



Oslo S - Områdeprogram Oppstartsnotat

Saksbehandler: Jostein Mundal

Dato:
Saksnr: 200813447-1

1. Bakgrunn og hensikt

Oslo S-området er landets største kollektivknutepunkt og vil i årene som kommer få en stadig viktigere sammenbindende rolle mellom bysentrum og den nye bydelen i Bjørvika. Samtidig har området et betydelig byutviklingspotensial, eksemplifisert via ønsket fra Jernbaneverket og Rom Eiendom om en betydelig byutvikling på Oslo S arealene, og dessuten innsendt planinitiativ fra KLP Eiendom hvor Postterminalen forslås revet og erstattet med ny bebyggelse.

Oslo by og regionen for øvrig har nå behov for å videreutvikle de ulike kollektivtrafikkartene som betjener området, og forbindelsen mellom dem, både når det gjelder kapasitet og kvalitet. Byutviklingsaktørene i området er per dato ikke samordnet gjennom sine innspill til utvikling. I et helhetsperspektiv, hvor også områdene tett opp til Oslo S trekkes inn, er det ønskelig med et koordinert grep for å sikre Oslo S området som et tidsmessig kollektivknutepunkt og hvor det vektlegges en stedstilpasset byutvikling.

Det er derfor nå et klart behov for at Oslo kommune tar et tydelig grep rundt utviklingen i Oslo S-området. Plan og bygningsetaten foreslås gitt mandat til å utarbeide et forslag til områdeprogram.

Områdeprogrammet skal gi overordnede byplanmessige føringer og legge premisser for behandling av enkeltsaker for å sikre ønsket byutvikling og skape forutsigbarhet for utviklingsaktørene i området. Gjennom programarbeidet må områdets utviklingspotensial avdekkes gjennom å identifisere utfordringer, muligheter, begrensninger og interessekonflikter.

I områdeprogrammet kan det bli aktuelt å skissere alternative scenarier for utvikling av Oslo S området, likeså avklare eller skissere egnet medvirkningsform i forhold til publikum, politikere og aktører.

2. Målgruppe

Områdeprogrammet vil ha stor allmenn interesse og dermed også en bred målgruppe, med en rekke statlige, fylkeskommunale, kommunale og private interessenter. Områdeprogrammet forutsettes utformet slik at det kan være et verktøy både i utarbeidelse, behandling og vurdering av enkeltplaner og mer overgripende tiltak, både internt i Plan- og bygningsetaten og for ulike eksterne brukere, både administrativt og politisk.

Oppstartsnotatet oversendes Byrådsavdeling for byutvikling, for avklaring av videre prosess og oppfølging, og innhold i programmet.

3. Føringer og avgrensninger

3.1. Dagens arealbruk

Oslo S-området omfatter i tillegg til jernbanens bygninger og spor, store og viktige omliggende bygg med stor blanding av funksjoner. Stikkord er Grønlandskvartalet, SAS hotellet, Oslo Spektrum, Oslo City,



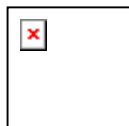
Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo

www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180 Bankgiro: 6003.05.58920
Kundesenteret: 23 49 10 00 Org.nr.: 971 040 823 MVA
Telefaks: 22 66 24 94
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no



Hotell Royal Christiania, NAF bygget, Byporten, Hotell Opera, Bjørvika Atrium, PWC bygget, Postgirobygget, Postgarasjen og Galleri Oslo (bussterminalen).

Oslo S-området slik det er definert i dette notatet, er tett utnyttet, med innslag av høyhus og bygg med funksjoner som skaper betydelig trafikk. I tillegg til å være landets viktigste kollektivknutepunkt inneholder området tre store hoteller, boliger (Grønlandskvartalet), en rekke butikker / to kjøpesentra, kontorer, parkeringshus og en postgarasje med 50.000 m² gulvflate. Ny eier av postgarasjen ønsker ny bruk etter at Postgiro flytter i 2010.

En rekke pendlende og endepunktstrafikkerende busser og trikker betjener området. Oslo Bussterminal, lokalisert i Galleri Oslo, har atkomst fra Schweigaards gate og mer enn 1000 daglige bussavganger. Oslo S er landets klart mest trafikkerte jernbanestasjon. På et virkedøgn er det omtrent 250.000 av- og påstigende passasjerer på Oslo S og de andre stoppestedene og stasjonene i området.

Oslo S har perronger til 19 spor, herav 12 gjennomgående, som krysses i bru av Nylandsveien. Tilgjengeligheten til stasjonen er uklar uten innganger på bakkenivå, med unntak av inngangen til Østbanehallen.

