



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

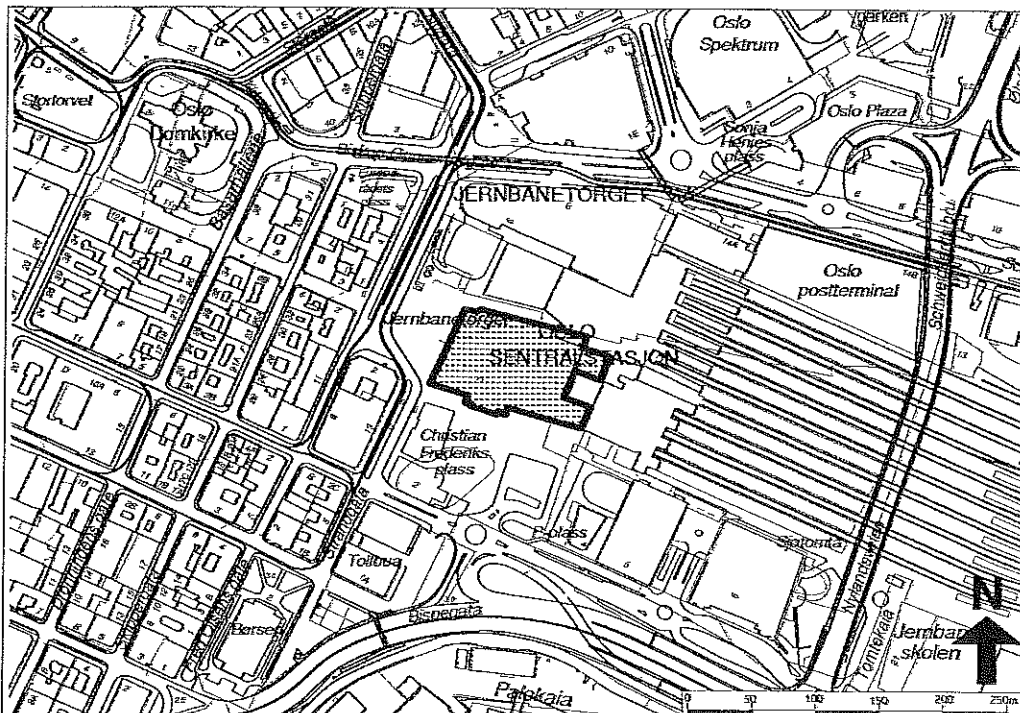
Jernbanetorget 1, Østbanebygningen Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

Området foreslås regulert til spesialområde - bevaring (forretning, kontor, hotell, bevertning og allmenntilgjengelig formål/offentlig bygning (kultur)). Hensikten med planen er å tilrettelegge for bruk av Østbanebygningen til hotell og samtidig sikre allmenn tilgjengelighet i Østbanehallen. Høyder og utnyttelse for Øvre midtbygg (ØM-bygget) er lagt inn i planen og er i hovedsak i henhold til godkjent rammetillatelse av 03.10.2003 (fornytt den 09.09.2006). Det er foreslått noe høyere utnyttelse og nye byggegrenser/høyder for å ha mulighet for endringer i forhold til gitt rammetillatelse. Deler av Østbanebygningen er fredet, og hele bygningen foreslås regulert til spesialområde - bevaring tilsvarende gjeldende regulering. Reguleringsformålene er endret i henhold til gjeldende plan- og bygningslovs betegnelser og hotellformål er lagt til. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget med visse forbehold.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden
fra: 28/6 til: 17/8 - 09

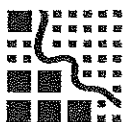
Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen.

Utarbeidet av: Civitas AS for Rom Eiendom AS



Bydel: Sentrum
Gnr./bnr.: 207/76

Saksnummer: 200805391
Dokumentnummer: 27
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

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

Sentraltbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 22 66 24 94
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

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

INNHold**Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark	side	3
Saksgang	side	3
Sammendrag	side	4
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	7
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	8
Forminsket plankart	side	14
Planbestemmelser	side	15
Vedtak om offentlig ettersyn	side	17

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Samrådsinnspill
3. Kunngjøringsinnspill og forhåndsuttalelser
4. Notat – Byrom og byliv ved Østbanen, , utarbeidet av Civitas
5. Trafikkanalyse, utarbeidet av Norsam AS
6. Risiko- og sårbarhetsanalyse, utarbeidet av Civitas

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1:500

Forslagsstillers planbeskrivelse

Østbanebygningen

Jernbanetorget 1, gnr 207, bnr 76

Planforslag

Forslagsstiller: Civitas AS for ROM Eiendom AS

Innhold

1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
2. BAKGRUNN.....	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	3
3.1 Lokalisering og bruk	3
3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer	4
4. PLANSTATUS.....	15
4.1 Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer.....	15
4.2 Gjeldende overordnede planer.....	15
4.3 Tilgrensende plan.....	15
4.4 Gjeldende regulering.....	16
4.5 Pågående planer.....	16
4.6 Rammetillatelse for påbygg til Østbanebygget	16
5. MEDVIRKNING	20
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	20
5.2 Kunngjøringsinnspill.....	21
5.3 Samarbeid med offentlige instanser i planprosessen	22
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	24
7. PLANFORSLAGET	26
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	29
9. ILLUSTRASJONER.....	32

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

Skisse viser både eksisterende situasjon og mulig fremtidig situasjon. Reguleringsforslaget vil ikke medføre nye bygninger. Påbygget "ØM-bygget", som det er gitt rammetillatelse for, er stiplet inn.

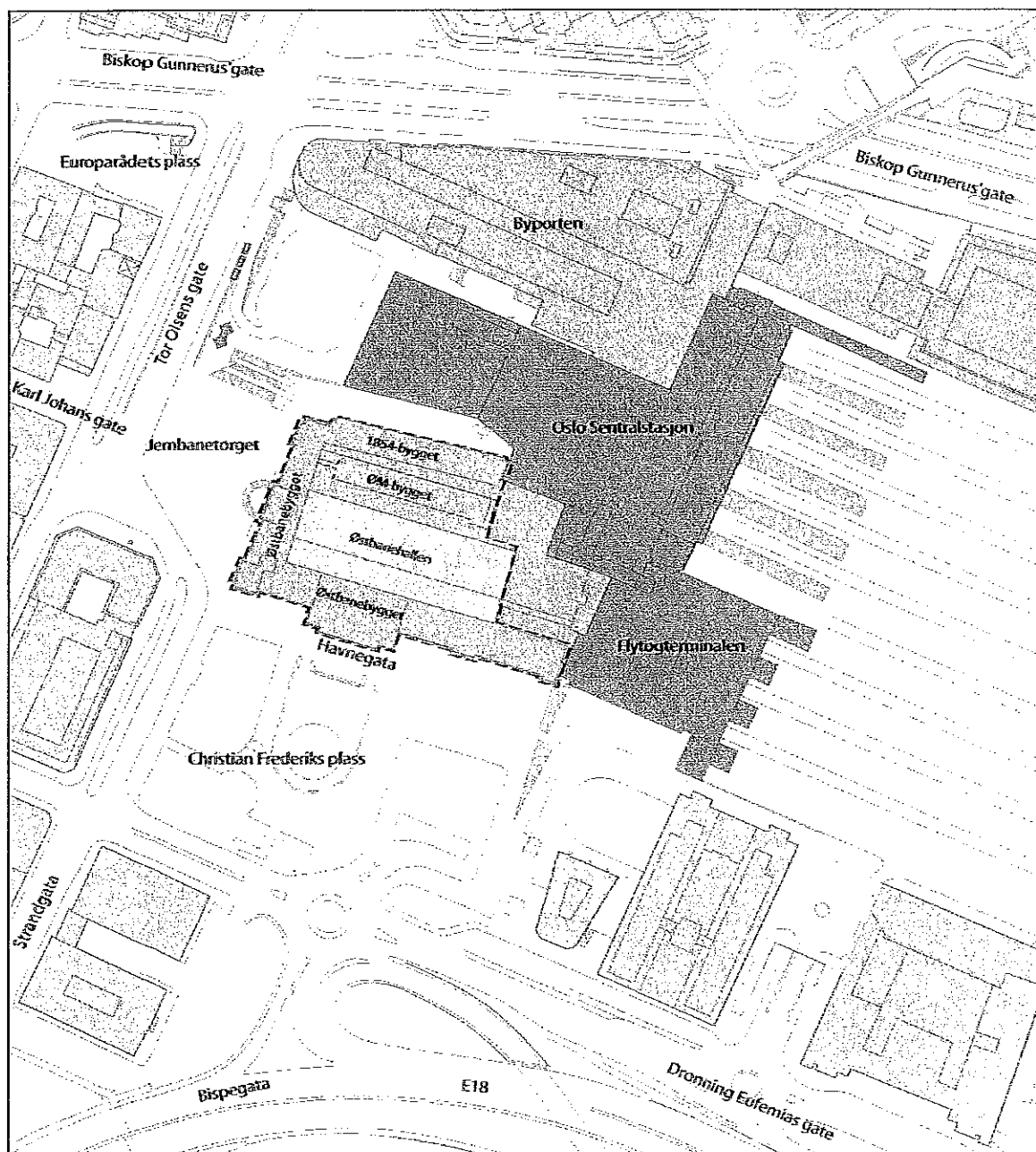


Fig 1 Eksisterende situasjon og mulig fremtidig situasjon

2. BAKGRUNN

Bakgrunnen for reguleringsforslaget er at ROM eiendom ønsker å tilrettelegge for hotell i Østbanebygningen, i bygningsfløyene som omkranser den tidligere jernbanehallen. For å kunne gjøre dette må underformålet hotell legges til gjeldende regulering. I dag er eiendommen regulert til Spesialområde bevaring med underformålene forretninger, kontor, bevertningssteder og lokaler for kulturelle aktiviteter, samt fremtidig fellesareal – felles økonomigård. Østbanebygningen er fredet. Hotellplanene berører i liten grad fredningen. For noen mindre tiltak vil det søkes dispensasjon fra fredningsbestemmelsene, i tråd med disse. Hotellplanene vil også kunne tilpasses fredningsbestemmelsene dersom det ikke gis dispensasjon.

Ved å tilrettelegge for etablering av hotell ønsker ROM Eiendom å bidra til mer publikumsfunksjoner og aktiv bruk av bygningen. Dette er i tråd med både utvikling av Oslo S som kollektivknutepunkt og bevaring av bygningen gjennom aktiv bruk.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Østbanebygningen ligger sentralt i Oslo sentrum, i aksen til Karl Johans gate.

Østbanebygningen var tidligere jernbanestasjon. Da Oslo Sentralstasjon (Oslo S) ble etablert på 1980-tallet, ble Østbanen gradvis nedlagt som jernbanestasjon. Østbanebygningen er fra 1993 brukt som shoppingsenter med forretninger og serveringssteder i bygningsvolum i Østbanehallen og 1. og deler av messaninetasje i de omkransende bygningskroppene. Øvrige etasjer benyttes til kontor og konferansesenter.

Formål	Dagens situasjon kvm BRA*
Kontor	8162
Forretning	3535
Konferanse	644
Beverting	2744
Lager/tekniske rom	207
sum	15294

Tabell 1: Dagens arealbruk (*uten tillegg for tenkte plan)

Det er i 2003 gitt rammetillatelse til oppføring av et tilbygg i 3 etasjer med kontorfunksjoner, kalt Østre Midtbygg (ØM-bygget). Dette bygget ligger rett nord for dagens Østbanehall. Rammetillatelsen ble fornyet i 2006. Det er nå søkt om igangsettingstillatelse (IG) og byggearbeidene vil påbegynnes i år/umiddelbart.

Østbanen er bygningsmessig knyttet sammen med Oslo Sentralstasjon i øst. Gangforbindelsen fra hovedinngangen fra Jernbanetorget gjennom Østbanehallen er offentlig tilgjengelig og gir gangforbindelse til jernbanestasjonen. Hovedinngangen til Oslo S er fra Øvre torg og ikke gjennom Østbanebygningen.

Østbanebygningen har en svært sentral beliggenhet i forhold til kollektivtrafikk, med Oslo S og Jernbanetorget kollektivknutepunkt som nærmeste naboer.

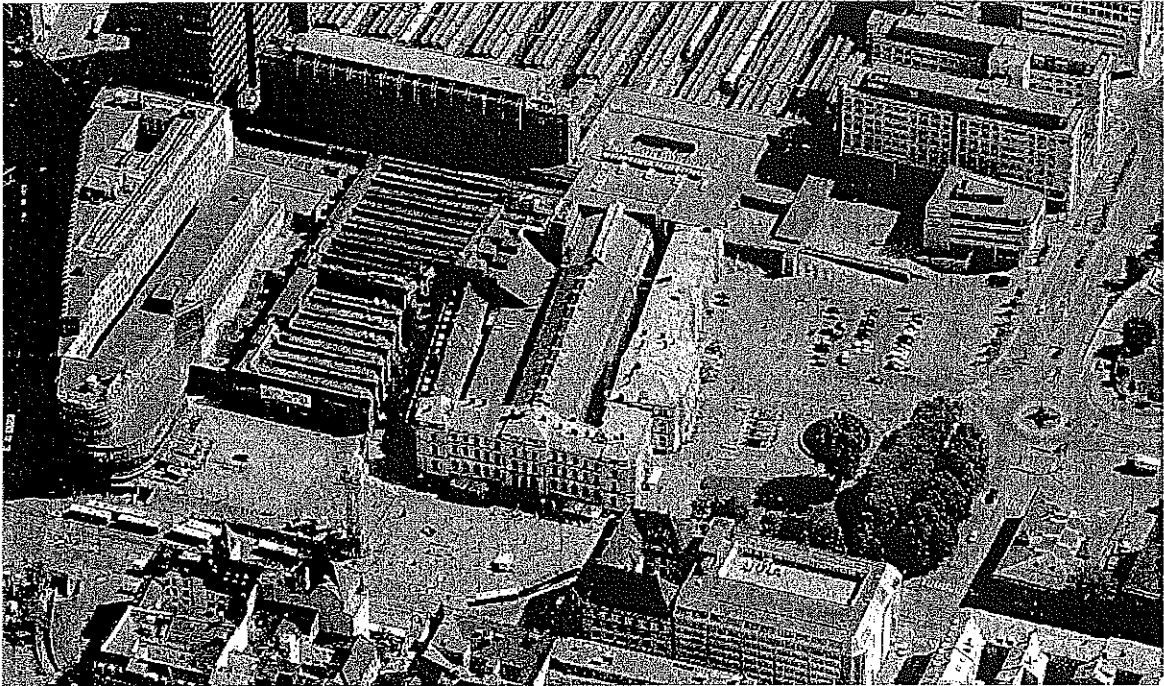


Fig 2: Oslo S og Østbanebygget sett fra vest

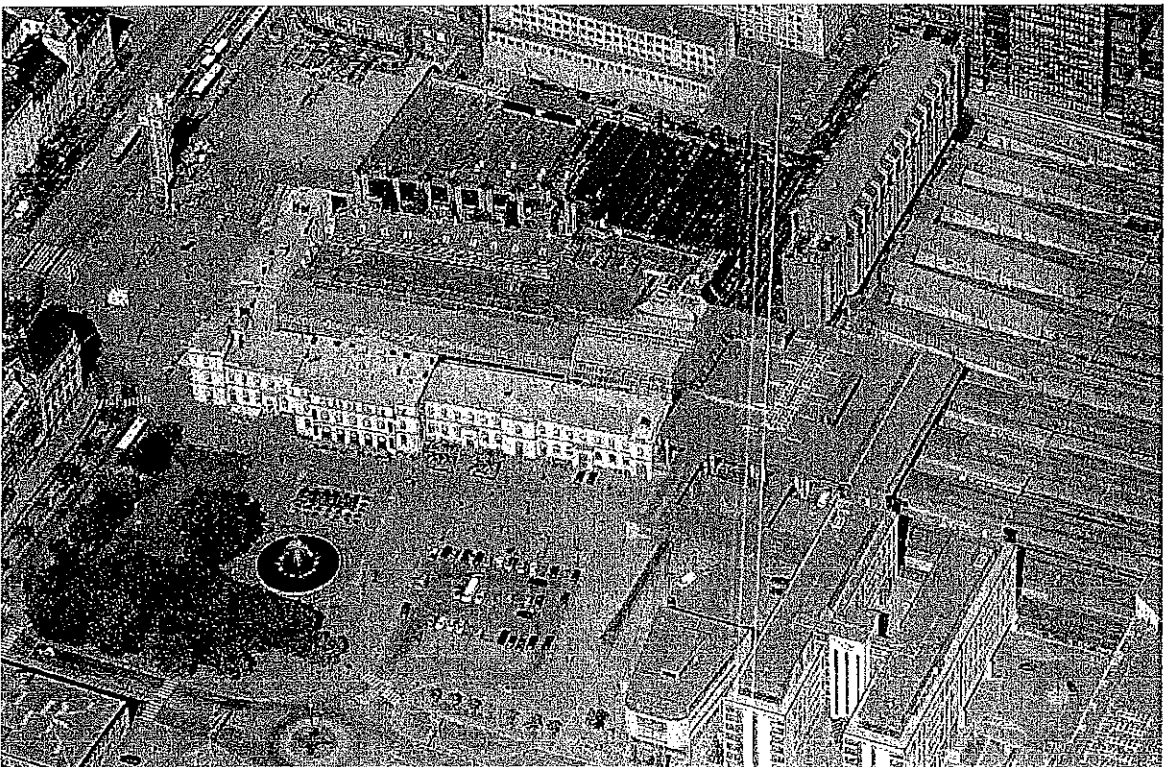


Fig 3: Oslo S og Østbanebygget sett fra sør

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Historisk utvikling

Fra 1642 ble Oslo flyttet fra Gamlebyen til Akershus festning med oppbygging av Kvadraturen. Ganske snart trengte byen større plass og byen vokste utenfor vollene. Domkirken ble bygget i 1694 i utkanten av Østre Kvarter. Forstedene langs Storgaten, Vaterland og Grensen vokste opp og ble formelt innlemmet i byen i 1794. Med dette ble Stortorget et naturlig og sentralt torg med et yrende handelsliv. Karl Johans gate ble bygget i flere etapper. Den østlige delen er eldst. Fra slutten av 1830-

årene ble gaten opparbeidet vestover fra Øvre Slottsgate frem til Slottet, som ble oppført som kongebolig i årene 1825-48. Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll stod ferdig i 1854 som landets første jernbane. Samtidig med utbygging av stasjonen ble Jernbanetorget etablert.

