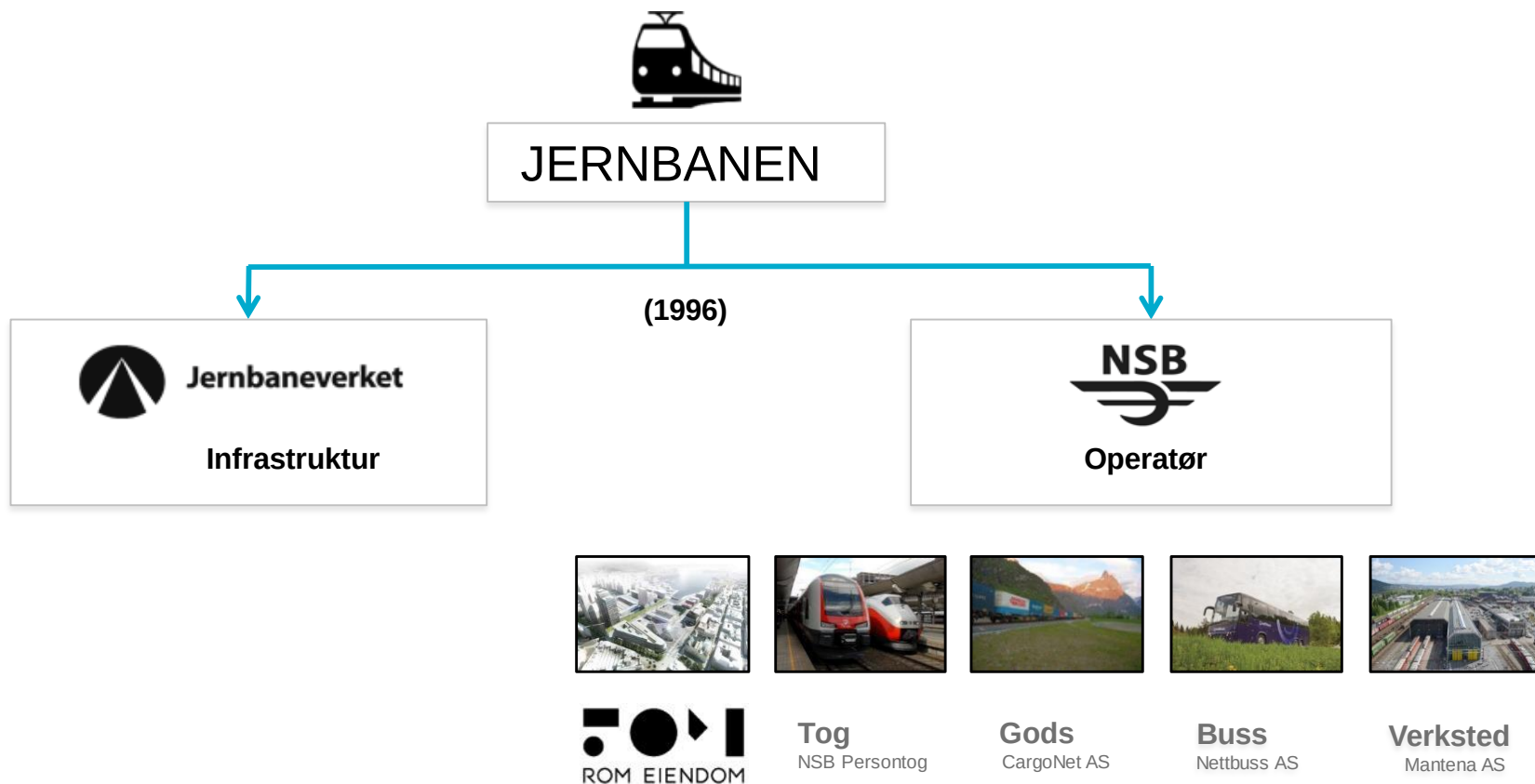




Nye Oslo S – NJK 22.03.2015 - Jevnaker

Rom Eiendom AS – Prosjektdirektør Tor Saghaug

ROM Eiendom AS - NSBs eiendomsselskap



- Eiendomsutvikling
- Knutepunktutvikling
- Stasjoner; utleie og drift

Rom Eiendom i tall:

Eiendommer	2200
Bygg	990
Stasjoner	330
Leiekontrakter	3.000
Bygningsmasse	730.000 kvm
Utviklingspotensial	2 mill kvm
Porteføljeverdi	MNOK 12.000
Årlig investeringsnivå	MNOK 1465
Årsresultat 2013	MNOK 280
Ansatte	93 i 6 byer





1894



1937



1947



1971



1984



1997



2004



2012



Hva mener vi med knutepunktutvikling?



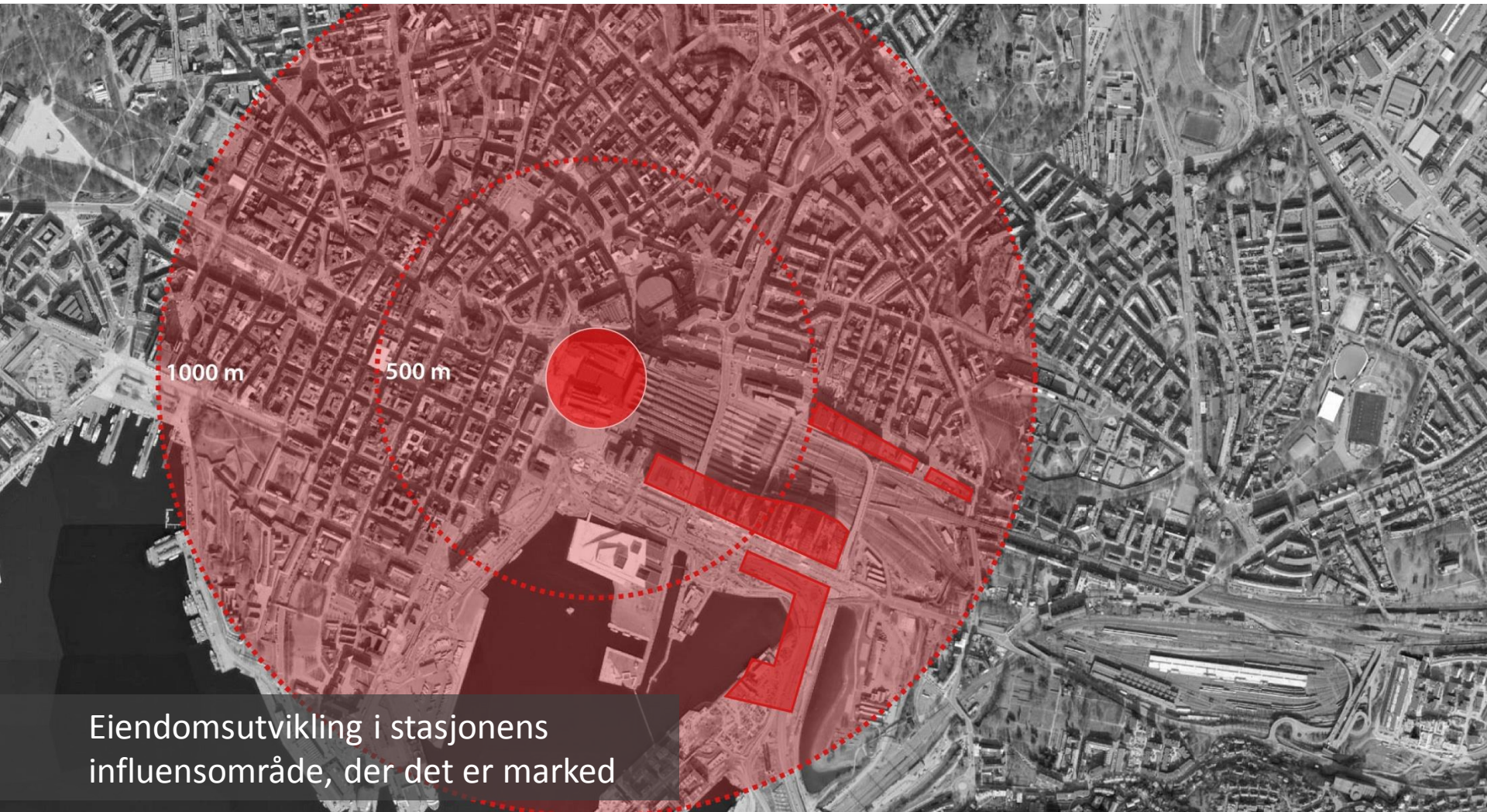
Utvikle og forvalte stasjoner med tilbud til de reisende

Hva mener vi med knutepunktutvikling?



Gi god omstigning mellom
kollektivmidler

Hva mener vi med knutepunktutvikling?



Eiendomsutvikling i stasjonens
influensområde, der det er marked

Viktig del av kollektivknutepunktet!





12.500 arbeidsplasser lokalisert i Bjørvika i stedet for
som Oslosnittet gir::

- 110.000 kjtkm mindre per dag, 25.000.000 kjtkm per år
- 6.250 færre bilturer per dag, 1,5 millioner bilturer per år
- 15 tonn mindre CO₂-utslipp per dag, 3500 tonn per år
- 23 kg mindre NO_x-utslipp per dag, 5 tonn per år
- 8 kg mindre NO₂ -utslipp per dag, 1,8 tonn per år
- (Alt meget konservativt beregnet)

Nye Oslo S





250

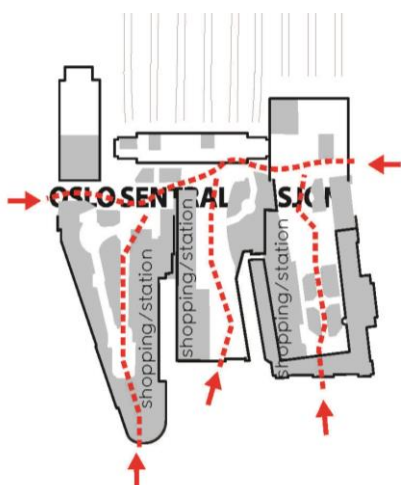
Oslo befolkning vil vokse med ca 250.000
personer innen 2030 til ca 850.000 innbyggere

850

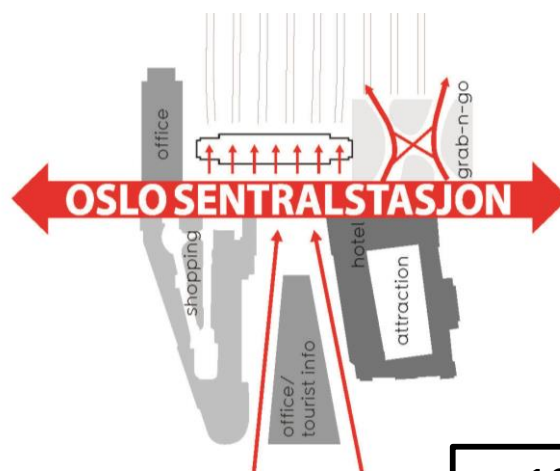


Nye Oslo Sentralstasjon – ny klarhet – ivareta kundene

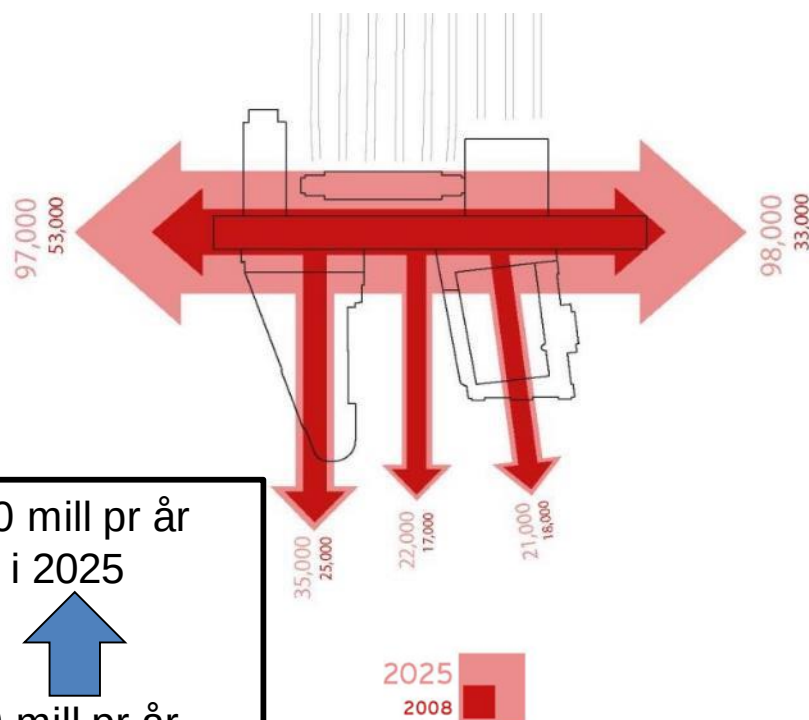
Eksisterende situasjon



Ny klarhet



Trafikkstrømmer



100 mill pr år
i 2025



50 mill pr år
om i 2008 år

Oslo S – Norges største destinasjon



Oslo Sentralstasjon	50 000 000
Oslo Lufthavn Gardermoen	19 000 000
Oslo City	16 000 000
Deichmanske Bibliotek	1 200 000
Vigelandsparken	1 000 000
Holmenkollen	800 000
Nasjonalgalleriet	500 000
Oslo Spektrum	400 000
Ullevål Stadion	350 000
Den Norske Opera	230 000
Munch Museet	130 000

Proessen fra 2005 til i dag

- Nasjonal styringsgruppe – Utvikling av Oslo S besluttet igangsatt september 2005
- Oppstartseminar "internt i jernbanefamilien" og eksternt i oktober 2005
- Styringsgruppe etablert november 2005 (ca 40 møter JBV, NSB, Rom og Flytoget)
- Jernbaneverkets prosjektprogram september 2006 (sporplan skal ligge fast)
- Premissdokument for utvikling av Oslo S oktober 2007 (JBV ansvarlig)
- Program for arkitektkonkurranse januar 2008
- Enstemmig vinner av arkitektkonkurranse kåret: Space Group april 2008
 - Jury: JBV, Rom, OK v/PBE + 3 uavh. Arkitekter (juryen anbefalte også videre arbeid med bussterminal over sporområdet)
- Planinitiativ som oppstart av reguleringsplanarbeidet innsendt PBE i mars 2009
- St.meld.16 (2008-2009) NTP 2010-2019 lagt fram av SD i mars 2009
- Egen prosjektgruppe (JBV, Rom og rådgivere) for oppfølging av skisseprosjekt Nye Oslo S mai 2009
- JBV ansvaret for eget delprosjekt Offentlige arealer november 2009
- Ruter legger fram utredning om ny Bussterminal april 2010.
- Skisseprosjekt Nye Oslo S april 2010
- Områdeprogram Oslo S; PBE mai 2009 –april 2010 – Byrådets innstilling 19.05.11 Vedtak Bystyret 26.09.12
- Fellesprosjekt/plansamarbeid Oslo S JBV, PBE, Ruter, Rom, SVV og BYM startet april 2012 – august 2013
- Felles planprogram KLP, Ruter og Rom vår/høst 2014 – vedtatt februar 2015
- KVV Oslo-navet pågår – ferdig 1.mai 2015
- Felles KU – pågår – ferdig før sommeren 2015

