om at det høye volumet skal knytte seg opp imot de to andre høye bygningene i området, Oslo Plaza og Postgirobygget. På den måten vil området få et reelt tyngdepunkt av tre høye bygninger i sentrum. Fra sporområdet vil de to nederste etasjene fremstå som et eget volum med en høyde på ca. 10 meter over bakken.

Utnyttelse

Den eksisterende bebyggelsen har 55.610 m² BRA over bakken. Dette er innenfor et samlet volum på syv etasjer mellom Postgirobygget i vest og Nylandsveien i øst, og mellom sporområdet i sør og Biskop Gunnerus gate i nord.

Det foreslås en utnyttelse av tomten på ca. 69.000 m² BRA. Økningen er begrunnet i den økte betydning Oslo S har fått som Norges viktigste kollektivknutepunkt etter at nåværende bebyggelse ble reist. Utnyttelsen er forsvarlig innenfor en løsning/utforming som gir



Illustrasjon som viser gateperspektiv fra Biskop Gunnerus / Schweigaards gate og planlagt inngang fra øst v/ Akerselva. Ill: KLP Eiendom / Kristin Jarmund arkitekter / C.F. Møller arkitekter.

betydelige kvaliteter til området. Tiltaket skaper et offentlig sydvendt uterom, en tilbaketrekking fra Akerselva som gir mulighet for en grønn korridor langs elveløpet, og mulige forbindelser gjennom og langs med eiendommen som tidligere ikke har vært mulig.

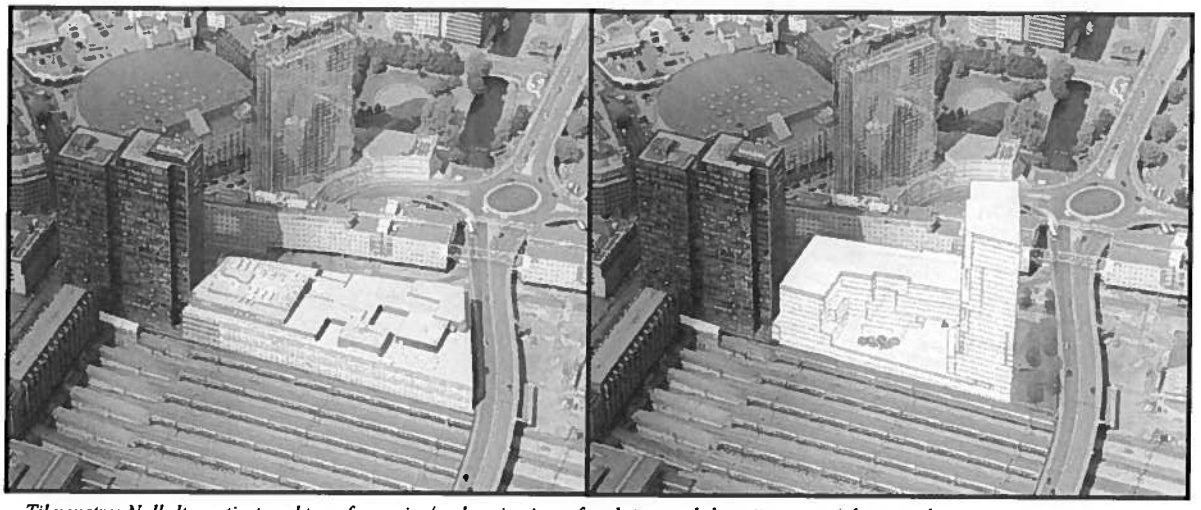
Aktuelle formål er byggeområde for kontor, handel, bevertning, hotell, offentlig formål og garasjeanlegg. Bygningsmassen er trukket tilbake fra elven og åpner for et mulig fremtidig grøntdrag langs elven.

Snitt og aksonometri som viser muligheter for sammenkobling av personstrømmer gjennom Biskop Gunnerus gt. 14b og foreslått ny bussterminal. Ill: KLP Eiendom / Kristin Jarmund arkitekter / C.F. Møller arkitekter.

Nullalternativ

For prosjektet Biskop Gunnerus gt. 14b er det definert et tydelig nullalternativ, dvs. dersom det foreslåtte prosjektet med tyngre utnyttelse/høyhus ikke blir vedtatt gjennomført.

Eiendommen er i dag bebygd i henhold til reguleringsformålet "tomt for offentlig bygning (postgiro- og jernbaneposthus)", men etter at Posten flyttet ut sommeren 2010 står bygningen i dag tom. 0-alternativet vurderes ut ifra at eksisterende bebyggelse blir stående med samme størrelse (BRA over terreng ca. 55.000 m²), men at tomten reguleres til andre formål. Aktuelle formål kan være byggeområde for kontor, handel, bevertning, offentlig formål og garasjeanlegg. Enhver formålsendring vil medføre noe ombygging, men det vil i dette alternativet søkes gjort til et minimum.



Til venstre: Nullalternativet med transformasjon/ombygging innenfor eksisterende bygningsmasse/plangrunnlag.
Til høyre: Foreslått hovedgrep med høyhus og fasade tilbaketrukket fra Akerselv-korridoren. (Merk: ny bussterminal er ikke vist her).

Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S (Rom Eiendom)

Dagens Oslo sentralstasjon er resultat av en stykkevis transformasjon og utbygging i løpet av de siste 160 år, uten en overordnet plan med fleksibilitet for å imøtekomme vekst. Økt kapasitet med fordobling inne 2025, nye krav til effektivitet og oversikt, og ny byutvikling med nye forbindelser omkring stasjonen gjør det nødvendig med en ny plan for Oslo S.

Formål med prosjektet
Formålet med planarbeidet er å utvikle et funksjonelt og effektivt kollektivknutepunkt, sikre den fremtidige avvikling av kollektivtrafikken og legge til rette for bærekraftig byutvikling.

Tiltaket går til dels ut over grenser for gjeldende regulering, bygge- og formålsgrenser. Deler av området må ha nye formål. Aktuelle formål er blandet formål, forretning, kontor, offentlige bygninger, hotell, bevertning, garasjeanlegg, offentlig trafikkområde, offentlig friområde og fellesområder. Arealfordeling er ikke endelig fastsatt. Ca. 30 000 m^2 av dagens 70 000 m^2 eksisterende bygningsmasse rives, ca. 80 000 m^2 oppføres til en total på ca. 120 000 m^2.

Illustrasjon av utviklingskonsept for Oslo sentralstasjon, sett fra nordvest. Ill.: Rom Eiendom / Space Group / Luxigon.

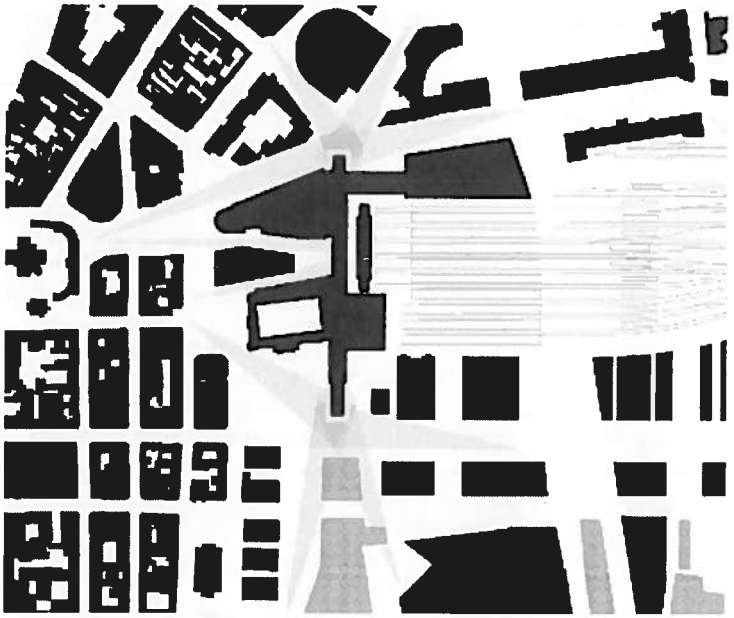
Hovedmålene med utviklingen er å:
- Effektivisere og forbedre kollektivknutepunktet for økt tilgjengelighet til Oslo S og enkle overganger til/fra alle reisemidler og for alle trafikantgrupper
- Utvikle reiseservice og et handelstilbud på Oslo S med vekt på knutepunktets hovedfunksjoner
- Legge til rette for eiendomsutvikling og effektiv arealutnyttelse som understøtter kollektivknutepunktet Oslo S

Planforslaget skal:
- Bedre tilgjengeligheten til og fra Oslos tilgrensende bydeler
- Bedre oversiktlighet, orienterbarhet og informasjon til trafikantene
- Bedre tilgjengeligheten til/fra andre reisemidler og korte ned gangavstander
- Bedre servicetilbudet overfor de reisende
- Bedre og effektivisere servicetilbudet overfor operatører
- Bidra til at Oslo S blir et sikrere, tryggere og mer trivelig sted å ferdes
- Ivareta krav til universell utforming
- Legge til rette for å skape et klart sirkulasjonsmønster, definere byrom, individualisere bygninger og skape en verdig og ikonisk inngangsport til Oslo og Norge

Byplanmessig hovedgrep

Det overordnede konseptet for den nye stasjonen skal bidra til å veve sammen omkringliggende byområder med ulik karakter. Forslaget danner en ny stasjon som en strukturerende nord-syd akse som reflekterer dagens og fremtidens personstrømmer, forbinder indre by med Bjørvika og som legger seg som et permanent overdekket gateløp inn i bystrukturen mellom Kvadraturen og Bjørvika.

Grepet med stasjonsfunksjonen samlet i en klar lineær struktur med sterk arkitektonisk identitet gjør den tydelig i bybildet med gjenkjennelig annonsering av innganger fra nord, syd og vest. Mot øst er løsningen tilpasset en mulig bussterminal over sporområdet og innganger fra øst kan sees i sammenheng med en slik løsning.

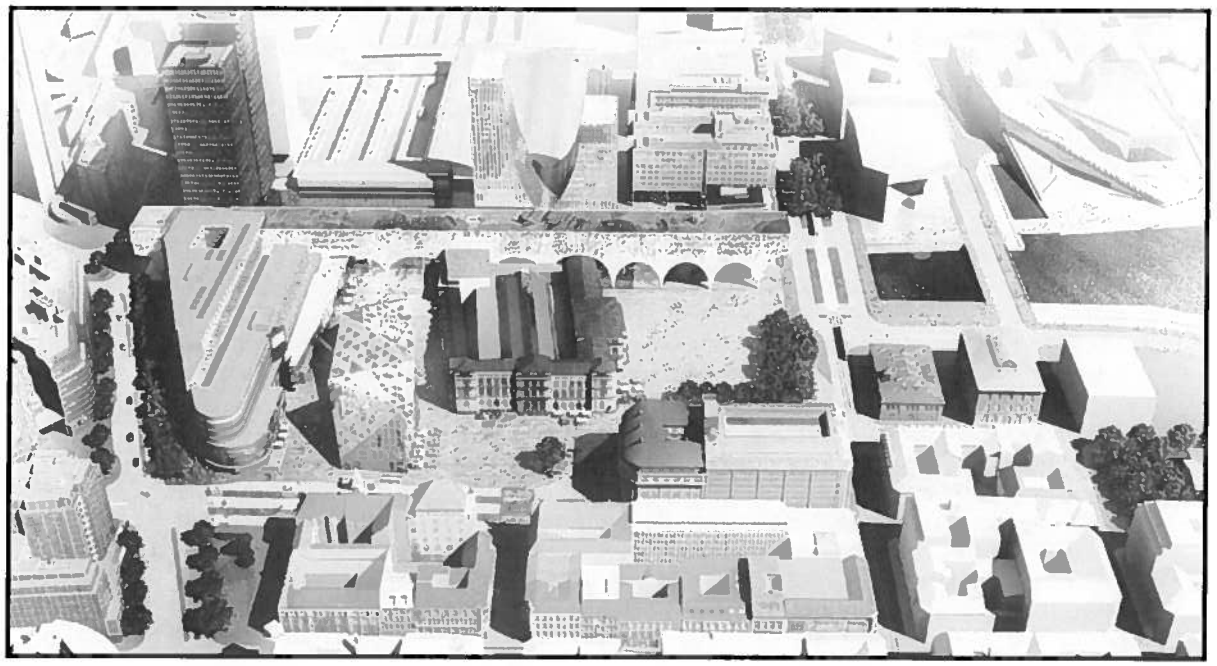


Foreslått byplanmessig hovedgrep for Oslo sentralstasjon. Ill.: Rom eiendom / Space group.

Byen trekkes inn til stasjonen ved at det opprettes to nye bygater (i dagens privatiserte byrom) langs et nytt bygningsvolum (planlagt reise- og turistinformasjonssenter) som leder til et nytt Øvre jernbanetorg foran stasjonen. Den nye plassen kan gi den tilreisende umiddelbar oversikt, bedre orientering og en ny opplevelse av ankomst til Oslo. Nye gateløp fra Europarådets plass opp til et nytt Øvre jernbanetorg vil sikre full universell tilgjengelighet fra vest uten å være avhengig av personstrømmer gjennom Byporten eller Østbanehallen, som har egne åpningstider. Eidsvollbanens stasjonsbygning fra 1854 eksponeres og får igjen en gatehenvendelse.

Broene i nord er foreslått fjernet og stasjonsgulvet møter Biskop Gunnerus/Schweigaards gate for å bli en tydeligere og bredere inngang til stasjonen i henhold til intensjoner om opprustning av gaten som mer fotgjengervennlig.

Mot sør strekkes stasjonen helt ut mot Dronning Eufemias gate og den nye trikkelinjen. De reisende vil møte utsikt mot fjorden og få en klar overgang til Operaen og andre kommende prosjekter i Bjørvika. Christian Frederiks plass, som i dag kan oppfattes som stor og utflytende, vil få en klar definisjon og stasjonen vil bidra til å aktivisere plassen som i dag har få tilliggende attraktive fasader. Trafikk/Taxi-drop off skjermes fra plassrommet foran Østbanebyggets sydfasade.



Illustrasjon av utviklingskonsept for Oslo sentralstasjon, sett fra vest. Ill.: Rom Eiendom / Space Group.

Perspektiv fra Chr. Frederiks plass om viser den foreslåtte Stasjonsalleen og Fjordporten. Ill: Rom Eiendom / Space Group.

Dagens flytogterminal foreslås revet, men vil kunne reetableres i Fjordportens 1. etasje. Fjordporten er en ny bygningsstruktur med et stort hotell som en portal i fonden av Karl Johans gate.

Stasjonsalleen

Stasjonsgulvet legges som en 21 m bred paradegate som deltar i byens sirkulasjon ved å være "myk i snittet" og tilpasser seg den tilliggende kontekst. Stasjonsalleen er selve *jernbanestasjonen* og inneholder kun stasjonsfasiliteter på grunnplanet. Handel og servering finnes i tilliggende arealer og bygg/bygningsdeler. Øvre nivåer (2 etasjer) av

Illustrasjoner av hvordan Stasjonsalleen vil kunne oppleves fra innsiden. Ill: Rom Eiendom / Space Group.

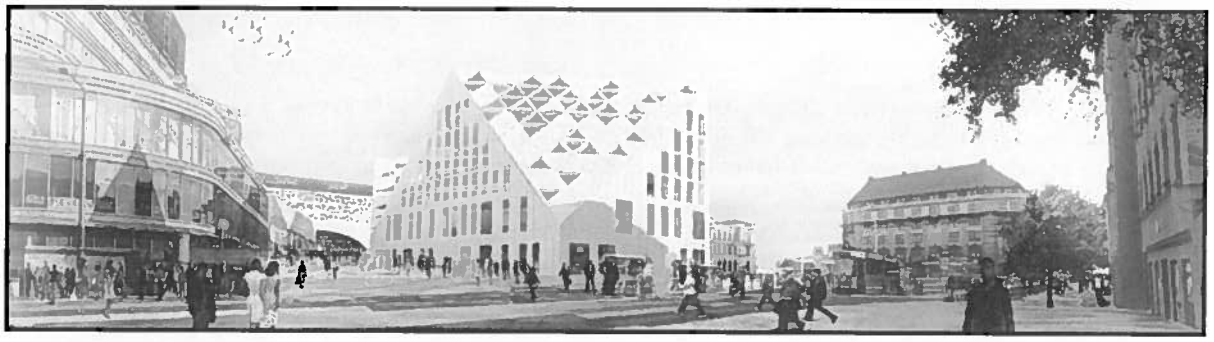
stasjonen er benyttet som kontor og konferansesenter. Mot syd er det en konsentrasjon av publikumstilbud som restaurant, skybar og en offentlig tilgjengelig park på hele taket med optimal utsikt mot byen og fjorden.

Med referanser til historiske stasjonsstrukturer er konstruksjonssystemet basert på en ny fortolkning av en buekonstruksjon i stål. Buenes spenn varierer med de tilgjengelige fundamenteringspunkter.

Nybygg på Øvre jernbanetorg
Det foreslåtte nybygget på Øvre jernbanetorg er tidligere omtalt som "Krystallen", og vil kunne inneholde reiseinformasjonssenter, handel, servering og kontor. Nivå +9, forlengelsen av hovedplanet i stasjonen, vil kunne bli et utvidet reiseinformasjonssenter for byen. Her kan Trafikanten, turistinformasjon, souvenirbutikk, internett-kafé, apotek osv. samles sentralt og synlig i bybildet.

Byggets fotavtrykk er formet for best passasjerflyt til stasjonen og høydene er tilpasset omkringliggende bygg. Arkitektonisk har bygget i skisseprosjektet en krystallinsk form som også kan relateres til de fasetterte tak og spir på de andre byggene rundt Jernbanetorget. Bygningen tar også opp høydeforskjellen som jernbanetunneltrakta (Oslo-tunnelen) representerer. Den gir mulighet til å kunne kombinere utvidelse av trakten ved en eventuell ny jernbanetunnel gjennom Oslo, og fundamentere bygningen ved samtidighet i bygging, evt. som forberedelse.

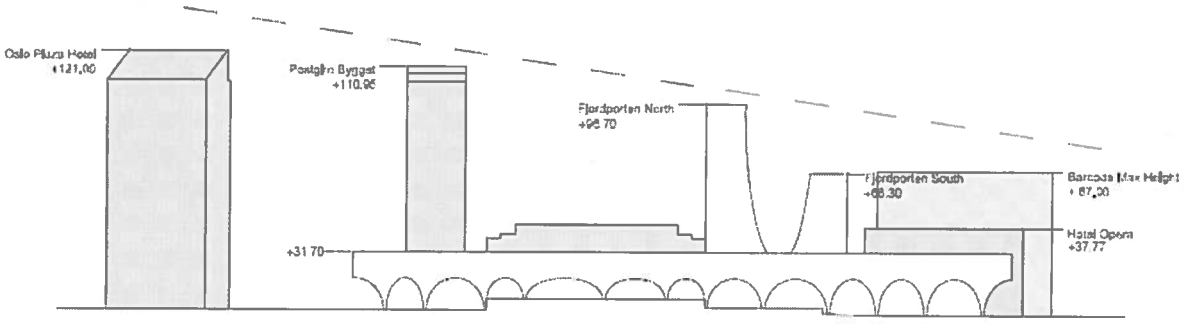
Bygget vurderes foreslått trukket tilbake slik at det blir betydelig bedre plass for de kollektivreisende med trikk og buss på Jernbanetorget. Synlighet og atkomst til t-banen er også viktig i dette gateløpet.



Perspektiv fra Europarådets plass som viser den foreslåtte nye gaten opp til stasjonen. Ill: Rom Eiendom / Space Group.

Fjordporten
Dagens flytogterminal som endestasjon vil kunne miste sin rolle dersom alle flytogene skal gå videre mot Asker og Drammen, men foreløpig er det lagt til rette for å reetablere flytogterminalen i Fjordportens 1. etasje. Det er i tillegg foreslått en høyere utnyttelse her med handelsareal i to etasjer i tilknytning til stasjonen, kote 5,0 og kote 9,0. Det er også tatt høyde for mulig tilknytning til fremtidig bussterminal ca. på kote 13,5.

Over handelssenteret reises et stort konferansehotell med to slanke tårn – splittet av synsaksen fra Karl Johans gate. Dette gir et nytt og synlig tyngdepunkt i stasjonsstrukturen mot syd som motsats til Byporten.



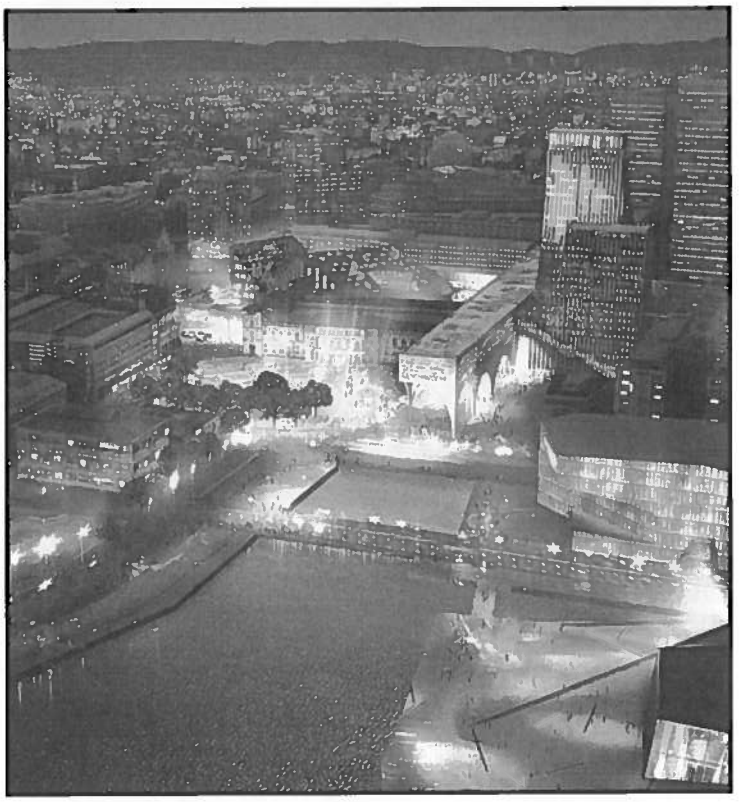
Snitt som viser Rom Eiendoms forslag til utbygging av Oslo sentralstasjon, sammenlignet med byggehøyder i omgivelsene (sett fra vest mot øst).

Nytt øvre torg / andre bygg
I tillegg til de tre hovedbyggene finnes et mindre bygg i overgangen mellom Stasjonsalleen og Østbanehallen og et langs Byportens fasade mot nye Øvre torg. Førstnevnte vil komplettere Østbanehallen som fullverdig prosjekt og inneholde stasjonsfasiliteter, servering og handel. Sidebygget langs Byporten vil gi serverings-/handelstilbud mot nye Øvre jernbanetorg. Nytt torg utgjør i størrelse omtrent Christiania torg (og eksisterende Øvre jernbanetorg) og befinner seg på samme nivå som stasjonen, kote 9.

Kommersielt konsept
Hovedkonseptet for de kommersielle arealene som supplerer det store stasjonsområdet har vært differensiering og variasjon av tilbudet – basert på ulike grader av hast og opphold i spennet mellom destinasjonsshopping og flyktig stasjonsshopping - fra det eksklusive til det enkle.

