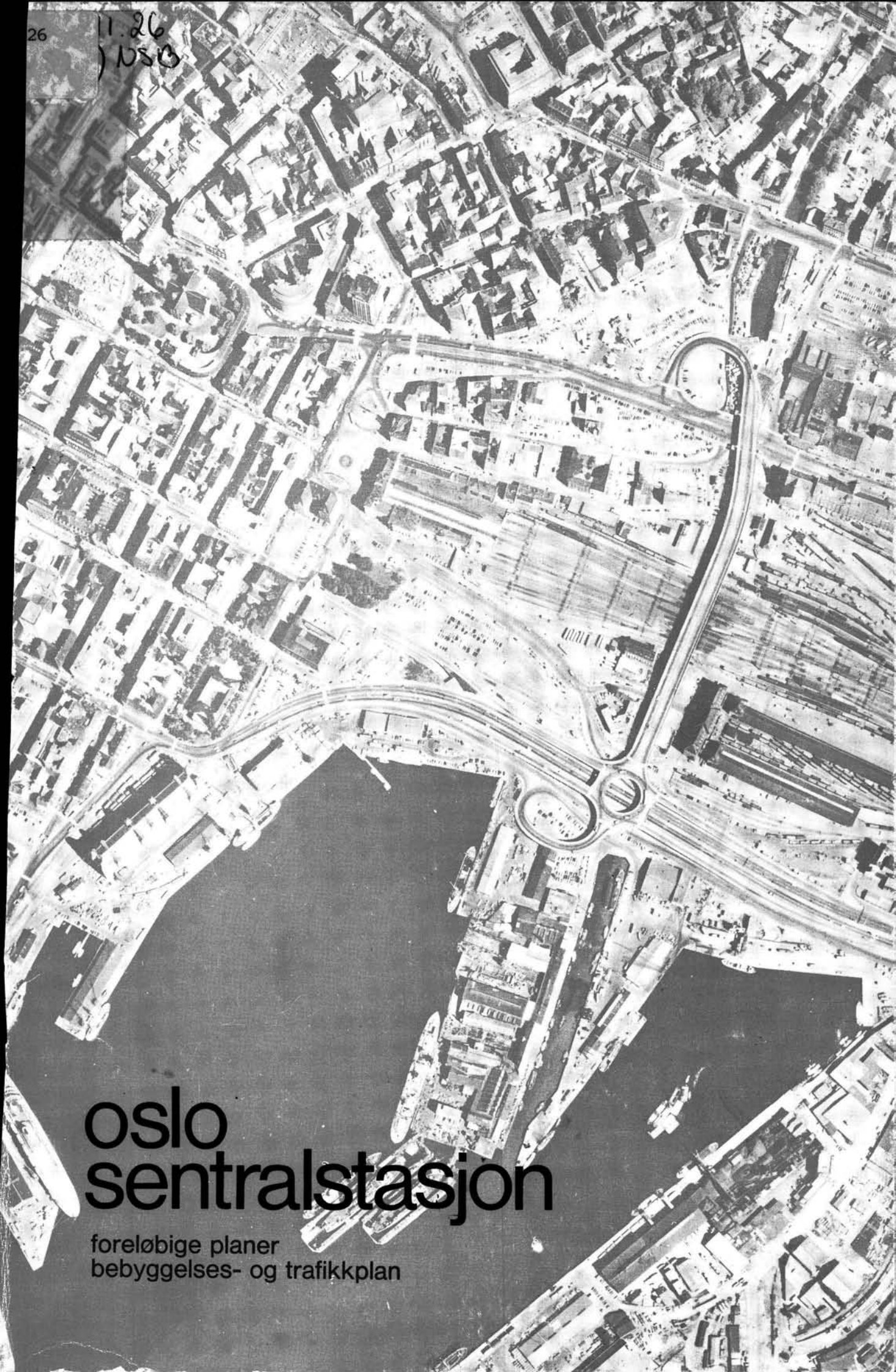


11.26
) NSB



oslo sentralstasjon

foreløbige planer
bebyggelses- og trafikkplan

**NORGES STATSBANER
PLANKONTØRET FOR OSLO SENTRALSTASJON**

**STASJONSANLEGGET OSLO S
BEBYGGELSE- OG TRAFIKKPLAN
FORELØBIGE PLANER**

Oslo, 29. februar 1972



**NSB
Dokumentasjonstjenesten**

Denne beskrivelse er utarbeidet i samarbeid mellom de engasjerte arkitekter, konsulenter og Plankontoret for Oslo Sentralstasjon.

INNHOLD

	Side
SAMMENDRAG	3
INNLEDNING	5
Bakgrunn	5
Forutsetninger	5
Framdrift	6
Planlegging	6
MÅLSETTING	7
DE REISENDE	8
Jernbanestasjonen	8
Fjernbusterminalen	9
Flyterminalen	9
Trafikantfordelingen	10
PLANENS HOVEDTREKK	11
Jernbanefunksjonene	11
Sekundærfunksjonene	12
Fotgjengersystemet	13
T-banestasjonen	14
Bybuss (trikk)	14
Taxi	14
Privatbiler	15
Fjernbusterminalen	15
Flyterminalen	19
Varelevering	20
Fremtidige trafikkformål	20
KJØRENDE TRAFIKK	20
Parkering	20
Gatenettets belastning	21
Gatenettets utforming	22
BAKGRUNNSMATERIALE	29

SAMMENDRAG

I 1979 regner man med å åpne en dobbeltsporet tunnelforbindelse som knytter sammen det østlige og vestlige jernbanenett. Samtidig må første byggetrinn av Oslo Sentralstasjon stå ferdig, da tunnelen straks tas i bruk av pendlende nærtrafikktoget og gjennomgående godstog.

I fullt utbygget stand vil Oslo S erstatte Oslo Ø og V og bli utgangs- og endepunkt for alle fjern- og mellom-distansetog. Nærtrafikktoget vil også stoppe ved Abelhaugen stasjon (og ved en eventuell fremtidig Frogner stasjon). Sporplanen for Oslo S vil bestå av en nordre del med hovedsakelig gjennomgangsspor, og en søndre del med 6 buttspor, ialt 19 spor. Utbyggingen vil foregå nordfra og sydover.

Man har forutsatt at Oslo S-området også skal inneholde en fjernbussterminal og en flyterminal. Det er lagt stor vekt på at området skal gi best mulig omstigningsforhold til andre trafikkmidler og være publikumsvennlig utformet.

I prinsippet opererer man i prosjektet med 4 nivåer: T-banenivå (kt 0 til - 4), gateplanet (kt 2-3,5) som i det vesentlige blir et ubrutt område for kjørende trafikk, fotgjernivået (kt 8-9,7) som blir et sammenhengende gangstrøk med servicefunksjoner, og kt 12 for fremtidige trafikksystem.

De rene jernbanefunksjoner (primærfunksjonene) er skilt fra servicefunksjonene (sekundærfunksjonene) ved en nord/sydgående fordelingsgate for fotgjengere på kt 8,30, hvorfra samtlige kollektive og individuelle trafikkmidler nås. Det er foreslått en ny atkomst til T-banestasjonens østende, da ganglengdene for de overgangsreisende derved blir vesentlig redusert.

Området vest for fordelingsgaten er foruten til servicefunksjoner for de reisende (inklusive et hotell), også fore-

slått utnyttet til servicefunksjoner av regional karakter, som trenger en sentral beliggenhet i forhold til det kollektive transportnett.

Det er foreslått en ny plassdannelse ved hotell Viking, Doblouggården og Basarene. Langs sydsiden av denne går en fotgjengerforbindelse som kommer fra fordelingsgaten og går ned på gateplanet mellom Skippergt. og Dronningensgt.

Bussterminalens plassering er vist i 3 alternativer. Statsbanene anbefaler alt. I (Søndre Vaterland), som ligger mellom NSB's tunneltrakt og Gunnerusgt. Dette er særlig begrunnet med de vesentlig kortere gangveier for publikum. I de to andre er terminalen plassert på plate over sporene. Disse vil utbygningsmessig være sterkt avhengig av jernbanestasjonens etappevise utbygging og vil forstyrre og forsinke denne. Særlig gjelder det det nordre platealternativ hvor det må regnes med en svært lang byggetid.