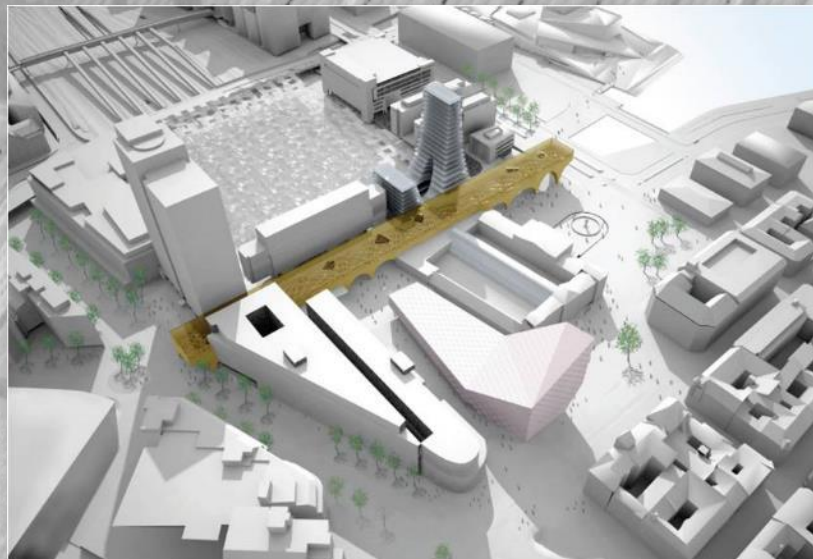
Hovedmål for utvikling av Oslo S

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



Oslo S – Arkitektkonkurranse 2008

Vinner:
Space Group





Nye Oslo Sentralstasjon

Nye Oslo S – Ny bussterminal – Biskop Gunnerus gt 14



... inkl. Entrás Urban Mountain - Postbygget







STORGATA

GRØNLAND

spektrum

bussterminalen

oslo city

taxi

taxi

KVADRATUREN

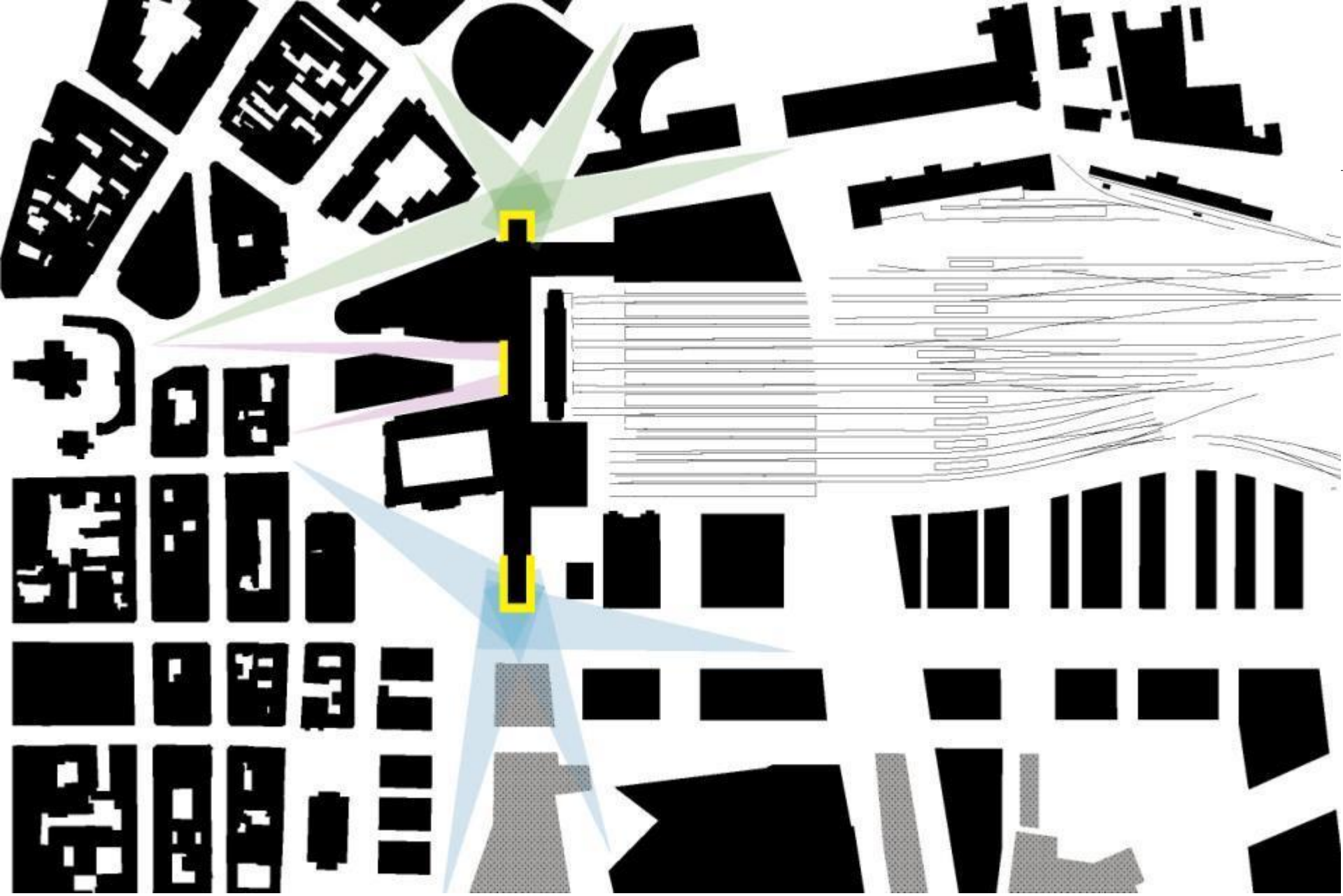
BJØRVIKA/BARCODE

deichmanske

operaen

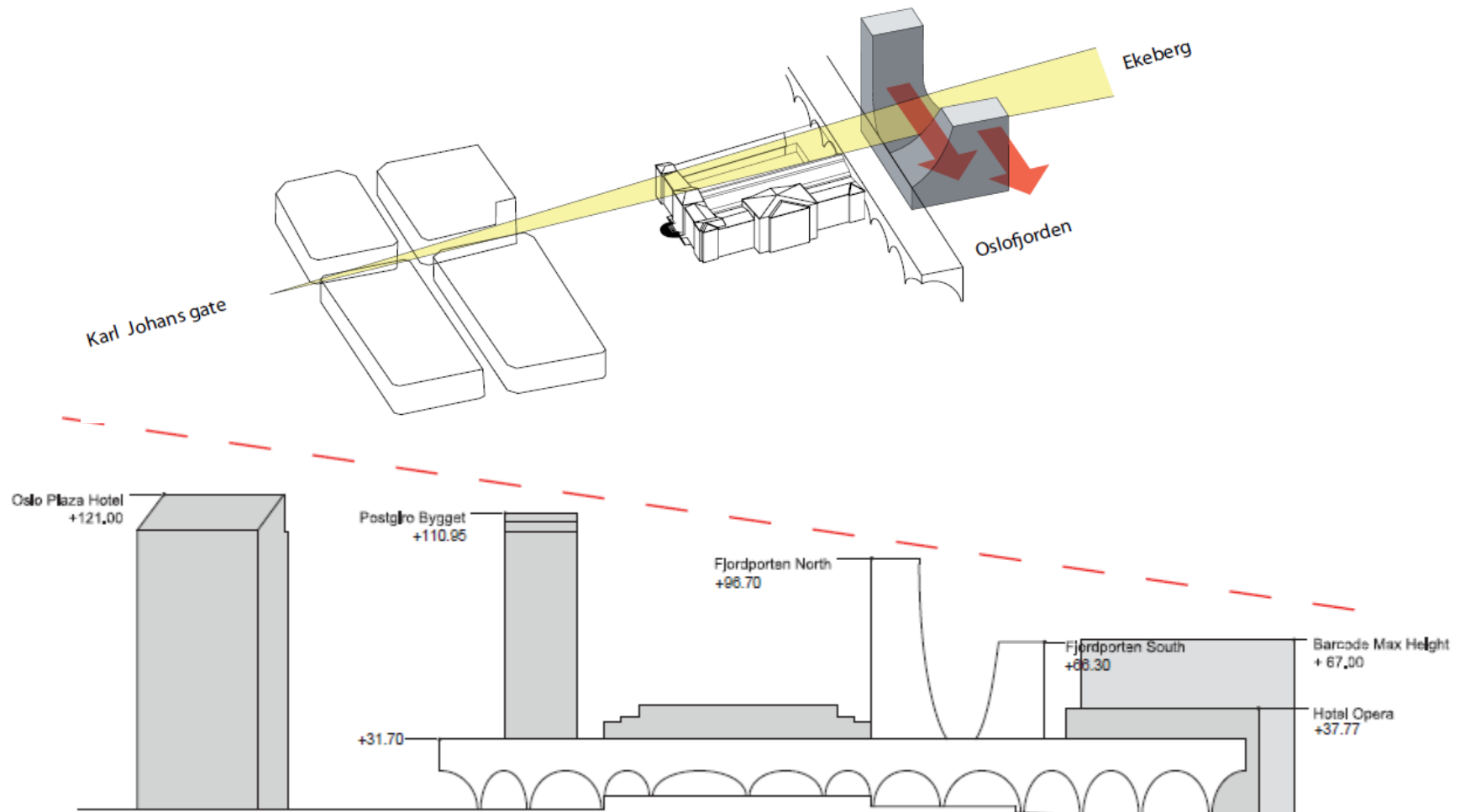
munch







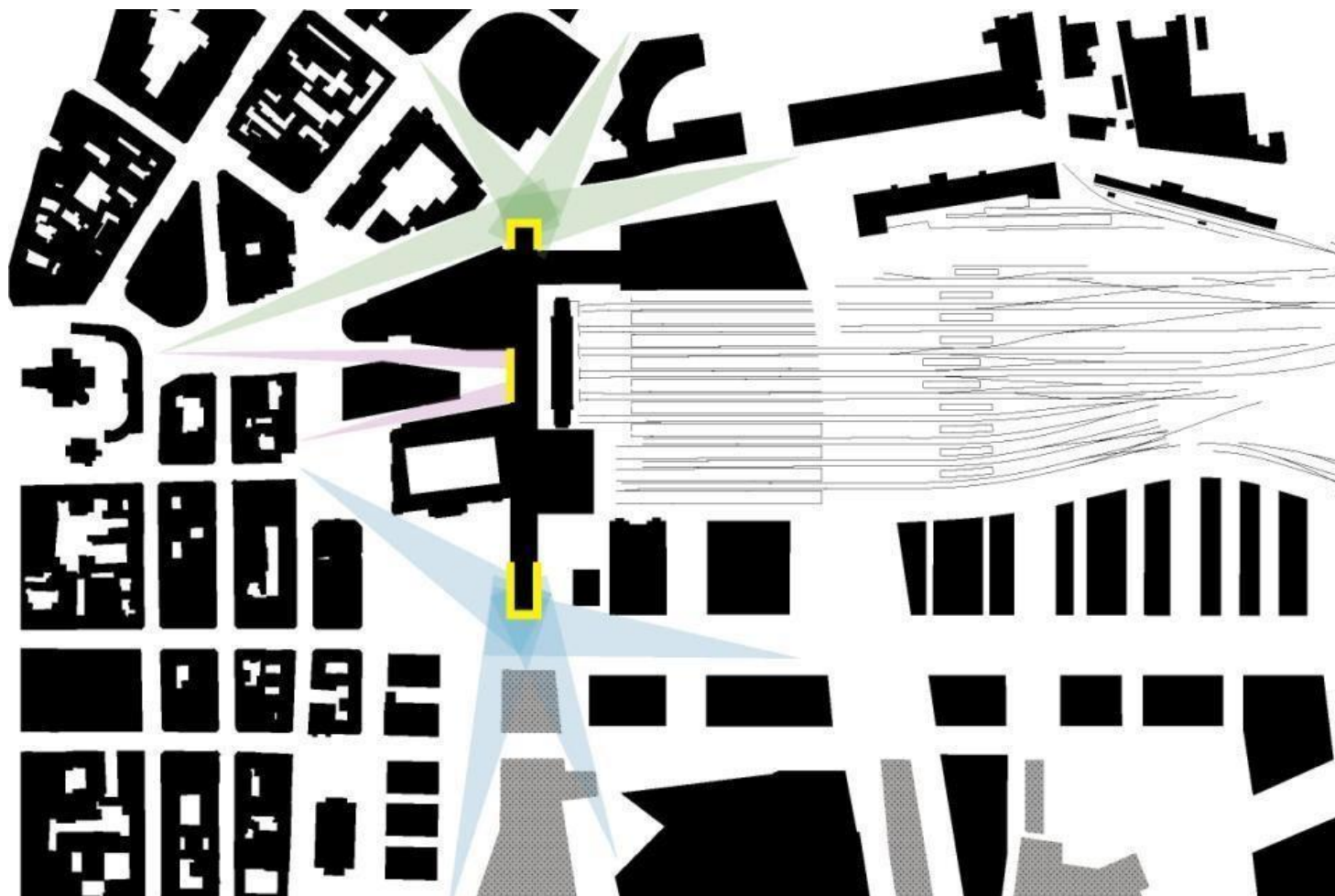
Fjordporten – siktlinjer og høyder



ROM EIENDOM

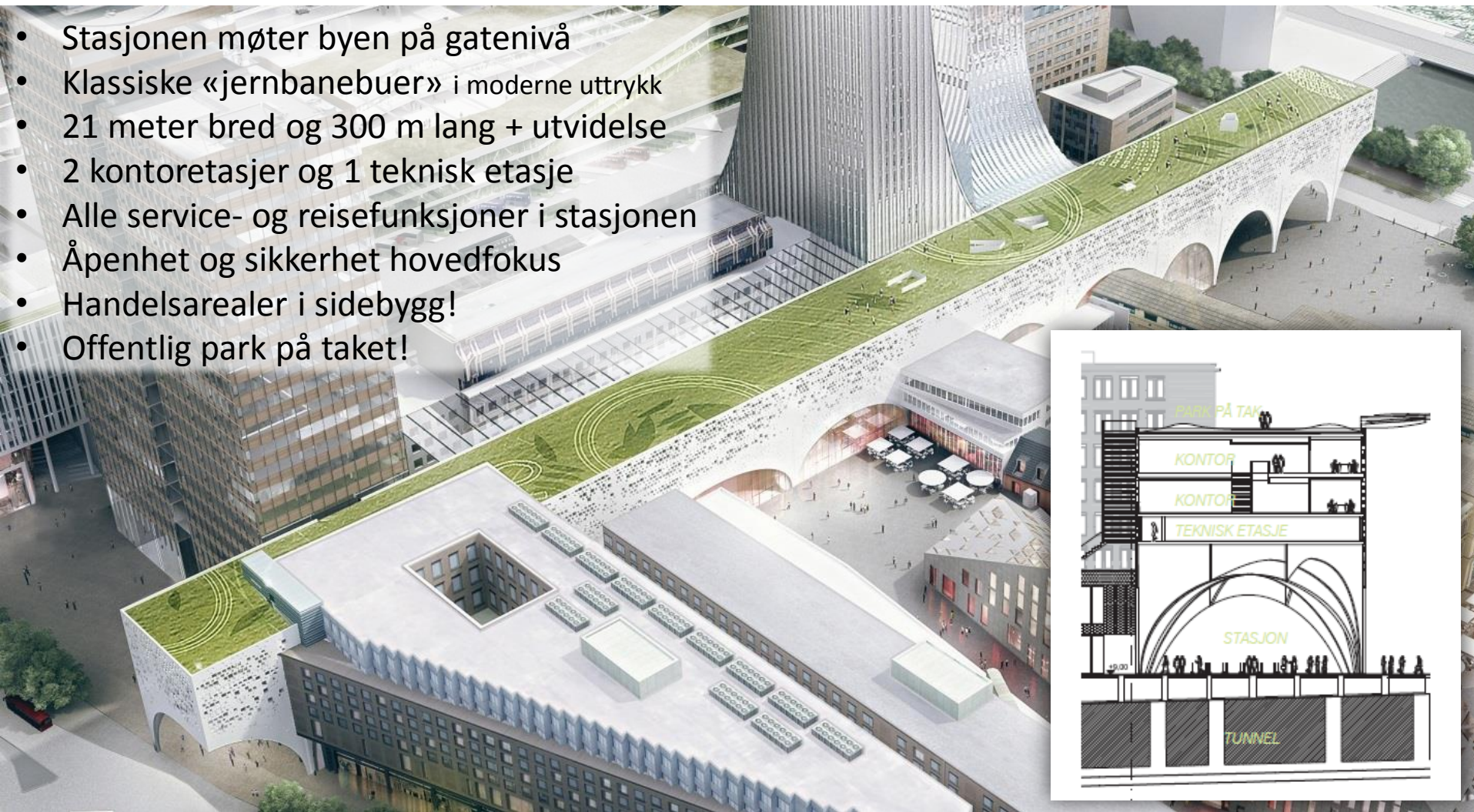


Nye Oslo S – synlig og tilgjengelig



Nye Oslo S – Stasjonsallèen – hovedstrukturen!

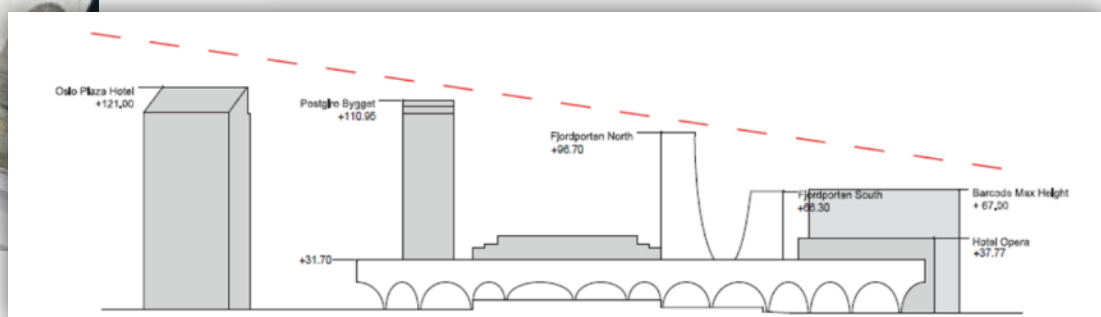
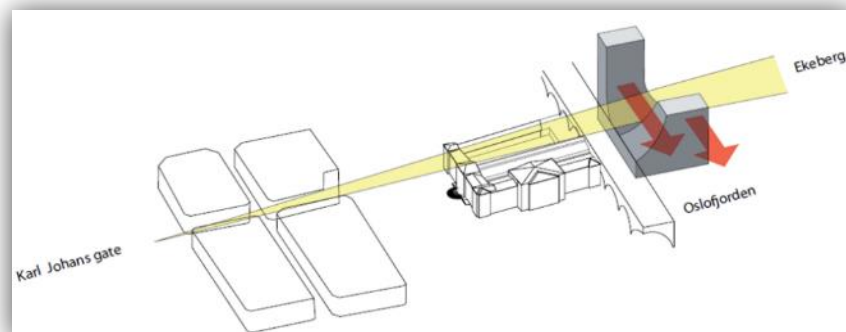
- Stasjonen møter byen på gatenivå
- Klassiske «jernbanebuer» i moderne uttrykk
- 21 meter bred og 300 m lang + utvidelse
- 2 kontoretasjer og 1 teknisk etasje
- Alle service- og reisefunksjoner i stasjonen
- Åpenhet og sikkerhet hovedfokus
- Handelsarealer i sidebygg!
- Offentlig park på taket!



Nye Oslo S - Fjordporten



- Konferansehottell med ca 400 rom
- Offentlige stasjonsfunksjoner nederst
- Ny flytogterminal?
- Utforming som sikrer viktige siktakser
- Nedtrapping fra Plaza - > Barcode



Fjernvirkning/siktakse fra Egertorget – Karl Johans gate





Fjernvirkning fra Slottsplassen



Nye Oslo S - Krystallen

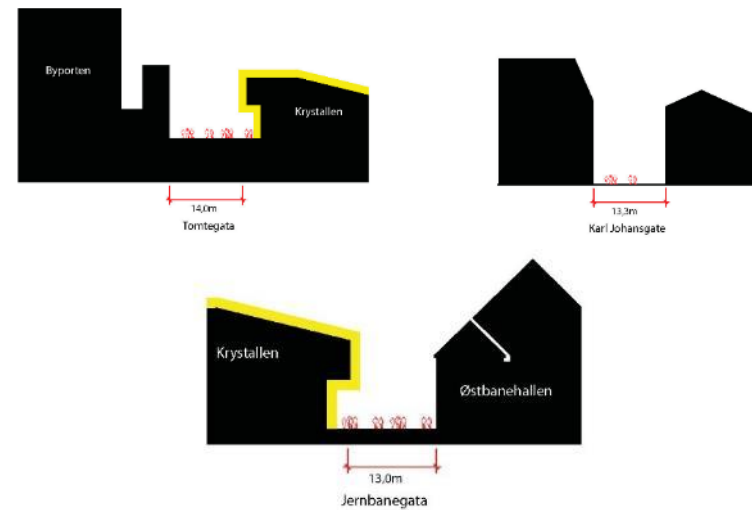
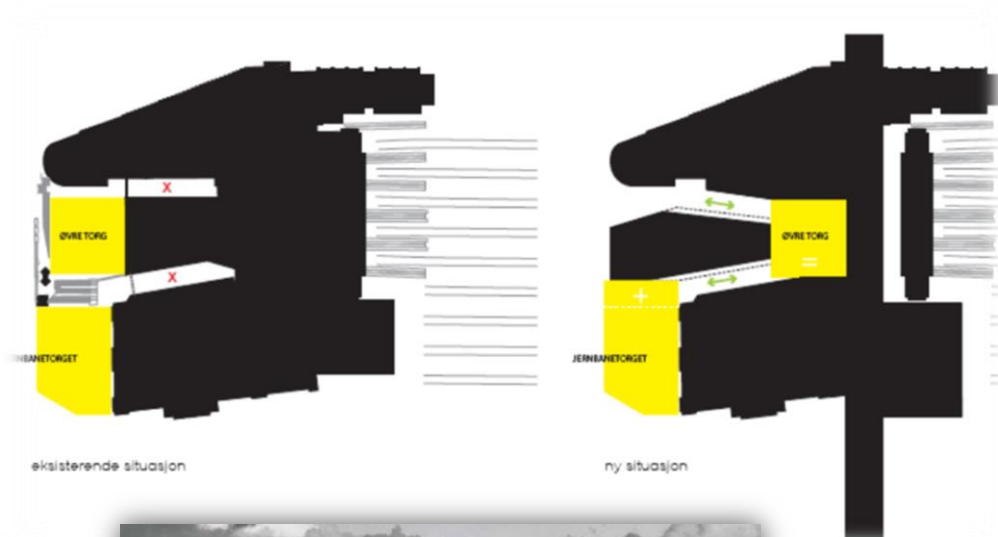


- Kontorbygg med fokus på info-/reiseliv
- Aktiv fasade mot to bygater
- Nytt «Øvre Jernbanetorg»
- Større og tydeligere «Nedre Jernbanetorg»
- Tar opp høydeforskjell pga «trakta»!
- Større plass til buss-/trikkeholdeplass!
- T-banen bedre tilgjengelig



