

16.desember 2024

NYE OSLO S

Planforslag
Illustrasjonsheftet

Reiulf
Ramstad
Arkitekter

BANE NOR
EIENDOM

Innhold

00 Innledning

01. Fremtidsrettet stasjon

02. Bærekraftig utvikling av Stasjonskvartalet

03. Gode byrom

04. Inviterende storstue

Dette dokumentet er vedlegg til planforslaget til Nye Oslo S. Hensikten med dokumentet er å gi en utdypende beskrivelse av kvalitetene i prosjektet, intensjonene bak dem og hvilke handlingsrom det ligger inne i planforslaget for videre prosjektering i kommende faser.

Planforslaget er utarbeidet for Bane NOR Eiendom av Reiulf Ramstad Arkitekter i samarbeid med:

Civitas AS
C.F. Møller Architects AS
SLA AS
Bollinger + Grohman AS
Multiconsult Norge AS
Norconsult Norge AS
WSP Norge AS
Brekke & Strand Akustikk AS
Heisrådgiveren AS
Asplan Viak AS
Vista Utredning AS



Innledning

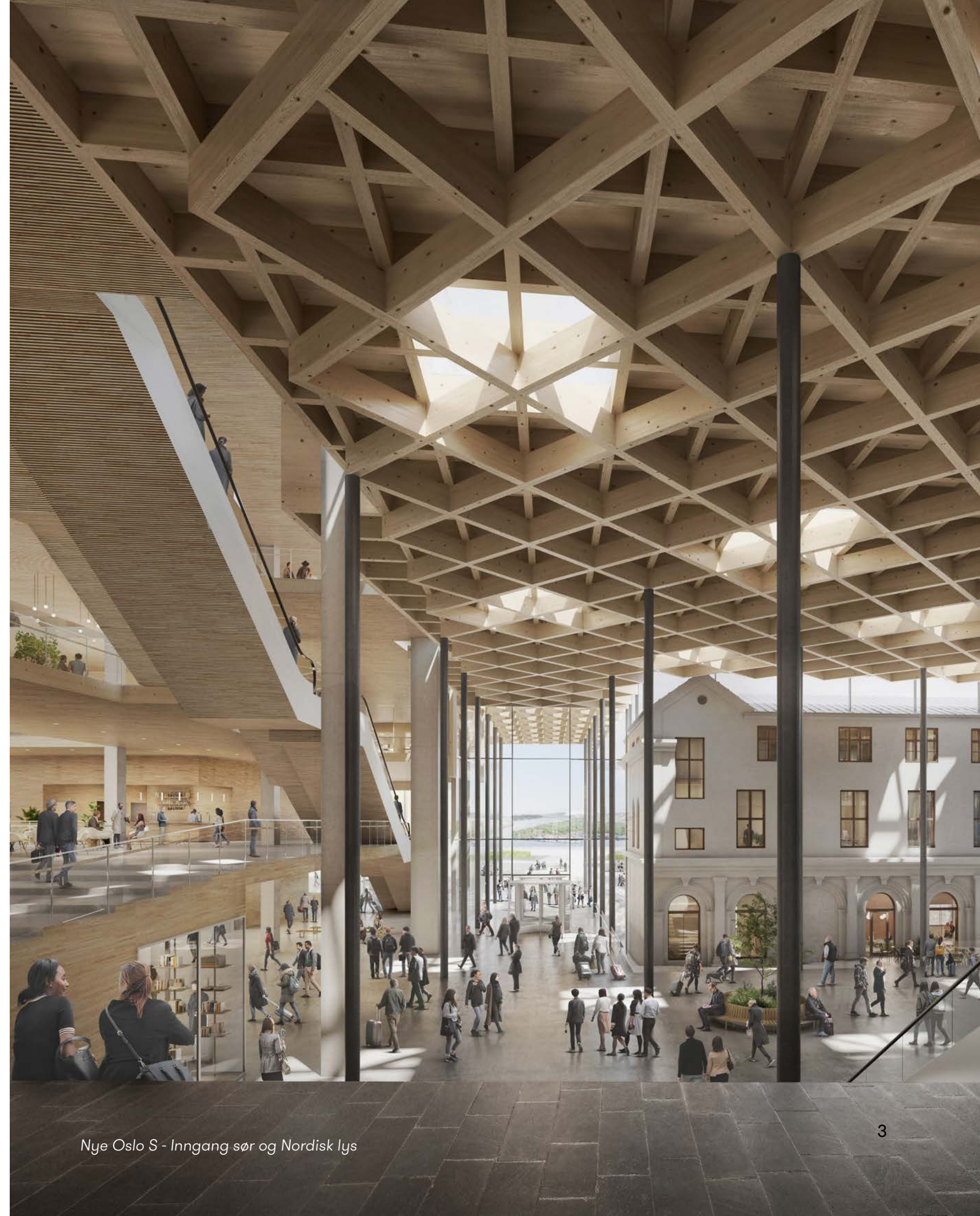
Bane NOR Eiendom AS foreslår å omregulere Oslo S, Christian Frederiks plass, Øvre trafikktorg og Trelastgatas forlengelse.

Hensikten er å utvikle Oslo S så stasjonen får bedre kapasitet og blir mer attraktiv for byen og de reisende, og med et høyhus som markerer Oslo S som orienteringspunkt i byen og porten for reiser til Oslo. Samtidig forberedes stasjonen for fremtidig utvidet jernbanekapasitet med ny tunnel under Oslo.

Nye Oslo S er et sammensatt prosjekt med både utvikling av stasjonsarealer, kommersielle funksjoner på stasjonen, tilrettelegging for fremtidig utvidelse av jernbanetunnel og eiendomsutvikling med høyhuset Nordisk Lys. Målet er å gjøre Oslo S til en mer attraktiv, effektiv og trygg stasjon og storstue. Det er mange avhengigheter mellom de ulike delene av bygningsanlegget. Dette krever at prosjektet gjennomføres som et samlet prosjekt som bygges ut i etapper.