Med en parkeringsdekning på 10 % for ansatte, og varierende mellom 2 og 25 % for besøkende, og samme grad av henting og bringing av reisende som i dag, blir det behov for ca. 250 korttids- og 150 langtidsplasser. I tillegg kommer plasser for "parkér og reise". Det er vist et parkeringshus for 400 biler på sydsiden av Oslo S, og muligheter for en del korttids-parkeringsplasser på kjellerplan nord for tunneltrakten.

Den viste bebyggelse er beregnet å føre til en maksimaltime-trafikk (kl. 16-17) på bortmot 4600, målt i personbilenheter. Postgirobygget og områdene øst for Nylandsveien er da ikke med. Vel halvparten av trafikken vil være pendelbusser (bybusser, eventuelt trikker) som går på egen trasé. Fjernbussterminalen (inklusive flyterminalen) vil skape omkring fjerdeparten av trafikken.

Det er i denne beskrivelsen skissert en del alternative prinsipplesninger for tilknytningen til det lokale gatenett som man mener kan være mer hensiktsmessige for området enn de som er vist i "Gatebruksplan av nov. 1971".

Brutto gulvareal er ca. 100000 m², herunder faller omkring fjerdeparten på de rene jernbanefunksjoner. Parkeringshuset, overdekking Gunnerusgate og det mulige offentlige bygg for enden av Karl Johansgate er ikke medtatt.

INNLEDNING

Bakgrunn.

Ved Stortingets vedtak av 10.5.62 (på grunnlag av St.prp. nr. 15 for 1961 - 62) ble det truffet prinsippbeslutning om etablering av en forbindelse mellom det østlige og vestlige jernbanenett i Oslo, ved en dobbeltsporet tunnel under bykjernen.

Oslo Ø og V vil bli erstattet med Oslo Sentralstasjon, som i fullt utbygget stand vil bli utgangs- og endepunkt for alle fjern- og mellomdistansetog. Nærtrafikktogene vil også stoppe ved Abelhaugen stasjon og ved en eventuell fremtidig Frogner stasjon. Fjern- og mellomdistansetog vil ikke stoppe ved de 2 sistnevnte stasjoner.

Forutsetninger.

De viktigste forutsetninger har vært tunnelen og sporplanen (Sporplan 25) som i hovedtrekkene er vedtatt av Stortinget, i samsvar med St.prp. nr. 105 (1970 - 71).

Sporplanen består av en nordre del med 1 buttspor og 12 spor (spor 2-13) som knyttes til tunnelen (2 av disse blir foreløbig buttspor) og en søndre del med 6 spor (14-19) som blir buttspor. I tillegg blir det 2 posthusspor.

Stasjonen blir forskjøvet noe nordover og østover i forhold til nåværende Oslo Ø.

Forskyvningen østover henger sammen med Fred. Olsensgates nivå, og den sporlengde som er nødvendig for å dukke ned under denne.

Fred. Olsensgates høydebeliggenhet var lenge et diskusjonstema, inntil "Plankomitéen" (kfr. avsnitt "Planlegging") den 15.8.69 bl.a. vedtok:

"Plankomiteen vil anbefale at det videre planleggingsarbeid i forbindelse med Oslo Sentralstasjon skjer med utgangspunkt i en høydebeliggenhet av tunnelen som svarer til Fred Olsens gate på kote ca. + 3.50".

På grunn av denne høydebeliggenhet har gangavstandene til byens sentrum og de øvrige kommunikasjoner blitt større enn ønskelig.

For å kompensere dette har man undersøkt om nærtrafikksporene kunne begynne å dukke ned etter passeringen av Akerselva og perrongene for disse i stedet kunne ligge under gateplan i området omkring Fred. Olsensgate, atskilt fra den øvrige stasjon. Det har imidlertid vist seg at dette vil by på betydelige driftsmessige ulemper, i tillegg til meromkostningene. Plankontoret har derfor ikke funnet å kunne gå videre med dette alternativ.

Man har forutsatt at området skal inneholde en fjernbuss-terminal og en flyterminal, i samsvar med innstillingene fra henholdsvis Nærtrafikk-komiteén og Hovedflyplassutvalget.

Framdrift.

Første byggetrinn av stasjonen må stå ferdig i 1979, samtidig med at tunnelen tas i bruk av gjennomgående godstog og pendlende nærtrafikktoget. Den resterende trafikk vil deretter gradvis bli overført fra Oslo Ø og V, inntil stasjonen er ferdig utbygget. Utbyggingen vil foregå nordfra og sydover.

For å sikre at de nødvendige tiltak for en gunstig helhetsløsning kan bli truffet i tide, har NSB latt utarbeide vedlagte bebyggelses- og trafikkplan (foreløbige planer, benevnt D-5).

Planlegging.

Forprosjektet er utarbeidet av John Engh's arkitektkontor A/S og Andersson & Skjånes A.S, Institutt for samfunnsplanlegging, i samarbeid med Plankontoret for Oslo Sentralstasjon som også har ivaretatt oppdragsgiverens funksjoner.

Man har under arbeidets gang hatt jevnlig kontakt med Byplankontoret. Spesielle spørsmål er drøftet med representanter for reiselivsorganisasjoner, Riksantikvaren, Havnevesenet, Tunnelbanekontoret, Nærtrafikk-kontoret og Fylkestrafikksjefen.

Videre har man hatt møter med Postdirektoratet og deres arkitekter, og A/S Vaterland, for gjensidig tilpassing av prosjektene.

Modell av prosjektet i et tidligere stadium er forevist Bygningsrådet og på Rådmannsmøte.

Nåværende planer er vist i modell for Samferdselsdepartementet og kan bli vist Bygningsrådet når dette finner det beleilig.

Foruten den interne behandling i NSB, har planene på forskjellige stadier vært framlagt for "Plankomiteén for Oslo Sentralstasjon". Denne består av representanter for NSB, Oslo kommune og Samferdselsdepartementet og har følgende mandat (kgf. res. av 26.10.67):

"Å sørge for at planene vedrørende komplekset Oslo Sentralstasjon blir koordinert med Oslo kommunes og Samferdselsdepartementets interesser med sikte på å sikre rasjonelle transport- og trafikkopplegg. Komiteén skal gi uttalelse om de enkelte prosjekter. Komiteén skal videre bistå med å sikre en samordnet gjennomføring av prosjektene. Komiteén kan også selv ta opp til utredning og komme med forslag om viktige spørsmål som den finner av betydning innenfor sakområdet".

MÅLSETTING

Man har søkt å komme fram til:

1. en best mulig helhetsløsning for området, som blir byens mest sentrale trafikk-knutepunkt.
2. et prosjekt som legger stor vekt på å tilfredsstille publikums (de reisendes) behov, ved

- klar og enkel oppbygging med få publikumsnivåer
 - trafikktrygge og trivelige publikumsområder
 - kortest mulige interne gangveier
 - god tilgjengelighet til øvrige sentrumsområder
 - rikelig servicetilbud både av primær- og sekundærfunksjoner.
3. høy integritet i det kollektive transportsystem, ved at de ulike transportmidler bringes så nær hverandre som mulig, samt god tilgjengelighet for transportmidlene selv.
 4. å skape en funksjonell sammenheng mellom stasjonen og sentrum.
 5. en god kjøretilgjengelighet for de forskjellige deler av området.
 6. at alle offentlige områder også blir tilgjengelige for handicappede.

DE REISENDE (1985)

Jernbanestasjonen vil daglig passeres av ca. 45 000 nærtrafikanter (sum av- og påstigende). Dette er en trafikantergruppe hvor de arbeidsreisende er helt dominerende. Bortimot 16000 av disse vil komme inn til Oslo i rushtiden kl. 6-9 om morgenen. Nærtrafikanter ut fra Oslo antas i samme tidsrom å utgjøre ca. 1 600. Fjern- og mellomdistansetrafikantene er anslått til ca. 12 000 i sum av- og påstigende pr. døgn. Ca. 2 600 av disse vil reise i rushtiden kl. 6-9, med noe over halvparten som ankommende og resten som avreisende.

Døgnetrafikken ved Oslo S vil omtrent tilsvare dagens trafikk ved Oslo Ø og V sammenlagt. I tillegg får man ved Abelhaugen stasjon omtrent like mange nærtrafikanter som

ved Oslo S, så alt i alt har man regnet med at nærtrafikken til/fra Oslo sentrum blir fordoblet.