Nye Oslo S

- nye offentlige byrom erstatter dagens private
- byen nærmere stasjon



KVU OSLO- NAVET

**ØKT TRANSPORTKAPASITET
INN MOT OG GJENNOM OSLO**

Dato

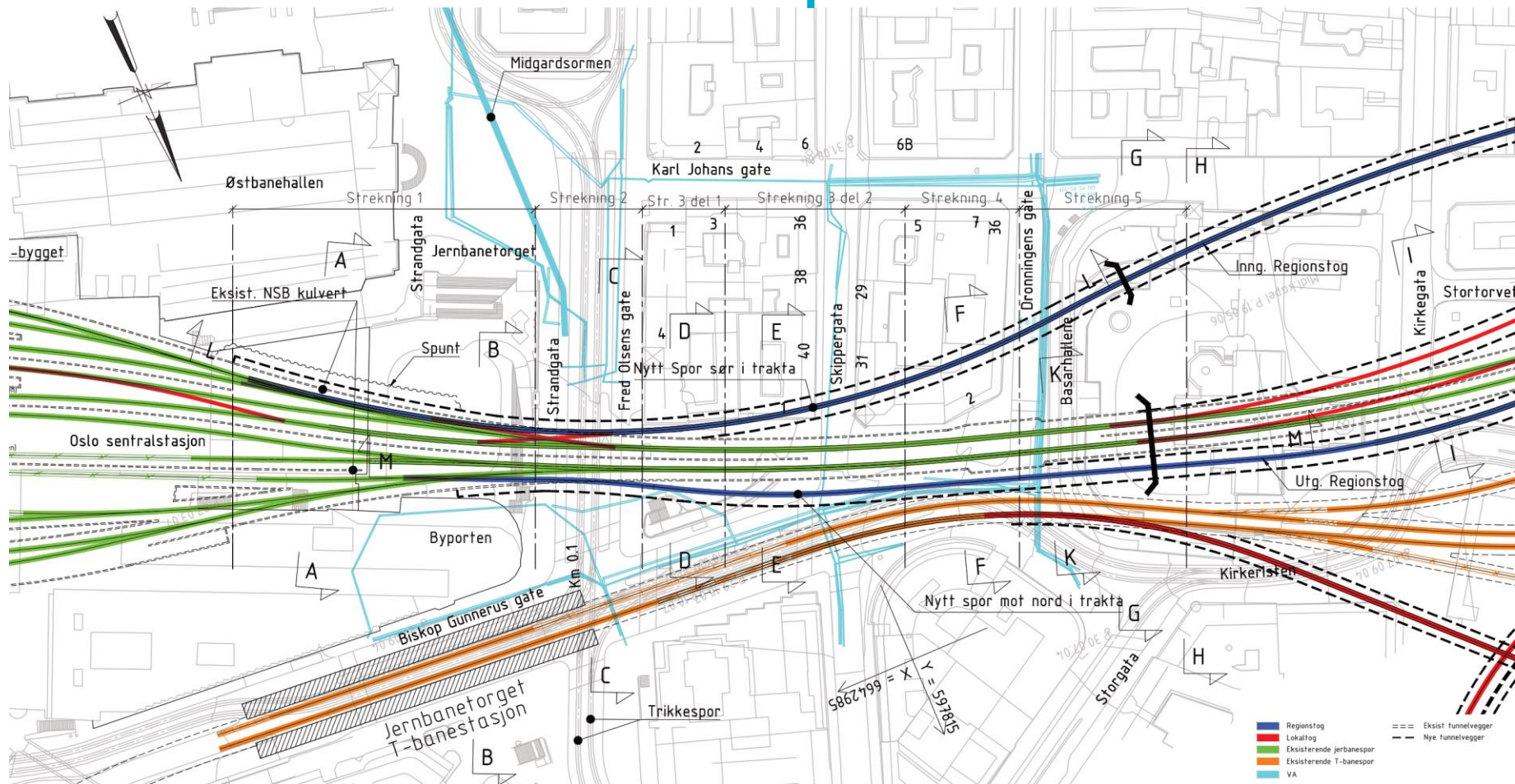
Navn



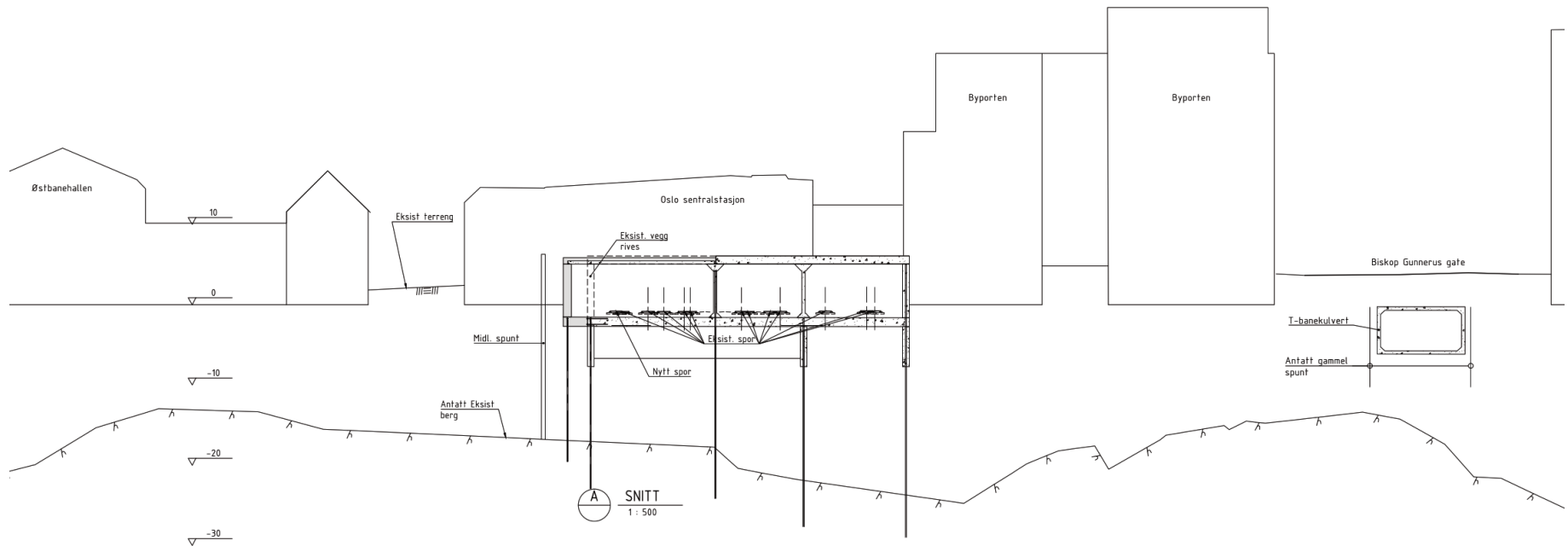
Ruter#



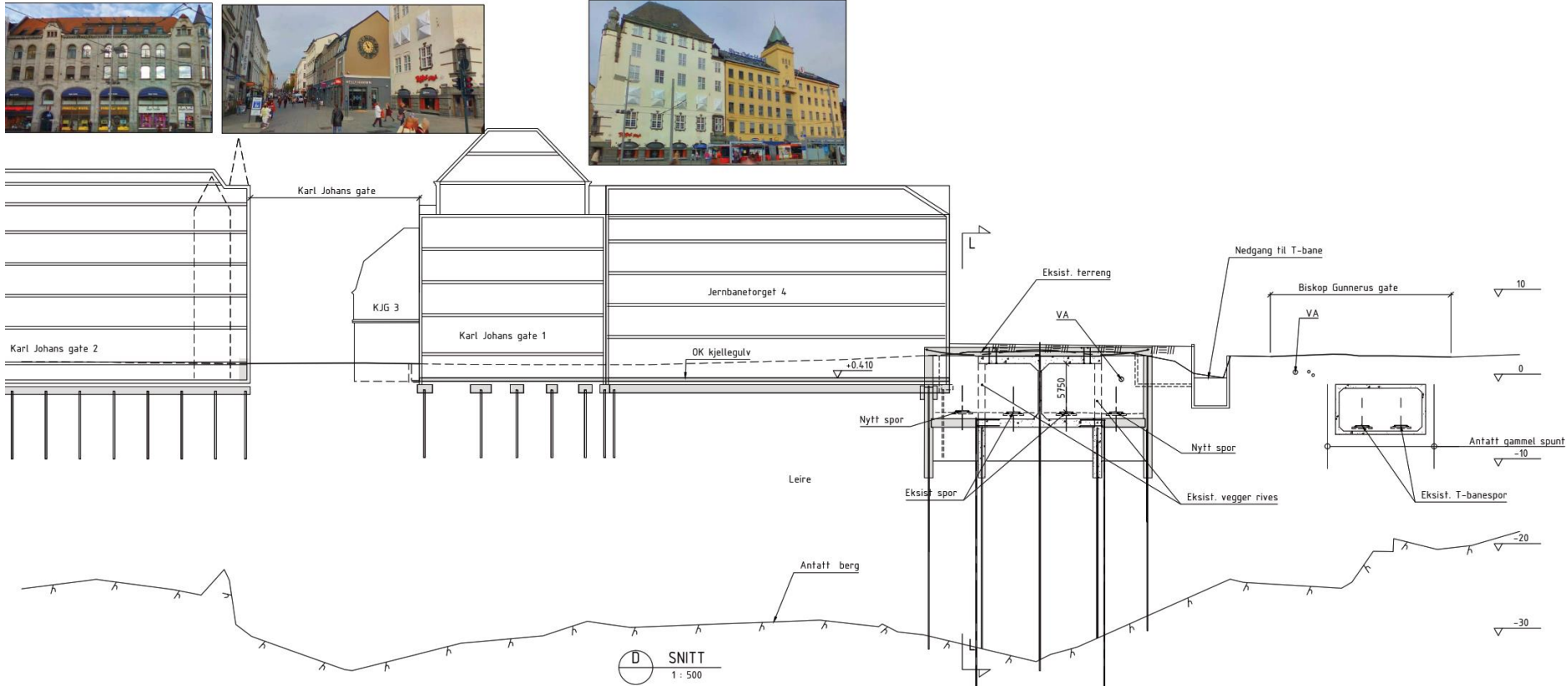
Oslo S: Utvidelse fra 2 til 4 spor i Trakta



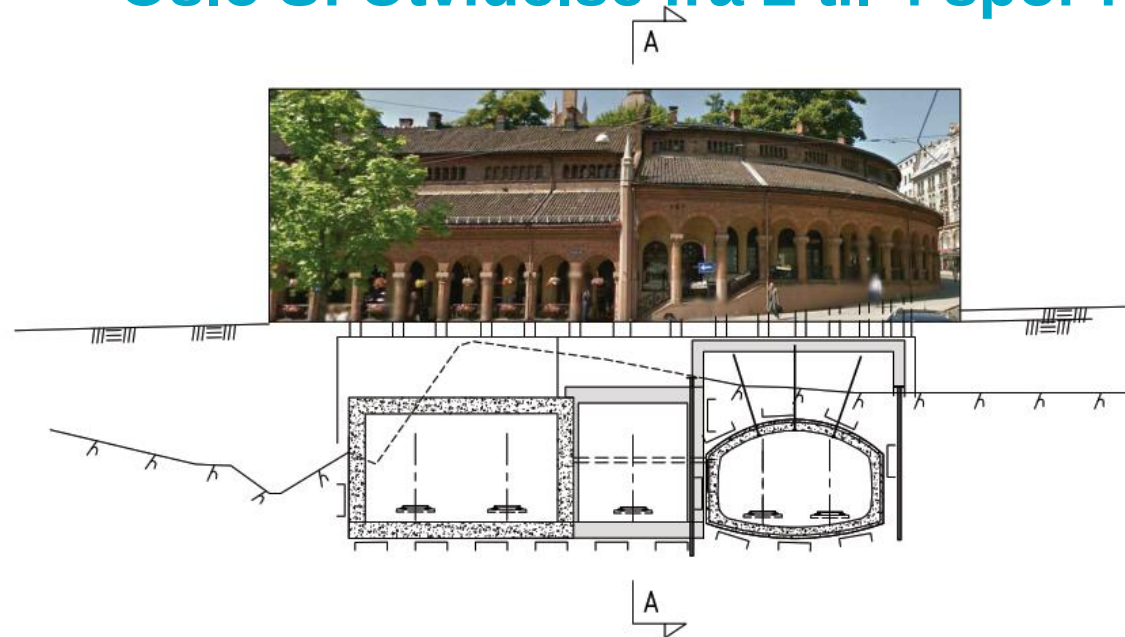
Oslo S: Utvidelse fra 2 til 4 spor i Trakta



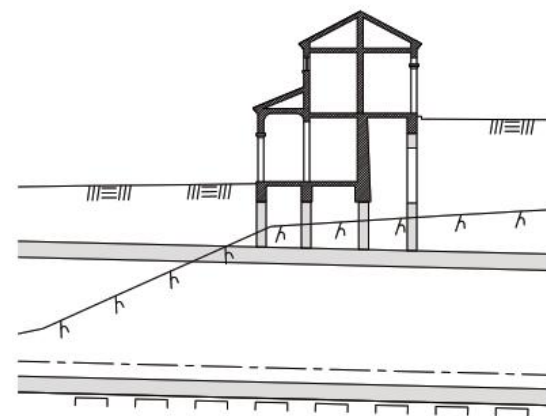
Oslo S: Utvidelse fra 2 til 4 spor i Trakta



Oslo S: Utvidelse fra 2 til 4 spor i Trakta

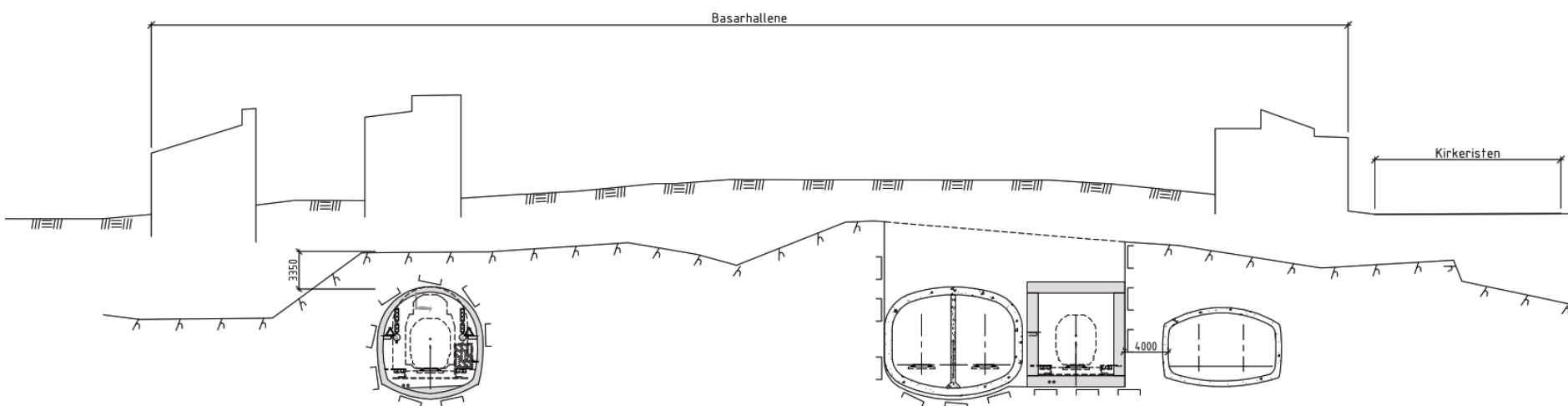


K SNITT
1 : 500



A SNITT
1 : 500

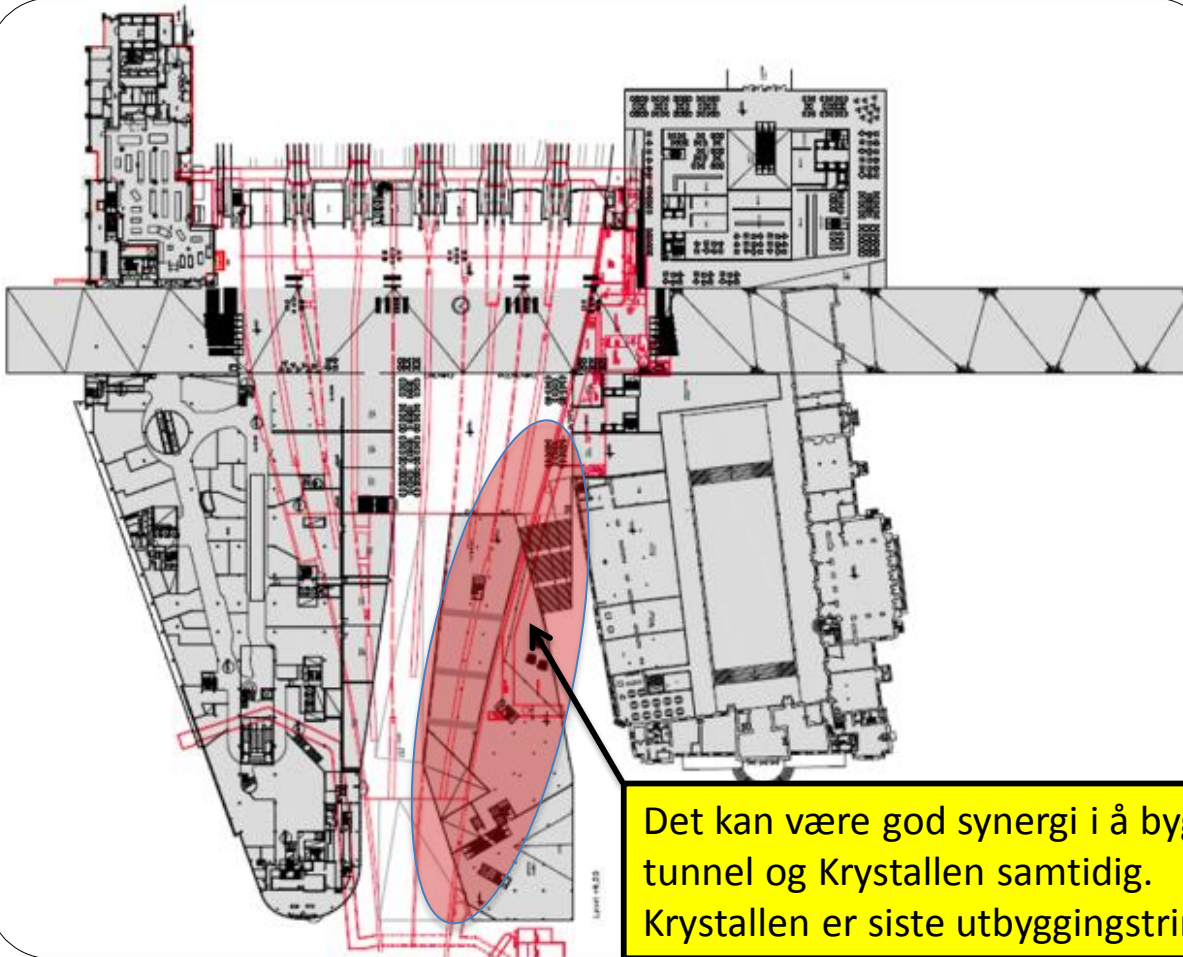
Utvidelse fra 2 til 4 spor i Trakta



Foreslått avgrening fra tunneltrakta



Nye Oslo S med eksisterende tunnel

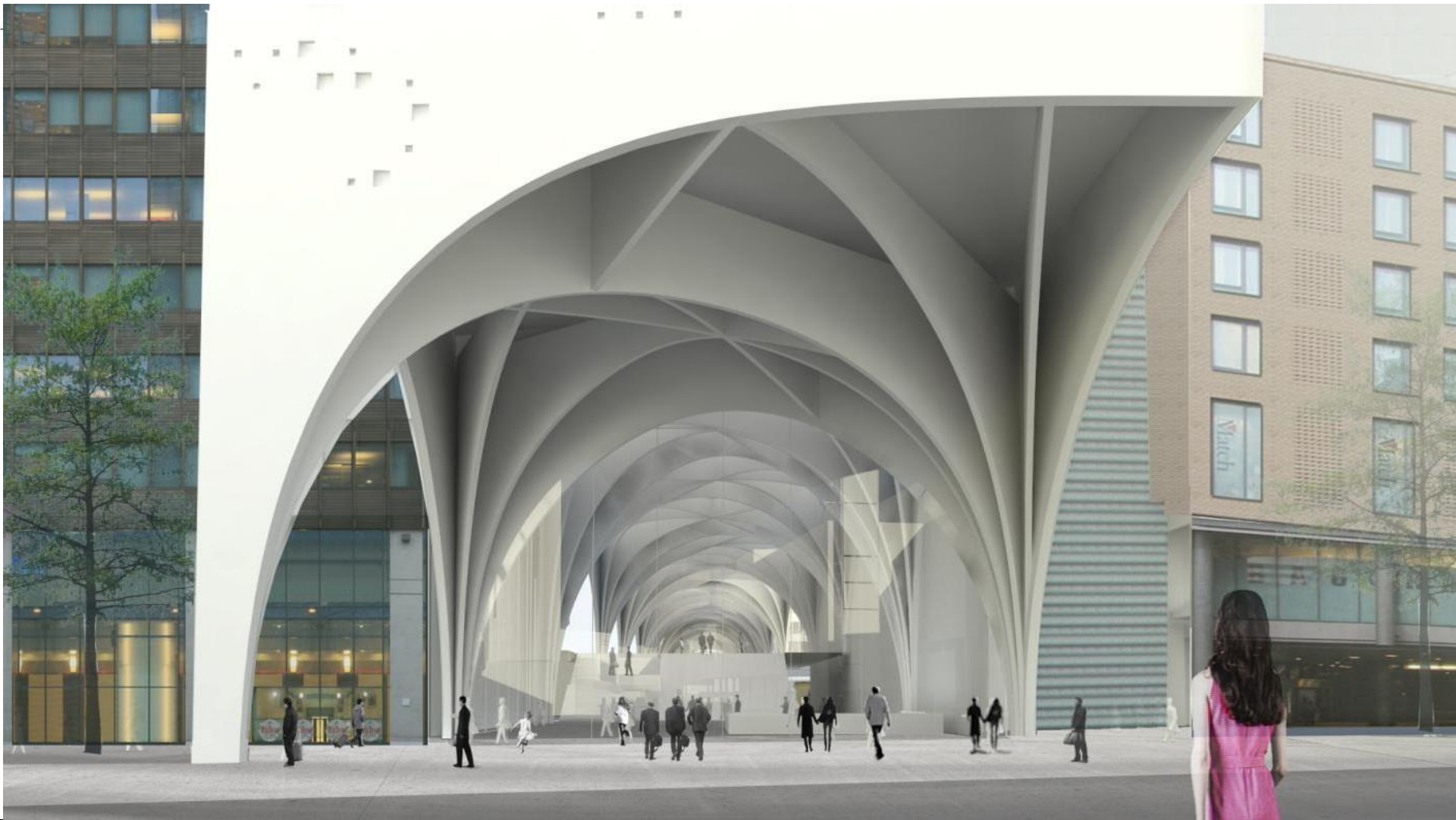


Det kan være god synergi i å bygge/forberede for både tunnel og Krystallen samtidig. Krystallen er siste utbyggingstrinn på Nye Oslo S og kan utsettes