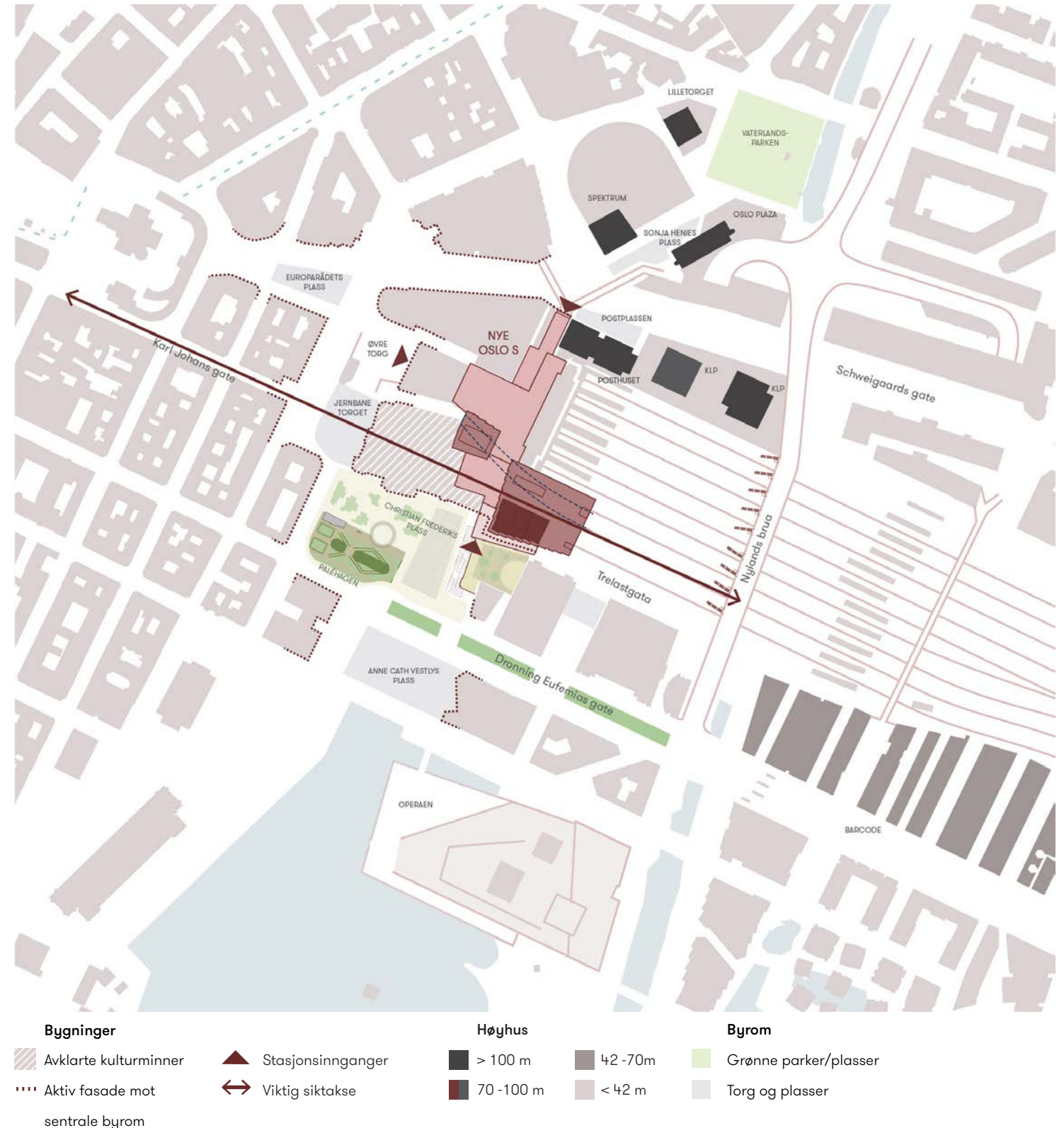
Det fremmes to planalternativer til offentlig ettersyn, med ulik høyde på høyhuset «Nordisk lys», men like stort areal. Planalternativene er like for øvrige deler av planen.

I planalternativ 1 foreslås et høyhus med et tårn på 100 meter. I planalternativ 2 foreslås et høyhus på 82 meter og større grunnflate. De to planalternativene er illustrert med forskjellig materialbruk i fasaden, hhv tre og tegl. Disse kan brukes på begge alternativene.



Anbefalingskart

1. Oslo S utvikles til en fremtidsrettet stasjon ogorstue med mer fremtredende rolle i bybildet, og med tilstrekkelig kapasitet, attraktivitet og kvalitet for alle reisende og besøkende.
2. Høyhuset markerer Oslo S som orienteringspunkt i byen og tydeliggjør stasjonens sentrale rolle sammen med de øvrige høyhusene som omkranser sporområdet.
3. Høyhuset plasseres med kortsiden mot sentrum og sør for aksen fra Karl Johans gate så sikten mot Ekebergåsen ivaretas. Det foreslås med to ulike høyder; 100 m og 82 m.
4. Høyhuset erstatter Flytogterminalen og får det store byrommet Christian Frederiks plass som forplass.
5. Skyggene fra høyhuset faller på sporområdet og ikke på Grønland.
6. Høyhuset etableres med variert bygningsform, med base, tårn og krone, og kantsone som gir så den gir grunnlag for aktivitet mot gateplan.
7. Østbanen hensyntas i utformingen av stasjonsanlegget, både i eksteriør og interiør.
8. Den bevaringsverdige Paléhagen rekonstrueres og Christian Frederiks plass oppgraderes som representativ forplass til Østbanen og Oslo S, og overgang mellom Kvadraturen og Bjørvika.
9. Nord /syd forbindelsen gjennom stasjonen styrkes med mer åpenhet og nye innganger i nord og sør.
10. Det tilrettelegges for å øke antall gjennomgående spor under stasjonen som forberedelse for økt jernbanekapasitet i tunnel under Oslo.
11. Det etableres trygg sykkelparkering under Christian Frederiks plass for å tilrettelegge for sykling til stasjonen.



