

qbe84f

Journalpost: 200805391/11

Fra: Elin Løvseth

E-Post: elin.lovseth@bsh.oslo.kommune.no

Dato: Tue, 3 Jun 2008 14:25:34 +0200 (MEST)

Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no, tone.frones@bsh.oslo.kommune.no,
kjersti.halvorsen@bsh.oslo.kommune.no, sylvi.sather@bsh.oslo.kommune.no

Emne: Planinitiativ saksnummer 200805391 Jernbanetorget 1, Sentrum

Plan- og bygningsetaten

03.06.2008

Planinitiativ saksnummer 200805391 Jernbanetorget 1, Sentrum

Jf. avtale sendes bydelens svar kun pr. e-post.

Saken har vært til høring hos bydelsutvalgets arbeidsutvalg(AU) , som uttaler seg til planinitiativ på vegne av bydelsutvalget.

Bydelens uttalelse:

"Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området".

Med hilsen

Bydel St. Hanshaugen

v/ Elin Løvseth

miljø- og byutviklingskonsulent

qbe655

Journalpost: 200805391/14

Fra: Solveig Olaisen
E-Post: solveig.olaisen@bya.oslo.kommune.no
Dato: Thu, 5 Jun 2008 09:43:32 +0200 (MEST)
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Emne: planinitiativ sak nr. 200805391 - Jernbanetorget 1

Vedlagt følger Byantikvarens uttalelse til ovennevnte planinitiativ.
Hilsen Solveig Olaisen



Oslo kommune
Byantikvaren

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Vahls gate 1
0187 Oslo

Dato: 04.06.2008

Deres ref:
200805391

Vår ref (saksnr):
2008/767

Saksbeh:
Solveig Olaisen

Arkivkode:
512 207/76

207/76 JERNBANETORGET 1 - ØSTBANEBYGNINGEN - PLANINITIATIV

Vi viser til ekspedisjon av 19.05.08 vedrørende planinitiativ for endret regulering for Jernbanetorget 1, Østbanebygningen. Bygningen er fredet i medhold av kulturminneloven §15 og regulert til spesialområde med formål bevaring i medhold av plan- og bygningsloven §25.6.

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for bruk av Østbanebygningen også til underformål hotell. Bygningen er i dag regulert til spesialområde bevaring med underformål forretning, kontor, bevertningssted og lokaler for kulturelle aktiviteter samt framtidig fellesareal, felles økonomigård. Disse formålene beholdes, men det foreslås å legge til formålet hotell.

Byantikvaren har ingen kommentarer til at hotell inkluderes i regulerte underformål. Vi forutsetter imidlertid at det beholdes/ etableres forbindelse mellom den fredete toghallen og den nye Oslo Sentralstasjon, slik at Østbanebygningen fortsatt kan fungere som inngang til jernbanestasjonen.

Vi gjør dessuten oppmerksom på at all byggevirkksomhet i den fredete bygningen skal avklares med Riksantikvaren.

Med hilsen

Morten Stige
avdelingsleder

Solveig Olaisen
antikvar



Byantikvaren

Postadresse:
Postboks 2094 - Grünerløkka
0505 Oslo

Besøksadresse:
Maridalsveien 3
0178 Oslo

Sentralbord: 02 180
Publikumsservice: 23 46 02 95
Telefaks: 23 46 02 51
E-post: postmottak@
bya.oslo.kommune.no

qbe6d5

Journalpost: 200805391/13

Fra: Anita Bergom

E-Post: anita.bergom@ubf.oslo.kommune.no

Dato: Tue, 3 Jun 2008 17:04:24 +0200

Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no, Postmottak Undervisningsbygg

Emne: Saksnr 200805391 Jernbanetorget 1, vårt saksnr 08/368, arkivkode 512.1
RUL

Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

Med vennleg helsing

UNDERVISNINGSBYGG

Anita Bergom

Eigedomsforvaltar

Telefon 988 57 314

Resepsjon telefon 23 06 09 70

<<http://www.undervisningsbygg.oslo.kommune.no>>
www.undervisningsbygg.oslo.kommune.no

qbe519

Journalpost: 200805391/12

Fra:
E-Post: fkm06@vav.oslo.kommune.no
Dato: Tue, 3 Jun 2008 13:39:42 +0200
Til: Plan- og bygningseta

Emne:

This E-mail was sent from "fkm06" (Aficio MP C4500).

Scan Date: 03.06.2008 13:39:41 (+0200)
Queries to: fkm06@vav.oslo.kommune.no



Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364, Sentrum
0102 OSLO

Dato: 03.06.2008

Deres ref:
200805391

Vår ref (saksnr):
08/02316-2
(NB! Oppgis ved henvendelse)

Saksbeh:
M. Kristensen,

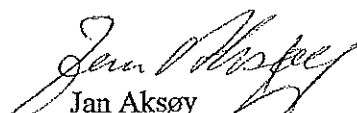
Arkivkode:
512.1

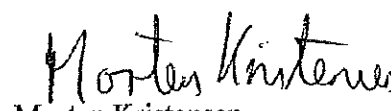
**GNR 207 BNR 76 - JERNBANETORGET 1 - INVITASJON TIL SAMRÅD , OMRÅDE-
OG PROSESSAVKLARING**

Vann og avløpsetaten (VAV) har ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet i området.

Vedlagt oversendes kartutsnitt som kommunale hovedledninger i det aktuelle området.

Med hilsen


Jan Aksøy
Leder Prosjektering
Produksjonsavdelingen


Morten Kristensen
Overingeniør

Vedlegg: kartvedlegg



Vann- og avløpsetaten

Postadresse:
Postboks 4704 Sofienberg
0506 Oslo
Besøksadresse:
Herslebs gate 5

Telefon: 02 180 Bankgiro: 6045.05.20643
Telefaks: 23 43 70 80 Org.nr.: 971 185 589 MVA
E-post: postmottak@vav.oslo.kommune.no
Internett: www.vav.oslo.kommune.no

qbe682

Journalpost: 200805391/10

Fra: Jorun Alise Hagen
E-Post: jorun.hagen@hev.oslo.kommune.no
Dato: Fri, 30 May 2008 15:02:43 +0200
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no, postmottak@bgo.oslo.kommune.no

Emne: Innspill Jernbanetorget 1

Att Sanna Maria Harma
Saken sendes bare på mail

Med vennlig hilsen
Jorunn Hagen
Helse- og velferdsetaten
Tlf 23 48 31 11
Postboks 30 Sentrum
0101 Oslo



Oslo kommune
Helse- og velferdsetaten

Plan- og bygningsetaten
Avdeling for områdeutvikling

Dato: 29.05.2008

Deres ref.: 200805391-3 Saksansv.: Erling Rimstad
Sanna Maria Harma

Vår ref. (saksnr.): 200800983-2

Aktivkode: 269.1

Saksbehandler luftkvalitet: Christine Oppegaard 23 48 31 16
Saksbehandler forurenset grunn: Gunlaug Engen 23 48 31 22
Saksbehandler støy og innemiljø: Erling Rimstad 23 48 31 07

JERNBANETORGET 1, ØSTBANEBYGNINGEN, GNR 207 BNR 76 SAMRÅDSINNSPILL

Helse- og velferdsetaten viser til e-post datert 19. mai 2008, og ønsker ikke å delta i Planforum. Nedenfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

Forurenset grunn

Radon

Undersøkelser i fire bydeler i Oslo viste at 13 % av de målte boligene hadde et innhold av radon over tiltaksverdi på 200 Bq/m³ luft (se www.nrpa.no). Radon i inneluft medfører helsefare, og Helse- og velferdsetaten anbefaler at tiltak mot radon utføres ved bygging av boliger, barnehager, skoler og arbeidslokaler i Oslo dersom en lokal vurdering ikke tilsier noe annet¹.

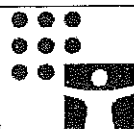
Støyforhold

Trafikkstøy.

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 definert i Miljøvern-departementets retningslinje T-1442.

For lokaler av en type der teknisk forskrift setter grenser for innendørs lydnivå fra trafikk, jf. Norsk Standard NS 8175 klasse C, må avbøtende tiltak mot støy utredes. Dette gjelder både luftledet lyd fra veitrafikk og trikk, og strukturoverført lyd, spesielt fra jernbanespor i kulvert/tunnel.

¹ Jf. forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk kap. VIII, § 8-33, punkt 4: *Bygningsmessig utførelse skal sikre at mennesker som oppholder seg i et byggverk ikke eksponeres for radonkonsentrasjoner i inneluften som kan gi forhøyet risiko for helseskader.*



Luftkvalitet

Planområdet kan til tider være utsatt for luftforurensning. Det bør derfor installeres partikkelfilter for å sikre et godt inneklima (jfr. TEK § 8-32.1).

Med hilsen

Torkill Nordahl-Olsen
avdelingsdirektør

Kjell Sandaas
seksjonsleder

Kopi: Bydel Gamle Oslo

qbe1244

Journalpost: 200805391/9

Fra: Bente Flesvig
E-Post: bente.flesvig@tet.oslo.kommune.no
Dato: Wed, 28 May 2008 10:44:03 +0200 (MEST)
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Emne: Sak 200805391 Jernbanetorget 1

Sak 200805391 Jernbanetorget 1

Trafikketaten har følgende bemerkning men ønsker ikke å delta i planforum.

Det bør fremlegge en redegjørelse på hvordan parkeringen er tenkt løst når formålet er endret til også å gjelde hotell. Parkeringsnormen for Oslo kommune tilsier at for hotell med 200 rom i sentrum bør ha en parkeringsdekning for 20 biler og 40 tråsykler. Om ikke parkeringen kan løses på egen grunn kan man løse dette ved bruk av tinglyst plass på annen eiendom i umiddelbar nærhet. Med umiddelbar nærhet menes vanligvis en avstad som ikke overskrider 200 meter. Det presiseres at som tinglyst erstatningsplass godtas kun parkeringsanlegg av permanent karakter.

Med hilsen
Bente Flesvig
avdelingsingeniør- planseksjonen

qbef7d

Journalpost: 200805391/8

Fra: Jon Søland

E-Post: jon.soland@oby.oslo.kommune.no

Dato: Tue, 27 May 2008 07:30:51 +0200

Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no, Anne Løseth, Bjørn Brekke

Emne: Deres ref. 200805391, Jernbanetorget 1 - Sentrum

Det vises til Etatens brev av 19.05.2008 i nevnte sak.

Omsorgsbygg Oslo KF har ingen kommentarer til det innsendte planinitiativ

Til kopimottagerne: Vår ref. 200800002-163 . Forslag om ombygging av østbanehallen, Foreslått bruksformål er hotell.

Med vennlig hilsen

Jon Søland

Eiendomsansvarlig

Omsorgsbygg Oslo KF

.....
Telefon direkte: 93217488 Sentralbord: 23 48 80 00 Telefaks: 23 48 80 11

e-post: jon.soland@oby.oslo.kommune.no

Besøksadresse: Sommerrogata 1 5.etg., inngang i bakgården

Postadresse: Postboks 2773, Solli 0201 OSLO

qbee22

Journalpost: 200805391/7

Fra: Hilde Johanne Mangerud
E-Post: hilde.mangerud@gfe.oslo.kommune.no
Dato: Mon, 26 May 2008 13:27:38 +0200 (MEST)
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Emne: Re: 200805391/3 - Invitasjon til samråd - Jernbanetorget 1

Svar på samråd 200805391/3:

Ingen kjente forhold som er av betydning for initiativ i dette området.

MVH

Hilde J. Mangerud, Landskapsarkitekt
Gravferdsetaten
Oslo kommune

qbe548

Journalpost: 200805391/6

Fra: ØSTBAKKEN, SVEN ELDAR
E-Post: sven.eldar.ostbakken@hafslund.no
Dato: Mon, 26 May 2008 07:59:14 +0200
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Emne: Jernbanetorget 1. sak nr. 200805391-3

Hei - viser til vedlegg.

Med Hilsen
Hafslund Nett AS

Eldar Østbakken
Drammensveien 144
0247 Oslo
e-post: sven.eldar.ostbakken@hafslund.no
Tlf. 90763415
Faks. 22079938

Vår saksbehandler

tlf: e-post: firmapost@hafslund.no

Vår dato

2008-05-26

Deres dato

2008-05-19

Vår referanse

H 9118

Deres referanse

Jernbanetorget 1. Sak.nr.
200805391-3.

Til
Oslo Kommune
Plan og bygningsetaten
Avdeling for områdeutvikling.

Kopi til

Uttalelse fra Hafslund Nett til forslag til reguleringsplan for Jernbanetorget 1. Sak. nr. 200805391-3.

Det vises til Deres oversendelse av 2008-05-19

Situasjon

Hafslund Nett har kabelanlegg og stasjonsanlegg i det aktuelle reguleringsområdet som vist på vedlagt kartskisse (rød farge angir høyspenningsanlegg, grønn farge angir lavspenningsanlegg, blå farge angir veilysnnett, lys blå angir signalanlegg og lys grønn angir optisk nett). Bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med disse anleggene må tas hensyn til i det videre planarbeidet.

For det vedlagte kartutsnittet gjelder følgende:

- Dokumentasjonen gjelder kun som underlag for forespurt reguleringsplan.
- Dokumentasjonen bør slettes etter bruk. Husk at nettet endrer seg kontinuerlig.
- Dokumentasjonen må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
- Dokumentasjonen er å betrakte som orientering og må IKKE anses som kabelpåvisning. Forespørsel vedrørende kabelpåvisning for graving rettes til Bravida Geomatikk tlf. 09146.
- Gi snarlig tilbakemelding dersom dokumentasjonen viser seg å inneholde feil.

Avstand og andre forhold til eksisterende anlegg.

Generelt

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst tilhørende Hafslund Netts anlegg på området. Likeledes må det ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører reduserte høyde opp til luftledningsanlegg.

Distribusjonsnett (24 > Spenning >1 kV)

Avstand fra nettstasjon (transformator kiosk) til nærmeste bygningsdel er minimum 5 m.

Optisk nett

Det ligger optisk kabel på området (lysegrønne linje på vedlagt kartskisse). Hafslund Telekom AS er eier av respektive kabel som krysser planlagt utbyggingsområde. Kontaktperson hos Hafslund Telekom er Trond Nedregård. Han er å treffe på mob: 995 09 519 eller e-post: trond.nedregard@hafslund.no.

Støy fra nettstasjon

Postadresse
Hafslund Nett AS
N-0247 OSLO

Hovedkontor
Drammensvn. 144, Skøyen
N-0247 OSLO

Internett
www.hafslund.no
firmapost@hafslund.no

Telefon
22 43 58 00
Telefaks
23 01 43 60

Bankkonto
7058.06.52407
Foretaksregisteret
NO 980 489 698 MVA

Vår saksbehandler

tlf. e-post: firmapost@hafslund.no

Vår dato

2008-05-26

Deres dato

2008-05-19

Vår referanse

H 9118

Deres referanse

Jernbanetorget 1. Sak.nr.
200805391-3.

Dersom det er plassert en eksisterende nettstasjon på reguleringsområdet (se vedlagt kartskisse) kan denne medføre noe støy. Eventuelle ulemper og vernetiltak for planlagt bebyggelse i denne forbindelse er ikke Nettselskapets ansvar.

Kostnader ved omlegging av nett

Bebyggelse eller andre tiltak som ev. kommer i konflikt med, eller innenfor ovennevnte minimums-avstander til eksisterende lav- eller høyspenningsanlegg (se vedlagt kartskisse) må ev legges om/flyttes. Dersom bestående anleggsdeler på utbyggingsområdet ønskes omlagt til annen trase, kan dette gjøres på bestilling og etter nærmere avtale. Bestiller må dekke alle kostnader i forbindelse med en slik eventuell omlegging. Omlegging forutsetter i alle tilfeller at Nettselskapet varsles på et tidlig tidspunkt samt at det gis rettigheter til fremføring av nettanleggene i ny trasé. Rettigheter til fremføring av nettanleggene foretas etter de standardvilkår Nettselskapet til enhver tid benytter.

Kapasitet på eksisterende strømmnett

For etablering av strømforsyning til nye anlegg må det tas tidlig kontakt med Hafslund Nett slik at nødvendige tiltak kan igangsettes. Det presiseres at det på nåværende tidspunkt ikke er tatt stilling til hvilke tiltak som må iverksettes eller om det er kapasitet i eksisterende nett. Dette gjøres når et konkret effektbehov er meldt inn til Hafslund Nett. Effektbehovets størrelse vil være avgjørende for om effekten kan hentes fra eksisterende nett eller om det er behov for avsettelse av plass/areal til ny nettstasjon eller nye lednings-/kabelanlegg.

Nye strømforsyningsanlegg

Generelt

Alle nye, eller endring av eksisterende, elektriske forsyningsanlegg skal bygges iht. Hafslund Netts spesifikasjoner. Hafslund Nett bestemmer plassering/sted for utbyggers tilknytningspunkt for strømforsyningen.

Nettstasjoner

Dersom det er behov for ny/nye nettstasjoner ifm. tiltaket vil størrelse på ev. nettstasjon(er) og transformator(er) dimensjoneres etter utbyggers dokumenterbare behov. Om ev. nettstasjon(er) kan plasseres som en frittstående enhet eller som et rom i bygning, er bl.a. avhengig av de stedlige forhold/begrensninger i plass og størrelsen på den effekt som skal leveres.

For bygg med et effektbehov større enn 800 kW ref. spenning 400V og 500 kW ref. spenning 230V, skal nettstasjonen som hovedregel plasseres i bygget med hovedtavle ved siden av. Det tas forbehold om mulig endringer i byggkrav på det tidspunkt strømtilknytningen bestilles av Hafslund Nett.

Dersom ny nettstasjon etableres som en frittstående nettstasjon er nødvendig areal normalt 10m^2 . Arealets lengste side skal ikke være mindre enn 4m. Nettstasjonen skal ikke plasseres mindre enn 5m fra nærmeste bygning og skal ha kjøreadkomst.

Etablering av nettstasjoner forutsetter at Nettselskapet gis permanente rettigheter til etablering, drift og vedlikehold av nettstasjonen, på de standardvilkår Nettselskapet til enhver tid benytter. Rettighetene skal kunne tinglyses på den/de aktuelle grunneiendommen/-er.

Lednings- og kabelanlegg

Vår saksbehandler	Vår dato 2008-05-26	Vår referanse H 9118
tlf: e-post: firmapost@hafslund.no	Deres dato 2008-05-19	Deres referanse Jernbanetorget 1. Sak.nr. 200805391-3.

For strømforsyning av ny bebyggelse i området, må det etableres nytt strømforsyningsnett. En forutsetning for etablering av strømforsyningsanlegg er at disse anleggene gis fullt rettsvern på den grunn der de etableres.

For høyspenningsluftledningsanlegg (større enn 1 KV) kan det bare etableres på arealer der det er mulig å erverve evigvarende rettigheter til Hafslund Nett for plassering, bygging, drift og vedlikehold av anleggene. Rettighetene skal dokumenteres i egne overenskomster som tinglyses.

For kabelanlegg og lavspenningsledningsanlegg kreves fremføringsrett. Normalt blir veigrunn brukt til fremføring av strømmettet til de enkelte kunders bygg. Dersom Hafslund Nett ikke kan erverve rettigheter på veigrunn må det avsettes egne arealer, parallelt med veier, for fremføring av ledningsanlegg for strømforsyningen. Disse rettighetene skal ha fullt rettsvern.

Veibelysning Oslo.

Nybygging, omlegging og opprusting av veibelysningen til kommunal standard, i henhold til den kommunale veinormalen, må tas med som en del av pålagt infrastruktur i prosjektkostnadene for anlegget (se vedlegg).

Anleggsbidrag

Den eller de som utløser tiltaket i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må dekke kostnadene med tiltaket iht. kontrollforskriftens § 17-5 og iht. Nettselskapets gjeldende retningslinjer for praktiseringen av anleggsbidrag. Tiltak iverksettes ikke uten bestilling fra tiltakshaver.

Med hilsen
Hafslund Nett AS

Eldar Østbakken

Vedlegg: - Kartskisse med eksisterende forsyningsnett, Hafslund Nett
- Veibelysning

Vår saksbehandler
Bjørn Sandtveit
tlf. 901 24 523 epost: bjørn.sandtveit@hafslund.no

Vår dato

Vår referanse

Deres dato

Deres referanse

Til
Utbyggere av vei- og boligområder i Oslo
v/utbyggingsansvarlig

Veibelysning må medtas som en del av pålagt infrastruktur ved vei, bolig og industriutbygging.

I kommunestyrevedtak er Hafslund Nett AS (Hafslund) tilført eieransvaret for den offentlige veibelysning. Hafslund kvalitetssikrer at anleggene blir bygget relatert til kommunalt pålegg og standard (kommunale veinormaler og retningslinjer).

Hafslund skisserer rammebetingelser og krav til veibelysningsanlegg generelt.

I forbindelse med prosjekteringen av veianlegg og boligutbygging skal utbygger sørge for at det lages et forprosjekt for å sikre at krav i henhold til den kommunale Veibelysningsmalen blir ivaretatt.

Forprosjektet skal synliggjøre hvilke løsningsvalg og rammer som skal danne grunnlaget for detaljplanleggingen. Videre skal forprosjektet vurdere hvordan energiforbruket kan minimaliseres, samt tilpassing av den nye belysningen til eksisterende infrastruktur.

Forprosjekt og Planer for veibelysningsanlegget skal oversendes Hafslund for godkjenning før anleggsarbeidene starter opp. Vi ber derfor utbygger ta kontakt med Hafslund i regulerings-/oppstartfasen.

Utbygging/planlegging av veibelysning skjer oftest som en integrert del med det øvrige fordelingsnett.

Før veilysanleggene tilkoples Hafslunds veibelysningsnett, skal anleggsdokumentasjon vedlegges i henhold til retningslinjer for Hafslund.

Anlegg som ikke blir godkjent, må utbedres i henhold til kommunal standard og Hafslunds pålegg før spenning kan påsettes.

Med hilsen
Hafslund Nett AS

Bjørn Sandtveit
senioringeniør
sign

Vedlegg: Rutine for prosjektering og utbygging av veibelysning.