Nye Oslo S fra vest



Inngang nord



«Utgang» nord



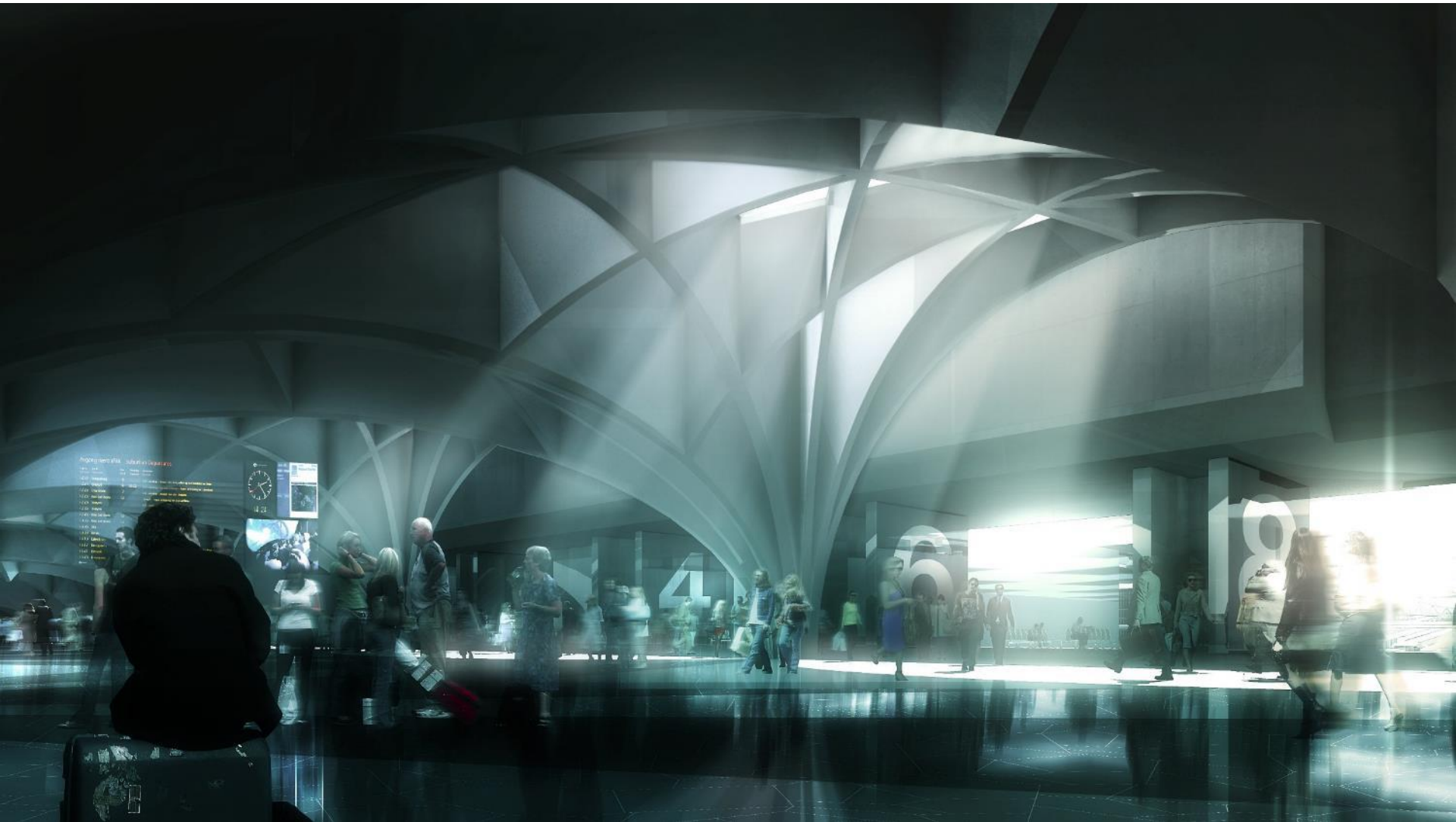
Utgang vest



Fordelingshallen - Stasjonsallèen



Nye Oslo S – Stasjonsallèen mot sporområdet



Flytogterminalen



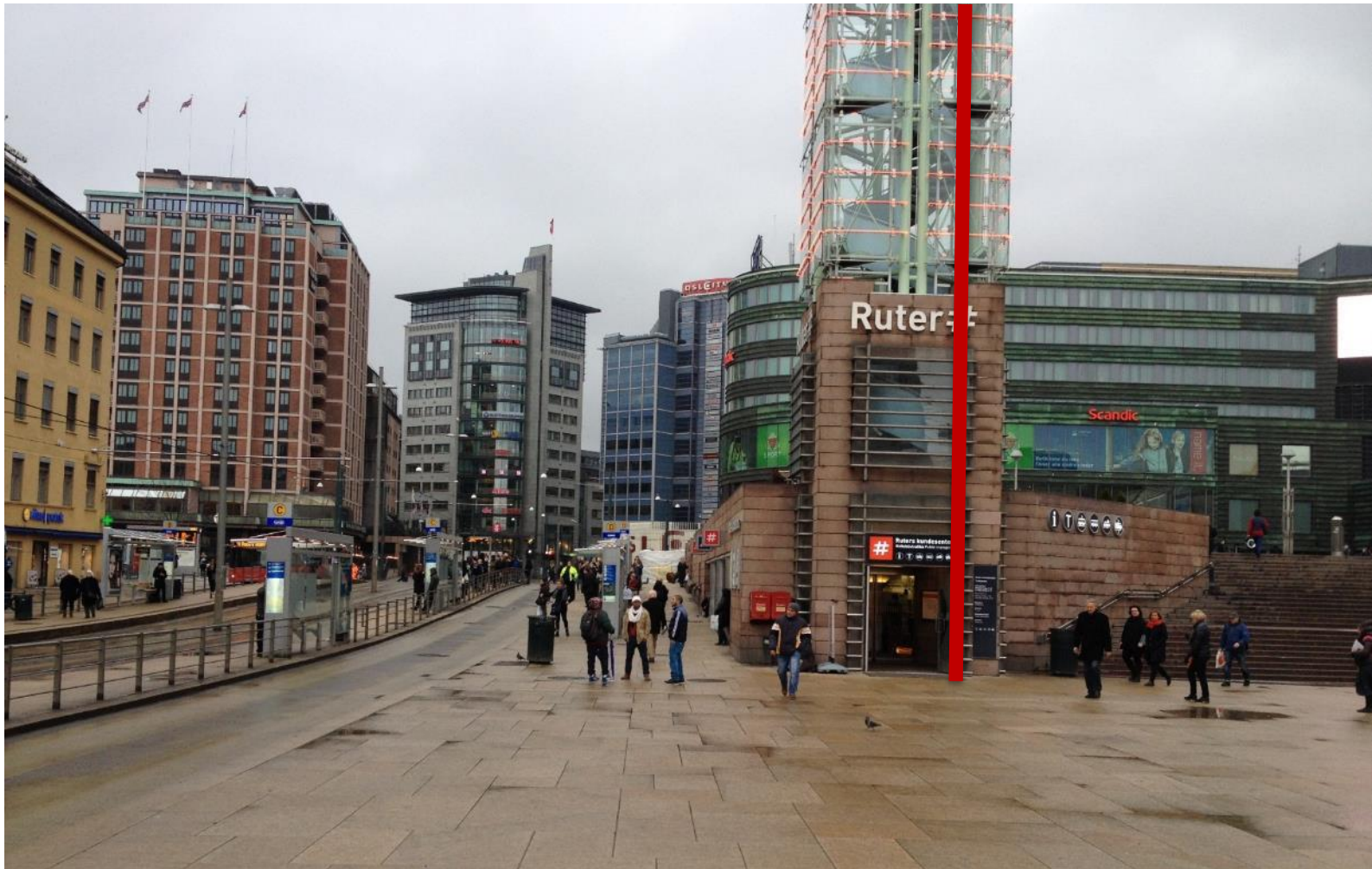
Fra Europarådets plass



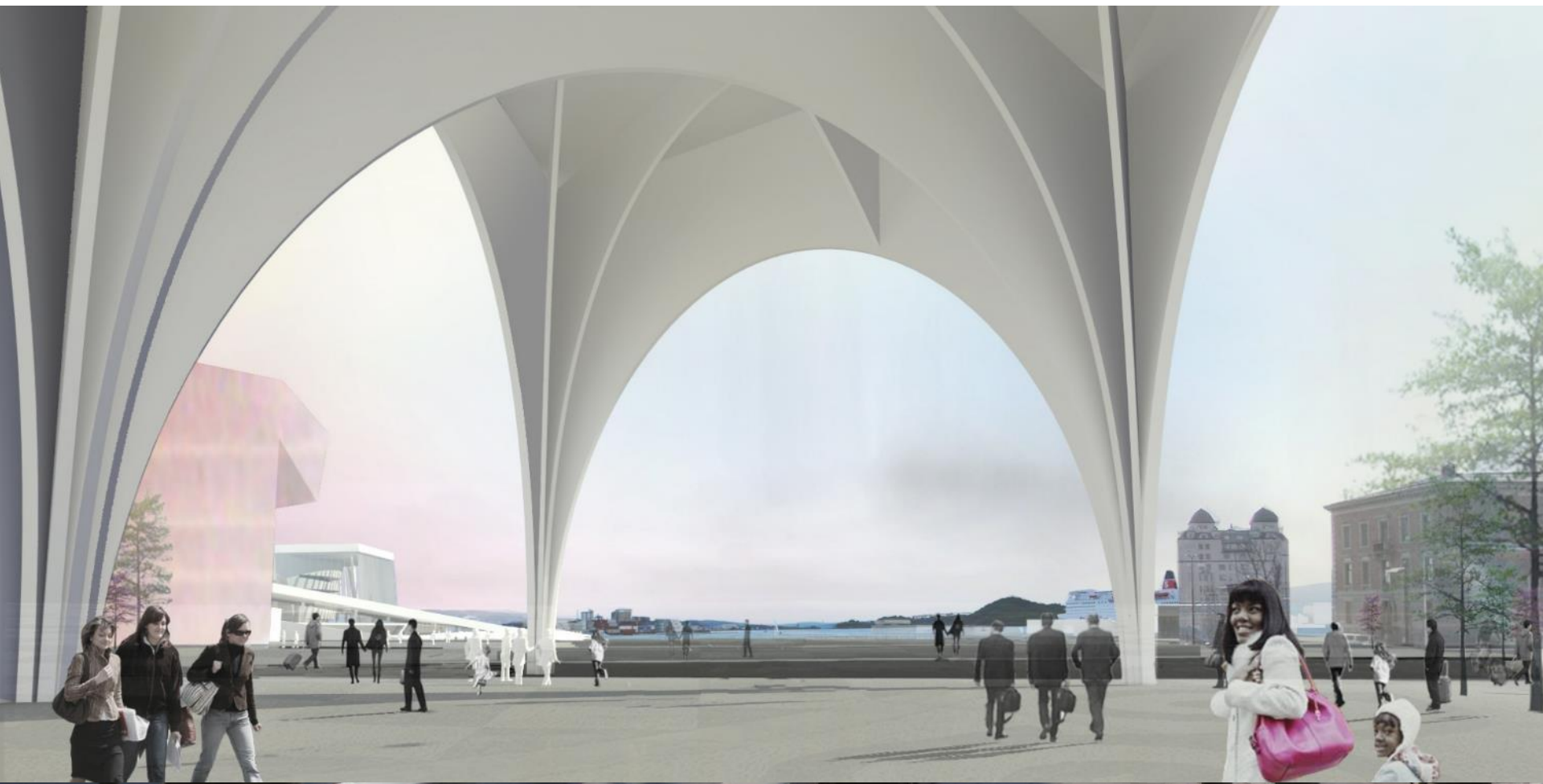
Fra Jernbanetorget



Utvidet plass på buss-/trikkeholdeplass Jernbanetorget



Mot sjøsiden og Operaen



Dagens situasjon - Christian Frederiks plass



Dagens situasjon - mot Operaen

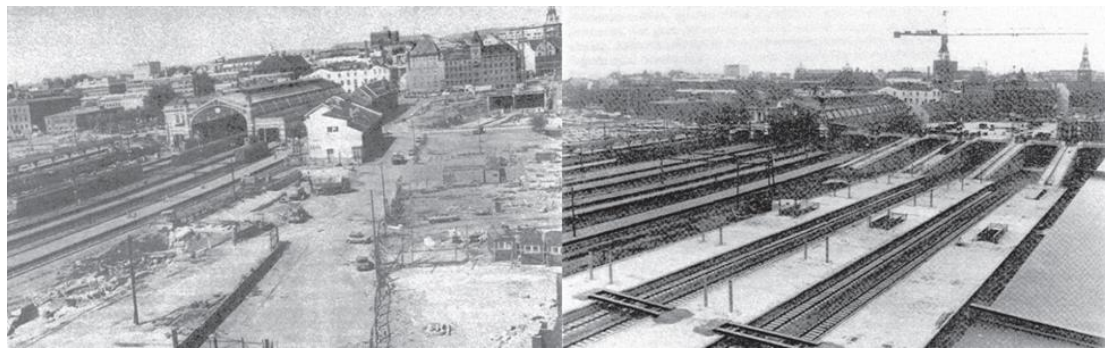


Både planlegging og økning av kapasitet

Planlegging infrastruktur



Øke kapasitet på stasjonen



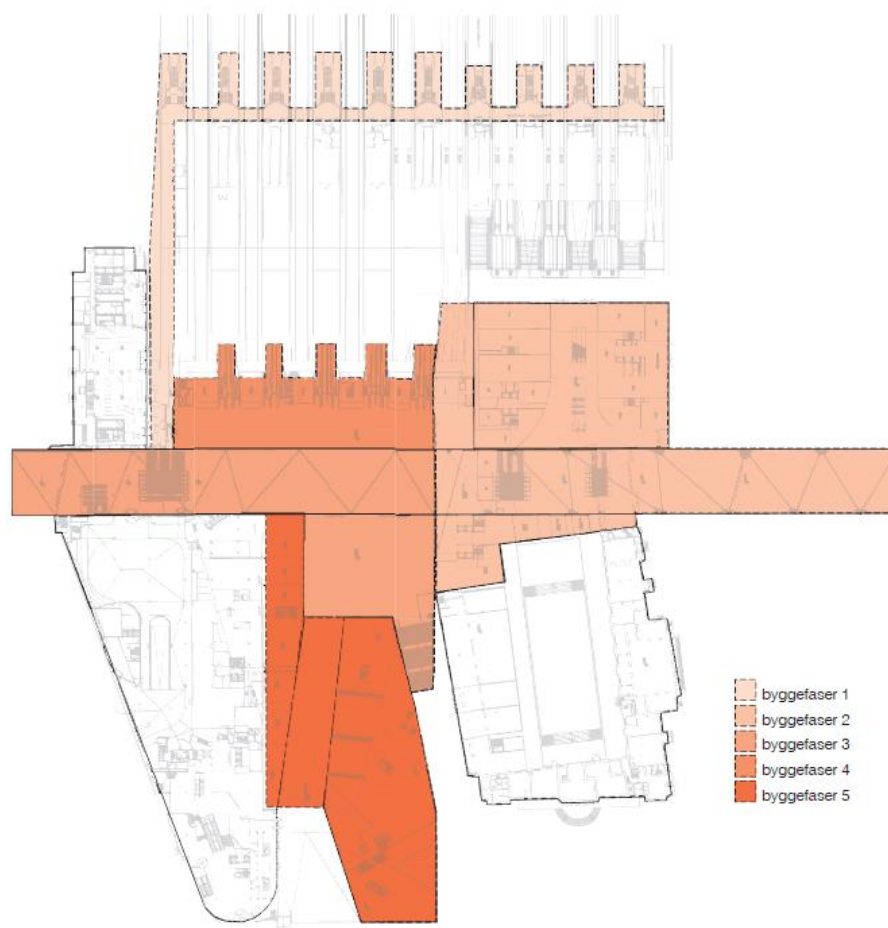
Nye Oslo S – bygge og fungere samtidig



og

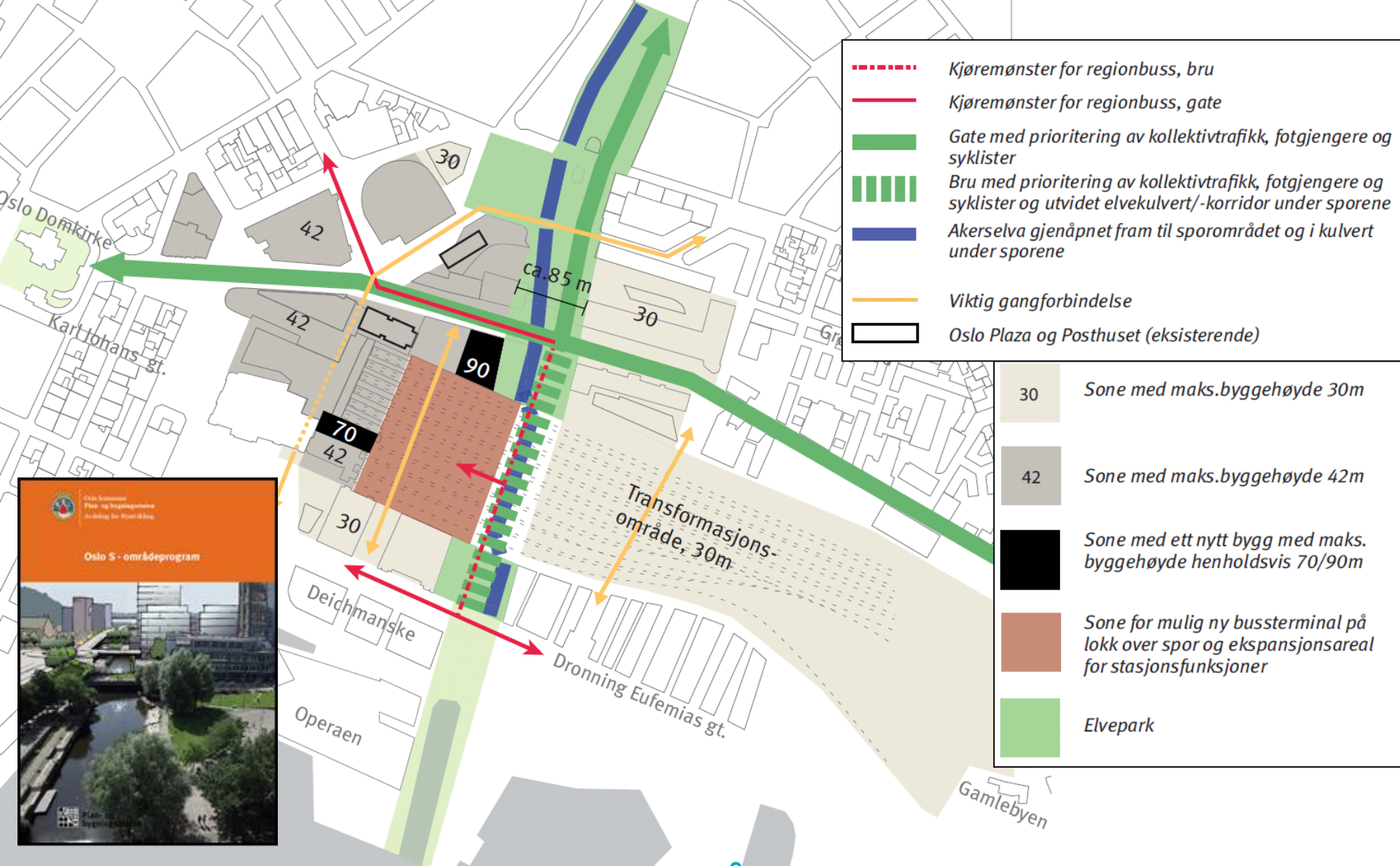


Utbyggingsrekkefølge Nye Oslo S - etappevis



Andre planer i Oslo S-området



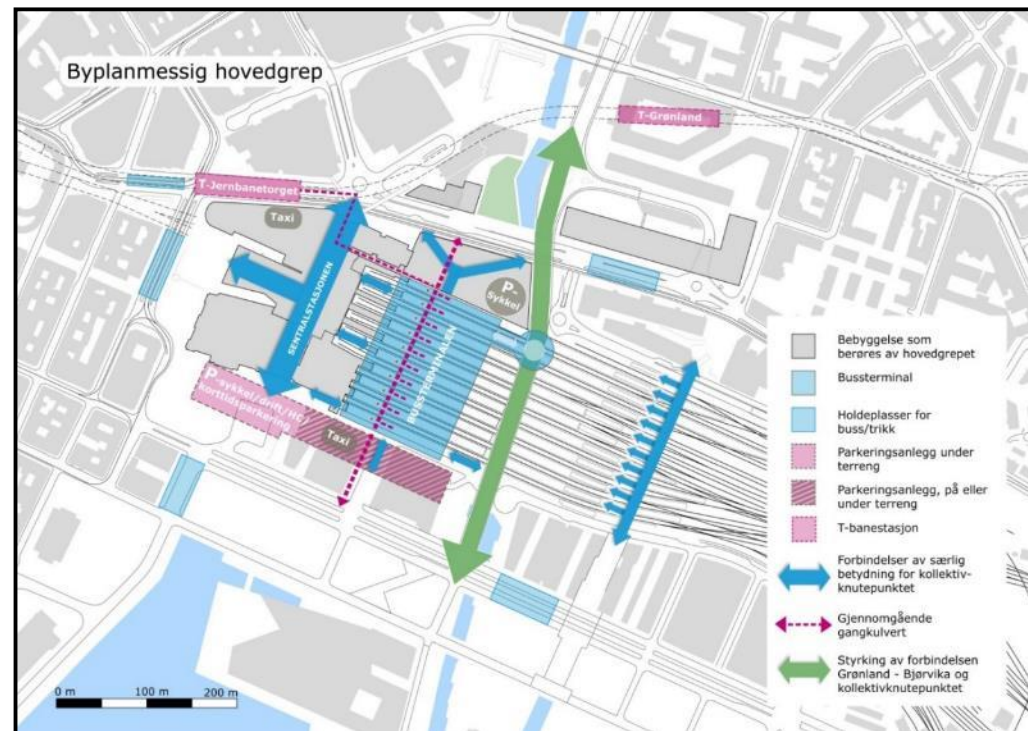


Prinsipplan for programområdet Oslo S

Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S



Plansamarbeidet for kollektivknutepunktet Oslo S kom i stand etter et møte mellom jernbanedirektør Elisabeth Enger og byutviklingsbyråd Bård Folke Fredriksen 27. september 2011. Det ble da satt i gang et samarbeid med utgangspunkt i Jernbaneverket og Plan- og bygningsetaten, og med deltakere fra ROM, Ruter, Bymiljøetaten, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune.