Planalternativ 1 og 2



Planalternativ 1 : 100 m



Planalternativ 2 : 82 m

Mål og ambisjoner

Nye Oslo S - til beste for byen og jernbanen



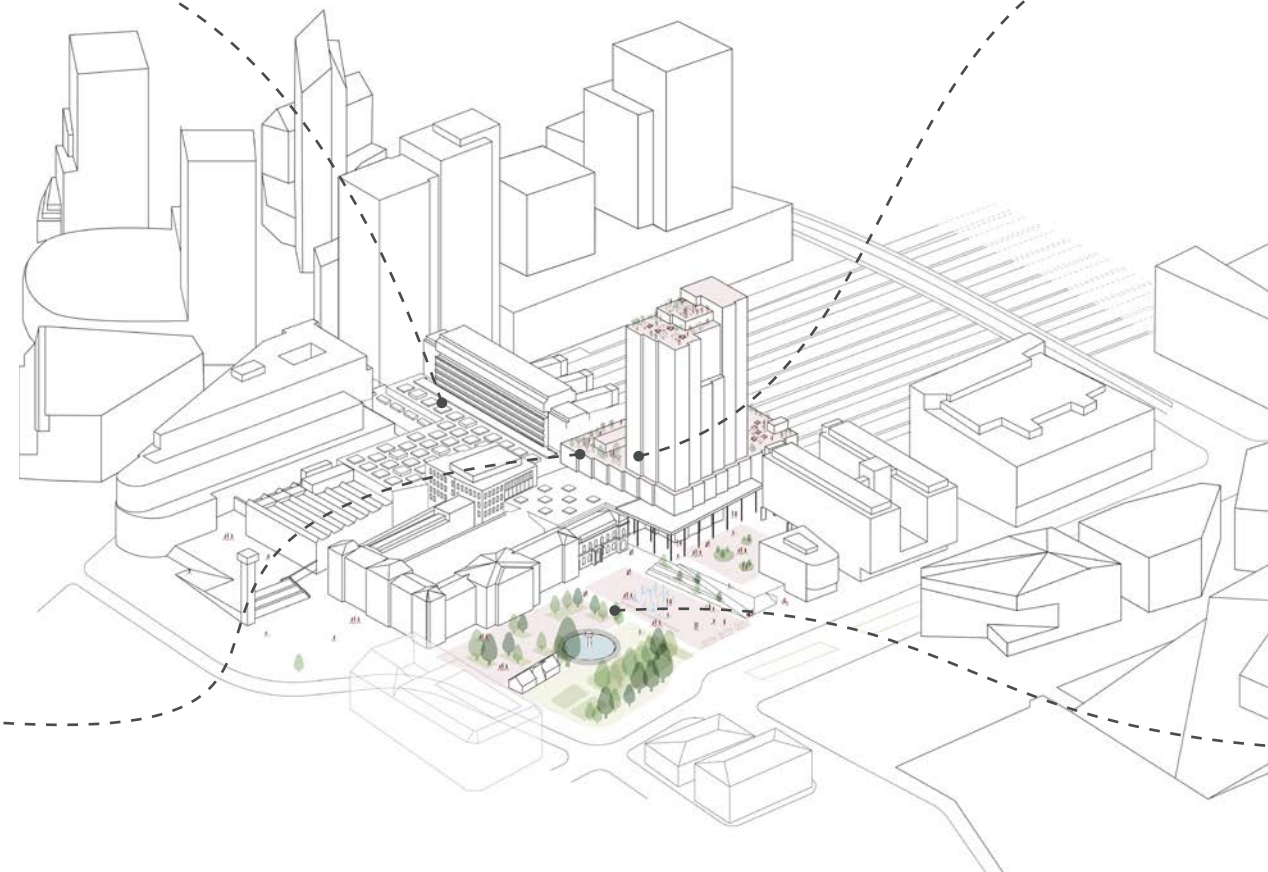
Delmål 1
Fremtidsrettet stasjon



Delmål 4
Inviterende storstue



Delmål 2
Bærekraftig
utvikling av
stasjonskvartalet



Delmål 3
Gode byrom rundt Oslo S

Fremtidsrettet stasjon

Stasjonen skal bidra til at det blir enkelt og attraktivt å reise med tog for alle, og at togreiser sammen med annen miljøvennlig transport blir viktig del av det grønne skiftet.

Oslo S skal utvikles til en fremtidsrettet attraktiv stasjon med:

- God kapasitet for personstrømmene og sømløs overgang mellom tog og andre miljøvennlige transportmidler.
- Vekt på trygghetsopplevelse, universell utforming, kundesvennlighet og de reisendes behov i fremtiden.
- Attraktivitet som gir en identitetsmarkør for jernbanen og opplevelsen av en imøtekomende og inviterende stasjon.

Forslag til utforming av stasjonen er vist i del 1 fra side 12.



Bærekraftig utvikling av Stasjonskvartalet

Nye Oslo S skal utvikles med høyhus som del av Stasjonskvartalet rundt sporområdet og være et forbilde for bærekraftig og klimariktig arkitektur.

Høyhuset Nordisk lys utvikles som del av Stasjonskvartalet for å:

- Bygge videre på og styrke det allerede etablerte storkvartalet rundt sporområdet.
- Utnytte potensialet for høy utnyttelse med arbeidsplasser og aktiviteter sentralt i knutepunktet
- Tilrettelegge for at flest mulig skal kunne reise miljøvennlig til knutepunktet, i tråd med Oslos byutviklingsstrategi.
- Etablere identitetsmarkør for Oslos viktigste jernbanestasjon og kollektivknutepunkt, samtidig som hensynet til byen rundt ivaretas.
- Utvikle et forbilledlig høyhus med vekt på lavt klimaavtrykk, miljøvennlige løsninger og bærekraft i utbygging.

Forslag til utformingen av Nordisk lys som del av Stasjonskvartalet er vist i del 2 fra side 27.



Gode byrom

Nye Oslo S skal bidra til attraktive, inkluderende og trygge byrom, som del av byutvikling av hele Oslo S-området.