Rutine for prosjektering og bygging av veibelysningsanlegg

Vår saksbehandler
Bjørn Sandtveit
tlf. 901 24 523 epost: bjørn.sandtveit@hafslund.no

Vår dato

Vår referanse

Deres dato

Deres referanse

Dersom anlegget skal kunne bli tilkoplek Hafslund Nett AS sitt veibelysningsnett og få spenning påsatt, må følgende punkt oppfylles:

- Utbygger bestiller prosjektering av veibelysningsanlegget hos belysningsplanlegger/konsulent godkjendt av Hafslund Nett AS (Hafslund) . Anleggene prosjekteres og bygges i henhold til kommunens krav, og skal tilfredsstille krav gjengitt i de offentlige bestemmelser . Planlegging skjer i henhold til rutine gjengitt i vedlagte brev. Planer godkjendt av Hafslund danner grunnlaget ved ferdigbefaringen.
- Veibelysningsanlegg skal registreres i Hafslunds databaser og alle master skal nummereres. Utbygger er ansvarlig for å montere opp skilt med ID-nummer/merke. Videre skal anleggene innmåles i et format som kan registreres i Hafslunds registre, i henhold til retningslinjer og normer fra Hafslund. Skilt og skjema utleveres av Hafslund på forespørsel. All innmåling skal foretas i åpen grøft.
- Utbygger må selv sørge for alle anleggsarbeider og gravearbeider ifm. veilytbyggingen. Gravearbeider kan skaffes fra frittstående anleggsentreprenører eller gjennom felles anleggsentreprenør i fellesføringsprosjekter.
- Ved ferdigstillelse av anlegget holdes en ferdigbefaring hvor Hafslunds representant deltar. Videre skal det også holdes en ettårsbefaring. Godkjent anlegg tilkoples Hafslunds veibelysningsnett. Ettårsbefaring holdes for at eventuelle mangler og skjeve master kan bli rettet opp i garantitiden.
- Nyanlegg finansieres som anleggsbidrag. Faktura fra elektroentreprenør for veibelysningsanlegg adresseres til **Hafslund Nett AS** og sendes via utbygger for attestasjon før fakturert beløp blir utbetalt av **Hafslund**. Ingen fakturaer kan oversendes før planene for veibelysningsanlegget har blitt godkjendt av Hafslund.
Fullt anleggsbidrag skal innbetales fra utbygger til Hafslund før utførelse av veilysanlegget kan oppstartes, alternativt at det utarbeides en omforent betalingsplan (for eksempel á konto ift. fremdriftsplan) som følges.



Oslo kommune
Bydel St. Hanshaugen

Vedtak

Arkivsak: 200801099
Arkivkode: 512.1
Saksbeh: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Miljø- og byutviklingskomiteen	18.02.09	6/09
Bydelsutvalget	24.02.09	4/09

**JERNBANETORGET 1 GNR/BNR 207/76 - VARSEL OM OPPSTART AV
REGULERINGSARBEID**

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvalget ønsker å avgi uttalelse i saken først når reguleringsforslaget foreligger.

Bydelsutvalget har behandlet saken i møte 24.02.09 og har fattet følgende vedtak

Votering:

Enstemmig vedtatt

Vedtak:

Bydelsutvalget ønsker å avgi uttalelse i saken først når reguleringsforslaget foreligger.

RETT UTSKRIFT: 02.03.2009



Oslo kommune
Bydel St. Hanshaugen

Civitas
v/ Ellen Haug
Grubbegata 14
0179 Oslo

Dato: 02.03.2009

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

200801099-4

Elin Lovseth, 23 47 56 52

512.1

**JERNBANETORGET 1 GNR/BNR 207/76 - PLANINITIATIV FOR
REGULERINGSPLAN - VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSARBEID**

Vedlagt følger bydelsutvalgets vedtak i saken, vedtatt i møte 24.2.2009.

Med hilsen


Tone Frønes
bydelsdirektør


Kjersti Halvorsen
avdelingssjef

Vedlegg: BUvedtak



Bydel St. Hanshaugen

Besøksadresse:
Akersbakken 27

Postadresse:
Pb. 6999 St. Olavs plass
0130 Oslo

02 180
23 47 5200

Epost: postmottak@bsh.oslo.kommune.no
Internett: www.bsh.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6004 06 03088
Org.nr: 971 179 686



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Miljøvernavdelingen

Civitas AS
Grubbegt. 14
0179 Oslo

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Saksbehandler:	Dato:
	28.01.2009	2009/2688 M-FO	Marit Lillesveen, miljø Kari E. Morbech, beredskap	16.02.2009

**OSLO KOMMUNE JERNBANETORGET 1 ØSTBANEBYGNINGEN GBNR 207/76
UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSARBEID**

Viser til innkommet sak datert 28.01.2009.

Fylkesmannens miljøvernavdeling har ingen merknader til saken.

Samfunnssikkerhet

Beredskapsstaben minner om kravet til risiko- og sårbarhetsanalyse i tilknytning til planen.

Med hilsen

Erlend Smedshaug
Etter fullmakt

Marit Lillesveen
overingeniør

Godkjent og ekspedert i papirform uten underskrift.

Kopi: Plan- og bygningsetaten, Pb 364 sentrum, 0102 Oslo



Statens vegvesen

Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 OSLO

Behandlende enhet:
Region øst
Stor-Oslo distrikt

Saksbehandler/innvalgsnr:
Liv Marit Engene - 24058082

Vår referanse:
2009/018131-002

Deres referanse:

Vår dato:
18.02.2009

Forhåndsuttalelse, reguleringsarbeid for Østbanebygningen, Oslo kommune

Vi viser til brev fra AS Civitas mottatt 2. februar 2009 med varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Østbanehallen.

Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å tilrettelegge for hotell i bygningsfløyene i tidligere jernbanehall som i dag er regulert til spesialområde bevaring – forretninger, kontorer, bevertningssteder, kulturaktiviteter samt felles areal – økonomigård. Reguleringen vil legge til hotell som underformål til spesialområde bevaring.

Jernbanetorget er under ombygging i regi av Statens vegvesen, der hensikten er å tilrettelegge for fotgjengere/kollektivreisende. Foran Østbanehallen er det ikke tilrettelagt for drosjer.

Hotellvirksomhet i Østbanehallen kan være positivt ved at en får en 24-timers "aktivitet" i nærheten av et kollektivknutepunkt, og at det dermed blir flere øyne som følger med døgnet rundt. Vi mener det er viktig å fokusere på god tilgjengelighet (bl.a. å korte ned gangavstander) til/mellom kollektivpunktene (særlig Oslo S og Jernbanetorget). En hotelletablering bør kunne styrke en slik tilgjengelighetssatsning. Det vil også trolig styrke kundegrunnlaget begge veier at hotellet blir lagt i et så godt utbygd kollektivknutepunkt.

Vi ber om at det tas spesielt hensyn til at varelevering og lignende unngås på sårbare (tunge) kollektivgater/-punkter rundt Oslo S og særlig unngå varetrafikk over Jernbanetorget. Vi anbefaler at varelevering og transportbehovene for hotellet (kjøkken, vaskeri etc.) utredes.

Etablering av hotell bør ses i sammenheng med vurdering av ny kollektivterminal i området. Hvordan kan disse arbeidene styrke hverandre? Vi gjør også oppmerksom på at Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten er i gang med et områdeprogram for Oslo S. Slike tiltak bør åpenbart ses i en større sammenheng som for eksempel et områdeprogram.

I brevet står det at forslagsstiller tar sikte på å få behandlet reguleringsendringen etter reglene for forenklet saksbehandling. Vi forutsetter at forslagsstiller mener mindre vesentlig

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Telefon: 815 22 000
Telefaks: 61 25 74 80
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Østensjøveien 34
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

reguleringsendring, og at hensikten i den videre prosessen omfatter høring til berørte myndigheter (inkl. Statens vegvesen).

Konklusjon: Vi er positive til tiltaket, men hovedfokus må være på god tilgjengelighet til/fra og mellom kollektivpunkter. Naturlig inn-/utgang for reisende over Oslo S vil også etter pågående utvikling av Jernbanetorget være gjennom Østbanehallen. Vi anbefaler at reguleringsplanarbeidet ses i sammenheng med PBEs områdeprogram for Oslo S.

Stor-Oslo distrikt, Planseksjonen
Med hilsen

Karin Andersen

for Åsa Kihlander Nes
seksjonsleder

Liv Marit Engene
Liv Marit Engene

Kopi: AS Civitas, Ellen Haug, Henrik Ibsens gate 5, 0179 Oslo



Oslo kommune
Samferdselsetaten

AS Civitas
Henrik Ibsens gate 5
0179 OSLO

Dato: 06.02.2009

Deres ref.:
Ellen Haug

Vår ref. (saksnr.):
200900384-2

Saksbeh.:
K A Hollingsholm, 23493053

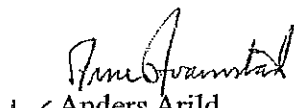
Arkivkode:
512,1

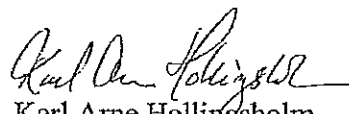
**VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSARBEID FOR ØSTBANEBYGINGEN,
JERNBARNETORGET 1**

Samferdselsetaten viser til deres brev datert den 28.01.2009, ang. ovennevnte sak.

Dette arbeidet må sees i sammenheng med bruken og tenkt bruk av torg og plasser som omkranser Østbanebygningen. Det er utarbeidet et planprogram for Operaallmenningen, hvor Christian Fredriks plass utgjør en viktig del. Planprogrammet legger opp til at Østbanebygningens innhold skal være med på å vitalisere plassen. Dette bør tenkes på når bruken av første etasje arealene planlegges. Vider har Oslo kommune, Levende Oslo utarbeidet en rapport som beskriver estetiske og arkitektoniske premisser for Christian Fredriks plass (se link: <http://www.prosjekt-levende.oslo.kommune.no/prosjektpremisser/>). Denne rapporten bør også benyttes som grunnlag for det videre arbeide.

Med vennlig hilsen


for Anders Arild
Seksjonssjef


Karl Arne Hollingsholm
Overingeniør



Samferdselsetaten

Besøksadresse:
Strømsveien 102
Postadresse:
Postboks 6703 Etterstad
0609 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 30 09

E-post: postmottak@sam.oslo.kommune.no
Internett: <http://www.sam.oslo.kommune.no>

Bankgiro: 6004.06.55045
Org.nr: NO 976 062 035



Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten

Civitas AS
Grubegata 14
0179 OSLO

Dato: 16.02.2009

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

08/02316-4
(NB! Oppgis ved henvendelse)

M. Kristensen,

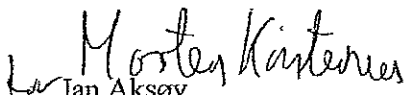
512.1

**GNR 207 BNR 76 - JERNBANETORGET 1 - VARSEL OM OPPSTART AV
REGULERINGSARBEID FOR ØSTBANEBYGNINGEN**

Vann og avløpsetaten (VAV) har ingen bemerkninger på nåværende tidspunkt.

Vedlagt oversendes kartskisse som viser kommunale hovedledninger i området.

Med hilsen


Jan Aksøy
Leder prosjektering
Produksjonsavdelingen


Terje Rødberg
Overingeniør

Vedlegg: kartskisse



Vann- og avløpsetaten

Postadresse:
Postboks 4704 Sofienberg
0506 Oslo
Besøksadresse:
Herslebs gate 5

Telefon: 02 180 Bankgiro: 6045.05.20643
Telefaks: 23 43 70 80 Org.nr.: 971 185 589 MVA
E-post: postmottak@vav.oslo.kommune.no
Internett: www.vav.oslo.kommune.no

Byggverk må ikke plasseres nærmere hovedledning enn 2.0m.
Andre arbeider over eller nær hovedledning må meldes til VAV.
Beliggenhet og høyder på ledninger må oppfattes som orienterende.
Det er ikke alltid ledningene går rettlinjert mellom kummene.
Påvisning i marken utføres ved henvendelse til VAV.

Ellen Haug

Fra: Jutulstad Halvor [halvor.jutulstad@ruter.no]
Sendt: 23. februar 2009 11:37
Til: Ellen Haug
Emne: østbanehallen

Hei

Det vises til varsel om oppstart av regulering av Østbanehallen.

Ruter AS har ingen særskilte merknader til varselet. Ruter er dog meget opptatt av utviklingen av området rundt Oslo S/Jernbanetorget, da dette er navet for kollektivtransporten i Oslo regionen.

PBE skal lage en områdeplan som ser på hele området rundt Oslo S. Slik vi har forstått det vil dette være en plan som utarbeides i år og som vil legge føringer for videre utvikling av området.

Med vennlig hilsen
 Halvor Jutulstad
planlegger

Ruter AS
Kollektivtrafikk for Oslo og Akershus
Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
NO-0104 Oslo

Telefon +47 22 08 49 16\+47 905 78 844
Sentralbord +47 400 06 700
www.ruter.no

Ellen Haug

Fra: Ingeborg Magerøy [im@fortidsminneforeningen.no]
Sendt: 18. februar 2009 15:27
Til: Ellen Haug
Kopi: 'Sten Sture Larre'; sten@larre.no; 'Gro Røde'; Ann Ingeborg Bye Diesen; Arne Stig Tjade; Christian Bakkevig; David Brand; 'David, jobb'; Elin Pettersen; Eva Smådahl; Eva Smådahl jobb; Ivar Gudmundsen; Linn K Solheim
Emne: Vedr oppstart reguleringsarbeid Østbanebygningen

Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus har mottatt varsel om oppstart av planarbeid for Østbanebygningen. Vårt antikvariske utvalg har ikke hatt anledning til å sette seg godt nok inn i saken i denne omgang, og avstår derfor fra å uttale seg til varselet. Vi ber imidlertid om å bli tilsendt reguleringsforslaget når det foreligger, slik at vi får muligheten til å avgå uttalelse i den anledning.

Med vennlig hilsen

Fortidsminneforeningen, Oslo og Akershus avdeling

v/ Ingeborg Magerøy, fagkonsulent

Vøienvolden gård, Maridalsveien 120, 0461 Oslo

Tlf: 92 43 15 83

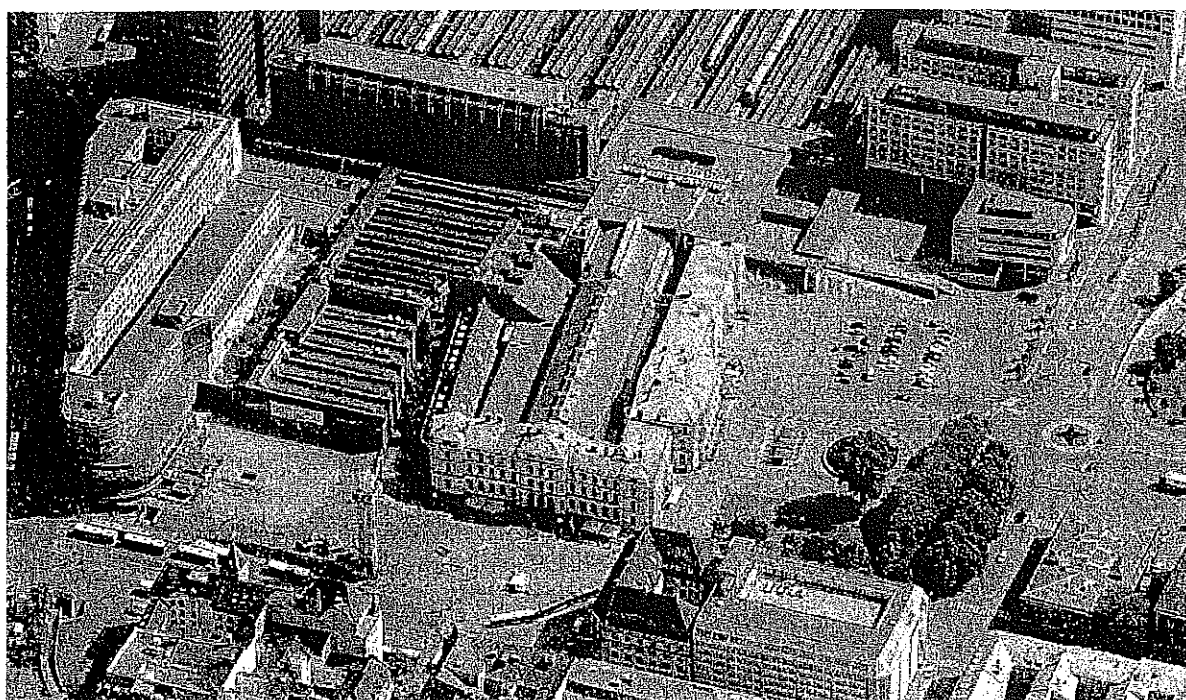
Hjemmeside: www.fortidsminneforeningen.no/oa

NOTAT**Byrom og byliv ved Østbanen**

Utkast til delutredning til regulering av Østbanebygningen

Ellen Haug, Civitas

31.03.2009

**INNHold**

- 1 Oppgaven 2**
- 2 Sammendrag 2**
- 3 Historisk utvikling av Østbanen og tilliggende bystruktur/byrom 4**
- 4 Eksisterende situasjon - fysiske omgivelser 9**
- 5 Byliv og gangtrafikkstrømmer på Oslo S 12**
- 6 Fremtidig situasjon - byutvikling i Bjørvika 18**
- 7 Fremtidig situasjon - Utvikling av Oslo S 21**
- 8 Konsekvenser av ulike alternativer for utvikling av Østbanen 26**

1 Oppgaven

Utredningsbehovet er definert av Plan- og bygningsetaten som følgende:

Det må utarbeides en analyse som belyser forholdet til Østbanehallens hovedfunksjon som inngangsport til Sentralstasjonen og med hotellvirksomhet underordnet. Fordeling av formål må belyses.

Akse- og siktlinjer ift. Østbanehallen, Operaallmenningen og Karl Johans gate må belyses. Det må redegjøres for tilgjengeligheten for gående gjennom Østbanehallen og hvordan Østbanehallens funksjoner møter den kommende Operaallmenningen.

Ut fra denne oppgavebeskrivelsen redegjøres det her for historisk utvikling av byområdet og jernbanestasjonen, samt eksisterende situasjon med dagens byrom og byliv, samt dagens bruk av Østbanebygningen. I tillegg redegjøres det for planer som vil påvirke den fremtidige situasjonen i byområdet rundt Østbanebygningen.

På bakgrunn av redegjørelsen av historisk utvikling og eksisterende situasjon utredes konsekvensene av planforslaget for tiliggende byrom/bystruktur og forholdet til Oslo Sentralstasjon.

2 Sammendrag

Historisk utvikling

Oslo S er sammensatt og preget av den historiske utviklingen, hvor stasjonen består av mange byggetrinn. Den byromsmessige situasjonen rundt stasjonen har endret seg i takt med utviklingen av jernbanestasjonen. I den opprinnelige situasjonen frem til 1980-årene var det sammenfall mellom byform og funksjon, med Østbanen som fond for Karl Johans gate og hovedadkomst med tog.

Når Oslo S ble bygget ut med jernbanetunnel under Oslo sentrum og nytt stasjonsbygg, ble hovedinngangen flyttet nordover til det nyetablerte "Øvre torg". Den byromsmessige situasjonen ble utflytende og det ble et uklart forhold mellom hovedinngang til stasjonen, Jernbanetorget og Karl Johans gate. Som følge av utbygging av Oslo S ble Østbanen omgjort til kjøpesenter, formalisert i gjeldende reguleringsplan. På slutten av 1990-tallet ble kjøpesenteret Byporten åpnet. Østbanen og Byporten omkranser nå Oslo S med kjøpesenter i nord og sør.

Eksisterende situasjon – fysiske omgivelser

Østbanen er omkranset av byrom på to sider. Syd for Østbanen ligger Christian Frederiks plass, som vil bli del av den fremtidige Operaallmenningen. I vest ligger Jernbanetorget med Tor Olsens gate og Karl Johan, samt med Biskop Gunnerus gate og Europarådets plass i nord vest. Det er en utflytende og kvalitativt dårlig byromsmessig situasjon i møte mellom Jernbanetorget og Biskop Gunnerus gate/ Europarådets plass.

Store deler av Østbanen er fredet. Det er fredningen som styrer hvilke tiltak som kan gjennomføres i anlegget. Østbanehallen er i dag "møblert" med salgs- og serviceboder, etablert på begynnelsen av 1990-tallet.

Bodene fremstår i dag som nedslitt og gir et lite attraktivt handelsmiljø. Det er gangforbindelse fra hovedinngangen og gjennom Østbanehallen til Oslo S via rullebånd og rulletrapper/heis. Østbanebygget brukes bevertning (1. etasje) og kontorer.

Byliv og gangtrafikkstrømmer på Oslo S

Rapporten "Oslo byens liv, gaten som sosial arena" fra 1998 dokumenterte at Oslo sentralstasjon er den største drivkraften i bruken av området, i samvirke med handel, spesielt i kjøpesentra. Det er ca 2000 fotgjengere pr time i Karl Johans gate ved Jernbanetorget og omtrent samme fotgjengertrafikk ved Biskop Gunnerus gate.

Som del av utviklingsprosjektet for Oslo S er det i 2005 gjennomført gangtrafikktellinger på Oslo S. Disse tellingene viser at det til sammen er ca 150.000 passeringer pr. yrkesdøgn gjennom "ytterdørene" til Oslo S. Av disse er ca 18000 YDT(yrkesdøgntrafikk) gjennom Østbanehallen.

Som grunnlag for denne delutredningen ble det vinteren 2009 gjennomført trafikktelling i Østbanehallen. Denne viser at noe under halvparten av de gående gjennom Østbanen skal reise med tog og at 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.

Et presist antall gående gjennom og i hallen kan ikke forutsees, da det er avhengig av mange faktorer knyttet til utvikling av byområdet som helhet og hvor suksessfull Østbanen blir med nytt innhold. Vi vet imidlertid at gangarealene som avsettes vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere gangtrafikkstrømmene og at togreisende kun vil være en mindre del av det totale antallet gående i og gjennom hallen.

Fremtidig situasjon byutvikling i Bjørvika

Reguleringsplanen for Bjørvika-Bispevika-Loenga er avgrenset mot Østbanebygningen sydvegg. Østbanen inngår derfor ikke Bjørvikaplanen, men vil ha en viktig rolle fordi den vil være byvegg mot den viktige byromsforbindelsen mellom Karl Johan og Bjørvika. Byromsforbindelsen inkluderer Jernbanetorget og Operaallmenningen.