Som følge av T-banebygging på 1960-tallet og utbygging av jernbanetunnel 20 år senere ble størstedelen av Vaterland, bebyggelsen nord for Oslo sentralstasjon, totalsanert. Området ble bygget ut igjen i løpet av 1980-årene, med bybebyggelse og -funksjoner i større skala; Oslo City, Galleri Oslo, Oslo Spektrum, Oslo Plaza Hotell og senere Byporten (1999).

Utvikling av jernbanestasjonen:

1854: Første stasjonsbygg ble bygget. På samme tid ble Jernbanetorget etablert.

1879-82: Stasjonen ble utvidet pga innføring av Østfoldbanen. Hovedinngang ble lagt i forlengelsen av aksen fra Karl Johans gate.

1980: Første byggetrinn av Oslo sentralstasjon og tunnel under Oslo sentrum (som forbinder østre og vestre jernbanenett) ble ferdigstilt. Første byggetrinn inneholdt perronger, fordelingshall og kontorer for Oslo Jernbanedistrikt.

1986: Andre byggetrinn av Oslo S ble tatt i bruk. Dette inkluderte sentralhall med publikumsfunksjoner, samt Øvre Torg og Trafikanten.

1987-1990: Østbanen ble gradvis nedlagt som jernbanestasjon.

1990: Tredje byggetrinn av Oslo S ble ferdigstilt. Det bestod av en forlengelse av Østbanehallen, et nytt tverrstilt glassbygg mot spor 14-19 og et nytt inngangsparti mot sjøsiden.

1993: Østbanebygningen ble ombygget og åpnet som shoppingssenter.

1998: Ny flytogterminal ble åpnet samtidig med Gardermobanen, med adkomst fra sjøsiden. Samtidig ble deler av glassbygget fra 1993 revet og det ble oppført parkeringshus for flytogets passasjerer på sjøsiden mot Havnegata.

1998: Ny inngang til Oslo S mot nord ble åpnet, med direkte overgang til bussterminalen i Galleri Oslo og innendørs overgang til T-banen.

1999: Byporten ble åpnet, med kjøpesenter, hotell og kontorer på nordsiden av Oslo S. Byporten har også innendørs forbindelse til/fra Oslo S. I forbindelse med denne utbyggingen ble også deler av Øvre Torg ombygget.

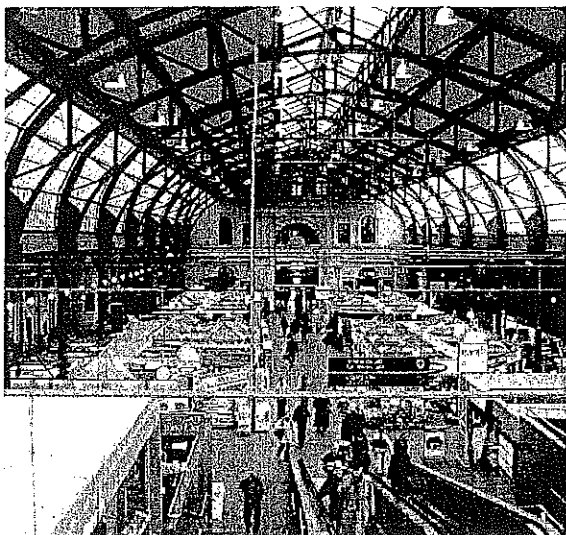


Fig 4: Østbanehallen i dag

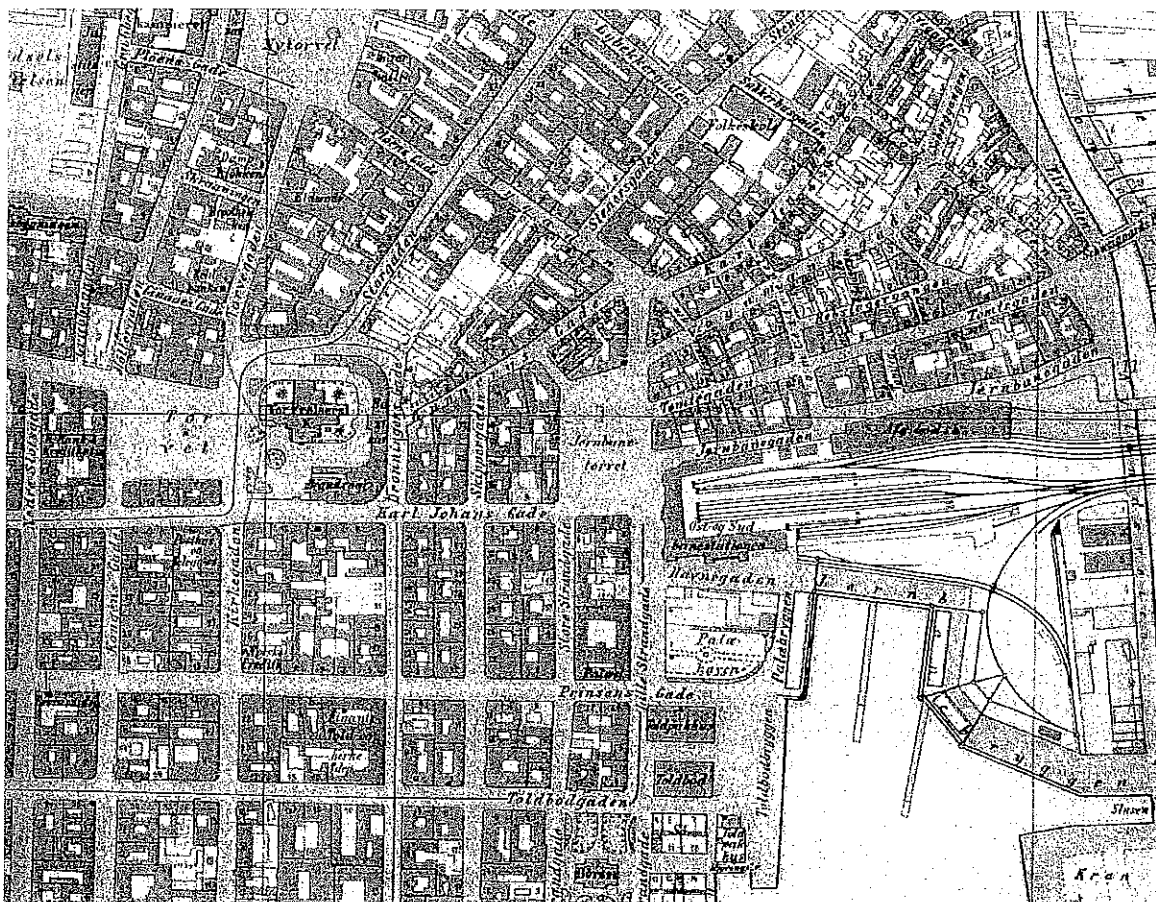


Fig 5: Historisk kart Oslo sentrum ca 1900

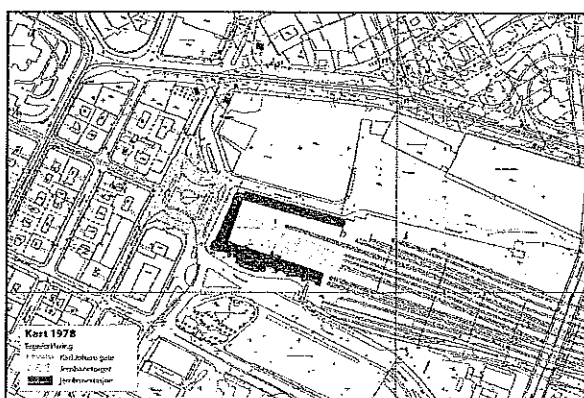


Fig 6: Kart 1978 med markering av jernbanestasjon, Jernbanetorget og Karl Johan

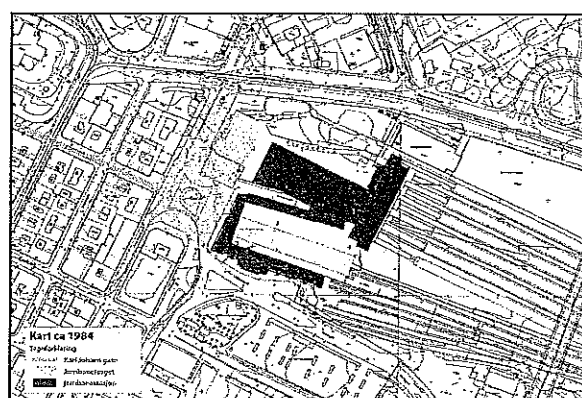


Fig 7: Kart ca 1984 med markering av jernbanestasjon, Jernbanetorget og Karl Johan.

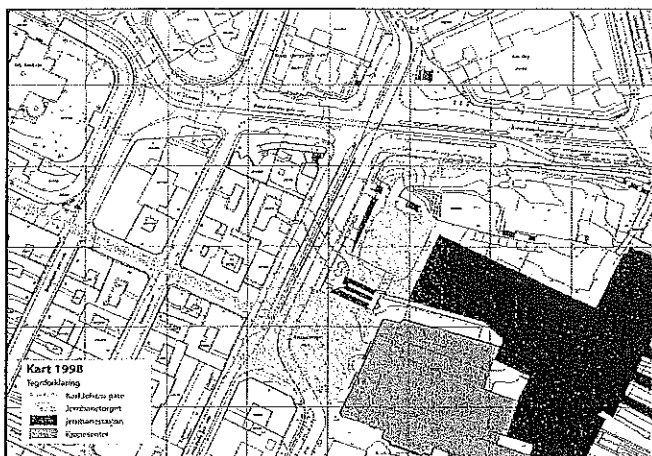


Fig 8: Kart 1998 med markering av jernbanestasjon, Jernbanetorget og Karl Johan, samt Østbanen utviklet til kjøpesenter.

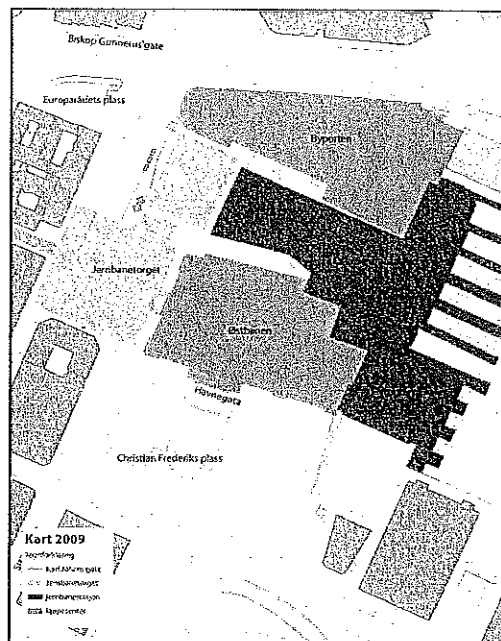


Fig 9 (til høyre): Kart dagens situasjon med markering av jernbanestasjon, Jernbanetorget og Karl Johan, samt Østbanen og Byporten som kjøpesenter.

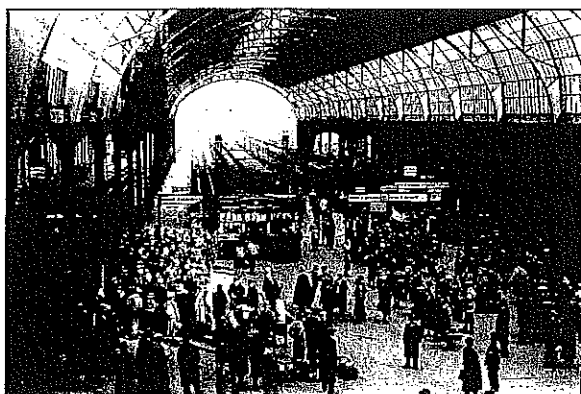


Fig 10: Reisende i Østbanehallen, ca. 1932



Bilde 11: Østbanehallen, ca. 1933

Verneinteresser

Kulturminner

Østbanestasjonen er et godt bevart stasjonsanlegg fra andre halvdel av 1800-tallet, og er også det største og et betydningsfullt stasjonsanlegg fra denne tiden. Bygningskomplekset er først regulert til spesialområde bevaring i reguleringsplan av 20.08.1987. Østbanehallen og Østbanebygningen er deretter fredet av Riksantikvaren 26. 11 2002. Formålet med fredningen er å bevare et arkitektonisk, bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdifullt anlegg som har og har hatt en sentral funksjon i norsk samferdselshistorie og i hovedstadens bybilde.

Fredningen omfatter eksteriøret til Østbanestasjonen, og følgende deler av interiøret:

- 1) Toghallen, 2) Sørfløyens midtparti med vestibyle og tilstøtende rom, 3) Vestfløyens vestibyle, 4) "Direksjonsrommet" med tilliggende trappeløp og 5) "Kongerommet".

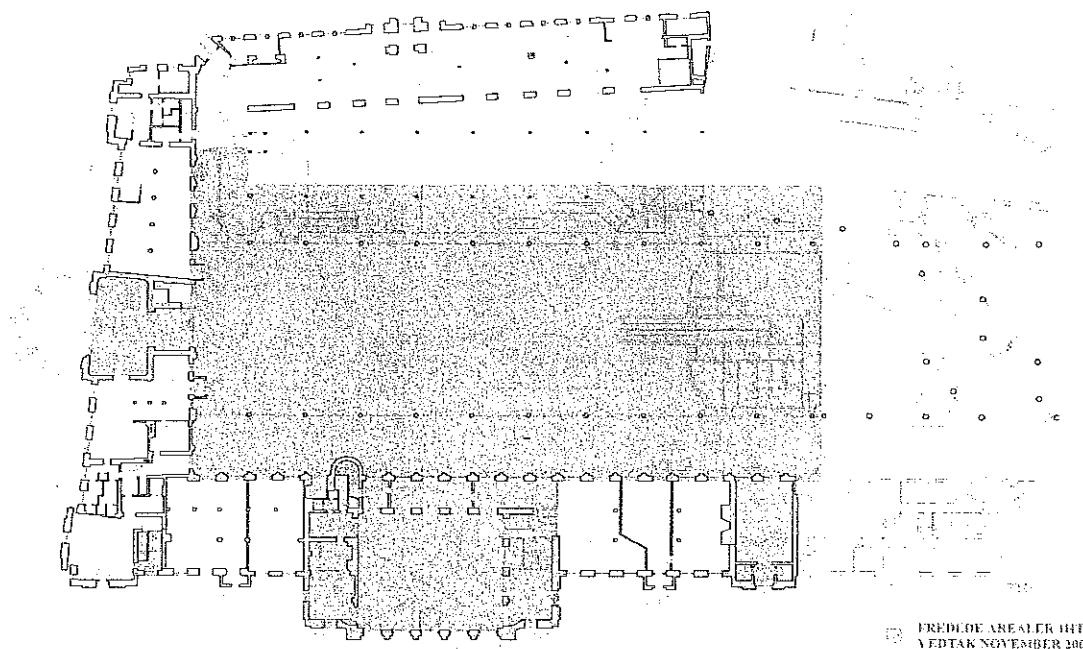


Fig 12: Plan av 1. etasje viser hvilke deler av interiøret som er fredet. Også fasadene og deler av messaninetasjen, 2. etasje og 3. etasje er fredet.

Fredningsbestemmelsene definerer tiltak som ikke er tillatt og tiltak som fredningen ikke er til hinder for. I korte trekk tillates ikke riving, ombygging eller fjerning av bygningselementer/materialer på de fredete delene av bygningskomplekset. Vanlig vedlikehold og reparasjon tillates, men må gjøres i samsvar med opprinnelig utførelse og materialbruk. Det tillates endringer av bygningsvolum i toghallen som ikke innebærer inngrep i eldre bygningsdeler eller berører arealenes/volumenes avgrensning mot toghallen.

Fredningsbestemmelsene definerer også forhold knyttet til dispensasjon. Kulturminnemyndigheten kan etter søknad gi unntak fra fredningsbestemmelsene dersom de ikke medfører vesentlige inngrep i bygningene. Dette gjelder tiltak som:

- Større vedlikeholdsarbeider.
- Tilbakeføring til tidligere tilstand som er dokumentert.
- Mindre bygningsmessige inngrep (hulltaking, skilting, tekniske installasjoner)
- Endring av eksisterende nyere (etter 1986) strukturer/inventar i toghallen eller innføring av nye dersom de visuelt sett underordnes toghallens hovedvolum og bærekonstruksjon, samt fløybygningenes fasader.
- Endring av nyere fast inventar i Kongerommet og sørløysens vestibyle med tilstøtende rom eller innføring av nytt fast inventar dersom dette visuelt sett underordnes rommenes hovedvolum og dekorative elementer.

Kulturlandskap

Østbanebygningens lokalisering som fond i Karl Johans gate og som pendant til slottet gjorde bygningen til et viktig konstituerende element i 1800-tallets Kristiania. Anlegget er et primært element, dvs. som har vært styrende for annen byutvikling, med en fremtredende plass i bybildet. Fremdeles er forholdet mellom Østbanen og Karl Johans gate så visuelt sterkt at Østbanen oppfattes som del av Jernbanestasjonen.

Oslo Sentralstasjon har imidlertid også vært et styrende element for byutviklingen. Ved etablering av jernbanetunnel under Oslo sentrum ble Øvre Torg foran ny hovedinngang til Oslo S etablert. Byromssituasjonen ble endret ved at Jernbanetorget fikk to nivåer. Med dette ble det en byromsmessig

utflytende situasjon mellom Jernbanetorget med Tor Olsens gate og Biskop Gunnerus gate med Europarådets plass.

Sammen med utbygging av Oslo S opphørte for en stor del det opprinnelige sammenfallet mellom byform og funksjon, med Østbanen som fond for Karl Johans gate og hovedadkomst med tog. Det er fortsatt mulig å bruke Østbanen som inngang til jernbanen, men andre innganger til Oslo S har overtatt det meste av denne funksjonen både rent formelt sett og bruksmessig.

Tilliggende byrom og byliv

Østbanebygningen er omkranset av byrom på to sider. Mot vest, mellom Jernbanebygningen og Karl Johan, ligger Jernbanetorget. Mot sør ligger Christian Fredriks plass som del av den planlagte Operaallmenningen mot Operaen. Også andre gater og byrom har en visuell og/eller funksjonell sammenheng med disse byrommene.

Karl Johans gate er byens paradegate. Egertorget er gatens høyeste punkt. Her er det utsikt til gatens to fondmotiver, Slottet i vest og den gamle Østbanestasjonen i øst.

Jernbanetorget er et todelt plassrom, hvor den ene delen ligger foran Østbanebygningen og den andre delen ligger på et høyere nivå foran inngangshallen til Oslo S, kalt Øvre Torg. Nivåforskjellen skyldes togtunnelen. Det er trapp og dårlig byromsmessig kontakt mellom de to nivåene.