Christian Frederiks plass, Paléehagen og Øvre Trafikktorg fornyes som del av prosjektet for å:

- Bidra til at byrommene blir trygge møteplasser som inviterer til opphold og sosialt samspill mellom mennesker.
- Styrke opplevelsen av en imøtekommende og inviterende stasjon med møteplasser og lokal tilhørighet.
- Tilrettelegge med god fremkommelighet for gående og syklende som del av miljøvennlig transport.

Forslag til utforming av byrommene er vist i del 3 fra side 58.



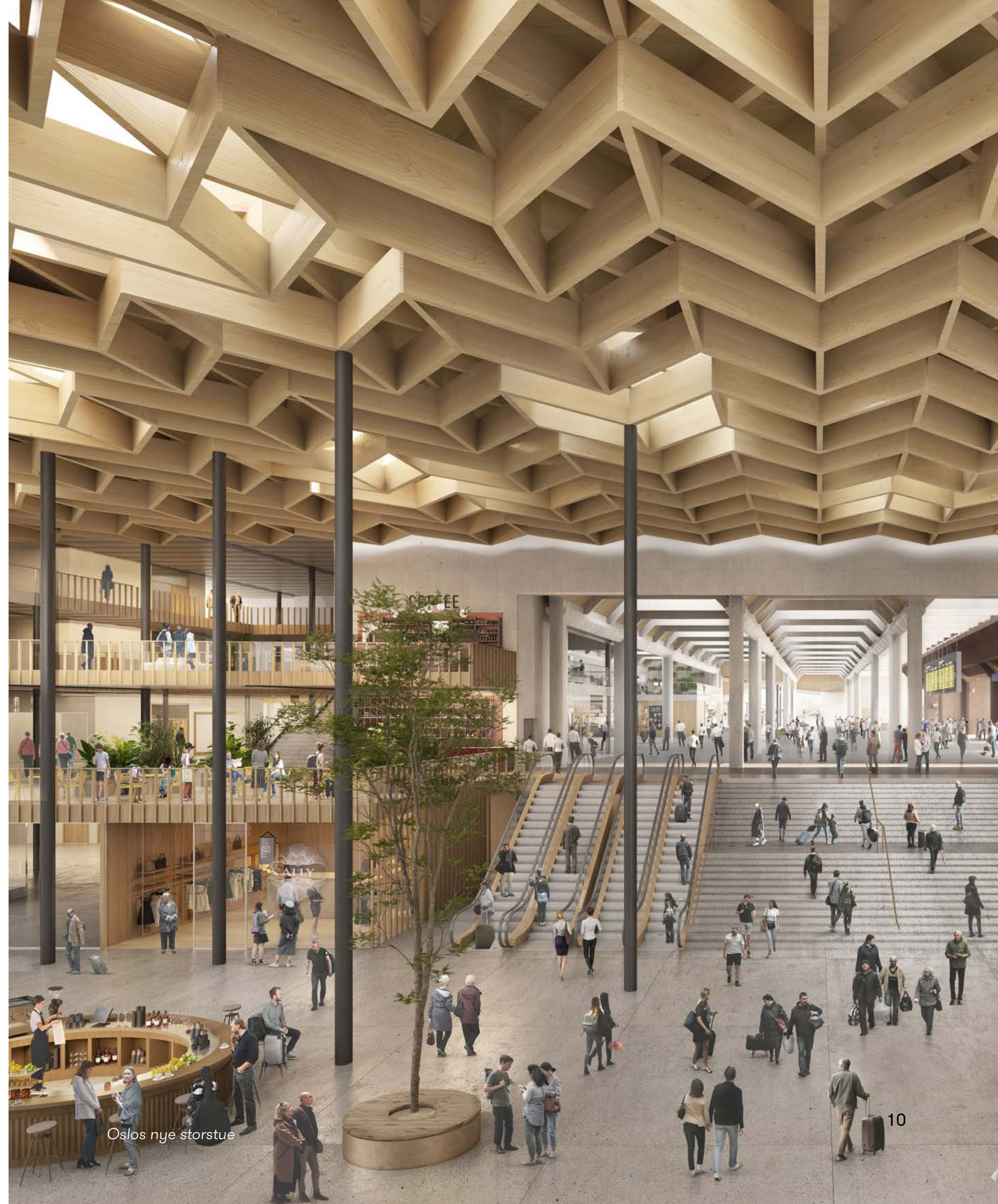
Inviterende storstue

Nye Oslo S skal være en attraktiv, moderne, hyggelig og trygg destinasjon og møteplass for alle reisende og besøkende.

Utvikling av stasjonen, høyhuset og byrommene skal bidra til å:

- Gi rom for flere mennesker som arbeider i eller besøker byggene, og som kan bidra til trygghet og attraktivt byliv på stasjonen og i byrommene rundt.
- Utvikle attraktive, trygghetsskapende og imøtekommende omgivelser i bygg og byrom.
- Skape mangfoldige publikumstilbud som supplement til stasjonen, som gjør Oslo S til en attraktiv destinasjon og møteplass for alle lag av befolkningen.
- Åpne opp stasjonen mot byrommene for å skape gode sammenhenger mellom bylivet i byrommene og livet på Oslo S.
- Bidra til å skape et vitalt og attraktivt byområde som tiltrekker seg folk fra alle samfunnslag.

Temaet inviterende storstue er utdypet i del 4 fra side 70.



DEL 01

Fremtidsrettet stasjon

Historisk utvikling

Reisens betydning

I tidligere tider var jernbanestasjonene ofte arkitektonisk monumentalt bygg, som uttrykk for fellesskapet, fremskritt og fremtidstro. Etter hvert har flyplassene overtatt noe av det høystemte knyttet til reise. Med dagens vektlegging av miljø får togreisen ny aktualitet. Jernbanestasjonen bør derfor bidra til å heve statusen til togreisen.