Byromsprogrammet for Operaallmenningen har noen konkrete føringer som er aktuelle for Østbanen. Dette er knyttet til at uterommet ved Østbanens sydlige fasade bør tilrettelegges for opphold og aktiviteter, samt at hele Operaallmenningen gis et gjennomgående og identitetsskapende belegg som samler byrommet og samtidig tilrettelegger for ulike aktiviteter.

Fremtidig situasjon utvikling av Oslo S

JBV og ROM Eiendom as har opprettet et samarbeidsprosjekt med formål å revitalisere stasjonene (publikumsarealer og service- og kommersielle arealer) i den hensikt å gjøre dem mer levende og attraktive. Samtidig har målet vært å sikre funksjonaliteten i kollektiv-knutepunktet for trafikantene og den fremtidige avvikling av kollektivtrafikken.

Som del av utredningsarbeid knyttet til dette er det utarbeidet prognoser for gangtrafikken i 2025. Prognosene viser at økningen i gangtrafikken

vil være mellom 80 og 100 %. Prognosene er lagd for fire ulike scenarioer, hvor variasjonene er knyttet til ulike løsninger i øst.

På bakgrunn av utredningsarbeidet ble det i 2008 gjennomført parallelloppdrag for utvikling av Oslo S. Som resultat ble Space Group engasjert til det videre arbeidet med utvikling av stasjonen.

Konsekvenser av ulike alternativer for utvikling av Østbanen

Alternativene som vurderes opp mot hverandre er referansealternativ med dagens situasjon i Østbanen, utvikling av Bjørvika og Oslo S og planforslaget for Østbanen sammen med utvikling av Bjørvika og Oslo S.

I **referansealternativet** vil Østbanen ikke ta i bruk potensialet som publikumsmagnet, ikke utvikle mer utadvendt bruk mot byrommene og dermed gi lite til byrommene rundt.

Når Oslo S utvikles, vil inngangssituasjonen og den byromsmessige tilknytningen forbedres, noe som også vil gi gevinst for tiliggende byrom og Østbanen. Østbanehallen vil ikke ha noen hovedfunksjon som inngangsport til Oslo S, da den i dag både funksjonelt og formelt fremstår som en sekundær inngang gjennom kjøpesenter, på samme måte som inngangene gjennom Byporten. Det vil allikevel fortsatt være mulig å bruke Østbanen som inngang til jernbanen.

I **planforslaget** vil Østbanen ta i bruk sitt potensial som publikumsmagnet, med publikumstilbud i hele 1. etasje og med aktivitet mot Jernbanetorget og Operaallmenningen. Hotell i Østbanebygget vil gi en mer publikumsrettet og døgnaktiv funksjon enn i dagens situasjon.

Som i referansealternativet vil Østbanehallen i fremtiden ikke ha noen hovedfunksjon som inngangsport til Oslo S, men det vil fortsatt være mulig å bruke Østbanen som inngang til jernbanen.

Med nytt innhold vil Østbanen kunne fremstå med større egen identitet, spesielt når dette gjennomføres samtidig med utvikling av Oslo S bedre adkomstforhold og mer avklart forhold til byrommene for jernbanestasjonen.

3 Historisk utvikling av Østbanen og tiliggende bystruktur/byrom

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 aksene 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. Samtidig ble deler av glassbygget fra 1993 revet. Flytogterminalen hadde adkomst fra sjøsiden. Samtidig ble det 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.

(Kilde: Oslo Byleksikon)

Forholdet mellom Østbanen og bystrukturen

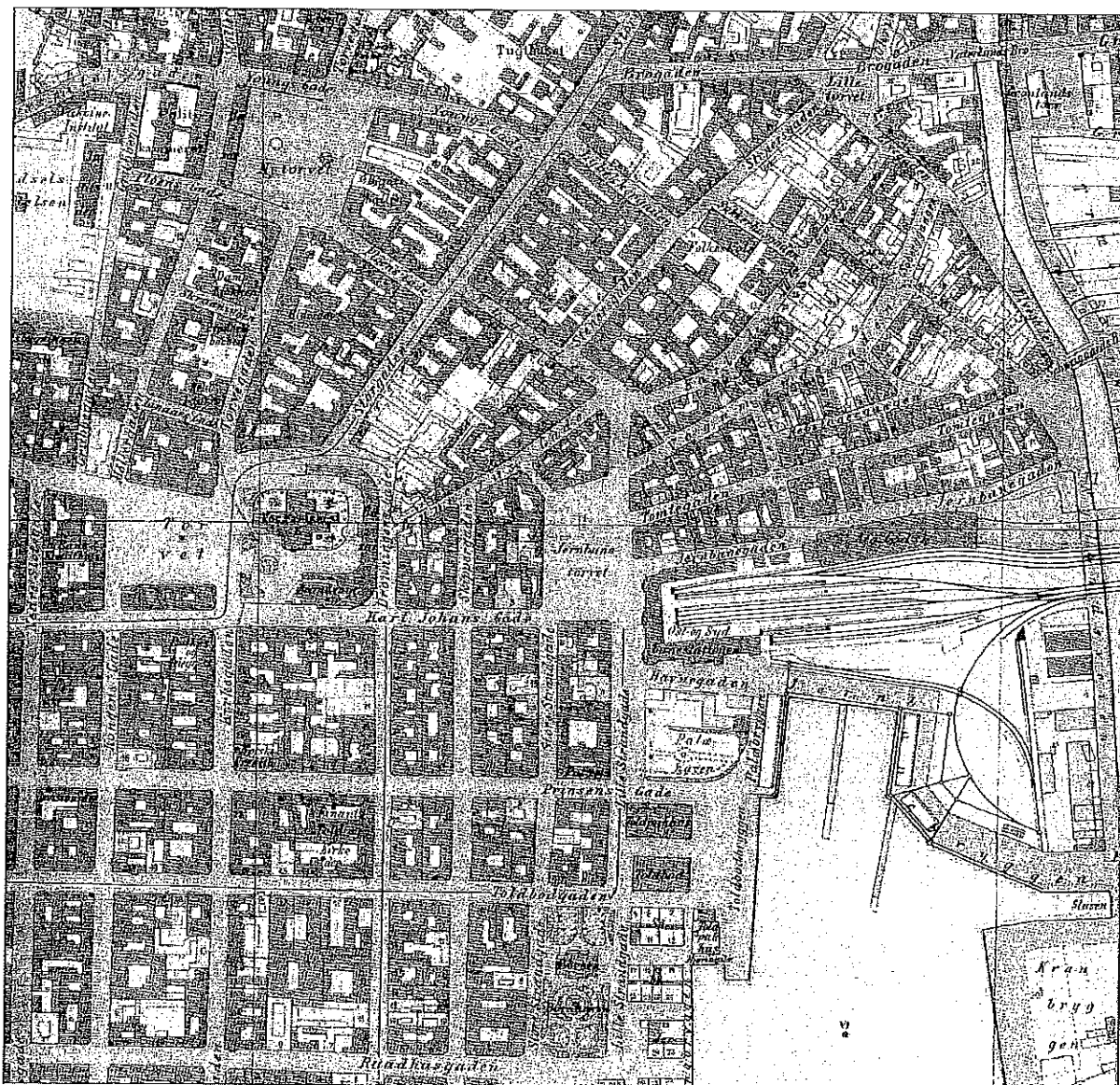
Østbanens lokalisering som fond i Karl Johans gate og som pendant til slottet gjorde bygningen til et viktig konstituerende element i 1800-tallets Kristiania. Anlegget er et primært element, dvs. som har vært styrende for annen byutvikling, med en fremtredende plass i bybildet. Fremdeles er forholdet 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. I stedet for at hovedinngangen til stasjonen gikk i aksene fra Karl Johans gate, ble inngangen til stasjonen flyttet nordover til den nye inngangshallen. Byromssituasjonen ble endret ved at Jernbanetorget fikk to nivåer. Med

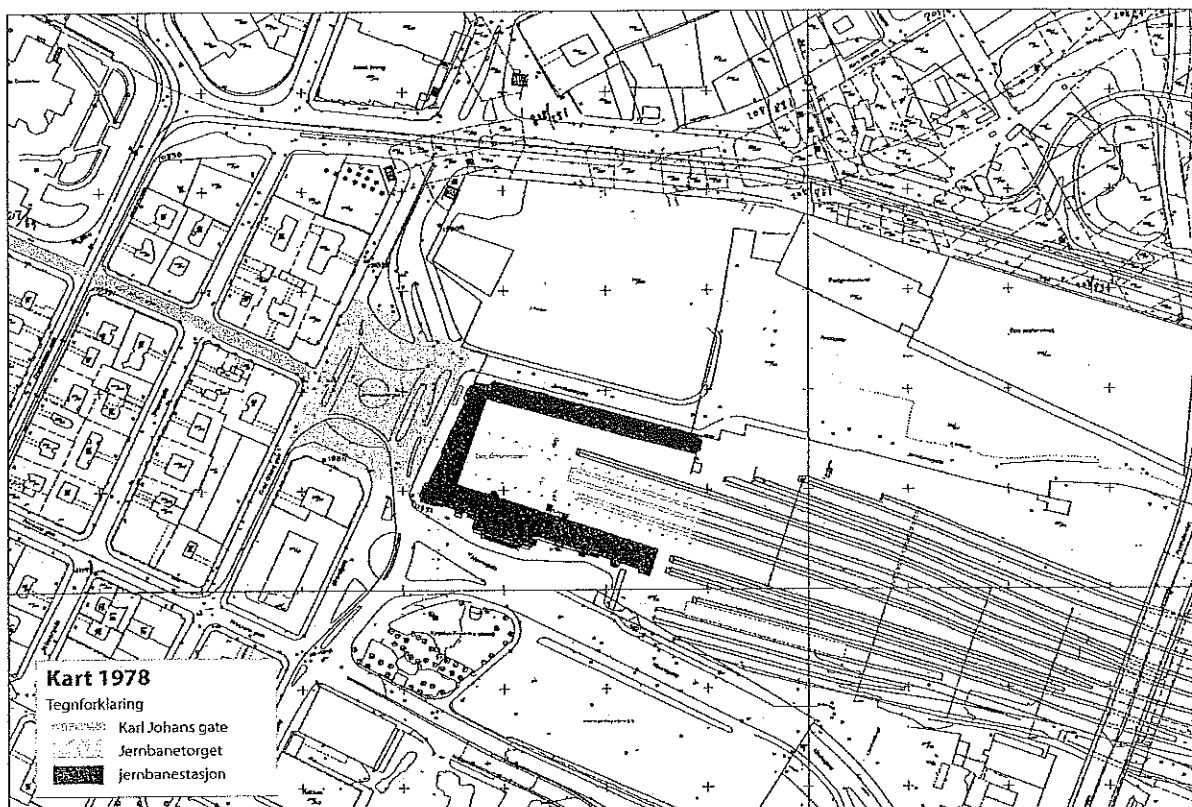
dette ble det en byromsmessig utflytende situasjon mellom Jernbanetorget med Tor Olsens gate og Biskop Gunnerus gate med Europarådets plass.

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.

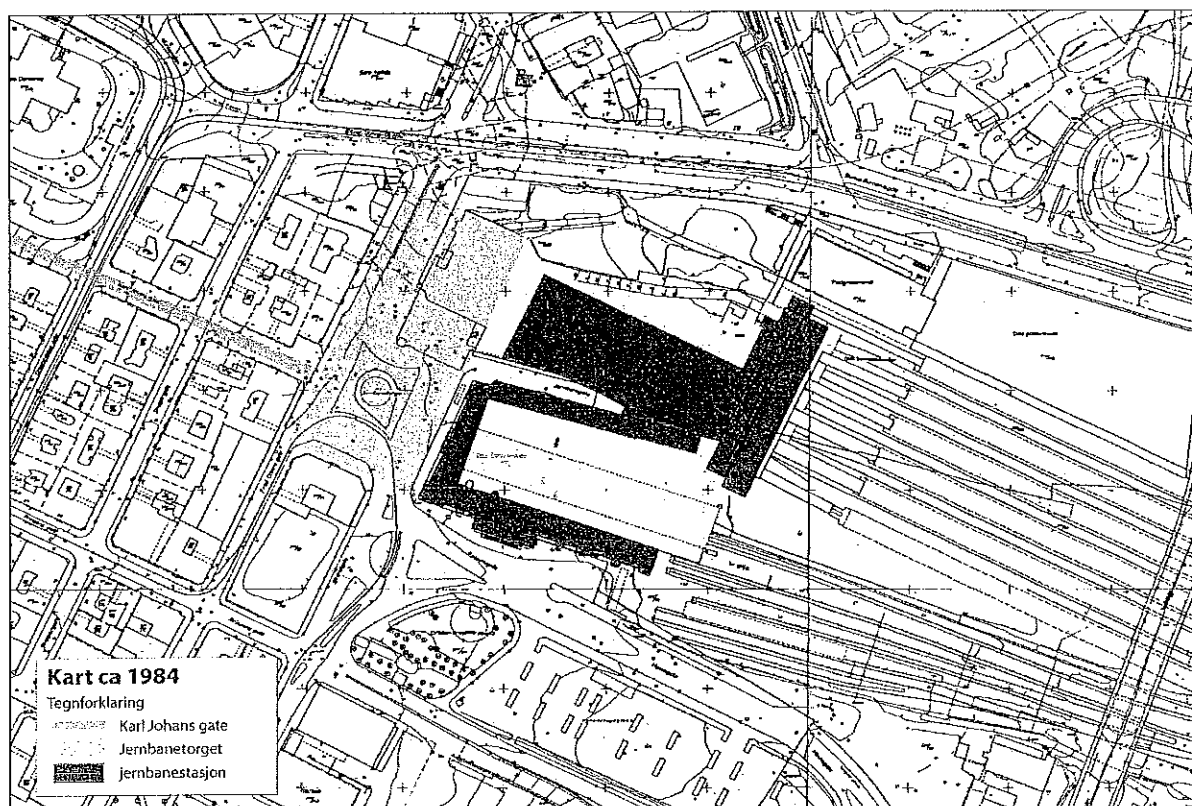
De historiske kartene vist nedenfor synliggjør hvordan bystrukturen, byrommene og jernbanestasjonen er utviklet over tid.



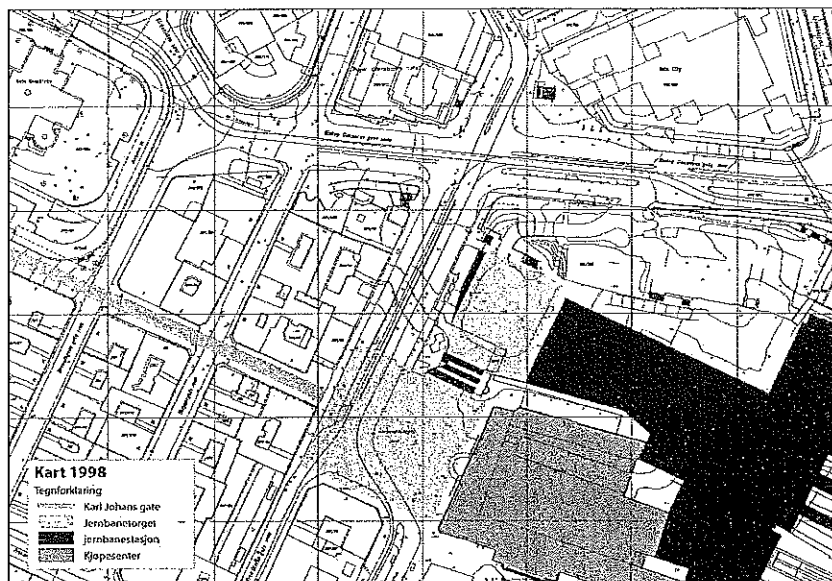
Historisk kart Oslo sentrum ca 1900



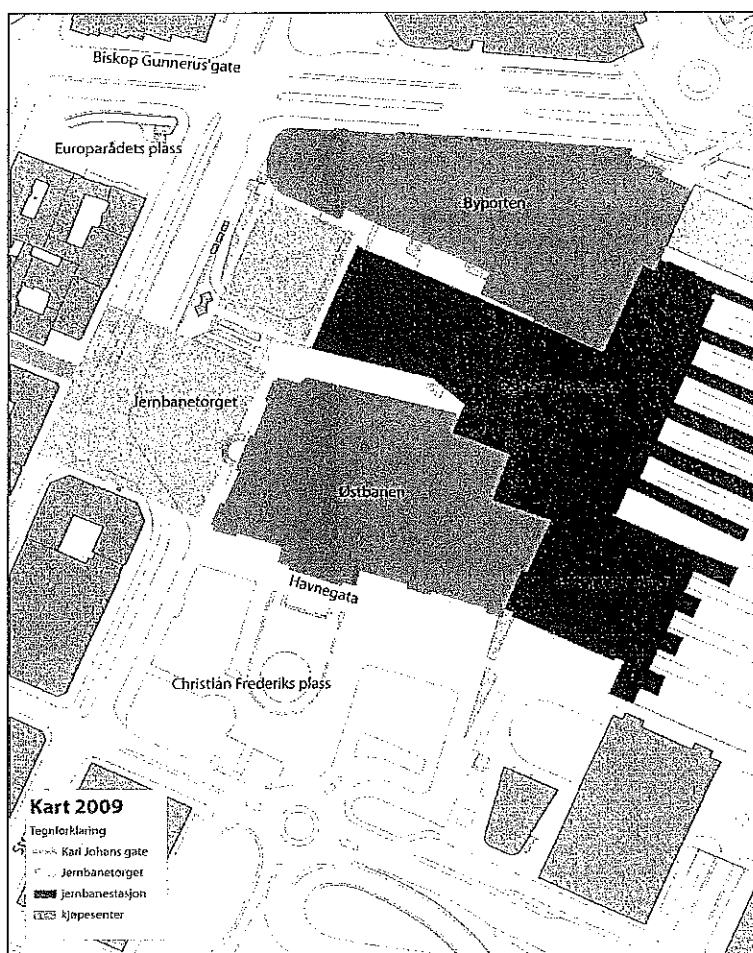
Kart 1978 med markering av jernbanestasjon, Jernbanetorget og Karl Johan.



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



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



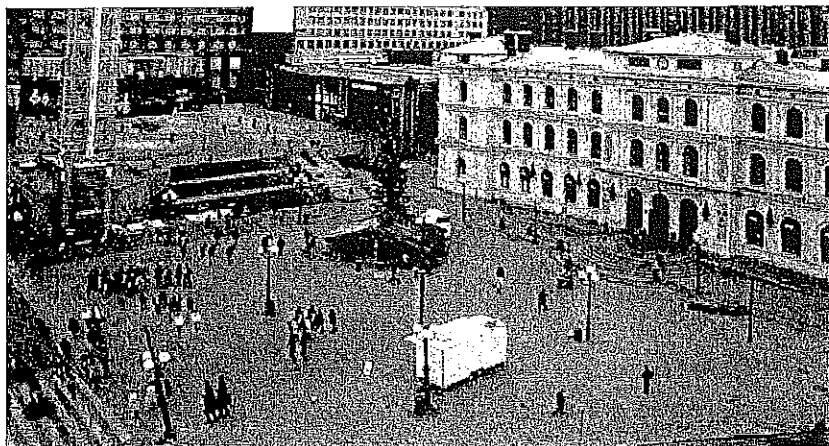
Kart dagens situasjon med markering av jernbanestasjon, Jernbanetorget og Karl Johan, samt Østbanen og Byporten som kjøpesenter.

4.1 Dagens byrom

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 paradedate. 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. Den nedre delen får nå nytt belegg som del av opprusting av Jernbanetorget kollektivknutepunkt.



Jernbanetorget og Øvre torg i dag



Illustrasjon av Jernbanetorget, ny utforming (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 men som i dag har nedgang til T-bane og en plassmessig opparbeiding. Det er imidlertid en byromsmessig utflytende situasjon mellom Jernbanetorget med Tor Olsens gate og Biskop Gunnerus gate med Europarådets plass.

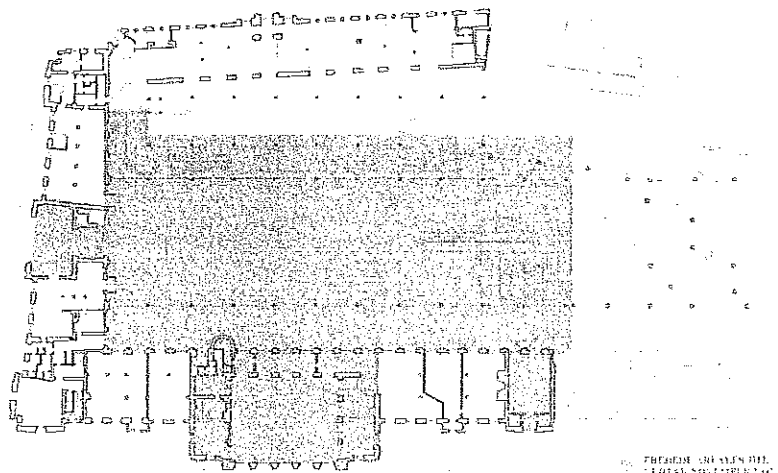
Christian Frederiks plass ligger på sjøsiden av Østbanebygningen. Paléhagen ligger i sydlig del av plassen. Plassen har i dag trappeanlegg mot flytogterminalen i øst og et fredet hageanlegg i syd.

4.2 Østbanebygningen

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 tiliggende trappeløp og 5) "Kongerommet".