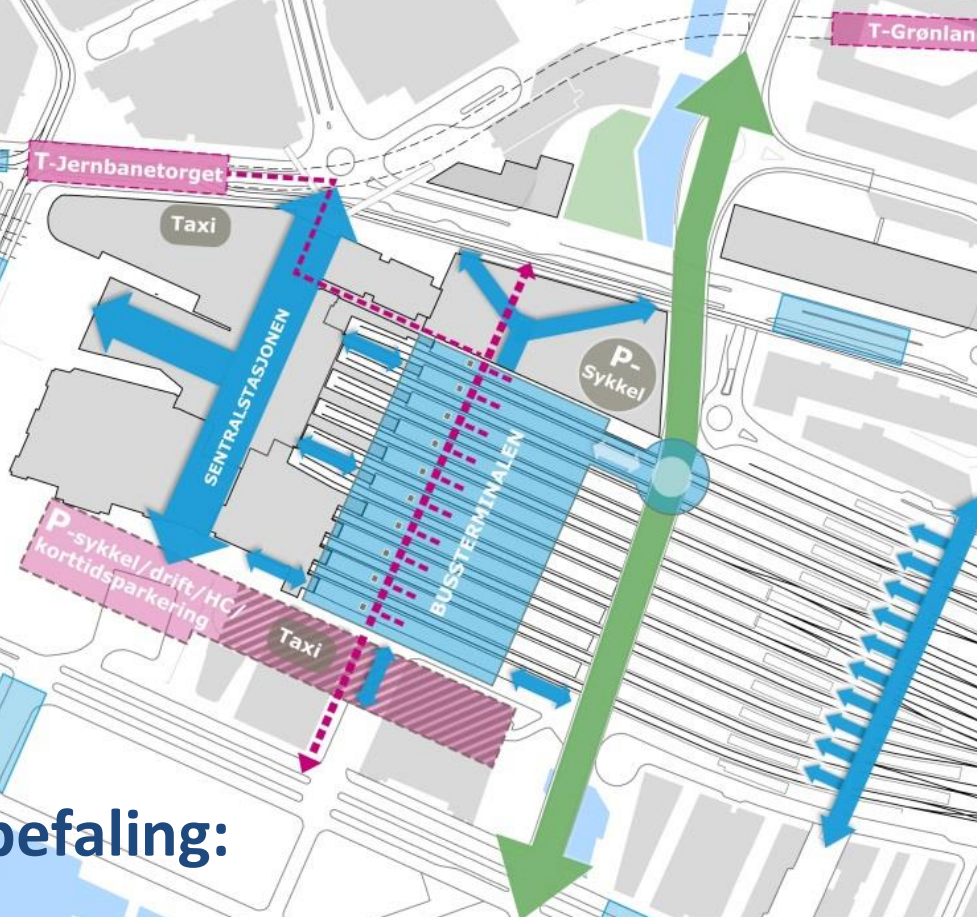


Byplanmessig hovedgrep

Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S

Hovedanbefaling:

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



- Bebyggelse som berøres av hovedgrepet
- Bussterminal
- Holdeplasser for buss/trikk
- Parkeringsanlegg under terreng
- Parkeringsanlegg, på eller under terreng
- T-banestasjon
- Forbindelser av særlig betydning for kollektivknutepunktet
- Gjennomgående gangkulvert
- Styrking av forbindelsen Grønland - Bjørvika og kollektivknutepunktet

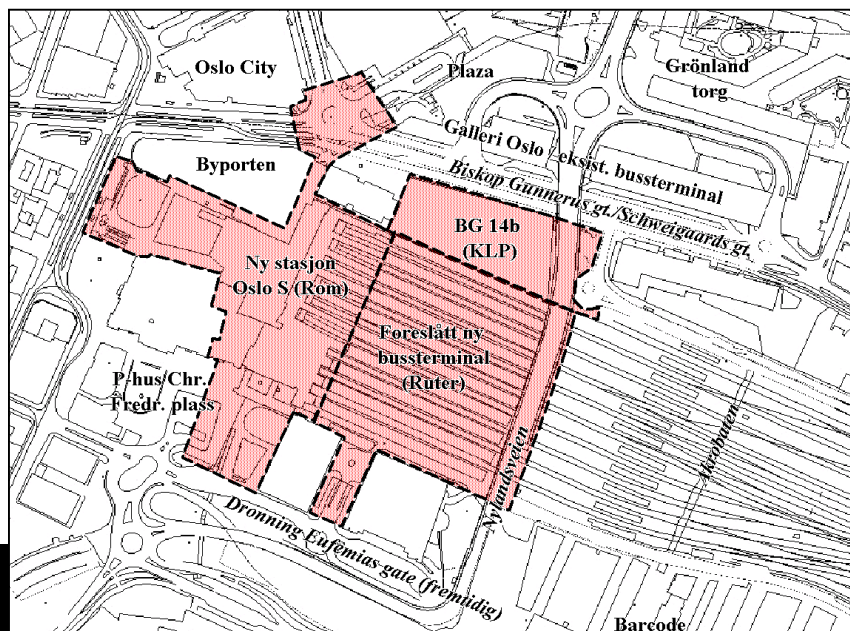
Plansamarbeidet for kollektivknutepunkt Oslo S, anbefaling om videre prosess

Videre prosess

Et vesentlig element i den videre prosessen er behandling av felles planprogram for nye Oslo S (ROM), ny bussterminal (Ruter) og KLP-prosjektet. Dette vurderes som nødvendig for å sikre tilstrekkelig samordning mellom prosjektene. Det legges til grunn at prosjektene senere kan behandles som separate reguleringsplaner.

Plan- og bygningseten vil innta en samordnende rolle og selv gjennomføre høring av forslag til felles planprogram, basert på en samarbeidsprosess og innsendte bidrag fra Ruter, ROM og KLP. Jernbaneverket og andre berørte parter må involveres tett i videre planarbeid.

Plansamarbeidet anbefales også opprettholdt som samarbeidsforum for informasjonsutveksling og samordning av arbeid.



Ny Bussterminal ved Oslo S



*Forsiden til RutersKVU for ny
bussterminal ved Oslo S (juni 2013).*



Hva er et planprogram?

- Obligatorisk for KU-pliktige tiltak, jfr. plan- og bygningslovens kap. 4 og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger
- Prosessuelt krav som kom med KU-forskriften fra 2005
- Skal bl.a. sikre grundigere tidligprosess og bedre mulighet for medvirkning i den viktige tidlige fasen av planarbeidet, og mer beslutningsrettet KU
- Høring av forslag til planprogram er samtidig formelt varsel om oppstart av planarbeid
- Skal fastsettes endelig av planmyndigheten før det går videre med forslag til reg.plan(er) m/ KU
- KU-forskriftens § 14: Planprogram kan avklare overordnede rammebetingelser for arbeidet med senere reguleringsplaner for et område, og også for flere pågående reguleringsplanprosesser innenfor et større område

Varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for Oslo S

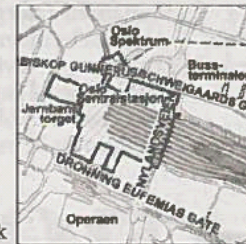
Bydel Sentrum,
Bydel Gamle Oslo
**Oslo S: Ny bussterminal /
Biskop Gunnerus gt. 14b /
Ny jernbanestasjon/
stasjonshall**

Saksnummer 201308290
Med bakgrunn i Område-
program Oslo S (bystyrevedtak
26.09.2012) og anbefalinger
fra Plansamarbeidet kollektivknutepunkt Oslo S
(hovedrapport august 2013), skal det utarbeides felles
planprogram og KU for planforslag om ny bussterminal
over sporområdet Oslo S (forslagsstiller: Ruter AS),
utvikling av Biskop Gunnerus gt. 14b (forslagsstiller:
KLP Eiendom), og ny jernbanestasjon/stasjonshall
Oslo S (forslagsstiller: Rom Eiendom), for å sikre
tilstrekkelig samordning. Det legges til grunn at prosjek-
tene senere kan behandles som separate detaljregulerings-
planer. Det vil bli avholdt åpent informasjonsmøte om
forslaget til planprogram i lokalene til NSB / Rom
Eiendom, Schweigaards gt. 23, onsdag 26. mars kl. 18.

Høringsfrist 14.04.2014.

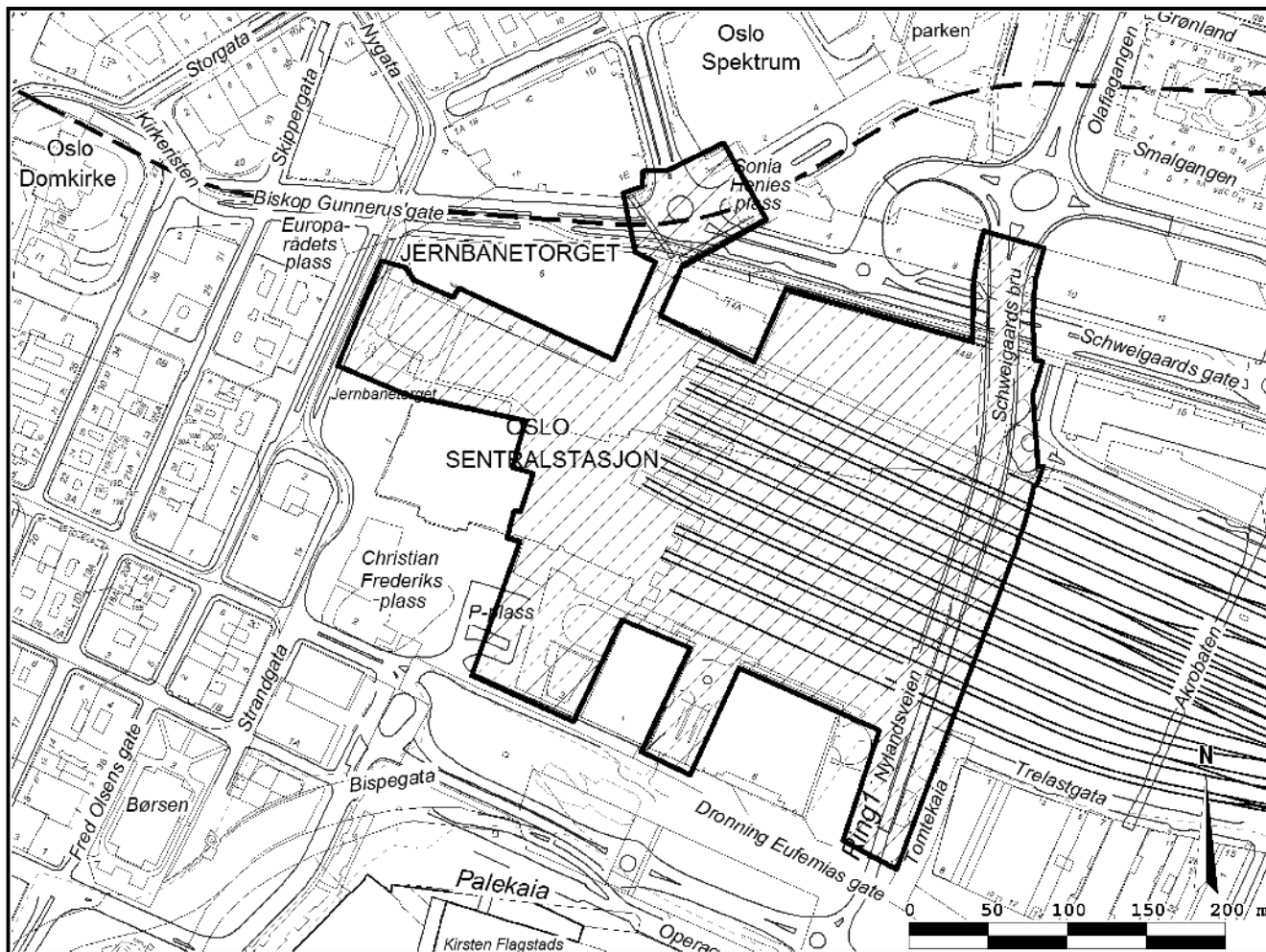
Plansakens dokumenter er tilgjengelige
gjennom Plan- og bygningsetaten
Saksinnsyn: <http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/>

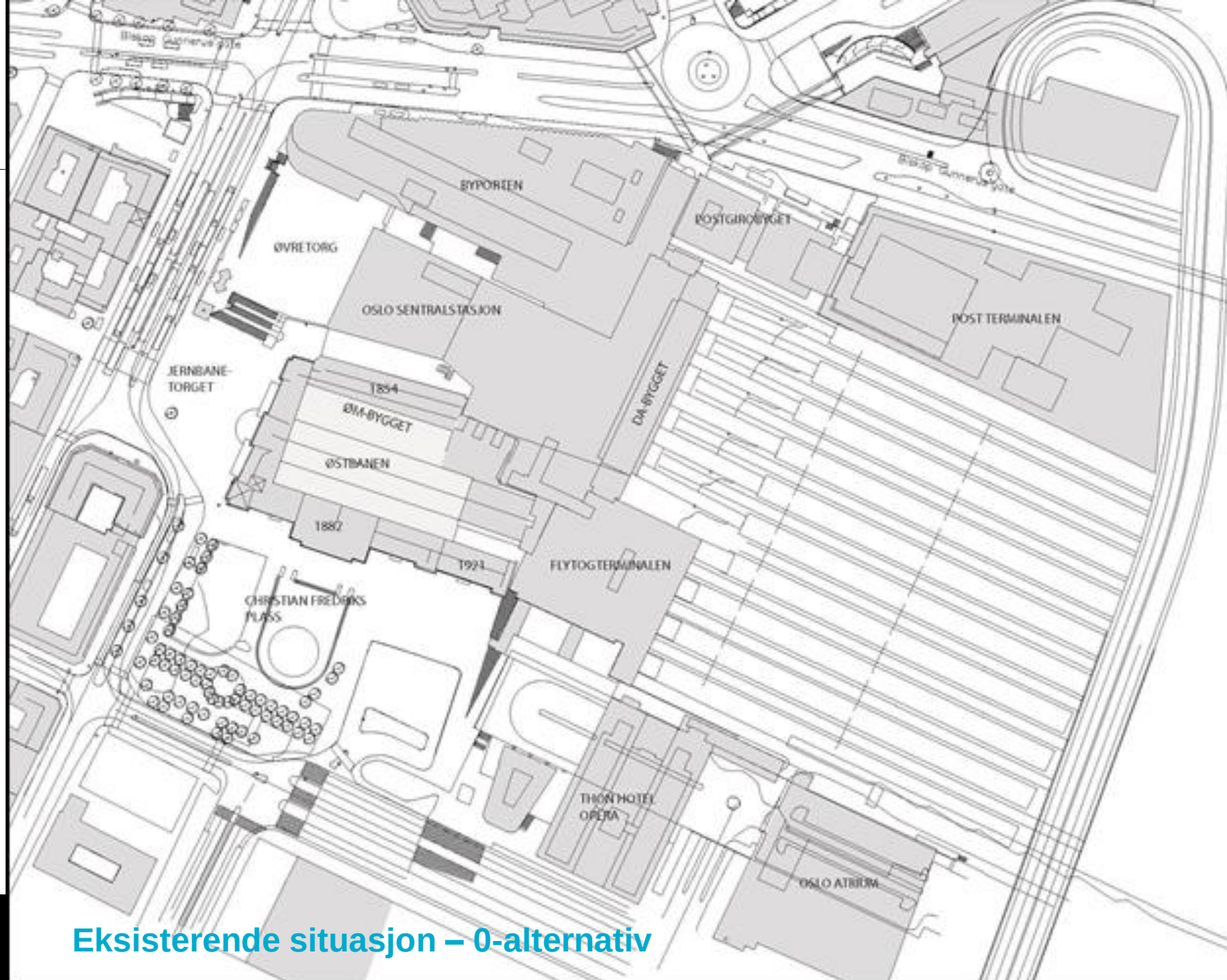
Eventuelle bemerkninger merkes med planområdets
adresse og saksnummer, og sendes Plan- og
bygningsetaten, p.b. 364 Sentrum, 0102 Oslo eller
postnottak@pbe.oslo.kommune.no innen oppgitt frist.