Oslo S har hatt ulike omgivelser gjennom tidene. Da Østbanen ble bygget i 1854, var det en endestasjon med byen liggende på vestsiden. Arealene mot sør og øst bestod av vei- og havnearealer. Situasjonen endret seg da togtunnelen under Oslo sentrum ble etablert på 1980-tallet og videre med utbygging av Bjørvika fra 2000. Nå er stasjonen omgitt av byområder på alle kanter.

1881



Østbanebygget er oppført

1947



Området preges av havn og industri

1980



Bilen og infrastruktur i fokus

2024



Kultur og rekreasjon i fokus



Østbanehallens opprinnelige stasjonsbygg

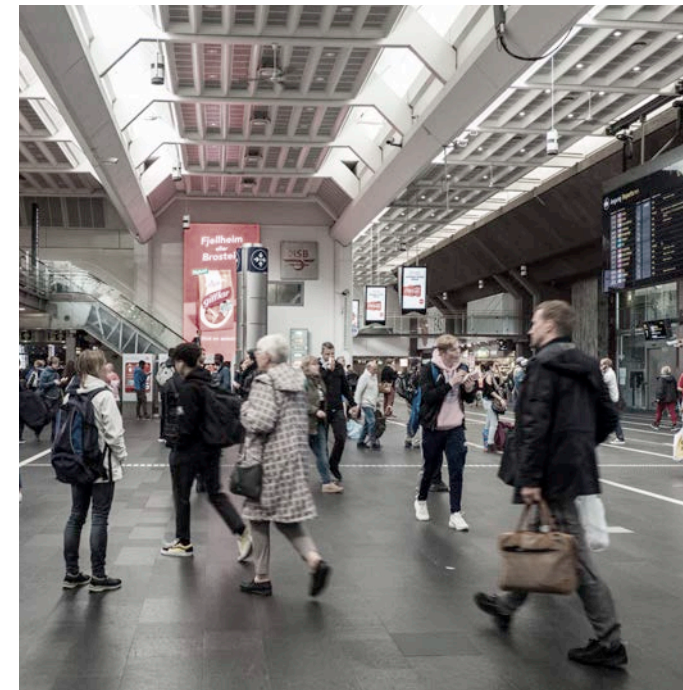
Hvorfor utvikle stasjonen?

Oslo S er landets desidert største jernbanestasjon og navet for all jernbanetrafikk i Norge. Stasjonen har nå over 100.000 av- og påstigninger pr dag (ÅDT). Det utgjør nesten ¼ av alle togreisende i Norge. Det forventes en dobling av antall togpassasjerer rundt 2040 og stasjonen må forberedes for denne veksten.

Jernbanestasjonene er viktige som del av det grønne skiftet i Norge for at jernbanen skal oppleves som attraktivt for de reisende. Oslo S bør, som Norges største stasjon, være en identitetsmarkør for jernbanen på samme måte som Oslo lufthavn er det for luftfarten i Norge. Stasjonen bør være imøtekommende og inviterende, og dekke behov og ønsker i forbindelse med togreisen.

God universell utforming er et viktig mål for utvikling av jernbanestasjonene i Norge. Det er blant annet nedfelt i gjeldende NTP. Stasjonen har i dag stor grad universell utforming, men mangler god orienterbarhet. Med økt antall reisende vil dette behovet bli enda viktigere.

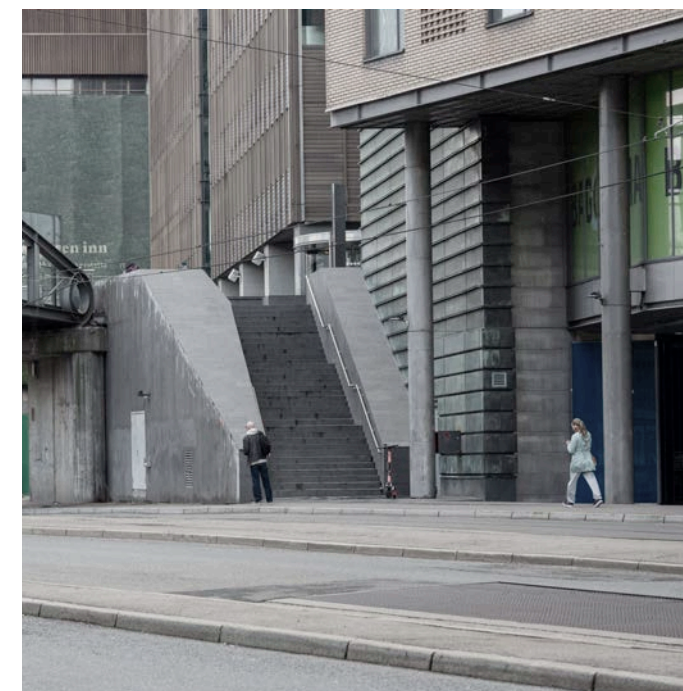
Oslo S ble bygget i 1984. Stasjonen preges av mange mindre utbedringer som bidrar til at den fremstår som uoversiktlig, litt sliten og utdatert. Samtidig er hele Bjørvika utviklet til en ny bydel med stor attraktivitet med nye kulturinstitusjoner som Deichman, Operaen og Munchmuseet som er viktige for Oslo by. Oslo S bør utvikles med samme kvalitetsnivå, både som del av helheten og som landets desidert viktigste kollektiv-knutepunkt.