Det vises til vedlagte kart, som viser foreslått avgrensning for områdeprogrammet, planlagt gatenett, bygninger / arealbruk og tiltak som kan være aktuelle i området.

3.2. Bevaring og transformasjon / nybygging

Fra å være østre grense for Oslo sentrum i dag, blir planområdet innlemmet i en bydel som etter hvert helt vil skifte karakter. Byutviklings- og bevaringsinteresser i Oslo S området, samt ønskene om å videreutvikle landets mest sentrale kollektivknutepunkt, skal tilpasses beliggenheten mellom den nye bydelen Bjørvika og eksisterende sentrumsområder i vest og nord. Selve bebyggelsen består av en rekke bygninger fra ulike tidsepoker, heriblant den fredede Østbanehallen.

Den sentrale beliggenheten tilsier både lokalisering av hovedkontorer for større virksomheter og urban fortetting med høy utnyttelse. Planlagt byutvikling i Bjørvika med nye boliger, kontorer / næringsvirksomhet og institusjoner, innebærer også at Oslo S - området blir et nærområde for en rekke nye brukere.

For Oslo S-området, som innfallsport til Oslo og Osloregionen og som nær nabo til viktige kulturbygg som Operaen og en ny bydel hvor også Munchmuseet, Deichmanske bibliotek og Kulturhistorisk museum planlegges innpasset, må det også stilles strenge krav til utforming og kvalitet både av det offentlige rom og av bebyggelse. Stedstilpasset byutvikling og bevaring, byggehøyder, volum og innebyrdes lokalisering av bygninger, samt universell utforming, er viktige elementer i vurderingene.

Rom Eiendom en betydelig utvikling og utbygging på Oslo S, med ombyggingskostnader på mer enn 3 milliarder kroner. KLP Eiendom har innsendt forslag om riving av eksisterende Postterminal og oppføring av et høyhus på inntil 36 etasjer. Det er videre fremmet forslag om en betydelig påbygging av SAS Hotel Radison i nord og nytt underjordisk parkeringshus for 600 biler på sjøsiden av Oslo S.

3.3. Nye store infrastrukturprosjekter og endringer i gatebruk

Bygging av den nye Stasjonsallmenningen og Håkon Vs gate, med toveis biltrafikk, innebærer to nye kryssninger over jernbanesporene. Begge forbindelsene er viktige forutsetninger for utbygging av Bjørvika, som får et helt nytt gatenett. En forlengelse av Håkon V gate, slik at den munner ut i rundkjøringen til Nylandsveiens vestre rampe, er foreslått som tiltak for å skjerme busstrafikken i Schweigaards gate.

I eksisterende Postgarasje, med 50.000 m² gulvflate, er det i en egen utredning datert 27 mai 2008 vist hvordan to av dagens etasjer kan benyttes til supplerende bussterminal. Rett etter at denne utredningen ble

ferdigstilt, sendte KLP Eiendom inn forslag om riving av Postterminalen og nybygg på eiendommen (med 70.000 m² gulvflate og ny, romslig bussterminal bygget over jernbanesporene).

Fram mot 2025-2030 kan antall passasjerer i Oslo S-området vokse med 70 til 100 prosent. Området må i tillegg til å få god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, effektiviseres og tilføres nye kvaliteter.

Ruter planlegger ferdigstilt en prinsippstudie om bussterminal over buttsporene eller gjennomgående spor på Oslo S i løpet av 1. halvår 2008. Dersom det satses på en ny bussterminal over sporene, vil dette også innebære endret gatebruk. Schweigaards gate vil da primært bli terminalgate for pendlende busser, mens rollen som tilførselsgate til bussterminal overføres til Nylandsveien, som sammen med Ring 1 blir en sentral trasé for busser, med bussfelt i begge retninger.

Både en eventuell supplerende bussterminal, eller ny terminal over sporene på Oslo S vil bidra til trafikkvekst i området.

3.4. utfordringer mht til arealbruk og trafikk

Forretningsandelen på Oslo S må sees i sammenheng med den betydelige forretningsvirksomhet i naboområdene, og eventuelle ønsker om ikke å utarme eksisterende virksomheter i sentrum. Oslo S-området kan tåle en betydelig andel av kontorer og servicevirksomheter, eventuelt også boliger. Det er behov for å avklare rammer for områdets arealbruk og funksjoner. Oppsummering av arkitektkonkurransen for Oslo S forutsettes å gi noen innspill, likeså arbeidet med å avklare mulighet for utvidelse og eventuelt ny plassering av bussterminalen.