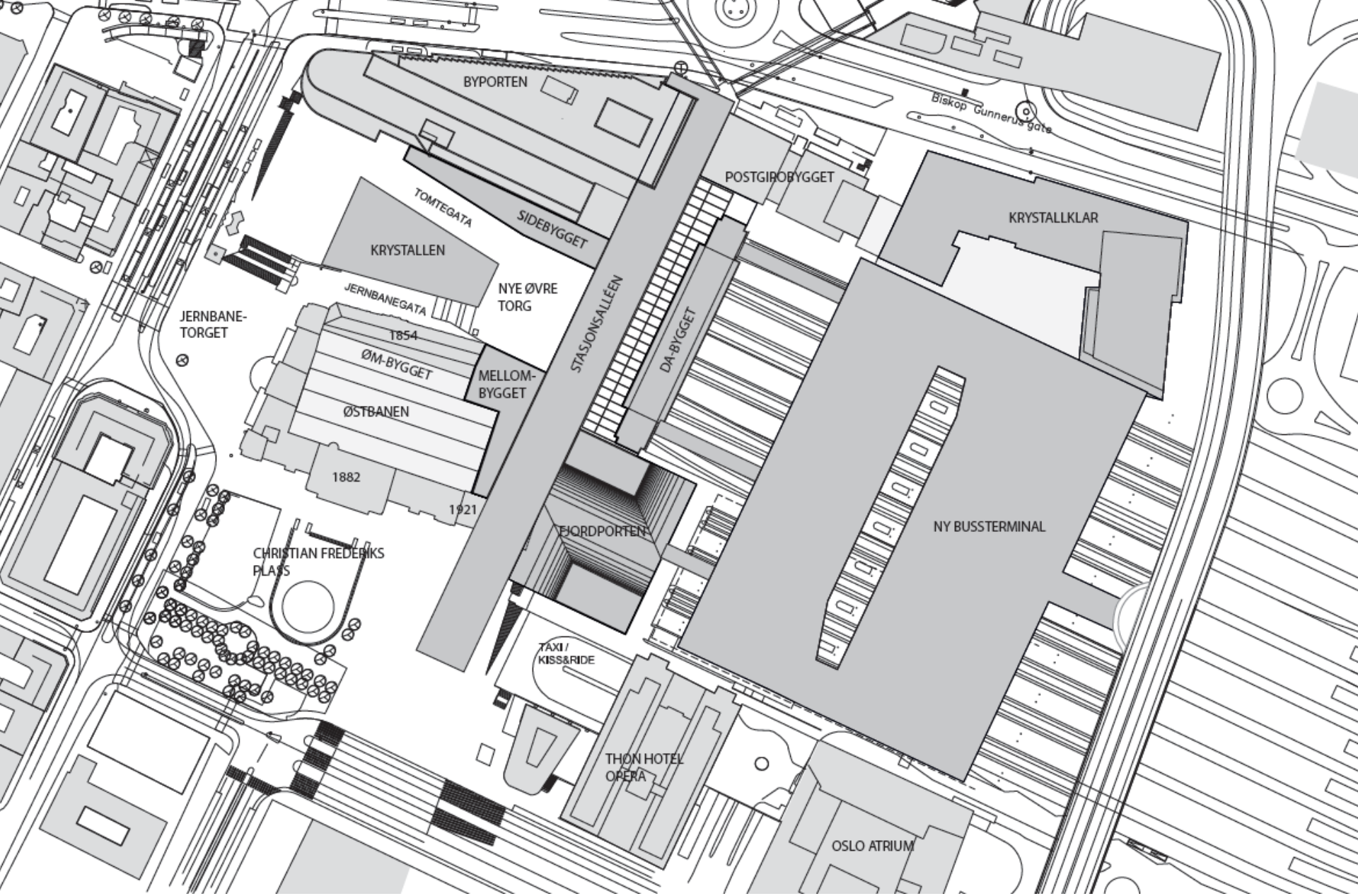
Kunngjøringsannonse 3. mars 2014

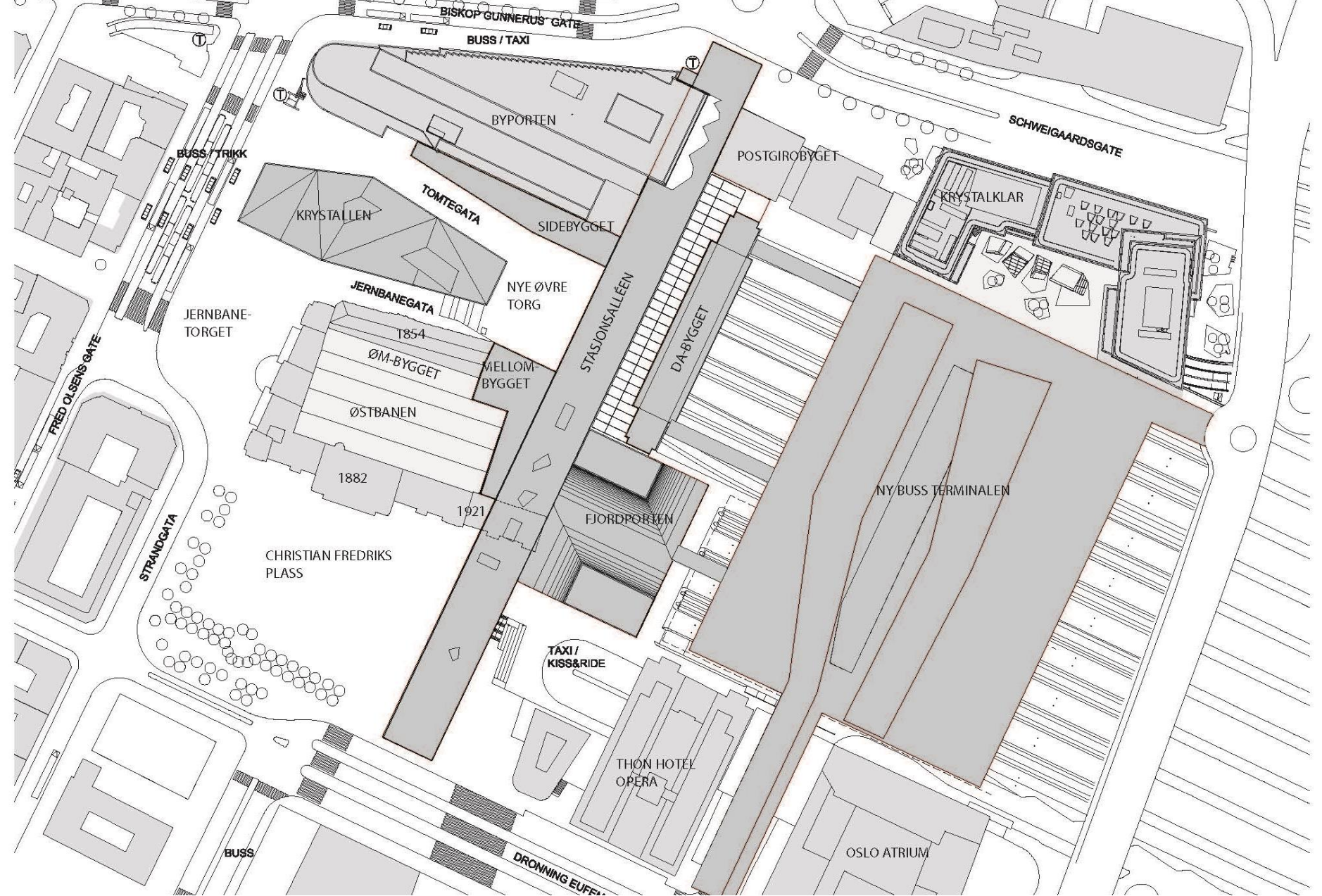
Planprogram Oslo S – vedtatt 10.02.2015





Eksisterende situasjon – 0-alternativ





Planprogram Oslo S:

Alternative løsninger og tiltak (1/4)

1. Ny bussterminal Oslo S, løsninger som skal utredes

- Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, uten tilleggsarealer (jfr. hovedalternativ 1)
- Ny bussterminal i lokk på tvers av sporområdet Oslo S, m/ tilleggsarealer (jfr. hovedalternativ 2)
- Varianter av volumet for tilleggsarealer over lokket
- Løsninger med eller uten bussterminal trukket ned mot Dronning Eufemias gate
- Atkomst Nylandsveien, varianter



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

Planprogram Oslo S:

Alternative løsninger og tiltak (2/4)

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

- Transformasjon innenfor rammene av eksisterende bygningsvolum/plangrunnlag (jfr. nullalternativet)
- Utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med høyhus med byggehøyde opp mot ca. 90 m (jfr. hovedalternativ 1)
- Full utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med høyhus med byggehøyde på ca. 100 m (jfr. hovedalternativ 2)
- Begrenset utbygging av Biskop Gunnerus gt. 14b med redusert høyde (42 m)
- Alternative løsninger for personstrømmer og grensesnitt mot gateløp
- Kotehøyde, optimalisering for sørvendt plass
- Mulighetsstudie, alternative løsninger for gjenåpnet Akerselva nord for sporområdet



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

Planprogram Oslo S:

Alternative løsninger og tiltak (3/4)

3. Ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S, løsninger som skal utredes

- Full ombygging av jernbanestasjonen, m/ Stasjonsalleen, Fjordporten, og nybygg på Øvre jernbanetorg (jfr. hovedalternativ 2)
- Ny jernbanestasjon/stasjonshall som er tilbaketrukket mht. møtet med byen (jfr. hovedalternativ 1)
- Alternative løsninger for stasjonsinngang nord
- Alternative løsninger for nybygg på Øvre jernbanetorg
- Stasjonsalleen redusert mot sør
- Optimalisert utforming eller redusert høyde på høyhus (Fjordporten)



Innholdet i Planprogram Oslo S

1. Hovedgrep som skal utredes

1.1 Nullalternativ

1.2 Hovedalternativ 1

1.3 Hovedalternativ 2

1.4 Tiltak som skal utredes

1.4.1 Ny bussterminal Oslo S, løsninger som skal utredes

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

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

1.4.4 Øvrige løsninger som skal utredes

2. Utredningstema knyttet til hovedgrep

2.1 Funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S

2.2 Gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden

2.3 Byplanmessige virkninger

2.4 Trafikk på vei- og gatenett

2.5 Miljø

3. Tema knyttet til de enkelte detaljreguleringsplaner

3.1 Tema knyttet til ny bussterminal Oslo S

3.2 Tema knyttet til Biskop Gunnerus gt. 14b

3.3 Tema knyttet til ny jernbanestasjon/stasjonshall Oslo S

3.4 Øvrige tema som skal belyses i alle detaljreguleringsplaner

4. Videre planprosess og medvirkning

4.1 Saksgang

4.2 Prosess for utarbeidelse av konsekvensutredning for hovedgrepet

4.3 Prosess for behandling av de enkelte detaljreguleringsplaner

4.4 Medvirkning

Planprogram: Utredningstema felles KU

1. Funksjonalitet for kollektivknutepunktet Oslo S

- Personstrømmer og overgang mellom driftsformer
- Atkomster, varelevering
- Sykkelparkering
- Bilparkering
- Buss for tog
- Turistbusser
- Taxi og kiss&ride
- Sikkerhet

2. Gjennomførbarhet og konsekvenser i og etter anleggsperioden

- Utbyggingsrekkefølge, faseplaner og midl. anleggsområder
- Trafikkforstyrrelser i anleggsperioden
- Risiko for uønskede hendelser i anleggsperioden
- Grunnforhold, setninger og fundamentering

3. Byplanmessige virkninger

- Forholdet til overordnede planer, mål og utredninger
- Fleksibilitet for videre utvikling av kollektivknutepunkt Oslo S
- Byplangrep, integrasjonen med byveven for øvrig etc.
- Høyhus
- Arealbruk

4. Trafikk på vei- og gatenett

- Transportanalyse
- Sykkel, sammenhengen med hovedsykkelveinettet etc.

5. Miljø

- Vindvurderinger
- Sol og skygge
- Støy og luft
- Blå-grønn infrastruktur

I tillegg lister planprogrammet opp en rekke tema med konsekvenser/virkninger som skal belyses på ordinær måte i hver enkelt detaljreguleringsplan

Øvrige KU-temaer som skal belyses i alle detaljreguleringsplaner

- Kulturminner, kml. § 9 (undersøkelsesplikten)
- Kulturminner, generelt
- Offentlig infrastruktur
- Rekkefølgebestemmelse
- Estetikk og byggeskikk
- Universell utforming
- Barn og unges interesser
- Sosial infrastruktur
- Teknisk infrastruktur
- Friluftsimteresser
- Interessekonflikter
- Økonomiske konsekvenser
- Støy
- Luftforurensning
- Naturmangfold
- Flom- og skredfare
- Brannteknisk analyse
- Juridiske forhold

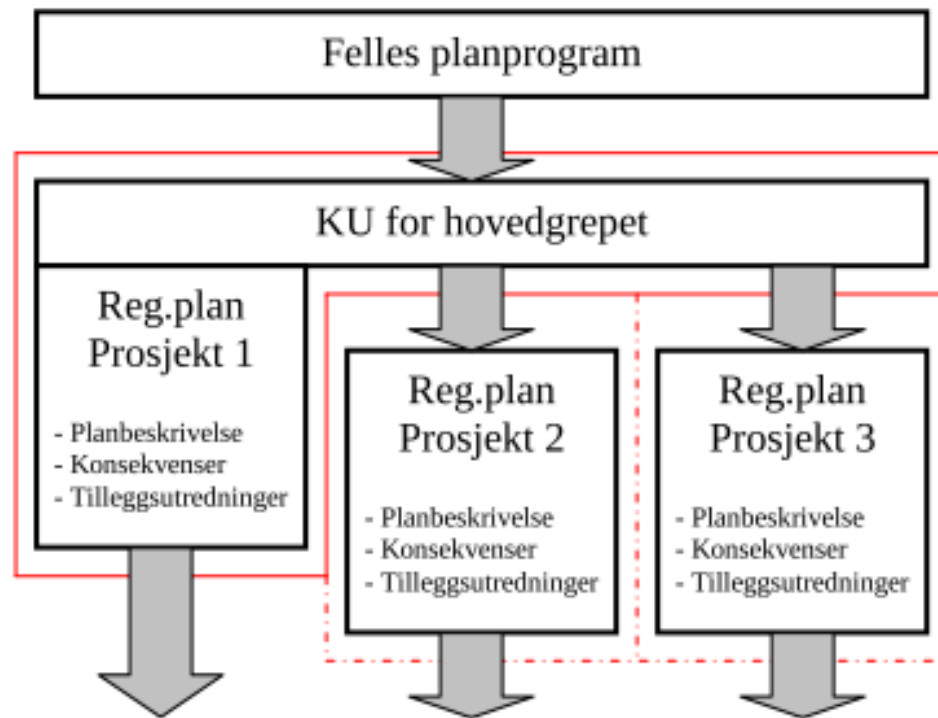
Planprogram: Prosess for felles KU

4.2 Prosess for utarbeidelse av konsekvensutredning for hovedgrepet

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

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

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

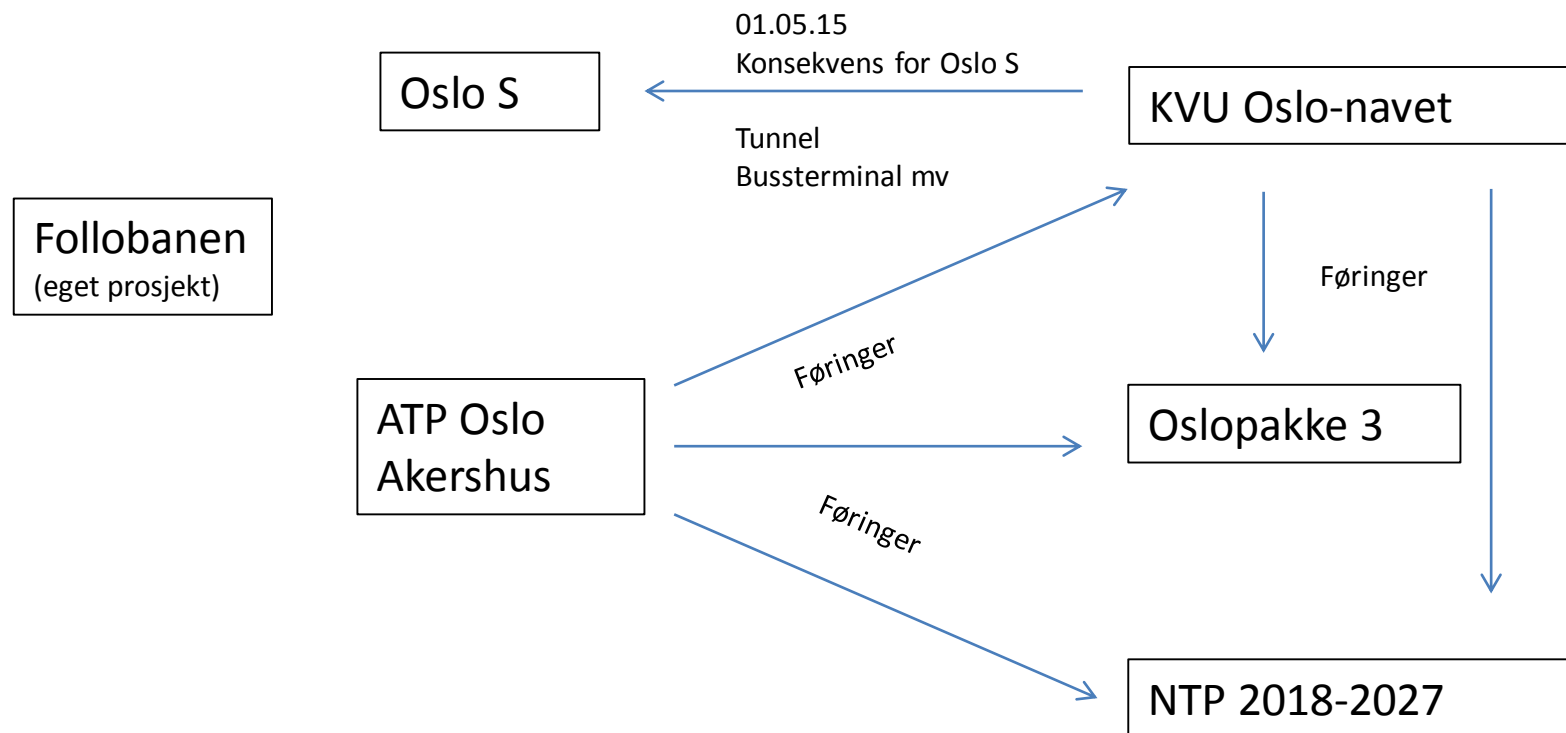


Sammenheng mellom felles planprogram, KU for hovedgrepet, og oppfølgende detaljreguleringsplaner.

Felles KU: Del 1 – noen problemstillinger

- Overordnede planer og utredninger
 - Oslo-navet (fremdrift)
- Follobaneprosjektet
- Planer og prosjekter utenfor planområdet
 - Posthuset
 - Plaza
- Konkretisering av hovedgrep som skal utredes
 - KLP OK
 - Ruter (påbygg)
 - Rom (inngang nord)
- Forholdet mellom hovedgrep og alternative løsninger og tiltak
- Samordning mellom KU for hovedgrepet og reguleringsplan

Sammenhenger og avhengigheter mellom prosjektene



Status Follobanen



Jernbaneverket

Ny sporplan - Oslo S

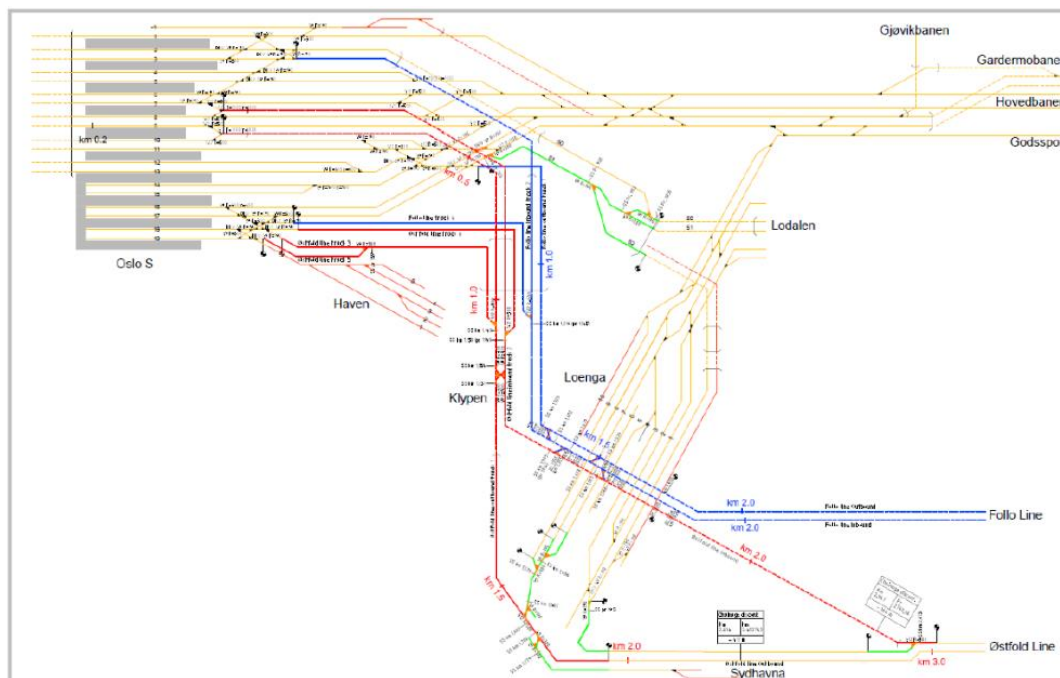
- Ny Follobane. Ny og omlagt Østfoldbane.
- Alle 4 spor kobles til buttspor 16-19 og til Oslotunnelen.
- Sporforbindelser bygges mellom alle spor i Klypen.
- Nye spor og tilkoblinger til Lodalen, Loenga og havna
- Ca. 9 km ballastspor og ca 28 sporveksler
- Faseplaner og brudd koordineres i samarbeid med fornyelsesprosjektet "Samprosjekt Oslo S"