Fig 13: Jernbanetorget og Øvre torg i dag

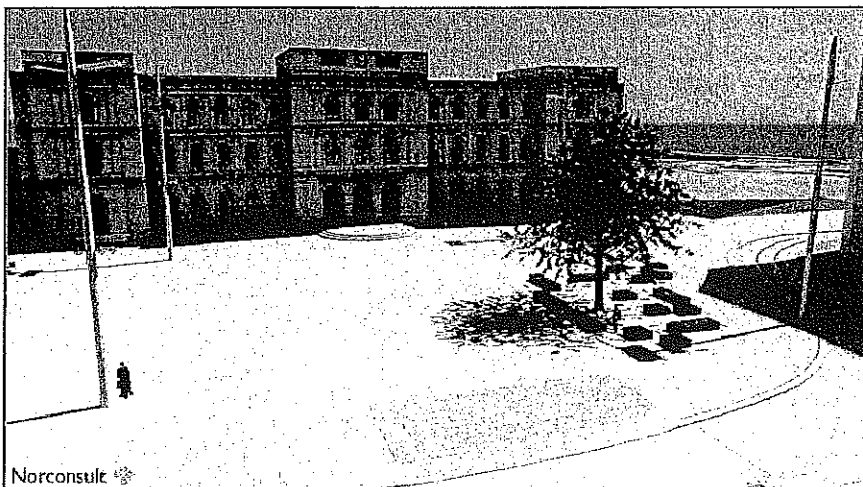


Fig 14: Illustrasjon av Jernbanetorget, ny utforming som nå ferdigstilles (ill. Norconsult)

Tor Olsens gate skiller mellom Jernbanetorget og Karl Johan, inngår i byrommet i Jernbanetorget og utgjør samtidig den tydeligste byromsmessige forbindelsen mellom de to delene av Jernbanetorget.

Biskop Gunnerus gate er en bred bygate som avgrenser Oslo S i nord. Gaten har mye gangtrafikk, har inngang til flere store kjøpesentre (Oslo S og Byporten) og er del av Jernbanetorget kollektivknutepunkt. Samtidig har gaten få fremtredende kvaliteter som byrom.

Europarådets plass som opprinnelig var bebygget, har i dag en plassmessig opparbeiding og nedgang til T-bane. Plassen ligger i overgangen mellom Jernbanetorget/Tor Olsens gate og Biskop Gunnerus gate. I møtet mellom disse byrommene er det en byromsmessig utflytende situasjon.

Christian Frederiks plass ligger på sjøsiden av Østbanebygningen. Paléhagen ligger i sydlig del av plassen. Plassen har i dag trappeanlegg mot flytogterminalen i øst. Plassen vil i fremtiden ha en viktig rolle som byromsforbindelse mellom Karl Johan og Bjørvika. En diagonal fra Karl Johan og Jernbanetorget ned til operaen og fjorden defineres som viktigste atkomst fra sentrum. Denne kan beskrives som sekvenser av parker og byrom, fra Jernbanetorget til Christian Frederiks plass og Paléhagen og videre til Operaen.

Byliv i tilliggende byrom og gangtrafikkstrømmer på Oslo S

Delutredningen "byrom og byliv" (Civitas 28.03.09) utarbeidet som del av planarbeidet, oppsummerer tidligere utredninger om byliv i tilliggende byrom og gangtrafikkstrømmer på Oslo S. Dette viser at: Oslo sentralstasjon er den største drivkraften i bruken av området, i samvirke med handel, spesielt i kjøpesentra.

Det er gjennomført undersøkelser av gangtrafikkstrømmer på Oslo S med tilliggende bygninger. Dette viser at det er til sammen ca 150.000 passeringer pr. yrkesdøgn gjennom "ytterdørene" til Oslo S. Av disse er ca 18000 YDT(yrkesdøgntrafikk) gjennom Østbanehallen. Noe under halvparten av de gående gjennom Østbanen skal reise med tog. Andelen togreisende som benytter Østbanen som inngang/utgang er 6-7 % av det totale antallet togreisende. Dette dokumenterer at Østbanen i dag fungerer som en biinngang til Oslo S.

Miljøfaglige forhold

Luftforurensning

I forbindelse med Bjørvika-planen ble luftkvaliteten i området utredet. Det viste at luftkvaliteten i planområdet er svært varierende, avhengig av vindforhold. I perioder med vind fra nordøst (en av de to vanligste situasjonene) kan bakgrunnsforurensningen alene gi konsentrasjoner opp mot eller over nasjonale mål og SFTs anbefalte kriterier for god luftkvalitet. Biltrafikken på E18 i tilliggende byområder gir et ytterligere bidrag. I andre perioder med gunstige vindforhold er konsentrasjonene godt under grenseverdiene.

Støy fra trafikk

Støykart utarbeidet i forbindelse med strategisk støykartlegging for Oslo i henhold til forurensningsforskriften kap. 5 viser at støynivået utenfor hjørnet av bygningen mot sørvest ligger på grensen mellom "gul" og "rød" støysone slik støysonene er angitt i Miljøverndepartementets retningslinje T-1442.

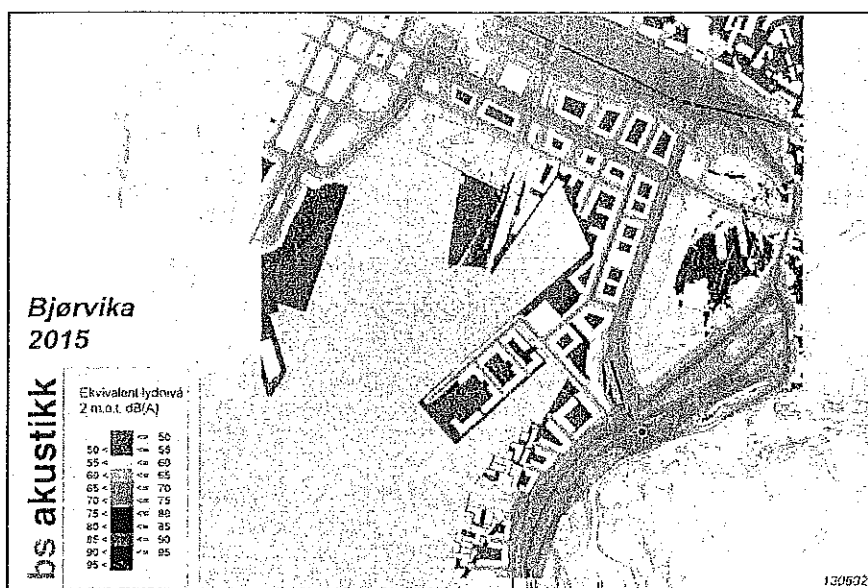


Fig 15: Støykart fra planarbeidet for Bjørvika.

Illustrasjonen viser støykotekart for ekvivalent lydnivå 2 meter over bakken i 2015.

Trafikkmengdene ved Operaallmenningen vil bli lavere enn beregningene som lå til grunn for støykotekartet og støynivået vil bli lavere enn det illustrasjonen viser.

Trafikkforhold

Kollektivknutepunktet

Østbanehallen ligger ved Oslo S som med tilliggende stoppesteder er Norges mest trafikkerte kollektivknutepunkt. Knutepunktet binder sammen alle driftsarter:

- Tog, med regiontog, lokaltog flytoget
- T-banelinjer
- Sporvognslinjer
- Bussruter, med regionale ruter, lokale ruter
- Drosjer
- Parkeringshus for biler
- Gangforbindelse i byen

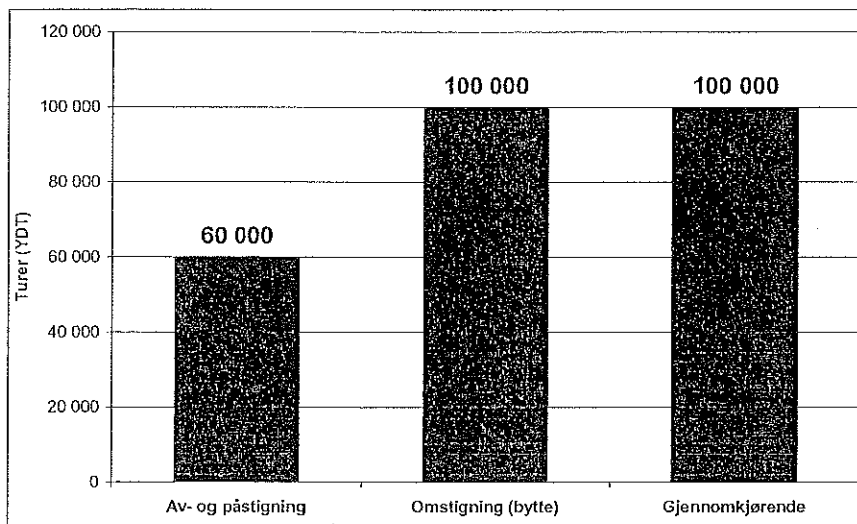


Fig 16: Antall turer som avvikles i kollektivknutepunktet i et gjennomsnittlig døgn 2005

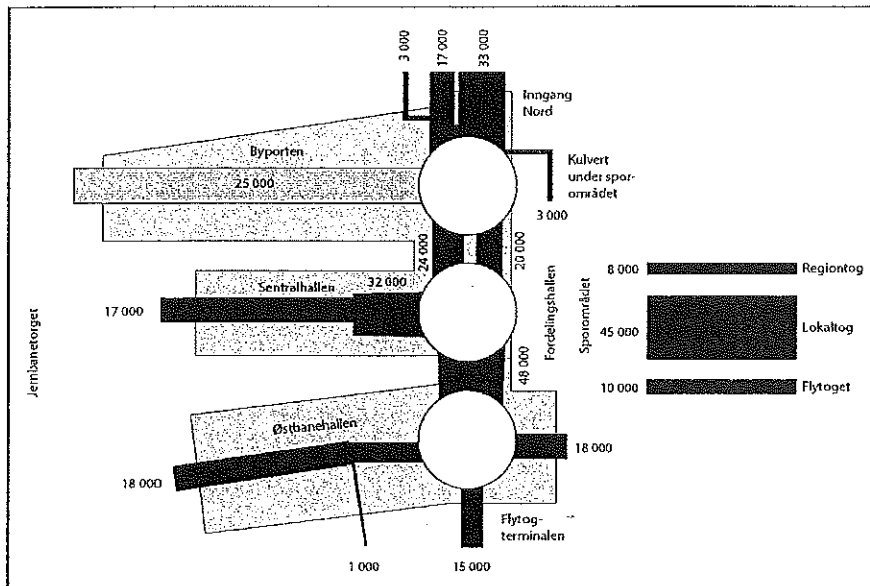


Fig 17: Gangtrafikk i et gjennomsnittlig døgn i 2005. Ca. 18 000 gangturer passerer gjennom Østbanehallen i løpet av et døgn.

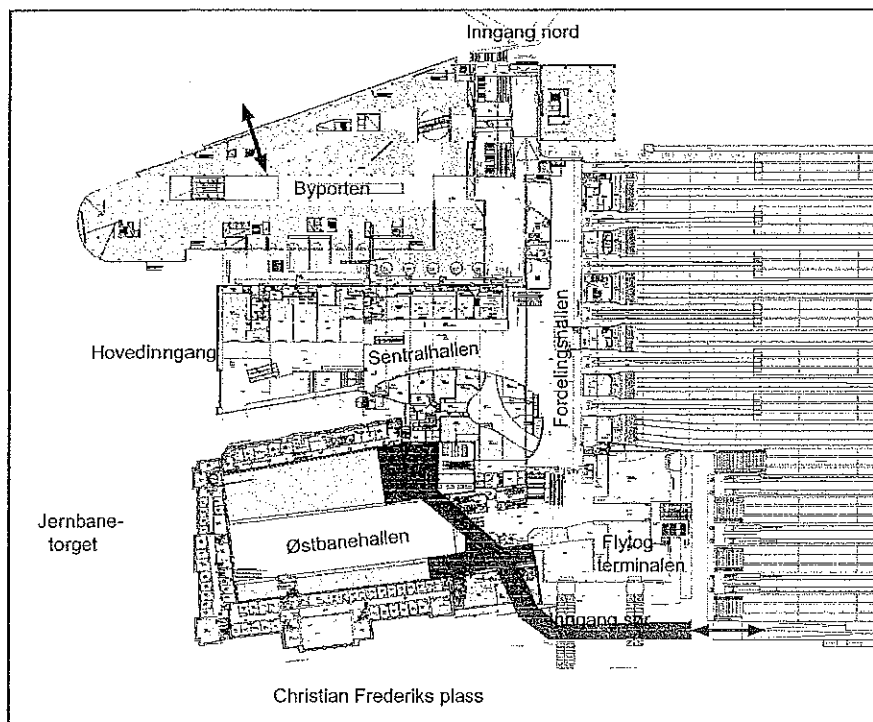
Adkomster

Det er ingen tilrettelagt kjøreadkomst til Østbanebygget.

Det er i dag gangadkomster til Østbanebygget fra Jernbanetorget, Christian Frederiks plass og Fordelings-hallen ved Oslo S. I tillegg er det mulig å gå mellom Østbanehallen og Christian Frederiks plass via Christiania Pub.

Varemottak

Varemottaket for Østbanebygget ligger i kjelleretasjen med adkomst langs sørsiden av spor-området ved Oslo S. Vareheiser gir kontakt til Østbanehallen. Varemottaket har frihøyde på ca. 3,3 meter. I tillegg er det mulig å ta inn varer via varemottaket i Byporten.



Parkering

Det er ingen tilrettelagt parkering spesielt for Østbanebygget. Innen kort gangavstand ligger parkeringshuset på sørsiden av Oslo S og Palæet på vestsiden av Standgata. De 2 parkeringshusene har en samlet kapasitet på ca. 1000 parkeringsplasser.

Sosial infrastruktur

Østbanebygningen ligger sentralt i Oslo sentrum med umiddelbar nærhet til en mengde handels-, service- og kulturfunksjoner. Boligrelaterte offentlige funksjoner, slik som skoler og barnehager, ligger noe lengre unna, grunnet sentrumsområdets karakter og funksjon.

Teknisk infrastruktur

Østbanebygningen er tilknyttet det kommunale vann- og avløpsnett, samt renovasjon. Renovasjon foregår gjennom felles varemottak med Oslo S.

Oslo S er tilknyttet fjernvarme. Det er store fjernvarmesentraler inne på stasjonen i dag.

Østbanebygningen berøres ikke direkte av jernbanespor. De gjennomgående jernbanesporene går i tunnel rett nord for Østbanen. Øst for Østbanen er det buttspor som idag benyttes til flytog og noen tog på Østfoldbanen.

Estetikk og byggeskikk

Østbanestasjonen ble utbygget i flere etapper. Det første stasjonsbygget (1854) var en sidestilt stasjonsbygning ved enden av sporene, forbundet med en parallelt beliggende sporhall. Stasjonsbygget ble utformet som en lang og smal bygning i upusset tegl, med to etasjer og saltak. Bygget hadde prydgavler med dekor i en stil som samtiden betegnet som "hollandsk renessanse". Sporhallen hadde støpejernssøyler og var delvis tekket med glass. I gavlen mot vest var det et stort buet glassfelt. Stasjonsanlegget var tegnet av Heinrich Ernst Schirmer og Andreas Friedrich Wilhelm von Hanno.

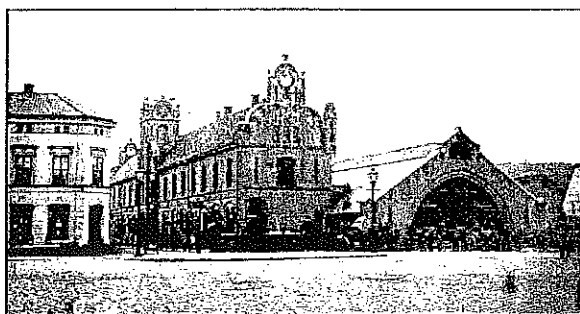


Fig 19: Det første stasjonsbygget fra 1854. Fasade mot vest.



Fig 20: Dagens situasjon. 1854-bygget i tegl ligger til venstre for vestfasaden

På grunn av voksende jernbanetrafikk i siste halvdel av 1800-tallet ble stasjonsanlegget utvidet. Den nye Østbanestasjonen var ferdig i 1882. Arkitekt var Georg Andreas Bull. Stasjonen var formet som en U, hvor den gamle stasjonsbygningen inngikk som nordfløy. Den nye bygningsmassen bestod av vest- og sørfløyen og en stor toghall mellom fløyene. De to nye fløyene ble oppført i renessanse-stil, med symmetrisk oppbygde gatefasader, fremskutte midtparti og hjørner, buede vinduer og valmet tak. Hovedadkomst ble lagt til sørfløyen med den sentralt plasserte vestibylen over to etasjer. Sørfløyen inneholdt også venterom, billettsalg, godsekspedisjon og restaurant. Vestfløyen er tilsvarende organisert omkring en sekundær inngang, etablert som fondmotiv for Karl Johans gate. Vestfløyen er i tre etasjer og sørfløyen i to etasjer. Den store toghallen ble oppført i støpejern og glass, med et midtspenn på 21 m og to sidespenn.

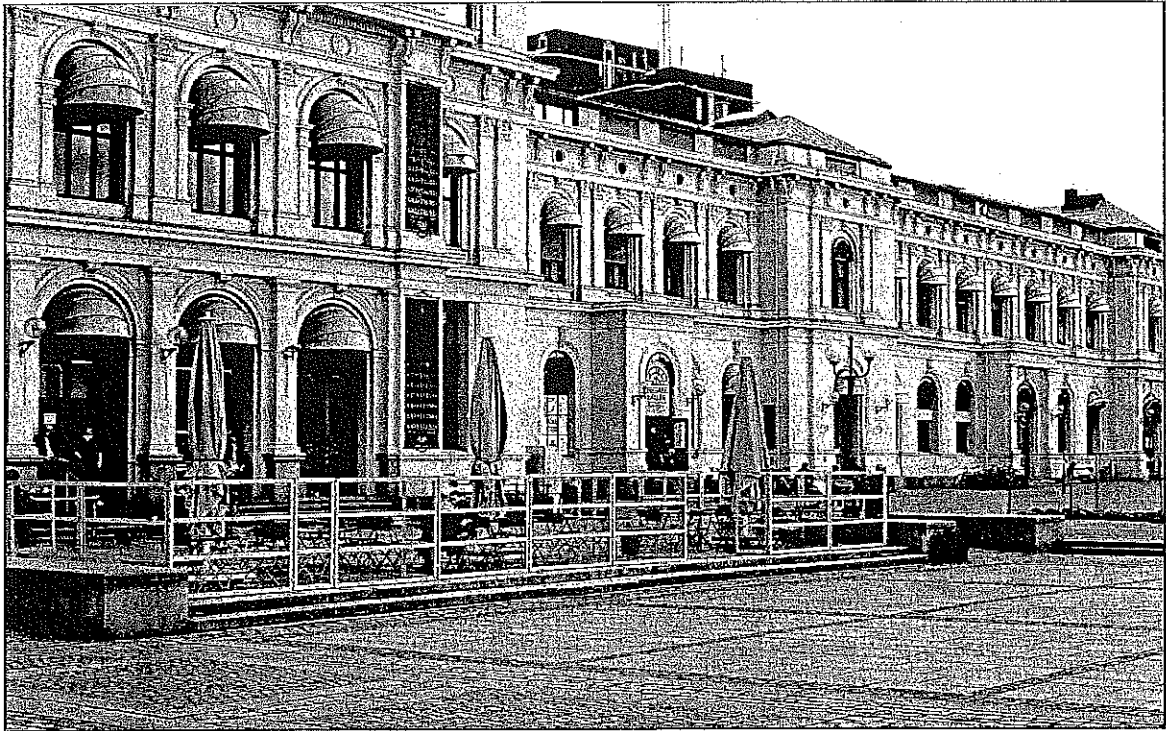


fig 22: Østbanens sørfasade. Om sommeren er det uteservering på Christian Frederiks plass.