Det fremtidige rute- og driftsopplegg for nærtrafikken er dimensjonert i forhold til dette, som regnes å dekke den sannsynlige fremtidige utvikling. Det er da regnet med ett tog hvert tredje minutt gjennom tunnelen én vei, i det sterkeste belastede kvarter.

Blir rushtrafikken større enn forutsatt, kan man delvis anvende lengre tog, eventuelt høyere frekvens hvis man finner det forsvarlig. Videre kan man la flere tog østfra ende ved Oslo S, slik at en får større fyllingsgrad på de gjennomgående tog, og derved kan betjene flere passasjerer med samme togtall gjennom tunnelen.

Fjern- og mellomdistansetraffikkens utvikling er adskillig mer usikker, og man har her basert seg på dagens trafikk når det gjelder det sannsynlige fremtidige rute- og driftsopplegg. Dette gjelder få tog i døgnet, og tog med lokomotiv og vogner. Kapasiteten vil derfor kunne økes ved innsetting av lengre og/eller flere tog.

Omtrent all nærtrafikk vil foregå på gjennomgangssporene 7-10. Den øvrige trafikk ventes fordelt med ca. 40 % på gjennomgangssporene og 60 % på buttsporene.

Fjernbussterminalens trafikkgrunnlag vil kunne variere betydelig etter den trafikkpolitikk som vil bli lagt opp, som f.eks. hvilke ruter en anser har behov for en terminal, og i hvilken grad materbusser innføres. For dimensjoneringen er det regnet med 100-120 busser til terminalen i maksimaltiden, hvilket anslagsvis tilsvarer 7-8 000 trafikanter til terminalen i rushtiden kl. 6-9 om morgenen. Dette tilsvarer ca. 24 avgangsplattformer. En anser imidlertid ca. 2/3 av dette trafikkvolum for en mer sannsynlig størrelsesorden.

Flyterminalen ved Oslo S ventes ifølge Flyplasskomitéen å få i overkant av 300 trafikanter pr. time i hver retning. Trafikken er forholdsvis jevnt fordelt over døgnet. Det kan

ikke anses avgjort om transporten til/fra flyterminalen skal skje med buss eller tog.

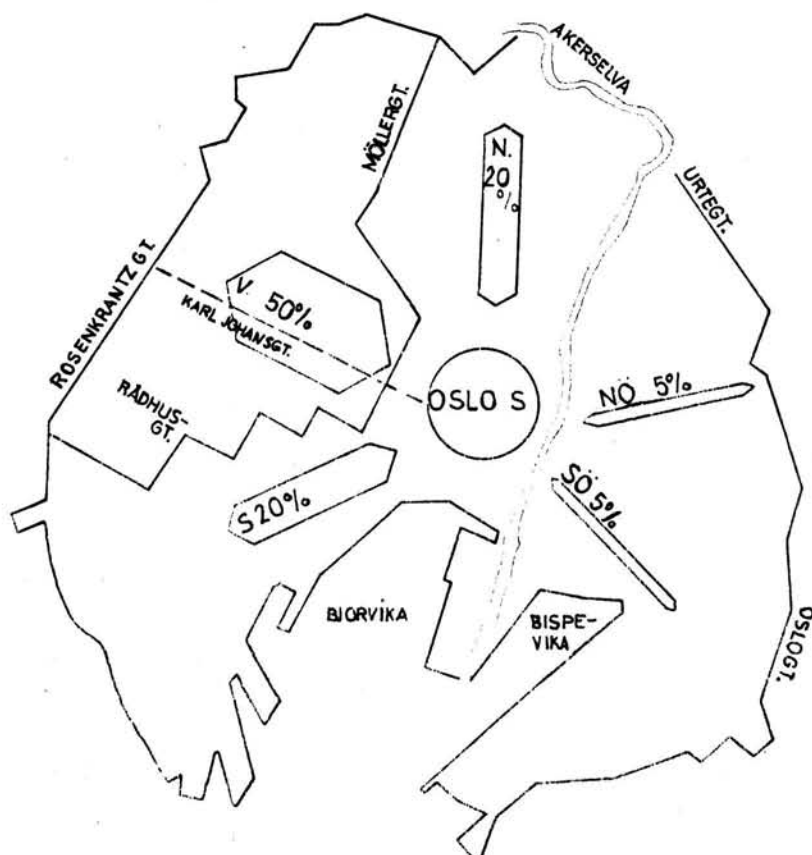
Trafikantenes fordeling.

Av de ankommende nærtrafikanter kl. 6-9 om morgenen kan bortimot 85 % ventes å fortsette videre til fots, og omkring 15 % vil stige om til andre kollektivmidler, hvorav tunnelbanen og bybussene er de viktigste. Under 1 % vil bruke drosje eller privatbil videre.

Fjern- og mellomdistansetrafikantene vil i langt mindre grad fortsette til fots. Fordelingen anslås til ca. 2/5 fotgjengere, 2/5 med drosje eller privatbil og 1/5 med andre kollektivmidler.

Fjernbusstrafikantene antas å fordele seg omtrent som nærtrafikantene, med unntak av flyterminalens reisende, hvor det er antatt at omkring halvparten vil benytte drosje.

De som fortsetter (kommer) til fots, ventes å fordele seg ut fra (inn mot) stasjonen omtrent som vist nedenfor:



PLANENS HOVEDTREKK

I prinsippet opererer man i dette prosjekt med 4 nivåer:

1. T-bane kt 0 til - 4.
2. Kjørende trafikk kt 3,5.
3. Fotgjengerområde kt 8 - 9,70.
4. Fremtidige trafikksystem kt + 12.

Den gående trafikk mellom disse plan løses ved trapper, rulletrapper, ramper og rullende fortau.

Gateplanet (kt 2 - 3,5) i området fra Skippergaten til Postgirobygget og Oslo S vil i det vesentlige bli et ubrukt område for kjørende trafikk. Dette store området bør ikke bare reserveres til trafikk av hensyn til de nåværende forhold, men også for å ta vare på den fremtidige utvikling.

Jernbanefunksjonene (primærfunksjonene).

Som nevnt vil en vesentlig del av den fremtidige persontrafikk føres over gjennomgangssporene. Dette har ført til at den nye Oslo S i prinsippet må betraktes som en gjennomgangsstasjon med trafikalt mindre betydelige buttspor nord og syd for anlegget. Trakten ned til tunnelen deler trafikkområdet foran stasjonen i to, Søndre Vaterland og Oslo Ø/Jernbanetorget.

En gjennomgangsstasjon kan løses etter to hovedprinsipp:

- I Publikum føres i bro over sporene.
- II Publikum føres i tunnel under sporene.

Alternativ II har vist seg lite hensiktsmessig i den foreliggende situasjon. Planlegging er derfor hovedsakelig konsentrert om varianter av alternativ I. Man har undersøkt en rekke alternativer.

Av mange hensyn er det ønskelig å løse trafikk fra perrong til sentralhall i ramper som ikke må ha større stigning enn 1:12. Disse forutsetninger sammenholdt med jernbanens bestemmelser for fritt profil fører til en stasjon med sentralhallens gulv på kt + 8,30.

Selve jernbanestasjonen vil vesentlig inneholde NSB- og NSS (Norsk Spisevognselskap)-virksomheter inklusive sentral- og fordelingshaller, venterom, restauranter, kiosker, billettsalg, reiseogs inn- og utlevering osv. Disse funksjoner er kalt stasjonens primærfunksjoner.

Reisegodstransporten og eventuell nødkjøring vil skje via en driftstunnel på østsiden av Akerselva. Det er forutsatt at reisegodsvogner fortrinnsvis plasseres i togenes østende. Ved buttsporene kan eventuelle reisegodsvogner som står innerst, nås via plattformarealer langsmed fotgjenger-rampene, uten at man kommer i konflikt med publikum.

Perrongforbindelsene er dimensjonert slik at de vil kunne absorbere maksimalt antall av- og påstigende ved hver perrong, med unntaksvis forekommende kortvarige tilløp til kødannelse ved spesielt ugunstige tilfelle. Bygningene er tenkt utført slik at de enkelte serviceenheter kan utvides eller innskrenkes etter behovet, ved flytting av lettvegger og/eller omdisponeringer.

Sekundærfunksjoner.