Fjordporten blir et konsentrert handelssenter i to etasjer. Fra Øvre Jernbanetorg mot Jernbanetorget og Europarådets plass er det handelsgater med butikker i en og to etasjer med god eksponering i adkomstårene til stasjonen.

Østbanebygget, som er transformert til hotell, og Østbanehallens modernisering vil inngå i det kommersielle konseptet. Hallen skal bli et bygg som står i stil med kulturarven bygget bærer med seg. Ambisjonen er å skape en møteplass som Oslo kan være stolt av. Man ønsker å fremheve de bygningsmessige kvalitetene som bor i Østbanehallen, og løfter frem byggets spesielle arkitektur.



Nattperspektiv fra sør (Operaen nede til høyre). Ill: Rom Eiendom / Space Group.

Faser og gjennomføring
Da prosjektet består av enkeltbygg kan det utbygges og tilpasses ulike endringer over tid. Hovedkriteriet har vært kontinuerlig drift av stasjonen under hele utbygningen. Gjennomføringsplanen er fleksibel i forhold til hvor utbygging starter. Stasjonen må kunne holdes i drift under hele byggeperioden.

Grepet er samtidig robust nok i seg selv til å overleve fremtidige endringer i stasjonens kapasitet og behov. Konseptet for stasjonsfunksjonen og logistikken løses "en gang for alle" innenfor stasjonsaksen. Fremtidige tilføyelser eller fjerninger av tilliggende strukturer vil være underordnet og uten betydning for den nødvendige kontinuerlige drift av stasjonen.

DEL 3 – PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING OG ANBEFALING

Vurderinger og begrunnelse

Innledning

Foreliggende forslag til planprogram (iht. forskrift om konsekvensutredninger) er en videreføring og oppfølging av planarbeidet som startet i 2008/9 med *Områdeprogram Oslo S*, der hensikten var samordning av en rekke ulike plan- og utbyggingsprosjekter i området.

Til venstre: Forsiden til PBEs Områdeprogram Oslo S (høring 2010, bystyrevedtak 2012). Til høyre: Forsiden til hovedrapport for Plansamarbeidet Oslo S (JBV, PBE m.fl., august 2013).

Som en følge av arbeidet med områdeprogrammet ble det etablert et *plansamarbeid* mellom stat og kommune, med utgangspunkt i møte mellom jernbanedirektør og byutviklingsbyråd 27. september 2011. Plansamarbeidet sprang ut av en erkjennelse av at statlig og kommunalt samarbeid er nødvendig dersom landets viktigste kollektivknutepunkt skal videreutvikles til å møte framtidige behov for et styrket kollektivtilbud i Oslo-området. Samtidig skal dette gjøres på en måte som bygger opp under Oslos ambisjoner om byutvikling i dette sentrale byområdet, gjennom oppfølging av Områdeprogram Oslo S. En utvidet bussterminal nær kollektivknutepunktet Oslo S har vært en vesentlig forutsetning i mandatet for plansamarbeidet. Hovedrapport fra Plansamarbeidet forelå i august 2013.

En hovedanbefaling fra Plansamarbeidet var at det utarbeides felles planprogram for ny stasjonshall/jernbanestasjon Oslo S (Rom), ny bussterminal (Ruter) og KLPs prosjekt Biskop Gunnerus gt. 14b. Dette ble vurdert som nødvendig for tilstrekkelig samordning. Prosjektene grenser opp mot hverandre, hvilket krever god samordning i planprosessen. Prosjektene har flere viktige utredningstema som er felles. Videre kan det være gjensidige avhengigheter med hensyn til gjennomføring/anleggsperiode.

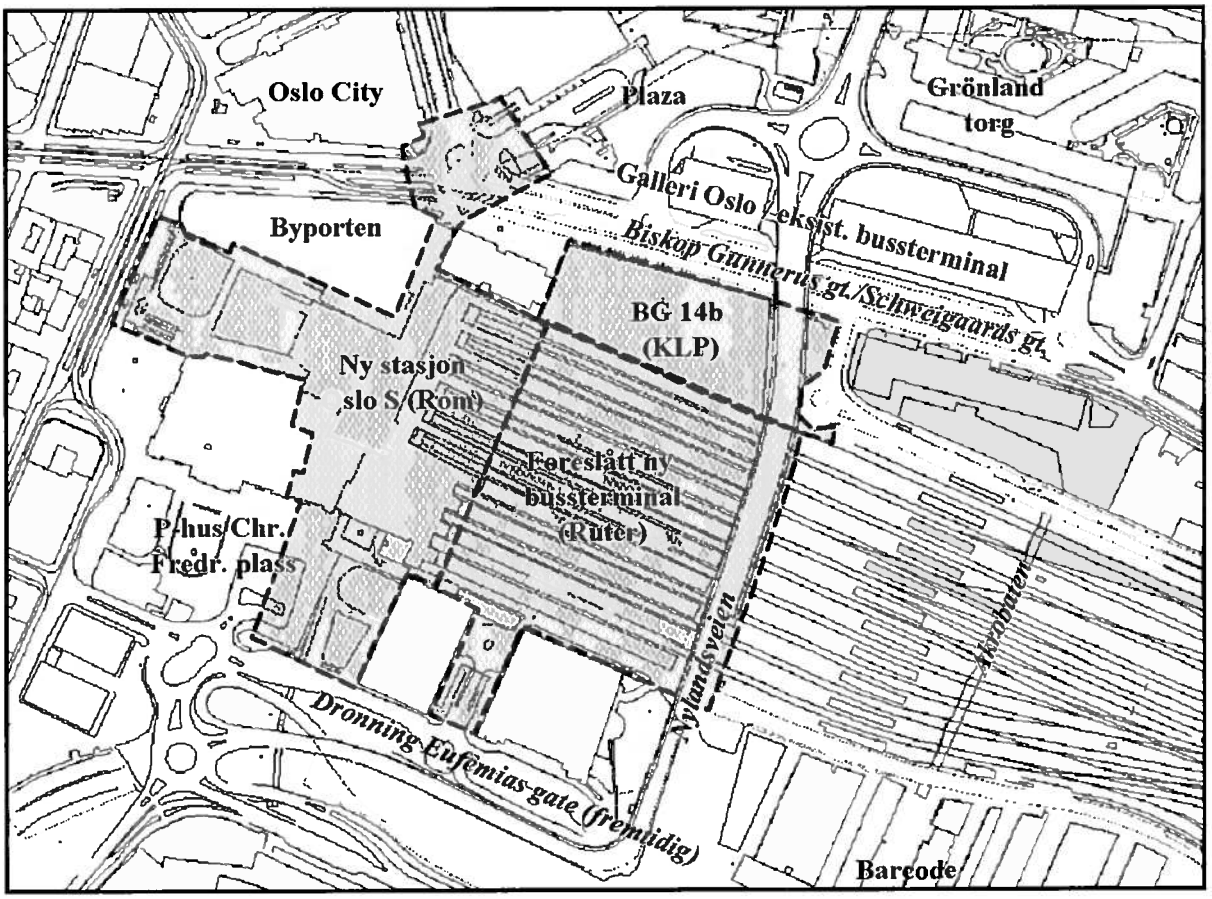
Vurdering i forhold til KU-forskriften

De aktuelle planforslagene er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens kap. 4 med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger. Alle tiltakene faller inn under forskriftens virkeområde. Forskriftens § 2 spesifiserer planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes. § 2 punkt f henviser til forskriftens vedlegg I, med bl.a. oppfangskriterier om næringsbygg og bygg for offentlig eller privat tjenesteyting med en investeringskostnad på mer enn 500 mill. kr. eller bruksareal på mer enn 15.000 m^2, samt infrastruktur med investeringskostnader på mer enn 500 mill. kr.

KU-forskriftens § 14 sier bl.a. at planprogram kan benyttes til å avklare og fastsette overordnete rammebetingelser for arbeidet med senere reguleringsplaner for et område, og også for flere pågående reguleringsplanprosesser innenfor et større område.

Begrunnelse for planavgrensning / analyseområde

<u>Planområdet</u> for planprogrammet er søkt avgrenset til et så begrenset område som mulig, der det er tatt utgangspunkt i antatt avgrensning til planområdene for senere enkeltreguleringssaker som kan utgå fra planprogrammet. Plangrensen må vurderes justert med hensyn til bl.a. atkomstløsninger. Plangrensen mot inngang nord til Oslo S må vurderes justert med hensyn til aktuelle løsninger for fotgjengere. Plangrensen langs og i forlengelsene av Nylandsveien/Nylandsbrua vil kunne bli justert gjennom videre planarbeid, bl.a. med hensyn til løsninger for syklister og fotgjengere.



Planavgrensning definert med utgangspunkt i foreløpig antatt avgrensning til planområdene for senere enkeltreguleringssaker.

Plan- og bygningsetaten vurderer at det er grunnlag for å avgrense planområdet på denne måten fordi et vesentlig større plan- og analyseområde har vært gjenstand for nylige planarbeider som del av Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, der også KVU for ny bussterminal var integrert del av planarbeidet.

Flere plansaker og byggeprosjekter i Oslo S-området har i en lengre periode måttet avvente konklusjoner fra disse planarbeidene. Det er derfor ønskelig å avgrense planområde og problemstillinger på en måte som muliggjør tilfredsstillende framdrift for formell planbehandling av reguleringssakene i Oslo S-området.

Dette innebærer blant annet at eksisterende bussterminal i Galleri Oslo ikke er en del av planområdet, og at evt. omregulering/ombygging av Galleri Oslo forutsettes behandlet gjennom egen plansak på et senere tidspunkt. Tilsvarende er en mer bymiljøtilpasset omregulering og ombygging av Biskop Gunnerus / Schweigaards gate forutsatt å skulle skje på et senere tidspunkt.

Videre er plan- og utredningstema av mer regional karakter i hovedsak holdt utenfor plan- og utredningsarbeidet. Dette innebærer at utredning av alternativer til bussterminal i sentrum, for eksempel satellitt-terminaler utenfor indre by, ikke er

Analyseområde benyttet i rapport fra Plansamarbeidet for koll.knutepunkt Oslo S.

definert som del av dette planarbeidet. Se for øvrig vurdering av alternative konsept utført som del av Ruters KVU for ny bussterminal.

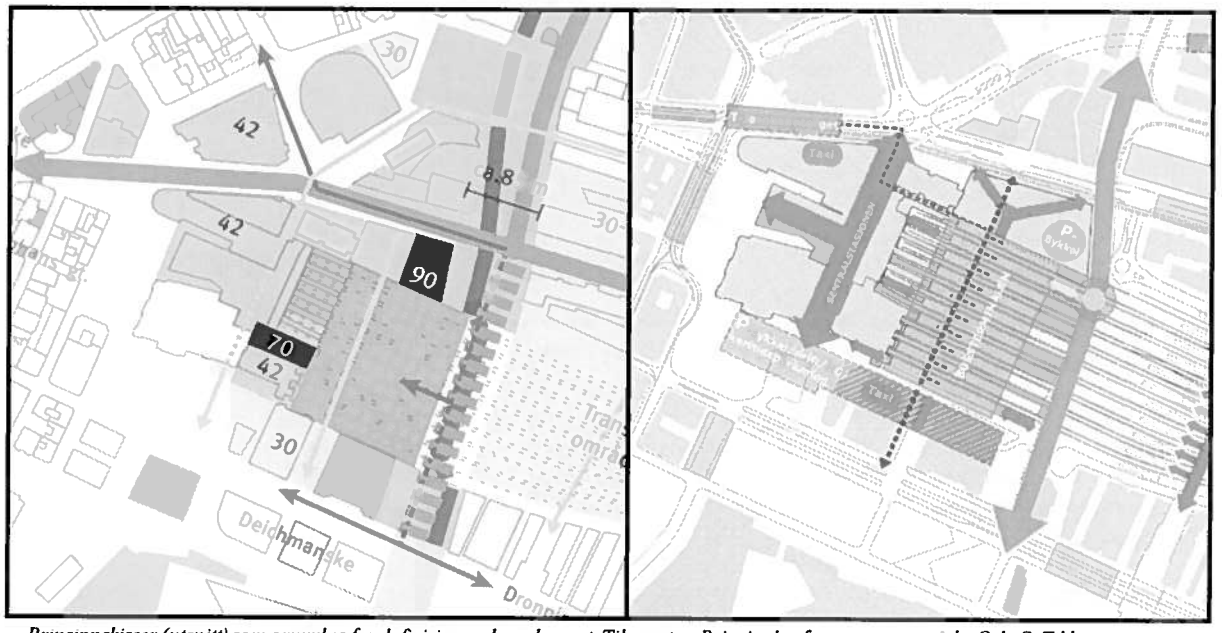
Direkte influensområde avgrenses av Biskop Gunnerus gt./Schweigaards gate, Nylandsveien, Dronning Eufemias gate og Jernbanetorget, inkludert gateløpene. Dette tilsvarer området som er direkte integrert i kollektivknutepunkt Oslo S, og skal som del av konsekvensutredning for hovedgrepet vurderes med hensyn til avhengigheter og viktige sammenhenger.

Analyseområdet for øvrig samsvarer med det som tidligere er definert som analyseområde i hovedrapport for Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S, og omfatter også områder på Vaterland, Grønland og i Bjørvika. Sammenhenger med hensyn på disse områdene skal belyses etter behov.

Begrunnelse for foreslått hovedgrep, alternativdefinisjoner og utredningskrav

Definisjon av hovedgrep

På bakgrunn av omfattende forutgående planprosesser i form av Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, mener Plan- og bygningsetaten at det lar seg gjøre å definere et tydelig *hovedgrep*, for å kunne vurdere sammenhengen mellom de tre utviklingsprosjektene og de samlede konsekvenser for omgivelsene.



Prinsippskisser (utsnitt) som grunnlag for definisjon av hovedgrepet. Til venstre: Prinsipplan for programområdet Oslo S. Til høyre: Anbefalt hovedgrep fra Plansamarbeidet for koll.knutepkt. Oslo S (se større kartskisser m/ tegnforklaring i del I, s. 9 og 11).

I tillegg til et nullalternativ er det definert to hovedalternativer knyttet til foreslått hovedgrep. Hovedalternativene viser et visst spenn i hvilke løsningsalternativer som er aktuelle.

Nullalternativ

Nullalternativet defineres som sannsynlig videreutvikling av dagens situasjon uten store endringer av eksisterende plangrunnlag, men tiltak som sikrer bedre personflyt i kollektivknutepunktet. Dette innebærer i hovedtrekk:

- Ikke ny bussterminal i lokk over sporområdet (dvs. eksisterende bussterminal videreføres)
- Transformasjon av Biskop Gunnerus gt. 14b innenfor rammene av eksisterende bygningsvolum/plangrunnlag
- Ingen større ombygging av jernbanestasjonen/stasjonshallen

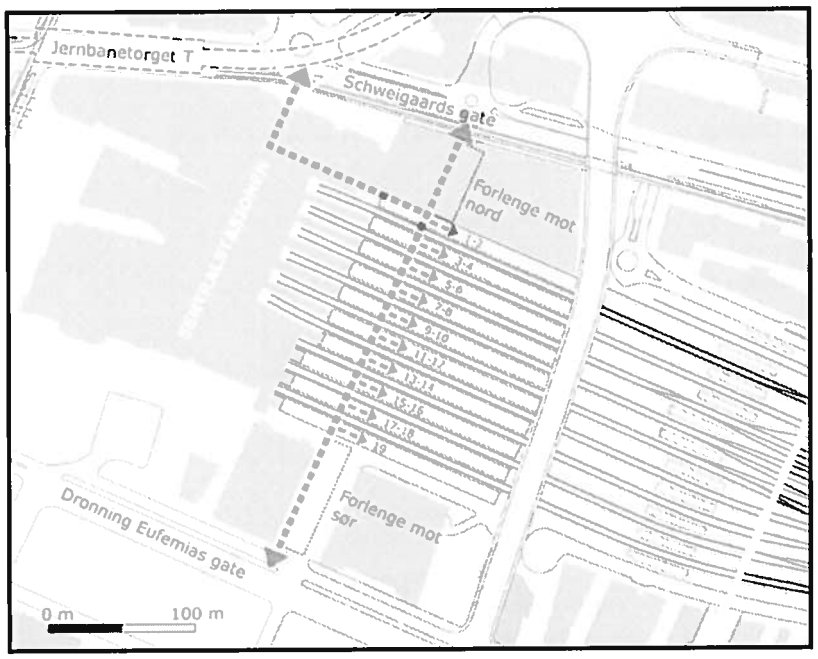
For ny bussterminal legges 0-alternativet beskrevet i den nylig utarbeidede konseptvalgutredningen til grunn. I KVUens 0-alternativ håndteres forventet trafikkvekst i større grad ved endringer i transporttilbudet enn ved investeringer. Dagens bussterminal beholdes som i dag. Kapasiteten til antall busser i makstimen beholdes på dagens nivå. Fordelingen mellom busstypene forutsettes beholdt omtrent som i dag. Manglende kapasitet vil derfor påvirke regionbusser, fjernbusser, TIMEkspressen og flybusser. 38 regionbusser vil overføres til pendeldrift. Dette gjelder både i 0-alternativ og for utbyggingskonseptene. For 0-alternativet må disse finne andre holdeplasser i nærheten av Oslo S. I utbyggingskonseptene benytter de en utvidet gateterminal. 40 busser, fordelt på 21 regionbusser, 13 ekspress/flybusser og 7 fjernbusser terminerer på eksisterende terminaler utenfor Oslo i 0-

alternativet (Hauketo, Ski, Asker, Lillestrøm og Gardermoen). Disse vil det være kapasitet til å ta i mot i utbyggingskonseptene.

For sporområdet på Oslo S forutsettes at det etableres en optimalisert og videreutviklet løsning for plattformområdet uten bussterminal.

For Biskop Gunnerus gate 14b forutsettes det i nullalternativet transformasjon innenfor rammene av eksisterende bygningsvolum/plangrunnlag (se for øvrig nærmere omtale og illustrasjon på s.22).

Nullalternativet for jernbanestasjonen Oslo S defineres med utgangspunkt i dagens stasjon med enkelte tilpasninger og endringer med målsetting om å bedre tilgjengeligheten innenfor dagens hovedrammer, med fokus på universell tilgjengelighet.



Utvidelse av gangkulverten under sporområdet::

Eksisterende gangkulvert gjøres gjennomgående ved å forlenge den til Dronning Eufemias gate og Schweigaards gate. Kulverten rustes opp og det vurderes breddeutvidelse i forbindelse med tiltak som skal gjennomføres på området. Det bør stilles krav til innpassing av forlengelsen for tiltak på Biskop Gunnerus gt. 14b (KLP) og eventuelt i Oslo S parkeringshus.

Dersom nullalternativet for ett eller flere av utviklingsprosjektene legges til grunn for utviklingen vil det likevel bli nødvendig å vurdere alternative tiltak for å oppgradere/kapasitetsforsterke personstrømmene, og oppnå universell tilgjengelighet i kollektivknutepunktet. Aktuelle tiltak som vurderes som nødvendige er:

- Oppgradering av gangkulvert under sporområdet. Dette vil omfatte både en oppgradering, gi universell tilgjengelighet og forbindelsene mot nord og sør.
- Gangforbindelse fra minimum en plattform (spor 3 og 4) til Akrobaten bru/Østre inngang etableres.

I tillegg vurderes utvidet parkeringskapasitet for biler og sykler som skal betjene knutepunktet Oslo S. Dette tiltaket omfattes av Rom Eiendoms reguleringsforslag for Operaallmenningen Nord/Chr. Frederiks plass.

Planlagt tiltak for atkomst til sporområdet fra Akrobaten. Ill.: Rom Eiendom.

Hovedalternativ 1
Til hovedgrepet er det definert et hovedalternativ 1 på grunnlag av det PBE vurderer som rammer gitt gjennom Områdeprogram Oslo S m/ bystyrevedtak, anbefalt hovedgrep fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, samt utdypende føringer gitt av planmyndigheten gjennom behandling av plansaker i området.

Hovedalternativ 1 innebærer i hovedtrekk:

- 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

Det vises for øvrig til beskrivelse av hovedalternativ 1 under pkt. 1.2 i forslaget til utredningsprogram (del 4), samt til nærmere begrunnelse for alternativdefinisjonen og prosjektvurderinger i Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og konklusjon fra s. 39.

Hovedalternativ 2
Alternativ 2 av hovedgrepet tilsvarer helheten som følger av hvordan prosjektene er foreslått og beskrevet av forslagsstillerne. Hovedalternativ 2 innebærer i hovedtrekk:

- Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, m/ tilleggsarealer over lokket
- Full utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med bl.a. høyhus opp til ca. 100 m
- Full ombygging av jernbanestasjonen, m/ Stasjonsalleen, Fjordporten (høyhus), og nybygg på Øvre jernbanetorg

Det vises for øvrig til beskrivelse av hovedalternativ 2 under pkt. 1.3 i forslaget til utredningsprogram, samt til forelopige prosjektbeskrivelser fra forslagsstillerne i del 2 fra s. 14.

Se illustrasjoner av de definerte hovedalternativene på neste side, samt prinsippskisser i del 4.