Universell utforming

Hovedgangforbindelsene i Østbanebygningen og -hallen har universell utforming med tilgjengelighet for alle. Dette er ivarettatt med rampe ved hovedinngangen fra Jernbanetorget og rullebånd mellom de ulike nivåene i hallen. Det er også toalettanlegg med HC-toaletter i tilknytning til Østbanehallen.

4. PLANSTATUS

4.1 Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for syklende, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet, grønnstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter. Vedtatt 20.08.1993.

Retningslinjene for barn og unge skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det angis også krav til lekeareal og barnehager. Vedtatt 1.9.1989.

4.2 Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008 (vedtatt i bystyret 11.6.2008) viderefører stort sett strategiene i 2004-planens visjon for Oslo som fjordby, kunnskapsby, kulturby og miljøby, men med økt fokus på miljø- og bærekraftspekter og sikring av areal til sosial infrastruktur/idrett/friarealer/møteplasser. Oslos blågrønne struktur er viktig for Oslos miljøprofil og bevaring av byens fri- og friluftsområder skal styrkes. Byens biologiske mangfold er en viktig premiss for en bærekraftig utvikling av Oslo. Ny utvikling skal skje i sentrum, ved fjorden, i stasjonsnære områder, i knutepunkter og langs viktige kollektivårer der næringsvirksomhet, kulturinstitusjoner, service og boliger skal forsterke den multifunksjonelle byen og danne levende bymiljøer. Oslos utforming, historiske, estetiske og visuelle karaktertrekk skal tas vare på og videreutvikles.

Kommunedelplan 13 for indre Oslo (vedtatt i Bystyret 02.12.1998): Kommunedelplanen gir rammer for byutvikling, byreparasjon, miljøbevaring og transport i indre by og sentrum, samt at den trekker opp de langsiktige mål for de samme områder. Det er en strategisk plan, rettet mot nøkkeltiltak som kan fremme en ønsket byutvikling. Planen er et styringsredskap og følges opp med videre planarbeid for utvalgte områder og temaer. Kommunedelplanen legger opp til at Oslo sentrum må beholde sin posisjon som markedsplass, møteplass, begivenhets- og kulturarena. Det er viktig å opprettholde et levende næringsliv og sikre utviklingsmuligheter for bransjer som bør være i en bykjerne. Oslos egenart, samspillet mellom landskapet, fjorden og bebyggelsen fra ulike historiske epoker må ivaretas. Det skal være en hensiktsmessig balanse mellom nødvendig dynamikk og bevaring, slik at byen verken akterutseiles av endringsvegning eller ofrer sine omgivelseskvaliteter.

Kommunedelplan 2 Oslos sentrale sjøside (vedtatt av Bystyret 10.05.1988): Planen trekker grensene mellom havn og nye byutviklingsmuligheter mellom Framnes og Loenga og gir retningsgivende rammer og kvalitetskrav for utvikling av området.

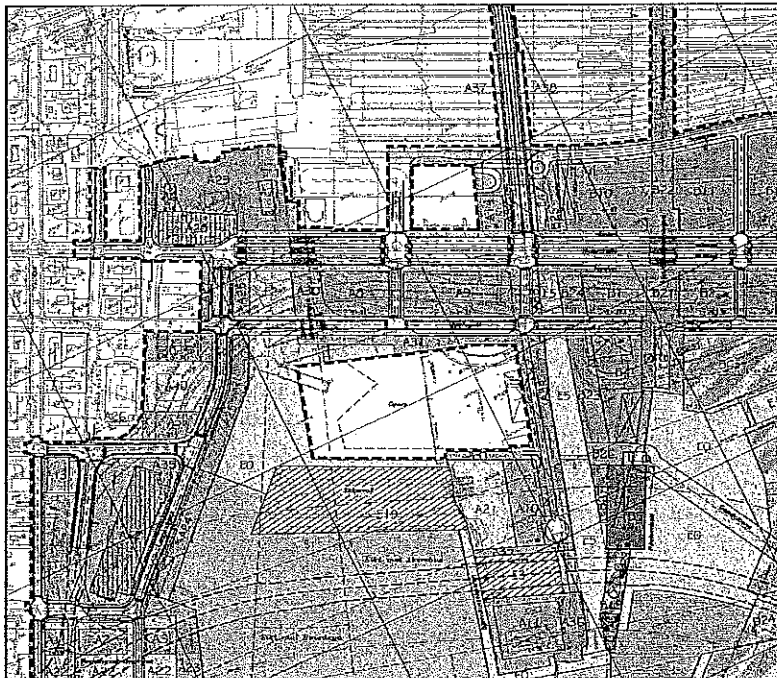
4.3 Tilgrensende plan

Reguleringsplan for Bjørvika-Bispevika-Loenga (vedtatt i Bystyret 10.5.1998 og S-4099 vedtatt i Miljøverndepartementet 15.6.2004).

Reguleringsplanen er avgrenset mot Østbanebygningen sydvegg. Østbanen inngår derfor ikke Bjørvikaplanen. Reguleringsplanen tilrettelegger for transformasjon av sentrale havne- og trafikkområder til et nytt sentrumsnært byområde med fjordkontakt. Planen tilrettelegger for utbygging av 960.000 m² T-BRA. Reguleringsplanen er en grovmasket plan med overordnede grep og hovedstrukturer. Den fastsetter gatestruktur og offentlige plass- og parkrom, områder for bebyggelse med hovedformål for arealbruk, maksimalt bruksareal (T- BRA), tillatte byggehøyder og krav til rekkefølge i utbygging og gjennomføring av felles anlegg.

Plankonseptet er utvikling av Bjørvikaområdet som fire byområder med en sammenhengende havnepromenade og allmenninger som gir forbindelser mellom sjøen, bydelen og bakenforliggende byområder. Gjennomgangstrafikk fra stamveien i tunnel til sentrum og indre by øst føres mest mulig direkte gjennom bydelen i et bymessig utformet gatenett.

Det etableres seks sentrale byrom som gir forbindelser mellom sjøen, bydelen og bakenforliggende byområder, hvor byen åpnes mot fjorden og sjøen trekkes inn i byrommene. En av allmenningene, Operaallmenningen, gir den viktigste byromsmessige forbindelsen fra sentrum med Karl Johan til Operaen og Bjørvika for øvrig. Østbanebygningen ligger som nordlig byvegg for dette store byrommet.



Figur 23: Utsnitt av reguleringsplan for Bjørvika (Illustrasjon: Plan- og bygningssetaten i Oslo kommune). Østbanebygningen gir en nordlig byvegg for Operaallmenningen.

Planforslaget har tre formelle vedlegg som gir retningslinjer og dermed utfyller reguleringsplanen som styringsverktøy. Det er Designhåndbok, Overordnet miljøoppfølgingsprogram og Kulturoppfølgingsprogram. Vedleggsdokumentene gir både retningslinjer for videre saksbehandling, anbefalinger for utforming og målsettinger for arbeidet med utvikling av en bærekraftig bydel.

4.4 Gjeldende regulering

(S-2996) vedtatt 7.9.1998. Spesialområde – bevaring, (forretning, kontor, bevertning og lokaler for kulturelle aktiviteter), og fremtidig fellesareal (økonomigård).

4.5 Pågående planer

Innsendt planinitiativ for Christian Frederiks plass (nordre del av Operaallmenningen) med tillegg innsendt senest 17.02.2009, saknr 200712797. Initiativet omhandler bebyggelsesplan for Operaallmenningen ned til Dronning Eufemias gate samt en oppgradering av atkomstsituasjon for alle trafikanter. Dette innebærer et forslag om ombygging av eksisterende parkeringshus, etablering av innvendige og sikre parkeringsplasser for sykkel, styrking av gangatkomster samt nytt underjordisk p-hus under Christian Frederiks plass som en forlengelse av eksisterende p-hus.

Planinitiativ for "nye Oslo S" innsendt 10.03.2009, saknr 200902746. Forslaget innebærer etablering av en ny stasjon med en strukturerende nord-syd akse, "krystallen" som leder til et nytt Øvre torg foran stasjonen og "fjordporten" med plassering tilnærmet lik dagens flytogterminal. Dagens flytogterminal, fordelingshall og sentralhall foreslås revet.

4.6 Rammetillatelse for påbygg til Østbanebygget

Det er gitt rammetillatelse for påbygg med kontorer mellom Østbanehallen og nordre fløy og over dagens bebyggelse. Denne rammetillatelsen ble gitt 03.10.2003 og fornyet den 19.9.2006. ROM Eiendom har den 12.3.2009 sendt inn søknad om igangsettingstillatelse (IG) til Plan- og bygningssetaten.

Rammetillatelsen gir mulighet for påbygg med 3 fulle kontoretasjer med maks 1460 kvm BRA, samt teknisk rom på taket. Rammetillatelsen er gitt for omsøkte prosjekt og knyttes til tegninger av prosjektet (tegning nr 1-11).

I rammetillatelsen er det samtidig gitt dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene vedrørende tillatt bruksareal for eiendommen. Rammetillatelsen gir derfor mulighet til maks 19.802 kvm BRA etter påbygg og ombygging.

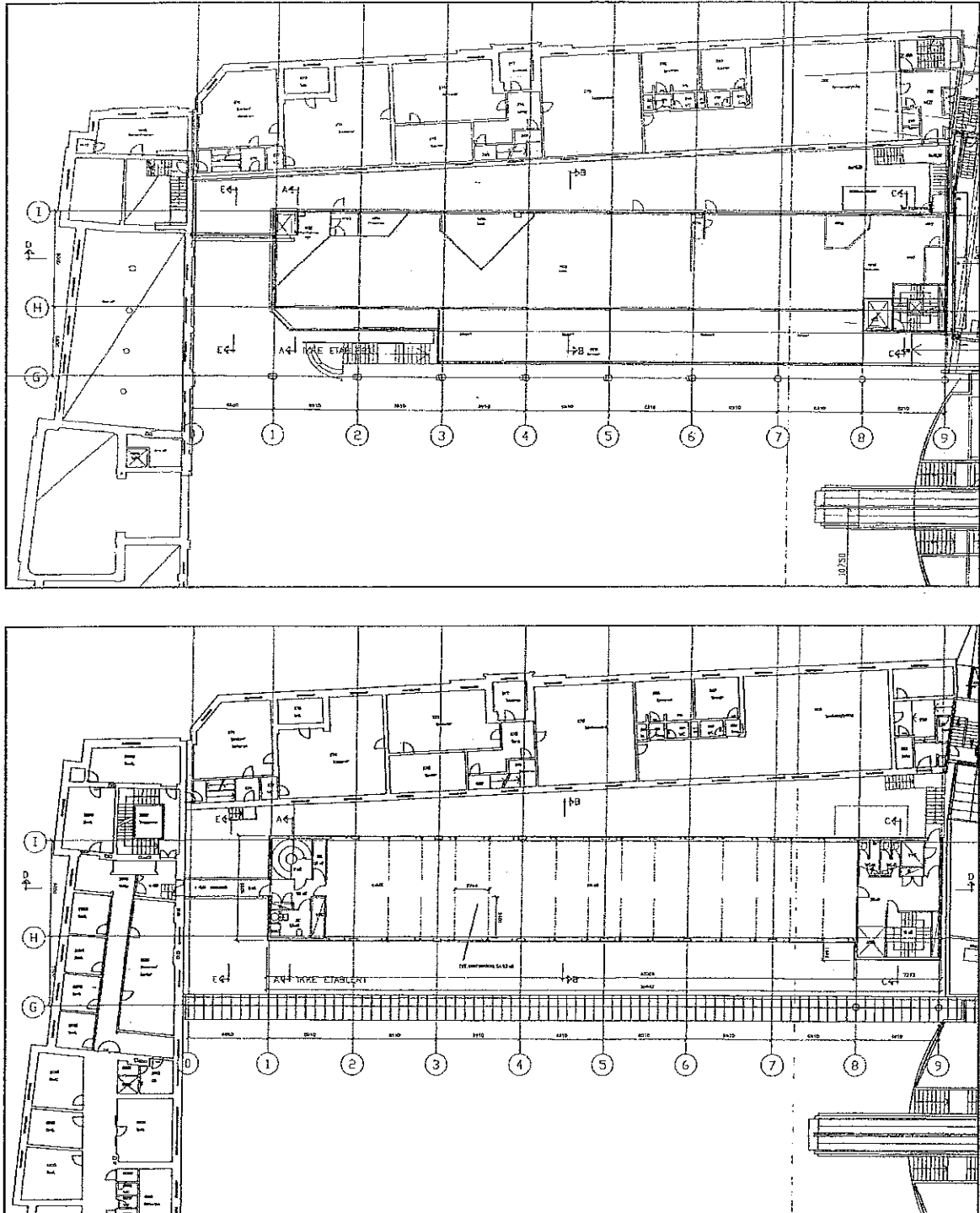


Fig 24: Plantegning rammetillatelse, 1. og 2. etasje

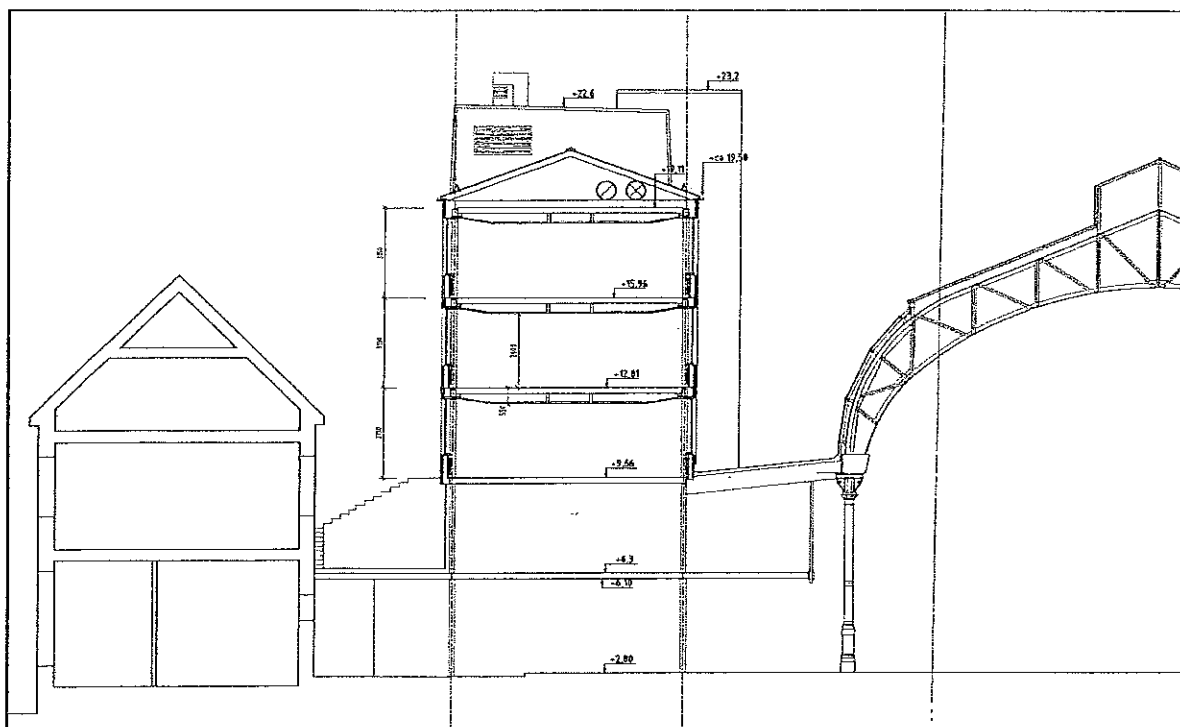


Fig 25: Snitt. ØM-bygget er i midten. 1854-bygget er til venstre mens Østbanehallen er til høyre.