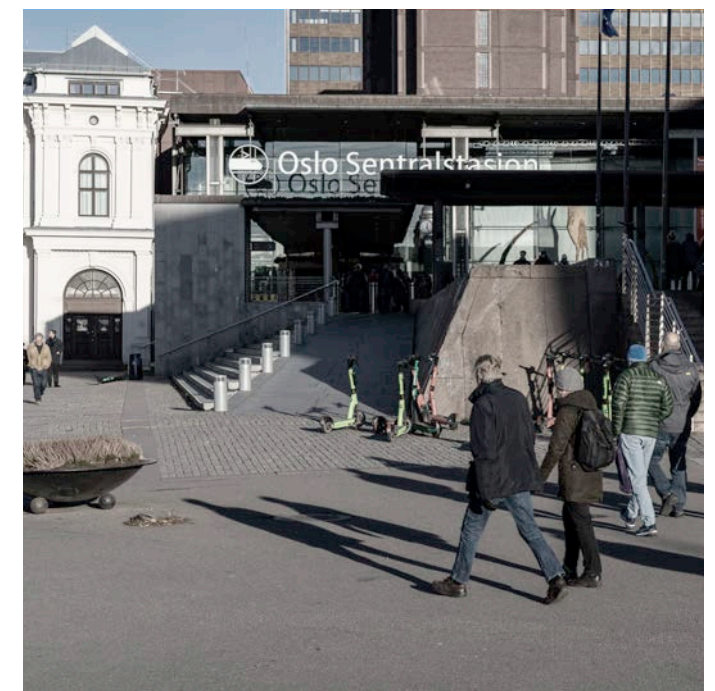
Kapasitetsutfordringer
Behov for å tilrettelegge for fremtidig trafikk



Vanskelig å orientere seg



Mangler inngang fra gateplan i nord



Liten kontakt mot Christian Frederiks plass
Øvre trafikkorg er preget av biltrafikk

Utvikling av en fremtidsrettet stasjon

Nye Oslo S er et sammensatt prosjekt med utvikling av stasjonsarealer og kommersiell eiendomsutvikling. Stasjonens ulike deler utvikles på følgende måte:

1. Stasjonsinngang nord

Ny atkomst fra gatenivå

2. Fordelingshallen