Viktige sammenhenger og avhengigheter, vurdering av alternative løsninger
De definerte hovedalternativene viser et spenn i løsningsalternativer, men det kan bli aktuelt å belyse nærmere betydningen av viktige sammenhenger og avhengigheter mellom enkeltprosjektene som inngår i planprogrammet. Dette kan gjøres gjennom vurdering av virkning av flere alternative løsninger for tiltakene og evt. bortfall av hovedkomponenter fra hovedgrepet, med betydning for spesielt viktige utredningstema, eksempelvis:

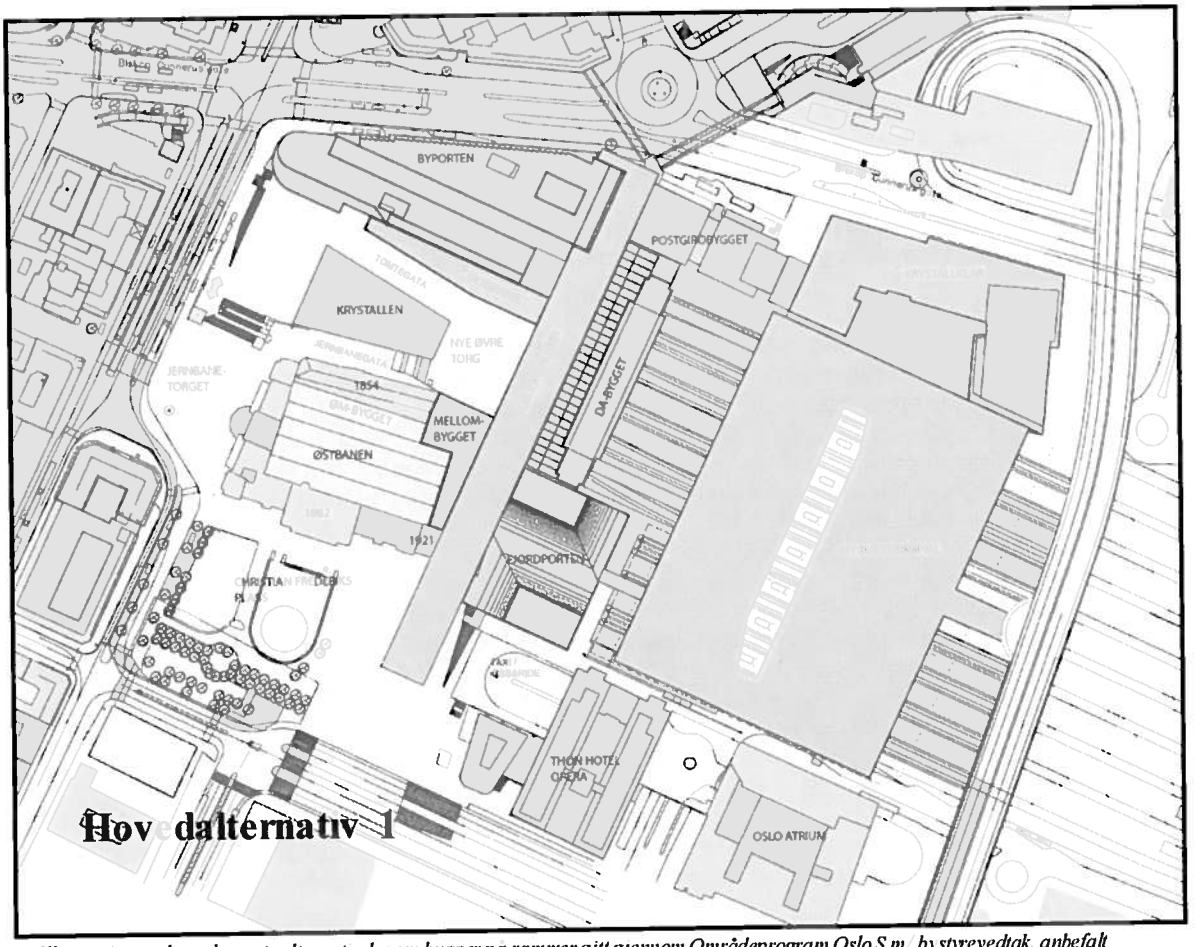
- Funksjonalitet med hensyn på målsetting om kompakt og lett tilgjengelig kollektivknutepunkt med enkel overgang mellom driftsarter
- Virkninger for personstrømmer, særlig i aksene nord-syd
- Integrasjon med omkringliggende byvev
- Hensynet til jernbanedriften – fleksibilitetsbehov, setninger og trafikkforstyrrelser
- Ulike virkninger av store nye bygningsvolumer og høyhus
- Variasjon i arealbruk
- Utbyggingsrekkefølge, avhengigheter og synergieffekter ved gjennomføring
- Samfunnssikkerhet

Det forutsettes utredet alternative løsninger for flere av tiltakene innenfor planområdet, i hovedregel knyttet til senere enkeltreguleringssaker, men dette kan også være delvis relevant å vurdere i forhold til hovedgrepsalternativene. Det vises til opplisting i pkt. 1.4 i det foreslåtte plan- og utredningsprogrammet.

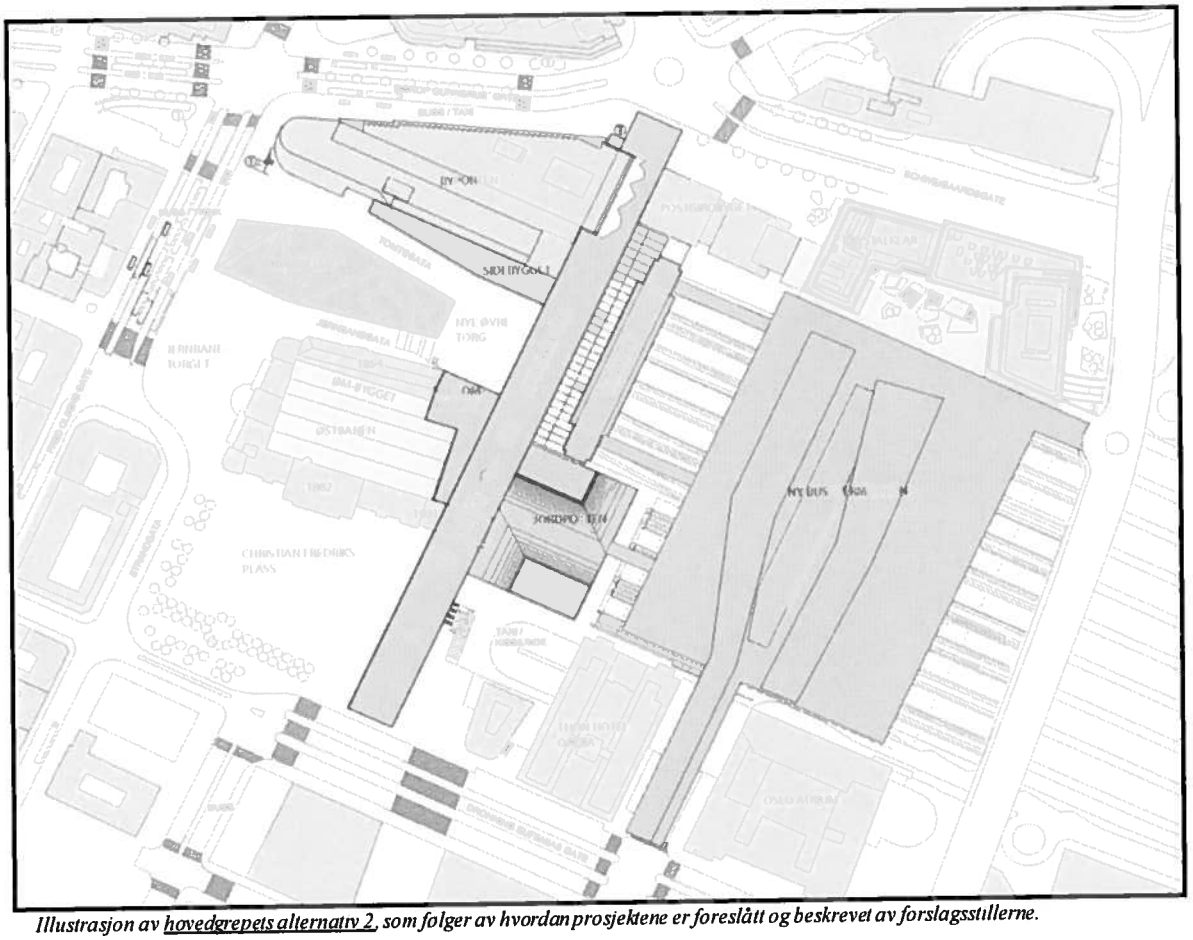
Én KU for hovedgrepet, supplerende utredninger i detaljreguleringssakene
Det foreslås en modell for utredningsarbeidet som legger til grunn at det først skal utarbeides en konsekvensutredning for helheten/hovedgrepet. I tillegg vil det være tema som kan utredes nærmere og senere i forbindelse med de enkelte detaljreguleringssakene.

Utredningstema
Foreslåtte utredningstema knyttet til KU for hovedgrepet er sortert i fem hovedgrupperinger; funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S, gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden, byplanmessige virkninger, trafikk på vei- og gatenett, og miljø. Under hver hovedgruppering er det satt opp et antall nærmere spesifiserte utredningstema.

Dette er utredningstema som skal belyse gjennomførbarhet og viktige avhengigheter og sammenhenger, samt felles utredningstema for prosjektene som det er naturlig og hensiktsmessig å se i sammenheng som del av helheten.



Illustrasjon av hovedgrepets alternativ 1, som bygger på rammer gitt gjennom Områdeprogram Oslo S m/ bystyrevedtak, anbefalt hovedgrep fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, samt andre planfaglige føringer.



Illustrasjon av hovedgrepets alternativ 2, som følger av hvordan prosjektene er foreslått og beskrevet av forslagsstillerne.

For nærmere spesifisering av utredningstema til KU for hovedgrepet; se del 4, kap. 2 i forslaget til planprogram. For utredningstema som skal utredes senere eller nærmere i de enkelte detaljreguleringer; se del 4, kap. 3 i planprogrammet. Det siste er en ikke uttommende liste over aktuelle utredningstema, som må suppleres gjennom videre planprosesser, og består til en viss grad av tema som er "til overs" i forhold til hvordan KU for hovedgrepet er definert.

PBE ser som en hovedproblemstilling det å definere hvilke tema som skal utredes i KU for hovedgrepet, og hvilke tema som kan utredes nærmere og senere i forbindelse med de enkelte detaljreguleringssakene.

Foreliggende grunnlagsmateriale
Det er utarbeidet et omfattende materiale knyttet til de enkelte prosjektene og til planprosessene som har pågått over lengre tid. Dette bakgrunnsmaterialet ligger til grunn for forslag til felles planprogram og vil også i vesentlig grad kunne dekke utredningsbehovet knyttet til hovedgrep og de enkelte tiltak.

I plan- og utredningsprogrammet er det for hvert enkelt utredningstema oppført henvisninger i den grad det foreligger utredninger som anses som relevante/dekkende. På dette grunnlag er det gjort en vurdering av hvilket utredningsbehov som gjenstår.

Prosessuelle krav
Konsekvensutredning for helheten/hovedgrepet skal foreligge senest samtidig som første detaljreguleringsforslag som utgår fra planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn. Det legges til grunn at de ulike prosjektene som inngår i plan- og utredningsprogrammet kan fremmes og behandles som separate detaljreguleringsplaner.

Det er på nåværende tidspunkt ikke mulig å angi noen rekkefølge på fremming av de ulike detaljreguleringsplanene.

***

Det vises til ytterligere begrunnelse i Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og konklusjon fra s. 39, og for øvrig til selve forslaget til plan- og utredningsprogram i del 4 som følger fra s. 43 i dette dokumentet.

Vurdering i forhold til andre plansaker og utredninger

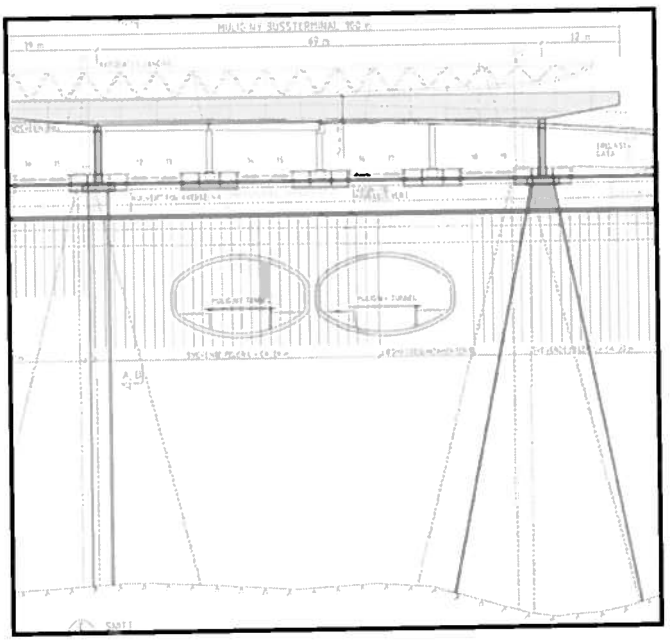
Det pågår en rekke plan- og utredningsarbeider i Oslo S-området, samt utbyggingsprosjekter som det foreligger vedtatte planer for, men som foreløpig ikke er gjennomført eller som tar lang tid å gjennomføre. Under nevnes prosjekter som anses som viktig å være bevisst på gjennom vurderingen av foreliggende forslag til planprogram for nye Oslo S.

KVU for Oslo-navet

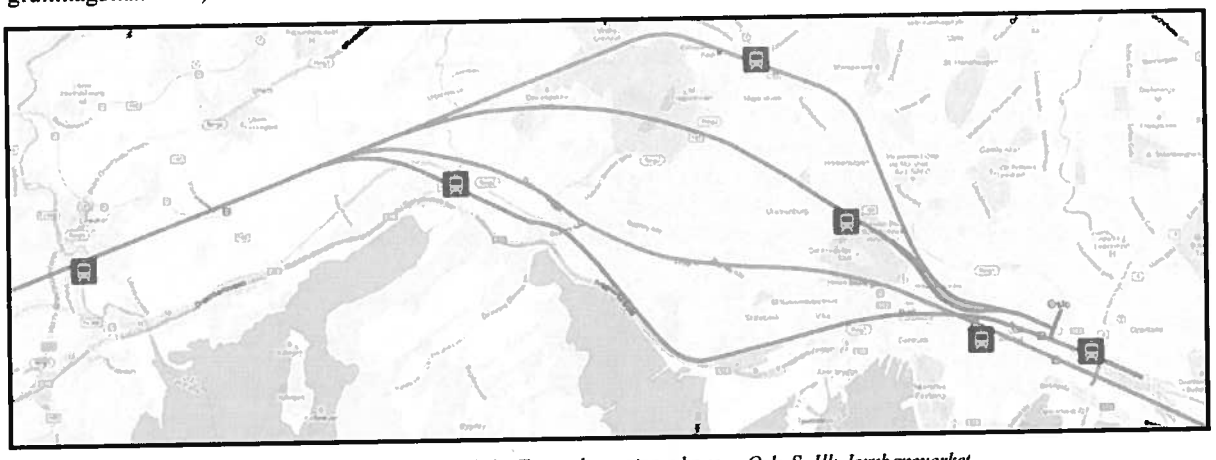
Det pågår arbeid med *KVU for Oslo-navet* (tidligere kjent som *KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo*), der evt. nye tunneler for jernbane og t-bane er sentralt tema, pågår. Arbeidet med konseptvalgutredning fikk 14.08.2013 formelt mandat fra Samferdselsdepartementet, og skal være ferdigstilt i løpet av 2015.

Konklusjoner og vurderinger fra dette KVU-arbeidet, som omhandler evt. ny jernbanetunnel under Oslo S, kan potensielt ha følger for framdrift og avklaringer i forbindelse med planprogram for Oslo S eller videre reguleringsbehandling, men PBEs vurdering er at disse planprosessene kan foregå parallelt/samordnet.

Det foreligger utredninger med foreløpige vurderinger av hvordan ny bussterminal over sporområdet kan tilpasses ny jernbanetunnel, tilsvarende angående forslaget om ny jernbanestasjon/stasjonshall (se planprogrammet med henvisninger til foreliggende grunnlagsmateriale).



Mulig ny jernbanetunnel mellom fundamenteringsspenn for foreslått ny bussterminal i lokk over sporområdet Ill.: Aas-Jakobsen/GeoVita.



Skisserte traseer for evt. ny jernbanetunnel gjennom Oslo. To av alternativene berører Oslo S. Ill: Jernbaneverket.

Follobanen

Reguleringsplan for Follobanen (nytt dobbeltspor for jernbanen Oslo-Ski) ble vedtatt i bystyret 28.08.2013 (S-4375). Byggearbeidene for den nye jernbanestrekningen er planlagt i perioden 2014-2021.

Prosjektet medfører kompliserte arbeider på Oslo S, og omlegging av spor for Østfoldbanen inn mot Oslo. Siden byggetiden for prosjektet skal være over så lang tid, kan det være at tiltak vil sammenfalle i tid med gjennomføring av tiltakene som er gjenstand for behandling i foreliggende forslag til planprogram.

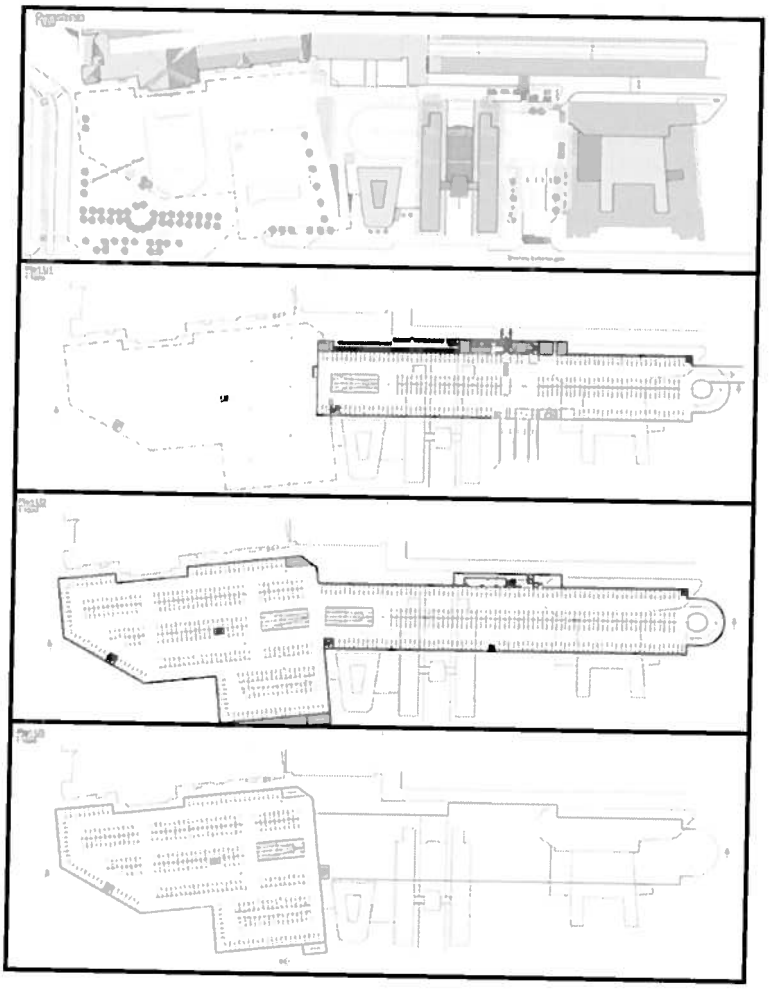
Follobanens innføring mot Oslo S. Ill.: JBV.

P-hus Chr. Frederiks plass / Operaallmenningen Nord

Rom Eiendom har under utarbeidelse reguleringsforslag som planlegger utvidelse av eksisterende p-hus på Chr. Frederiks plass (PBEs saksnr. 200712797). Planforslag har vært innsendt tidligere og Rom arbeider med sikte på komplettering av innsendt plan.

Det vises for øvrig til et vedtakspunkt i bystyrevedtaket 26.09.2012 om Områdeprogram Oslo S: *"Det bør innplasseres et underjordisk parkeringsanlegg under Christian Fredriks Plass. Anlegget skal i tillegg bilparkering tilby innendørs sykkelparkering, el-bil og HC-parkering."*

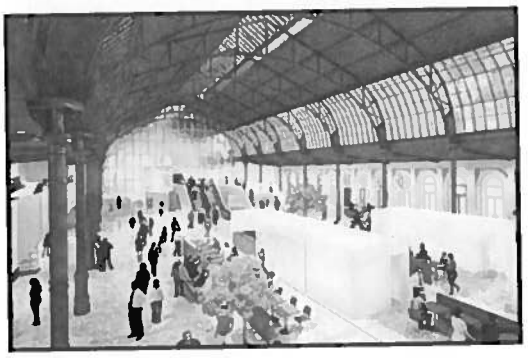
Planforslaget foreslår en utvidelse av parkeringshuset med 400 nye parkeringsplasser, som gir en samlet kapasitet på ca. 1000 parkeringsplasser. Utvidelsen gir mulighet til å etablere innendørs sykkelplasser i direkte tilknytning til Oslo S. Videre inneholder reguleringsforslaget planer for opparbeidelse av plassrommet Chr. Frederiks plass og Operaallmenningen Nord, i tråd med Bjørvika-planen. Christian Frederiks Plass vil inngå i en sekvens av byrom fra Karl Johans gate, Jernbanetorget og over Christian Frederiks Plass mot Operaen.



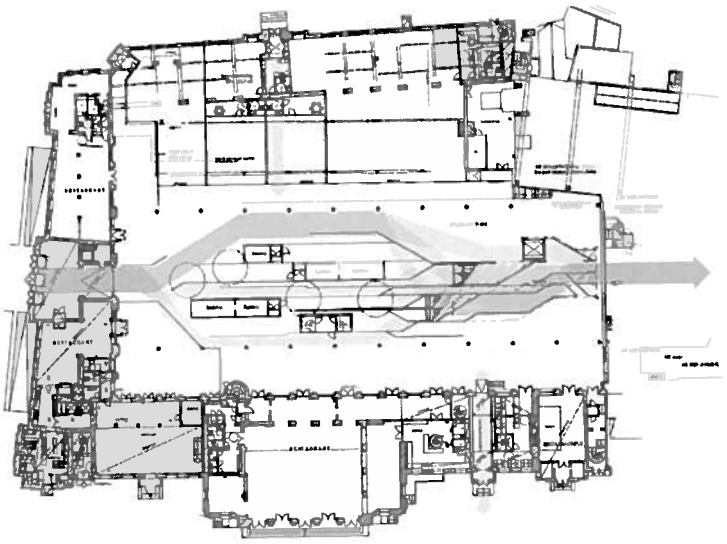
Forslag om utvidelse av p-hus Chr. Frederiks plass. Terrengnivå er vist øverst, nivåene U1-U3 i tegningene under. Ill: Rom Eiendom.

PBE vurderer det som nødvendig at planprogram for Oslo S og reguleringsplanen for p-huset må ha et avklart forhold, ettersom det er delvis overlappende planområder. Normalt aksepteres ikke parallell behandling av planer med overlappende planområder, men det kan gjøres unntak forutsatt god samordning. PBE har sendt brev til Rom Eiendom om at utleggelse til høring av plansaken for Operaallmenningen Nord / p-hus Chr. Fr. plass må avvente høring av felles planprogram for Oslo S.

Illustrasjoner som viser mulig inngangsparti til Rom Eiendoms foreløpige forslag om innendørs sykkelparkering på Chr. Frederiks plass. Ill.: Rom Eiendom.



Ny situasjon i Østbanehallen. Ill.: Rom Eiendom.



Planlagt nytt bevegelsesmønster i Østbanehallen, nå under ombygging. Ill.: Rom Eiendom.

Østbanehallen, ombygging
Østbanehallen er for tiden stengt og under ombygging, og Rom Eiendom planlegger gjenåpning høsten 2014. Gangpassasje gjennom Østbanehallen blir endret i forhold til hvordan den var før ombyggingen.

Personstrømmene blir mindre direkte (pga. "food court") og mindre egnet for passasje av store personstrømmer, men det vil fortsatt være mulig å gå gjennom Østbanehallen mellom Jernbanetorget og stasjonen.