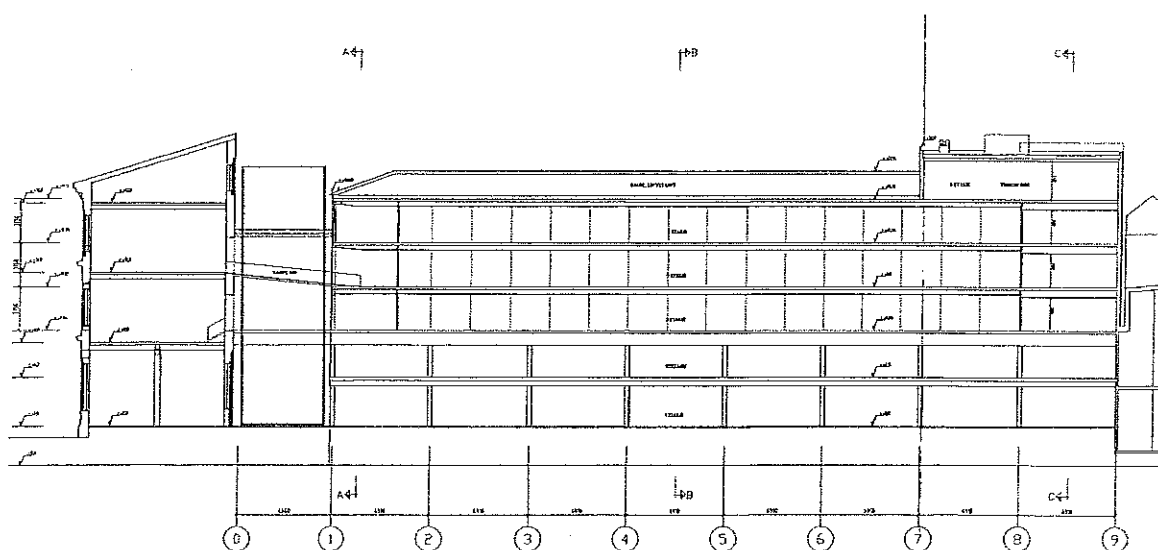


Fig 25: Snitt. ØM-bygget er i midten. 1854-bygget er til venstre mens Østbanehallen er til høyre

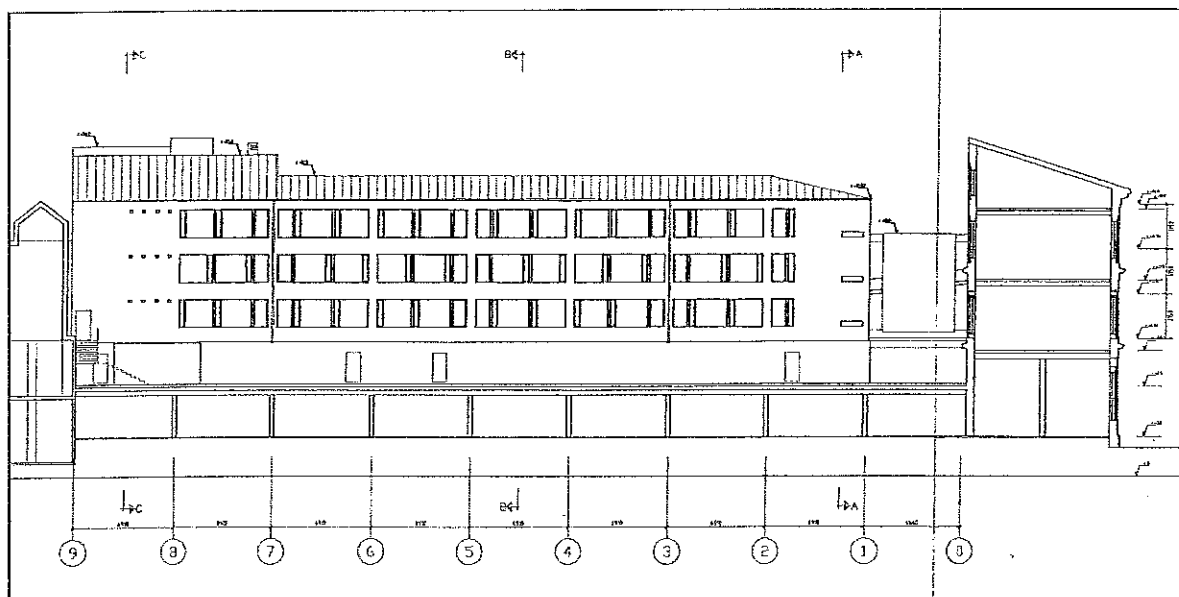


Fig 27: Fasade mot øst

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

Liste over samrådsinnspill

1. Bydel St.Hanshaugen	03.06.2008
2. Byantikvaren	04.06.2008
3. Hafslund Nett	26.05.2008
4. Helse- og velferdsetaten	29.05.2008
5. Trafikketaten	28.05.2008
6. Gravferdsetaten	26.05.2008
7. Omsorgsbygg Oslo KF	27.05.2008
8. Undervisningsbygg	03.06.2008
9. Vann- og avløpsetaten	03.06.2008

Sammendrag av samrådsinnspill

1. *Bydel St.Hanshaugen* har ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet.

2. *Byantikvaren* bemerker at bygningen er fredet og regulert til spesialområde bevaring. Byantikvaren har ingen kommentarer til at hotell inkluderes. Det forutsettes at det beholdes/etableres forbindelse mellom den fredete toghallen og den nye Oslo Sentralstasjon, slik at Østbanebygningen fortsatt kan fungere som inngang til jernbanestasjonen. All byggevirksomhet i den fredete bygningen skal avklares med Riksantikvaren.

3. *Hafslund Nett* har anlegg i området som det må tas hensyn til. Nettstasjonen på området kan medføre noe støy. Det er ikke avgjort om eksisterende nettstasjon har tilstrekkelig kapasitet. Vedlagt følger veiledere og annen nødvendig informasjon.

4. *Helse- og velferdsetaten* anbefaler tiltak mot radon dersom en lokal vurdering ikke tilsier noe annet. Støynivået utenfor hjørnet av bygningen mot sørvest ligger på grensen mellom "gul" og "rød" støysone. Støyforhold må derfor ivaretas, inkludert skinnegående trafikk med strukturoverført lyd, spesielt fra jernbanespor i kulvert/tunnel. På grunn av luftforurensning bør det installeres partikkelfilter for å sikre et godt innneklima.

5. *Trafikketaten* bemerker at det bør redegjøres for hvordan parkering er tenkt løst med innpassing av hotell. Parkeringsnormen tilsier at hotell med 200 rom i sentrum bør ha en parkeringsdekning for 20 biler og 40 sykler. Om ikke parkeringen kan løses på egen grunn, kan dette løses ved bruk av tinglyst plass på annen eiendom i umiddelbar nærhet, vanligvis i en avstand maks 200 meter. Som tinglyst erstatningsplass godtas kun parkeringsanlegg av permanent karakter.

6.-9. *Gravferdsetaten, Omsorgsbygg Oslo KF, Undervisningsbygg og Vann- og avløpsetaten* har ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Kommentar til 1. Bydel St.Hanshaugen

Kommentaren tas til orientering.

Kommentar til 2. Byantikvaren

Forholdet til fredning og regulering til spesialområde bevaring vil ivaretas. Gangforbindelse mellom Jernbanetorget og Oslo Sentralstasjon gjennom Østbanehallen vil opprettholdes og sikres i reguleringsplanen.

Kommentar til 3. Hafslund Nett

Anlegget til Hafslund Nett vil hensyntas.

Kommentar til 4. Helse- og velferdsetaten

Eventuelle tiltak mot radon vil gjennomføres på byggesaksnivå hvis det er aktuelt. Krav til støyisolering og inneklimate i varetas i reguleringsforslaget. Da reguleringsplanen ikke omfatter utendørs arealer, er skjerming av utearealer ikke en relevant problemstilling.

Kommentar til 5. Trafikketaten

Parkeringsnormene for sentrum angir kun maksimum antall p-plasser og ikke minimumskrav. Det er altså ikke noe krav om å etablere p-plasser for Østbanen. Med Østbanens sentrale beliggenhet "oppå" kollektivknutepunktet baseres adkomst til Østbanen på kollektivtransport. Østbanen har ikke behov for egne p-plasser, verken for hotellet eller publikumsfunksjonene i hallen. Det er imidlertid mange p-hus i nærheten og besøkende med bil til Østbanen vil ikke ha problemer med å finne p-plass.

Kommentar til 6-9. Gravferdsetaten, Omsorgsbygg Oslo KF, Undervisningsbygg, Vann- og avløpsetaten.

Uttalelsen tas til orientering.

5.2 Kunngjøringsinnspill

Forslagsstiller har kunngjort oppstart av planarbeid for å ivareta de formelle kravene til planprosess dersom det ikke skulle bli forenklet saksbehandling. Kunngjøringsinnspillene følger som eget vedlegg.

Liste over kunngjøringsinnspill

1. Bydelsutvalget St. Hanshaugen	24.02.2009
2. Fylkesmannen	16.02.2009
3. Statens vegvesen	18.02.2009
4. Samferdselsetaten	06.02.2009
5. Vann- og avløpsetaten	16.02.2009
6. Ruter	23.02.2009
7. Fortidsminneforeningen	18.02.2009

Sammendrag av kunngjøringsinnspill

1. Bydelsutvalget i bydel St. Hanshaugen ønsker å avgi uttalelse i saken først når reguleringsforslaget foreligger.

2. Fylkesmannen minner om krav til ROS-analyse.

3. Statens vegvesen er positive til hotell i Østbanebygningen kan være positivt fordi det gir en døgnkontinuerlig virksomhet og mer sosial kontroll i nærheten av kollektivknutepunktet. Det bør satses på god tilgjengelighet mellom kollektivpunktene. Naturlig inn- og utgang for reisende over Oslo S vil også etter utvikling av Jernbanetorget være gjennom Østbanehallen. Det bes om at varelevering og lignende unngås på viktige kollektivgater/punkter rundt Oslo S, spesielt over Jernbanetorget. Det bes om at varelevering og transportbehovet for hotellet utredes.

Hotelltablering bør sees i sammenheng med vurdering av ny kollektivterminal i området. Det opplyses PBEs arbeid med områdeprogram for Oslo S og bes om at reguleringsplanarbeidet sees i sammenheng med det. Statens vegvesen mener saken bør behandles som mindre vesentlig reguleringsendring.

4. Samferdselsetaten mener planarbeidet må sees i sammenheng med bruk og planlagt bruk av tilgrensende torg og plasser. Det vises til planprogram for Operaallmenningen hvor det vektlegges at innholdet i 1. etasje på Østbanebygningen må bidra til å vitalisere Christian Fredriks plass. Oslo kommune ved Levende Oslo har utarbeidet rapport med premisser for Christian Fredriks plass. Rapporten bør brukes som grunnlag for videre arbeid.

5. Vann- og avløpsetaten har ingen kommentar på nåværende tidspunkt. Kart med hovedledninger i området er vedlagt uttalelsen.

6. Ruter har ingen særskilte merknader til varselet. Ruter er opptatt av utviklingen rundt Oslo S og Jernbanetorget som navet for kollektivtransporten i Osloregionen. Det vises til PBEs arbeid med

områdeplan.

7. *Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus* har ikke hatt mulighet til å sette seg inn i saken og avstår fra å uttale seg til varselet. Ønsker å få reguleringsforslaget til uttalelse.

Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill

Kommentar til 1. Bydelsutvalget i bydel St. Hanshaugen.

Uttalelsen tas til orientering.

Kommentar til 2. Fylkesmannen

ROS-analyse utarbeides som del av plansaken.

Kommentar til 3. Statens vegvesen

Reguleringsforslaget vil tilrettelegge for at innholdet i Østbanebygningen får mer aktivitet og større attraktivitet. For øvrig vil ikke reguleringsforslaget endre forholdet til kollektivknutepunktet. Offentlig gangforbindelse gjennom hallen vil ivaretas. Samtidig vil en påpeke at størstedelen av reisende over Oslo S bruker andre innganger enn gjennom Østbanehallen. Delutredningen om byrom og byliv synliggjør dette.

Østbanen har felles varelevering med Oslo S. Planforslaget innfører ikke nye vareleveringer. Dagens varelevering ligger syd for Flytogterminalen og via varelevering til Byporten.

Forslagsstiller tar til orientering at Statens vegvesen ønsker at reguleringsplanarbeidet sees i sammenheng med PBEs arbeid med områdeprogram for Oslo S. Da reguleringsforslaget kun tar for seg ny bruk av eksisterende fredete bygningskompleks, ser en imidlertid ikke hvordan dette ville påvirke reguleringsforslaget.

Kommentar til 4. Samferdselsetaten

Reguleringsforslaget sikrer at 1. etasje på Østbanebygningen mot Christian Fredriks plass i hovedsak tas i bruk til publikumsrettede funksjoner.

Kommentar til 5. Vann- og avløpsetaten

Uttalelsen tas til orientering. Østbanebygget er i dag tilknyttet oggentlig vann- og avløpsnett.

Kommentar til 6. Ruter

Des vises til kommentar til merknad 6. Statens Vegvesen.

Kommentar til 7. Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus

Uttalelsen tas til orientering.

5.3 Samarbeid med offentlige instanser i planprosessen

Plan- og bygningsetaten har ved område- og prosessavklaring anbefalt at Byantikvaren/ Riksantikvaren, Jernbaneverket og Bjørvika infrastruktur involveres særskilt i det videre planarbeidet. De tre instansene har vært involvert på følgende måte:

Byantikvaren/Riksantikvaren:

Riksantikvaren har avklart at de er rette instans i denne sammenheng. Det har derfor vært dialog med kun Riksantikvaren. ROM eiendom har løpende kontakt med Riksantikvaren om flere forhold knyttet til Østbanen og utvikling av nye Oslo S. Den 17. mars 2009 ble det gjennomført et møte hvor regulering av Østbanen ble presentert og diskutert. Riksantikvaren var positiv til den foreslåtte reguleringen og at bygningen tas i bruk til hotell. Riksantikvaren var også positiv til at ROM eiendom sender dispensasjonssøknad for de forhold som berører fredningen.

Jernbaneverket:

Det er etablert en styringsgruppe for Oslo s hvor Jernbaneverket i tillegg til NSB og flytoget er deltagere. Styringsgruppen avholder jevnlig møter. For hvert av delprosjektene på Oslo s, som også omfatter hotell på Østbanen, er det etablert prosjektgrupper hvor Jernbaneverket deltar. Den 14.

oktober 2008, i forbindelse med spørsmål om planavgrensning, ble vedtak fra nasjonal styringsgruppe/styringsgruppen for Oslo S innsendt, dette er også referert i saksfremstillingen. Det beskrives her bla. at nasjonal styringsgruppe ser det som en riktig utvikling at det etableres hotell i Østbanebygningen. Østbanebygget er for øvrig ikke definert som en del av Oslo S i henhold til avtaler mellom JBV og NSB.

Bjørvika Infrastruktur:

Koordinering og dialog med BI er ivarettatt med dialog med "fagansvarlig arkitekt/arealplanlegger" i Bjørvika Infrastruktur.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Reguleringsendringen vil planmessig sikre tilgjengelighet for offentligheten

ROM Eiendoms primære behov i tilknytning til reguleringen er å legge til hotell som underformål til gjeldende regulering. Planforslaget som nå fremmes for Østbanen gir i tillegg en styrking av tilgjengeligheten for offentligheten sammenlignet med gjeldende regulering. På samme måte er publikumsrettede tilbud sikret planmessig i 1. etasje av bygningskomplekset, noe som er viktig både for Østbanehallen og tiliggende byrom.

Hotell i Østbanebygningen vil tilføre mer aktivitet over døgnet

Hotell vil tilføre mer aktivitet over døgnet, noe som ansees som positivt både for Østbanebygningen og byområdet rundt. Samtidig er dette en funksjon som er forenlig med det fredete bygget. Hotellet vil ikke okkupere Østbanehallen, men ha resepsjon i Østbanebygget.

Mulighet til å gå gjennom Østbanehallen til Oslo Sentralstasjon sikres samtidig med at tilrettelegging for funksjonene i Østbanehallen vektlegges

Frem til Oslo Sentralstasjon ble bygget, var det et sammenfall mellom byform og funksjon, med Østbanen som fond for Karl Johans gate og hovedadkomst med tog. Fremdeles er forholdet mellom Østbanen og Karl Johans gate så visuelt sterkt at Østbanen oppfattes som inngangsport til jernbanestasjonen.

Da Oslo Sentralstasjon og ny jernbanetunnel under Oslo sentrum ble bygget på 1980-tallet, ble hovedinngangen til jernbanestasjonen flyttet til Øvre torg. Dette innebar en gangforbindelse diagonalt over Jernbanetorget mellom Oslo Sentralstasjon og Karl Johans gate. Samtidig ble Østbanen omregulert og ombygget til kjøpesenter. Gjeldende regulering gjenspeiler dette forholdet, ved at Oslo Sentralstasjon er regulert til trafikkområde - jernbane og Østbanen er regulert til spesialområde bevaring med en rekke underformål som ikke inkluderer trafikkområde – jernbane. Beslutningen på 1980-tallet knyttet til utbygging av Oslo S og gjeldende regulering tilsier derfor at Østbanen ikke har en hovedfunksjon som inngangsport til Sentralstasjonen.

Befolkningens bruk av inngangene støtter opp om dette. Den mest brukte inngangen er i dag fra nordsiden av Byporten (mot Oslo City), med noe over 50.000 gående pr dag. Gangtrafikken fra sør (ved flytogterminalen) er nest størst, med ca 33.000 gående pr dag. Til sammenligning har hovedinngangen gjennom sentralhallen til Oslo S omtrent like stor gangtrafikk som gjennom Østbanen (17.000-18.000 gående pr dag). Prognoser for fremtidig gangtrafikk tilsier at gangtrafikken vil øke mest i den nord-sydlige aksen, primært som følge av Bjørvikautbyggingen.

Planforslaget sikrer muligheten for fortsatt bruk av Østbanen som en sekundær inngang til jernbanen. Samtidig vektlegges også tilrettelegging for funksjonene i Østbanehallen, slik at Østbanen kan bli et attraktivt sted som tilfører aktivitet både til tiliggende byrom og Oslo S. Det har fra PBEs side vært ønske om å sikre sikt gjennom hallen fra hovedinngangen. ROM Eiendom støtter dette og har lagt det inn som krav i reguleringsforslaget. Vi vil samtidig påpeke behovet for at sikt vurderes som aspekter av en helhetlig god "møblering" av hallen, sammen med generell åpenhet, forholdet til hallens romlighet og funksjonelle behov. Østbanehallen var aldri innredet med en aksial gangforbindelse da det var jernbanehall. Et slikt krav kan derfor ikke belegges historisk og vil hindre en god møblering for en ny og mer attraktiv bruk av hallen.

Forholdet til Jernbanetorget og Operaallmenningen

Med utbygging av Bjørvika vil gangforbindelsen over Jernbanetorget og Christian Fredriks plass/Operaallmenningen bli den viktigste adkomsten fra Oslo sentrum. Østbanen ligger inntil begge plassrom og vil kunne ha en nøkkelrolle som aktiv byvegg til begge plassrom. Dette er spesielt viktig for det store plassrommet Operaallmenningen som trenger aktivisering for at det skal oppleves som et attraktivt byrom. Østbanehallen gir her en sydvendt byvegg og reguleringsforslaget sikrer publikumrettede tilbud i 1. etasje mot plassen. Dette vil bidra til å aktivisere plassen. Det samme kravet stilles til øvrige deler av 1. etasje i Østbanen. Dette vil bidra til aktivisering av Jernbanetorget og også Jernbanegata i den fremtidige opprustningen av Oslo S.

Tilrettelegge for mer aktiv bruk av Østbanehallen

Samtidig med reguleringsarbeidet for å tilrettelegge for hotell, arbeider ROM Eiendom med et fornyet konsept for publikumstilbud i hallen. Dette er en saksopplysning som ikke er relevant for selve planforslaget, fordi fornying av konseptet for hallen også vil kunne gjennomføres med dagens regulering. Det er allikevel en viktig informasjon om helheten i det som planlegges for Østbanen.