Nivået på kt + 8,30 over tunneltrakten fra stasjonen og fram til Fred. Olsensgate utgjør et fotgjengerområde med hovedforbindelse fram til Kirkeristen. Dette område foreslås bebygget med de byfunksjoner og publikumstjenester som naturlig hører til et trafikk- og reisesentrum, eksempelvis reisebyråer, bilutleie, forretninger og kiosker, bad, daghotell osv. Det foreslås også et større såkalt bed - and breakfast hotel. Videre kan en tenke seg serviceinstitusjoner av regional karakter, som særlig trenger en slik beliggenhet at de lettvisnt kan nås med kollektive transportmidler.

Forslaget er å betrakte som en mulig bygningsmasse som egner seg i kvartalet.

Arealet hvor Oslo Ø nå står, er foreløpig forutsatt nyttet til jernbaneformål uten nærmere angivelse. Det kan også vise seg riktig å reservere dette areal til trafikkformål på gateplan. Disse spørsmål anser man det unødvendig å ta standpunkt til på nåværende tidspunkt.

Fotgjengersystemet.

I ovenfor nevnte fotgjengerområde er det en rekke fotgjengerforbindelser som er sterkt integrert med arealene for publikumstjenester og de omkringliggende sentrumsdeler.

Postgirobygget og Vaterland vil naturlig knytte seg til dette fotgjengersystem, og det blir da etablert et ubrutt gangstrøk Karl Johan, Kirkeristen, Oslo S, Vaterland og fram til Grønland.

Hovedforbindelsen til Kirkeristen ligger i retning av hovedtrafikkstrømmen fra nærtrafikkplattformene. Det oppstår en plassdannelse med Domkirken, Basarene, Doblouggården, Hotell Viking og sentralstasjonskvartalet som begrensning.

Den viste overdekning av deler av Gunnerusgate vil være en fordel for miljøet, men kan også reduseres til et par fotgjengerbroer.

Det nåværende Jernbanetorget er forbeholdt fotgjengere. Via dette når fotgjengere fra Karl Johan en annen viktig adkomst til Sentralstasjonen.

Fra Nygaten til Jernbanetorget går den ene av to hovedgangforbindelser nord-syd.



Den andre er en fordelingsgate (fotgjengergate) som går fra A/S Vaterland mot Palæhaven. Den formidler overgangen mellom Oslo's kollektive og individuelle transportmidler (jernbane, T-bane, bybusser, fjernbusser, taxi- og privatbiler). Samtidig skiller den de rene jernbanefunksjoner (på østsiden) fra de sekundære publikumstjenester (på vestsiden). En eventuell fremtidig sjøterminal i området ved Nyland øst, kan også som vist få en fotgjengerforbindelse til fordelingsgaten.

T-banestasjonen foreslås utbygget med en ny mesanin ved perrongens østside slik at man kan oppnå en direkte tilknytning mellom fordelingsgaten og T-banestasjonen og unngå en betydelig omvei for flere overgangsreisende.

Det er foreslått en direkte forbindelse på kjellerplan fra mesaninen til de enkelte jernbaneplattformer. Denne kan også tjene overgangsbehovet mellom NSB's plattformer.

Bybuss nås gjennom rulletrapper fra fordelingsgaten til begge sider av en underliggende kollektivgate som eventuelt også kan ta trikker. Av hensyn til kontakten med de mange kommunikasjoner som bare kan nås ved Oslo S (flyterminalen, fjernbussterminalen, fjern- og mellomdistansetogene) er det ønskelig at flest mulig bybusser/trikker benytter denne gaten, eller på annen måte kommer så nær fordelingsgaten som mulig. Dette bør derfor bli et viktig spørsmål i forbindelse med prioritering av trafikken omkring Oslo S.

Taxi henter og bringer reisende fra et nivå på ca. kt 5,5, mellom taket over trakten og fotgjengerplanet, som knyttes til fordelingsgaten ved rampe og bevegelig fortau. Det er regnet med at omtrent like stor del av de reisende i fremtiden som i dag, har behov for å bruke taxi eller privatbil. Det blir da maksimalt behov for henholdsvis 2 påstignings- og 11 avstigningsplasser samtidig, for taxi, en vanlig hverdag. Maksimalt drosjebehov er ca. 110 avganger i løpet av ett kvarter. Det er avsatt plass for ca. 60 ventende drosjer.

Ved fjernbusterminalen er det, særlig av hensyn til flytrafikanter, regnet med egen drosjeholdeplass, med behov for samtidig påstigning av 2 taxi, og 7 avstigningsplasser. Maksimalt drosjebehov i ett kvarter er her 70 avganger.

Privatbilenes hovedadkomst er til et parkeringshus i områdets sydligste del. De vil dessuten delvis kunne sette av og ta opp passasjerer i samme område som taxiene, særlig i stasjonens første byggetrinn.

Henting og bringing av jernbanepassasjerer fører til et behov på ca. 120 korttidsparkeringsplasser (gjennomsnittlig 20 minutter) og ca. 10 av- og påstigningsplasser.

Det tilsvarende behov i forbindelse med fjernbuss- og flybussterminalen blir ca. 20 korttidsparkeringsplasser og 2 av- og påstigningsplasser.

Fjernbussterminalen.

Plankontoret for Oslo Sentralstasjon regnes å ha som oppdrag, på grunn av Nærtrafikk-komiteéns innstilling, å undersøke mulighetene for en innpassing av en fjernbussterminal i planene for Oslo Sentralstasjon. Den videre planlegging av bussterminalen er ikke forutsatt utført av Statsbanene.

Fjernbussterminalens plassering framlegges i tre alternativer:

- I Søndre Vaterland. På gatens plan (kt 3,5) mellom Gunnerusgate og NSB's tunneltrakt.
- II Plate over sporene (kt 12).
 - a. Over nordre sporområde.
 - b. Over søndre sporområde.

Det bemerkes for øvrig at andre alternativer i gateplan som ikke er så direkte integrert i Oslo Sentralstasjon, heller ikke bør utelukkes (for eksempel på sjøsiden).

Samtlige alternativer har plass til ca. 35 busser ved publikumsplattformene. Etter de utredninger som er foretatt, basert på Nærtrafikk-komiteéns innstilling, er dette rikelig for Oslo's fremtidige behov, inklusive flybusser.

Alternativ I. (Søndre Vaterland).

Dette alternativets mest sentrale og utslagsgivende fordel ligger på publikumssiden. Hvis man betrakter den del av sentrum publikum kan nå ved å gå, innenfor 500 meters avstand, vil publikum nå ca. 50 % flere arbeidsplasser fra Søndre Vaterland enn for de andre alternativer. Alternativet representerer med andre ord vesentlig reduserte gangavstander. Søndre Vaterland har dessuten en særdeles god tilknytning til T-banestasjonen.

Bussenes kjøreadkomst er meget god, idet terminalen ligger på gatenivå og kan tilknyttes tre av de omkringliggende gatene; i syd kollektivgaten gjennom anlegget, i vest Fred. Olsensgt. - Stenersgt. og i nord Gunnerusgt.

Alternativ I forutsetter at Gunnerusgates kjørebanebredde ikke vesentlig overstiger 10 meter. Dette anses tilstrekkelig under de forutsetninger som er lagt til grunn. (Se side 24).

Alternativ II a. (Nordre platealternativ).

Dette alternativ får bare tilknytning til Nylandsveien. Fotgjengerne får ikke så god forbindelse til T-banen og til arbeidsplassene i sentrum som alternativ I. Fotgjengerne

har bare adkomst gjennom jernbanens sentralhall som i rushtiden får store trafikkstrømmer. Plasseringen er miljømessig ugunstig for Postgirobygget.

Dette alternativ må i tilfelle fremmes samtidig med jernbanens arbeider, både når det gjelder planlegging og utførelse. Jernbanens forberedende arbeider i marken her starter i 1973. Planlegging av denne bussterminal måtte derfor settes i gang straks.

Finansieringen av bussterminalen må også avklares snarest, særlig fordi et detaljert program må tilveiebringes og planleggingen må igangsettes.

En undersøkelse vedrørende framdriftsplanen samordnet med framdriftsplanen for jernbanens arbeider, viser at man må regne med en lang byggetid for bussterminalen etter dette platealternativ. Platen må bygges i 2 eller flere etapper, avpasset til jernbanens etappeplan. På grunn av platens konstruksjon som må baseres på søylerekker midt etter plattformene, kan man ikke helt følge jernbanens etapper. I den forbindelse er det noen vanskelige punkter som må avklares nærmere.