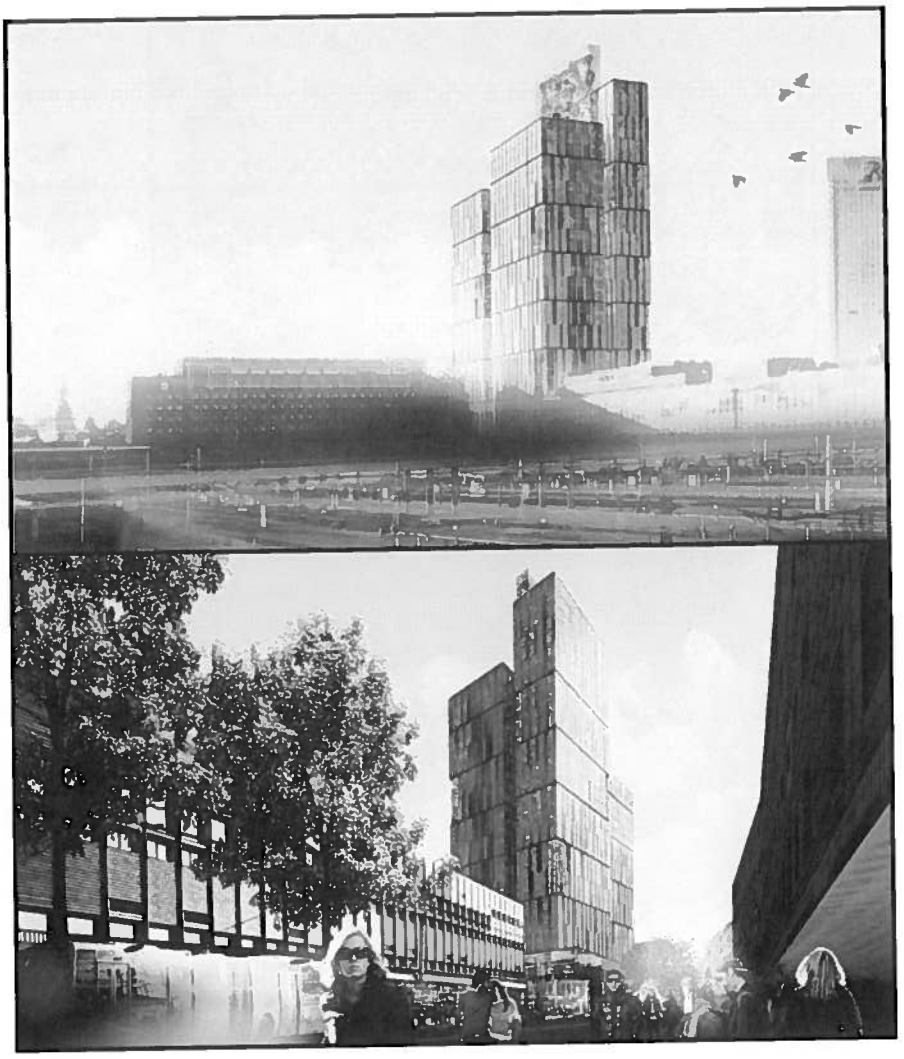
Posthuset
Entra har nylig lagt fram skisseprosjektet "Urban Mountain" for ombygging av Posthuset (Postgirobygget), og har signalisert at det vil bli startet arbeid med detaljregulering.

Bakgrunnen for saken er en nordisk konkurranse, som har hatt som mål å utvikle løsninger for bærekraftig rehabilitering av eksisterende bygninger. Det norske vinnerforslaget baseres på rehabilitering av Postbygget, og viser nye løsninger for blant annet ventilasjon, energi og reduksjon av klimagasser. Entras vurdering er at dersom en slik rehabilitering skal være realistisk må byggets areal kunne økes.

Det foreslås tilbygg foran eksisterende bygg, med økt høyde opp til 32 etasjer.

Civitas pva. Entra har i februar 2014 sendt inn formelt planinitiativ / bestilling av oppstartsmøte (PBEs saksnr. 201401496).

PBE har vurdert det som ikke hensiktsmessig å ta Entra-prosjektet inn i foreliggende

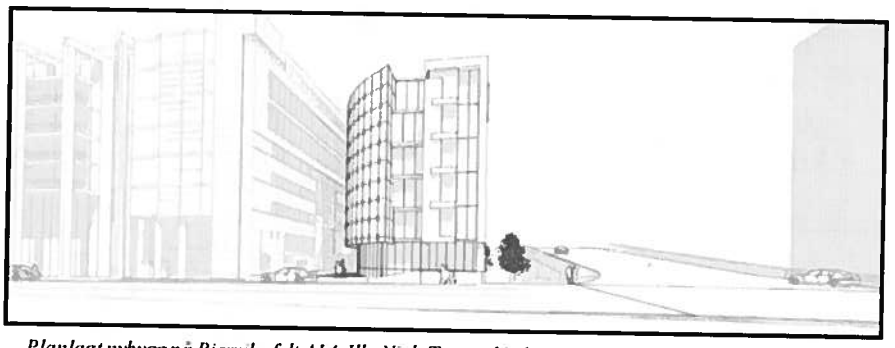


Foreslått ombygging av Posthuset. Ill: Entra/schmidt hammer lassen architects m.fl.

planprogram, men det er nodvendig å være klar over planforslaget i sammenheng med vurderingen av forslaget til planprogram for Oslo S.

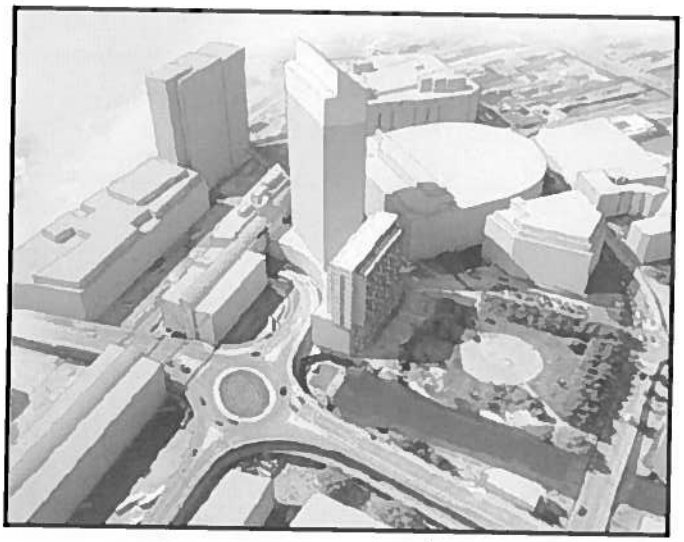
Bjørvika felt A14

I reguleringsplan for Bjørvika felt A14 (S-4712 vedtatt 15.05.2013) er det planlagt nybygg i 6 etasjer på eiendommen mellom Atrium og Nylandsbrua.



Planlagt nybygg på Bjørvika felt A14. Ill.: Niels Torp arkitekter.

Dette kommende nye bygningsvolumet innenfor Oslo S-kvartalet, som vil avslutte fasaderekken på nordsiden av Dronning Eufemias gate vest for Nylandsbrua, må legges til grunn som en forutsetning ved vurderingen av forslaget til planprogrammet for Oslo S.



Forslag om utvidelse av Plaza hotell. Ill.: Cowi / White.

Plaza, forslag om påbygg

Det er fremmet planforslag om utvidelse av Oslo Plaza hotell (PBEs saksnr. 200805399).

I alternativ 1A i forslag til planprogram foreslås det påbygging av basevolumet med fristilt nytt tårn med høyde ca. 52 meter over gatenivå i kombinasjon med påbygging av eksisterende høyhus med 3 etasjer.

Plaza ligger utenfor planområdet for planprogram Oslo S og er ikke del av kvartalet for kollektivknutepunkt Oslo S. Men i og med at det foreslås større nye bygningsvolumer og påbygg av eksisterende høyhus, gjør at det er viktig å være klar over planforslaget i sammenheng med vurdering av forslaget til planprogram for Oslo S.

Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering og konklusjon

Innledning

Behandling av de tre aktuelle prosjektene gjennom et felles planprogram er i samsvar med intensjonene i KU-forskriftens § 14 om fastsetting av overordnete rammebetingelser for arbeidet med flere pågående reguleringsplanprosesser innenfor et større område.

Vanlig prosedyre er at forslagsstiller for et KU-pliktig tiltak selv utarbeider forslag til planprogram og gjennomfører høring, for ansvarlig myndighet behandler og fastsetter plan- og utredningsprogrammet. I dette tilfellet handler det om flere ulike prosjekter i Oslo S-området med komplekse og sammenvevde problemstillinger, der det er behov for å se utviklingen i sammenheng. Dette er tidligere blitt ivaretatt gjennom Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S – som var uformelle plan- og utredningsarbeider, og planarbeidet tas med dette videre gjennom formelle planprosesser etter plan- og bygningsloven.

Arbeidet med foreliggende planprogram bygger på en anbefaling om videre formell planprosess i hovedrapport til Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S (august 2013). Plan- og bygningsetaten inntar en samordnende myndighetsrolle og vil gjennomføre høring av felles forslag til planprogram.

Forslaget til planprogram er utarbeidet i en dialog- og samarbeidsprosess mellom Plan- og bygningsetaten og forslagsstillerne Ruter AS, Rom Eiendom og KLP Eiendom, og er underveis blitt drøftet i møter med Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S. Det presiseres for ordens skyld at forslagsstillerne og deltakerne i Plansamarbeidet - selv om det har vært en konstruktiv samarbeidsprosess - ikke er bundet av innholdet i det foreslåtte plan- og utredningsprogrammet som Plan- og bygningsetaten har lagt ut til offentlig ettersyn.

Plan- og bygningsetaten er ansvarlig for utleggelse av forslaget til planprogram til offentlig ettersyn, og skal - etter merknadsbehandling og påfølgende forelegging byråd, evt. statlig departement - som ansvarlig myndighet iht. KU-forskriften fastsette endelig planprogram. Det er lagt til grunn at enkeltprosjektene senere skal kunne behandles som separate detaljreguleringsplaner.

Foreløpig vurdering av planene for ny bussterminal over sporområdet Oslo S

Eksisterende bussterminal i Galleri Oslo er underdimensjonert og trafikken har ligget på eller over kapasitetsgrensen helt siden slutten av 1990-tallet. Videre er bussterminalens beliggenhet forholdsvis langt unna jernbanestasjonen og kollektivknutepunktet på Jernbanetorget, og flere av gangforbindelsene til og fra bussterminalen av varierende kvalitet og lite direkte. Bussterminalen kan oppleves som å ligge et annet sted enn kollektivknutepunktet Oslo S. Dette innebærer at det er ønskelig å finne en ny løsning for Oslos sentrale bussterminal.

PBE støtter hovedkonklusjonene fra hovedrapporten til Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S (august 2013), som bl.a. anbefaler at ny bussterminal legges i lokk på tvers over sporområdet Oslo S, som vil gi et kompakt og funksjonelt knutepunkt for kollektivtrafikk. Det gir et godt plangrep der forbindelser knyttes til omkringliggende gatenett og sentralstasjonen, samtidig som det gir nye atkomster til togplattformene.

PBE mener det er viktig å oppnå en *planavklaring* på spørsmålet om ny bussterminal over sporområdet Oslo S. I et relativt kortsiktig perspektiv ser PBE behov for avklaringer som muliggjør håndtering av løpende plansaker og som ikke stopper byutviklingen i området. I et mer langsiktig perspektiv og større områdeblikk har PBE forventninger om at et kompakt knutepunkt med ny bussterminal på lokk over sporområdet Oslo S utløser tiltak som fjerner barrierer og binder sammen ulike byområder. Dette antas å utløse ytterligere byutviklingspotensial i området. Videre, i et overordnet, regionalt perspektiv er Oslo S regionens nav for kollektivtransporten, hvilket tilsier at det er ønskelig med et bedre og mer kompakt knutepunkt med ny bussterminal på lokk over Oslo S.

Til hvordan prosjektet for ny bussterminal er skissert av Ruter, vil PBE foreløpig peke på følgende forhold:

Ruter vurderer å foreslå et prosjekt med mulighet for et bygningsvolum med tilleggsarealer over bussterminalen. Hensikten er bl.a. at det kan gi et finansieringsbidrag til bussterminalen. PBE finner ikke grunnlag i overordnete planrammer for et bygningsvolum over foreslått bussterminal, og anbefaler ikke et slikt konsept. Dersom Ruter likevel går videre med et slikt alternativ er det – ut i fra en volumbetraktning - nødvendig at bygningsvolumet høydemessig ikke overskrider høydene til DA-bygget og Thon hotell/Atrium. PBE vurderer at det vil kunne bli aktuelt å kreve at det fremmes alternative reguleringsforslag.

Skissene som er laget viser en interessant form i en "tunge" fra bussterminalen ned mot den framtidige Dronning Eufemias gate i Bjørvika. Gode gangforbindelser fra Oslo S ned mot Dronning Eufemias gate er viktig å få til, men det aktuelle tverrsnittet mellom Thon hotell og Atrium er forholdsvis smalt og skal romme mange funksjoner.

Grundig planlegging og samordningsprosesser er nødvendig dersom gode løsninger skal oppnås. PBE vurderer at Trelastgata, etter byggingen av Barcode-rekken, har fått en viktig funksjon som en gateforbindelse med store fotgjengerstrømmer til og fra Oslo S, og gaterommet og aksen gata går i må ikke svekkes. PBE vurderer at lokket for bussterminal bør avsluttes i sør mot Trelastgata, uten forlengelse ned mot Dronning Eufemias gate.

Kjøreatkomst til bussterminalen må vurderes videre i flere alternativer. Det synes avklart at bussterminalen kan få atkomst fra Nylandsbrua, men påkoblingspunktet vurderes. Alternativene synes å være et punkt ca. midtveis på broen eller et punkt i nord ved Biskop Gunnerus gt. 14b (KLP). Det kan være fordeler og ulemper med begge løsninger, som må vurderes nærmere. Likedan må det vurderes nærmere om krysstype kan være rundkjøring eller lysregulert t-kryss. T-kryss vil være mindre plasskrevende og trolig konstruksjonsmessig enklere. Rundkjøringer gir normalt bedre trafikkavvikling enn t-kryss, men trafikkberegninger gjort av Plansamarbeidet for Oslo S indikerer tilfredsstillende avvikling med t-kryss, og PBE vil derfor foreløpig anbefale t-kryss som krysstype.

Ved planlegging av nye trafikkløsninger på Nylandsbrua er det også nødvendig å vurdere nye løsninger for syklende på tvers over sporområdet. I nær framtid vil det være en helt ny situasjon i Bjørvika når Dronning Eufemias gate er ferdigstilt. Denne gaten vil få sykkelfelt og sannsynligvis et større antall syklende, og mange vil trolig ønske bedre muligheter for å krysse sporområdet i retning til og fra indre by øst (f.eks. aksen Carl Berner-Bjørvika). Tiltak for utbedring av forholdene for sykling langs eller parallelt med Nylandsbrua bør derfor utredes. Atkomster til planlagte sykkelparkeringsanlegg i Oslo S-området må også tas i betraktning i utredningsarbeidet (jfr. anbefalinger fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S).

Samordning planene for Biskop Gunnerus gt. 14b er viktig med hensyn til personstrømmer i kollektivknutepunktet (se for øvrig nærmere omtale i vurderingen av KLPs prosjekt, under).

Plansamarbeidets hovedrapport nevner flere viktige forbehold knyttet til gjennomførbarhet, både trafikkforstyrrelser i anleggsperioden og fundamenteringsproblematikk med setninger i grunnen. Dette er utredningstema som i varierende grad angår alle de tre prosjektene, og som er nødvendig å få utredet så kvalitativt som mulig for hovedgrepet som helhet.

Til sist er det en forutsetning at ny bussterminal ikke er til hinder for ny jernbanetunnel gjennom sentrum. (tilsvarende problemstilling er også relevant for Rom Eiendoms stasjonsprosjekt). Utredninger/vurderinger som er gjort så langt tyder på at dette kan la seg tilpasse. Resultater fra pågående arbeid med *KVU for Oslo-navet* vil kunne ha betydning for vurderingene. PBEs vurdering er at disse planprosessene kan foregå parallelt/samordnet.

Foreløpig vurdering av planene for utvikling av Biskop Gunnerus gate 14b

Biskop Gunnerus gate 14b, tidligere Postens brevsenter, er en stor og sentralt beliggende næringseiendom som i dag ligger brakk og har stått tom i flere år. PBE vurderer det som ønskelig at det skjer en transformasjon av eiendommen som kan gi funksjoner og kvaliteter som bidrar til utvikling av byområdet og kollektivknutepunktet Oslo S. Dette gjelder særlig gateløpet Biskop Gunnerus/Schweigaards gate. Publikumsrettede funksjoner på en transformert eiendom vil kunne bidra positivt til aktivisert gateliv i denne gaten, et gateløp som er preget av lukkede fasader, er tungt trafikkert med et uoversiktlig trafikkbilde, og har et gatemiljø som ikke er attraktivt for opphold og bruk av gående/syklende.

Områdeprogram Oslo S har konkludert med at det kan vurderes innpasset et høyhus på eiendommen, med byggehøyde opp mot 90 m. Et høyhus vil kunne romme arbeidsplassintensive virksomheter, som vil være riktig arealbruk i et område med så godt kollektivtilbud som Oslo S-området.

Transformasjon av eiendommen med innpassing av høyhus vil videre gi mulighet for en tilbaketrekking av bebyggelsen fra Akerselv-korridoren, slik som anbefalt i Områdeprogram Oslo S. Dette er positivt for lokalklima og luftgjennomstrømming langs Akerselva, og det åpner for en delvis gjenåpning av Akerselva nord for sporområdet med opparbeidelse av grøntarealer.

Slik som prosjektet fra KLP Eiendom foreløpig er utformet har det en rekke interessante kvaliteter, og mange av føringene fra overordnete planarbeider synes tilfredsstillende ivaretatt. Prosjektet har vært under utarbeidelse i forholdsvis lang tid, og det foreligger uttegnet i relativt stor detalj.

En viktig kvalitet som må sikres gjennom videre detaljering av prosjektet er at det i praksis vil kunne framstå som en helt ny inngang til kollektivknutepunktet og jernbanestasjonen Oslo S fra nordøst. Det er planlagt trapper og forbindelser fra begge hjørnene av eiendommen opp til et planlagt sydvendt plassrom, på en kotehøyde som vil møte foreslått ny bussterminal i lokk over sporområdet. Dette vil kunne gi gode muligheter for utvikling av personstrømmene i kollektivknutepunktet, og det er viktig at dette samordnes på en god måte med planene for bussterminalen. I tillegg må det sikres at forlengelse av gangkulverten under sporområdet Oslo S gjennomføres mot nord, der gangkulverten vil møte underetasjen i Biskop Gunnerus gate 14b.

Det ovenfornevnte sydvendte plassrom er for øvrig et positivt plangrep med potensial til utendørs opphold og servering og vil kunne tilføre området kvaliteter.

Sannsynlig arealbruk i de lavere etasjer av eiendommen, slik som prosjektet er utformet, er kjøpesenter tilsvarende Byporten, med butikker og serveringssteder. Dette kan bli velfungerende og hensiktsmessig arealbruk for området, men PBE mener det ligger en utfordring i at kjøpesenteret kan trekke for mye av det potensielle gatelivet - som prosjektet kan tilføre gaten - bort fra gaten. En detaljutforming av prosjektet på fortausnivå som ivaretar denne balansen blir derfor viktig.

Når det gjelder foreslåtte byggehøyder er det en del avvik sammenlignet med Områdeprogram Oslo S og føringer angitt av PBE tidligere. KLP foreslår høyhus-delen av bygget med byggehøyde på ca. 100 m, men av hensyn til nedtrapping fra Plaza (områdets høyeste bygg), mener PBE at det ikke kan bygges høyere enn ca. 90 m. Høyhuset bør også vurderes utformet smalere enn så langt skissert. Hva angår gesimshøyde mot gatenivå for byggets lavere del har KLP foreslått ca. 42 m, og PBE vurderer at denne bør senkes til ca. 30 meter at hensyn til lysforholdene i gateløpet Biskop Gunnerus/Schweigaards gt., men vestlig ende av bygget kan ha høyde opp mot 42 m. Disse vurderingene er reflektert i hvordan hovedalternativene til hovedgrepet er definert, og PBE vurderer at det vil kunne bli aktuelt å kreve at det fremmes alternative reguleringsforslag.

Foreløpig vurdering av planene for ny jernbanestasjon/stasjonshall

Rom Eiendoms stasjonsprosjekt har vært under arbeid i forholdsvis lang tid; et planinitiativ ble innsendt til PBE i 2009 og et skisseprosjekt forelå i 2010. Planene for ombygging av Oslo sentralstasjon er omfattende, og vil pågå etappevis over lengre tid. Nåværende ombygging av Østbanehallen og Roms forslag om utvidet p-hus må også ses i sammenheng med stasjonsprosjektet.

PBE er positive til selve hovedgrepet i prosjektet, som innebærer bygging av Stasjonsalleen. Dette bygger opp om et byplangrep med styrking av gangaksen nord-sør gjennom Oslo S. Etablering av et bygningsvolum over alleen og mulighet for grønt tak med offentlig tilgjengelig park/plassrom er en kvalitet ved prosjektet.

PBE anbefaler imidlertid ikke at Stasjonsalleen trekkes helt ned til Dronning Eufemias gate mot sør, blant annet av hensyn til siktlinjer, byrom- og plassvurderinger. Stasjonsalleen bør avsluttes lenger nord på Chr. Frederiks plass på en måte som ivaretar viktige siktlinjer (særlig aksen Jernbanetorget-Operaen/nye Deichmanske) og byromshensyn. Tilsvarende bør Stasjonsalleen i nordlig ende (inngang nord) trekkes noe tilbake, til fasadelinjen, for ikke å bruke for mye av gaterommet (der framtidig gatetverrsnitt ikke er avklart).

I nordlig ende av Stasjonsalleen er PBE positive til *prinsippet* om å ta vekk gangbroene for å føre personstrømmene ned til gatenivå for å vitalisere bymiljøet i Biskop Gunnerus/Schweigaards gt., men på kort/mellomlangt sikt vil trafikksituasjonen på Ring 1 være slik at det er nødvendig å tilpasse planene for å opprettholde muligheten for gangbroer over Ring 1.

Hva angår foreslåtte byggehøyder for den foreslåtte totårnstrukturen Fjordporten, er det vesentlige avvik sammenlignet med Områdeprogram Oslo S. Områdeprogrammet angir 70/42 m byggehøyde, mens Rom Eiendoms skisseprosjekt angir høyder ca. 25 m høyere. Splitten mellom tårnene er av hensyn til siktaksen fra Karl Johans gate, og det må vurderes nærmere om dette er tilfredsstillende ivaretatt.

Foreslått nybygg på Øvre jernbanetorg (tidligere omtalt som "Krystallen") bør etter PBEs vurdering trekkes tilbake med fasadelinje som går i flukt med Østbanehallens fasade. Dette er begrunnet med byrom- og plassvurderinger. PBE er i prinsippet positive til et nybygg på øvre Jernbanetorg, men en idé om å la dette være et åpent plassrom bør også vurderes nærmere, bl.a. av hensyn til underliggende "sporharpe". Øvre jernbanetorg vil fungere som hovedinngangen til Oslo sentralstasjon fra vest, og det er viktig at de to gatene som foreslås på hver side av det skisserte nybygget får tilstrekkelig kapasitet til å håndtere store personstrømmer, og ikke blir for trange og mørke.

Disse vurderingene er reflektert i hvordan hovedalternativene til hovedgrepet er definert, og PBE vurderer at det vil kunne bli aktuelt å kreve at det fremmes alternative reguleringsforslag.

Foreløpig konklusjon

Hensikten med å utarbeide felles planprogram og konsekvensutredning for nye Oslo S er å sikre tilstrekkelig samordning, og få belyst viktige sammenhenger og avhengigheter mellom prosjektene, som deretter må ivaretas i videre detaljplanlegging. Det er en rekke felles utredningstema for prosjektene som det er naturlig og hensiktsmessig å se i sammenheng som del av helheten. Det er videre ønskelig å avklare gjennomførbarhet før videre arbeid med detaljreguleringsplaner har kommet for langt. Det er formulert utredningskrav i tråd med dette.

Det foreslås et plan- og utredningsprogram som legger til grunn at det skal utarbeides en konsekvensutredning for helheten/hovedgrepet, som skal foreligge senest samtidig som første detaljreguleringsforslag som utgår fra planprogrammet, legges ut til offentlig ettersyn.