Salgsbodene i hallen er i dag nedslitt og tar ikke i bruk potensialet hallen har. Nytt konsept for aktivitetene i hallen vil kunne gi den fornyelsen som skal til for å gjøre Østbanen til en attraksjon og en attraktiv møteplass. Samtidig er dette samordnet med kommunens kulturstrategi for Bjørvika, hvor Oslo S kan bli et informasjonssted for kulturaktivitetene i Bjørvika og resten av byen.

Utnyttelse

Da store deler av Østbanen er fredet, er det i utgangspunktet ikke behov for å definere utnyttelse for bygget. Øvre Midtbygg (ØM-bygget) er imidlertid under oppføring. For dette bygningsvolumet foreslås utnyttelse som er i samsvar med rammetillatelsen for ØM-bygget og dispensasjonen til gjeldende regulering som ble gitt ved rammetillatelse for ØM-bygget. Planforslaget innebærer derfor en oppdatering slik at reguleringen blir i tråd med dispensasjonen. Innenfor rammene for utnyttelse vil det ikke være mulig å etablere tilbygg eller påbygg ut over ØM-bygget. Da store deler av bygget er fredet er dette heller ikke aktuelt.

Utvikling av ØM-bygget til del av hotellkomplekset

Rammetillatelsen for ØM-bygget gir anledning til å etablere dette som kontorfløy. Forslaget til reguleringsplan vil gjøre det mulig å bygge dette som del av hotellkomplekset. Reguleringsplanen og videre byggesak for ØM-bygget er derfor knyttet tett sammen. Forslaget til reguleringsplan gir spillerom til videreutvikling av prosjektet innenfor den utnyttelsen som ble gitt ved rammetillatelsen. Fasadene vil bearbeides og byggegrensen er derfor lagt 30 cm utenfor bygget i rammetillatelsen, slik at fasadene kan artikulere mer tredimensjonalt.

Det foreslås også endret trappe- og heistårn i møte mellom Østbanebyggets ulike fløyer for å skape bedre tilgjengelighet og brukbarhet, samtidig som fredningen av bygningen respekteres. Vestfløyen, 1854-bygningen og ØM-bygget har ulike etasjehøyder. I stedet for broer som var inkludert i rammetillatelsestegningene, foreslås heis og trapp på samme sted. Dette sikrer universell utforming, formidler overgangene på en bedre måte og letter orienterbarheten i bygningsanlegget. Det gir også mer oversiktlige rømningsveier i hotellet. Uten dette trapp- og heistårnet må det bygges eller oppgraderes en trapp i hver tilgrensende fløy og det vil ikke være tilgjengelighet for alle til nordfløyen. Trapp- og heistårnet har vært presentert for Riksantikvaren, som forvalter verneinteressene i Østbanebygget, og tilbakemeldingene har vært positive. En formell dispensasjonssøknad er under utarbeidelse.

Sammenheng med planer for utvikling av Oslo Sentralstasjon

ROM Eiendom har gjennomført parallelloppdrag for utvikling av Oslo Sentralstasjon og arbeider nå med planer for utvikling av Oslo S. Dette vil fremmes som reguleringsforslag. Reguleringsforslaget for Østbanen er imidlertid samordnet med planene for Oslo S både med hensyn til funksjoner og gangforbindelser. Da Østbanen er fredet, ville det uansett ikke være aktuelt med større ombygginger av Østbanen.

Forhold til parkering

Det foreslås i planen at det ikke skal etableres p-plasser. Dette begrunnes med at Østbanen er et fredet bygg hvor det ikke er aktuelt å etablere p-plasser, det er god parkeringskapasitet i nærliggende p-hus og driften av hotellet krever ikke parkeringsplasser.

Det foreslås også at sykkelparkering må etableres utenfor bygningskomplekset, sett i sammenheng med Oslo S. Begrunnelsen for dette er at det ikke er aktuelt å etablere sykkelparkering i den fredte bygningen samt at de romslige byrommene som ligger i tilknytning til Østbanen i praksis vil gi gode muligheter til sykkelparkering.

7. PLANFORSLAGET

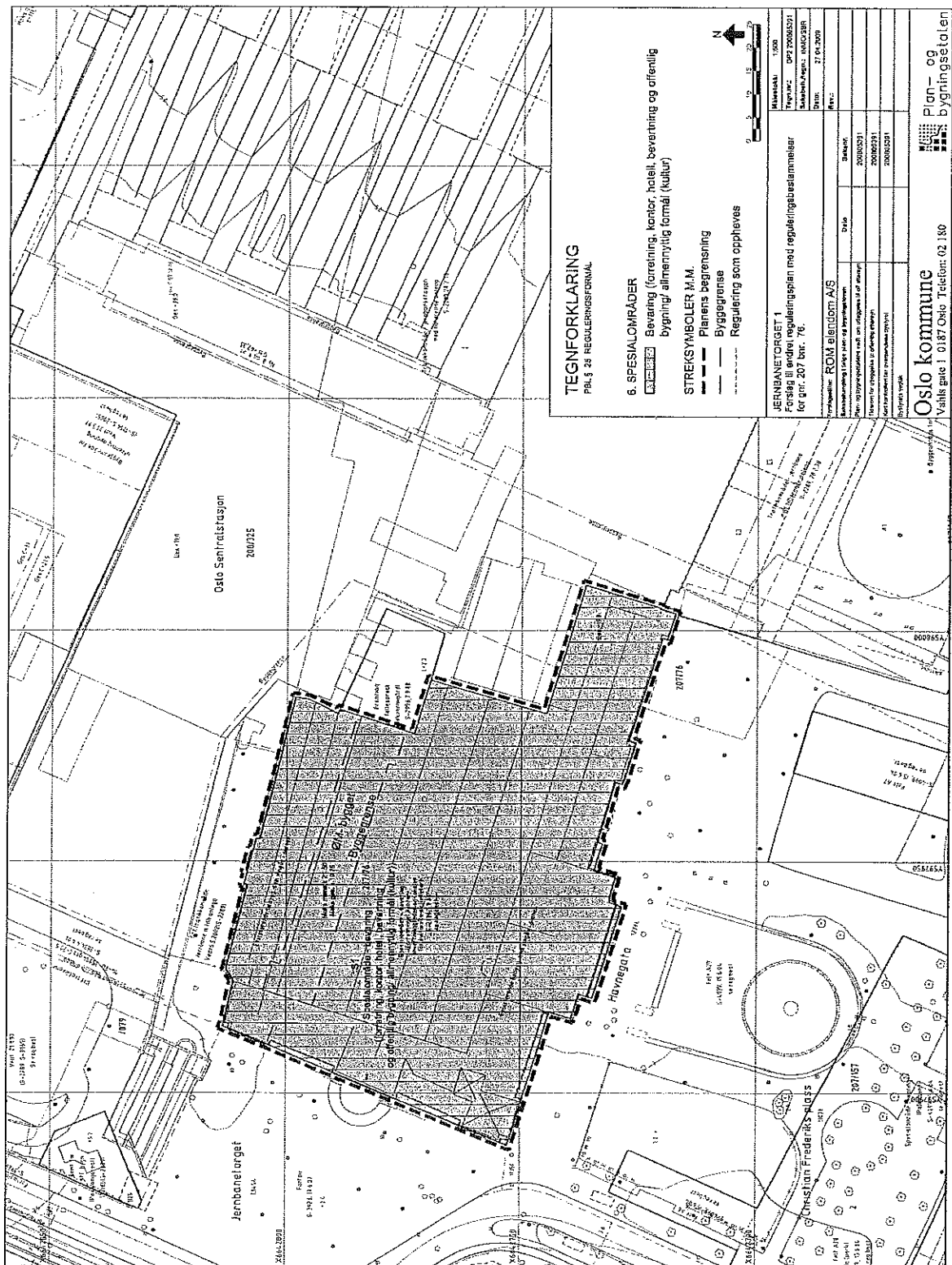


Fig 28: Planforslaget nedkopiert

Reguleringsformål

Området foreslås regulert til:

Spesialområde bevaring (forretning, kontor, hotell, bevertning og allmennyttige formål/offentlig bygning (kultur).

Grad av utnytting og høyder Byggegrensen angitt på plankartet er avgrenset rundt Øvre Midtbygg (kalt ØM-bygget), som det er gitt rammetillatelse og igangsettingstillatelse for.

Innenfor byggegrensen tillates ØM-bygget påbygget over k. 9,5 med maksimum gesims- og mønehøyder som angitt på plankartet. I tillegg tillates takoppbygg for heis og tekniske installasjoner med maks høyde 3,5 meter over regulert gesimshøyde. Totalt bruksareal (BRA) for ØM-bygget over k. 9,5 skal ikke overstige $BRA = 1460 \text{ m}^2 + \text{tekniske rom}$. Størrelsen på teknisk rom er på skissestadiet mellom 110 og 160 kvm. Dette vil søkes optimalisert og minimalisert i det videre prosjekteringsarbeidet. Totalt sett vil dette gi et bygg på 1.570-1.620 kvm. I rammetillatelsen er det gitt mulighet for totalt 1.500 kvm for ØM-bygget. Rammen som nå foreslås ligger ca 100 kvm over dette.

Ny bebyggelse skal gis en god arkitektonisk utforming. Takene skal vurderes som del av byens taklandskap og behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Takoppbygg skal integreres i den arkitektoniske utformingen. Utforming av bebyggelsen skal skje i samråd med antikvariske myndigheter.

Byggegrensen er noe utvidet mot vest for å muliggjøre vertikalkommunikasjon med trapp og heis mellom ØM-bygget og vestfløyen på Østbanebygget. Dette inngår ikke i rammetillatelsen for ØM-bygget og berører fredete arealer, men vil tilrettelegge for en god intern kommunikasjon med universell utforming mellom ulike deler av bygningkomplekset.

Gesimshøyden innenfor byggegrensen er angitt til k +19,75 og mønehøyden er angitt til k +21,5. Dette tilsvarer et 3 etasjes bygningsvolum. I tillegg foreslås det at takoppbygg for heis og tekniske installasjoner tillates med maks høyde 3,5 meter over regulert gesimshøyde. Gesims- og mønehøyde er i samsvar med rammetillatelsen for utbygging av ØM-bygget. Det er kun foretatt små avrundinger. Høyden for oppbygg for tekniske installasjoner er også i tråd med rammetillatelsen, men reguleringsbestemmelsene gir mulighet til å justere plasseringen av takoppbygget. Det angis at takoppbygg skal utformes som en integrert del av byggets arkitektur. Det skal spesielt tas hensyn til opplevelsen fra tiliggende byrom.

Tabellen under viser foreslåtte byggehøyder i reguleringsplan sammen med byggehøydene i rammetillatelsen.

	Byggehøyder i rammetillatelse	Byggehøyder i foreslått regulering	Endring
Gesimshøyde	K+19,53	K+19,75	+0,22 meter
Mønehøyde	K+21,1	K+21,5	+0,4 meter
Teknisk rom	K+23,2	K+23,25	+0,05 meter

Bruk

Det foreslås at første etasje i Østbanehallen og Østbanebygget skal ha forretninger, bevertning samt allmennyttige/offentlige formål med et kulturelt innhold. Dette sikrer at Østbanehallen opprettholdes som et rom tilgjengelig for allmennheten på samme måte som andre kjøpesentre. Videre sikres den publikumsrettede funksjoner mot de tiliggende byrom, dvs Christian Fredriks plass, Jernbanetorget og Jernbanegata. I Østbanebygget (dvs ikke i hallen) kan det i tillegg etableres hotellresepsjon og vertikalkommunikasjon for øvrige etasjer.

Utforming

Deler av Østbanebygningen er fredet etter Kulturminneloven § 15, fredningsvedtak av 26.11.2002. For de fredete delene av bygningskomplekset styrer fredningsbestemmelsene utforming av byggearbeider og forandringsarbeider. For deler av bygningskomplekset som ikke er fredet stilles det krav om at bygningsmessige endringer skal skje i samråd med antikvariske myndigheter.

For ny bebyggelse innenfor byggegrensen stilles det krav om god arkitektonisk utforming i samråd med antikvariske myndigheter. Takoppbygg skal integreres i den arkitektoniske utformingen.

Det stilles krav om å opprettholde en offentlig tilgjengelig gangforbindelse fra Østbanebygningens hovedinngang fra Jernbanetorget og gjennom hallen til forbindelse mot Oslo Sentralstasjon i øst. Samtidig skal det opprettholdes visuell sikt fra Østbanebygningens hovedinngang fra Jernbanetorget og gjennom hallen i øst-vestlig retning.

Det stilles også krav om en offentlig tilgjengelig gangforbindelse gjennom bygget mellom Christian Fredriks plass og Østbanehallen.

Det foreligger godkjente fasadetegninger på ØM-bygget som del av rammetillatelsen. Fasadene vil oppgraderes og bearbeides etter ønske fra – og i dialog med Plan- og bygningsetaten. Dette vil skje ved søknad om endring av godkjent rammetillatelse og altså som del av byggesaken, ikke reguleringsplan.

Trafikkforhold

I planforslaget er det ingen tilrettelagt kjøreadkomst til Østbanebygget.

Varemottak skal være som i dag, felles med Oslo Sentralstasjon, som har varemottak i syd ved Flytogterminalen og i nord gjennom Byporten.

Gjeldende parkeringsnorm for sentrum stiller kun maksimumskrav til antall parkeringsplasser. Dette innebærer at det ikke stilles krav til et minimum antall parkeringsplasser til Østbanen.

Reguleringsforslaget angir derfor at det ikke skal opparbeides parkeringsplasser. Parkering for Østbanen forutsettes å skje i de offentlige parkeringsanleggene i området. Samtidig har Østbanen en spesielt god kollektivdekning ved Norges største kollektivknutepunkt.

Gjeldende parkeringsnorm for sentrum angir at det skal etableres sykkelplasser ved næringsbygg. Det er ulike minimumskrav til forskjellige reguleringsformål. Samtidig angis det at avvik fra parkeringsnormene kan gjøres for eksempel i forbindelse med reguleringsplan (kap 5.5). Det foreslås derfor at sykkelparkering ikke skal opparbeides i henhold til gjeldende parkeringsnorm. Det forutsettes at sykkelparkering ivaretas i tilstøtende byrom og felles med fremtidig prosjekt for Oslo sentralstasjon. På Christian Frederiks plass har Statens vegvesen etablert sykkelstativ, det er også 2 reklamefinansierte sykkelstativ på plassen. Dette ivaretar tilstrekkelig sykkelparkering for planforslaget.

Støy og luftkvalitet

Det stilles krav om at det så langt som mulig innenfor fredningsbestemmelsene skal sikres at innendørs støynivå ikke overskrider grenseverdiene i Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442, eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter dette.

Det stilles også krav om at det så langt som mulig innenfor fredningsbestemmelsene skal det sikres at innendørs luftkvalitet er i henhold til gjeldende grenseverdier.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget er i henhold til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging da det tilrettelegger for publikumsfunksjoner i tilknytning til kollektivknutepunktet.

Planforslaget er ikke i strid med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Sikring mot forurensning og støy er ivaretatt. Østbanen er ikke et lekeareal for barn og unge.

Planforslaget er i tråd med Kommuneplan 2008, kommunedelplan 13 for indre Oslo og Kommunedelplan 2 Oslos sentrale sjøside. Planforslaget for Østbanen bygger opp om Oslo Sentralstasjon som kollektivknutepunkt og utvikling av Bjørvika. Østbanens rolle som en historiske viktig bygning ivaretas.

Verneinteresser

Kulturminner

Fredningen av Østbanen etter kulturminneloven gir det sterkeste bygningsvernet. Planforslaget er i tråd med fredningen, da bygningskomplekset reguleres til bevaring og det ikke foreslås bestemmelser som er i strid med fredningen. Den delen som reguleres til byggeområde, dvs ØM-bygget, må også utformes i samråd med antikvariske myndigheter. Hensynet til verneinteressene er derfor ivaretatt.

Kulturlandskap

Planforslaget medfører ingen endringer i bylandskapet sammenlignet med dagens situasjon, da det ikke tilrettelegges for nye bygningsmessige tiltak ut over det som allerede har rammetillatelse.

Miljøfaglige forhold

Luftforurensning

Planforslaget medfører ikke luftforurensning. Det er i planforslaget stilt krav til innendørs luftkvalitet. Dette medfører at det trolig må installeres partikkelfilter, slik foreslått av Helse- og velferdsetaten.

Støy fra trafikk

Planforslaget genererer ikke mer trafikk enn i dag, da det forutsettes at reisende til Østbanen i hovedsak skal reise kollektivt. Reguleringsbestemmelsenes krav om støyskjerming av bygget så langt mulig i forhold til fredningen vil bidra til bedre støysituasjon i bygget enn i dag.

Trafikkforhold

Som del av planarbeidet er det utarbeidet en trafikkanalyse. Den er utarbeidet av Norsam as ved Anton Bakken, datert 19.03.2009. Analysen konkluderer med at planforslaget ikke forventes å gi vesentlige endringer i turgenerering, reisemiddelbruk eller trafikksikkerhet sammenlignet med både dagens situasjon og gjeldende regulering.

I planforslaget for hotell i Østbanebygget legges det ikke opp å bygge nye kjøreadkomster, heller ingen nye parkeringsplasser. Varelevering forutsettes å skje som i dagens situasjon. Nye gangadkomster vil bli tilpasset ny planløsning.

Parkering

Østbanebygget ligger i Sentrums-sonen i parkeringsnormen for Oslo. Bygningskomplekset har ikke egne p-plasser i dag. Det legges ikke opp til å bygge parkeringsplasser spesielt for virksomheten i Østbanebygget.

I de ulike arealsituasjonene (dagens situasjon, gjeldende regulering, foreslått regulering) kan det bygges maksimum 50 – 90 parkeringsplasser, avhengig av bruk og utnyttelse.

Biltrafikk

Døgntrafikken er beregnet med utgangspunkt i eksisterende og planlagt arealbruk, samt data for turgenerering for de ulike arealbruksformålene. Det er liten forskjell i beregnet biltrafikk i de ulike arealsituasjoner. Beregnet døgntrafikk varierer mellom ÅDT 230 og 250.

Biltrafikken vil bestå av:

- Turer i forbindelse med parkering i offentlige parkeringshus i området
- Turer i drosje
- Varelevering med adkomst fra Sporgata

Formål	Dagens situasjon <i>Døgntrafikk</i>	Dagens + godkjent plan <i>Døgntrafikk</i>	Gjeldende plan <i>Døgntrafikk</i>	Planforslag <i>Døgntrafikk</i>
Kontor	49	58	22	3
Forretning	179	179	190	101
Hotell/konferanse	8	8	8	116
Beverting	21	21	52	54
Sum YDT	258	266	272	274
Sum ÅDT	232	240	245	247

Tabell 2: Beregnet biltrafikk pr. døgn

Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikk er beregnet med utgangspunkt i eksisterende og planlagt arealbruk, samt data for turgenerering for de ulike arealbruksformålene. Det er liten forskjell i beregnet kollektivtrafikken i de ulike arealsituasjoner. Beregnet døgntrafikk varierer mellom ÅDT 3 000 og 3 600.