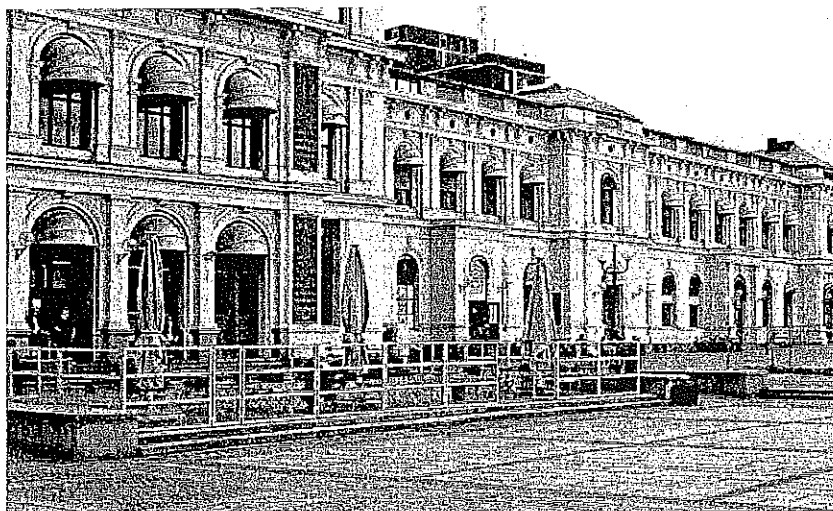
Plan av 1. etasje viser hvilke deler av interiøret som er fredet. Også fasadene samt deler av messaninetasjen, 2. etasje og 3. etasje er fredet.



Østbanehallen i dag

Østbanehallen er i dag ”møblert” med salgs- og serviceboder, som et ”Saluhall”-konsept med boder organisert om en sentral gangakse. Bodene fremstår i dag som nedslitt og gir et lite attraktivt handelsmiljø. Det er gangforbindelse fra hovedinngangen og gjennom Østbanehallen til Oslo S via rullebånd og rulletrapper/heis.

Det er til sammen tre restauranter i Østbanebygningen, randbebyggelsen til hallen. Flere av disse har utendørs servering på Jernbanetorget og Christian Frederiks plass.



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

4.3 Oslo S - situasjonsbeskrivelse

Utredningsrapporten "Utredning av Oslo S- premisses", utgitt av Jernbaneverket Region og ROM Eiendom as 03.10.2007, beskriver kollektivknutepunktet Oslo S som landets viktigste. Både kollektivtrafikken over Oslo S og antall brukere av stasjonsanlegget er økende. De reisendes behov for tilgjengelighet, orienterbarhet og fremkommelighet i forhold til de kommersielle tilbud inne i Oslo S bygningskompleks fremstår som uklare og uryddige.

Bygningsmassen beskrives som sammensatt og preget av den historiske utviklingen. De funksjonelle forhold for trafikkantene har varierende kvalitet, og stasjonsanlegget trenger en oppgradering for å kunne løse fremtidige behov med nær dobling av antall trafikkant/brukere i et 20 - 30 års perspektiv.

Det konstateres at jernbanestasjonen/knutepunktets tilknytning til byen er uklar og med varierende synlighet for trafikkantene sett fra byen. Utformingen av Øvre torg gjør at det er en barriere både for trafikkant som kommer fra Karl Johans gate og fra Europarådets plass. Stasjonens hovedinngang fra vest fungerer dermed ikke godt.

Stasjonens forbindelse til omkringliggende bydeler, spesielt til sentrum Nord, Bjørvika øst og Stiklestadkvartalene, er i liten grad synlige i bybildet.

Internt i stasjonsanlegget er orienterbarheten dårlig. Det er lange avstander med en rekke hindringer og retningsendringer som øker gangtiden for overganger mellom tog og andre reisemidler. Overgangsforholdene mellom tog og T-bane er brukbare. For reisende med overgang mellom tog, trikk og lokalbuss, er imidlertid situasjonen lite oversiktlig.

5 Byliv og gangtrafikkstrømmer på Oslo S

Bylivet i og rundt Oslo S og Østbanen er beskrevet i flere rapporter. Disse gir et inntrykk av hovedstrømmer i gangtrafikken.

Oslo byens liv, gaten som sosial arena

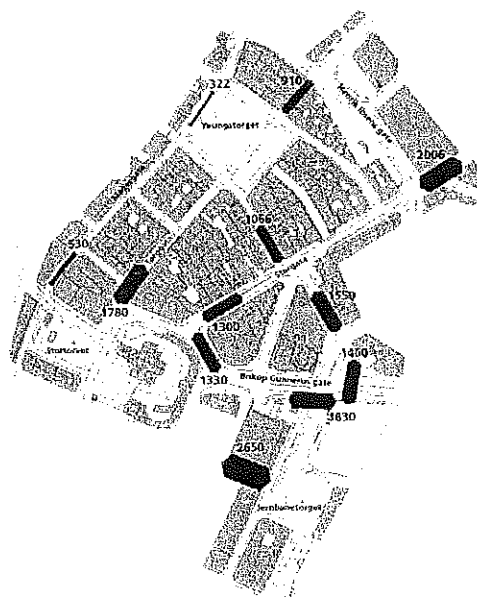
Rapporten er forfattet av Ola Bettum og Einar Lilleby, og utgitt av Statens vegvesen, Oslo kommune og Oslo Handelsstands Forening i 1998. Studieområdet for rapporten omfatter Jernbanetorget og bymiljøet rundt Biskop Gunnerus gate, Storgata og Torggata. Rapporten undersøker samspillet mellom sosialt liv og de fysiske omgivelsene. Som del av dette arbeidet er blant annet fotgjengerstrømmer i området registrert (sommer 1996 og vinter 1997).

Rapporten konkluderer med at trafikkbildet domineres av fotgjengere og kollektivtrafikk. I størstedelen av gatene var det i gjennomsnitt 2-3000 fotgjengere pr time mellom kl 10 og 16 (dvs. uten morgenrushet). Det er liten forskjell på sommer og vintertrafikk. Videre konkluderes det med at Oslo sentralstasjon er den største drivkraften i bruken av området, med 100 000 reisende hver dag. I tillegg domineres aktiviteten i området av varehandel i kjøpesentrene. Samvirket mellom kollektivknutepunktet og

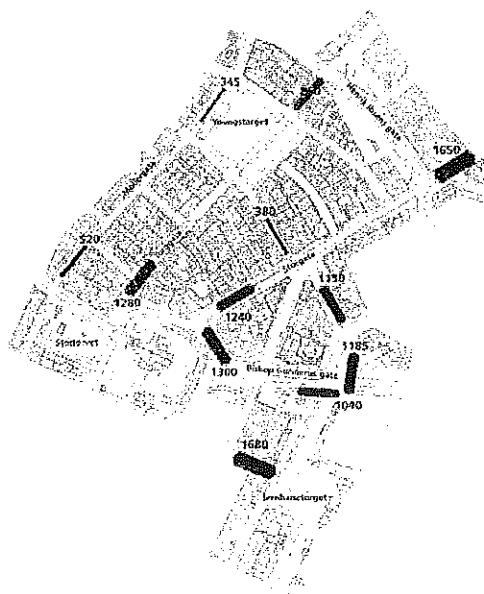
kjøpesenteret Oslo City illustreres av at ca 1/3 av de reisende gjennom knutepunktet også er innom kjøpesenteret.

Kartene som oppsummerer fotgjengertrafikken viser ca 2000 fotgjengere pr time i Karl Johans gate ved Jernbanetorget og omtrent samme fotgjengertrafikk ved Biskop Gunnerus gate.

Dagens fotgjengerstrømmer er trolig høyere på grunn av vekst i varehandelen på de siste 10 årene. På grunn av at Byporten er etablert etter at undersøkelsen ble gjennomført, er trolig også en høyere andel fotgjengere ved Biskop Gunnerus gate enn i Karl Johans gate.



Fotgjengertrafikk sommertirsdag, gjennomsnitt pr time kl 10-16, 1996.

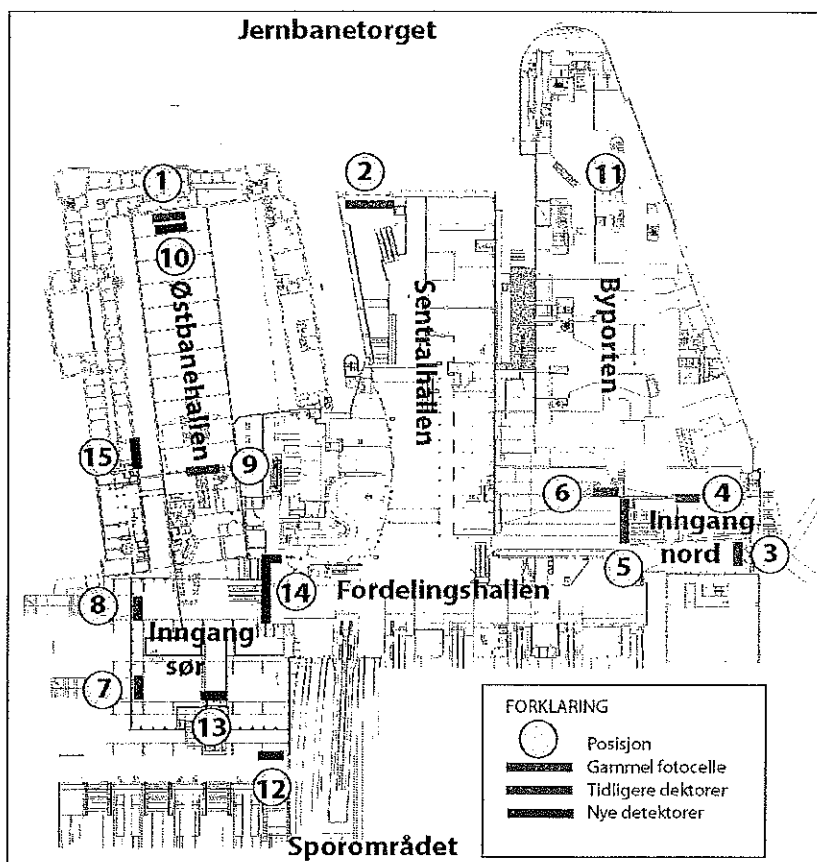


Fotgjengertrafikk vintertirsdag, gjennomsnitt pr time kl 10-16, 1997.

5.2 Gangtrafikkstrømmer på Oslo S – dagens situasjon

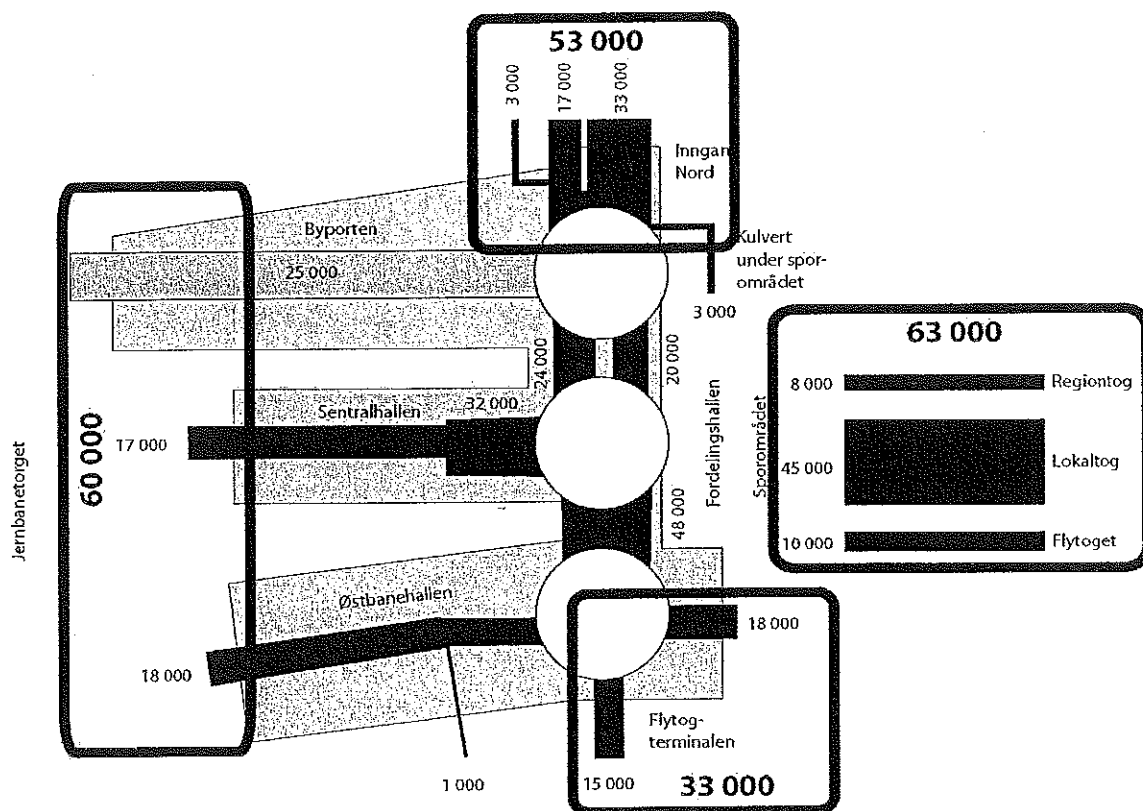
Norsam AS ble i 2005 engasjert av NSB Eiendom as til å utføre en kartlegging av dagens gangtrafikkstrømmer ved Oslo S. Diagrammet nedenfor viser resultatet av gangtrafikktellinger i 2005. Fordelingen av trafikk på de tre atkomstene til/fra vest er det knyttet usikkerhet til, på grunn av mangelfulle tellinger (Byporten).

Trafikktellingene ble i hovedsak gjennomført ved hjelp av maskinelt telleutstyr som er montert på Oslo S. I tillegg er det foretatt manuelle korttidstellinger høsten 2005 som er sammenholdt med tidligere utførte korttidstellinger. Plassering av det maskinelle telleutstyret er vist i figuren nedenfor.



Plassering av telleutstyr ved Oslo S

Figuren nedenfor viser beregnet gjennomsnittlig yrkesdøgntrafikk (YDT) høsten 2005 i tellesnittene ved Oslo S. Data fra togsiden er innhentet fra NSB og Flytoget. Størst trafikk er registrert i den midtre delen av Fordelingshallen. Til sammen er det ca. 150 000 passeringer pr. yrkesdøgn gjennom "ytterdørene" ved Oslo S. 63 000 av disse er togreisende, som utgjør mindre enn halvparten (43 %) av totaltrafikken gjennom "ytterdørene" ved Oslo S.



Resultatet av trafikktegninger i 2005 – YTD (yrkesdøgntrafikk). For Byporten er det gjennomført tellinger kun i øst mot Nordhallen. Trafikkmengden i Byporten er en antatt størrelse, da KLP Eiendom ikke kunne utlevere data fra posisjon 11.

5.3 Trafikktegninger Østbanehallen 2009

Vinteren 2009 er det gjennomført tellinger og intervjuundersøkelser for å kartlegge gangtrafikken i Østbanehallen. Arbeidet er gjennomført av TNS Gallup ved Vegard Veierød, og datert 04.02.2009 og 02.03.2009.

Undersøkelsene er konsentrert om fordeling av trafikken som kommer til hovedhallen i Oslo S via Østbanehallen og videre til de ulike utgangene fra bygningsmassen.

Resultatet av undersøkelsene viser at:

- 14 % av gangtrafikken gjennom Østbanen skal til Flytoget (spor 13-19).
- 43 % av gangtrafikken gjennom Østbanen skal til togene (spor 1-13).
- 15% av gangtrafikken gjennom Østbanen skal til sjøsiden.
- 28% av gangtrafikken gjennom Østbanen skal til Oslo City/ Byporten/ utgang nord.

Når disse resultatene sammenstiles med antall togreiser fra Oslo S viser dette at kun 6-7 % av togreisende går gjennom Østbanen. Dette dokumenterer at Østbanen fungerer som en biinngang til Oslo S.

5.4 Breddebehov for gangtrafikk

Som del av utredningsarbeidet for Oslo S er breddebehovet for gangstrømmene utredet. Utredningen er gjennomført av Norsam AS ved Anton Bakken 06.01.2006. Utredningen ble gjennomført på bakgrunn av registrering av gangtrafikken ved Oslo S 2005 hvor trafikkmønsteret med trafikkvariasjoner og retningsfordelinger ble kartlagt.

Utredningen av breddebehov angir en sammenheng mellom størrelsen på gangtrafikkstrømmer og behov for bredde for å ivareta en tilfredsstillende framkommelighet for publikum, også i de mest intense trafikktopper.

Sammenhengen gjelder for gangtrafikken ved Oslo S. Det poengteres at vurderingene bare bør benyttes ved overslagsmessig utforming av gangføringer. Ved mer konkret dimensjonering av gangføringer bør det gjøres spesielle vurderinger og beregninger i hvert tilfelle.

Gangtrafikk

Gangtrafikken ved Oslo varierer avhengig av både sted og tid. I vurdering ble følgende lagt til grunn:

Trafikk	Trafikksammenheng
ÅDT (gjennomsnittlig ÅrsDøgnTrafikk)	ÅDT antas å være som registrert UDT (gjennomsnittlig UkeDøgnTrafikk)
YDT ((gjennomsnittlig YrkesDøgnTrafikk)	108 % av ÅDT
Største døgntrafikk	120 % av ÅDT 110 % av YDT
Største timetrafikk	13 % av største døgntrafikk
Største intensitet i 1 minutt ved største timetrafikk	170 % av største timetrafikk

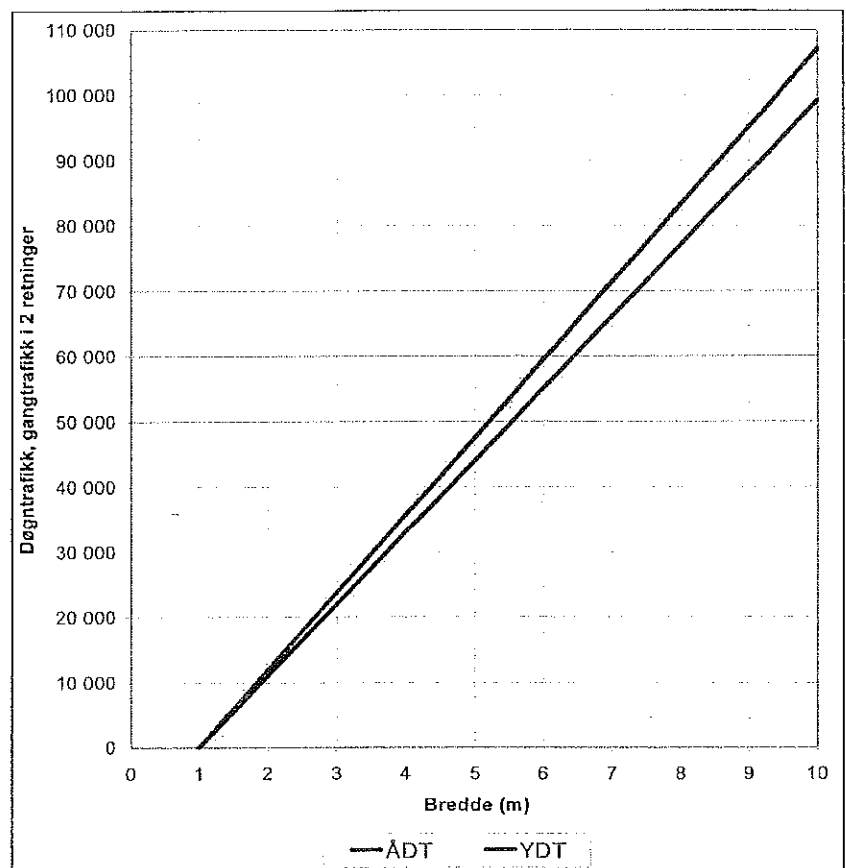
Kapasitet for gangtrafikk

Metode: Avviklingskapasitet for gangtrafikk er beregnet etter metode og erfaringsdata i rapport TV-131, Statens Vegverk, februar 1977.

Kapasitet: Det er tatt utgangspunkt i en maksimal kapasitet på 4 600 gående pr. time pr. breddemeter. På grunn av en viss andel gående med bagasje er maksimal timekapasitet er redusert til 4 000 gående pr. time pr. breddemeter. Ved beregning av kapasitet er det i tillegg tatt hensyn til følgende korreksjoner:

Forhold	Korreksjonsfaktor
Korreksjon for bredde (bredde målt som lysåpning)	2 x 0,5 m. = 1,0 m breddekorreksjon for sideforstyrrelser som vegger, rekkverk m.m.
Korreksjon for retningsfordeling på motgående trafikkstrømmer (90/10)	0,86
Korreksjon for avviklingsstandard for å oppnå tilfredsstillende trafikkavvikling ved trafikktopper	0,85

Breddebehov for gangtrafikk: Basert på forutsetningene beskrevet over er sammenhengen mellom breddebehov og døgntrafikk beregnet som vist i figuren under. For Østbanehallen med 18000 gående pr dag gir dette et breddebehov på ca 2,7 meter for den gjennomgående passasjen.



Breddebehov i forhold til gangtrafikk ved Oslo S

6 Fremtidig situasjon - byutvikling i Bjørvika

Reguleringsplanen for Bjørvika-Bispevika-Loenga 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.

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. Operaallmenningen er en av allmenningene. Den gir den viktigste byromsmessige forbindelsen fra sentrum med Karl Johan til Operaen og Bjørvika for øvrig. 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 Paléahagen og videre til Operaen. Østbanebygningen ligger som nordlig byvegg for Operaallmenningen.