I behandlingen av forslaget til planprogram ser PBE som en hovedproblemstilling det å definere hvilke tema som skal utredes i KU for hovedgrepet, og hvilke tema som kan utredes nærmere og senere i forbindelse med de enkelte detaljreguleringssakene. PBE vurderer at det reelt sett ikke er overkommelig eller praktisk gjennomforbart å utrede alle relevante tema for alle prosjekter i full detalj i KU for hovedgrepet, slik at det blir en avveining og prioritering av hvilke utredningskrav som legges til KU for hovedgrepet og hva som kan utredes som del av oppfølgende detaljreguleringsprosesser. PBE er, gjennom høringen av forslaget til planprogram, særlig interessert i innspill til denne grenseoppgangen.

DEL 4 – KRAV TIL PLANPROSESS OG UTREDNINGER

Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune, legger ut til høring og foreslår fastsettelse med hjemmel i plan- og bygningsloven (plandelen) av 27. juni 2008 nr. 71, kap. 4 og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009 nr. 855, samt i henhold til delegert myndighet fra byrådet (bsv. 17.06.2009 sak 201 brv. 23.6.2009 sak 1087.1/09 og byrådens sak 3/2009) følgende program for planarbeidet:

PLANPROGRAM OSLO S: REGULERINGSPLANER FOR NY BUSSTERMINAL, BISKOP GUNNERUS GT. 14B, NY JERNBANESTASJON/STASJONSHALL

FORSLAG TIL PROGRAM FOR PLANARBEIDET

Innholdsoversikt

0. Innledning
1. Hovedgrep som skal utredes
    1.1 Nullalternativ
    1.2 Hovedalternativ 1
    1.3 Hovedalternativ 2
    1.4 Tiltak som skal utredes
        1.4.1 Ny busstermnal Oslo S, løsninger som skal utredes
        1.4.2 Biskop Gunnerus gt. 14b, løsninger som skal utredes
        1.4.3 Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, løsninger som skal utredes
        1.4.4 Øvrige løsninger som skal utredes
2. Utredningstema knyttet til hovedgrep
    2.1 Funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S
    2.2 Gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden
    2.3 Byplanmessige virkninger
    2.4 Trafikk på vei- og gatenett
    2.5 Miljø
3. Tema knyttet til de enkelte detaljreguleringsplaner
    3.1 Tema for ny busstermnal Oslo S
    3.2 Tema for Biskop Gunnerus gt. 14b
    3.3 Tema for ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S
    3.4 Øvrige tema som skal belyses i alle detaljreguleringsplaner
4. Videre planprosess og medvirkning
    4.1 Saksgang
    4.2 Prosess for utarbeidelse av konsekvensutredning for hovedgrepet
    4.3 Prosess for videre behandling av de enkelte detaljreguleringsplaner
    4.4 Medvirkning

0. INNLEDNING

Formål med planarbeidet

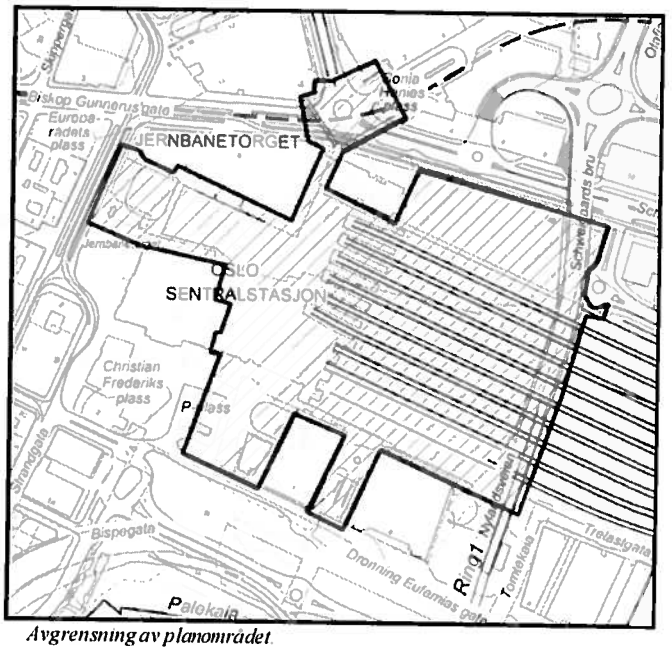
Med bakgrunn i Områdeprogram Oslo S (bystyrevedtak 26.09.2012) og anbefalinger i hovedrapport fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S (JBV, PBE m.fl., august 2013), er det utarbeidet felles planprogram for planforslagene om ny busstermnal over sporområdet Oslo S, utvikling av Biskop Gunnerus gt. 14b, og ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, for å sikre tilstrekkelig samordning.

Utredningsplikt

- Planforslagene faller inn under virkeområdet til plan- og bygningslovens kap. 4 med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger.
- KU-forskriftens § 14 sier at planprogram kan benyttes til å avklare og fastsette overordnete rammebetingelser for arbeidet med senere reguleringsplaner for et område, og også for flere pågående reguleringsplanprosesser innenfor et større område.

Geografisk avgrensning, definisjoner

- Planområdet er antatt avgrensning til planområdene for senere enkeltreguleringssaker som kan utgå fra planprogrammet.
- Direkte influensområde avgrenses av Biskop Gunnerus gt./Schweigaards gate, Nylandsveien, Dronning Eufemias gate og Jernbanetorget, inkludert gatelopene. Dette tilsvarer området som er direkte integrert i kollektivknutepunkt Oslo S. og skal vurderes med hensyn til avhengigheter og viktige sammenhenger.
- Analyseområdet for øvrig vil variere avhengig av utredningstema. Sammenhenger skal belyses etter behov.



Avgrensning av planområdet

Rolledefinisjoner

- Planmyndighet og ansvarlig myndighet iht. plan- og bygningsloven og tilhørende KU-forskrift er Oslo kommune (v/ Plan- og bygningsetaten).
- Forslagsstillere er Ruter AS, KLP Eiendom og Rom Eiendom for hhv. planforslagene om ny bussterminal Oslo S, Biskop Gunnerus gt. 14b og ny/ombygd jernbanestasjon/stasjonshall.
- Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, etablert med grunnlag i møte mellom byråd for byutvikling og jernbanedirektør 27.09.2011, består av Jernbaneverket, Plan- og bygningsetaten, Rom Eiendom, Statens vegvesen, Bymiljoetaten, Akershus fylkeskommune og Ruter (i tillegg til deltakelse fra KLP Eiendom), og forutsettes videreført som samarbeidsforum.

1. HOVEDGREP SOM SKAL UTREDES

I tillegg til et nullalternativ er det definert to hovedalternativer knyttet til foreslått hovedgrep, som bygger på de forutgående planprosessene for Områdeprogram Oslo S og Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S.

1.1 Nullalternativ

Nullalternativet defineres som sannsynlig videreutvikling av dagens situasjon uten store endringer av eksisterende plangrunnlag, men tiltak som sikrer bedre personflyt i kollektivknutepunktet. Dette innebærer i hovedtrekk:

- Ikke ny bussterminal i lokk over sporområdet (dvs. eksisterende bussterminal videreføres)
- Transformasjon av Biskop Gunnerus gt. 14b innenfor rammene av eksisterende bygningsvolum/plangrunnlag
- Ingen storre ombygging av jernbanestasjonen/stasjonshallen

Nærmere beskrivelse av nullalternativet

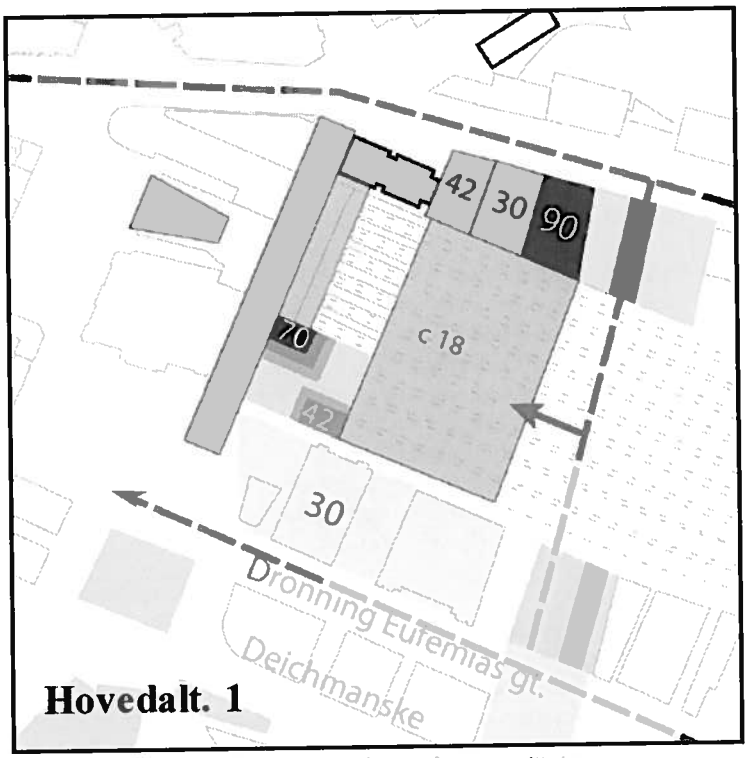
Bussterminalen blir værende i Galleri Oslo, med kapasitet tilsvarende eksisterende situasjon. For at nullalternativet skal være reelt legges det til grunn visse oppgraderinger av personflyt i kollektivknutepunktet, primært utvidelse/oppgradering og forlengelse av eksisterende gangkulvert under sporområdet, både mot nord - Biskop Gunnerus gt./Schweigaards gate, og mot sør - Dronning Eufemias gate (forlengelser av kulverten legges også til grunn for hovedalternativ 1 og 2, men uten forutsetning om full utvidelse/oppgradering av eksisterende kulvert). Nullalternativet kan kombineres med mulig gangatkomst/matetuber til sporområdet Oslo S fra Nylandsveien og bussbetjening med pendelkjøring og stopp på Nylandsbrua.

1.2 Hovedalternativ 1

Hovedgrepets alternativ 1 er basert på en avveining av det som følger av rammer gitt gjennom Områdeprogram Oslo S m/ bystyrevedtak, anbefalt hovedgrep fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, samt øvrige planfaglige føringer gitt gjennom behandling av plansaker og utbyggingsprosjekter i området. Dette innebærer i hovedtrekk:

- 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 lavere kotehøyder på prinsipplan for områdeprogram

Nærmere beskrivelse av hovedalternativ 1
Det foreslås ny bussterminal i lokk på tvers over sporområdet, som vil gi et kompakt kollektivknutepunkt og et godt byplangrep for personstrømmer gjennom Oslo S-området. Det planlegges ikke tilleggsarealer over bussterminal-lokket. Lokket avsluttes i sør mot Trelastgata, uten forlengelse ned mot Dronning Eufemias gate. I nord skal planlagt sørvendt plass på Biskop Gunnerus gt. 14b tilpasses høydemessig bussterminallokket (øvre og nedre bussterminalgulv ca. kote 18 og 11), slik at vrimlearealer møter plassrommet på en måte som ivaretar gangforbindelser og byromsmessige kvaliteter for opphold.



Prinsippskisse for hovedalternativ 1. - basert på rammer gitt gjennom Områdeprogram Oslo S m/ bystyrevedtak, anbefalt hovedgrep fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S, samt andre planfaglige føringer.

Kjøreatkomst til bussterminalen planlegges fra Nylandsbrua. Det forutsettes tilrettelagt for sykkeltrafikk i/langs Nylandsveien, med atkomster for gående/syklende fra Nylandsveien og innendørs sykkelparkering med 1000 plasser hver både nord og sør for sporområdet.

På Biskop Gunnerus gt. 14b foreslås det høyhus med byggehøyde opp mot 90 meter (avtrapping fra Plaza). For øvrig foreslås Biskop Gunnerus gt. 14b med generell byggehøyde på ca. 30 m av hensyn til lys/skygge-forhold på gateniva, men byggehøyde opp mot 42 m i eiendommens vestre ende. Det forutsettes avstand mot Akerselva som sikrer utluftingskorridor, og åpning av nordre del av Akerselva som parkområde ned mot sporområdet.

Det foreslås ny/ombygd jernbanestasjon/stasjonshall, med bygging av Stasjonsalleen som viktig byplangrep i en nord-syd akse. Stasjonsalleen foreslås med et volum med funksjonsarealer over alleen (opp til ca. kote 32), med grønt tak/plassrom på taket. Stasjonsalleen avsluttes i sør på Chr. Frederiks plass på en måte som ivaretar viktige siktlinjer (særlig aksen Jernbanetorget-Operaen/nye Deichmanske) og byromshensyn. I nord foreslås at Stasjonsalleen møter Biskop Gunnerus gt. for å gi en tydeligere og bredere inngang til stasjonen, men med tilpasninger som gjør at løsning med gangbroer over gateløpet er mulig å beholde. Det gir rom for nybygg/informasjonssenter på øvre del av Jernbanetorget, med fasadelinje i flukt med Østbanebygningen. Det åpnes for nytt høyhus i en totårnstruktur (oppsplittet av hensyn til Karl Johan-aksen) med byggehøyde opp mot 70/42 m, avtrappet høydemessig mot fjorden tilpasset Plaza og Operaen.

1.3 Hovedalternativ 2

Alternativ 2 av hovedgrepet tilsvarer helheten som følger av hvordan prosjektene er foreslått og beskrevet av forslagsstillerne. Dette innebærer i hovedtrekk:

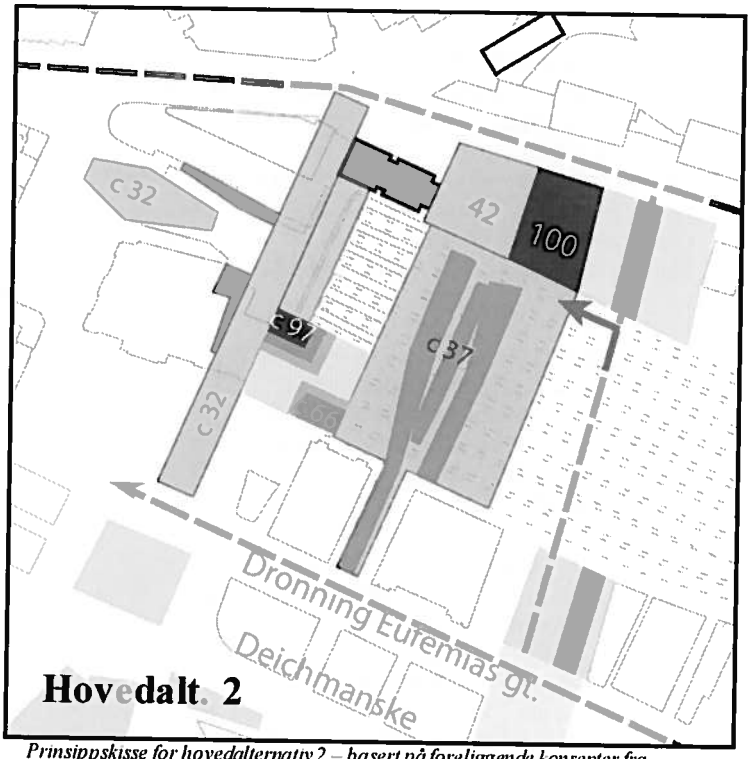
- Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, m/ tilleggsarealer over lokket
- Full utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med bl.a. høyhus opp til ca. 100 m
- Full ombygging av jernbanestasjonen, m/ Stasjonsalleen, Fjordporten (høyhus), og nybygg på Øvre jernbanetorg

Nærmere beskrivelse av hovedalternativ 2
Ny bussterminal på lokk over sporområdet foreslås med tilleggsarealer over lokket (primært kontorlokaler). Skissert høyde på volumet til tilleggsarealene er noe i underkant av tilgrensende bygningsmasse (ca. kote 37). Kjøreatkomst

til bussterminalen etableres fra Nylandsbrua. Bussterminalen med tilleggsarealer planlegges med en forlengelse mot sør trukket ned mot Dronning Eufemias gate, mellom Thon hotell og Oslo Atrium.

Mot nord vil foreslått ny bussterminal ligge inntil et sørvendt plassrom, som er en del av planene for Biskop Gunnerus gt. 14b. Sørvendt plass (ca. kote 13,5) er planlagt midt mellom øvre og nedre bussterminalgulv (ca. kote 18 og 11).

På Biskop Gunnerus gt. 14b planlegges et bredere høyhus enn i hovedalt. 1, med byggehøyde ca. 100 meter. For øvrig foreslås Biskop Gunnerus gt. 14b med generell byggehøyde på ca. 42 m. Etasjene opp til nivå 3 er planlagt primært for varehandel, over dette er det planlagt arealer primært for kontorarbeidsplasser. Det planlegges tilrettelagt for åpning av nordre del av Akerselva ned mot sporområdet.



Prinsippskisse for hovedalternativ 2 – basert på foreliggende konsepter fra forslagsstillerne.

Ny/ombygd jernbanestasjon/stasjonshall innebærer riving av store deler av eksisterende bygningsmasse, og bygging av Stasjonsalleen i en nord-syd akse. Stasjonsalleen planlegges med kontorarbeidsplasser i et volum over alleen (ca. kote 32), med grønt tak/plassrom på taket. Stasjonsalleen foreslås i sør trukket helt ned mot Dronning Eufemias gate. Eksisterende gangbroer i nord foreslås fjernet slik at stasjonsgulvet møter Biskop Gunnerus gt. for å gi en tydeligere og bredere inngang til stasjonen. Det planlegges et nybygg/informasjonssenter på øvre del av Jernbanetorget, med fasade/byggelinje helt ut mot gate/fortau, og et nytt plassrom (kote 9) mellom nybygget i plan med Stasjonsalleen. Det planlegges nytt høyhus i en totårnstruktur (Fjordporten) på ca. kote 97/66, som planlegges som hotell, evt. m/ konferansesenter.

***

Viktige sammenhenger og avhengigheter, vurdering av alternative løsninger
Det kan som del av KU for hovedgrepet vurderes utredet nærmere betydningen av viktige sammenhenger og avhengigheter mellom enkeltprosjektene som inngår i planprogrammet, gjennom en vurdering av virkning av alternative løsninger for tiltakene og evt. bortfall av hovedkomponenter fra hovedgrepet, med betydning for spesielt viktige utredningstema.

Det tilstrebes forenkling i omfanget av hvilke alternative løsninger for tiltakene som skal vurderes i forhold til hovedgrepet. Alternative løsninger som skal utredes nevnt i kap. 1.4 gir en indikasjon på hvilke alternative løsninger som kan vurderes belyst. Dette forutsettes i tilfelle konkretisert etter offentlig ettersyn av planprogrammet.

1.4. Tiltak som skal utredes

Under defineres alternative løsninger og tiltak som skal utredes og som kan bli aktuelt i ta inn i de enkelte detaljreguleringssakene. Det er i pkt. 1.4.4 nevnt løsninger som skal utredes, men som det foreløpig ikke er mulig eller hensiktsmessig å plassere på enkeltsak. Opplistingen gir dessuten en indikasjon på hvilke alternative løsninger som evt. kan vurderes belyst som del av KU for hovedgrepet. Opplistede løsninger er nummerert og angitt på kartskisser. Med mindre annet er nevnt er forslagsstiller for den enkelte planforslag utredningsansvarlig.

1.4.1 Ny bussterminal Oslo S, løsninger som skal utredes

Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, uten tilleggsarealer (1)
Jfr. hovedalternativ 1 (utdyping i pkt. 1.2).

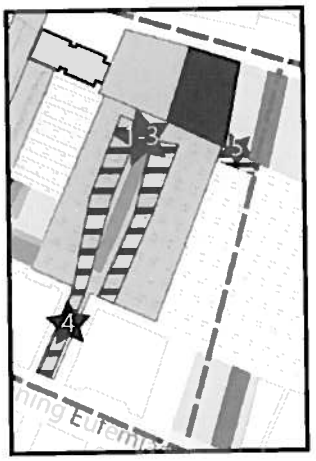
Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, m/ tilleggsarealer (2)
Jfr. hovedalternativ 2 (utdyping i pkt. 1.3).

Varianter av volumet for tilleggsarealer over lokket (3)
Det skal utredes varianter av volumet over lokket, bl.a. med hensikt å optimalisere situasjon for sol/skygge på planlagt sørvendt plass på Biskop Gunnerus gt. 14b.

Løsninger med eller uten terminal trukket ned mot Dronning Eufemias gate (4)
Det skal utredes løsninger for ny bussterminal i lokk over sporområdet med eller uten forlengelse ned mot Dronning Eufemias gate (mellom bebyggelsen Thon hotell og Oslo Atrium). Dvs. at ny bussterminal (atkomst m.m.) avsluttes i Trelastgata.

Atkomst Nylandsveien, varianter (5)
Det skal utredes løsningsvarianter for atkomst fra Nylandsveien, med hensikt på optimalisering for:

- Plassering av påkoblingspunkt
- Rundkjøring eller T-kryss med lysregulering
- Midtstilt kollektivfelt (sidestilt er regulert løsning)
- Atkomst for gående og syklende, atkomst til sykkelparkering
- Prinsipper for byggeteknikk



Alternative løsninger og tiltak som skal utredes i forbindelse med ny bussterminal Oslo S.

1.4.2 Biskop Gunnerus gt. 14b, løsninger som skal utredes

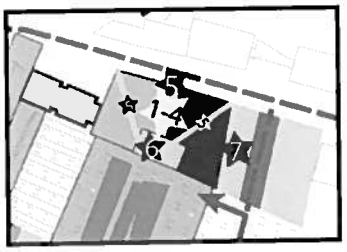
Transformasjon av Biskop Gunnerus gt. 14b innenfor rammene av eksisterende bygningsvolum/plangrunnlag (1)
Jfr. nullalternativet (pkt. 1.1).

Utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med høyhus med byggehøyde opp mot ca. 90 m (2)
Jfr. hovedalternativ 1 (utdyping i pkt. 1.2).

Full utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med høyhus med byggehøyde på ca. 100 m (3)
Jfr. hovedalternativ 2 (utdyping i pkt. 1.3).

Begrenset utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med redusert høyde (4)
Alternativ løsning med redusert høyde (42 m) (jfr. tidligere uttalelser fra Byantikvaren).

Alternative løsninger for personstrømmer og grensesnitt mot gatelop (5)
Det skal utredes løsningsvarianter med hensikt på optimalisering av atkomstforhold og personflyt til og fra Oslo S gjennom eiendommen, og hvordan fasaden henvender seg mot Biskop Gunnerus gt./Schweigaards gt. Det forutsettes tilrettelagt for publikumsrettet virksomhet i første etasje mot gater og byrom, med inngange mot disse.



Alternative løsninger og tiltak som skal utredes i forbindelse med Biskop Gunnerus gt. 14b.

Kotehøyde for sørvendt plass (6)
Det skal utredes løsningsvariant for hvordan sørvendt plass møter planlagt lokk for bussterminal.

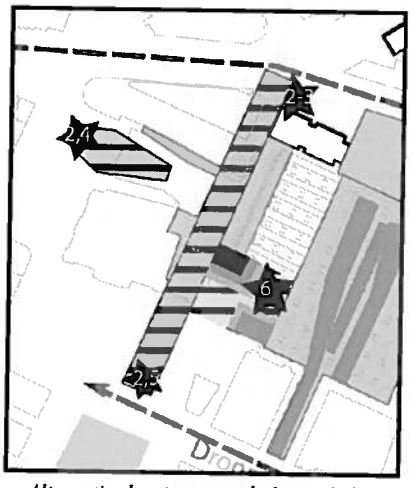
Mulighetsstudie, alternative løsninger for gjenåpnet Akerselva nord for sporområdet (7)
Det skal utarbeides mulighetsstudie for alternative løsninger for gjenåpning av Akerselva langs Biskop Gunnerus gt. 14b (jfr. PBEs tidligere område- og prosessavklaring, saksnr. 201015299).