Formål	Dagens situasjon <i>Døgntrafikk</i>	Dagens + godkjent plan <i>Døgntrafikk</i>	Gjeldende plan <i>Døgntrafikk</i>	Planforslag <i>Døgntrafikk</i>
Kontor	807	954	371	54
Forretning	2 795	2 792	2 966	1 577
Hotell/konferanse	84	83	84	1 209
Beverting	195	194	472	488
Sum YDT	3 881	4 024	3892	3 329
Sum ÅDT	3 429	3 621	3 503	2 996

Tabell 3: Beregnet kollektivtrafikk pr. døgn

Trafikksikkerhet

Siden planforslaget ikke gir vesentlig endring i trafikksituasjonen ved Østbanebygget, forventes ingen vesentlig endring i trafikksikkerheten ved prosjektet.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet ROS-analyse. Det er utført analyse basert på arbeidsmetoder i veileder for kommunal risiko- og sårbarhetsanalyser.

Det har vært store setningsskader på Østbanen i den senere tid, trolig på grunn av byggearbeider i nærheten. Årsak og aktuelle tiltak utredes. Ut over dette er det ikke forhold eller hendelser som må vurderes nærmere.

Risiko for uønskede hendelser eller terror/sabotasje på Oslo S vil også kunne berøre Østbanen. Risikoen er imidlertid relativt lav og noe som må aksepteres med denne beliggenheten.

Sosial infrastruktur

Offentlige servicetilbud og andre servicetilbud

Planforslaget medfører ingen behov for offentlige servicetilbud. Planforslaget tilrettelegger for andre publikumstilbud, men det er ikke nytt sammenlignet med dagens situasjon.

Kollektivtilbud

Østbanen ligger meget sentralt inntil Norges største kollektivknutepunkt og har derfor spesielt godt kollektivtilbud. Planforslaget medfører ingen endringer for kollektivtilbudet.

Teknisk infrastruktur

Planforslaget medfører ingen endringer i teknisk infrastruktur sammenlignet med dagens situasjon. Østbanen er i dag tilknyttet kommunalt vann- og avløpsnett, el-nett og renovasjon. Planforslaget medfører ingen endringer for jernbanen sammenlignet med dagens situasjon.

Estetikk og byggeskikk

Forslaget har ingen konsekvenser for bebyggelsesstruktur, bygningsvolum (skala og proporsjoner) og uterom, da det ikke innebærer ny bebyggelse. Planforslaget angir ikke formspråk og materialbruk. Byggearbeider og endringsarbeider styres av fredningsbestemmelsene.

Stedsutvikling

Da planforslaget ikke innebærer ny bebyggelse, har det ingen konsekvenser for stedsutvikling mht byform. Funksjonelt vil det tilrettelegge for mer aktiv bruk av bygget og samtidig tilrettelegge for offentlig tilgjengelighet gjennom bygget, slik at forholdet til Jernbanetorget opprettholdes som i dag.

Barns interesser

Østbanen er ikke leke- og oppholdsområde for barn og unge, og planforslaget gir ingen konsekvenser for barn og unge.

Universell utforming

Tilgjengelighet for alle vil ivaretas på samme måte som i dag, med trinnfrie gangveier og adkomster, samt tilrettelegging for både bevegelseshemmede og orienteringshemmede i bygget.

Juridiske forhold

Styringsgruppen for Oslo S og National styringsgruppe har henholdsvis 08.10.08 og 09.10.08 fattet vedtak som innebærer etablering av hotell i Østbanebygningen. Ved etablering av hotell og nytt konsept for hallen skal det sikres at Østbanehallen fortsatt skal fungere som sekunderinngang til Oslo S og at det skal tas hensyn til tilleggende plassrom. Planforslaget er i samsvar med disse føringene.

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget gir ingen konsekvenser for kommunal økonomi.

Interessemotsetninger

Det foreligger ingen interessemotsetninger.

9. ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.

Areal tall som grunnlag for illustrasjonene

Areal tabellen under viser fordeling av areal bruk i Østbanebygget dagens situasjon og fremtidig situasjon ut fra det som plan legges nå. Alle arealer er uten tenkte plan der tak høyden er over 3,5 m.

Formål Østbanebygningen og Østbanehallen	Dagens arealer (inkl godkjent ØM-bygg), kvm BRA	Fremtidig situasjon etter planforslag, kvm BRA
Kontor	9 663	549
Hotell	0	8 700
Beverting	2 744	6 900
Forretning	3 535	2 000
Konferanse	644	644
Lager og tekniske rom	207	207
Sum BRA	16 794	19 000

Tabell 4: Areal bruk i dagens og planlagt situasjon

Det nye konseptet for Østbanen har to hoveddeler: Hotellprosjektet i Østbanebygningen og handelskonsept for Østbanehallen og 1. etasje i Østbanebygget. Østbanebygget vil i liten grad bli brukt til kontor. Differansen mellom dagens og fremtidig areal bruk på i overkant av 2 200 kvm skyldes at kjelleren tenkes tatt i bruk ved å øke tak høyden.

Hotell

Hotellet plan legges med ca. 160 rom på til sammen 8.700 kvm. Resepsjonen til hotellet plan legges i 1. etasje i sørvestre hjørne som ligger ut mot både Jernbanetoget og Cristian Frederiks plass. I tillegg kommer vertikalkommunikasjon og rømningsveier. Øvrige deler av hotellet vil ligge i 2. etasje og oppover.

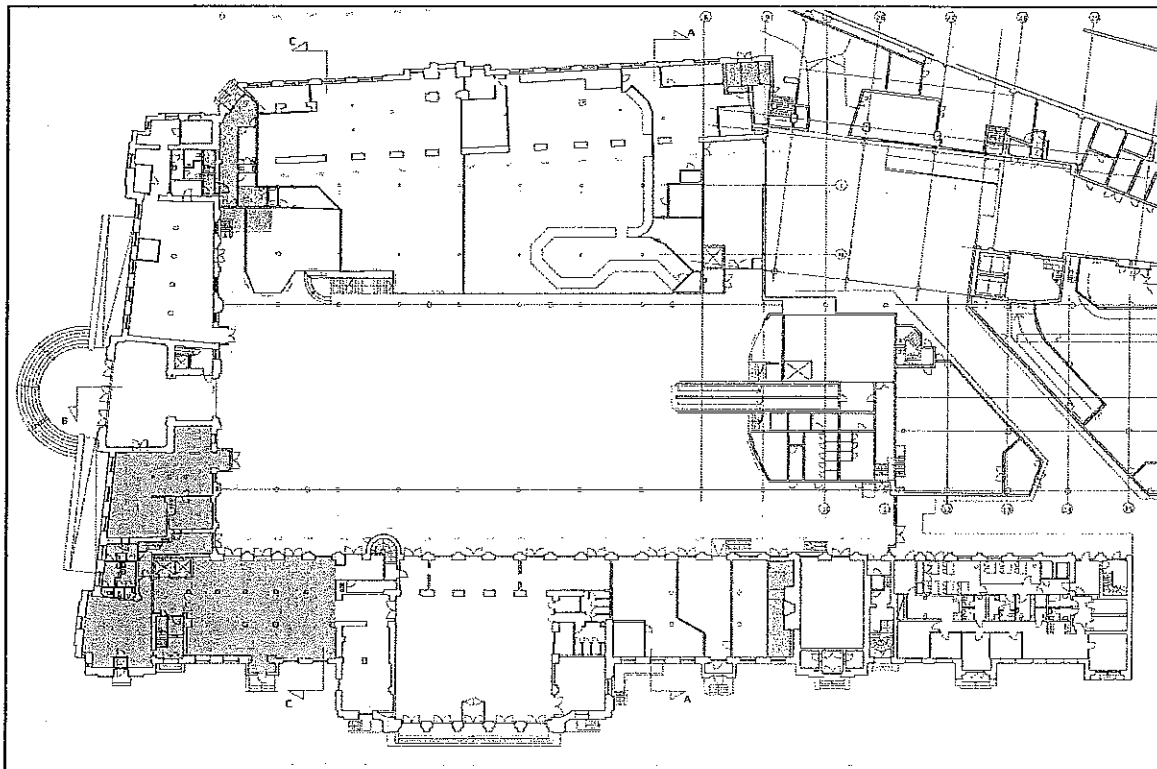


Fig 29: Plan 1. etasje. Arealer merket med grønt plan legges tatt i bruk til hotell

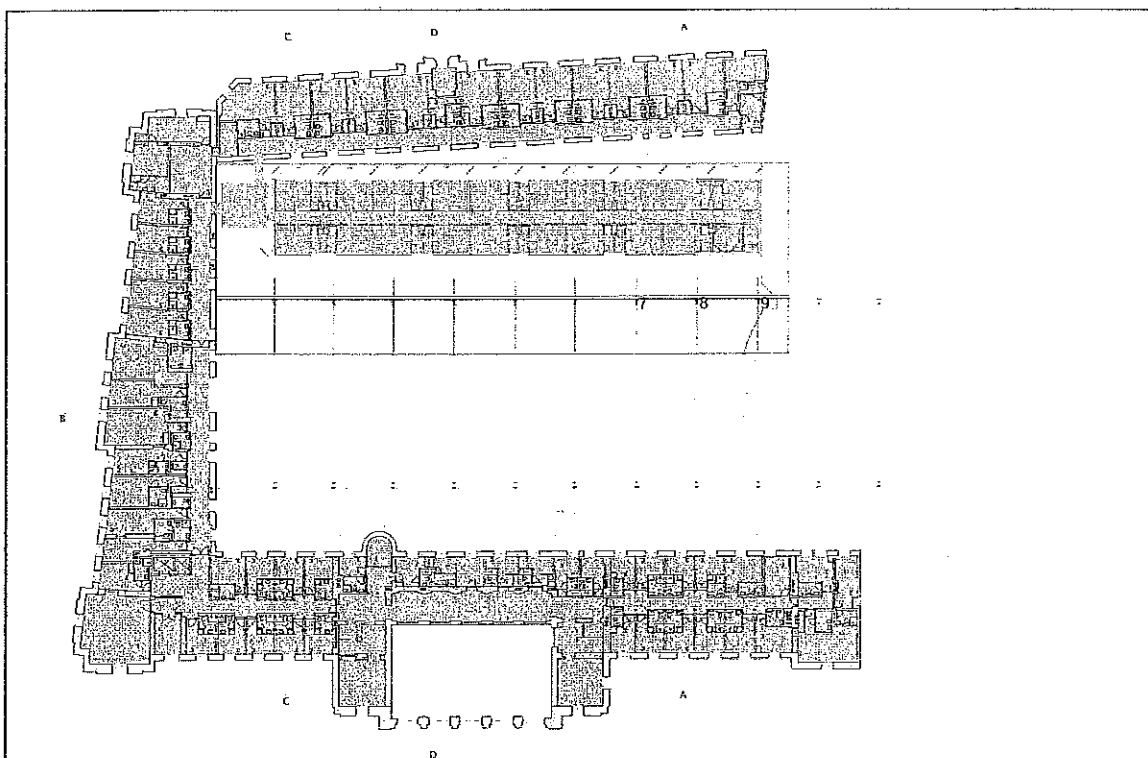


Fig 30: Plan 2. etasje. Arealer merket med grønt planlegges tatt i bruk til hotell.

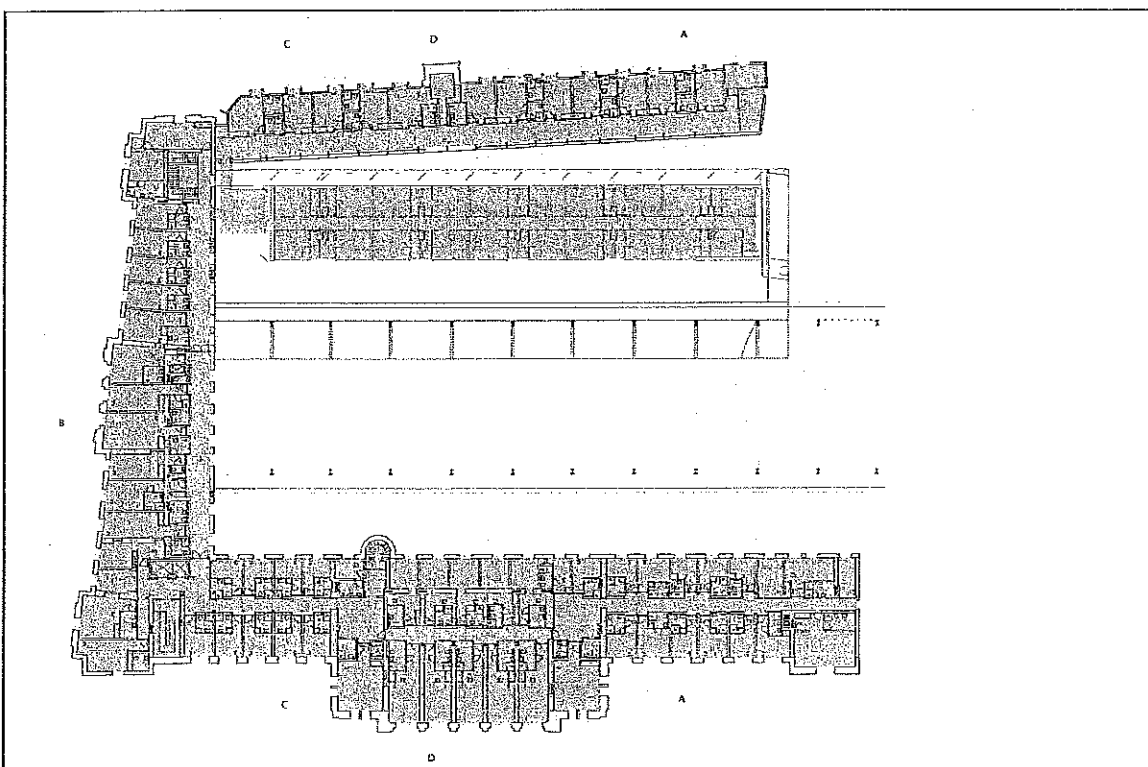


Fig 31: Plan 3. etasje. Arealer merket med grønt planlegges tatt i bruk til hotell.

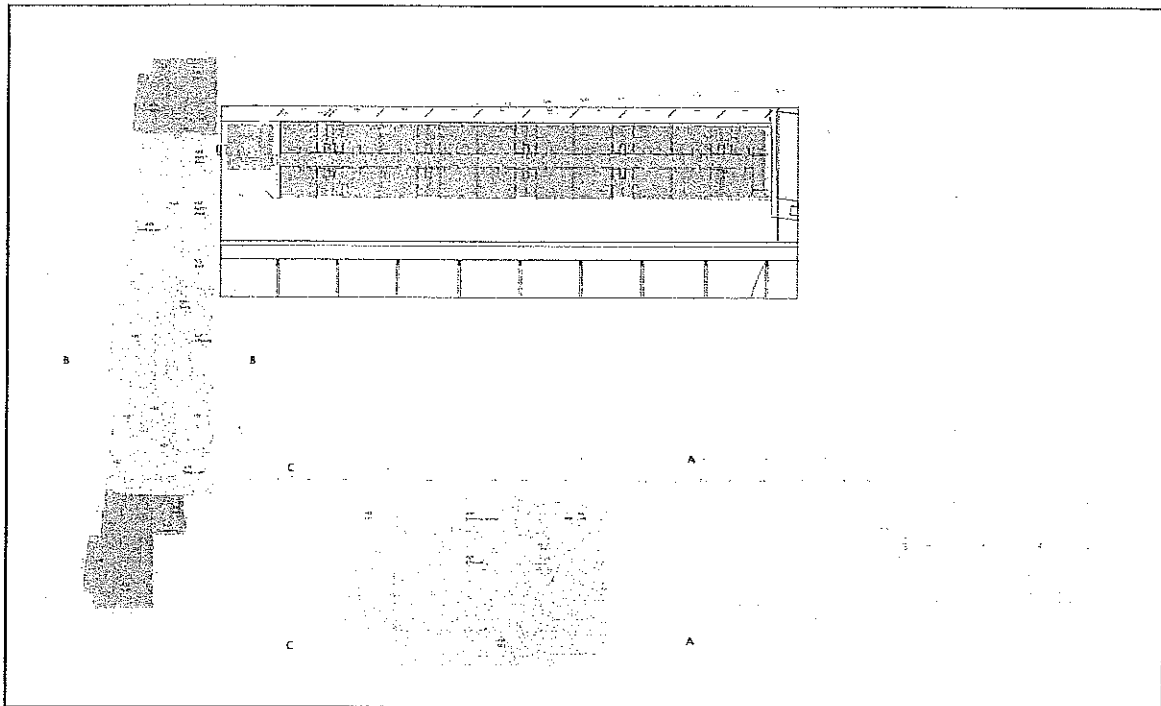


Fig 32: Plan 4. etasje. Arealer merket med grønt planlegges tatt i bruk til hotell.

Konsept i hallen basert på kultur og matopplevelser

Rom Eiendom har fått utarbeidet et kommersielt konsept for ny bruk av Østbanehallen. Konseptet er utarbeidet av Colliers Næringsmegling.

Innholdet i konseptet rettes mot kommersielle foretak som caféer, restauranter, mindre butikker og servicefunksjoner. I tillegg ønsker man et aktivt samarbeid med kulturinstitusjoner og aktører i kulturlivet slik at hallen kan tilby kulturelle opplevelser.

Ideen bak konseptet er å skape en positiv identitet basert på det historiske bygningsmiljøet og den strategiske plasseringen ved "inngangsporten" til Bjørvika. Målet er å gjøre Østbanehallen til en destinasjon og et opplevelsesrom. Det legges vekt på at funksjonene i hallen skal spille sammen med et fire stjerners hotell og bidra til å gi hele bygget større attraktivitet enn i dag. Hotellet vil ikke ha noen funksjoner i hallen.