Fornye stasjonsarealer med større åpenhet og større kapasitet for personstrømmer.

3. Mellombygget

Erstatte deler av dagens stasjonsbygg, for å tilrettelegge for fremtidig jernbanekulvert under bygget.

4. Jernbanekulvert

Under Nordisk lys og Mellombygget og stasjonsarealer tilrettelegges det for fremtidig utvidelse av jernbanetunnel under Oslo.

5. Stasjonsinngang sør

Nytt åpent rom med stasjonsarealer, skaper ny kobling mellom Østbanen, øvrige stasjonsarealer i Oslo S og Nordisk Lys.

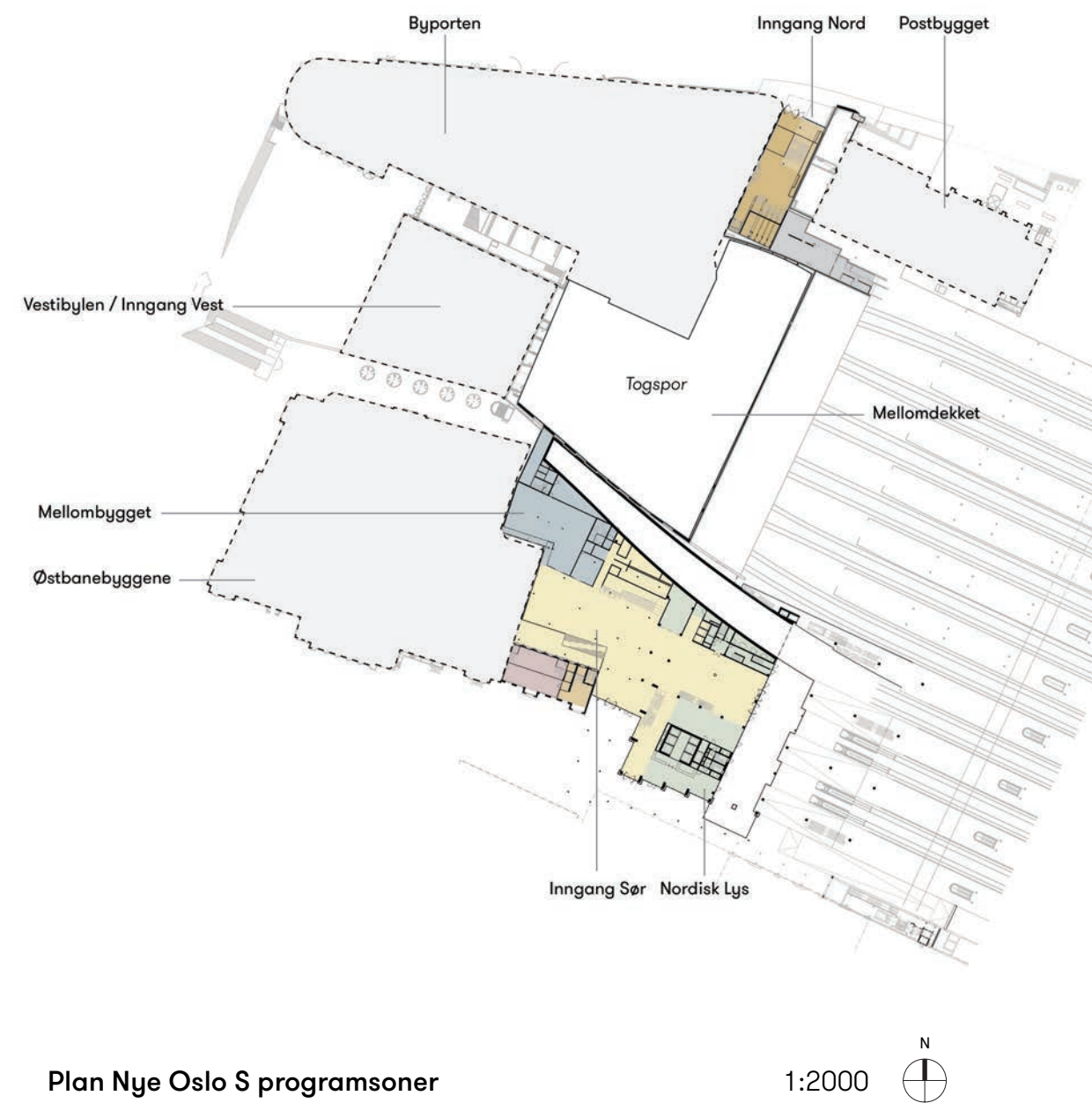
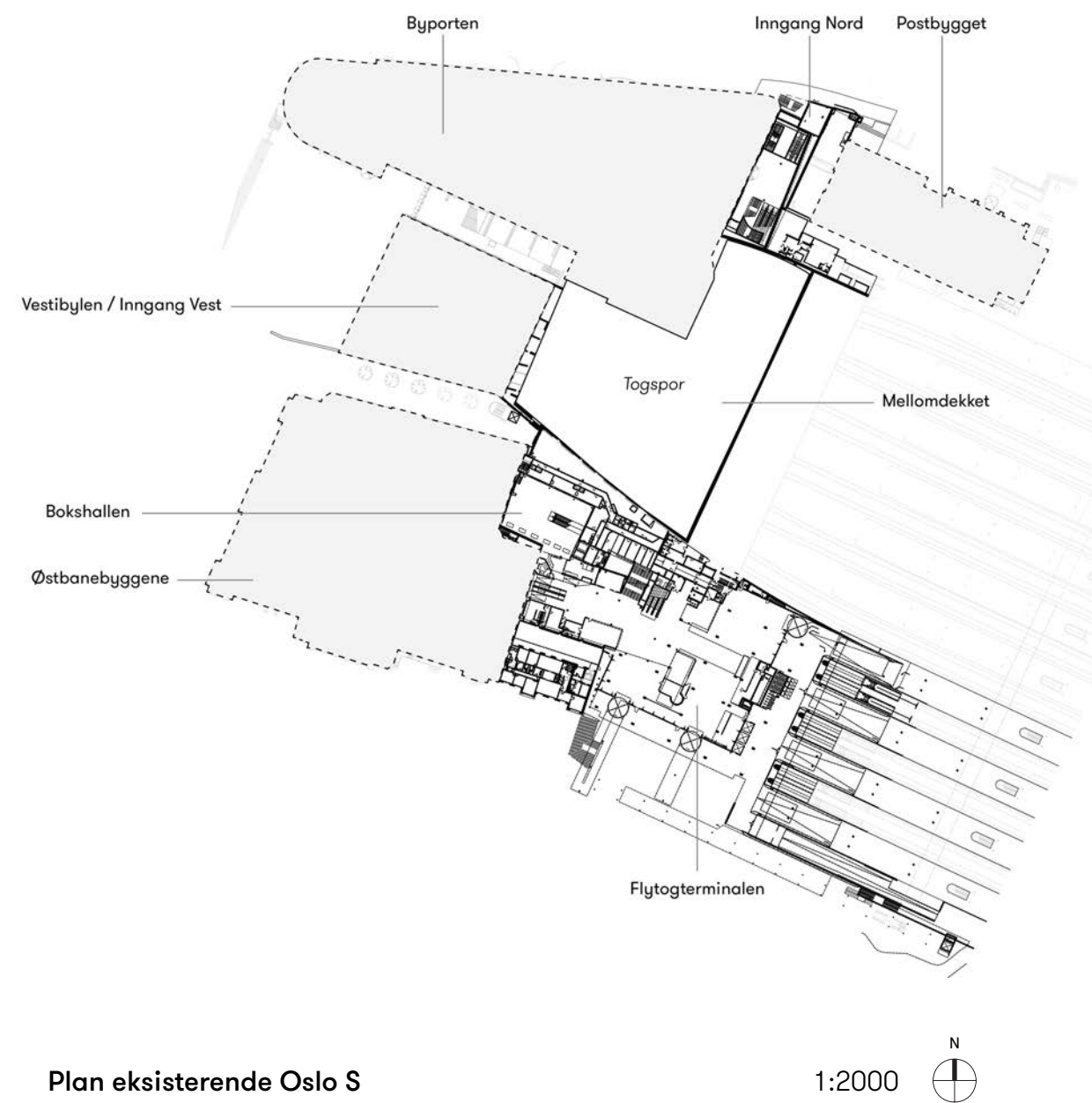
6. Høyhuset «Nordisk lys»