1.4.3 Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, løsninger som skal utredes

Full ombygging av jernbanestasjonen, m/ Stasjonsalleen, Fjordporten, og nybygg på Jernbanetorget (1)
Jfr. hovedalternativ 2 (utdyping i pkt. 1.3).

Ny jernbanestasjon/stasjonshall som er tilbaketrukket mht. møtet med byen (2)
Jfr. hovedalternativ 1 (utdyping i pkt. 1.2).

Alternative løsninger for stasjonsinngang nord (3)
Det skal utredes alternative løsninger for stasjonsinngang nord. Det er behov for bedre kobling mellom stasjonsgulv og gatenivå. Løsninger må gi tilfredsstillende framkommelighet på Ring 1. Det er behov for forbedret kapasitet for fotgjengerstrømmer nord/sør på tvers av gatelopet. Det skal utredes ulike varianter av fotgjengeroverganger / brolosninger på tvers av Biskop Gunnerus gt. mot Galleri Oslo/Oslo City.



Alternative løsninger og tiltak som skal utredes i forbindelse med ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S.

Alternative løsninger for nybygg på Jernbanetorget (4)
Det skal utredes alternative løsninger for utforming/plassering av planlagt nybygg (informasjonssenter) på Jernbanetorget blant annet med hensyn på optimalisering for hvor langt fasade trekkes ut mot gatelop med holdeplasser for buss og trikk, og fundamentering med hensyn til jernbanetunnel.

Det skal også utredes løsning uten nybygg på Jernbanetorget, for å belyse virkning for byromsstruktur, i tillegg til hensynene nevnt over.

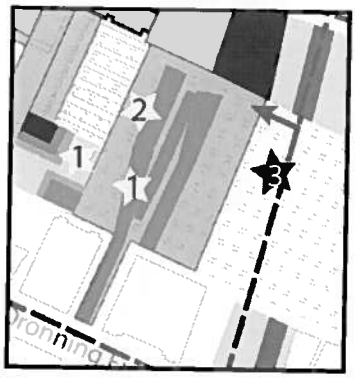
Stasjonsalleen redusert mot sør (5)
Det skal utredes alternative løsninger for hvordan Stasjonsalleen møter Chr. Frederiks plass og Dronning Eufemias gate i sør. Det skal blant annet utredes løsning der Stasjonsalleen ikke er trukket helt ned mot Dronning Eufemias gate. Siktlinjer, tilpasning til Østbanebygningen og virkninger for byromsstruktur er særlige forhold som skal belyses.

Optimalisert utforming eller redusert høyde på høyhus (Fjordporten) (6)
Det skal utredes alternative løsninger for utforming av Fjordporten, særlig alternative høyder med hensyn på siktlinjer/akser.

1.4.4 Øvrige løsninger som skal utredes

Alternative løsninger for konferansesenter (1)
Konferansesenter kan løses som del av Fjordporten, men det skal også vurderes annen lokalisering i planområdet. Det skal spesielt vurderes mulighet for konferansesenter på lokk over sporområdet Oslo S, evt. i sammenheng med ny busstermnal.
Ansvar: Rom, evt. i samarbeid med Ruter

Utvidelse/oppgradering og forlengelse av gangkulvert under sporområdet (2)
Som videreføring av Jernbaneverkets tidligere utredning av utvidelse eller oppgradering av gangkulvert under sporområdet skal det utredes hvordan undergangen kan forlenges både mot nord - mot Biskop Gunnerus gt./Schweigaards gate, og mot sør – mot Dronning Eufemias gate.



Øvrige alternative løsninger og tiltak som skal utredes i forbindelse med planprogram for Oslo S

Foreliggende utredningsmateriale:
- Delutredning X: Utvidelse av personkulvert Oslo S (Rambøll; 06.05.2013), vedlegg til hovedrapport fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S
- Oslo S: Kulvert under sporområde rapport fase 1; Rom m.fl./Asplan Viak AS; 25.05.2007
- Oslo S: Kulvert under sporområde rapport fase 2; Rom m.fl./Asplan Viak AS; 26.09.2007
- Oslo S: Kulvert under sporområde presentasjon; Rom m.fl./Asplan Viak AS; 26.10.2007

Ansvar utredning forlengelse nord: KLP
Ansvar utredning forlengelse sør: Rom
Ansvar utredning utvidelse eksisterende kulvert: JBV

Mulighetsstudie for sykkelløsninger langs / parallelt med Nylandsveien (3)
Det skal utarbeides mulighetsstudie for sykkelløsninger langs eller parallelt med Nylandsveien, på tvers av sporområdet, i sammenheng med planleggingen av nye Oslo S. Med utgangspunkt i definert hovedsykkelveinett skal det vurderes mulighet for videreutvikling:

- Sykkelfelt i Nylandsveien
- Evt. annen ny løsning for kryssing av sporområdet for gående/syklende

Ansvar: Ruter/KLP/Rom i samråd med SvRø/BYM/PBE

2. UTREDNINGSTEMA KNYTTET TIL HOVEDGREP

Følgende er felles utredningstema knyttet til hovedgrep for utvikling av kollektivknutepunkt Oslo S. Det skal på oversiktsnivå belyses viktige konsekvenser av hovedgrepet, samt på mer detaljert utredningsnivå avklare avhengigheter og viktige sammenhenger mellom prosjektene som omfattes av planprogrammet og det direkte influensområdet.

Kapittelet definerer det som anses som de viktigste tema knyttet til hovedgrep for utvikling av kollektivknutepunktet Oslo S, og som forutsettes utredet i KU for hovedgrepet. Aktuelle utredningstema er det som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn (jfr. kriterier i forskrift om konsekvensutredninger). Kap. 4 definerer tema som forutsettes utredet mer utdypende eller separat i de enkelte detaljreguleringssaker.

2.1 Funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S

2.1.1 Personstrømmer og overgang mellom driftsformer

Tema: Personstrømmer
Det skal redegjøres for virkninger for personflyt og personstrømmer til/fra og gjennom kollektivknutepunktet Oslo S. Det skal belyses hvilke personstrømmer som kan få kapasitetsproblemer og hvordan foreslått hovedgrep m/ varianter ivaretar dette. Det skal være fokus på:

- Aksen nord-syd (Stasjonsalleen)
- Utvikling av forbindelser mot øst
- Fjerning eller utvidelse av gangbroer over Biskop Gunnerus gate ved inngang nord til Stasjonsalleen
- Forholdet til Posthuset
- Kapasitet til/fra Jernbanetorget t-banestasjon
- Orienterbarhet i forhold til hovedstrømmer
- Kapasitet for personstrømmer i tilgrensende gatenett

Tema: Overgang mellom driftsformer
Det skal redegjøres for virkning av hovedgrepet med hensyn til hvordan viktige sammenhenger mellom prosjektene kan bidra til et lett tilgjengelig og kompakt kollektivknutepunkt med enkle bytter mellom driftsformene (tog, t-bane, buss) både på Oslo S, Jernbanetorget og Grønland t-banestasjoner, og evt. gateterminal i Biskop Gunnerus/Schweigaards gate.

Tema: Grensesnitt ny bussterminal og Biskop Gunnerus gt. 14b
Det skal redegjøres for virkning av hovedgrepet med hensyn til avvikling av personstrømmer gjennom og mellom Biskop Gunnerus gt. 14b og ny bussterminal. Det skal være fokus på å belyse forskjeller i kotehøyder mellom ulike nivåer. I denne sammenheng skal også forbindelsen til Biskop Gunnerus/Schweigaards gate belyses.

Foreliggende utredningsmateriale
- Hovedrapport for Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (JBV, PBE m.fl. august 2013)
- Trafikkanalyse for Oslo S; Ruter oktober 2012
- Delutredning D1: Personstrømmer, destinasjoner og byttemønster (vedlegg til hovedrapport fra plansamarbeidet); Jernbaneverket/Ramboll; 23.04.2013
- Delutredning D2: Kapasitetsutredning, personflyt på Oslo S, trafikk 2012-2023 (vedlegg til rapport fra plansamarbeidet); Jernbaneverket/Ramboll; 20.11.2012
- Oslo S: Trafikkprognoser 2025 (gangtrafikk); Rom, Jernbaneverket/Norsam AS; 10.09.2007
- Oslo Sentralstasjon: Simulering trafikkstrømmer (rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt); Rom/Atkins, Spacegroup; august 2009
- Nye Oslo S: Prognose gangtrafikk 2025 (rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt); Rom/Norsam; 15.09.2009
- Nye Oslo S: Skisseprosjekt; Rom/Spacegroup m.fl.; 25.02.2010
- Ny bussterminal ved Oslo S: Konseptvalgutredning; Ruter/Cowi Rapp-006, 12.06.2013
- Ny bussterminal ved Oslo S: Volumutredning; Ruter/Cowi Not-020; 29.01.2013
- Ny bussterminal ved Oslo S: Alternative adkomster tverrløsning; Ruter/Cowi Not-022,04.03.2013
- Ny bussterminal ved Oslo S: Bussterminalens forhold til jernbanestasjonen – oppsummering av fagnotater; Ruter/Cowi Not-025; 08.05.2013
- Biskop Gunnerus gate 14b: Planskisse; KLP/Arkitektfellesskapet Krystallklar; 15.07.2011.
- Sammenkobling "Krystallklar" (Biskop Gunnerus gt. 14b) og ny bussterminal, isometri, snitt og plantegninger (Arkitektfirmaet C. F. Møller / Kristin Jarmund arkitekter, udatert 2013)

Utredningsbehov
For temaet <u>personstrømmer</u> foreligger det grunnlagsmateriale som i stor grad anses som dekkende, som skal oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet. Det er imidlertid behov for supplerende vurderinger/utredninger når det gjelder jernbanestasjonens <u>inngang nord</u> og atkomster til sporområdet <u>fra øst</u>.
<u>Ansvar</u>: Ruter/KLP/Rom. Rom har hovedansvar for supplerende vurderinger.

For temaet overgang mellom driftsformer anses det ikke å være behov for ytterligere utredninger. Foreliggende materiale oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet.
Ansvar: Ruter/Rom

For temaet grensenittet ny bussterminal og Biskop Gunnerus gt. 14b anses det ikke å være behov for ytterligere utredninger. Foreliggende materiale oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet.
Ansvar: Ruter/KLP

2.1.2 Atkomster, varelevering

Kjøreatkomster og løsninger for varelevering er en avgjørende faktor for funksjonaliteten til alle virksomheter i kollektivknutepunktet, og skal belyses i KU for hovedgrepet.

Foreliggende utredningsmateriale
- Nye Oslo S: Skisseprosjekt; Rom/Spacegroup m.fl.; 25.02.2010
- Ny bussterminal ved Oslo S: Konseptvalgutredning; Ruter/Cowi Rapp-006, 12.06.2013
- Biskop Gunnerus gate 14b: Planskisse; KLP/Arkitektfellesskapet Krystallklar; 15.07.2011

Utredningsbehov
Det skal redegjøres for eksisterende atkomster og løsninger for varelevering. Alle atkomster/vareleveringer i kvartalet som utgjør kollektivknutepunktet Oslo S (dvs. det direkte influensområdet) skal belyses, ikke bare de planlagte nye tiltakene. Det skal belyses hvordan nye atkomst- og vareleveringsbehov kan ivaretas og hvordan dette evt. påvirker eksisterende atkomster/varelevering. Dette skal utredes på oversiktsnivå og oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet (nye atkomstløsninger forutsettes planlagt og utredet i detalj som del av hver enkelt oppfølgende detaljregulering).
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.1.3 Sykkelparkering

Det skal redegjøres for ivaretakelse av hovedgrepets målsetting om opparbeidelse av sykkelparkeringsplasser i kollektivknutepunktet, nærmere stedfesting av hvor sykkelparkeringsplasser planlegges lokalisert *(Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S angir føring om 2x1000 nye p-plasser for sykkel sør og nord for sporområdet).* Videre skal det redegjøres for hvordan atkomster kan bli i forhold til de viktigste eksisterende (og evt. framtidige) sykkeltraseer i analyseområdet.

Foreliggende utredningsmateriale
- Hovedrapport for Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S; JBV, PBE m.fl. august 2013
- Nye Oslo S: Skisseprosjekt; Rom/Spacegroup m.fl.; 25.02.2010
- Biskop Gunnerus gate 14b: Planskisse; KLP/Arkitektfellesskapet Krystallklar; 15.07.2011.
- Ny bussterminal ved Oslo S: Alternative adkomster tverrlosning; Ruter/Cowi Not-022, 04.03.2013
- Innfartsparkering for sykkel ved Oslo S: Europeiske eksempler, dagens situasjon og anbefalte tiltak; Statens vegvesen 12.07.2012

Utredningsbehov
Det er behov for supplerende utredninger som belyser omfang og lokalisering av sykkelparkeringsplasser innenfor planområdet, og atkomster til parkeringsanleggene i forhold til sykkeltraseer i analyseområdet. Dette skal belyses på oversiktsnivå og oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet (utforming av sykkelparkering forutsettes planlagt og utredet i detalj som del av oppfølgende detaljreguleringer).
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.1.4 Bilparkering

Det skal redegjøres for eksisterende parkeringstilbud, både i det direkte influensområdet og i det nærmeste analyseområdet. Det skal redegjøres for hvordan parkering planlegges løst i det direkte influensområdet – både med og uten evt. nytt p-hus på Chr. Frederiks plass, med utgangspunkt i p-norm for reg.plan Bjørvika eller lavere parkeringsdekning. Det skal redegjøres for både driftsparkeringsplasser, langtidsparkering og kortidsparkering.

Foreliggende utredningsmateriale
- Områdeprogram for Oslo S-området, Plan- og bygningsetaten 30.04.2010 (bystyrevedtak 26.09.2012), registrering av kapasitet/belegg s. 49 i hovedrapport
- Parkeringstelling av p-hus innenfor Ring 1 i Oslo sentrum (Byfolk/Trafikketaten 18.01.2011)
- Hovedrapport for Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (JBV, PBE m.fl. august 2013)

- Nye Oslo S: Skisseprosjekt; Rom/Spacegroup m.fl., 25.02.2010
- Mulighetsstudie: P-hus Chr. Frederiks plass; Rom/Multiconsult, Norsam, LPO, 11.06.2007
- Dimensjonering av parkeringsbehov Oslo S; Rom/Asplan Viak, 17.04.2008
- Trafikkanalyse; Rom/Norsam, 05.06.2008
- Utvidelse av p-hus ved Oslo S; Rom/Pride Architecture, 25.09.2009
- Planforslag Chr. Frederiks plass; Rom/SLA, Ramboll, 18.08.2011
- Oslo S: Utvidelse av p-hus på sjøsiden (vedlegg til planforslag Chr. Frederiks plass); Rom/Sweco, 09-09-2009
- Parkeringsbehov ved Oslo S (vedlegg til planforslag Chr. Frederiks plass); Rom/Norsam, 09.06.2010

Utredningsbehov
Det vurderes ikke å være behov for ytterligere utredninger, men behov for parkeringsplasser innenfor det direkte influensområdet, og hvordan dette kan løses skal belyses på oversiktsnivå og oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet (parkering forutsettes planlagt og utredet i detalj som del av oppfølgende detaljreguleringer).
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.1.5 Buss for tog

Det vil være nødvendig å ha tilstrekkelig plass for buss-for-tog på framtidig permanent basis. I utgangspunktet er Trelastgata planlagt for dette. Det må gjøres en nærmere vurdering av eksisterende og fremtidig behov sett i forhold til alternativer av hovedgrepet.

Foreliggende utredningsmateriale
- Nye Oslo S: Skisseprosjekt; Rom/Spacegroup m.fl.; 25.02.2010

Utredningsbehov
Det skal gjøres en utredning av hvordan situasjoner der det kjøres buss i stedet for tog kan løses (inkludert for Flytoget), både for planlagte og ikke planlagte driftsavvik. Tilknytning til veisystemet skal også vurderes.
Ansvar: Ruter/Rom i samråd med JBV/NSB/Flytoget/SvRø/BYM/PBE

2.1.6 Turistbusser

Det vil være behov for midlertidig opphold for turistbusser i tilknytning til kollektivknutepunktet Oslo S og tilliggende kulturtilbud.

Utredningsbehov
Det er behov for å redegjøre for hvordan behovet for av- og påstigning og midlertidig opphold for turistbusser kan løses sett i forhold til hovedgrepet. Tilknytning til gate- og veinett skal også vurderes.
Ansvar: Ruter/Rom

2.1.7 Taxi og kiss&ride

I dag har Oslo S taxiholdeplasser mot sjøsiden (øvre drosjetorg) og ved nedgang til t-banestasjon mot nordsiden (Byporten). Det skal redegjøres for taxiholdeplasser og kiss&ride, både eksisterende forhold og i framtidige planer. I den anledning skal det gjøres en behovsvurdering.

Foreliggende utredningsmateriale
- Nye Oslo S: Skisseprosjekt; Rom/Spacegroup m.fl., 25.02.2010
- Planforslag Chr. Frederiks plass; Rom/SLA, Ramboll, 18.08.2011
- Ny busstermnal ved Oslo S: Konseptvalgutredning; Ruter/Cowi Rapp-006, 12.06.2013

Utredningsbehov
Det skal vises hvordan plasser for taxi og kiss&ride planlegges løst. Foreliggende utredningsmateriale skal oppsummeres og sammenstilles i overordnet konsekvensutredning knyttet til hovedgrep. Materialet må suppleres med en behovsvurdering. Tilknytning til veisystemet skal også vurderes.
Ansvar: Rom/Ruter

2.1.8 Sikkerhet

Det skal redegjøres for sikkerhet i kollektivknutepunktet Oslo S, både med hensyn på evakueringssituasjoner, framkommelighet for redningspersonell og tilgjengelighet for beredskapskjøretøyer på et overordnet nivå. Som en del av arbeidet skal det redegjøres for risiko som følge av samlokalisering av tiltakene og hvordan bygge inn størst

mulig reduksjon av risiko for uønskede hendelser. I forbindelse med de enkelte tiltak skal det også gjennomføres ROS-analyser.

Foreliggende utredningsmateriale
- Kollektivknutepunktet Oslo S, hovedrapport fra Plansamarbeidet; august 2013 (*sikkerhet ved noen av hovedelementene i alternative hovedgrep er kommentert*).
- Delutredning B: Risiko for uønskede viljeshandlinger og prinsipper for risikoreduserende design (vedlegg til rapport fra Plansamarbeidet); Jernbaneverket/Ramboll Arup, 02.11.2012 (*unntatt offentlighet*)
- Ombygging Oslo S: Security analyse fase 1; Rom/Railconsult, 24.11.2009

Utredningsbehov
Det vurderes å ikke være behov for ytterligere utredninger. Foreliggende utredningsmateriale skal oppsummeres og sammenstilles i konsekvensutredning knyttet til hovedgrep. I forbindelse med de enkelte detaljreguleringsplaner skal det også gjennomføres ROS-analyser.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.2 Gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden

2.2.1 Utbyggingsrekkefølge, faseplaner og midl. anleggsområder

Rapport fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S påpeker utfordringer knyttet til gjennomføring av prosjektene. Utbyggingsrekkefølge mellom de tre prosjektene, faseplaner og midlertidige anleggsområder må i denne sammenheng avklares.

Foreliggende utredningsmateriale
- Kollektivknutepunktet Oslo S, rapport fra Plansamarbeidet; august 2013.
- Nye Oslo S: Skisseprosjekt (faseplan); 25.02.2010
- Notat-019 KVU ny bussterminal: Faseplaner bygging.; Tverrgående buttspor i to etasjer og Oslo bussterminal i to etasjer (Cowi 13.05.2013)
- Ny bussterminal Oslo S (faseplan); desember 2013, Cowi
- Planprogram Oslo S: Anleggsgjennomføring. Innspill til konsekvensutredning; Rom/Norconsult, 19.12.2013

Utredningsbehov
Det foreligger ikke tilstrekkelig med utredninger for temaet. Foreliggende materiale skal oppdateres og utdypes videre. Det skal på oversiktsnivå redegjøres for:

- Mulig utbyggingsrekkefølge og om det er avhengigheter mellom prosjektene som betinger bestemte rekkefølger.
- Konsekvenser av ulike utbyggingsrekkefølger.
- Mulige faseplaner og behovet for midlertidige anleggsområder.
- Om det blir en sammenhengende anleggsperiode eller om det er aktuelt med oppdeling i flere anleggsperioder.
- Samordning med andre utbyggingsprosjekter innenfor det direkte influensområdet for å vurdere om det er begrensninger eller synergieffekter ved gjennomføring. Dette gjelder innføring av Follobanen på Oslo S, planforslag Chr. Frederiks plass (p-hus), evt. utvidelse av gangkulvert under sporområdet.

Ansvar: Ruter/KLP/Rom i samråd med Jernbaneverket

2.2.2 Trafikkforstyrrelser i anleggsperioden

I rapport fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S er det påpekt utfordringer knyttet til gjennomføring av prosjektene med hensyn på driftsproblemer for togtrafikken og kollektivtrafikkens fremkommelighet i anleggsperioden.

Ut over påpekninger i nevnte rapport fra Plansamarbeidet, samt KVU for ny bussterminal, foreligger det ikke spesielt utredningsmateriale som redegjør for trafikk og trafikkforstyrrelser i anleggsperioden. Arbeidet med dette er imidlertid startet opp i samråd med Jernbaneverket, og dette arbeidet forutsettes videreført.

Utredningsbehov
I forbindelse med hovedgrepet skal det redegjøres for trafikk og trafikkforstyrrelser i anleggsperioden innenfor det direkte influensområdet for trafikksystemet som helhet, men særlig jernbane og annen kollektivtrafikk. Det skal på oversiktsnivå redegjøres for:

- Konsekvenser ved stenging av spor og buss-for-tog, sportilgang opp mot tålegrenser for summen av gjentatte stengninger og langbrudd

- Hvordan anleggstrafikk vil påvirke atkomster og trafikkavvikling på gate og veinett
- Hvordan anleggsperioden vil påvirke personstrømmer i og gjennom Oslo S
- Konsekvenser for ordinær avvikskjøring i anleggsperioden og hva buss-for-tog vil ha å si for framkommeligheten i gatenettet
- Aktuelle avbøtende tiltak

Tålegrenser avklares i samråd med Jernbaneverket og Statens vegvesen.

Det skal etter behov gjøres supplerende vurderinger av virkning i anleggsperioden for et større influensområde:
- Tilførselsveisystemet fra Ring 3 til Ring 1, Dronning Eufemias gate og Biskop Gunnerus/Schweigaards gt.
- Regionbussers fremkommelighet på hovedinnfartsveiene til Oslo (sør/nord/vest) og regionbussenes fremkommelighet i og gjennom sentrum.

Ansvar: Ruter/KLP/Rom i samråd med Jernbaneverket og Statens vegvesen/Bymiljøetaten

2.2.3 Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden

Rapport fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S påpeker behov for ytterligere avklaring av risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden. Dette gjelder spesielt for bygging av ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S og ny busstermnal.