Den første etappe av plate må utføres i sporanleggets første byggetrinn; og for at ikke jernbanens arbeider skal forsinkes, antas at arbeidet må påbegynnes i 1974. Annen etappe av platen blir liggende over eksisterende spor ved Oslo Ø, og disse kan ikke fjernes før etter at tunnelen er tatt i bruk. Man må derfor regne med at denne etappe av platen ikke kan være ferdig før tidligst i 1982. Da arbeidet med platen må utføres først og jernbanens arbeider på samme sted etterpå, vil jernbanens arbeider bli forsinket.

Arbeidet med platen kan føre til at jernbanens godsvirksomheter ved Jernbanegate må flyttes tidligere enn før antatt. Postverkets provisoriske bygning blir også berørt. Dette betyr økonomiske og andre ulemper for NSB og eventuelt for Postverket.

Alternativ II b. (Søndre platealternativ).

Alternativet kan få kjøreforbindelse til Nylandsveien, og/eller til gatenettet på sydsiden av Oslo S, og derigjennom til Grunnlinjen, kollektivgaten og det lokale veinett. Fotgjengerne får samme avstand til T-banen og sentrum som alternativ II a, men bedre forbindelse til bybussene og privatbilene. Fotgjengerne får adkomst til terminalen uten å være avhengig av sentralhallen, men kan lettvis benytte dennes tilbud. Det er en gunstigere plassering miljømessig for Postgirobygget enn alternativ II a.

Alternativ II b kan få ekspedisjons- og publikumsrom på kt 8,3 i direkte tilknytning til fordelingsgaten (fotgjengergaten).

Dette alternativ kan bedre tilpasses jernbanens framdriftsplan enn alternativ II a. Det kan ikke bygges før i et senere stadium av byggeperioden, men da kan det bygges på kortere tid og sammenhengende, antagelig 2 års byggetid, og være ferdig i 1935. Det blir derfor god tid til planleggingen og til avklaring av usikre punkter, men dette alternativ kan også forsinke jernbanens arbeider.

De alternativer som Ingeniørene Bonde & Co har utarbeidet for plate over sporene etter oppdrag fra Nærtrafikk-komitéen, er alle plassert slik at de dekker både nordre og søndre sporområde. Byggingen av terminalen etter disse planer måtte derfor følge jernbanens utbygging i hele Sentralstasjonens byggeperiode. Disse alternativer er derfor utbyggingsmessig adskillig dårligere enn både alternativ II a og II b.

Konklusjon.

Statsbanene anbefaler alternativ I. Av platealternativene må alternativ II a frarådes da det etter all sannsynlighet vil forstyrre og forsinke jernbanens framdriftsplan i vesentlig grad.

Flyterminalen ved Oslo S.

De tre mulige former for transport mellom flyterminalen og hovedflyplassen er ekspressbusser, konvensjonell jernbane og luftputetog (det siste neppe aktuelt alternativ før etter århundreskiftet).

Forprosjektet inneholder tilstrekkelige disponible arealer og servicefunksjoner til at flyterminalen lar seg inkorporere, enten trafikken skjer med busser eller sammen med øvrig konvensjonell jernbanedrift med linjene forlenget til flyplassen.

Blir det egne, hurtiggående direkte-tog til flyplassen, ventes dette å ha vesentlig innvirkning på sporplanen og vil muligens kreve egne bygningsmessige tiltak, bl.a. avhengig av om innsjekking skal kunne foregå ved Oslo S-terminalen.

Et eventuelt luftputetog vil antagelig enten bli ført inn syd for stasjonen, eller på et nivå over Nylandsveien og sporene.

Varelevering.

For varetransport til kvartalet er anordnet 4 økonomigårder, som alle er knyttet sammen med en intern kjøreforbindelse. To av disse ligger på kjellerplan nord og syd for tunneltrakten. En tredje ligger umiddelbart inntil Postgirohuset, og en fjerde er plassert syd for reiseGodsarealet. Her kan det også bli aktuelt med inn- og utlevering av ekspressgods i de tider av døgnet hvor ekspressgodsekspedisjonen er stengt. Ekspressgods vil normalt ikke ekspederes fra det område personstasjonen omfatter.

Fremtidige trafikkformål.

Det eksperimenteres med en rekke nye systemer for individuell og kollektiv befordring i bysentrene. Inntil problemet om storbyenes trafikkutvikling er mer avklart, bør man sørge for at sentralhallen i Oslo S får en fri tilgjengelighet, også fra øst over sporene.

Muligheten for eventuell overbygging av sporene ønskes derfor foreløbig reservert for disse og eventuelt andre ukjente fremtidige behov. Av samme grunner ønsker man at arealer på sydsiden av Sentralstasjonen også forblir udisponert.

KJØRENDE TRAFIKK

Parkering.

For at de reisende skal kunne hentes og bringes til stasjonen med privatbil på tilfredsstillende måte, trenges ca. 140 korttidsparkeringsplasser, hvorav i underkant av 20 gjelder buss- og flyterminalen.

Dersom 10 % av de ansatte og 2-25 % (varierende etter funksjon) av de besøkende til området gis anledning til å parkere egen bil, blir det til dette behov for noe under 100 plasser i forbindelse med primærfunksjonene og ca. 180 for sekundærfunksjonene, ialt ca. 280. Av disse er 150

korttidsplasser og 130 langtidsplasser. En har antatt at det til utleiebiler er behov for ca. 40 parkeringsplasser.

Nå vil det største behovet for parkeringsplasser i forbindelse med henting og bringing av reisende opptre om søndags-ettermiddagen, og om kvelden, mens det maksimale parkeringsbehov for besøkende vil falle innenfor vanlig arbeidstid.

Man regner derfor med at det ovenfor angitte parkeringsbehov kan tilfredsstilles med ca. 250 korttidsplasser og 150 langtidsplasser, ialt ca. 400 (mens summen av delbehovene blir 460).

Det er i prosjektet vist et parkeringshus som inkludert kjeller har plass til ca. 400 biler. En del av disse plasser bør antagelig brukes som "parkér og reis" -plasser og et tilsvarende antall av langtidsplassene kan i stedet anvises til området øst for parkeringshuset.

Gatenettets belastning.

Den totale trafikk i sum til og fra Oslo Sentralstasjon i maksimaltimen (kl. 16-17) er beregnet å utgjøre nesten 4600 personbilenheter. Vel halvparten av dette omfatter pendelbusser (eventuelt trikker) som går på egen trasé. Resten, ca. 2200 personbilenheter, må avvikles via det lokale gatenett.

Trafikkmengder sum begge retninger i maks.-timen, omregnet til personbilenheter (pbe.)	Pendel busser	Andre busser	Privatbil Taxi Vare/ lastebil	Sum
1. Trafikk i forbindelse med reisende	2 350	690	770	3 810
2. Primære funksjoner	-	-	270	270
3. Sekundære funksjoner	-	-	490	490
Sum	2 350	690	1 530	4 570

Retningsfordelingen til og fra stasjonen vil være relativt jevn, slik at tilknytningspunktene mellom stasjonskvartalet og det omliggende gatenett bør dimensjoneres for ca. 1200 personbilenheter/t i én retning. I forprosjektet er det innarbeidet fem kryss som skulle være meget rikelig.

Beregningen viser at av biltrafikken vil halvparten være orientert sydover mot Grunnlinjen/Bispegaten, og den andre halvparten nordover mot Henrik Ibsensgate - Schweigaardsgate og Nylandsveien - Trondheimsveien. Inntil videre vil dog sydsiden av Sentralstasjonen være mest trafikktilgjengelig, og særlig privatbiltrafikken er søkt dirigert dit, ved hjelp av parkeringsplassene.

Gatenettets utforming.

Ved Oslo Byplankontor har det i lengre tid vært arbeidet med en rekke alternative gatebruksplaner for Oslo sentrum. Hovedveiene er felles for nesten alle:

- Grunnlinjen syd for Oslo S.
- Nylandsveien øst for Oslo S.
- Schweigaardsgate - Henrik Ibsensgate nord for Oslo S.

Det lokale gatenett for biler varierer derimot sterkt:

Forbindelse nord - syd på tvers av Karl Johansgate har dels vært sløffet, dels vært vist i en serie varianter m.h.t. løsningen. I "Gatebruksplanen av november 1971" er det vist et enveispar, sydgående i Dronningensgate og nordgående i Skippergaten (alt. I på etterfølgende skisse).