Prioriteringer og ønske om bruk om 10 til 25 år kan være annerledes enn i dag. Hvor stor framtidig fleksibilitet mht. framtidig arealbruk og funksjon det bør legges opp til, blir et sentralt spørsmål.

God framkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken og gode forhold for "myke" trafikanter er nødvendig både for at:

- Oslo S - området skal fungere som et godt kollektivknutepunkt
- Ønsket byutvikling skal kunne realiseres med tilfredsstillende kvalitet.

Oslo-S områdets begrensede kapasitet til å avvikle biltrafikk innebærer at tilnærmet all trafikkvekst må tas kollektivt eller med gange og sykkel. Hvor sterk kan begrensningen av biltrafikken være, og hvordan skal begrensningen skje ?

Det er igangsatt en egen prosess knyttet til bussterminallokalisering. Dette arbeidet må også vurderes i områdeprogrammet. For fotgjengere vil den nye Stasjonsallmenningen, supplert med eventuelt andre gangforbindelser over sporene være særlig viktige elementer. Kan bussterminal over sporene gi nye gangforbindelser ? Områdeprogrammet må vise hvordan buss og trikk kan sikres en framkommelighet uavhengig av køer for biltrafikken og med minimale forsinkelser i lyskryss, rundkjøringer og holdeplasser.

Fase 1 av ombyggingen av Schweigaards gate planlegges ferdig i 2010. Planene for endelig utforming av Schweigaards gate må sees i sammenheng med resten av trafikksystemet i Oslo S-området. Byggestart for de nye gatenettet i Bjørvika, i henhold til gjeldende reguleringsplan for Bjørvika, skjer i 2011 etter at Bjørvikatunnelen er åpnet for trafikk.

4. Programmetts innhold

Produkt. Med bakgrunn i visjoner og mål for området, skal områdeprogrammet gi rammer for byforming og videreutviklingen av areal- og transportrelaterte tiltak i Oslo S området og hvordan arbeidet skal organiseres, herunder også ansvarsfordeling, framdrift og gjensidige avhengigheter.

Følgende må inngå i områdeprogrammet:

- **Samordning.** Programmet skal samordne overordnede planer i området, øvrige pågående og tilgrensende planer og overordnede statlige retningslinjer. Vurdere alternative løsninger der det er aktuelt.
- **Rolle.** Avklare hvilken rolle området skal ha og hvordan utvikling av Oslo S-området kan understøtte Oslos identitet, metropolen Oslo, Oslo S som innfallsport til Oslo, Østlandet og Norge. Hvilke funksjoner skal innpasses og hva blir konsekvensene for byen
- **Transportgrep.** Kritiske punkt, for eksempel lokalisering av bussterminal og interessekonflikter, må identifiseres. Det må avklares hvordan forholdene kan legges til rette for utvikling av et effektivt kollektivknutepunkt tilpasset sterk trafikkvekst, med gode forbindelser mellom kollektivtrafikkantene, syklistene og gående. Tilfredsstillende biltilgjengelighet må også sikres.
- **Byroms- og bebyggelsesstruktur.** Utforming av det offentlige rom, bebyggelse med høy kvalitet, bevaring av prioriterte elementer og en utnyttelse tilpasset områdets svært sentrale beliggenhet er viktige stikkord. Retningslinjer for arealbruk, bebyggelsesstruktur og byform tilpasset trafikale løsninger likeså.
- **Utviklingsprinsipper.** Andre stikkord er god orienterbarhet, stedstilpasset byutvikling, variert arealbruk, arkitektonisk uttrykk, gangforbindelser og siktlinjer.
- **Oppfølgingsoppgaver.** Foreslå videre oppfølgingsoppgaver og organisering av oppgavene. Drøfte mulige prinsipielle finansieringsløsninger og identifisere kostnadsbærere for rene samferdselstiltak, annen infrastruktur og byromsløsninger.