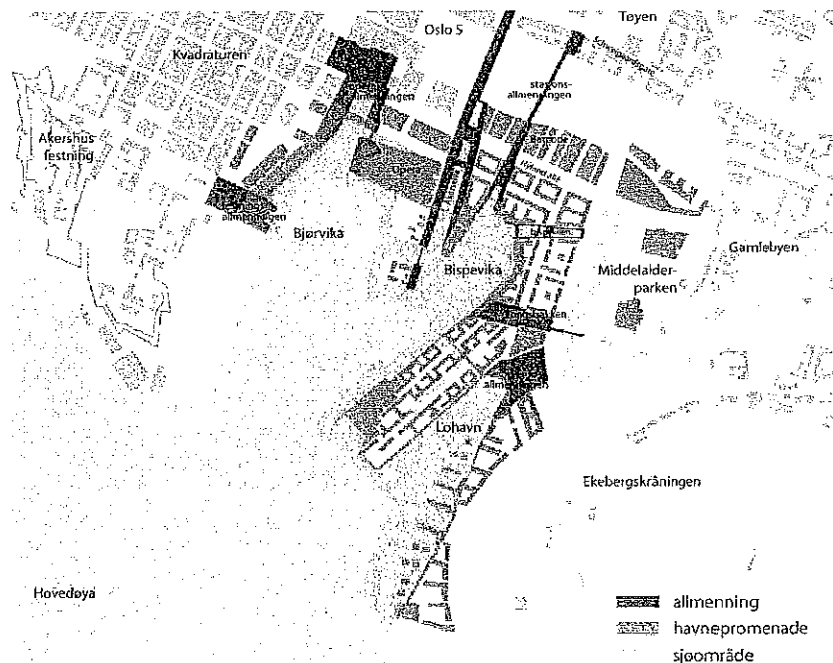
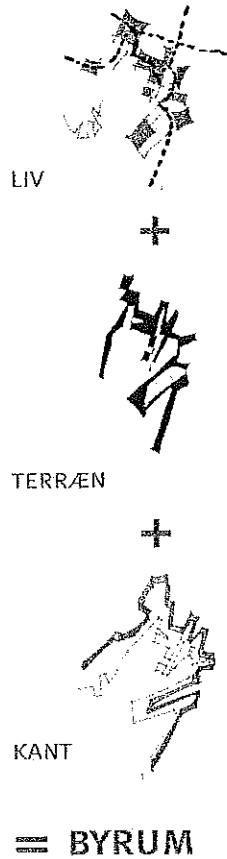


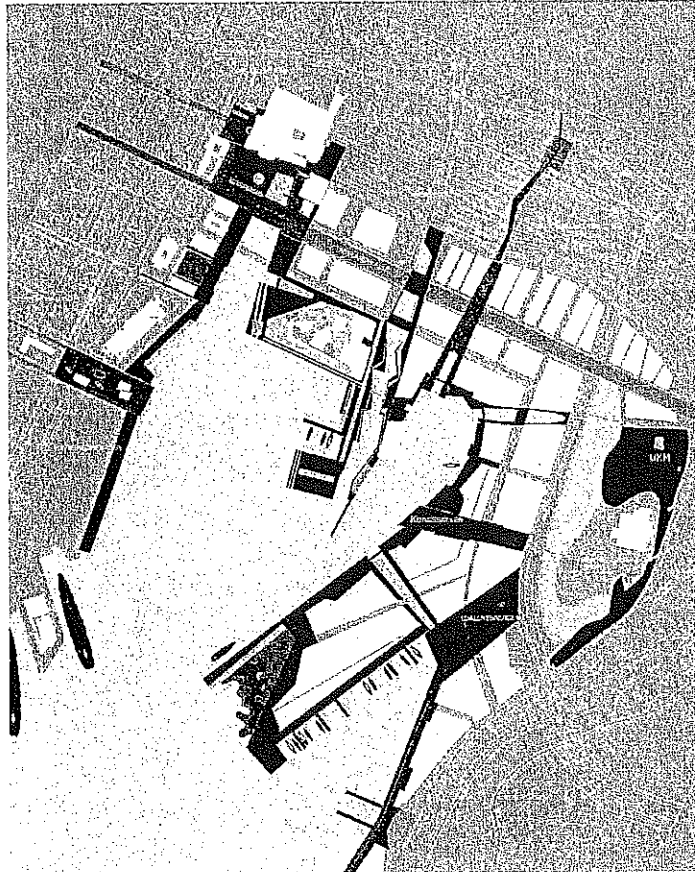
Diagram fra konkurranseprogrammet til "Byrom i Bjørvika"

I 2004/2005 arrangerte Bjørvika Infrastruktur i samarbeid med Oslo kommune en konkurranse for Bjørvikas byrom. Denne konkurransen ble vunnet av Gehl Architects og SLA A/S. Vinnerforslaget foreslo at utgangspunktet for byutviklingen skulle være bylivet og byrommene. Det ble skissert en prosess med tre nivåer:

- A. Liv
- B. Terreng(byrommet)
- c. Kant (bygningene)



Illustrasjon fra konkurranse forslaget "Nyt byliv"
- SLA & Gehl Architects



Vinnerforslaget til konkurransen "Byrom i Bjørvika"

Som videreføring av konkurranseforslaget har Gehl Architects m.fl. utarbeidet et byromsprogram for Operaallmenningen, på oppdrag fra Bjørvika Infrastruktur A/S. Dette har igjen dannet grunnlag for planinitiativ til bebyggelsesplan for Operaallmenningen, innsendt 30.01.2008.

Byromsprogrammet har følgende konkrete føringer som er aktuelle for Østbanen:

Liv

Uterommet ved Østbanens sydlige fasade er beskrevet med potensial for å nyte plassens liv i morgen- /aftensol, samt med potensial for aktive funksjoner som skaper et variert og levende byrom.

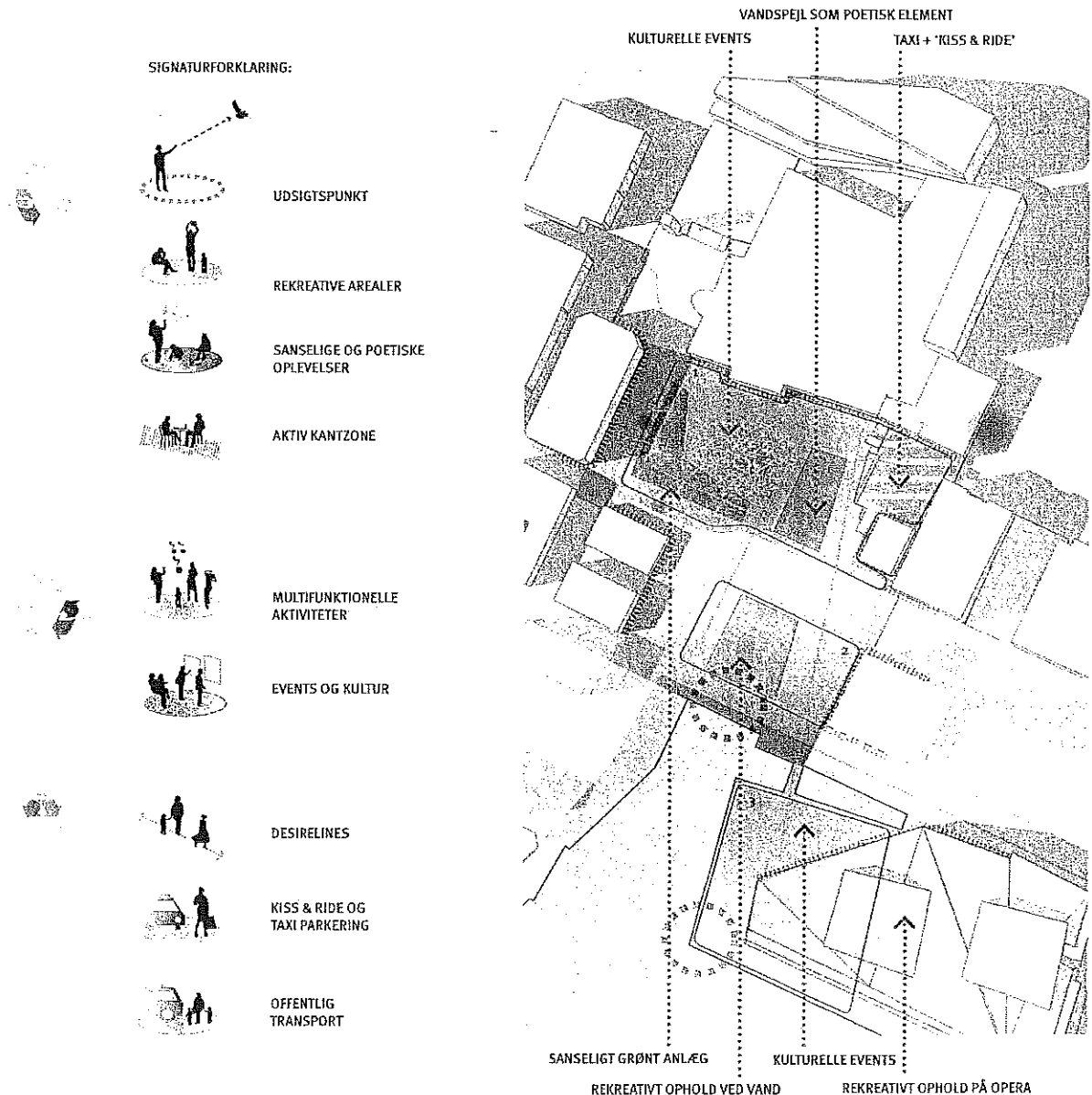
Terreng (byrommet)

Operaallmenningen inngår i et flott romlig forløp fra Karl Johans gate og Jernbanetorget ned til fjorden havnepromenaden og Operaen. Det er en risiko for at overgangene mellom rommene blir oppdelt og det sammenhengende forløpet vanskelig å oppleve. Det etableres et

gjennomgående og identitetsskapende belegg som samler byrommet. Terrenget skal samtidig understøtte et mangfoldig byliv og universell utforming.

Kant (bygningene)

Østbanen beskrives som en nyrenessanse bygning som gir allmenningen en kraftig rygg mot nord. Østbanen har allerede i dag delvis aktive funksjoner ut mot plassen. Fasadene gir allmenningen en fint detaljert fasade med gode muligheter for opphold mot syd og utsyn mot fjorden. Under temaet "belysning" anbefales det i tillegg at bl.a. Østbanebygningen fremheves med belysning.



Illustrasjon fra byromsprogrammet for Operaallmenningen

7 Fremtidig situasjon - Utvikling av Oslo S

JBV og NSB Eiendom as har opprettet et samarbeidsprosjekt med formål å revitalisere stasjonene (publikumsarealer og service- og kommersielle arealer) i den hensikt å gjøre dem mer levende og attraktive. Den 7. april 2005 holdt den Nasjonale styringsgruppe for stasjonsutvikling sitt første møte, der Oslo S ble fastlagt som et eget utviklingsprosjekt ("Utvikling av Oslo S"). Arbeidet forholder seg til gjeldende eiendomsavtale mellom JBV og NSB som regulerer eier- og disposisjonsrettigheter mht innendørs og utendørsarealer.

Arbeidet med utredning av premissene for Oslo S utvikling har pågått i tidsrommet august 2006 til juni 2007. Dette arbeidet er presentert i en utredningsrapport basert på delutredninger for en rekke tema.

Målet med utredningsarbeidet var å sikre funksjonaliteten i kollektivknutepunktet for trafikantene og den fremtidige avvikling av kollektivtrafikken, gjennom å definere premissene for Oslo S som knutepunkt.

7.1 Fremtidig situasjon - gangtrafikk Oslo S

Som delutredning til utviklingsprosjektet for Oslo S ble det utarbeidet en trafikkanalyse for publikumsstrømmene, utarbeidet av Norsam v/Anton Bakken (2006-2007).

Metode og begreper

Trafikkanalysen er basert på registreringer og bruk av analyseverktøyene "FredrikEmma2" supplert med faglige vurderinger basert på erfaringer og kalibrert mot telleresultater fra 2005.

De fleste data er tatt ut for kollektivknutepunktet Oslo S, og omfatter jernbanestasjonen (Oslo S), T-banestasjonen (Jernbanetorget), stoppesteder for trikkeruter gate på Jernbanetorget, Strandgata og Nygata, samt stoppesteder for bussruter i Fred Olsens gate, Strandgata, Biskop Gunnerus gate, Nygata og ved Hotell Opera. For beregningsåret 2025 omfatter knutepunktet også planlagte stoppesteder for trikk i Nyland Allé.

Prognosen er utarbeidet med utgangspunkt i foreliggende data for kollektivknutepunktet:

- Oslo S – Trafikktellinger, Norsam, 20.12.2005
- Oslo S – Trafikkanalyse med datamodell, Norsam, 19.12.2005
- Kollektivbetjeningen av Bjørvikabyen og Oslo S, CIVITAS, juni 2006.

Trafikkprognosen er utarbeidet fram til et prognoseår 2025, eller når byutviklingen i Bjørvika /Bispevika og i Grønlands-kvartalene er gjennomført. Prognosene er utarbeidet på detaljert nivå for alle brukergrupper; NSB-tog (endestasjon), Flytoget (endestasjon), T-bane (endestasjon), bytte tog – tog, bytte tog - T-bane, bytte tog – buss/trikk, hente / bringe, handel / service / arbeid og gangtrafikk i byen.

I prognosene er det også foretatt beregninger av trafikkstrømmene inne på stasjonen, der trafikkstrømmene i prognoseåret beregnes som summen av 2 komponenter:

- Trendframskriving av dagens trafikk med ulike vekstfaktorer for de enkelte brukergrupper
- Ny trafikk i tilknytning til nye byutviklingsområder innen influensområdet til Oslo S

Scenarier i prognoseåret (2025)

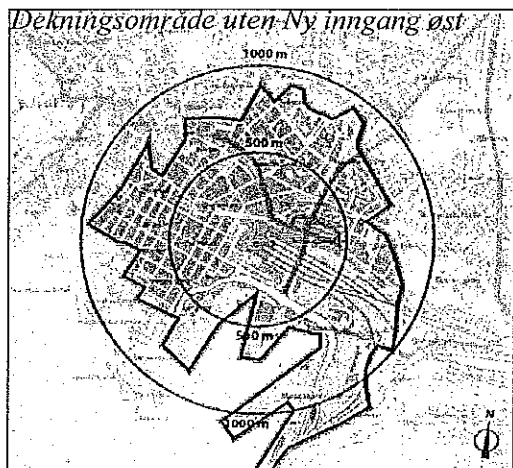
Trafikkstrømmene i prognoseåret er fordelt i 4 ulike scenarioer for den fysiske utformingen av gangtilbudet ved Oslo S:

- A. Gangtilbud på dagens stasjon
- B. Dagens stasjon supplert med "attraktiv" kulvert under sporområdet
- C. Dagens stasjon supplert med ny inngang i øst fra Stasjonsallmenningen
- D. Dagens stasjon supplert med "attraktiv" kulvert under sporområdet og ny inngang Øst

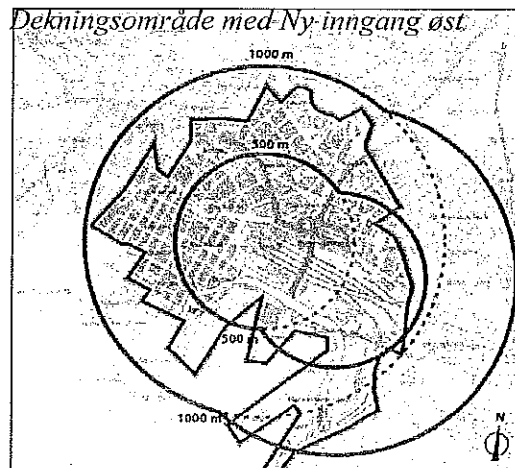
Med "attraktiv" kulvert menes en oppgradering av dagens kulvert med heis til plattform, atkomster fra nord og sør, endret materialbruk og belysning, og innredning slik at nødvendig sosial trygghet oppnås for publikum. Det er ikke utført beregninger av effekten av en evt. ombygging av Øvre torg og Sentralhallen.

Influensområde

Trafikkstrømmene på Oslo S er knyttet til et avgrenset influensområde i Oslo sentrum. I praksis vil dette i stor grad være påvirket av akseptable gangavstander mellom Oslo S og målpunkter i byen.



Dekningsområde uten Ny inngang øst



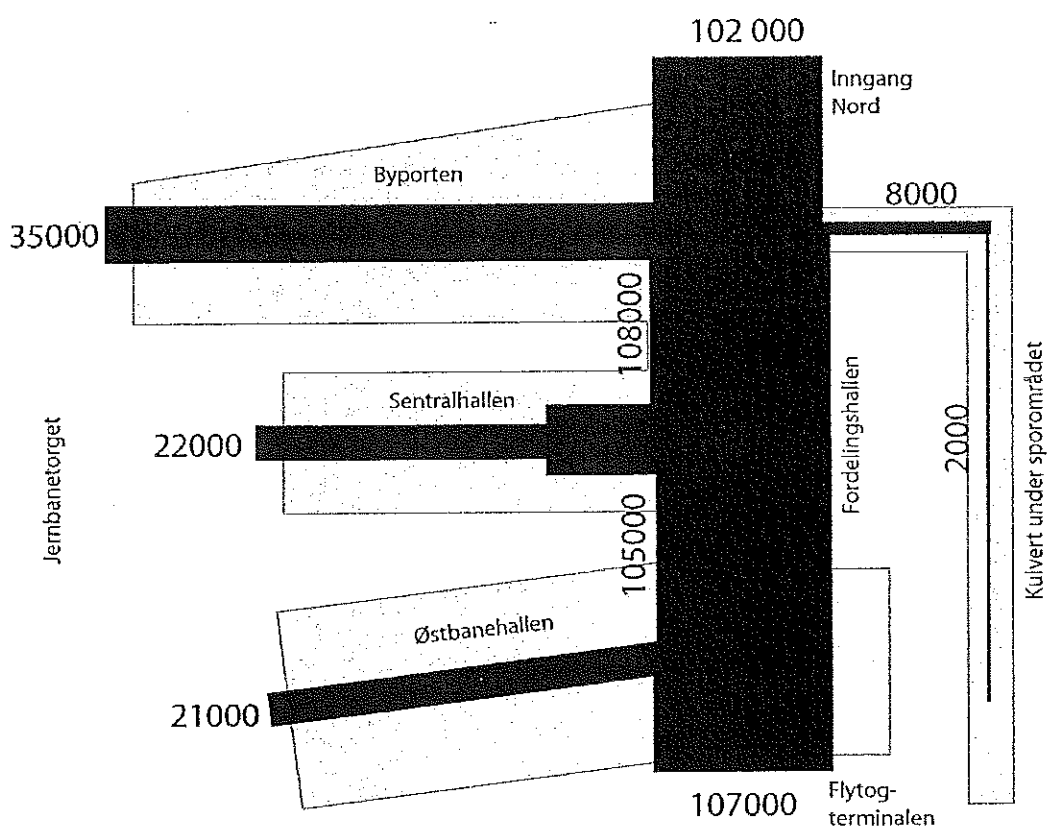
Dekningsområde med Ny inngang øst

Resultater

Prognosene viser at økningen i gangtrafikken i stasjonen ligger i området mellom 80 og 100 % i 2025 (eller ved full utbygging av de tilgrensende byutviklingsområdene). Trafikkprognosen viser konsekvensen av

forventet økning i gangtrafikken i de fire beskrevne scenarioer. Resultatene fra bergningene er fremstilt i en figur for hvert alternativ scenario. Beregningene har en usikkerhet på +10 %. Figurene viser gangtrafikken for hovedstrømmene. For atkomsten mot nord er i det realiteten tre plan gangtrafikken fordeles på; nederste plan under Biskop Gunnerus gate med forbindelse til T-banen, gateplanet på nivå med gangkultørten og hovedplanet på nivå med gangbruene til Oslo City og Galleri Oslo. Prosentvis fordeler trafikken seg i scenario A med 32 % på nedre plan, 6 % på gatenivå og 62 % på hovedplanet.

Det er ikke foretatt beregninger av fordelingen mellom disse planene i scenarioene B, C, og D., men det antas at trafikken i nordinngangen på hovedplanet (kote +9) vil avlastes vesentlig med en ny nordinngang på gatenivå (kote +5,0).



Trafikkprognose for YDT 2025 i scenario A, med gangtilbud som på dagens stasjon (trafikken i kulverten er fallende fra 8000 i "Blålangen" til 2000 i sør).

Gangtrafikken i fordelingshallen vil mer enn fordobles i forhold trafikktellingene fra 2005. Det vil gi økt risiko for kø og oppstuvning av trafikkanter i høytrafikkperiodene. I de valgte scenarioene er det ikke lagt inn noen forutsetninger om endringer i fordelingen av trafikken til/fra vest.

Prognosene for økning i trafikk via atkomstene fra vest, er en ren fremskriving av tellingene fra 2005. Fordelingen vil bli påvirket av eventuelle tiltak på Øvre torg og i Sentralhallen. Den vil også bli

påvirket av eventuelle tiltak gjennom Byporten og Østbanehallen, noe som heller ikke ligger inne i beregningsforutsetningene. I de valgte scenarioene er det ikke lagt inn noen forutsetninger om endringer i fordelingen av trafikken til/fra vest. Eventuelle endringer i sporbruk er det ikke tatt hensyn til i analysene. Slike endringer kan i noen grad påvirke trafikkbildet i fordelingshallen.

Konklusjon

Resultatene viser liten forskjell mellom scenarioene B og D som begge gir en god fordeling av gangtrafikken. Siden prognosen gir det resultat at ny inngang øst fra Stasjonsallmenningen gir en ubetydelig avlastning av gangtrafikken i fordelingshallen, vil det være nærliggende å prioritere oppgradering av gangkulvert før etablering av ny inngang øst med ramper fra Stasjonsallmenningen. Oppgradert gangkulvert vil gi størst avlastning av Fordelingshallen og større nytte for de som bytter mellom plattformene.