Anleggsfaser med begrenset fremkommelighet på Østfoldbanen og på Ski stasjon

- 5 nye driftsfaser før Oslo S ferdigstilles

Phase	Description	Milestone
10.00	Tracks at Loenga temporary closed	Sept 2015
20.00	New track layout at Loenga and Sydhavna	Aug 2016
30.00	Permanent track layout at Loenga	Aug 2017
40.00	New track layout for the Østfold line	Aug 2019
50.00	All tracks within EPC Oslo S completed	Aug 2020
(60.00)	(New operational phase EPC TBM – The Follo Line Project completed)	Dec 2021



Andre ROM-prosjekter på Oslo S



Hotel Grand Central i Østbanebygget

- Areal : 6500 m² rehabilitering og 1500m² nybygg (ca 170 rom)
- Fredet fasade og noe interiør
- Driftsavtale med Choice
- Åpnet 30.april 2012





Østbanebygget



Comfort Hotel Grand Centrals suite på Østbanehallen

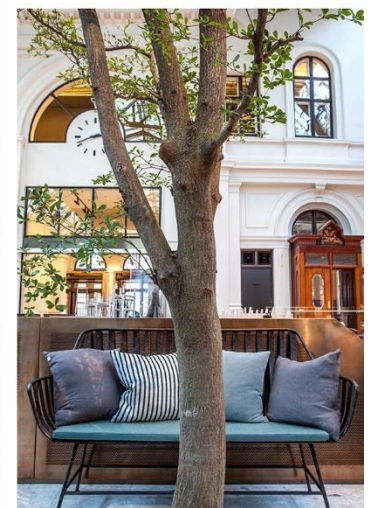
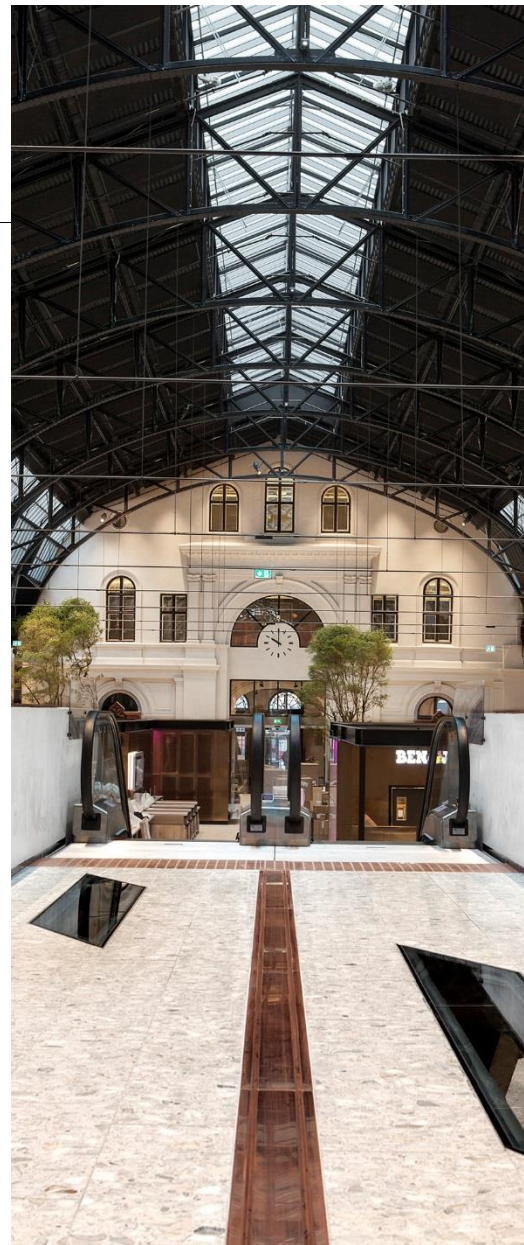
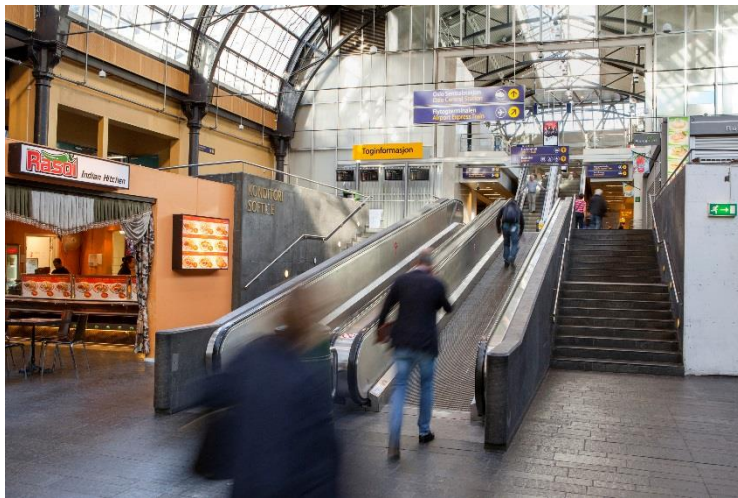
Østbanehallen



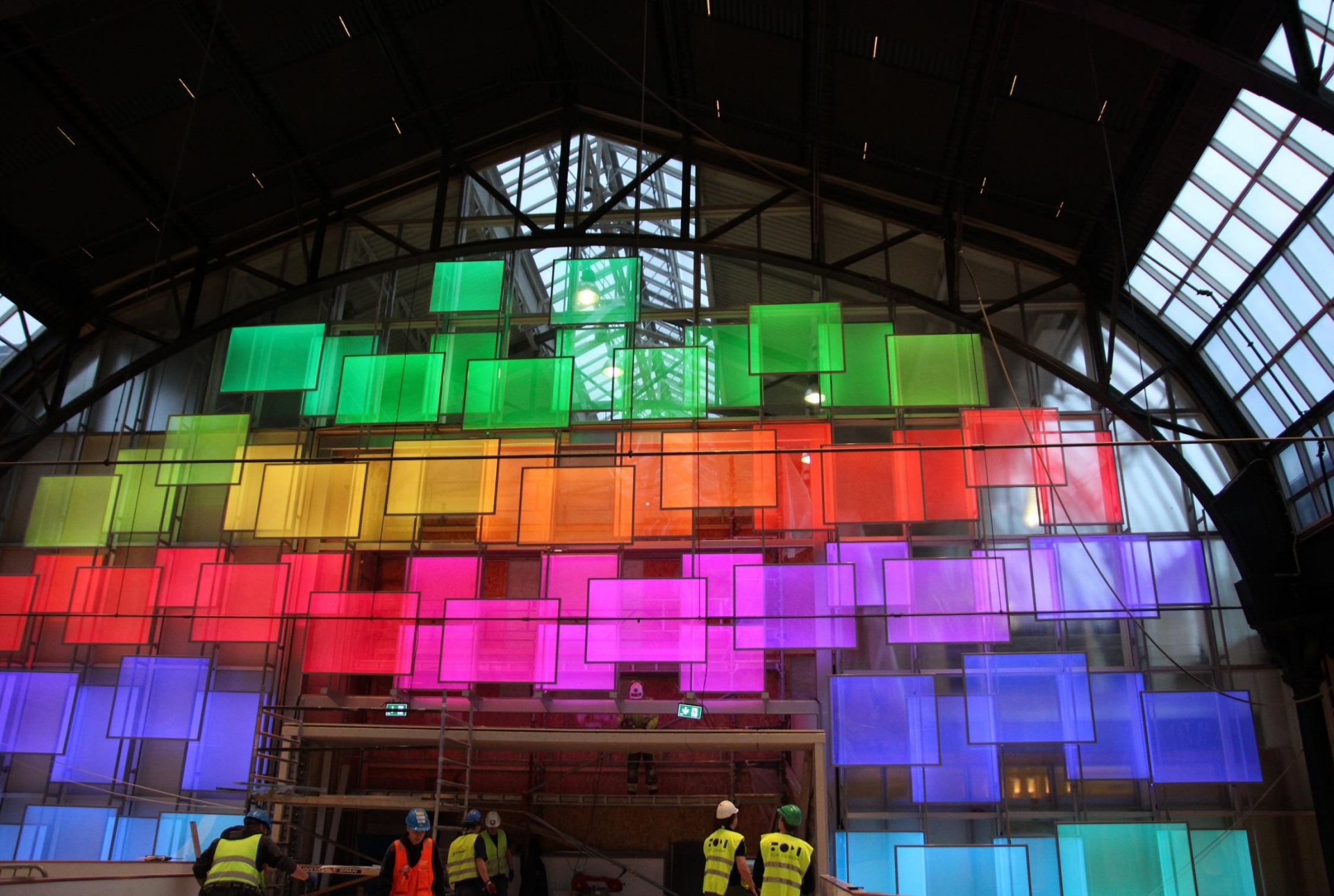
Østbanehallen



Østbanehallen







Østbanen

Presentasjon: Fellesmøte 10. februar 2015 – Utvikling



Operaallmenningen:



Oppstart 2017

Ferdig rundt 2018 søndre del



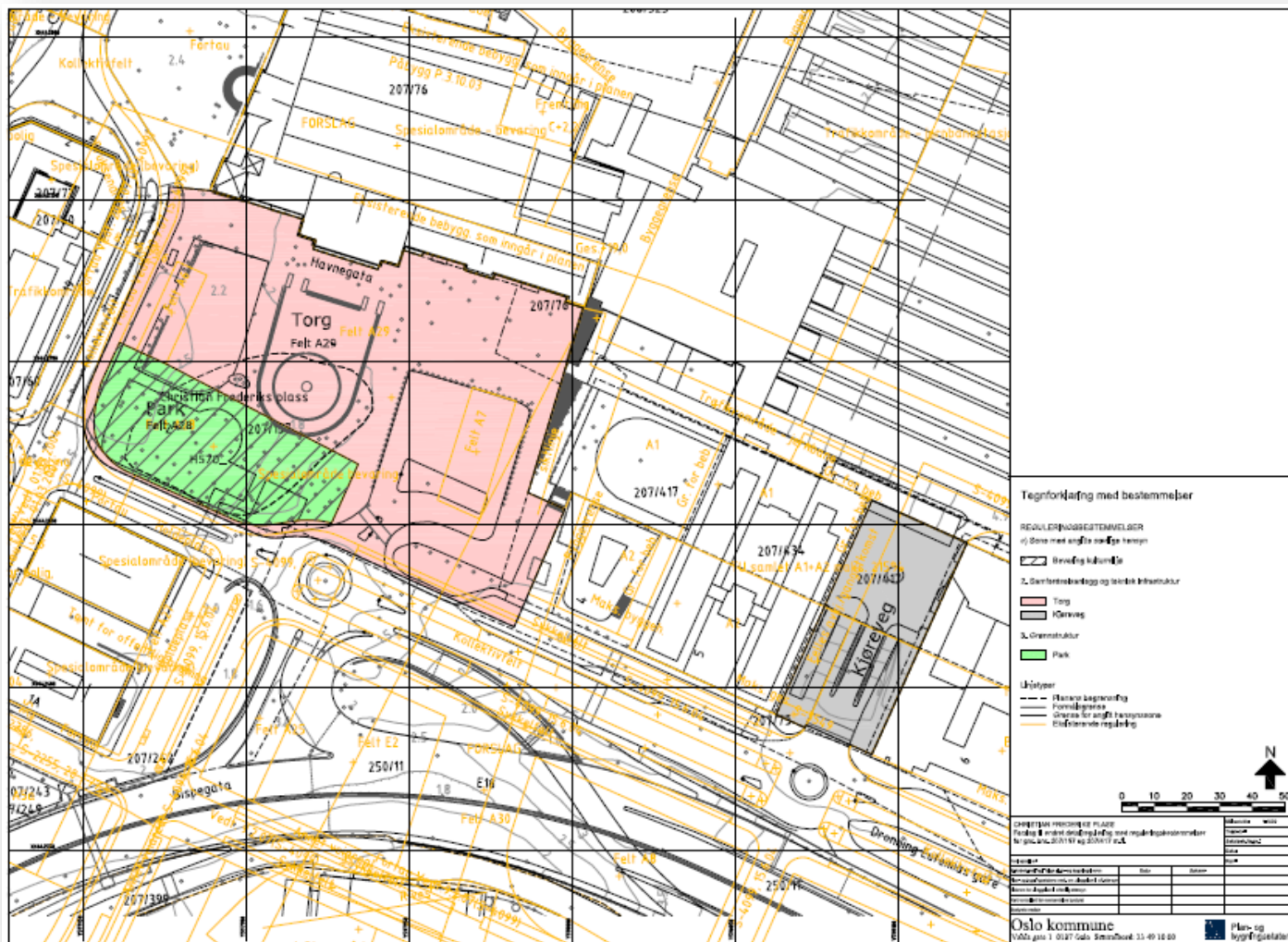
Operaallmenningen fra DEG.