5. Kritiske suksessfaktorer

- Å få alle aktørene i området til å se seg tjent med en koordinert byutviklingsprosess for både samferdsels- og eiendomsutviklingsprosjekter
- Å få fram gode og tydelige byformingsprinsipper i området
- Å få planprosjektet gjennomført så raskt at aktørenes investeringsplaner ikke blir vesentlig forsinket
- Å få konkretisert hvordan de politiske programerklæringene rundt en forsering av utbyggingen av jernbanenettet i Norge på lang sikt kan komme til å stille krav til Oslo S som systemets hjerte
- Å finne løsninger som JBV og NSB finner akseptable for anlegg over deler av sporene på Oslo S forhold til driftsavbrudd i anleggsperioden og fleksibilitet i framtidig utvikling av sporsystemet
- Å få avklart byggehøydene for nye bygg i et område med beliggenhet som tilsier høy utnyttelse

6 . Organisering, prosess og medvirkning

Plan- og bygningsetaten ved byutviklingsavdelingen foreslås å være ansvarlig for utarbeidelsen av områdeprogrammet. Utviklingen av programmet vil måtte skje i nært samarbeid med de tallrike, ulike aktørene innenfor området, heriblant offentlige instanser, grunneiere og utbyggere, og andre interesserte. SAM, SVRØ, Ruter, JBV, Rom Eiendom og KLP Eiendom vil være naturlige aktører i en eventuell ekstern arbeidsgruppe, mens administrativ styring eksempelvis kan legges til koordineringsgruppe for ATP. Supplerende interessenter, heriblant nabokommuner og fylker, fylkesmannen, Bjørvika utvikling, FRI, BU Gamle Oslo og BYA, kan eksempelvis involveres i en egen referansegruppe, som kan møtes en til to ganger under prosessen.

Endelig avklaring av organisasjonsmodellen og hvordan de ulike aktører trekkes inn må drøftes og avklares med berørte parter før oppstart av arbeidet med områdeprogrammet. Også internt i Plan- og bygningsetaten er det behov for en slik avklaring.

6.1. Hovedprinsipper for organisering

Utviklingen av områdeprogrammet vil måtte skje samtidig med at kollektivselskaper, Statens vegvesen og private eiendomsaktører som gjennomfører prosjektutvikling i planområdet. Det er nødvendig med et tett, organisert samarbeid med de sentrale aktørene innenfor Oslo S området. Samtidig er det mange parallelle prosesser som bør søkes fanget opp og samkjøres.

Av offentlige instanser er det både statlige, fylkeskommunale og kommunale interessenter som må involveres, likeså store private aktører og eiendomsaktører. Kollektivtrafikkaktørene vil naturlig nok ha en betydelig interesse i utvikling av området.

6.2. Medvirkning og offentlighet

Programmet sendes på offentlig ettersyn før oversendelse til politisk behandling. Det antas at områdeprogrammet vil bli behandlet i bystyret.

I tillegg bør det vurderes arrangert et offentlig seminar/workshop tidlig i planprosessen, eventuelt også innarbeiding av en SWOT analyse (beskrivelse av svakheter, styrker, muligheter og trusler) for utvikling av hele Oslo S området. En charette som tar utgangspunkt i alternativ utvikling skissert i områdeprogrammet kan også bli aktuelt i en oppfølgende fase.

7. Framdrift og produkt

Allerede innkomne saker (Planinitiativ vedrørende Postterminalen fra KLP Eiendom innsendt juli 2008 og planinitiativ for Oslo Plaza, innsendt mai 2008) og forventet innkomne saker (planinitiativ for Oslo S fra ROM Eiendom planlagt innsendt i januar 2009), tilsier at et områdeprogram for Oslo S bør foreligge i så tidlig som mulig i 2009. Forventet tidsforbruk etter at oppdraget er mottatt vil være:

- Oppstart, detaljert prosjektbeskrivelse, 1 måned
- Anskaffelse av konsulent, igangsetting, 2 måneder
- Scenarier byutvikling – scenarier trafikk (foregår parallelt), 3 måneder
- Utarbeidelse av rapport, 1 måned
- Intern behandling, ferdigstilling av rapport, 1 måned