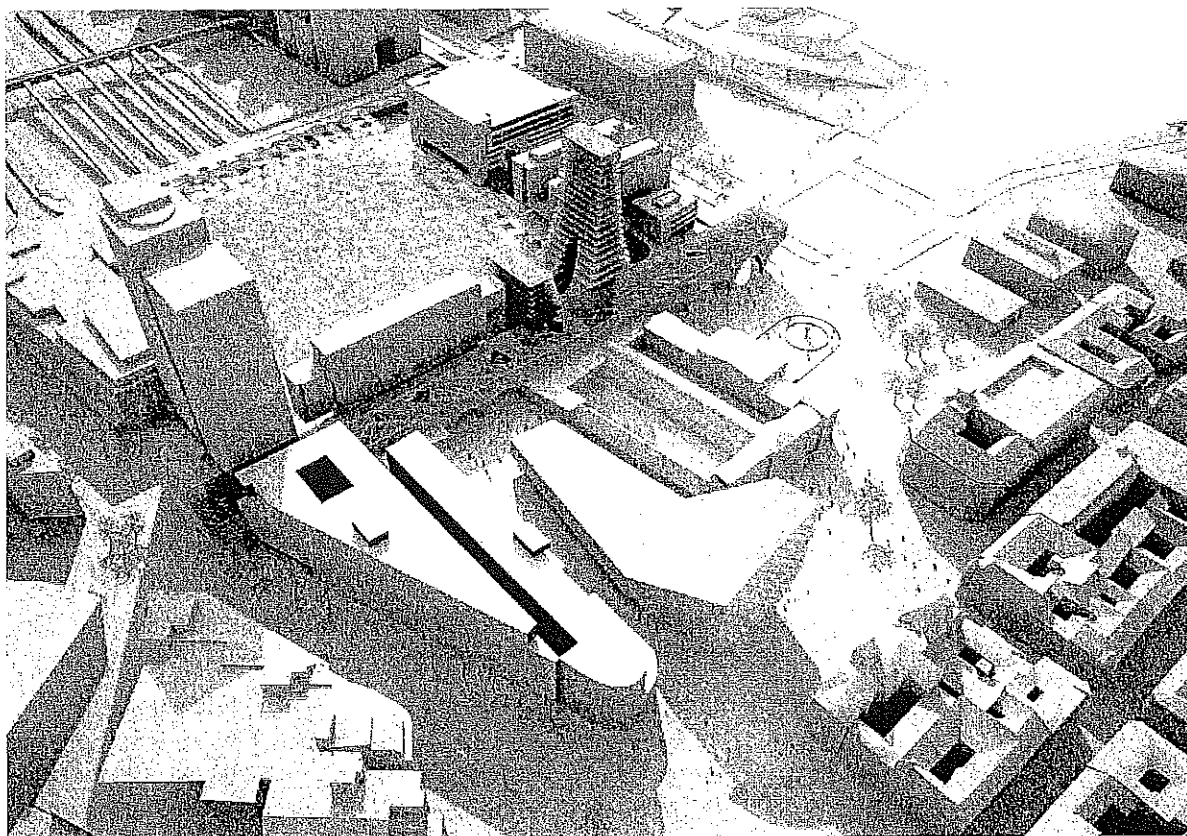
Ny inngang øst fra Stasjonsallmenningen ser ut til å gi størst effekt for reisende fra sørsiden (Bjørвика). Tallene er imidlertid usikre og vil påvirkes av fremtidig plassering buss- og trikkeholdeplasser i Nylands allé. Videre vil utformingen av Stasjonsallmenningens tilknytning med Nylands allé i sør og Schweigaard gate i nord, være avgjørende for hvor mye forbindelsen vil bli brukt. Dette gjelder både som stasjonsinngang og som tverrforbindelse i byen.

Økningen av trafikk til/fra vest har i prognosen samme innbyrdes fordeling som i tellingene fra 2005. Det er imidlertid usikkert om Byporten er i stand til å håndtere en øket trafikk. Samtidig er det usikkert om det er ønskelig å øke gjennomgangstrafikken i Østbanehallen slik prognosen viser. Om Sentralhallen og inngang fra Øvre torg utvikles med bedret tilgjengelighet og større attraktivitet, er det sannsynlig at økningen i trafikken til/fra Oslo S i vest vil komme i Sentralhallen. Om en legger dette resonnementet til grunn vil trafikken fra vest få en fordeling med 25.000 i Byporten og 18.000 i Østbanehallen og 35.000 gjennom Sentralhallen / over Øvre torg (alle tall er YDT). Om endringer i disponering av Østbanehallen fører til at det ikke er ønskelig med stor gjennomgangs trafikk, bør dimensjonering av Sentralhallen tilpasses en ytterligere økning i trafikk tilsvarende reduksjon i Østbanehallen.

7.2 Nytt konsept for utvikling av Oslo S

På bakgrunn av utredningsarbeidet ble det i 2008 gjennomført parallelloppdrag for utvikling av Oslo S. Som resultat ble Space Group engasjert til det videre arbeidet med utvikling av stasjonen.

Det bærende grepet i "Nye Oslo S" er "Stasjonsalléen som er en strukturerende nord-syd akse som reflekterer dagens og fremtidens personstrømmer. Stasjonsalléen er utformet som en permanent overdekket gate som også gir en forbindelse mellom indre by og Bjørвика.



Nye Oslo S. Illustrasjon: Space Group

Byen trekkes inn til stasjonen ved at det opprettes to nye gaterom, dvs. gangstrøk, fra Jernbanetorget og Tor Olsens gate, på dagens "Øvre torg". Dette oppstår ved at dagens sentralhall rives og det i stedet etableres et nytt bygningsvolum – Krystallen – på dagens Øvre torg. De to gangstrøkene leder til et nytt Øvre torg foran stasjonen. Dette gjør at stasjonsalléen og stasjonen får direkte kontakt med byrom. Det gir den tilreisende en umiddelbar oversikt, bedre orientering og en ny opplevelse av ankomst til Oslo. Krystallen vil inneholde reiseinformasjonssenter, handel, servering og kontor. Byggets fotavtrykk er utformet slik at det gir god passasjerflyt til stasjonen og høydene er tilpasset omkringliggende bygg.

Dagens flytogterminal vil miste sin rolle som endestasjon når alle flytogene er planlagt å gå videre mot Asker og Drammen. Det foreslår derfor en høyere utnyttelse her med handelsareal i to etasjer i tilknytning til stasjonen. Over handelssenteret reises et konferansehotell med mulighet for "Conventionhall" med to tårn – splittet av synsaksen fra Karl Johan. Dette gir et nytt og synlig tyngdepunkt i stasjonsstrukturen mot syd som motsats til Byporten.

8 Konsekvenser av ulike alternativer for utvikling av Østbanen

8.1 Utredningsalternativer

Alternativene som vurderes opp mot hverandre er referansealternativet og planforslaget. Den arealmessige fordelingen av arealbruksformål i de to alternativene er vist under.

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

Dagens situasjon domineres av at Østbanehallen og 1. etasje i Østbanebygget i hovedsak disponeres til bevertning og forretning (til sammen 6 275 kvm), mens øvrige deler av bygget disponeres til kontor.

I fremtidig situasjon etter planforslaget vil Østbanehallen og 1. etasje i Østbanebygget også disponeres til bevertning og forretning, men med en større vekt på bevertning. I tillegg kommer hotell på 8 700 kvm, mens kontorformålet reduseres med omtrent samme areal. Økning av bruksarealet med i overkant av 2000 kvm BRA er knyttet ønsket om å kunne tilrettelegge for fullverdige bruksarealer i kjelleren.

8.2 Referansealternativ

Referansealternativet er forventet utvikling dersom planforslaget ikke gjennomføres. Dette innebærer følgende:

- Det etableres ikke hotell i Østbanebygget.
- Nytt konsept for Østbanehallen realiseres ikke. Dette er tatt med under referansealternativet, selv om også kan dette kan gjennomføres innen gjeldende regulering. Grunnen til dette er at det er ønskelig å vurdere planlagt ny situasjon opp mot eksisterende bruk av Østbanehallen.
- Bjørvika-utbyggingen realiseres med bla. utbygging av Operaallmenningen.
- Oslo S utvikles og gangtrafikken vil øke betydelig. Selv om prosjektet for utvikling av Oslo S ikke er planmessig avklart, kan en med rimelig stor sikkerhet anta at dette gjennomføres i en eller annen form. Prognosene viser at økningen i gangtrafikken i stasjonen ligger i området mellom 80 og 100 % i 2025.

Konsekvenser for byrom

Med dagens bruk av Østbanebygningen vil dette gi lite til byrommene rundt. Østbanen vil ikke ta i bruk sitt potensial som publikumsmagnet og ikke utvikle en mer utadvendt bruk mot byrommene, dvs. Jernbanetorget og Operaallmenningen. Dette vil oppleves som negativt når Bjørvika og

Oslo S utvikles. Opprettholdelse av dagens situasjon i Østbanebygningen vil gi et ”dødpunkt” i et ellers vitalisert byområde.

Konsekvenser for Østbanehallens rolle og funksjon

Østbanehallen vil ikke ha noen hovedfunksjon som inngangsport til Oslo S, da den i dag både funksjonelt og formelt fremstår som en sekundær inngang gjennom kjøpesenter, på samme måte som inngangene gjennom Byporten.

Når Oslo S utvikles vil inngangssituasjonen fra Jernbanetorget forbedres, da dagens situasjon beskrives som problematisk både i premissene for Oslo S og Space Groups utviklingskonsept. Med en forbedret gang- og byromsmessig forbindelse fra Karl Johans gate over Jernbanetorget til stasjonens inngang, vil dette bøte på den vanskelige byromsmessige situasjonen som ble etablert da Oslo S ble bygget på 1980-tallet. Dette vil sannsynligvis også endre den paradoksale situasjonen for Østbanen, som lider av den dårlige inngangssituasjonen for Oslo S. Østbanen er ”avregulert” som jernbanestasjon, men det opprinnelige sammenfallet mellom byform og funksjon oppleves så visuelt sterkt at Østbanen oppfattes som del av Jernbanestasjonen.

I referansealternativet vil det fortsatt være 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.

Den aksialt plasserte gangaksen gjennom Østbanen vil gi tilstrekkelig bredde til gangtrafikken, men dagens utforming av salgsboder i hallen vil gi liten attraktivitet til de reisende og besøkende.

8.3 Planforslag

Planforslaget innebærer følgende:

- Det etableres hotell i Østbanebygget. Det vil kun være hotellets resepsjon som blir liggende i 1. etasje. Øvrige deler av hotellet vil bli liggende i 2. – 4. etasje.
- Nytt konsept for Østbanehallen realiseres. Dette kan også gjennomføres innen gjeldende regulering, men det er her ønskelig å vurdere konsekvensene opp mot referansealternativet hvor dagens situasjon opprettholdes i Østbanehallen.
- Bjørvika-utbyggingen realiseres med bla. utbygging av Operaallmenningen.
- Oslo S utvikles og gangtrafikken vil øke betydelig. Selv om prosjektet for utvikling av Oslo S ikke er planmessig avklart, kan en med rimelig stor sikkerhet anta at dette gjennomføres i en eller annen form. Prognosene viser at økningen i gangtrafikken i stasjonen ligger i området mellom 80 og 100 % i 2025.

Konsekvenser for byrom

Planforslaget vil gi publikumstilbud i hele 1. etasje i Østbanehallen og Østbanebygningen. Dette vil gi mulighet til å etablere en mer aktiv relasjon til byrommene, i tråd med for eksempel byromsprogrammet for Operaallmenningen. Samtidig vil Østbanen ta i bruk sitt potensial som

publikumsmagnet. Dette vil også ha en positiv konsekvens for byrommene rundt, samt for Oslo S. Etablering av hotell i Østbanebygget vil gi en mer publikumsrettet og døgnaktiv funksjon enn dagens situasjon med er kontor. Dette vil trolig også være positivt i forhold til tilliggende byrom, som i dag har en del sosialt belastede brukere.

Konsekvenser for Østbanehallens rolle og funksjon

Østbanehallen vil i fremtiden ikke ha noen hovedfunksjon som inngangsport til Oslo S. Den vil både funksjonelt og formelt fremstå som en sekundær inngang gjennom kjøpesenter, på samme måte som inngangene gjennom Byporten.

Med utvikling av nytt innhold i Østbanebygget og -hallen vil bygningskomplekset kunne fremstå med større egen identitet og som et transformert bygg. Dette vil ligge på det innholdsmessige/funksjonelle planet, da fasadene er fredet og det ikke er aktuelt å gjennomføre tiltak på disse.

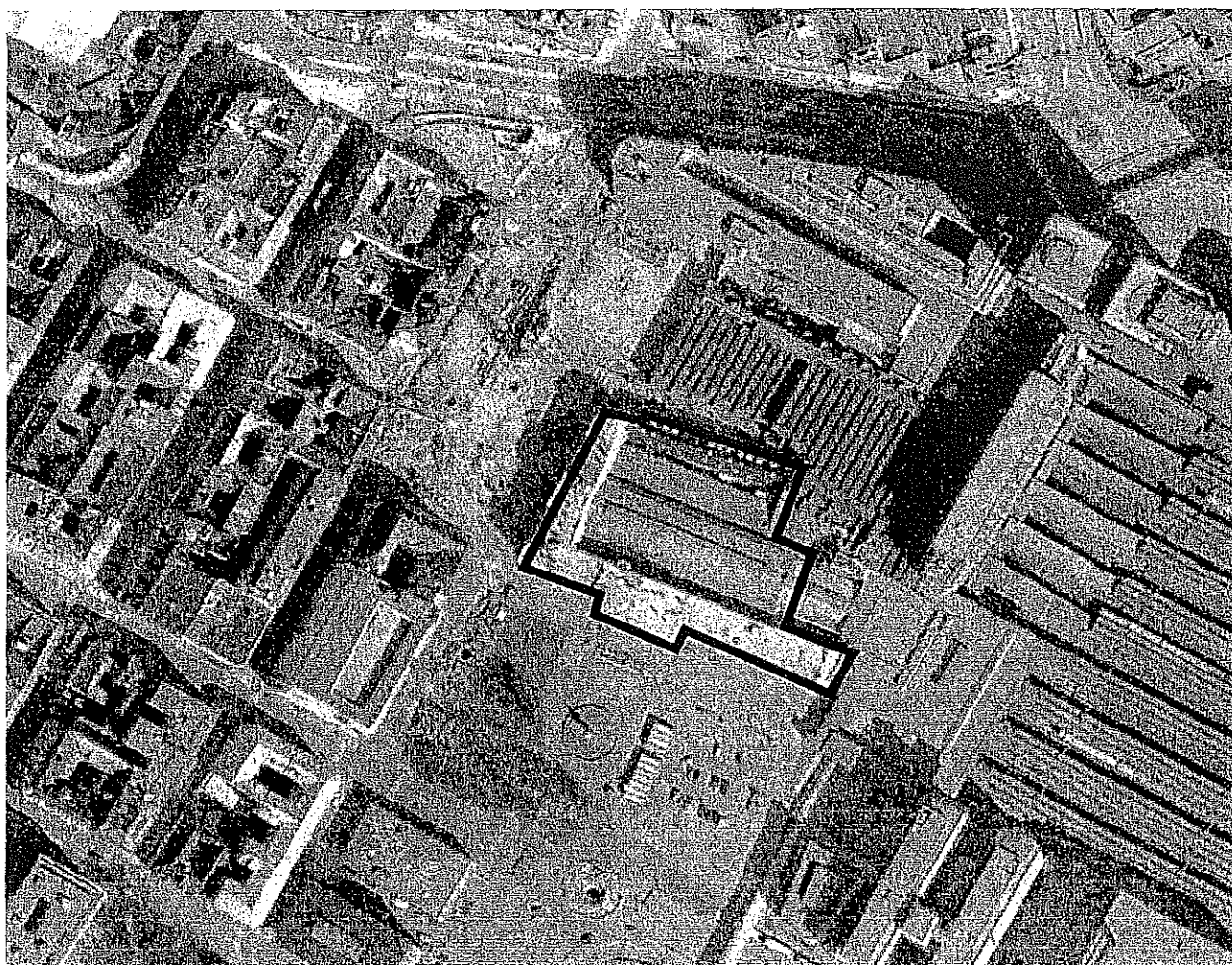
På samme måte som i referansealternativet vil Østbanen vinne på en bedre byromsmessig inngangssituasjon fra Karl Johans gate over Jernbanetorget til Oslo S, gjennom utviklingsprosjektet for Oslo S.

Som i referansealternativet vil det fortsatt være mulig å bruke Østbanen som inngang til jernbanen. I tillegg vil det tilrettelegges for forbindelse på tvers av Østbanehallen, mellom Operaallmenningen og Jernbanegata.

Gangforbindelsen langs siden av hallen vil med ca 4 m gi tilstrekkelig bredde til gangtrafikken. I tillegg kommer sekundære gangforbindelser i hallens lengderetning og på tvers av hallen. Med nytt innhold og ny utforming av "møbleringen" i hallen, vil den få større åpenhet og fremstår som mer attraktiv både for besøkende og reisende.

Hotell i Østbanebygget, Oslo kommune

TRAFIKKANALYSE



FORORD

Rom Eiendom AS utarbeider forslag til omregulering av Østbanebygget i Oslo

I den forbindelse er Norsam AS engasjert til å utarbeide en trafikkanalyse som gjør rede for de trafikale konsekvenser av reguleringsplanforslaget.

Rune Breivik har vært kontaktperson hos ROM Eiendom AS.

Oslo, 19.03.2009

Norsam AS

INNHold

	Side
1. BAKGRUNN OG HENSIKT.....	3
2. PLANOMRÅDET.....	3
3. DAGENS SITUASJON.....	4
4. PLANER.....	9
5. PLAN FOR ØSTBANEBYGGET.....	10
6. TRAFIKKANALYSE.....	13
6.1 Arealbruk.....	13
6.2 Parkering.....	13
6.3 Turgenerering.....	14
6.4 Biltrafikk.....	14
6.5 Kollektivtrafikk.....	15
6.6 Trafikksikkerhet.....	15
7. OPPSUMMERING.....	15

1. BAKGRUNN OG HENSIKT

Østbanebygget benyttes i dag mest til kontorformål med forretning og bevertning i Østbanehallen.

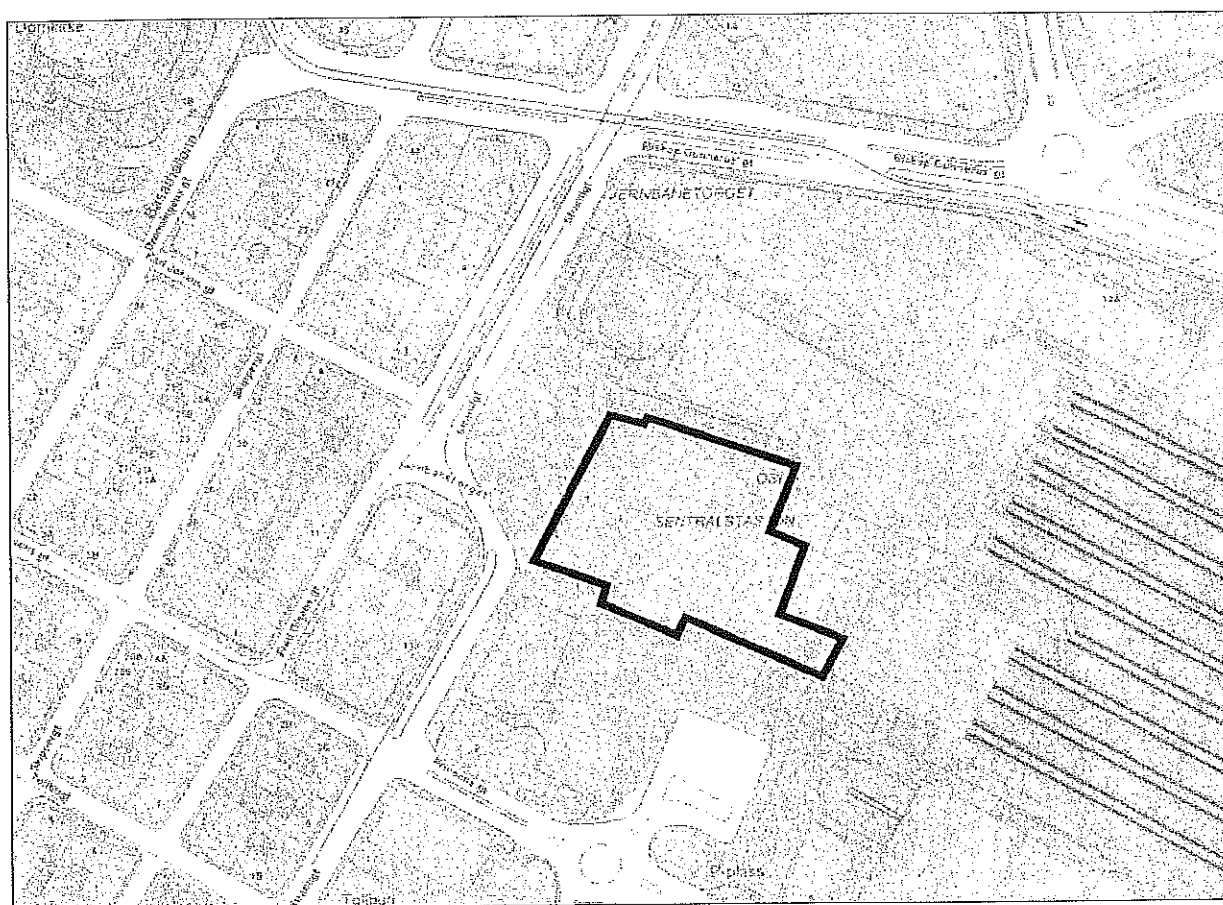
ROM Eiendom ønsker å innpasse et hotell i Østbanebygget, hovedsakelig ved ombygging av eksisterende kontorer til hotellrom.

Norsam AS er engasjert av ROM Eiendom til å utarbeide en trafikkanalyse som har til hensikt å gjøre for dagens situasjon, planforslaget og trafikale konsekvenser av planforslaget.

2. PLANOMRÅDET

Avgrensning

Østbanebygget grenser mot Jernbanetorget i vest og Christian Frederiks plass i sør. Avgrensning av reguleringsplanforslaget er vist i figur 1.



Figur 1 : Planområdet

Kort historikk

1854	Den første Østbanestasjonen ble reist som endestasjon for Hovedbanen til Eidsvoll etter tegninger av arkitektene Heinrich E. Schirmer og Wilhelm von Hanno. Stasjonsbygningen i rød tegl står fremdeles, innebygget i Sentralstasjonen, men uten tårnet og den første toghallen.
1882	Etter at Østfoldbanen ble åpnet, måtte stasjonen utvides. Toghallen ble fornyet, og mot havnen og Jernbanetorget ble det reist to nye fløyer i pusset tegl, tegnet av arkitekt og stadskonduktør Georg Andreas Bull, som tidligere hadde tegnet Vestbanestasjonen.
1980	Østbanestasjonen avvikles som jernbanestasjon. Sentralstasjonen ble åpnet for trafikk etter at jernbanetunnelen under byen var ferdig.