Dersom en nord/sydgående forbindelse er påkrevet i dette området, vil en peke på to andre alternativer som på en bedre måte vil harmonere med de løsninger en er kommet fram til for Oslo S-kvartalet (se figuren på side 23).

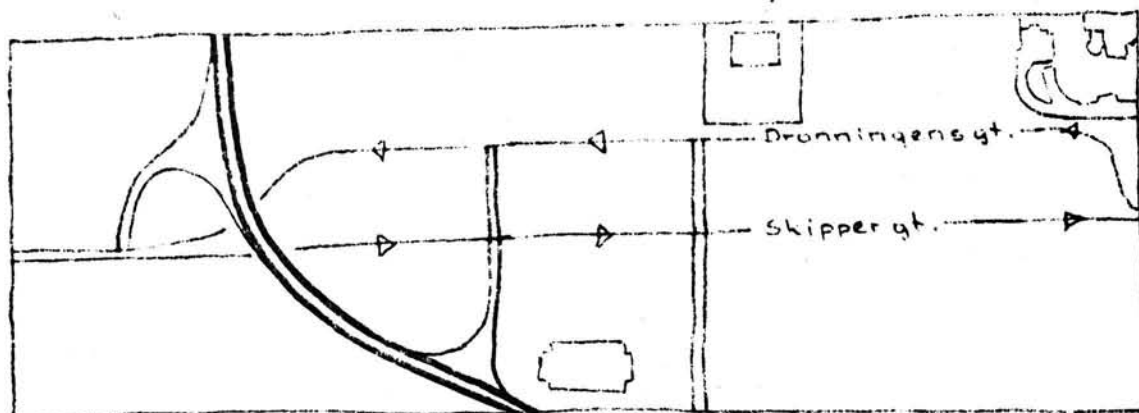
- Enveispar i Skippergaten og Fred. Olsensgate (alt. II).
- Toveisgate i Skippergaten (alt. III).

Dette skyldes at det er naturlig å formidle kontakten mellom fotgjengerplanet på kt 8,3 og dagens terreng i området mellom Hotell Viking og Kirkeristen, og at bruk av Dronningensgate

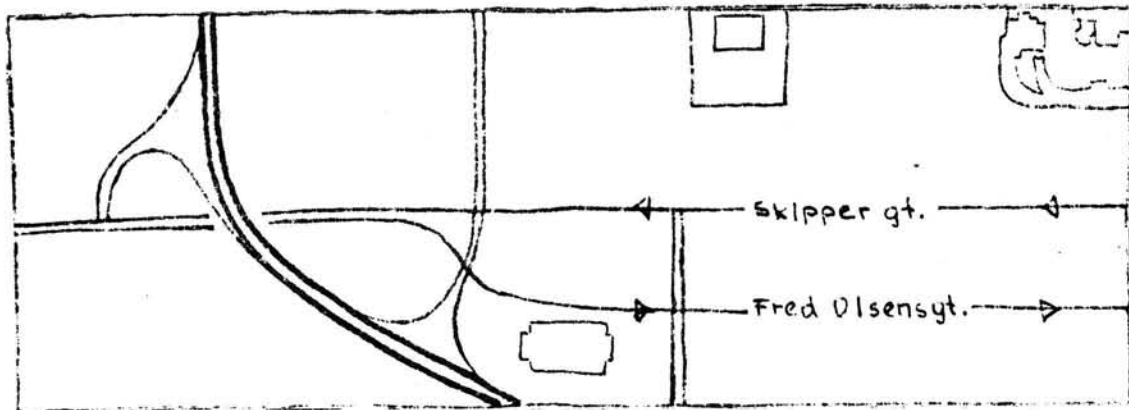
til kjøretrafikk på dette partiet vil skape en ubehagelig konflikt med fotgjengerne.

I forprosjektet har en vist at hvis bankbygningen på hjørnet av Dronningensgate og Gunnerusgate fjernes, kan det etableres en kjøreforbindelse mellom Dronningensgate og Skippergaten uten konflikt med fotgjengerstrømmen Oslo S - Kirkeristen. NSB's arealbehov i forbindelse med tunnelen betinger ikke en sanering av denne bygning.

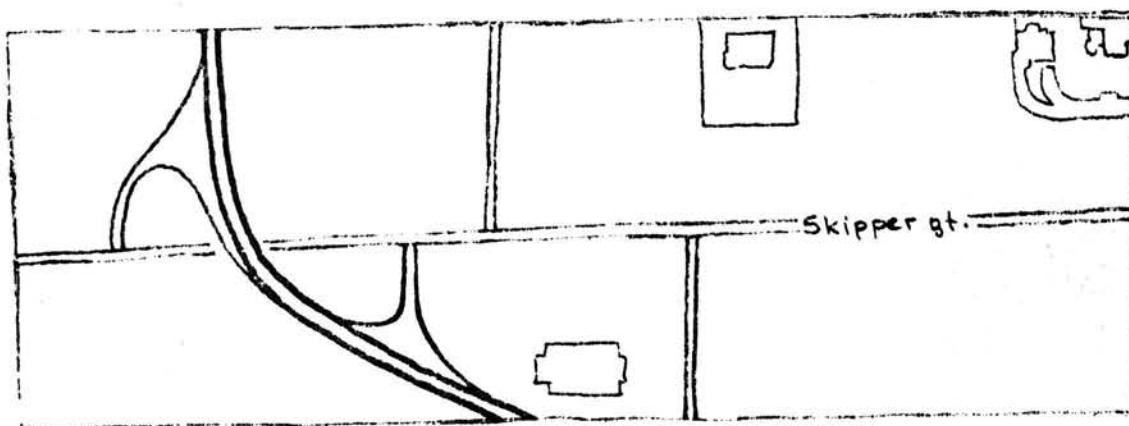
Alt. I



Alt. II



Alt. III



Forbindelse nord-syd på tvers av Karl Johansgate.

Hovedåren i nord (Henrik Ibsensgate - Schweigaardsgate) er i "Gatebruksplanen av november 1971" vist tilknyttet området ved en innadrettet vei Youngstorget - Pløensgate, og en utadgående forbindelse i Stenersgaten. Disse forbindelser harmonerer med et system på nordsiden av hovedåren (alt. 1 på etterfølgende skisse). Stenersgaten er dessuten supplert med en utadgående forbindelse i Gunnerusgate med påkjøring bare i østlig retning (høyresving). Denne siste forbindelsen synes mindre viktig både av system- og kapasitetsmessige grunner.

For tilknytningen til hovedåren i nord har Byplankontoret også antydnet to andre alternativer:

- Toveistrafikk i Stenersgaten (alt. 2).
- Utadgående Gunnerusgate og innadgående Stenersgate (3).

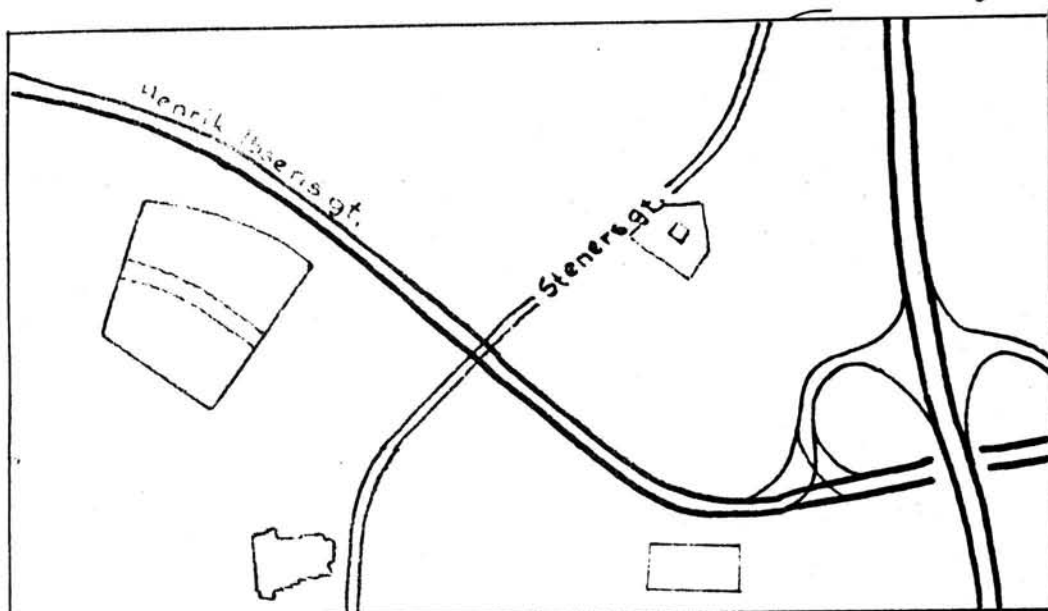
Av de tre hovedalternativene synes toveistrafikk i Stenersgaten å være gunstigst for Oslo S-kvartalet, men det er også mulig å tilpasse seg de andre alternativene.