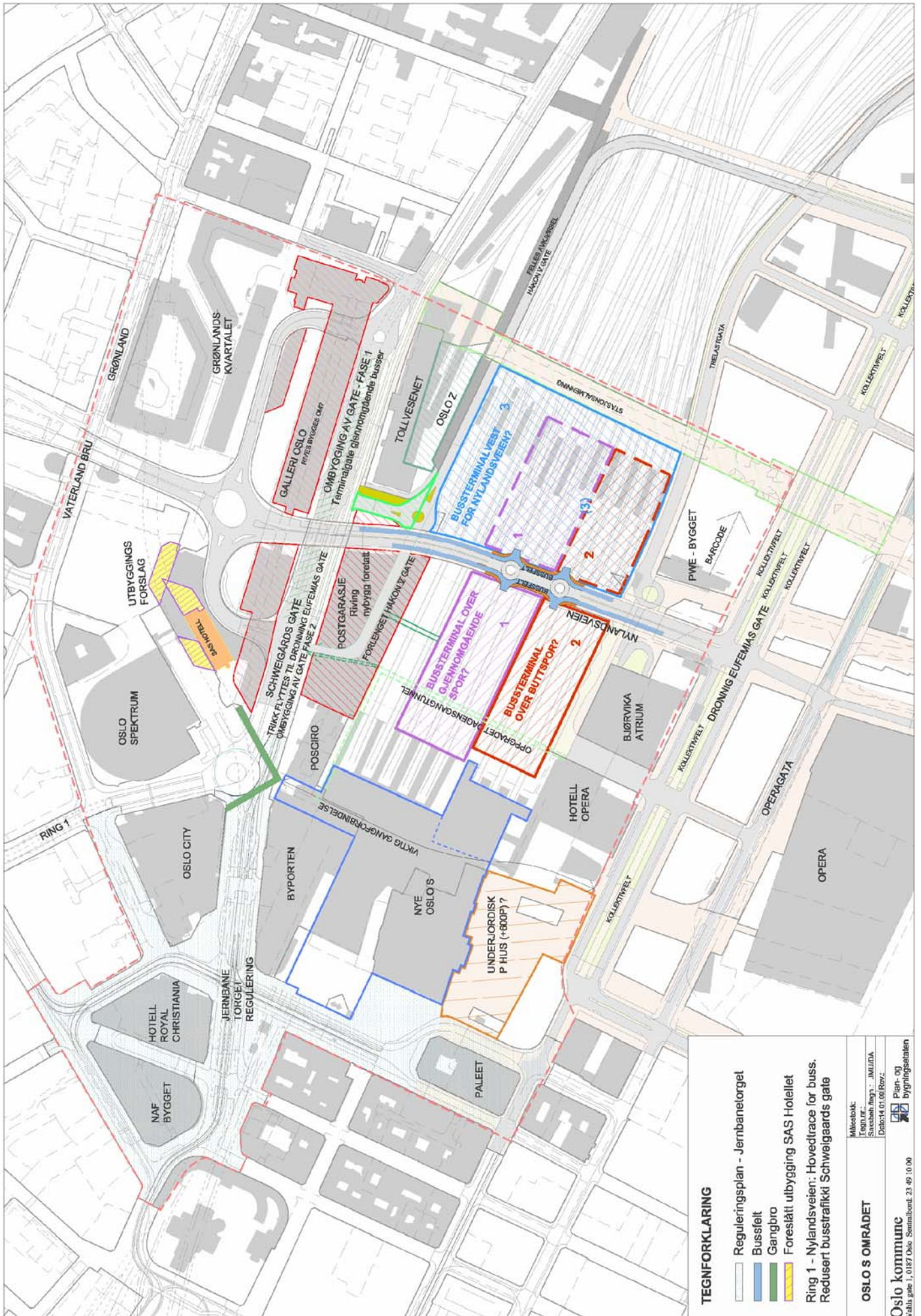
Sluttproduktet skal bl.a. omhandle momentene som er skissert i dette notatet. Det skal ha et sammendrag, gode illustrasjoner, være lettlest med aktive overskrifter og ikke overstige 30 til 40 sider. I hvilken grad det bør vurderes / innarbeides alternative scenarier for utvikling må også avklares. Supplerende stoff skal i så fall legges til vedlegg / bilag.

8. Arbeidsdeling og ressursbehov

Selve planarbeidet foreslå utført i form av et samarbeidsprosjekt og spleiselag mellom offentlige aktører.

Vedlagt bilag

Kart med planlagt gatenett, bygninger / arealbruk og tiltak som kan være aktuelle i området, mulig underjordisk P-hus og alternative områder for ny bussterminal. Det er også utredet bruk av 2 etasjer i eksisterende Postgarasje til bussterminal.



TEGNFORKLARING

- Reguleringsplan - Jernbanetorget
 - Bussfelt
 - Gangbro
 - Foreslått utbygging SAS Hotellet
- Ring 1 - Nylandsveien: Hovedtrace for buss.
 Redusert busstrafikk Schweigaards gate

Målestokk:
 Tegnetr.: 1:1000
 Saksbeh. Avg.: JM/LDA
 Dato: 14.01.08 Rev. 2

OSLO S OMRÅDET

Oslo kommune

Plan- og bygningsetaten

Valla gate 1, 0107 Oslo. Semaltv. 23.49.10.00