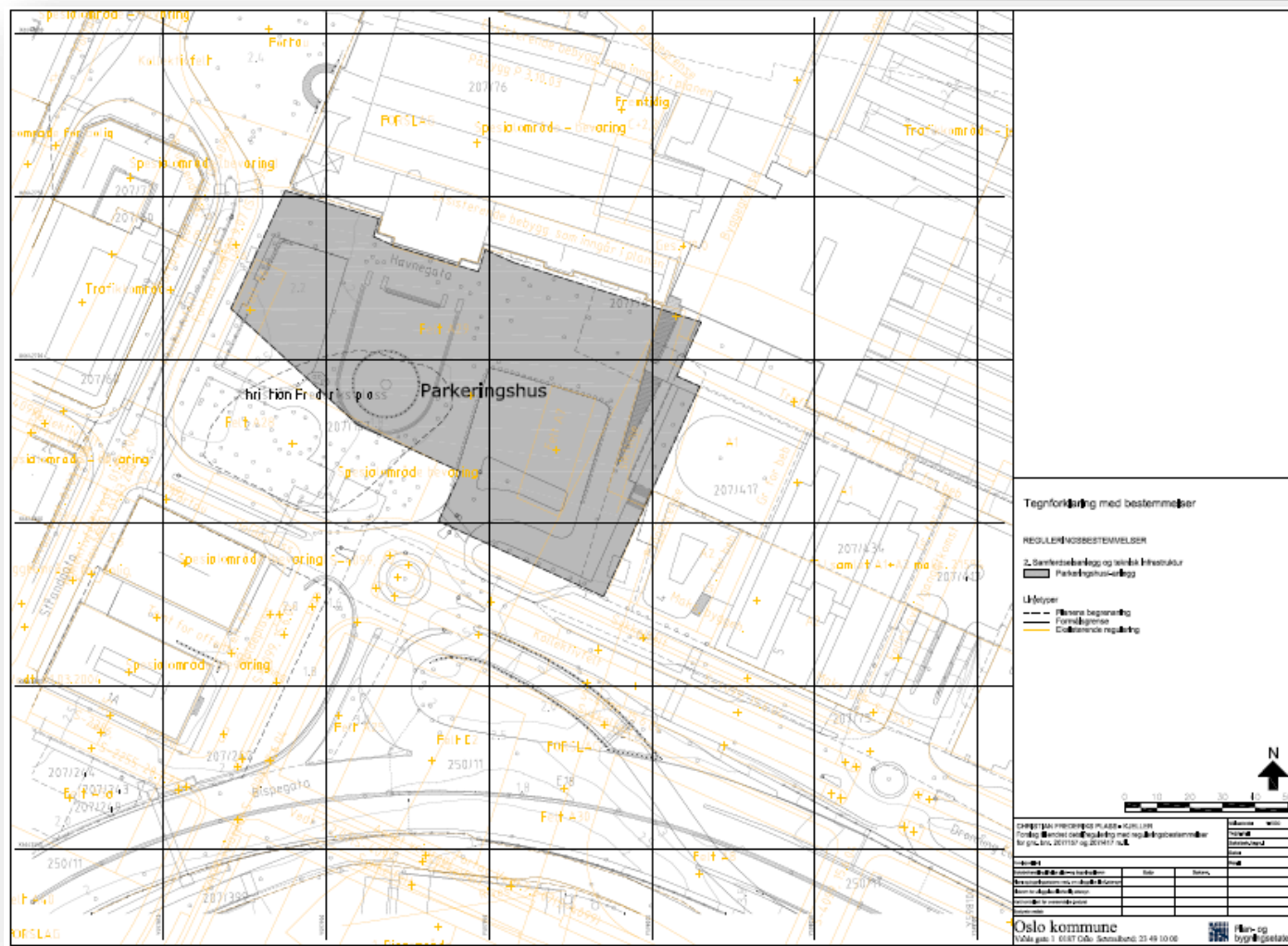
Operaallmenningen



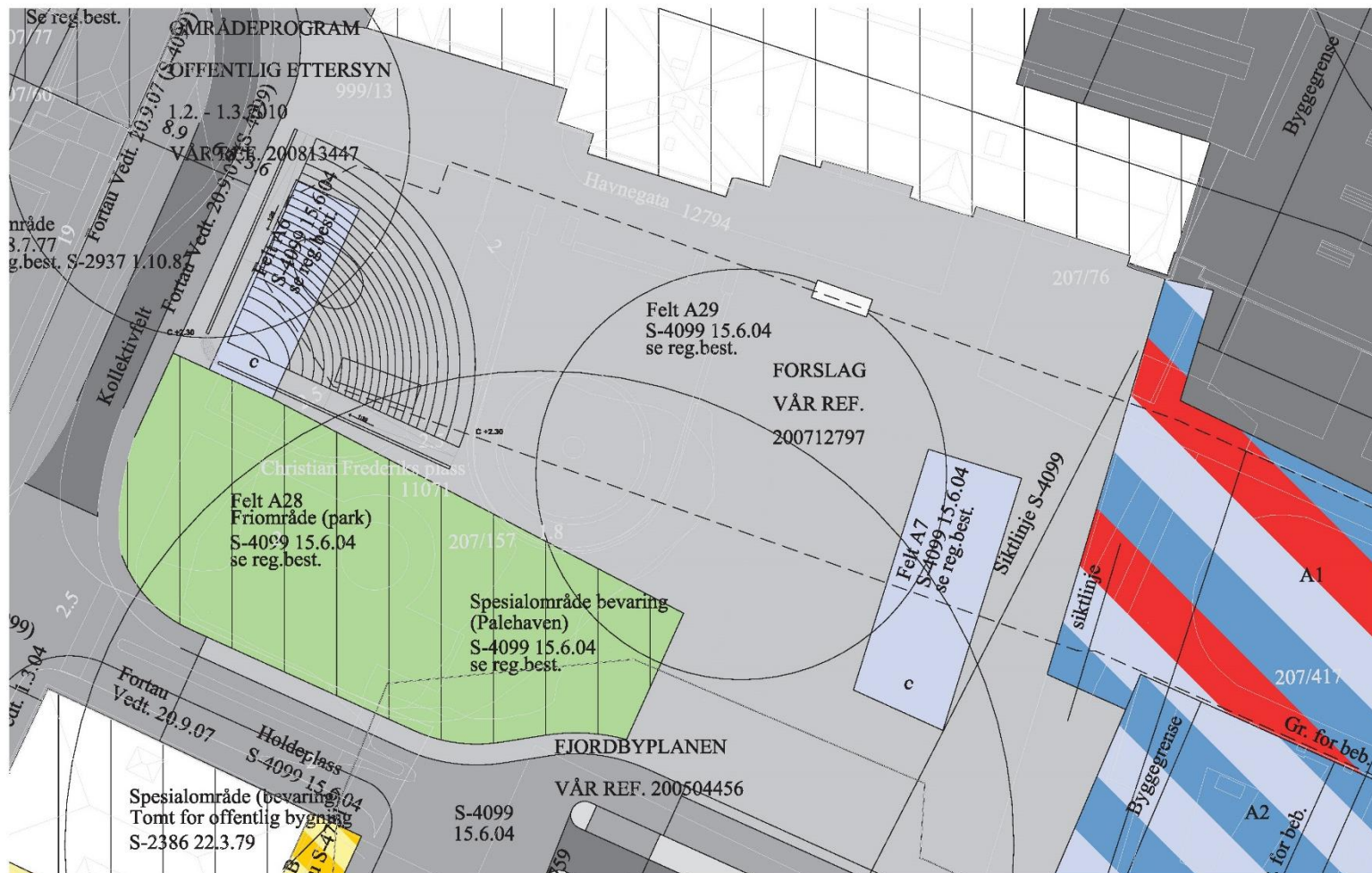
ROM EIENDOM



Plankart, kjellernivå



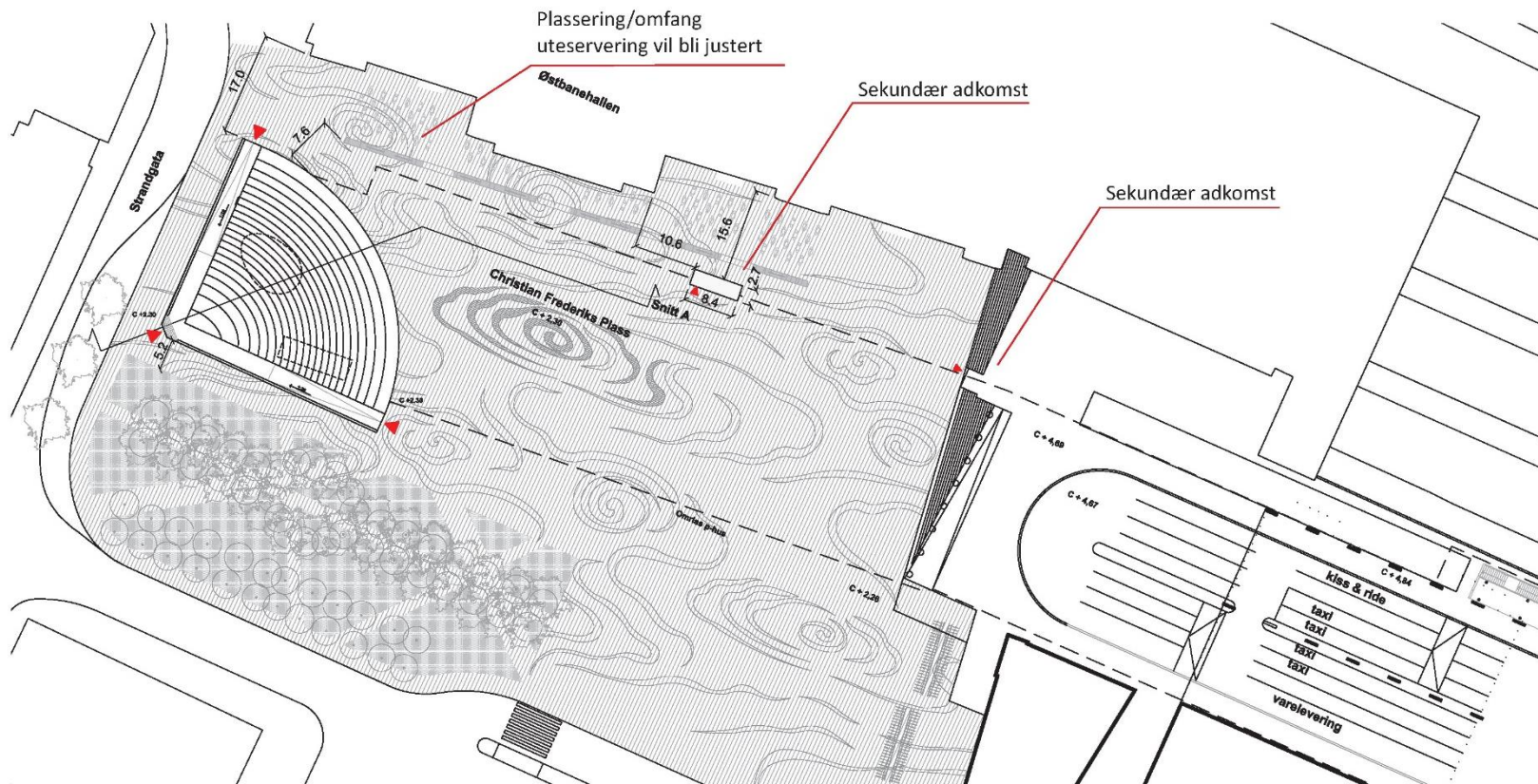
Christian Frederiks plass



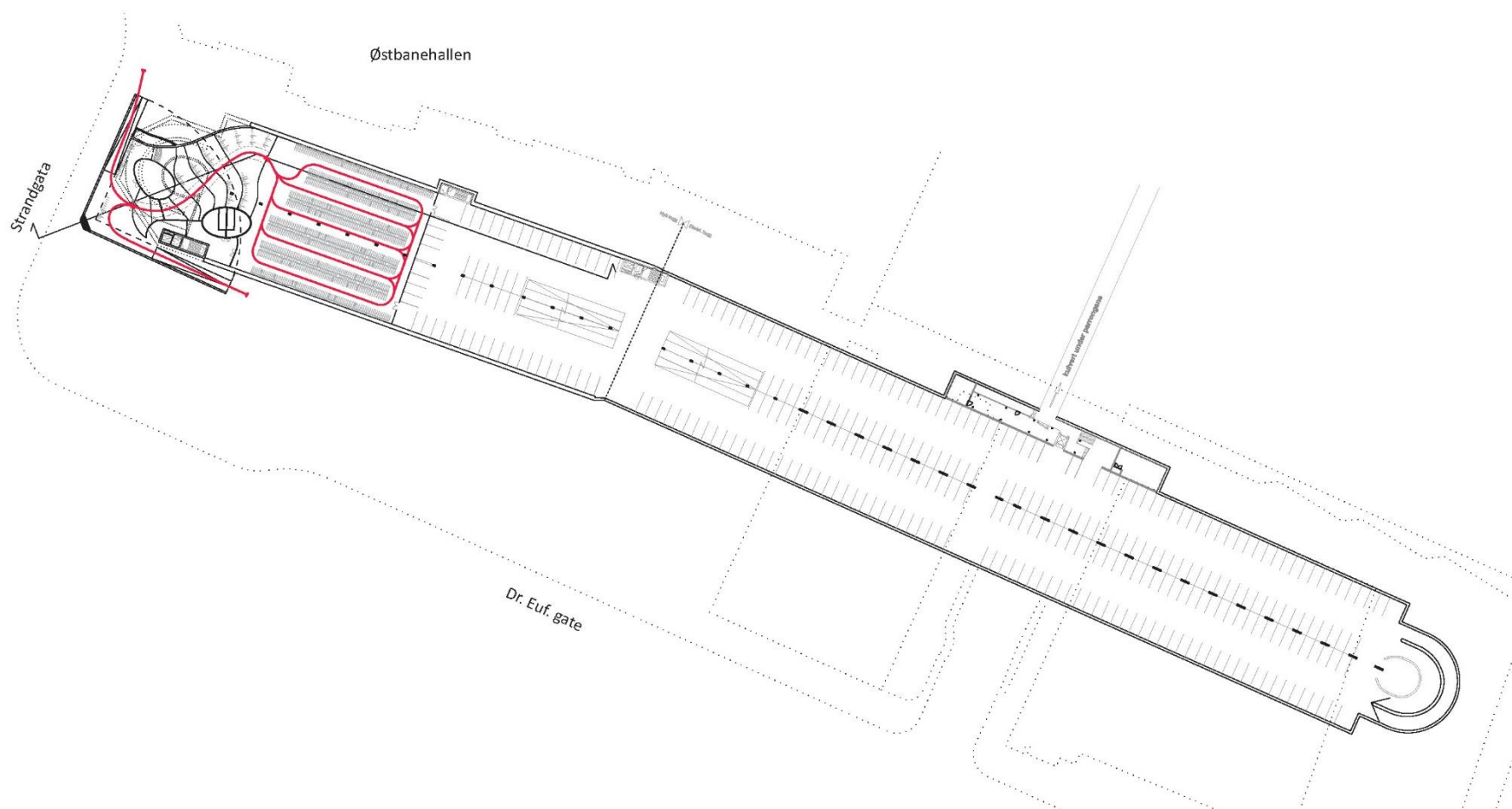
Christian Frederiks plass

ADKOMST OG OMGIVELSER

- Hovedadkomst via ramper og trapp i vest
- Sekundær adkomst via trapperom i nord og øst

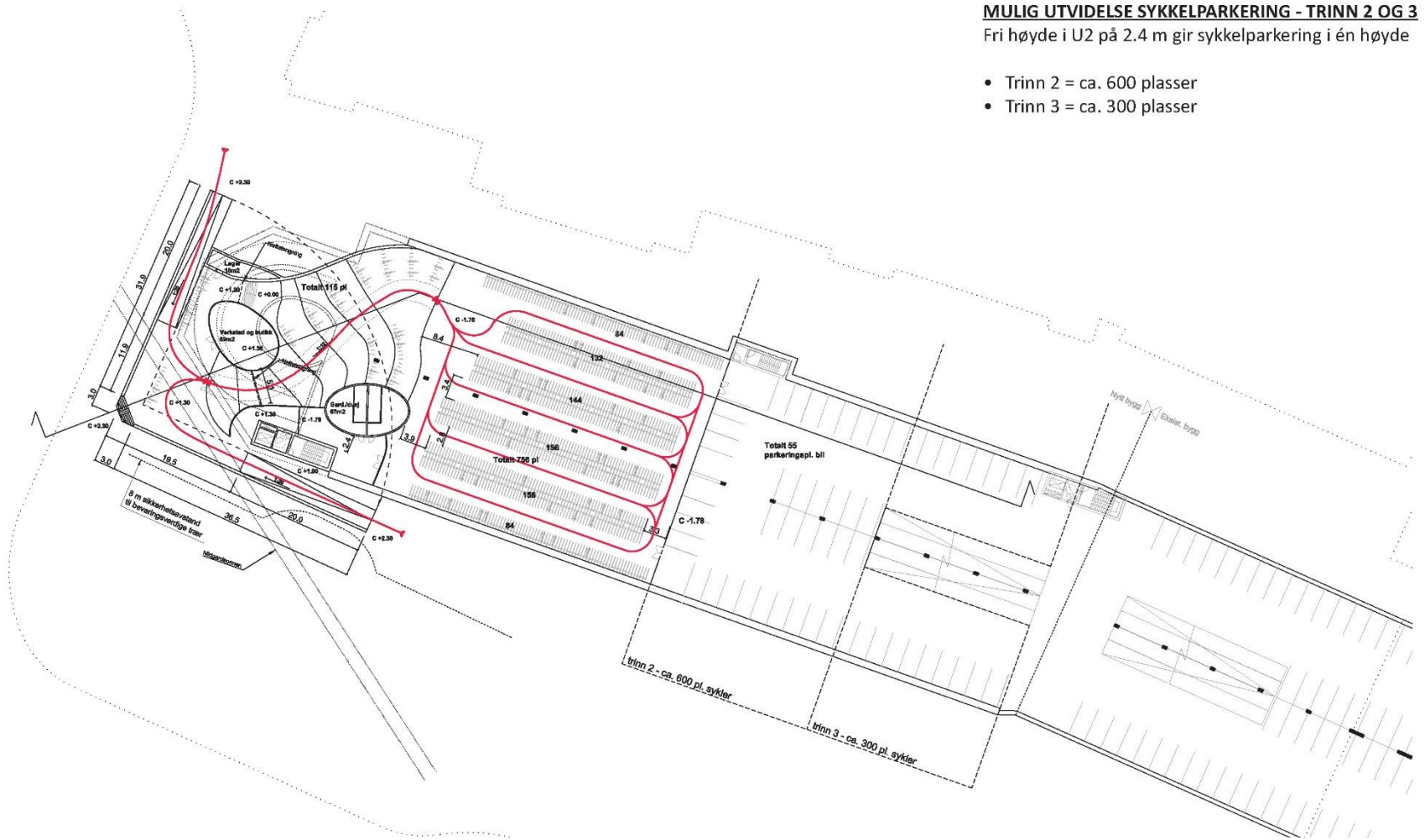


P-hus for sykkel og bil

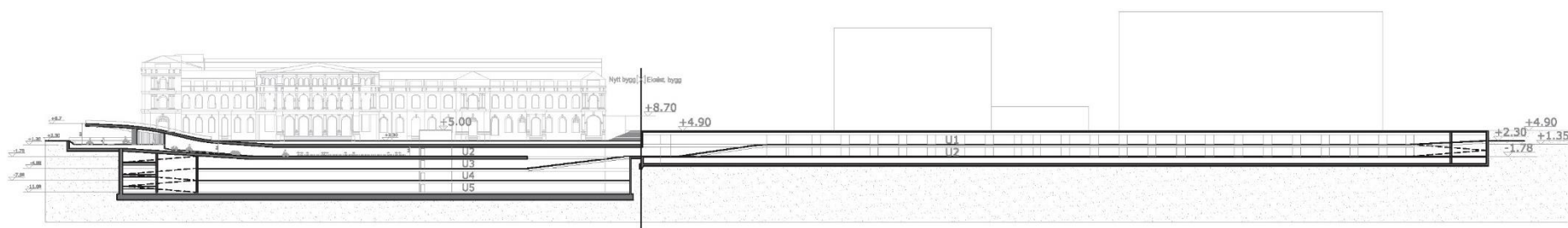


ROM EIENDOM

- Trinn 2 = ca. 600 plasser
- Trinn 3 = ca. 300 plasser



P-hus for sykkel og bil



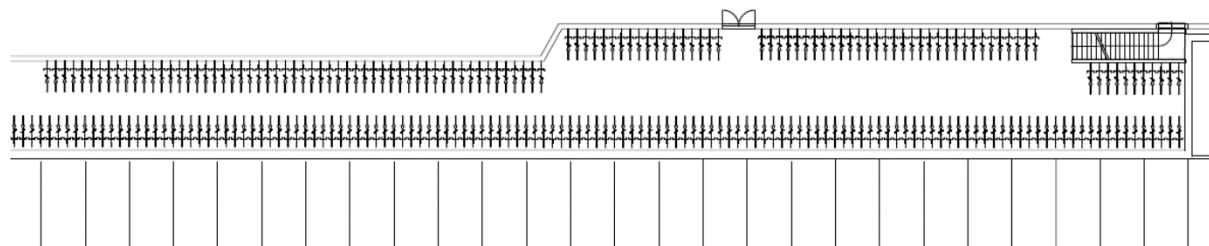
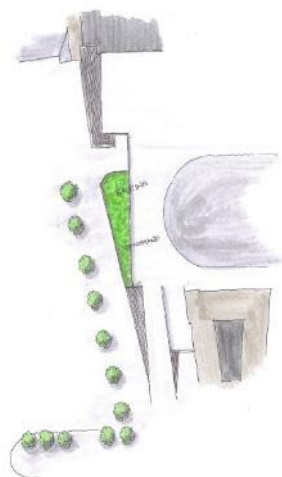
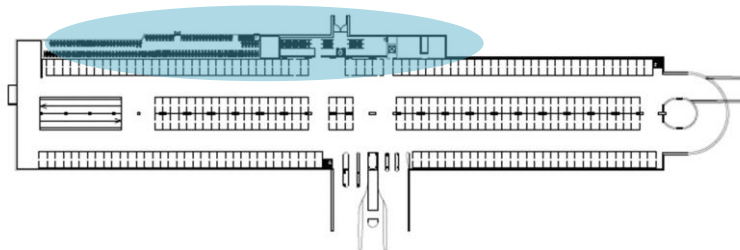
Sykkelparkering Christian Frederiks plass – ide



Sykkelparkering Christian Frederiks plass – ide



Anbefalt sykkelparkering ifm p-huset på Oslo S

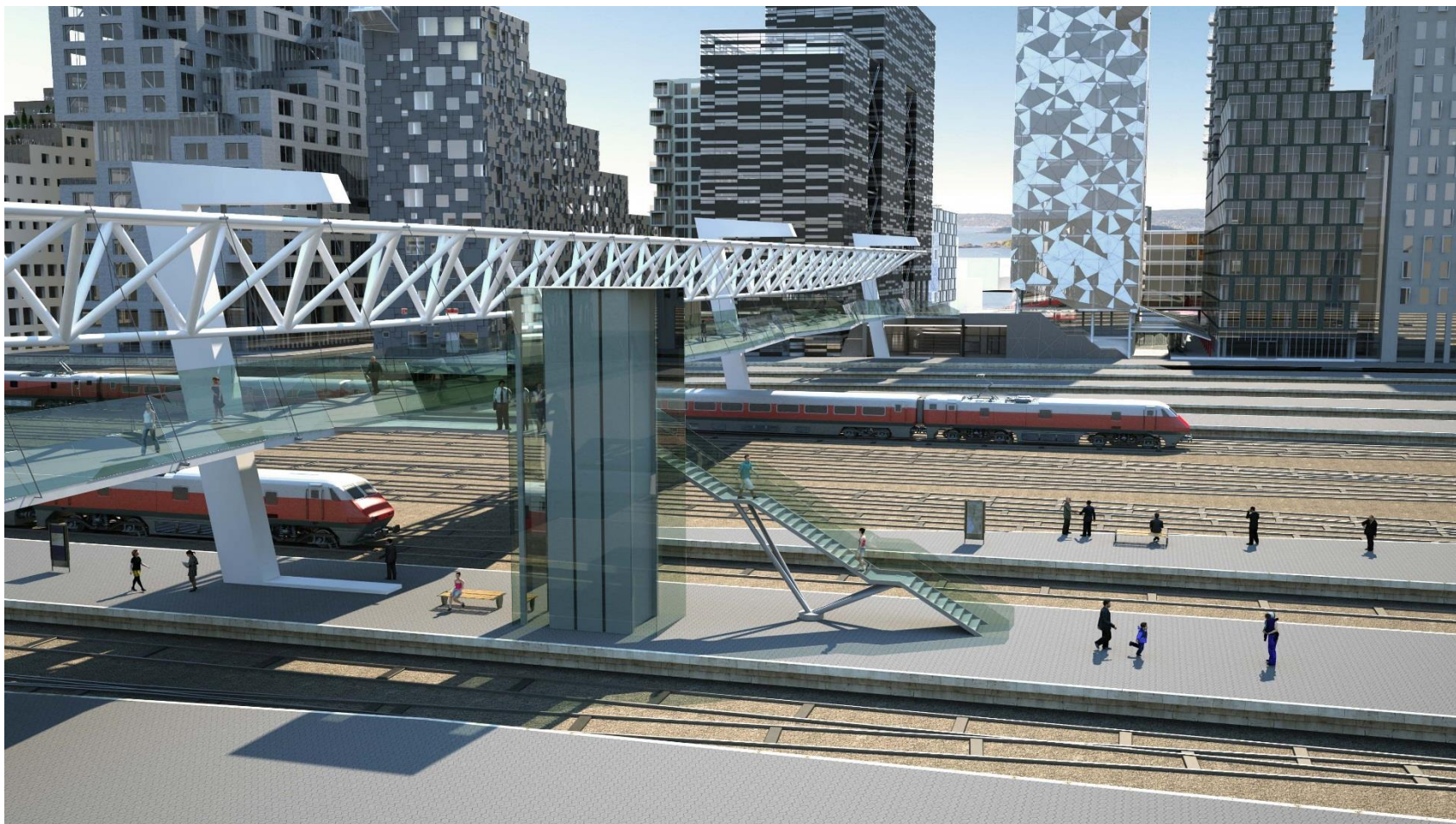


- Innendørs p-anlegg til ca 250
- Hovedatkomst fra Christian Frederiks plass
- Mulig atkomst også fra Trelastgatas forlengelse
- Adskilt fra bil-p-huset

Forbindelse fra Akrobaten (Østre Inngang) til plattformen



Forbindelse fra Akrobaten til plattformen



Nedgang fra Akrobaten til plattform 3/4



Ferdigstilles mai 2015

Videre framdrift Nye Oslo S

- Planprogram vedtatt 1.kvartal 2015
- Reguleringsplan vedtatt 3.kvartal 2016
- Prosjektering til 4.kvartal 2017
- Bygging etappevis 2018-21+



Oppsummering



- Nye Oslo S er ikke en jernbanestasjon, men et komplett kollektivknutepunkt og kan bli Europas mest moderne
- Nye Oslo S er dimensjonert for å møte befolkningsutviklingen og gi de kollektivreisende et kvalitetstilbud
- Nye Oslo S forberedt for universell atkomst til plattformene, en mulig inngang fra øst og en evt ny bussterminal
- Miljøgevinstene av en effektiv arealbruk og kompakt kollektivknutepunkt gjør Nye Oslo S til det mest bærekraftig byutviklingsprosjekt i Norge
- Bygging gjennomføres etappevis og tar hensyn videre utbyggingsbehov for alle kollektivmidler (bl.a. evt jernbanetunneler)
- Sikkerhets- og beredskapsmessig oppgradering
- Finansieringen kan sikres uten offentlige investeringsmidler forutsatt tilstrekkelig utbyggingsvolum.



Takk for meg!