For å få en mer fleksibel trafikal kontakt med den nordre del av Oslo S-utbyggingen, synes en å være mest tjent med at Gunnerusgate på strekningen Hotell Viking - Lybekkergt. er tillatt for toveistrafikk, da både Sentralstasjonen og Postgiro- og Jernbaneposthuset opererer med kt 3 - 3,5 til rullende trafikk. For denne gatestumpen er det i forbindelse med planleggingen skissert 3 alternative løsninger:

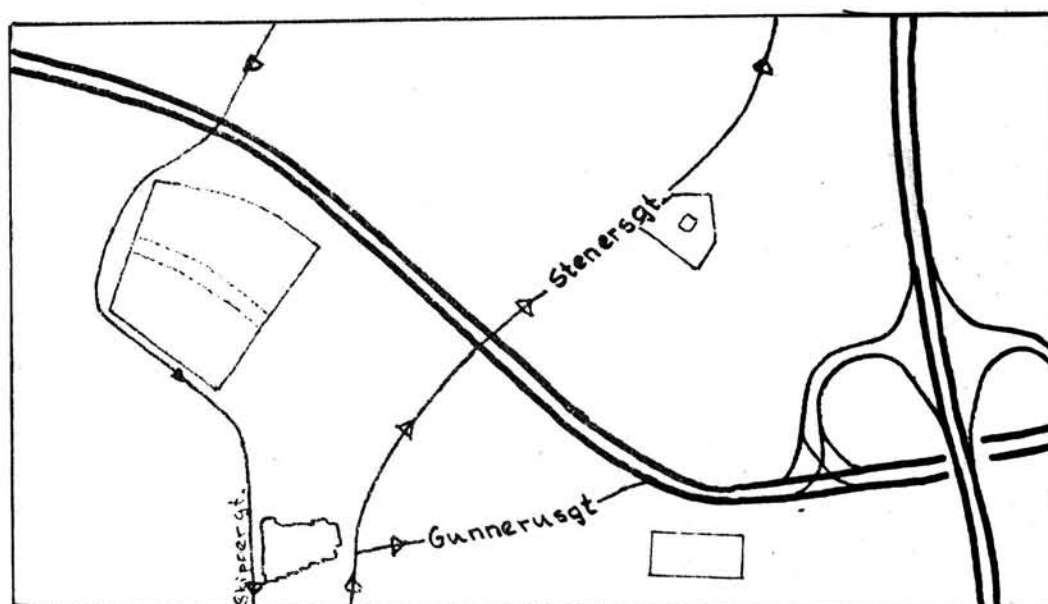
- Plankryss med Schweigaardsgate ved Postgirobygget (alt. 4 a, side 26).
- Blindgate til Postgirobygget (alt. 4 b).
- Parallellføring med Schweigaardsgate helt fram til plankrysset med Schweigaardsgate ved Jernbanetollstedet (alt. 4 c).



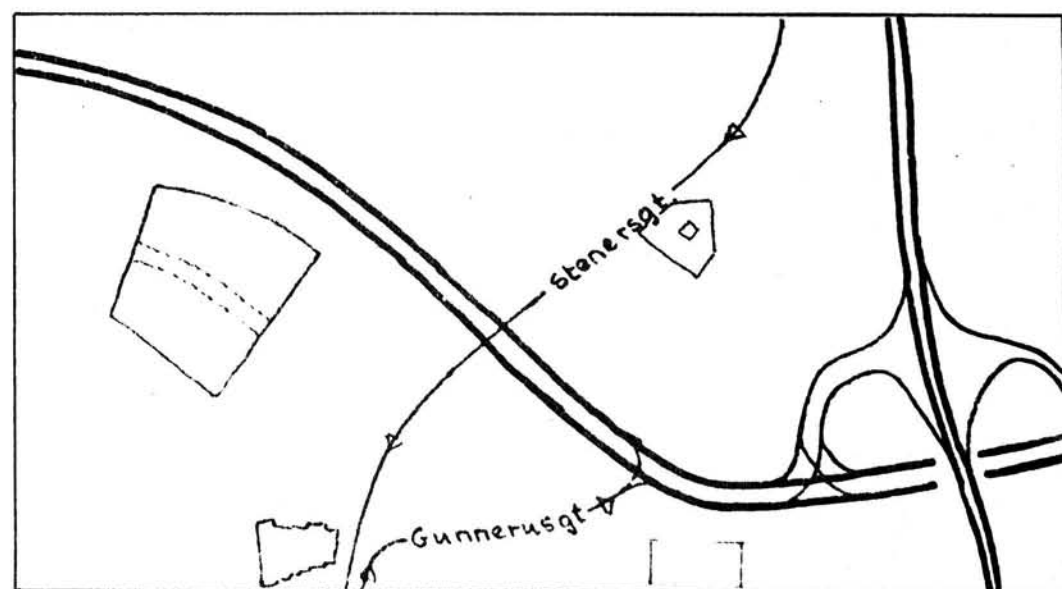
Alt. 1



Alt. 2

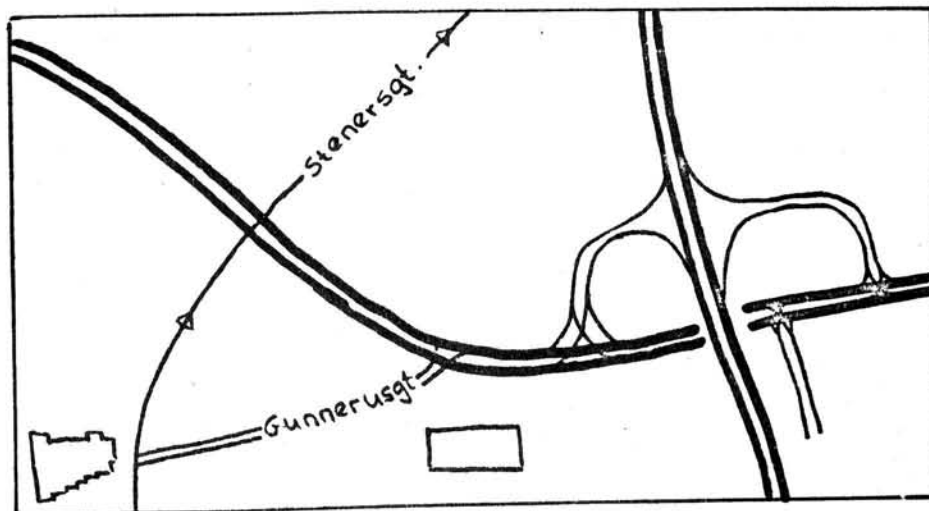


Alt. 3



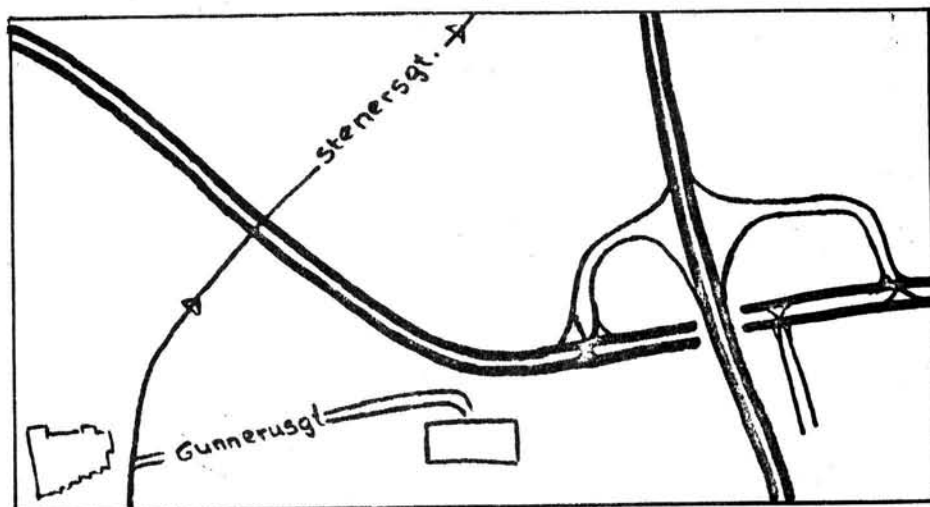
Gatetilknnytning i nord.