Foreliggende utredningsmateriale
- Kollektivknutepunktet Oslo S, rapport fra Plansamarbeidet; august 2013.
- Delutredning B: Risiko for uønskede viljeshandlinger og prinsipper for risikoreduserende design (vedlegg til rapport fra Plansamarbeidet); Jernbaneverket/Ramboll Arup, 02.11.2012 (unntatt offentlighet)
- Ombygging Oslo S: Security analyse fase 1; Rom/Railconsult, 24.11.2009

Utredningsbehov
Foreliggende utredningsmaterial tar ikke i tilstrekkelig grad opp situasjonen under anleggsperioden og det skal derfor på overordnet nivå redegjøres for risiko og tiltak som kan redusere utfordringen for prosjektet til et akseptabelt nivå. Det skal redegjøres for risiko for uønskede hendelser i anleggs-, drifts- og rivefasen, særlig med tanke på jernbanesystemets pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdsmuligheter og sikkerhet.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.2.4 Grunnforhold, setninger og fundamentering

Det er utfordringer knyttet til grunnforholdene i planområdet; det er stort sett leire og med til dels store dybder til fjell. Det pågår setninger med ulik hastighet, til dels naturlige og til dels som konsekvenser av byggevirksomheten. Byggingen av de planlagte prosjektene kan ha konsekvenser både for hverandre og for eksisterende bygg og anlegg, spesielt jernbanestrukturen. Dette er også påpekt i rapport fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt. Oslo S.

Foreliggende utredningsmateriale
- Kollektivknutepunktet Oslo S, rapport fra Plansamarbeidet; august 2013.
- Setninger Oslo S: Sammenstilling og foreløpig vurdering av målinger; JBV/NGI, 14.06.2013
- Vurdering busstermnal/tunnel Oslo S; Ruter/Aas-Jakobsen AS, 10.01.2012
- Reguleringsplan busstermnal Oslo S: Møtereferat vedr setninger og fundamentering; Cowi, 12.09.2013
- Ny busstermnal Oslo S: Videre utredninger av setninger og fundamentering; Ruter/Cowi, 20.11.2013
- Ny busstermnal ved Oslo S: Overordnet vurdering av setninger; Ruter/Cowi Not-023, 15.03.2013
- Nye Oslo S: P-hus på Chr Frederiks plass/Geotekniske forhold/Setninger, konsekvenser for nabobygg og lignende; Rom/Norconsult, 16.08.2010
- Planprogram Oslo S: Grunnvann og setninger. Innspill til konsekvensutredning; Rom/Norconsult, 19.12.2013
- Planprogram Oslo S: Anleggsgjennomføring. Innspill til konsekvensutredning; Rom/Norconsult, 19.12.2013

Utredningsbehov
I henhold til rapport fra Plansamarbeidet er ikke setningsproblematikken tilstrekkelig utredet. Dette gjelder spesielt forholdet til ny busstermnal hvor det i følge rapporten er fare for skjevsetninger i anleggsperioden og ved senere bruk. Dette er vurdert nærmere og det foreligger forslag til utredningsprogram i tilknytning til konsekvensutredninger for to av tiltakene (notat fra Cowi datert 20.11.2013, to notat fra Norconsult datert 19.12.2013).

Foreliggende utredningsmateriale skal oppsummeres og sammenstilles, og etter behov suppleres, i konsekvensutredning knyttet til hovedgrep. Det skal spesielt redegjøres for konsekvenser som er knyttet til forholdet mellom prosjektene og forholdet til jernbanen.

Temaet skal utredes videre på detaljreguleringsnivå. Det skal lages et samlet utredningsprogram mellom prosjektene i samråd med Jernbaneverket og prosjektet for innføring av Follobanen på Oslo S:

- Setninger i anleggsperioden og senere skal belyses, både krypsetninger, tilleggssetninger fra byggearbeider, og skjevsetninger. Avbotende tiltak skal utredes.
- Belyse konsekvenser for konstruksjoner, inkludert Nylandsveien, og for togdrift (drift/vedlikeholdsbehov av sporområdet).
- Belyse tiltak som sikrer at togdriften ikke forstyrres og at behovet for drift/vedlikehold av sporområdet ikke økes.

Ansvar: Ruter/KLP/Rom i samråd med Jernbaneverket

2.3 Byplanmessige virkninger

2.3.1 Forholdet til overordnete planer, mål og utredninger

Utredningsbehov
Det skal lages en oppdatert redegjørelse for sammenhengen med overordnete planer, mål og utredninger som er av betydning for planarbeidet, bl.a.:

- Oslo kommuneplan 2013
- Nasjonal transportplan / Oslopakke 3
- KVU for Oslo-navet (økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo)
- Plansamarbeidet for areal- og transportplan Oslo-Akershus
- Områdeprogram Oslo S m/ bystyrevetak
- Hovedrapport Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S

Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.3.2 Fleksibilitet for videre utvikling av kollektivknutepunkt Oslo S

Det skal redegjøres for hvordan planene påvirker fleksibilitet og muligheter for senere utvikling av større infrastrukturtiltak i kollektivknutepunktet på lengre sikt, med hovedfokus på ny jernbanetunnel, som utredes i KVU for Oslo-navet.

Foreliggende utredningsmateriale
- Nye Oslo S: Stasjonsalléen/Vurdering av alternative søyleplasseringer i tunnel; Rom/Norconsult, 17.09.2009
- Nye Oslo S: Stasjonsalléen/Vurdering av bebyggbarhet over tunnelkonstruksjon; Rom/Norconsult, 08.10.2009
- Oslo S: Decision Support – Nye tunneler og kapasitet; Rom/Vectura, 29.10.2010
- Byplanmessige utfordringer ved Oslo S knyttet til løsninger for styrket kapasitet for tog gjennom Oslo sentrum; Civitas/Landskapsfabrikken 01.10.2010
- Konsekvenser for byen av nye togtunneler ved Oslo S, Rom/Civitas 02.09.2011
- Vurdering busstterminal/tunnel Oslo S; Aas-Jakobsen/Geovita 10.01.2012
- KVU ny busstterminal, Not-025 Busstterminalens forhold til jernbanestasjonen - oppsummering av fagnotater, Ruter/Cowi 08.05.2013

Utredningsbehov
Det vurderes å ikke være behov for ytterligere utredninger på dette utredningsnivået, erfaringer forutsettes fulgt opp i videre arbeid med detaljreguleringsplaner. Foreliggende utredningsmateriale skal oppsummeres og sammenstilles i konsekvensutredning knyttet til hovedgrep.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.3.3 Byplangrep

Det er behov for en samlet vurdering av planprogrammets enkeltprosjekt i forhold til overordnet byplangrep.

Foreliggende utredningsmateriale
- Områdeprogram Oslo S, prinsipplan, analyse og anbefalinger (Plan- og bygningsetaten 2010)
- Hovedrapport Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S, anbefalt hovedgrep (JBV, PBE m.fl..august 2013)

Utredningsbehov
Med utgangspunkt i Områdeprogram Oslo S skal det redegjøres for hovedgrepets virkning for integrasjonen med byveven for øvrig. Det skal belyses hvordan prosjektene kan bidra til å gjøre kollektivknutepunktet Oslo S godt tilgjengelig fra omkringliggende byområder i alle retninger, både for fotgjengere og syklister, med hovedfokus nord-sør og mot vest, samt forbindelseslinjer til/fra viktige byrom. Virkninger for byromsstrukturen i Oslo S-området skal belyses, med fokus på rollen til nye byrom og virkning for eksisterende byrom.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.3.4 Høyhus

Byplanmessige virkninger av store nye bygningsvolumer/høyhus i Oslo S-området skal belyses.

Foreliggende utredningsmateriale
- Områdeprogram Oslo S, analyse og anbefalinger for bebyggelse m/illustrasjoner av fjernvirkning (Plan- og bygningsetaten 2010)
- Vurdering av fjernvirkninger, Biskop Gunnerus gt. 14b (Arkitektfellesskapet Krystallklar juni 2011). Utredningen viser også ny stasjonshall og Fjordporten.

Utredningsbehov
Eksisterende utredningsmateriale skal videreføres/oppdateres. Kriterier for vurdering av høyhus fra Områdeprogram Oslo S legges til grunn (kriterier i 7 punkt), med særlig vekt på å utrede fjernvirkning i landskapet og konsekvenser for viktige siktlinjer i byen.
Ansvar: KLP/Rom

2.3.5 Arealbruk

Det vil skje betydelige endringer av arealbruken i planområdet, som det er behov for å belyse virkningene av.

Utredningsbehov
Arealbruksmessige virkninger skal belyses. Det vises til hovedmål i Områdeprogram Oslo S om mangfold av aktiviteter og byfunksjoner. Det skal redegjøres for potensiell ny arealbruk/funksjoner i planområdet, og vurderes opp mot eksisterende eller planlagt arealbruk i omkringliggende byområde og aktiviteter på gatenivå. Det skal særlig redegjøres for antatt:

- Omfang av nye arealer til varehandel/kjøpesenter
- Omfang av nye kontorarbeidsplasser
- Egnethet for evt. innslag av boliger

Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.4 Trafikk på vei- og gatenett

2.4.1 Transportanalyse

Det er behov for en vurdering av framtidig belastning/framkommelighet i permanent situasjon for kollektivtrafikk og annen trafikk på gater og riksveier i analyseområdet.

Foreliggende utredningsmateriale
- Trafikkprognose for framtidig veisystem rundt Oslo S (Contram-modell for Oslo mai 2007, gjengitt s. 49 i rapport Områdeprogram Oslo S)
- Trafikkanalyse for parkeringshus Chr. Frederiks plass (Norsam 2008)
- Trafikkfordeling på veinett, Oslo S, prognose 2015 (PBE-notat jan. 2010 basert på Contram-modell, selected link, beregning des. 2009 av Sweco AS)
- Trafikksimulering av alternative løsninger på veinettet rundt kollektivknutepunkt Oslo S; Delutredning D3: Trafikksimulering (Ramboll 01.02.2013) / Delutredning D3: Simulering av alternative løsninger (Ramboll 07.02.2013) (vedlegg til hovedrapport fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S) *Utredningen omfatter bl.a. testing av alternative kryssløsninger for atkomst til ny bussterminal fra Nylandsveien, samt simulering av trafikale virkninger for Biskop Gunnerus gate / Schweigaards gate.*

Utredningsbehov
- Foreliggende materiale oppsummeres/sammenstilles i KU for hovedgrepet.
- Det skal etter behov gjøres supplerende vurderinger av virkning for tilførselsveisystemet fra Ring 3 til Ring 1 og Dronning Eufemias gate og Biskop Gunnerus/Schweigaards gt.
- (Det skal utføres mer detaljerte vurderinger av atkomstløsninger m.m. *i hver enkelt detaljregulering*, samt analyse av hvordan ulike løsninger for fotgjengerkryssing av Biskop Gunnerus gate påvirker framkommelighet på Ring 1).

Ansvar: Ruter/KLP/Rom i samråd med Statens vegvesen/Bymiljøetaten

2.4.2 Sykkel

Det er behov for å belyse på oversiktsnivå virkninger for sykkeltrafikk, blant annet sett i forhold til nytt gatenett i Bjørvika med ny Dronning Eufemias gate, samt ny bruk av Nylandsveien.

Utredningsbehov
- Sammenhengen med hovedsykkelveinettet
- Konsekvenser/muligheter for nye sykkeltraseer gjennom analyseområdet
- Atkomst til sykkelparkeringsanlegg

Ansvar: Ruter/KLP/Rom i samråd med SvRø/BYM/PBE

2.5 Miljø

2.5.1 Vindvurderinger

Store nye bygningsvolumer og høyhus i området vil påvirke lokalklima og vindsituasjon.

Foreliggende utredningsmateriale
- Vindstudie Biskop Gunnerus gt. 14b (Rambøll juni 2011)

Utredningsbehov
Det skal for planområdet som helhet utføres en analyse av virkningen for lokalklima og framtidige vindforhold. Det skal være fokus på gangforbindelser, plassrom og uteoppholdsarealer.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.5.2 Sol og skygge

Store nye bygningsvolumer og høyhus i området vil påvirke situasjon for sol og skygge.

Foreliggende utredningsmateriale
- Soldiagrammer Biskop Gunnerus gt. 14b (Arkitektfellesskapet Krystallklar juni 2011)

Utredningsbehov
Det skal for planområdet som helhet utføres en analyse av framtidig situasjon for sol og skygge. Det skal være fokus på plassrom og uteoppholdsarealer, samt virkninger for gateløpet Biskop Gunnerus/Schweigaards gate.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.5.3 Støy og luft

Endringer og utvidelse av eksisterende støyende virksomheter i området, samt store nye bygningsvolumer og høyhus, vil påvirke situasjonen for støy og luft. Det er behov for en vurdering med utgangspunkt i statlige retningslinjer for støy (T-1442/2012) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanleggingen.

Foreliggende utredningsmateriale
- Konsekvensutredning støy, Biskop Gunnerus gt. 14b (Rambøll juni 2011)
- Lokal luftforurensning - spredningsberegninger, Biskop Gunnerus gt. 14b (Rambøll juni 2011)
- Temakart støy - vedlegg til Oslo kommuneplan, høring 2014 (Bymiljøetaten / Plan- og bygningsetaten)
- Temakart luft - vedlegg til Oslo kommuneplan, høring 2014 (Bymiljøetaten / Plan- og bygningsetaten)

Utredningsbehov
Sentrums- og kollektivknutepunktbeliggenhet kan gi grunnlag for avvik fra grenseverdier i statlige retningslinjer. Det anses ikke å være behov for ytterligere utredninger. Det skal gjøres en oppsummerende vurdering og sammenstilling i KU for hovedgrepet, med bakgrunn i foreliggende grunnlags-/utredningsmateriale.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.5.4 Blå-grønn infrastruktur

Områdeprogram Oslo S angir målsettinger om utvikling av blå-grønn infrastruktur, tilrettelegging for godt lokalklima og gode oppholdsforhold. Det er anbefalt at minst 60 % av nye bygg skal ha grønne tak, som bidrar til lokal overvannsdisponering, mer variert vegetasjon, virker temperaturutjevnende og binder opp forurensing og støv.

Foreliggende utredningsmateriale
- Områdeprogram Oslo S, anbefalinger om klima og miljø, grønne tak m.m.
- Vitalisering av nedre del av Akerselva, mulighetsstudie for Oslo Elveforum (Ramboll mars 2008)
- Hovedrapport Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S (august 2013), s. 42-46
- Delutredning C: Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet; Ramboll 12.12.2012

Utredningsbehov
Det skal redegjøres for virkning av hovedgrepet med hensyn på mulighet for etablering av grønne tak og annen utvikling av blå-grønn infrastruktur. Dette skal sammenstilles/oppsummeres i KU for hovedgrepet.
Ansvar: Ruter/KLP/Rom

2.5.5 Overordnet miljooppfølgingsprogram (OMOP)

Områdeprogram Oslo S anbefaler at det utarbeides overordnet miljooppfølgingsprogram (OMOP) med differensiering for hvert enkelt av fire delområder (kollektivknutepunkt Oslo S er ett av delområdene).

Foreliggende utredningsmateriale
- Områdeprogram Oslo S, anbefalinger.

Utredningsbehov
Det skal vurderes utarbeidet et overordnet miljooppfølgingsprogram (OMOP), herunder blå-grønn struktur og byromsprogram. OMOP skal i hovedsak omhandle temaene blå-grønn struktur, bebyggelsens form/morfologi, energibruk, materialbruk og transport. For oppnåelse av høy miljøstandard og bærekraftig utvikling ved utbyggingsprosjektene legges kvalitetskriterier og mål i programmene Framtidens byer og utviklingsprogrammet Future Built til grunn. Alle større utbyggingsprosjekter i Oslo S-området bør utarbeide MOP med tydelige miljømål og konkrete planer for operasjonalisering, oppfølging og dokumentasjon (MOP kan inneholde spesifikasjoner og tallfestede målsetninger basert på føringer fra evt. OMOP).
Ansvar. Plan- og bygningsetaten (tiltakshavere skal utarbeide MOP i de enkelte detaljreguleringsplaner).

3. TEMA KNYTTET TIL DE ENKELTE DETALJREGULERINGSPLANER

Følgende er tema som forutsettes utredet i de enkelte detaljreguleringsplaner, blant annet i sammenheng med utredning av alternative løsninger (jfr. kap. 1.4). Tema som er overlappende i forhold til konsekvensutredning for hovedgrepet (jfr. kap. 2) forutsettes redegjort for mer utfyllende i de enkelte detaljreguleringsplaner. Det gjøres oppmerksom på at listen ikke nødvendigvis er uttømmende og må vurderes supplert i senere planbehandling.

3.1 Tema knyttet til ny bussterminal Oslo S

Trafikale vurderinger, atkomster og krysslosninger
Nærmere vurderinger av alternative atkomstløsninger fra Nylandsbrua.
Ansvar: Ruter, i samråd med SvRø

Personstrømmer
Nærmere vurderinger knyttet til personstrømmer gjennom fordelingsplan, til og fra Biskop Gunnerus gt. 14b, jernbaneplattformer m.m.

Grensesnittet mellom ny bussterminal og Nylandsbrua
Nærmere utredning og visualisering, arkitektonisk og funksjonelt, av hvordan ny bussterminal møter Nylandsbrua.

Reguleringsplasser for buss
Nærmere belysning av behovet for reguleringsplasser (venteplasser), og hvordan behov ut over plan lagte reguleringsplasser i ny bussterminal kan løses.

Grunnforhold, setninger
Setninger, både i anleggsperioden og senere, skal belyses med hensyn på krypsetninger, tilleggssetninger fra byggearbeider, og skjevsetninger. Avbøtende tiltak skal utredes.

Jernbaneplattformer – tilgjengelighet, kapasitet og bruk
- Framkommelighet på plattformer skal utredes med hensyn til hvordan søyler som bærer lokk påvirker plassbehov og universell utforming.
- Tilgjengelighet til eksisterende gangkulvert og personstrømmer på tvers av plattformene skal belyses.
- Oppholdsmiljø under lokk skal belyses med hensyn til dagslys, romlige forhold, støy, støv, klima og mikroklima.
- Trafikkforstyrrelser i anleggsfasen skal belyses.

Jernbanetekniske forhold
- Planen må vurderes med hensyn til konsekvenser for tekniske føringer i jernbaneplattformene. Fleksibilitet for endringer skal ivaretas.
- Det skal belyses hvordan fundamentering av søyler som bærer bussterminallokket ikke kommer i konflikt med jernbanens tekniske regelverk eller med sporområdets flytende fundamentering.

Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
Det skal redegjøres for risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden, særlig med hensyn til konsekvenser for togdriften. Det skal utarbeides en RAMS-analyse (R=Reliability=Pålitelighet, A=Availability=Tilgjengelighet, M=Maintainability=Vedlikeholdbarhet, S=Safety=Sikkerhet).

Økonomiske konsekvenser
Vurdering av samfunnsøkonomisk N/K av investeringer i ny bussterminal.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
Det skal utarbeides en egen risiko- og sårbarhetsanalyse for tiltaket, som redegjør for alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres av planlagt utbygging. Analysen skal bl.a. bygge på vurderinger av sikkerhet/fare for uønskede hendelser i KU for hovedgrepet.

Miljooppfølgingsprogram (MOP)
Det skal utarbeides miljøoppfølgingsprogram for tiltaket. Dette gjelder spesielt for anleggsperioden, men skal også vise eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser og tiltak etter ferdigstillelse.

3.2 Tema knyttet til <u>Biskop Gunnerus gt. 14b</u>

Trafikale vurderinger, atkomster og krysslosninger
Som følge av tiltaket vil atkomst til eiendommen endres. Det legges til grunn at avkjørsel skjer fra rundkjøring i enden av Østre tangent. Egnethet til atkomstløsningen skal utredes med sikte på evt. optimalisering.
<u>Ansvar</u>: KLP, i samråd med SvRø

Grunnforhold, setninger
Setninger, både i anleggsperioden og senere, skal belyses med hensyn på krypsetninger, tilleggssetninger fra byggearbeider, og skjevsetninger. Avbøtende tiltak skal utredes.

Sykkel
Sykkelparkering i bebyggelsens nivå 2, m/ atkomst(er).

Personstrømmer
Det vil kunne være behov for nærmere utredninger/vurderinger knyttet til kobling til Biskop Gunnerus gate/ Schweigaards gt. og planlagt ny bussterminal ("ny inngang Oslo S nordøst").

Utfordringer ved riving av eksisterende bygg
Evt. konsekvenser med hensyn på sporområdet Oslo S.

Støy
Støyutredning, med tanke på evt. boliger i øvre etasjer.

Akerselva
- Det skal utredes nærmere behov for utbyggingsavtale i forbindelse med gjenåpning av Akerselva nord for sporområdet, med grøntareal, turvei og planting av trær.

- Det skal utredes behov for rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse av vestbredde av Akerselva nord samtidig med ferdigstillelse av bebyggelsen.

Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
Det skal redegjøres for risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden, særlig med hensyn til konsekvenser for togdriften.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Foreliggende utredningsmateriale: ROS-analyse KLP BG 14b (Ramboll juni 2011)

Det skal utarbeides en oppdatert risiko- og sårbarhetsanalyse for tiltaket, som redegjør for alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres av planlagt utbygging.

Miljooppfølgingsprogram (MOP)
- Det skal utarbeides miljooppfølgingsprogram for tiltaket. Dette gjelder spesielt for anleggsperioden, men skal også vise eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser og tiltak etter ferdigstillelse.
- Det skal tas sikte på miljøklassifisering i henhold til BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method).

3.3 Tema knyttet til ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S

Anleggsfasen
Nærmere utredninger av anleggsfasen med hensyn til trafikkforstyrrelser for tog og framkommelighet for personstrømmer. Det skal utarbeides en RAMS-analyse (tema pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet, sikkerhet).

Fleksibilitet med hensyn til ny jernbanetunnel
Nærmere vurderinger av virkning for fleksibilitet i tilknytning til evt. ny jernbanetunnel under Oslo S.

Trafikale vurderinger, atkomster og krysslosninger
- Nærmere utredning av funksjonalitet for atkomster til ny jernbanestasjon/stasjonshall
- Analyse av hvordan ulike løsninger for fotgjengerkryssing av Biskop Gunnerus gate (bro/kryssing i plan/undergang) påvirker framkommelighet på Ring 1.

Ansvar: Rom Eiendom, i samråd med SvRø

Fotgjengerstrømmer
- Vurder virkning av hvordan stasjonsinnganger møter gatenettet
- Vurdere konsekvensene av Stasjonsalleen som viktig nord-sørforbindelse i byen versus kryssende personstrømmer fra plattformene

Grunnforhold, setninger
Setninger, både i anleggsperioden og senere, skal belyses med hensyn på krypsetninger, tilleggssetninger fra byggearbeider, og skjevsetninger. Avbotende tiltak skal utredes.

Stasjonsalleen uten tilleggsarealer
Vurdere Stasjonsalleen uten kontorlokaler over, for å belyse konsekvenser av uønskede hendelser samt muligheten for å unngå fundamentering i jernbanetrakt.

Sykkelparkering
Chr. Frederiks plass m/ atkomst(er).

Viktige siktlinjer
- Karl Johans gate-aksen
- Aksen Jernbanetorget-Operaen/nye Deichmanske

Verneverdig bebyggelse
Virkninger for vernehensyn knyttet til Østbanebygningen skal belyses.

Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
Det skal redegjøres for risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden, særlig med hensyn til konsekvenser for togdriften.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
Det skal utarbeides en egen risiko- og sårbarhetsanalyse for tiltaket, som redegjør for alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres av planlagt utbygging. Analysen skal bl.a. bygge på vurderinger av sikkerhet/fare for uønskede hendelser i KU for hovedgrepet.

Miljooppfølgingsprogram (MOP)
Det skal utarbeides miljooppfølgingsprogram for tiltaket. Dette gjelder spesielt for anleggsperioden, men skal også vise eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser og tiltak etter ferdigstillelse.

3.4 Øvrige tema som skal belyses i alle detaljreguleringsplaner

Følgende er obligatoriske tema for alle detaljreguleringsplaner. De skal belyses i forslagsstillers planbeskrivelse i hver enkelt detaljregulering som utgår fra planprogrammet. Det gjøres oppmerksom på at listen ikke er uttømmende og må vurderes supplert gjennom videre planbehandling.

Estetikk og byggeskikk
Fjernvirkning, bebyggelsesstruktur/mønster, volum (skala + proporsjon), bygningstype, formspråk, materiale, farge, varige konstruksjoner og anlegg, uterom, riving etc.

Universell utforming
Virkninger for funksjonshemmede, bevegelseshemmede og orienteringshemmede skal belyses.

Barn og unges interesser
Eventuelle virkninger for barn og unges interesser skal belyses.

Sosial infrastruktur
Virkninger for offentlig servicetilbud og andre servicetilbud skal belyses.

Teknisk infrastruktur
Virkninger med hensyn til viktig teknisk infrastruktur for vann, avløp, energi (fjernvarme) og renovasjon skal belyses.

Friluftsinteresser
Virkninger for friluftsinteresser skal belyses, inkl. virkning for omfang og tilgang til blå-grønn infrastruktur.

Interessekonflikter
Det skal redegjøres for kjente interessekonflikter i tilknytning til planforslaget.

Økonomiske konsekvenser
- Økonomiske konsekvenser for offentlig og private
- Kostnader som følger av avhendingsinstruks, omfattende trafikkomlegging og byggeprosessen.

Kulturminner
- Forholdet til verneverdig bebyggelse og historisk viktige byrom i planområdet og det nærmeste analyseområdet skal belyses.
- Forholdet til automatisk fredete kulturminner skal avklares, jfr. kulturminnelovens § 9 (undersøkelsesplikten). Evt. behov for søknad om utsatt virkning av § 9 må vurderes.

Støy
Det skal redegjøres for støysituasjonen og vurderes med utgangspunkt i statlig retningslinje T-1442/2012, eller den til enhver tid gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen. Beliggenhet i sentrumsområde og kollektivknutepunkt kan gi grunnlag for unntak fra grenseverdier i støyretningslinjen.

Luftforurensning
Det skal redegjøres for luftforurensningssituasjonen med utgangspunkt i statlig retningslinje T-1520, eller den til enhver tid gjeldende retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen. Beliggenhet i sentrumsområde og kollektivknutepunkt kan gi grunnlag for unntak fra grenseverdier i retningslinjen for luftkvalitet.

Naturmangfold
Eventuelle konsekvenser for naturmangfold skal kort vurderes, jfr. naturmangfoldloven.

Juridiske forhold

- Behovet for utbyggingsavtaler for offentlig infrastruktur og evt. rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse skal vurderes.
- Det skal redegjøres for servitutter og tinglyste erklæringer (atkomstforhold m.m.) som gjelder i planområdet og virkning av dette.

4. VIDERE PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

4.1 Saksgang

Etter offentlig ettersyn av forslaget til planprogram skal innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og endringer vurdert innarbeidet.

Planprogrammet skal forelegges byråd for byutvikling i Oslo kommune før endelig fastsettelse av planprogrammet. Dersom høringen viser at det er potensiell konflikt vurdert opp mot nasjonale eller regionale interesser, skal planprogrammet først forelegges ansvarlig statlig departement (Kommunal- og moderniseringsdepartementet).

Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten skal deretter, som ansvarlig myndighet iht. KU-forskriften, endelig fastsette program for planarbeidet.

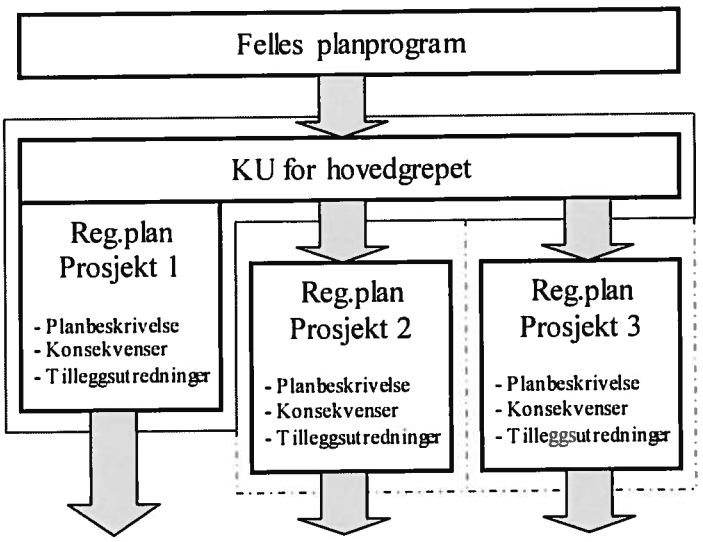
4.2 Prosess for utarbeidelse av konsekvensutredning for hovedgrepet

Konsekvensutredning for hovedgrepet skal være en analyse av avhengigheter og viktige sammenhenger (jfr. kap. 1 om hovedgrep og definerte alternativer av hovedgrepet), og skal inneholde viktige konsekvensutredningstema og tema som er felles for prosjektene (jfr. kap. 2).

Konsekvensutredning for hovedgrepet skal være utført og foreligge senest samtidig som den første reguleringsplanen som utgår av planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn.

Ansvar for de ulike tema som inngår i konsekvensutredning for hovedgrepet framgår av kap. 2. Tiltakshaver har ansvar for tema knyttet til den enkelte reguleringsplan, jfr. kap. 3. Andre løsninger som skal utredes i henhold til pkt. 1.4.4 er foreløpig ikke knyttet til det enkelte prosjekt. Som en del av konsekvensutredning for hovedgrepet skal det avklares i hvilken reguleringsplan temaet skal behandles.

Det forutsettes samarbeid mellom forslagsstillere og andre deltakere i planprosessen om utarbeidelse av nødvendig utredningsmateriale. Hovedansvar for endelig utarbeidelse/ferdigstillelse av KU for hovedgrepet vil ligge på forslagsstiller som først fremmer planforslag til behandling.



Sammenheng mellom felles planprogram, KU for hovedgrepet, og oppfølgende detaljreguleringsplaner.

Det tilstrebes forenkling av konsekvensutredning for hovedgrepet, for å kunne vektlegge arbeid med spesielt viktige utredningstema. Dette skal avklares nærmere i samråd med planmyndighet/ansvarlig myndighet, og forutsettes tatt opp til drøfting med Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S før KU for hovedgrepet ferdigstilles.

Metode

- De enkelte utredningstemaene skal belyses gjennom tekst og hensiktsmessige illustrasjoner. Presentasjonsform for det enkelte tema beskrives under de enkelte utredningstemaer.

- Utredningen skal klarlegge verdi-, omfang- og konsekvensgrad for hovedalternativer og evt. varianter sammenliknet med 0-alternativet.
- Konsekvenser i de ulike alternativene skal sammenstilles og vurderes temavis. Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert tema beskrives avbøtende tiltak.
- Tiltakshaverne skal, med grunnlag i de utredninger som gjennomføres, gi en anbefaling av valg av alternativ og standard. Anbefalingen skal begrunnes.

4.3 Prosess for behandling av de enkelte detaljreguleringsplaner

- Det legges til grunn at de ulike prosjektene som inngår i plan- og utredningsprogrammet kan fremmes og behandles som separate detaljreguleringsplaner.
- Det skal avholdes *dialogmøter* mellom forslagsstiller og Plan- og bygningsetaten for de enkelte planforslag formelt sendes inn til behandling.
- KU for hovedgrepet skal foreligge senest samtidig som den første reguleringsplanen som utgår av planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn.
- Fastsatt program for planarbeidet og KU for hovedgrepet skal gjøres tilgjengelig i sammenheng med alle detaljreguleringsplaner som utarbeides med utgangspunkt i planprogrammet.
- Oppfølgende detaljreguleringsplaner skal følge vanlige saksbehandlingsregler og i nødvendig grad gjøre supplerende vurderinger av konsekvenser på ordinær måte (jfr. kap. 3.4).

4.4 Medvirkning

Planarbeidet skal ta utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning. Allmennheten og berørte parter vil primært informeres og gis anledning til å komme med bemerkninger gjennom kunngjøring av oppstart og høring av planprogram, samt ved senere offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan(er).

Forslag til planprogram legges ut på høring i minimum 6 uker. Det forutsettes avholdt informasjonsmøte i høringsperioden. Etter offentlig ettersyn skal innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og endringer vurdert innarbeidet.

I forbindelse med videre arbeid med reguleringsplaner skal det i nødvendig grad gjennomføres medvirkningsprosesser, og det skal vurderes avholdt informasjonsmøter ved offentlig ettersyn av reguleringsplanforslag m/ KU.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, OSLO KOMMUNE

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 21.02.2014 av:

Frid Ane Møster - for enhetsleder Torben Skytte
Morten Wasstøl - avdelingsdirektør

TRYKT VEDLEGG: FORELIGGENDE GRUNNLAGSMATERIALE

Det foreligger et omfattende materiale knyttet til de enkelte prosjektene og til planprosessene som har pågått over forholdsvis lang tid. Dette bakgrunnsmaterialet ligger til grunn for forslag til planprogram og vil også i vesentlig grad kunne dekke utredningsbehovet knyttet til hovedgrep og de enkelte tiltak. Nedenfor gis en opplisting av materiale som skal være tilgjengelig i forbindelse med høring og behandling av forslag til planprogram (ikke nødvendigvis uttømmende for hva som er relevant grunnlagsmateriale, og listen vil bli vurdert supplert).

Tema/tittel	Dato	Oppdragsgiver/ Konsulent	Kommentar
Områdeprogram Oslo S			
Områdeprogram for Oslo S-området, med bystyrevedtak	26.09.2012		*Utrykt vedlegg til planprogrammet*
Områdeprogram for Oslo S-området Sammendrag av bemerkninger ved høring	05.03.2010	Plan- og bygningsetaten	
Områdeprogram for Oslo S-området Samledokument bemerkninger ved høring			
Områdeprogram for Oslo S-området Høringsutgave	01.02.2010	Plan- og bygningsetaten	
Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S			
Hovedrapport Utvikling av kollektivknutepunktet Oslo S Rapport fra plansamarbeidet	August 2013	Jernbaneverket/ Plan- og bygningsetaten /Ramboll	*Utrykt vedlegg til planprogrammet.* Utredet i samarbeid med Statens vegvesen/Ruter AS/Rom Eiendom/Akershus fylkeskommune/Bymiljøetaten
Oslo S Bylivsregistreringer efterår 2012	2012	Plan- og bygningsetaten/Gehl Architects	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet
Trafikkanalyse Oslo S	Oktober 2012	Ruter	Utgangspunkt i Norsamrapport 2007, oppdatert med utgangspunkt i RTM23+ og Bylivsundersøkelse fra Gehl Architects
Delutredning B Risiko for uønskede viljeshandlinger og prinsipper for risikoreduserende design	02.11.2012	Jernbaneverket/ Ramboll, Arup	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet *Unntatt offentlighet*
Delutredning C Gjenåpning av Akerselva	12.12.2012	Ramboll	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet
Delutredning D1 Personstrømmer, destinasjoner og byttemønster	23.04.2013	Jernbaneverket/ Ramboll	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet.
Delutredning D2 Kapasitetsutredning, personflyt på Oslo S, trafikk 2012-2023	20.11.2012	Jernbaneverket/ Ramboll	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet
Delutredning D3 Trafikksimulering	01.02.2013	Ramboll	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet
Delutredning D3 Simulering av alternative løsninger	07.02.2013	Ramboll	Vedlegg til rapport fra plansamarbeidet
Delutredning X Utvidelse av personkulvert Oslo S	06.05.2013	Ramboll	Mulighetsstudie
Nye Oslo S (Rom Eiendom)			
Oslo S: Inngangstorg, tilgrensende områder og vestlig del av hallen	06.02.2007	Ramboll	Statisk redegjørelse for eksisterende forhold
Oslo S. Trafikkprognoser 2025	10.09.2007	Rom, Jernbaneverket/ Norsam AS	
Utvikling av Oslo S - Premisser	24.10.2007	Jernbaneverket Region Øst, Rom	
Oslo S: Kulvert under sporområde rapport fase 1	25.05.2007	Rom m.fl./Asplan Viak	
Oslo S: Kulvert under sporområde rapport fase 2	26.09.2007	Rom m.fl./Asplan Viak	
Oslo S: Kulvert under sporområde presentasjon	26.10.2007	Rom m.fl./Asplan Viak	
Planinitiativ Oslo Sentralstasjon	10.03.2009	Rom/Spacegroup	
Oslo Sentralstasjon: Simulering trafikkstrømmer	August 2009	Rom/Atkins, Spacegroup	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Prognose gangtrafikk 2025	15.09.2009	Rom/Norsam	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Stasjonsalléen/Roof Loads	02.07.2009	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Stasjonsalléen/Buildability of the Arc's	24.07.2009	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt

Nye Oslo S: Stasjonsalléen/ Structural Design for Substructure	02.09.2009	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Stasjonsalléen/ Vurdering av alternative søyleplasseringer i tunnel	17.09.2009	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Stasjonsalléen/ Vurdering av mulige løsninger	29.09.2009	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Stasjonsalléen/ Vurdering av bebyggbarhet over tunnelkonstruksjon	08.10.2009	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Ombygging Oslo S: Security analyse fase 1	24.11.2009	Rom/ Railconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Krystallen Building/Sketch Project/Structural Design	January 2010	Rom/akt	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Fjordporten Building/Sketch Project/Structural Design	January 2010	Rom/akt	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Skisseprosjekt	25.02.2010	Rom/ Spacegroup, Norconsult, akt, Schonherr, Atkins, Norsam AS, Vista Utredning	Senere oppdateringer: - Stasjonsalleen 26.03.2010 - Tunnel 13.04.2010
Nye Oslo S: Stasjonsalléen: Fundamentering gjennom togtunnel	26.01.2010	Rom/Norconsult	Rapport tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: En analytisk presentasjon	20.05.2010	Rom/Spacegroup	Presentasjon tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Nye Oslo S: Stasjonsalléens møte med 1921-bygget	27.05.2010	Rom/Spacegroup	Presentasjon tilknyttet Nye Oslo S: Skisseprosjekt
Oslo s – Decision support – nye tunneler og kapasitet	29.10.2010	Rom/Vectura	Gjennomgang av nye jernbanetunneler og forholdet til Nye Oslo S
Konsekvenser for byen av nye togtunneler ved Oslo S	02.09.2011	Rom/Civitas	Vurderinger ift Vecturas rapport av 29.10.10
Nye Oslo S: Perspektiv	26.09.2013	Rom/Spacegroup	
Planprogram Oslo S: Grunnvann, setninger . Innspill til konsekvensutredning	19.12.2013	Rom/Norconsult	Notat
Planprogram Oslo S: Anleggsgjennomføring. Innspill til konsekvensutredning	19.12.2013	Rom/Norconsult	Notat

Chr. Frederiks plass
(Rom Eiendom)

Mulighetsstudie: P-hus Chr. Frederiks plass	11.06.2007	Rom/Multiconsult, Norsam, LPO Arkitekter	
Dimensjonering av parkeringsbehov Oslo S	17.04.2008	Rom/Asplan Viak	
Trafikkanalyse	05.06.2008	Rom/Norsam	
Utvidelse av P-hus ved Oslo S	25.09.2009	Rom/Pride Architecture	Skisseprosjekt
Planforslag Chr. Frederiks plass	18.08.2011	Rom/ SLA, Rambøll	Innsendt til PBE med bl.a. følgende vedlegg: - plankart/bestemmelser - illustrasjonsplaner (2 alt.) - ROS-analyse - miljooppfølgingsprogram - plan- og snitt p-anlegg - perspektivskisser
Oslo S – Utvidelse av P-hus på sjøsiden	09.09.2009	Sweco	Trafikknotat Vedlegg til planforslag 18.08.2011
Nye Oslo S: P-hus på Chr Frederiks plass Geotekniske forhold Setninger, konsekvenser for nabobygg o.l.	16.08.2010	Rom/Norconsult	Vedlegg til planforslag 18.08.2011
Parkeringsbehov ved Oslo S	09.06.2010	Rom/Norsam	Vedlegg til planforslag 18.08.2011

Biskop Gunnerus gate 14b / BGG 14b
(KLP Eiendom)

Forslag til planprogram Høring	16.05.2011	KLP	
Forslag til planprogram Revisjon etter høring	15.09.2011	KLP	
Sammendrag av uttalelser til forslag til planprogram	15.09.2011	KLP	
Bemerkning til utkast til planprogram	11.07.2011	Jernbaneverket	Brev. Omfatter også forhold knyttet til ny bussterminal (Ruter) og nye Oslo S (Rom)
Bemerkning til utkast til planprogram	12.05.2011	Jernbaneverket	Brev. Omfatter også forhold knyttet til ny bussterminal (Ruter) og nye Oslo S (Rom)
Biskop Gunnerus gate 14b: Planskisse	15.07.2011	KLP/Arkitektfirmaet C.F.Møller, Kristin Jarmund arkitekter as	Må gjennomgås på nytt og kompletteres
Biskop Gunnerus gate 14b: Vurdering av fjernvirkninger	Juni 2011	KLP/Arkitektfellesskapet Krystallklar	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres

Biskop Gunnerus gate 14b: Soldiagrammer	Juni 2011	KLP/Arkitektfellesskapet Krystallklar	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres.
Biskop Gunnerus gate 14b: Konsekvensutredning støy	14.06.2011	KLP/Ramboll	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres.
Biskop Gunnerus gate 14b: Konsekvensutredning vindstudie	22.06.2011	KLP/Ramboll	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres
Biskop Gunnerus gate 14b: Naturmangfold	16.05.2011	KLP/Ramboll	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres.
Biskop Gunnerus gate 14b: Lokal luftforurensning/ Spredningsberegninger	22.06.2011	KLP/Ramboll	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres.
Biskop Gunnerus gate 14b: ROS-analyse	30.06.2011	KLP/Ramboll	Vedlegg til planskisse 15.07.2011. Må gjennomgås på nytt og kompletteres
Perspektiver	September 2013	KLP/Mir	Fugleperspektiv fra sør; - Hjørne nordøst - Hjørne nordvest

Ny bussterminal ved Oslo S
(Ruter AS)

Ny bussterminal ved Oslo S Konseptvalgutredning (KVU)	12.06.2013	Ruter/Cowi Rapp-006	*Utrykt vedlegg til planprogrammet*
Vaterland bussterminal (Busstermialen Oslo) – Gjennomføring av en brukerundersøkelse blant besøkende på terminalen	2003	Scandiaconsult	Ref. til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Bussterminalløsninger i Oslo sentrum – Vurdering av kapasiteten ved Oslo bussterminal i dag og i fremtiden	27.05.2008	Ruter/Ramboll	Ruterrapport 27.05.2008
Bussterminal i Oslo – Mulighetsstudie for to lokaliteter	29.05.2009	Ruter/Ramboll	Ruterrapport 2009:05 (17.06.2009).
Ny bussterminal ved Oslo S – Plassering og utforming	10.04.2010	Ruter/Ramboll	Ruterrapport 2010:4 (20.04.2010).
Trafikkgrunnlag 2010-2030	17.01.2013	Cowi	Referanse til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Skisseutredning av utvidelse av bussterminal ved Galleri Oslo	15.06.2012	Ramboll	Referanse til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Silingsrappport	15.02.2013	MAD/Cowi Rapp-003	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Datarapport eksisterende geotekniske grunnundersøkelser	07.01.2013	Ruter/Cowi Rapp-004	Vedlegg til rapporten: 3: Borprofiler fra Oslo kommunes undergrunnskartverk 4: Tidligere rapporter
Ny bussterminal ved Oslo S Oppsummering konsepter	15.02.2013	Ruter/Cowi Not-005	
Ny bussterminal ved Oslo S Teknikk og byggbarhet	14.02.2013	Ruter/Cowi Not-009	
Ny bussterminal ved Oslo S Kostnadsvurderinger i silingsprosessen	14.12.2012	Ruter/Cowi Not-012	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Forslag til 0-alternativ	09.04.2013	Ruter/Cowi Not-017	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Faseplaner bygging	13.05.2013	Ruter/Cowi Not-019	
Ny bussterminal ved Oslo S Volumutredning	29.01.2013	Ruter/Cowi Not-020	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Oppsummering av høringsuttalelser	07.03.2013	Ruter/Cowi Not-021	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Alternative atkomster tverrløsning	04.03.2013	Ruter/Cowi Not-022	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Overordnet vurdering av setninger	15.03.2013	Ruter/Cowi Not-023	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Busstermialens forhold til jernbanestasjonen - oppsummering av fagnotater	08.05.2013	Ruter/Cowi Not-025	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Kostnadsvurderinger for KVU	09.04.2013	Ruter/Cowi Not-026	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Overordnet risikovurdering - kriminalitet	13.05.2013	Ruter/Cowi Not-028	*Unntatt offentlighet* Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Nytteberegninger og sammenstilling	21.05.2013	Ruter/Cowi Not-029	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Kostnader nye publikumsadkomster Oslo S uten bussterminal	13.05.2013	Ruter/Cowi Not-030	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal ved Oslo S Innspill til sporbruken i anleggsperioden	26.04.2013	Ruter	Bilag til KVU ny bussterminal ved Oslo S
Ny bussterminal Oslo S Videre utredninger av setninger og fundamentering	20.11.2013	Ruter/Cowi Not-035	Notat
Reguleringsplan bussterminal Oslo S Setninger og fundamentering	12.09.2013	Cowi	Møtereferat

Vurdering bussterminal/jernbanetunnel Oslo S	10.01.2012	Ruter/Aas-Jakobsen AS	Notat

Annet

Innfartsparkering for sykkel ved Oslo sentralstasjon: Europeiske eksempler, dagens situasjon og anbefalte tiltak	12.07.2012	Statens vegvesen	
Setninger Oslo S Sammenstilling og foreløpig vurdering av målinger	14.06.2013	JBV/NGI	Inngår i arbeidet med detaljplan nytt dobbeltspor Oslo–Ski / Innføring Oslo S

Pga illustrasjoner

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for Byutvikling

Oslo S - områdeprogram

Plan- og bygningsetaten

Ruter#

Konseptvalgutredning

Ny bussterminal ved Oslo S

Versjon: 1.1

Dato: 12.06.2013

Jernbaneverket

Plan- og bygningsetaten

Utvikling av kollektivknutepunktet

Rapport fra plansamarbeidet

Jernbaneverket • Plan- og bygningsetaten
Statens vegvesen • Ruter AS • ROM Eiendom
Akershus fylkeskommune • Bymiljøetaten

August 2013