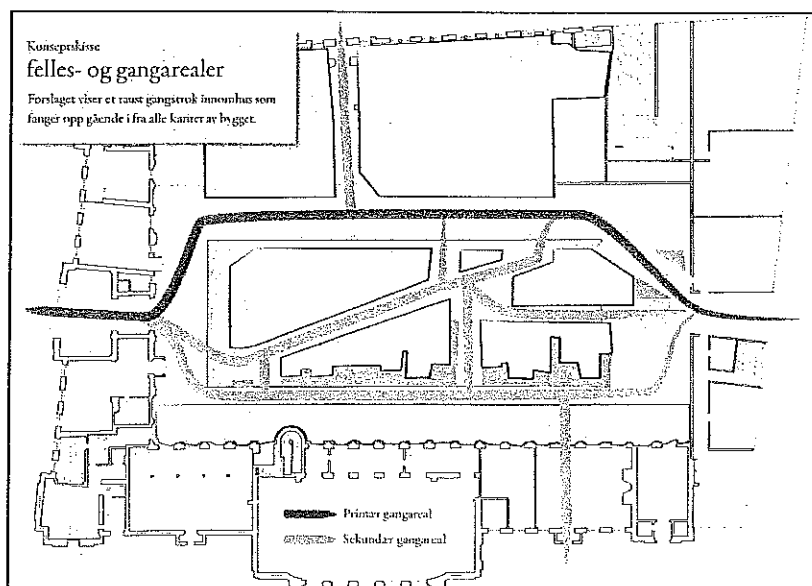


Fig 33: Prinsipper for gangforbindelser og bruk av Østbanehallen.

Hallen vil utvikles med en primær gangforbindelse langs den ene siden. Gangforbindelsen har ca 4 m bredde. I tillegg kommer sekundære gangforbindelser både på tvers av hallen og mellom de ulike etablissementene i hallen.

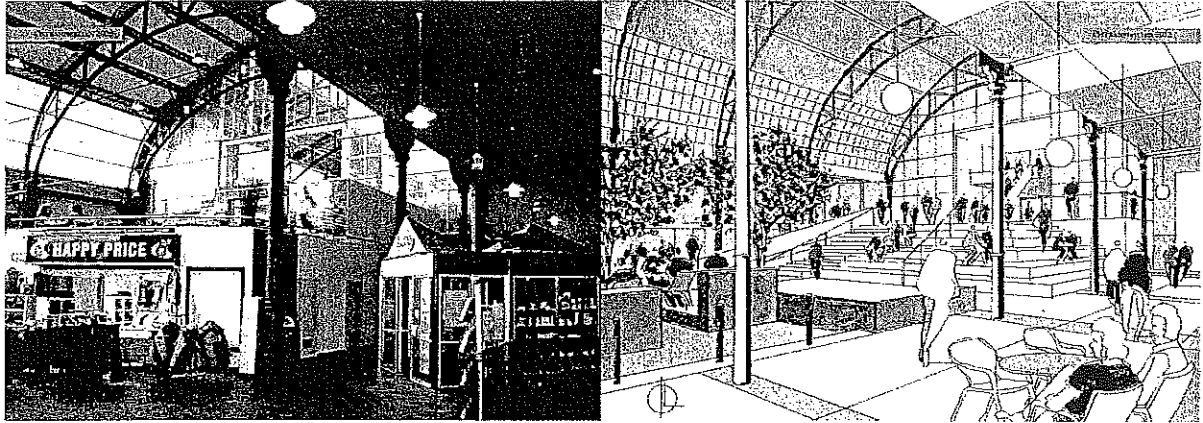


Fig 34: Bildet til venstre viser dagens situasjon. Illustrasjonen til høyre viser hallen med større åpenhet enn i dag. I østre ende mot Oslo S planlegges en trapp som også kan brukes til opphold. Rullebånd flyttes til den ene siden av trappen.

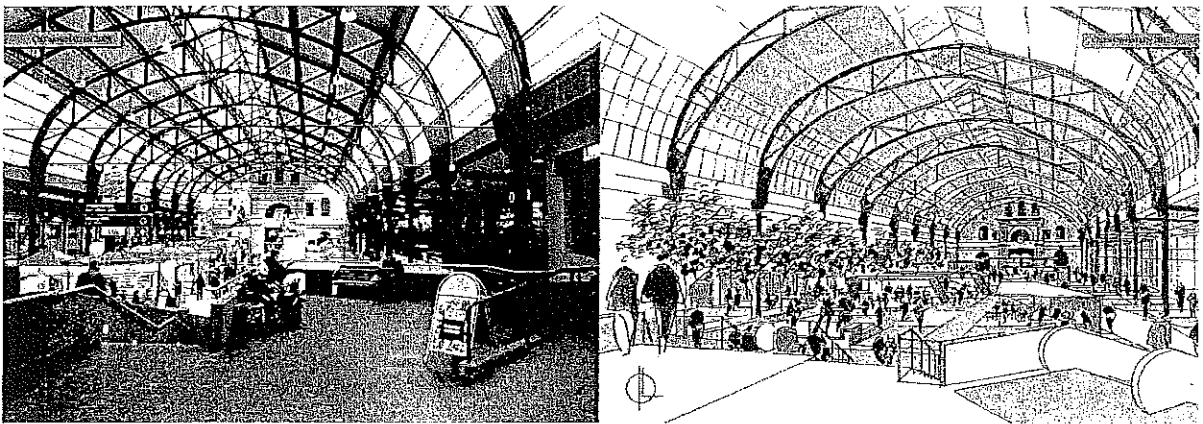


Fig 35: Toghallen sett fra øst. I dag ligger rullebåndene aksialt i hallen og dominerer opplevelsen av hallen. Ved å flytte rullebåndet til den ene siden skapes mer areal for opphold og rullebåndene dominerer ikke hallen på samme måte. Illustrasjonen viser også at hallen i fremtiden får større åpenhet enn i dag.

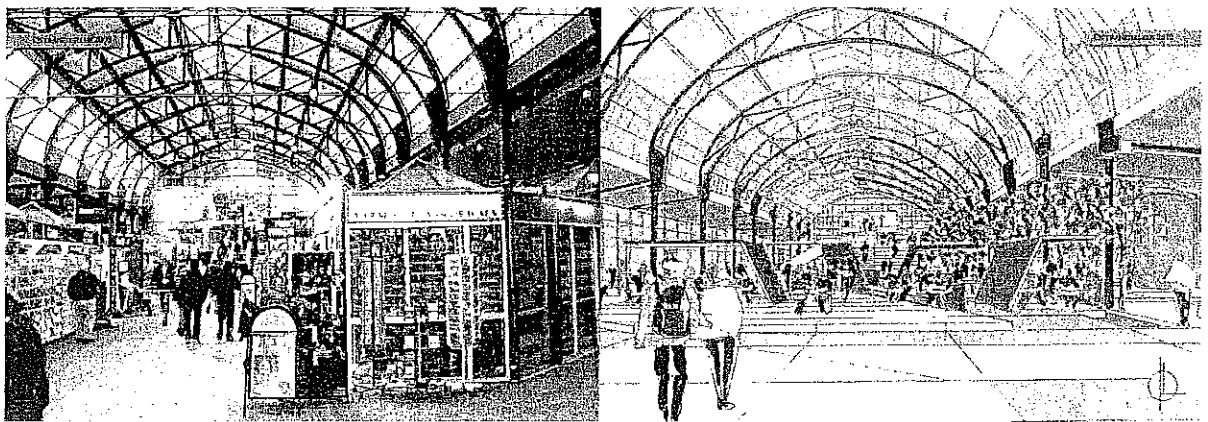


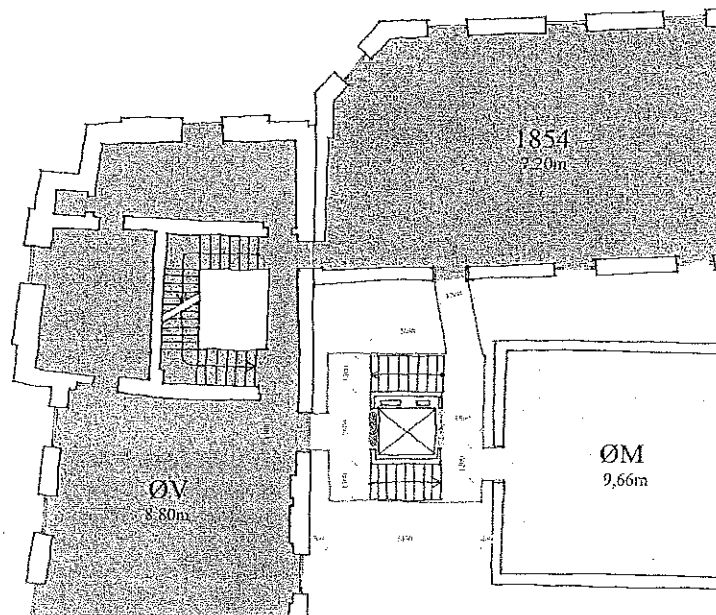
fig 36: Østbanehallen sett fra inngangen ved Jernbanetorget. Det nye konseptet med i hovedsak serveringssteder i hallen vil redusere behovet for lukkede "paviljonger". Dermed vil hallen få et åpnere preg. Hallens karakterog konstruksjoner vil komme tydeligere frem.



fig 37: Med Nye Oslo S vil Jernbanegata utvikles som et gangstrøk. Østbanen ligger til gangstrøket og vil kunne utvikles med utadvendte funksjoner mot gaten.

ØM-bygget

Østre Midtbygg vil bygges med den plasseringen det er gitt rammetillatelse til. Det vil imidlertid søkes om å flytte trapp og heis til rommet mellom ØM-bygget og vestre fløy på Østbanen. Snittet nedenfor viser plasseringen av denne vertikalkommunikasjonen oppå snittet det er gitt rammetillatelse til.



2 etg

Fig 38: Ønsket endring av vertikalkommunikasjon ved ØM-bygget. Prinsippskisse 2. etasje

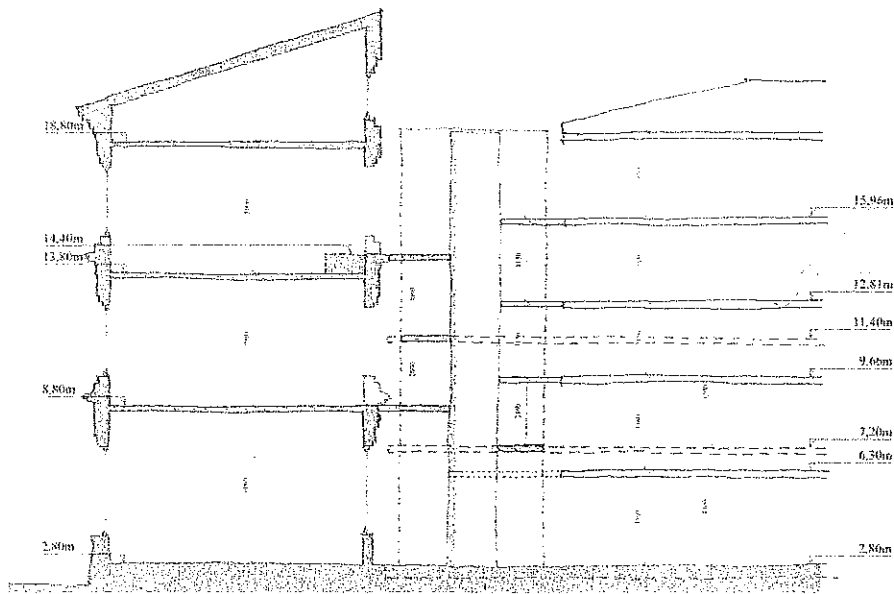


Fig 39: Ønsket vertikalkommunikasjon med trapp og heis ved ØM-bygget.

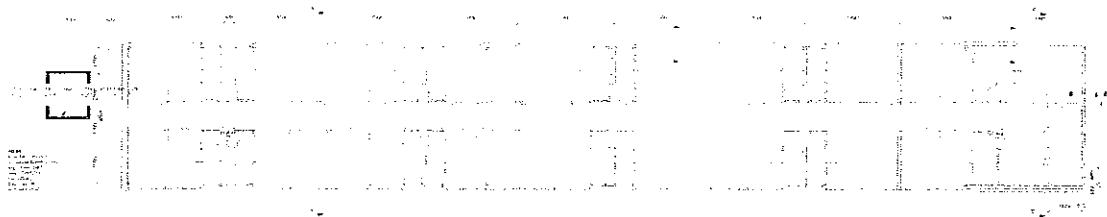
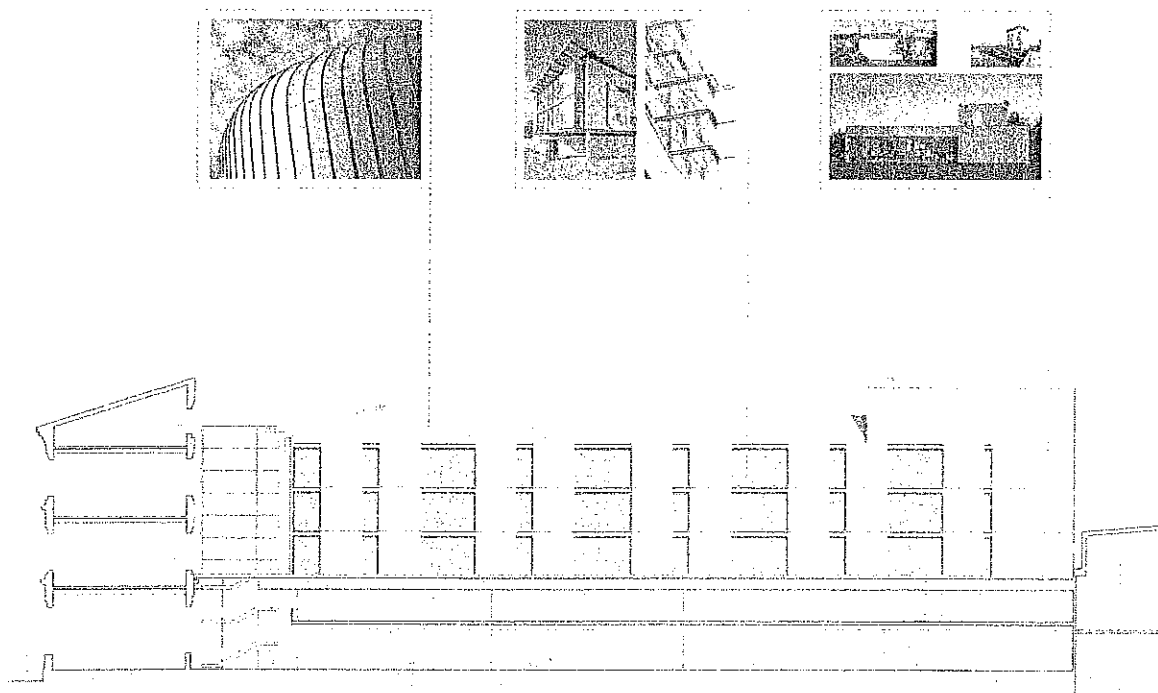


Fig 40: Utsnitt av foreløpig planer for ØM-bygget, 2. etasje.



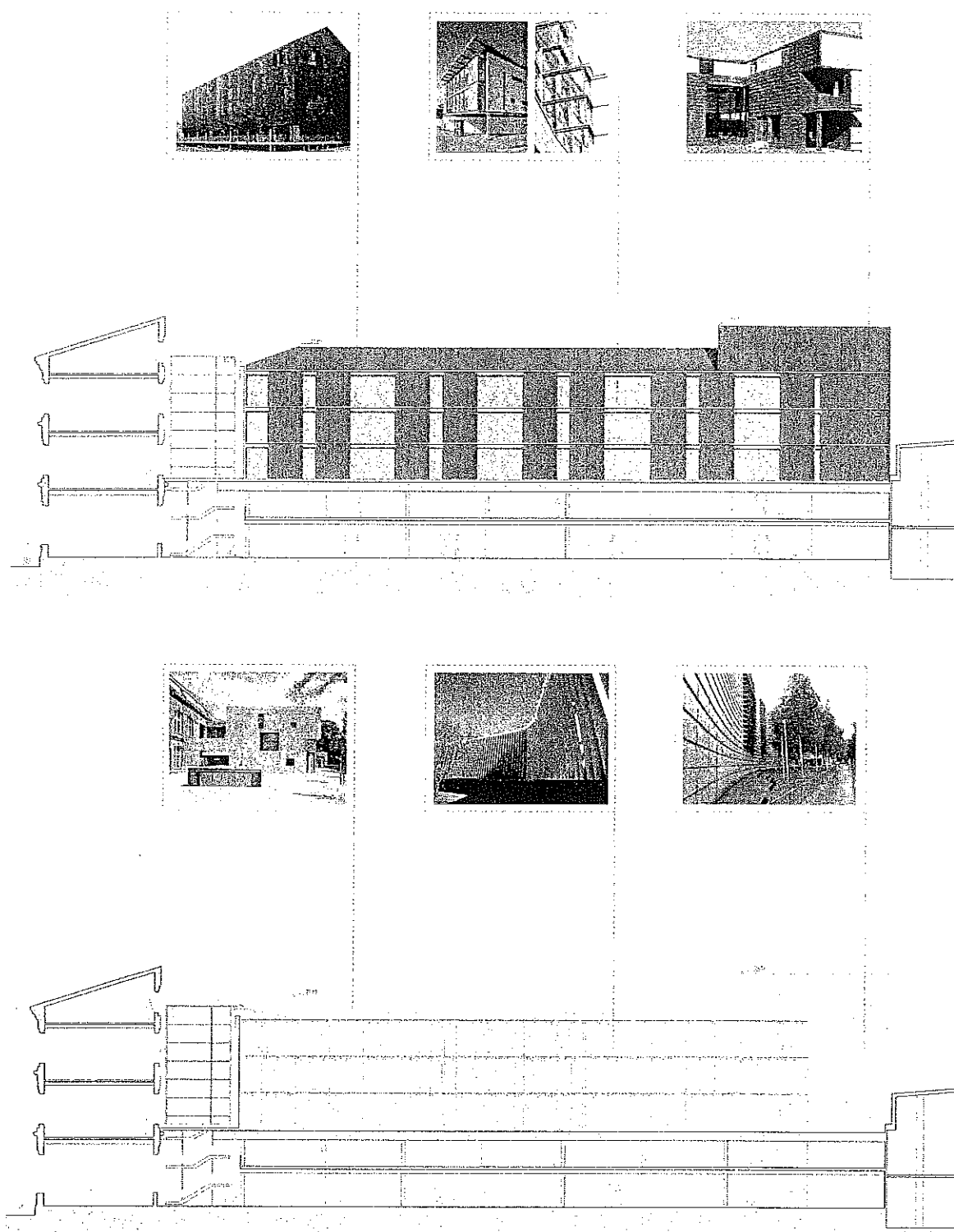


Fig 41: Tre ulike skisser av fasade mot sør. Fasadene er under utvikling og tegningene er på et veldig tidlig stadium. Intensjonen er at fasadene kan gis et moderne uttrykk som samtidig underordner seg Østbanen.