Alt. 4 a



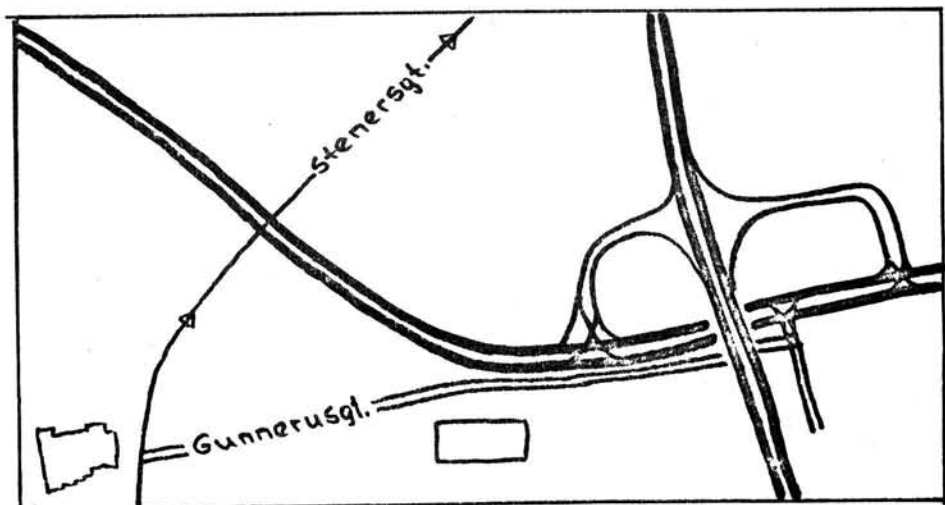
Plankryss med Schweigaardsgate.

Alt. 4 b



Blindgate til Postgirobygget.

Alt. 4 c



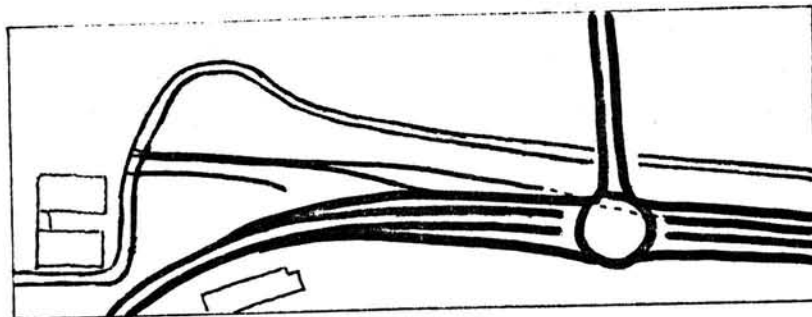
Parallellføring med Schweigaardsgate.
Gatetilnytning i nord.

Syd for Oslo S har en ved planleggingen basert seg på en toveisgate parallelt til Grunnlinjen fra godstomtene øst for Nylandsveien til Tollbodgaten. Denne parallellgaten er forutsatt tilknyttet Grunnlinjen ved Fregatten og Havnelageret. Den søndre del av Oslo S orienterer seg mot denne parallellgaten ved to eller tre kryss.

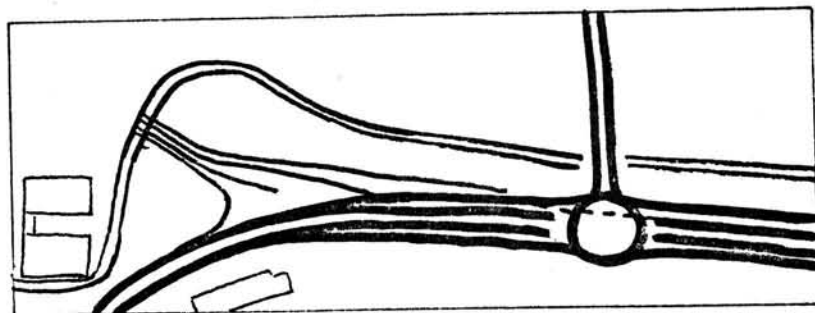
Av hensyn til den trafikk som oppstår i denne del av området er det svært ønskelig at tilknytningen ved Fregatten får en vestgående forbindelse med Grunnlinjen. En tilsvarende avkjøring uten å kjøre oppom rundkjøringen ved Nyland hadde vært ønskelig, men dette er vesentlig mer komplisert.

I etterfølgende skisser er det vist en rekke varianter av lokalkryss med Grunnlinjen. Den første (alt. A på etterfølgende skisse) viser omtrent dagens situasjon uten påkjøring vestover. Av de tre andre er det ingen som spesielt fremhever seg. Det er alt. C som er vist i forslaget til trafikk- og bebyggelsesplan.

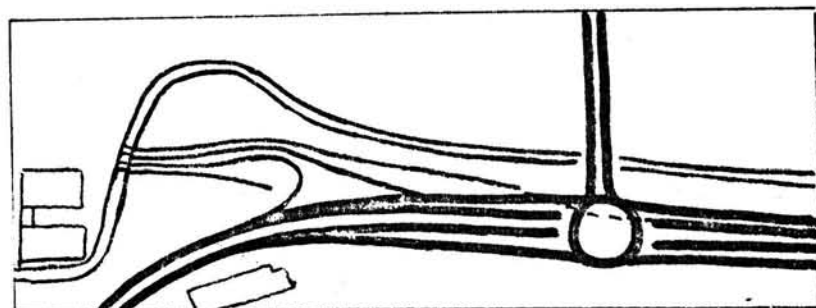
Alt. A



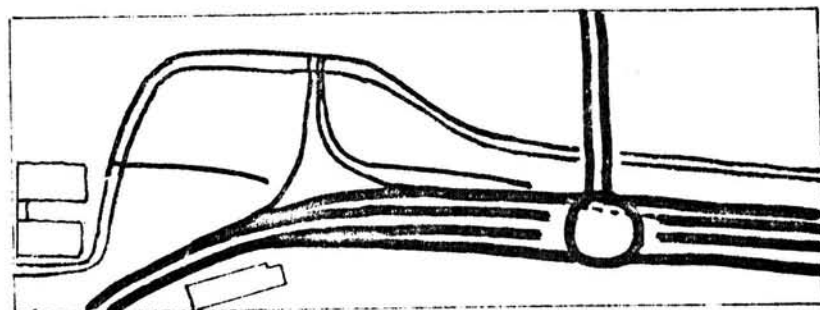
Alt. B



Alt. C



Ald. D



Tilknytning til Grunmlinjen.

BAKGRUNNSMATERIALE

Som et ledd i det forberedende arbeide med planen er det utarbeidet en rekke rapporter og notater som danner bakgrunnsstoff for prosjektet. Man viser her til følgende rapporter som er utarbeidet av Andersson & Skjånes:

1. Fotografisk registrering, februar 1971.
2. Eiendommer og eiere, mars 1971.*
3. Byplanregistreringer, april 1971.*
4. Bussterminal, juni 1971.*
5. Drosjer, august 1971.*
6. Vann- og avløpsregistreringer, august 1971.
7. Registrering av kabler, august 1971.
8. Transportbånd, august 1971.*
9. Støyproblemer, august 1971.*
10. Privatbiler, august 1971.*
11. Fotgjengere, september 1971.*
12. Pendelbuss, september 1971.*
13. Referat fra studietur, september 1971.*
14. Egentrafikk, september 1971.*
15. Veitrafikkbelastninger, januar 1972.*

* Disse rapporter er trykket i 100 eksemplarer.

Videre vises til følgende rapporter, utarbeidet av TØI:
St. 2033/64 TØI. Prognoser for NSB's nærtrafikk i Oslo-området i 1985.

St. 4497/69 TØI. Reviderte prognoser for NSB's nærtrafikk i Oslo-området i 1985.

Det foreligger også en rekke delutredninger fra Plankontoret.

I

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



11TU00536

200000028602