Bilde 1 : Reisende i Østbanehallen, ca. 1932

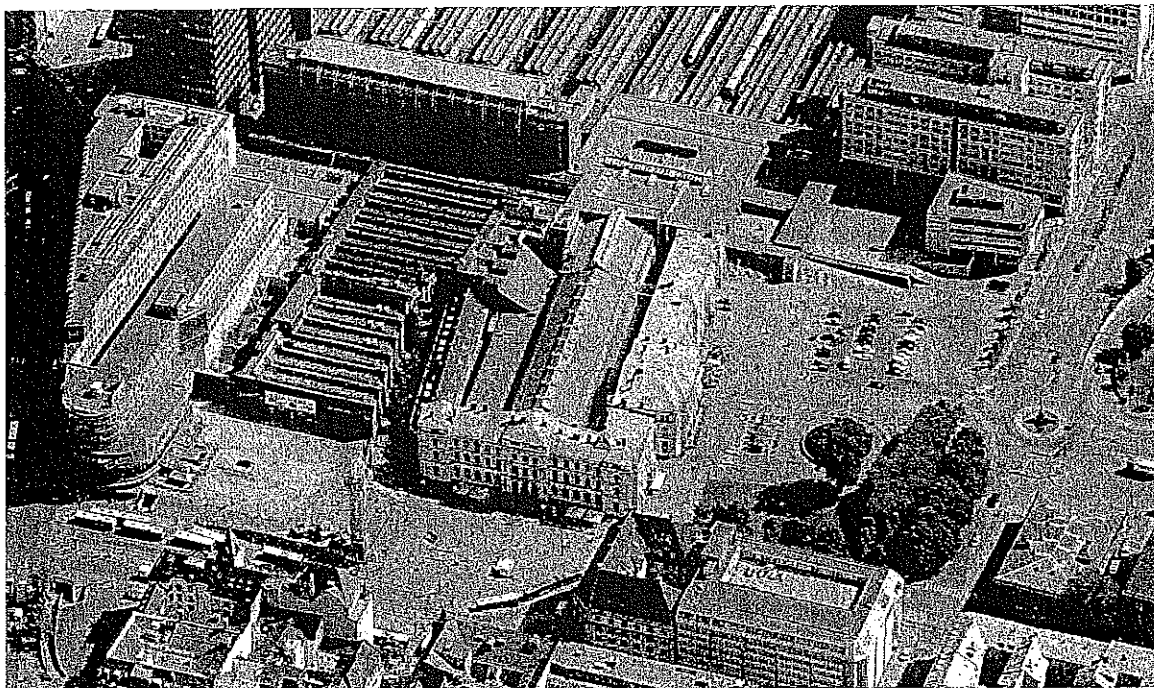


Bilde 2 : Østbanehallen, ca. 1933

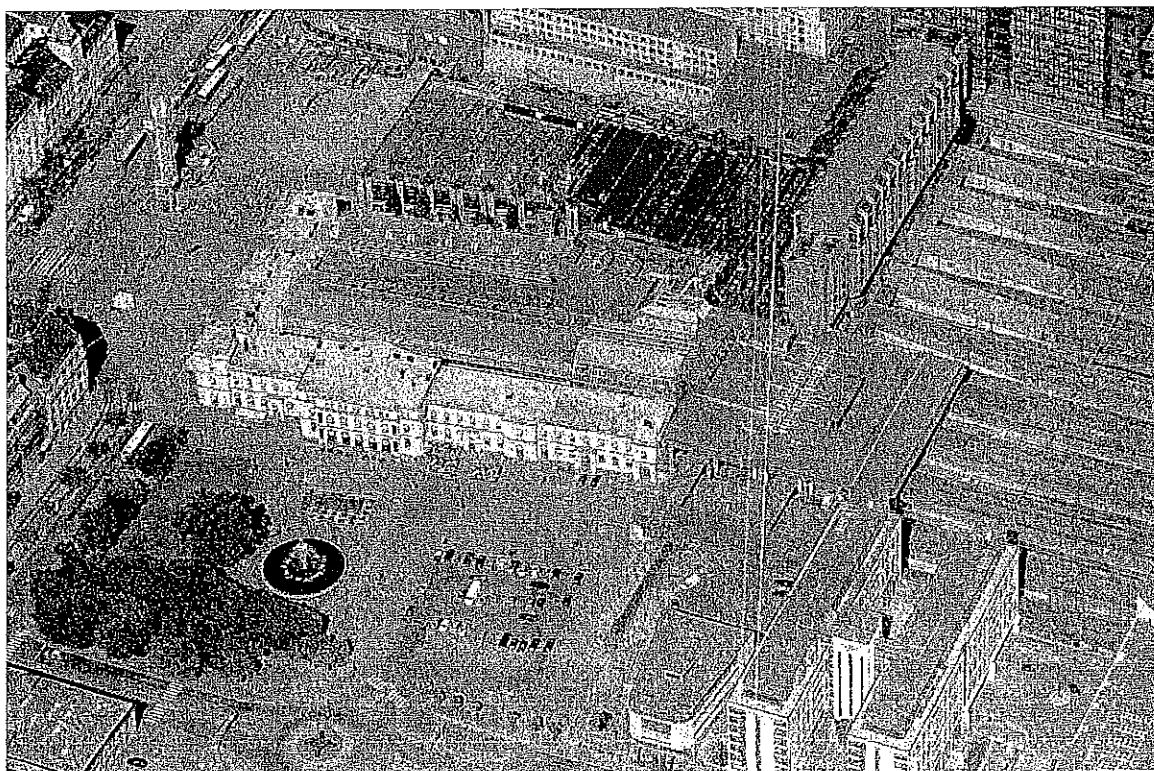
3. DAGENS SITUASJON

Kollektivknutepunktet

Østbanehallen ligger ved Oslo S som med tilleggende stoppesteder er Norges mest trafikkerte kollektivknutepunkt



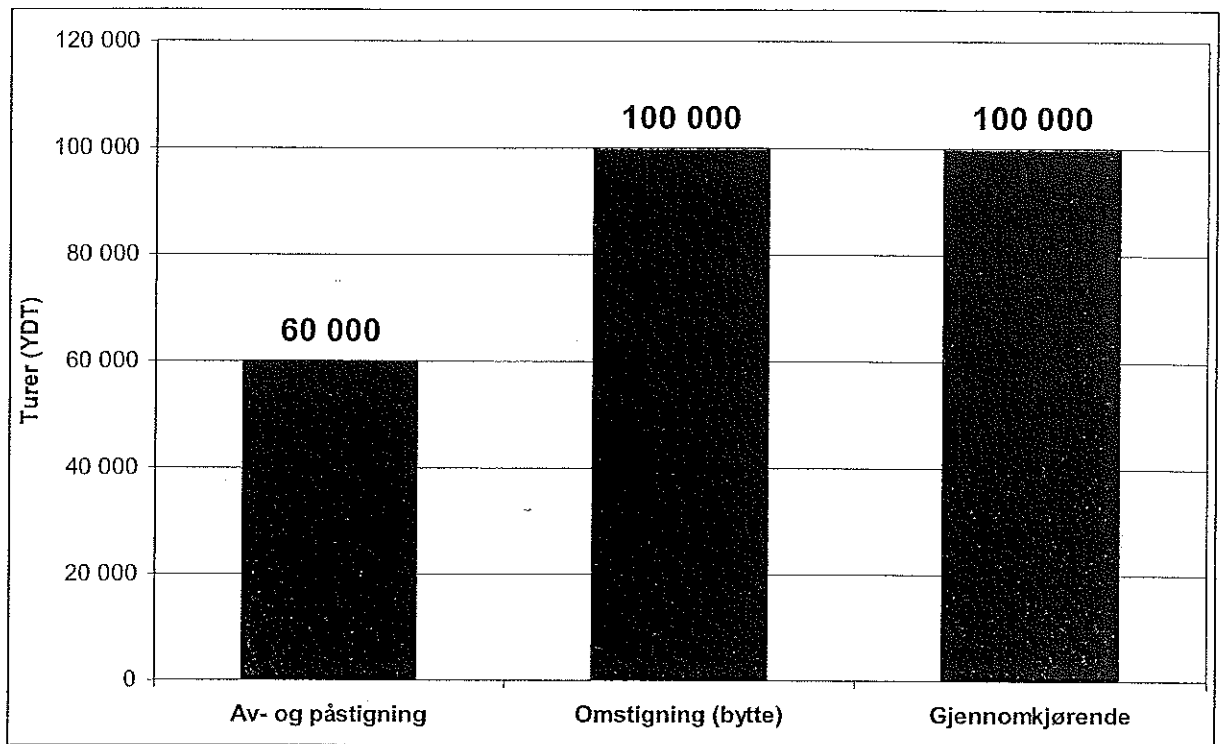
Bilde 3 : Oslo S og Østbanebygget sett fra vest



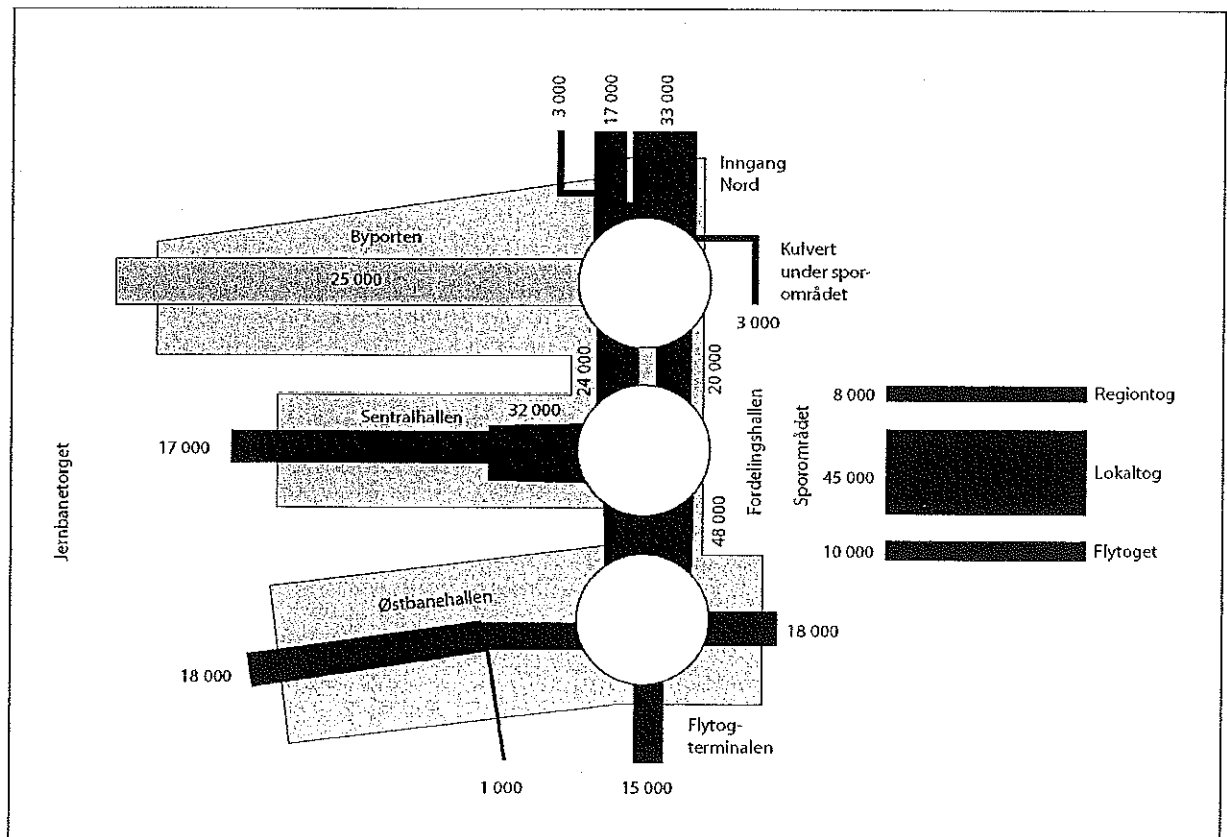
Bilde 4 : Oslo S og Østbanebygget sett fra sør

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



Figur 2 : Antall turer som avvikles i kollektivknutepunktet i et gjennomsnittlig døgn 2005



Figur 3 : Gangtrafikk i et gjennomsnittlig døgn i 2005. Ca. 18 000 gangturer passerer gjennom Østbanehallen i løpet av et døgn.

Arealbruk

Tabell 1 viser dagens arealbruk i Østbanebygget der kontor, forretning og bevertning utgjør de største arealene.

Adkomst

Det er ingen tilrettelagt kjøreadkomst til Østbanebygget.

Figur 4 viser gangadkomstene til Østbanebygget fra Jernbanetorget, Christian Frederiks plass og Fordelingshallen ved Oslo S.

I tillegg er det mulig å gå mellom Østbanehallen og Christian Frederiks via Christiania Pub.

Formål	Dagens situasjon BRA (m ²)
Kontor	8 162
Forretning	3 535
Hotell	0
Konferanse	644
Beverting	2 744
Lager /tekn. rom	207
Sum	15 294

Tabell 1 : Dagens arealbruk



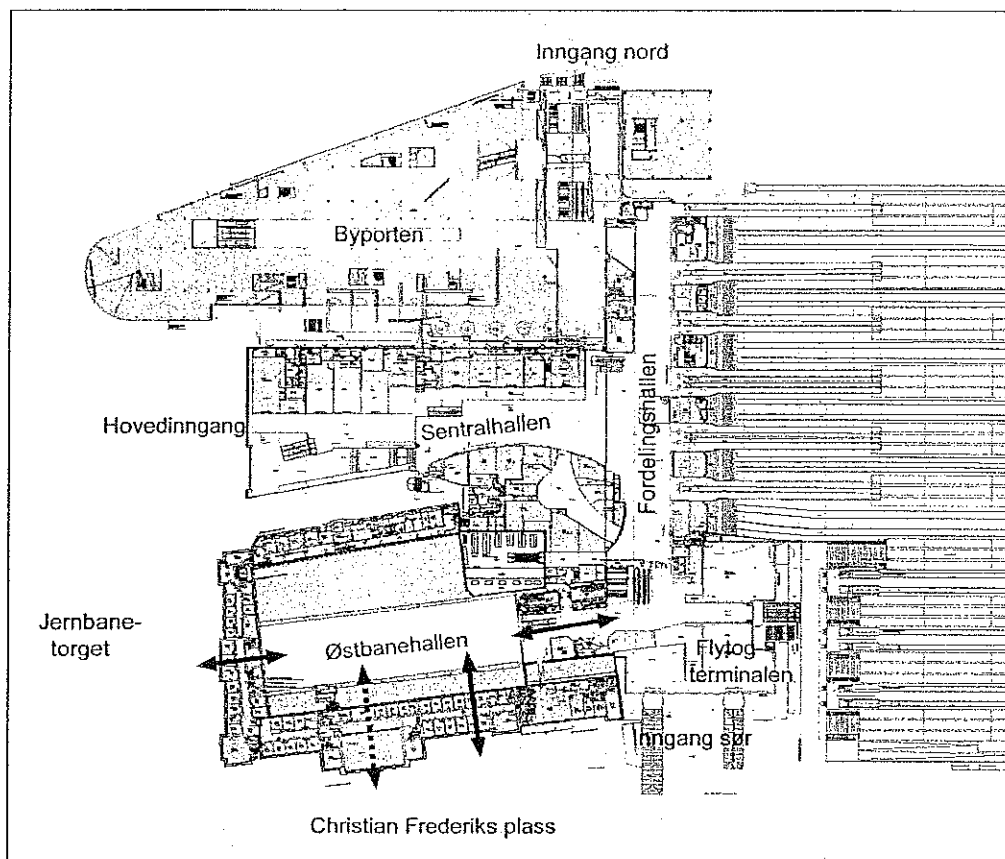
Bilde 5 : Handel i Østbanehallen

Varemottak

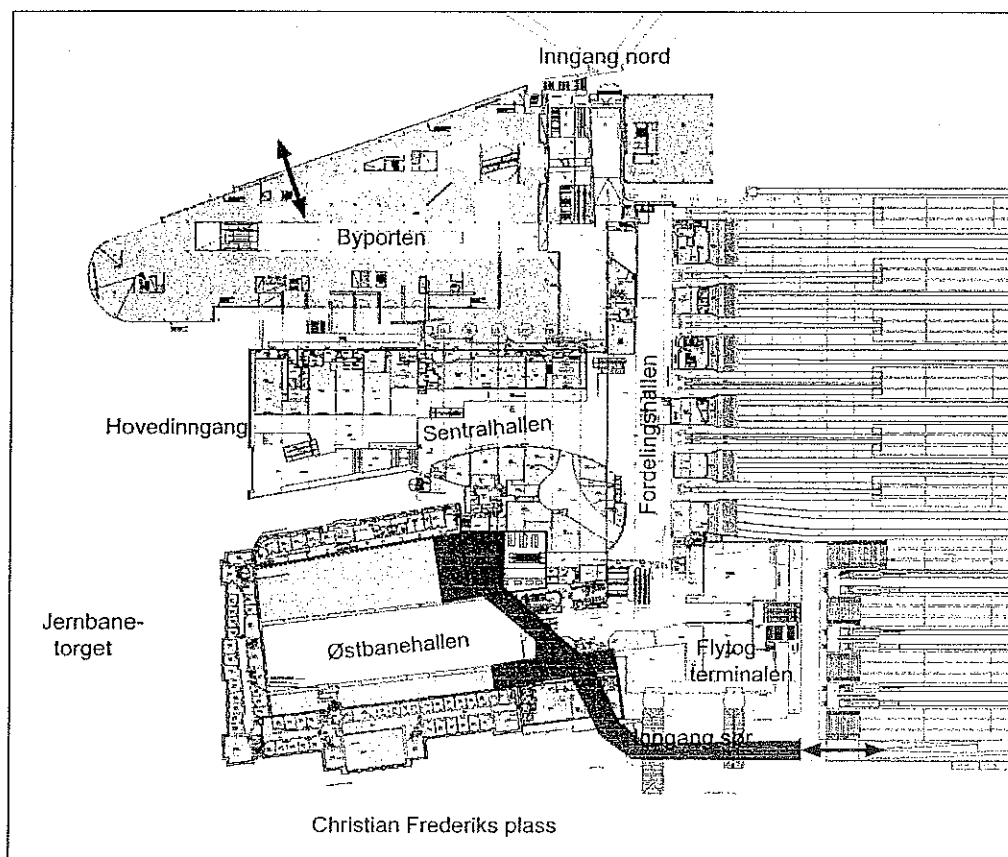
Varemottaket for Østbanebygget ligger i kjelleretasjen med adkomst langs sørsiden av sporområdet ved Oslo S. Vareheiser gir kontakt til Østbanehallen. Varemottaket har frihøyde på ca. 3,3 meter. I tillegg er det mulig å ta inn varer via varemottaket i Byporten.

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.



Figur 4 : Dagens gangadkomster til Østbanebygget



Figur 5 : Eksisterende varemottak

4. PLANER

Ombygging av Jernbanetorget

Prosjektområdet omfatter Strandgata, Fred Olsens gate, Nygata og Biskop Gunnerus gate, i tillegg til selve Jernbanetorget. Området skal gjennomgå en betydelig opprustning med nye trikketraseer og holdeplasser for både buss og trikk. Det skal lages et effektivt og attraktivt knutepunkt med høy estetisk kvalitet.

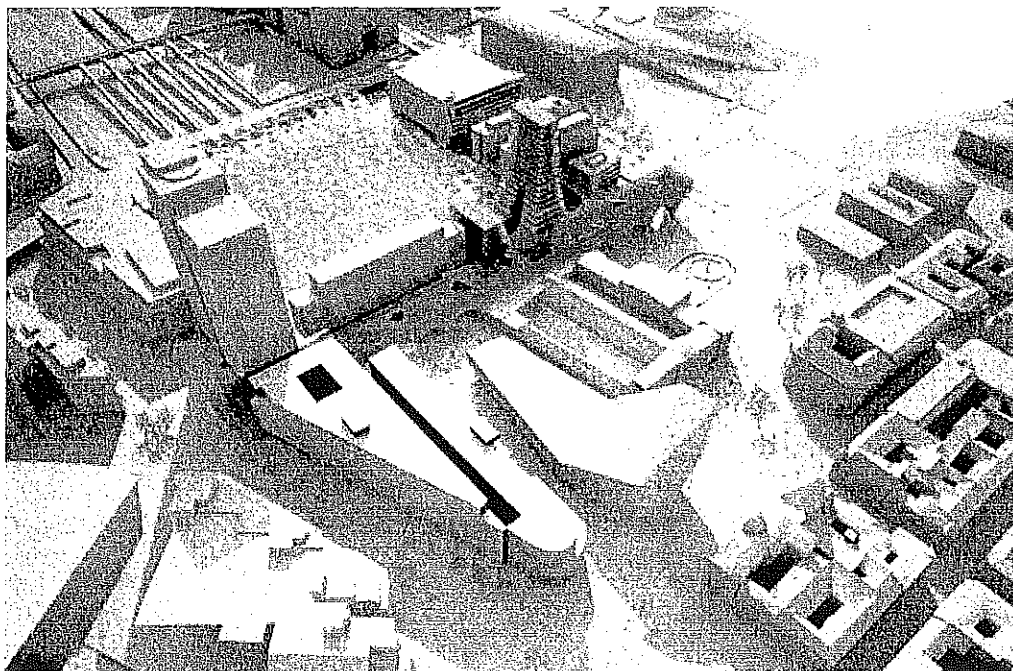
Prosjektet er under gjennomføring og forventes ferdigstilt i 2009.



Figur 6 : Illustrasjon av det nye Jernbanetorget (Illustrasjon: Statens vegvesen)

Oslo S

Det planlegges en større ombygging av Oslo S.



Figur 7 : Modellbilde av vinnerforslaget utarbeidet av Space Group (Foto: ROM Eiendom)

Byutvikling i Bjørvika

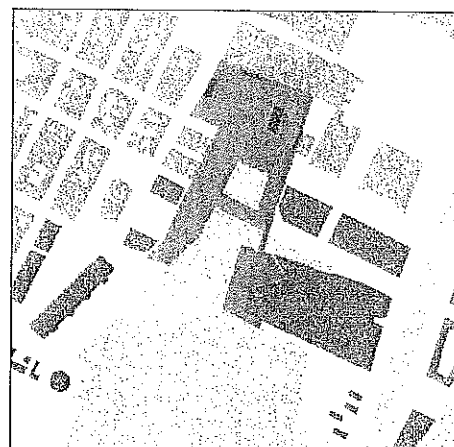
I Bjørvika pågår en omfattende byutvikling med nye infrastrukturprosjekter basert på vedtatt reguleringsplan.

Dronning Eufemias gate vil binde sammen Bjørvika og eksisterende gater i Kvadraturen. Nye buss- og trikkeruter vil gå i Dronning Eufemias gate

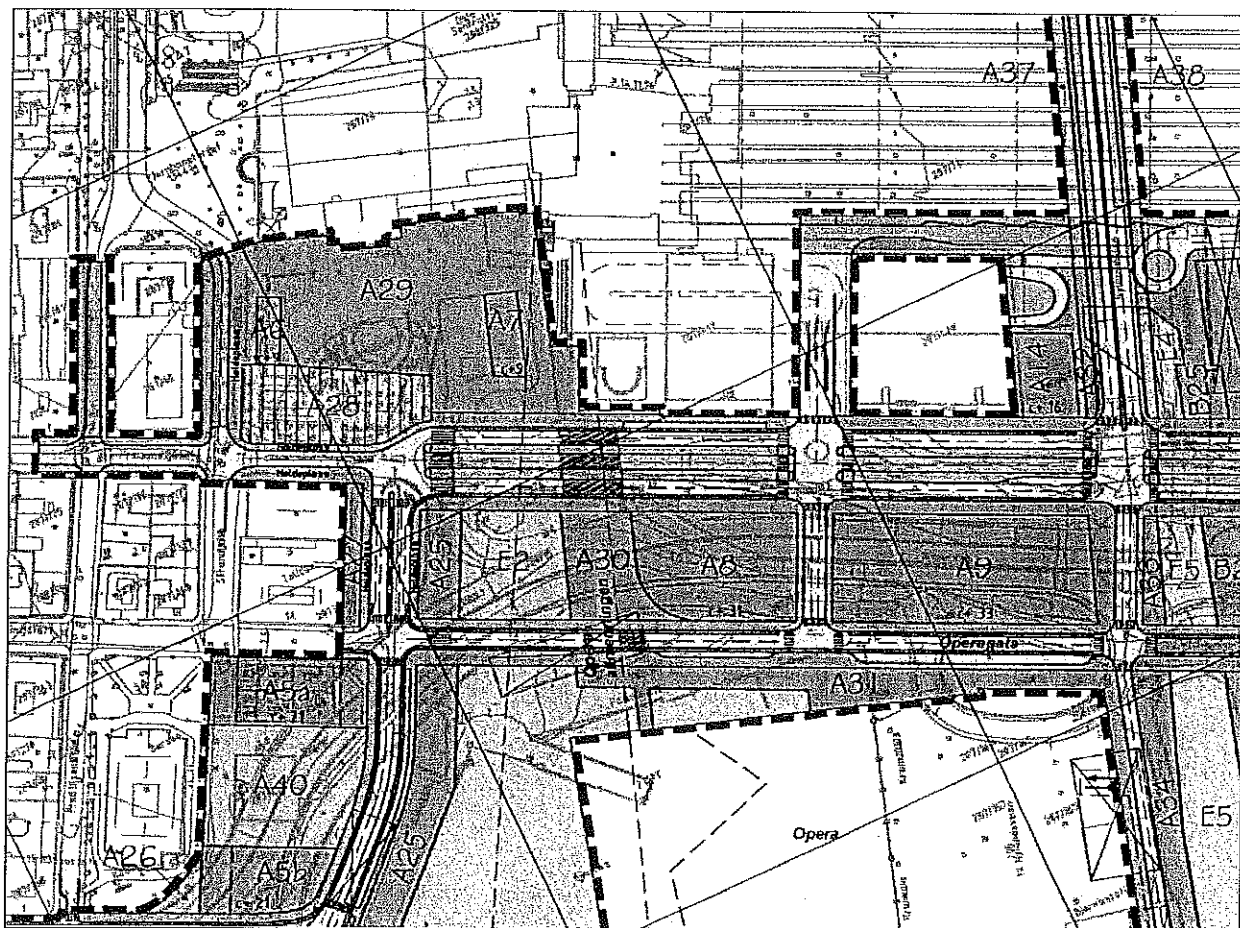
Parkeringshus og varemottak ved Oslo S vil få adkomst fra Sporgata langs sørsiden av sporområdet.

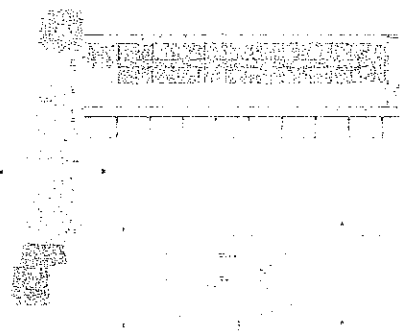
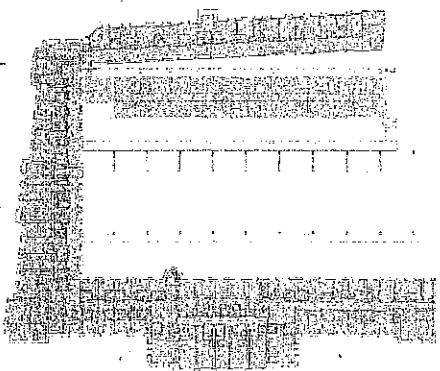
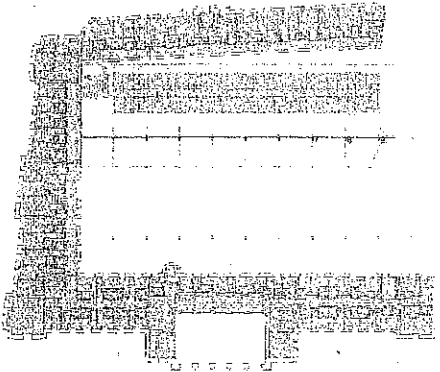
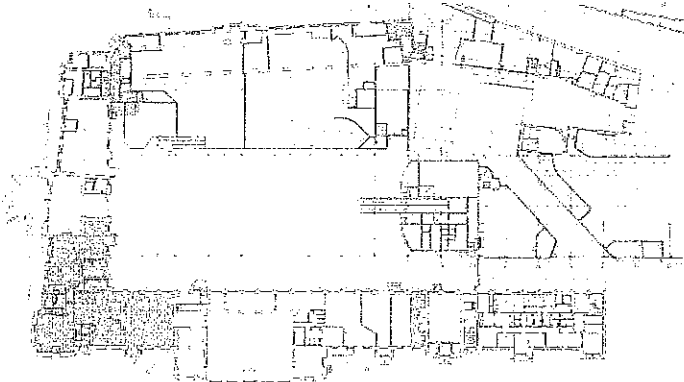
Nye allmenninger, eller byrom, strekker seg på tvers av det nye byutviklingsområdet og gir forbindelser mellom fjorden, bydelen og bakenforliggende byområder.

Operaallmenningen danner forbindelse mellom eksisterende bysentrum, den nye byen, og fjorden. Dette byrommet skal være fotgjengeres hovedadkomst til området og til Operaen.



Figur 8 : Operaallmenningen
(Illustrasjon : Plan- og bygnings-
etaten i Oslo kommune)



4. etasje Hotellrom mot nord samt på hjørnene mot Jernbanetorget. På grunn av begrenset frihøyde er flere tekniske rom plassert i 4. etasje.	
3. etasje Hotellrom mot nord, vest og sør.	
2. etasje Hotellrom mot nord, vest og sør.	
1. etasje Resepsjon i i sørvestre hjørne av Østbanebygget.	

Figur 10 : Etasjeplaner for hotell i Østbanebygget (Illustrasjon : Melleby arkitekter)

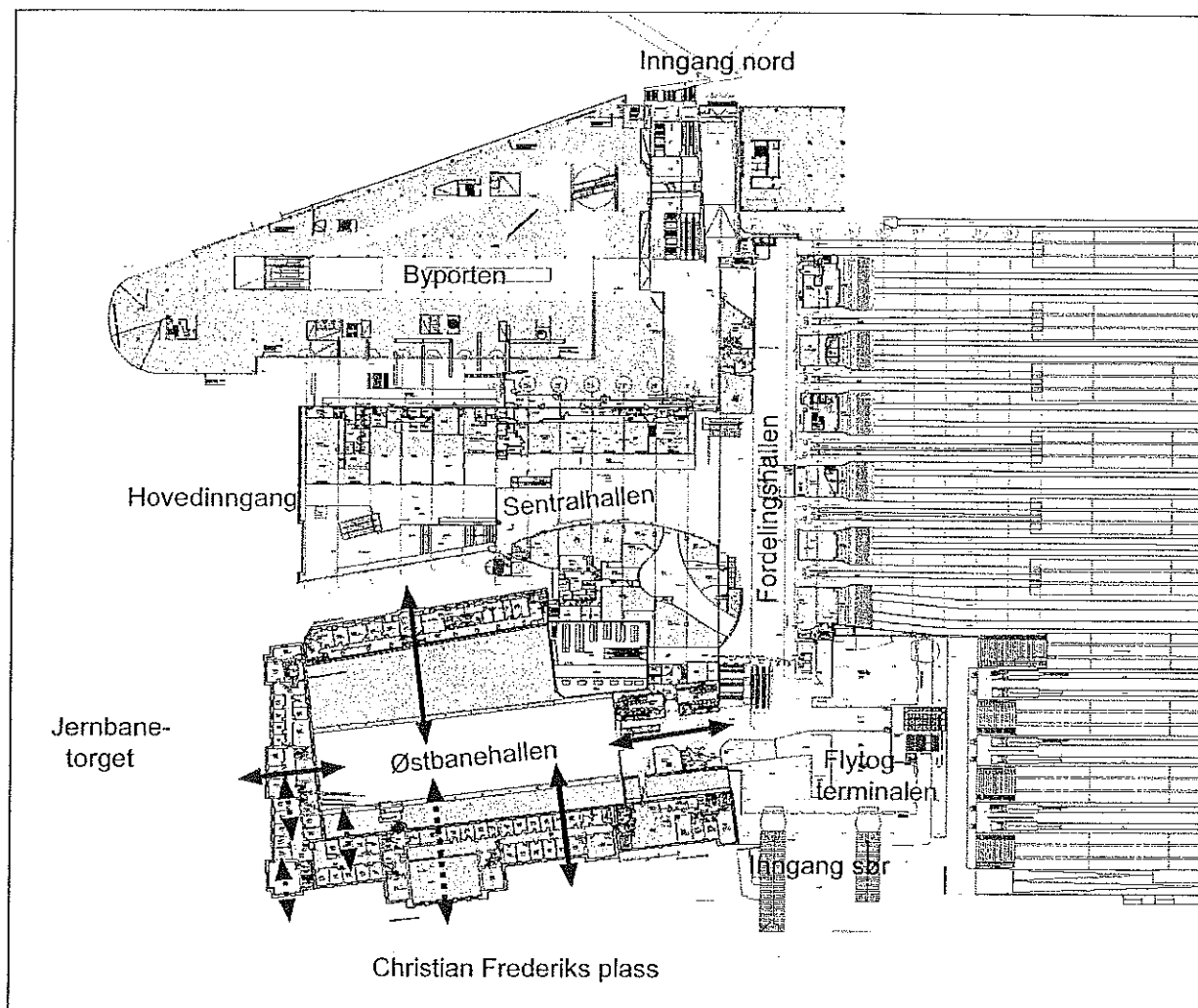
Adkomster

I planen for hotellet er det ingen tilrettelagt kjøreadkomst til Østbanebygget.

I tillegg til eksisterende gangadkomster foreslås det ny gangforbindelsen fra nord til Østbanehallen. Resepsjonen i det sørvestre hjørnet av Østbanebygget planlegges med flere adkomster.

Hotellet forutsettes bygd for å ivareta krav til universell utforming.

Drosjer har holdeplasser sør for Flytogterminalen og ved Inngang nord.



Figur 11 : Eksisterende (vist med rødt) og nye (vist med grønt) gangadkomster til Østbanebygget

Varelevering

Vareleveringen forutsettes å skje som i dagens situasjon.

Ved ombygging av Oslo S planlegges det å øke frihøyden i eksisterende varemottak.

Parkering

Parkeringen for hotellet forutsettes å skje i de offentlige parkeringsanleggene i området.

6. TRAFIKKANALYSE

6.1 Arealbruk

Tabell 2A viser en sammenstilling av arealbruk i Østbanebygget :

- Dagens situasjon
- Dagens situasjon inklusive godkjent rammeplan for kontorutvidelse utvidelse på 1 500 m²
- Gjeldende regulering
- Planforslag med hotell i Østbanebygget

Samlet areal varierer mellom 15 000 m² og 19 000 m².

Formål	Dagens situasjon <i>BRA (m²)</i>	Dagens + godkj. plan <i>BRA (m²)</i>	Gjeldende regulering <i>BRA (m²)</i>	Plan-forslag <i>BRA (m²)</i>
Kontor	8 162	9 663	3 750	549
Forretning	3 535	3 535	3 750	2 000
Hotell	0		0	8 700
Konferanse	644	644	644	644
Bevertning	2 744	2 744	6 649	6 900
Lager /tekn. rom	207	207	207	207
Sum	15 294	16 793	15 000	19 000

Tabell 2A: Arealbruk innen planområdet

For videre bruk i trafikkanalysen er

- Hotell og konferanse slått sammen til ett formål
- Lager og tekniske rom er fordelt relativt på de aktuelle formål

Formål	Dagens situasjon <i>BRA (m²)</i>	Dagens + godkj. plan <i>BRA (m²)</i>	Gjeldende regulering <i>BRA (m²)</i>	Plan-forslag <i>BRA (m²)</i>
Kontor	8 274	9 784	3 802	555
Forretning	3 584	3 579	3 802	2 022
Hotell / konferanse	653	652	653	9 447
Bevertning	2 782	2 778	6 742	6 976
Sum	15 294	16 793	15 000	19 000

Tabell 2B : Omgruppert arealbruk innen planområdet

6.2 Parkering

Østbanebygget ligger i Sentrums-sonen i parkeringsnormen for Oslo.

I de ulike arealsituasjonene kan det bygges maksimum 50 – 90 parkeringsplasser. Det legges ikke opp til å bygge parkeringsplasser spesielt for virksomheten i Østbanebygget.

Formål	Parkeringsnorm for Sentrum <i>Maksimum antall P-plasser</i>	Dagens situasjon <i>P-plasser</i>	Dagens + godkj. plan <i>P-plasser</i>	Gjeldende regulering <i>P-plasser</i>	Plan-forslag <i>P-plasser</i>
Kontor	1,6 P-plass pr. 1000 m ²	13	16	6	1
Forretning	2,0 P-plass pr. 1000 m ²	7	7	8	4
Hotell / konferanse	1,0 P-plass pr. 10 rom	0	0	0	18
Bevertning	1,0 P-plass pr. 10 seter	28	28	67	70
Sum		48	51	81	92

Tabell 3 : Maksimum antall parkeringsplasser

6.3 Turgenerering

Tabell 4 viser erfaringsdata for turgenerering for formålene i Østbanebygget.

Uten tilrettelagt parkering og god kollektivdekning, er det anslått reisemiddelfordelingen vil gi høy kollektivandel og lav bilandel.

Formål	Personturer pr. døgn pr. 100 m2	Reisemiddelfordeling			
		GS %	Kollektiv %	Bil %	Sum %
Kontor	13	20	75	5	100
Forretning	120	30	65	5	100
Hotell / konferanse	16	10	80	10	100
Beverting	10	20	70	10	100

Tabell 4 : Grunnlag for beregning av turgenerering og reisemiddelfordeling

Tabell 5 viser korreksjon for gjennomsnittlig personbelegg for bilturer.

Formål	Personturer i bil pr. døgn pr. 100 m2	Person- belegg pr. biltur	Bilturer pr. døgn pr. 100 m2
Kontor	0,65	1,10	0,59
Forretning	6,00	1,20	5,00
Hotell / konferanse	1,60	1,30	1,23
Beverting	1,00	1,30	0,77

Tabell 5 : Omregning fra personturer i bil til bilturer

6.4 Biltrafikk

Basert på arealbruken vist i tabell 2B og data for turgenerering vist i tabell 5 er døgntrafikken beregnet som vist i tabell 6.

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 + godkj. plan <i>Døgntrafikk</i>	Gjeldende regulering <i>Døgntrafikk</i>	Plan- forslag <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 6 : Beregnet biltrafikk pr. døgn

6.5 Kollektivtrafikk

Basert på arealbruken vist i tabell 2B og data for turgenerering vist i tabell 4 er døgntrafikken beregnet som vist i tabell 7.

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 + godkj. plan <i>Døgntrafikk</i>	Gjeldende regulering <i>Døgntrafikk</i>	Plan-forslag <i>Døgntrafikk</i>
Kontor	807	954	371	54
Forretning	2 795	2 792	2 966	1 577
Hotell / konferanse	84	83	84	1 209
Bevertning	195	194	472	488
Sum, YDT	3 881	4 024	3 892	3 329
Sum, ÅDT	3 492	3 621	3 503	2 996

Tabell 7 : Beregnet kollektivtrafikk pr. døgn

6.6 Trafikksikkerhet

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

7. OPPSUMMERING

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.

Sammenlignet med både dagens situasjon og gjeldende regulering, forventes ikke planforslaget å gi vesentlige endringer i turgenerering, reisemiddelbruk eller trafikksikkerhet.

Risiko- og sårbarhet for Østbanen

Risiko- og sårbarhetsanalyse som del av reguleringsarbeid for Østbanen

Civitas 31.03.2009

Risiko uttrykker den fare som uønskede hendelser representerer for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsviktige funksjoner. Risiko er et resultat av sannsynlighet for og konsekvensene av de uønskede hendelsene. Sårbarhet er et uttrykk for et systems evne til å fungere og oppnå sine mål når det utsettes for påkjenninger.

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for Østbanen. Til grunn for vurderingene ligger det en forutsetning om at området planlegges, prosjekteres og bygges iht. gjeldende lover og forskrifter, standarder og retningslinjer, og med sertifisert kvalitetssikring i alle ledd. På denne måten skal utilsiktede hendelser minimeres, sannsynligheten for at de inntreffer minimeres og, hvis de likevel skulle inntreffe, minimerer konsekvensene av hendelsen.

Analysen er basert på arbeidsmetoder i veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser, utgitt av Direktoratet for sivilt beredskap, og innhentet informasjon.

Sannsynlighet

I analysen er sannsynlighet beskrevet med utgangspunkt i frekvens, slik som anvist i etterfølgende tabell.

Tabell x:

Begrep	Frekvens
Lite sannsynlig	Mindre enn en gang hvert 50. år
Mindre sannsynlig	Mellom en gang hvert 10. år og en gang hvert 50. år
Sannsynlig	Mellom en gang hvert år og en gang hvert 10. år
Meget sannsynlig	Mer enn en gang hvert år

Konsekvens

Med konsekvens menes det i denne analysen mulig virkning av en hendelse. Konsekvens for mennesker og miljø er klassifisert iht. følgende tabell:

Begrep	Mennesker	Miljø
Ufarlig	Ingen personskader	Ingen miljøskader
En viss fare	Få og små personskader	Mindre miljøskader
Kritisk	Få, men alvorlige personskader	Omfattende skader på miljøet

Risiko og sårbarhet

Tema	Forhold eller uønskede hendelser	Vurdering	
		Nei	Vurderes nærmere
Naturforhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	x Det har vært store setningsskader på Østbanen i den senere tid, trolig på grunn av byggearbeider i nærheten. Årsak og aktuelle tiltak utredes.
	Er det fare for utglidning (geoteknisk ustabilit)?		
	Er området utsatt for springflo/flom?	x	Springflo kan forekomme i Oslofjorden, men Østbanen som ligger på kote +2,2 har så vidt en vet ikke vært utsatt for springflo.
	Er området utsatt for isdannelse/isbygging?	x	
	Er området utsatt for sterk vind?	x	
	Er området utsatt for flom i elv/bekk/overløp?	x	
	Er det radon i grunnen?	x	Det er liten sannsynlighet for radon i grunnen.

Tema	Forhold eller uønskede hendelser	Vurdering	
		Nei	Vurderes nærmere
			Området har naturlig avsatte løsmasser og dybde til fjell er på mellom 30 og 60 m.
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre risiko for området/konstruksjoner?:		
	Veg		x
	Jernbane		x
	Sjø	x	
	Luftrommet	x	
	Vil drenering av området føre til oversvømmelse i nedenforliggende områder?	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak mv.) utgjøre en risiko for området?:	x	
	Utslipp av giftige gasser/stoffer	x	
	Utslipp av eksplosjonsfarlige/brennbare gasser/stoffer	x	
	Medfører bortfall av tilgang til følgende tjenester spesielle ulemper for området?:		
	Elektrisitet	x	
	Teletjenester	x	
	Vannforsyning	x	
	Renovasjon og spillvann	x	
	Går det høyspentlinjer gjennom området?		x
	Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master/innretninger?	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området og til?:		x
	Barnehage, skole	x	
	Nærmiljøanlegg	x	
	Forretning, etc.	x	
	Busstopp	x	
	Brannberedskap?		
	Omfatter området spesielt farlige anlegg?	x	
	Har området utilstrekkelig brannvannforsyning, mengde og trykk?	x	
	Er det utilstrekkelig tilgjengelighet for brannbil.	x	
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomheter?:		x
	Gruver med åpne sjakter, steintipper, etc.	x	
	Militære anlegg, fjellanlegg, piggrådsperringer, etc.	x	
	Havne- og industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering og forurensete sedimenter	x	
Omgivelser	Er området utsatt for luftforurensning fra omgivelsene?		x

Tema	Forhold eller uønskede hendelser	Vurdering	
		Nei	Vurderes nærmere
			følsom sett i forhold til luftforurensning. Risikoen for helseskader for besøkende og arbeidstakere vil være lav. Behov for tiltak for å sikre god luftkvalitet innendørs må vurderes nærmere under prosjektering. Se egen omtale under.
	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten som utgjør spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturgitte terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup, skrenter, etc.)?	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger:		x
	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terormål?	x	Østbanen kan, på linje med andre publikumsområder og med nærheten til Oslo S, anses å være et sabotasje/terormål. Risikoen anses som relativt lav.
	Finnes det potensielle sabotasje-/terormål i nærheten?		x
			Oslo S ansees som mulig sabotasje-/terormål. Lav risiko.