Høyhus med stasjonsarealer i de to nederste etasjene, erstatter Flytogterminalen.



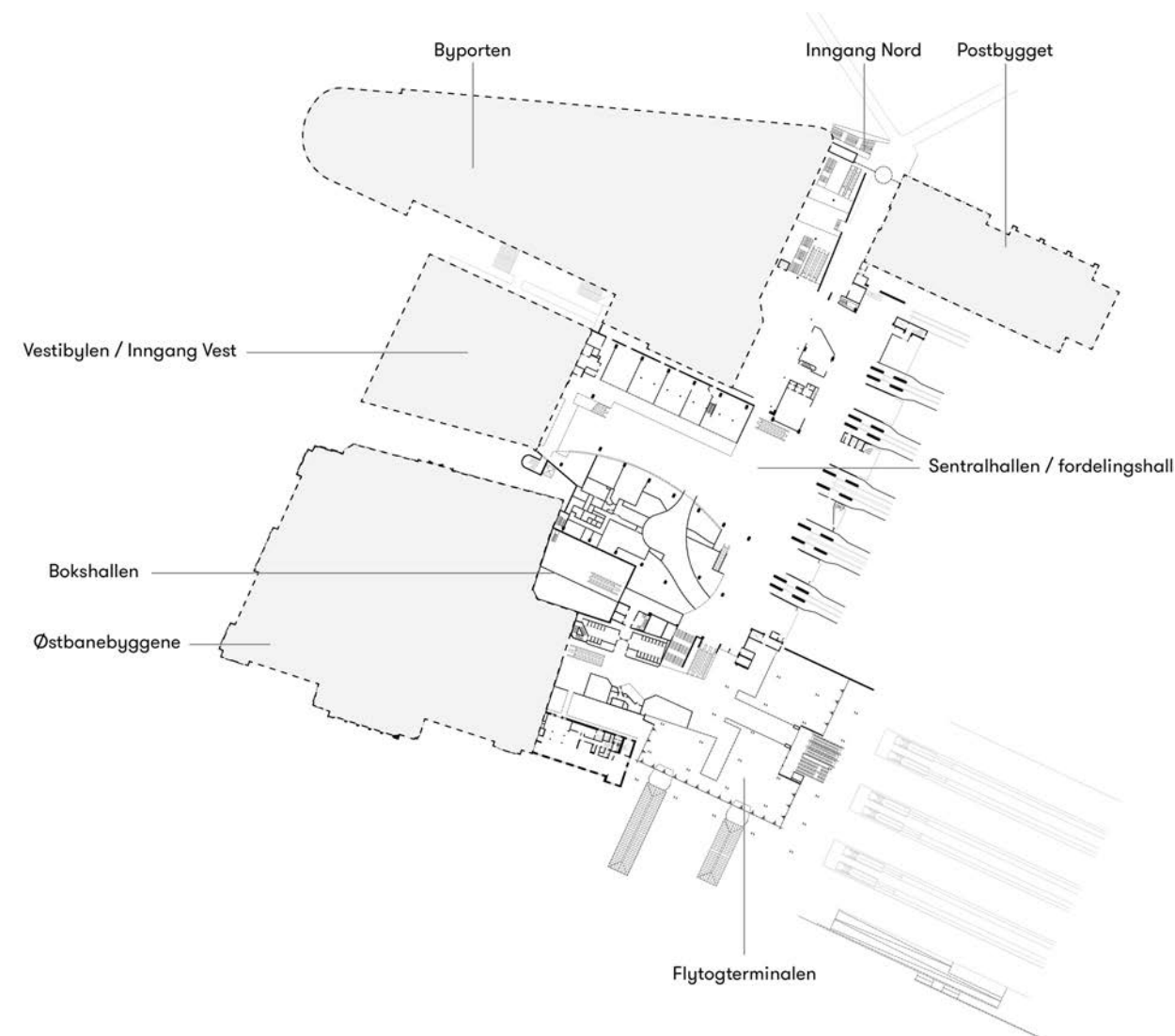
Ny bygulvsplan med alle delområdene

Oversikt endringer c+ 5



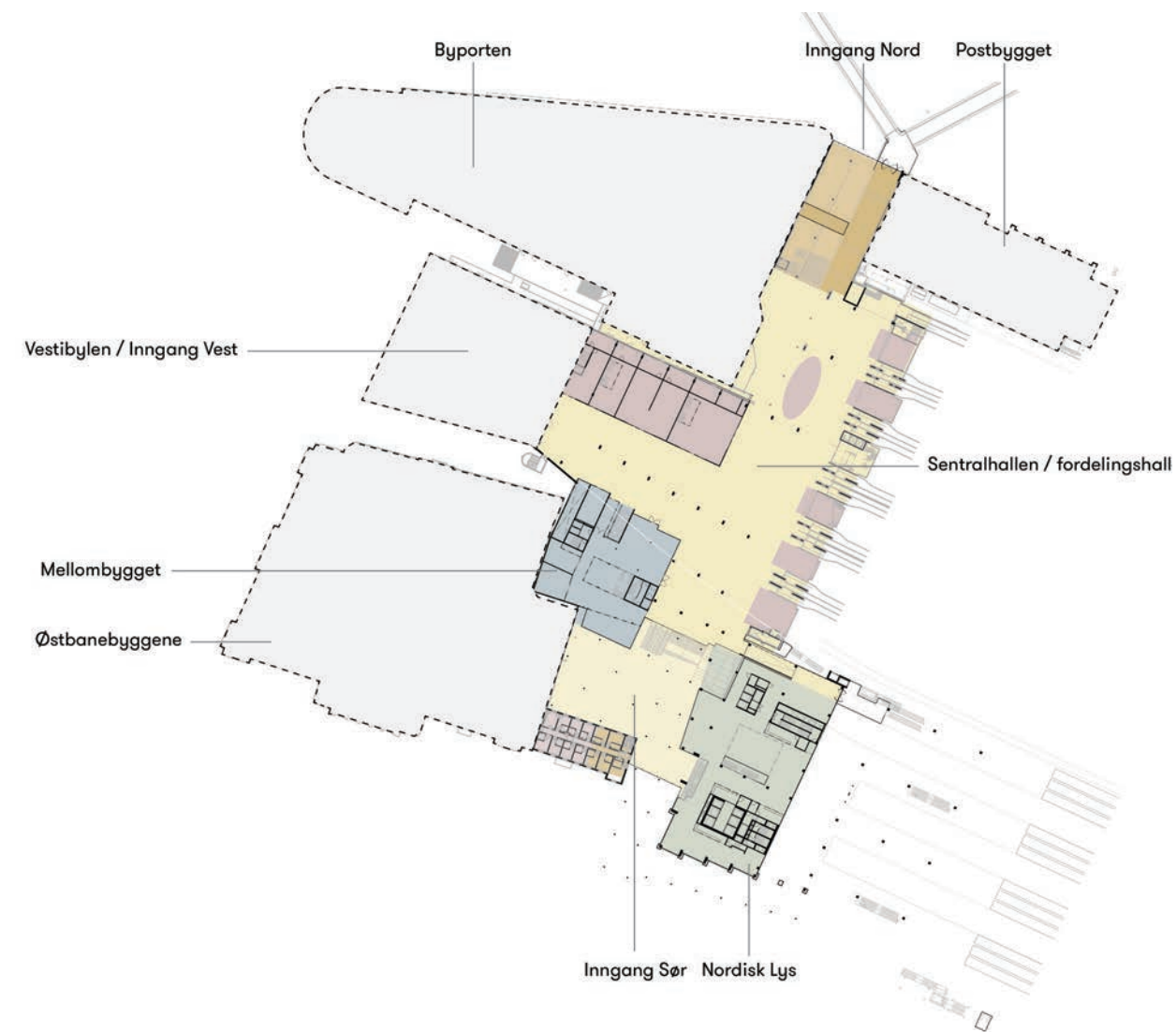
- Gangarealer
- Kommunikasjonsarealet, innganger
- Kommersielle areal, Østbanebygget Øst
- Kommersielle areal, Mellombygget
- Kommersielle areal, Nordisk Lys

Oversikt endringer c+ 9 / c+ 10



Eksisterende Oslo S

1:2000



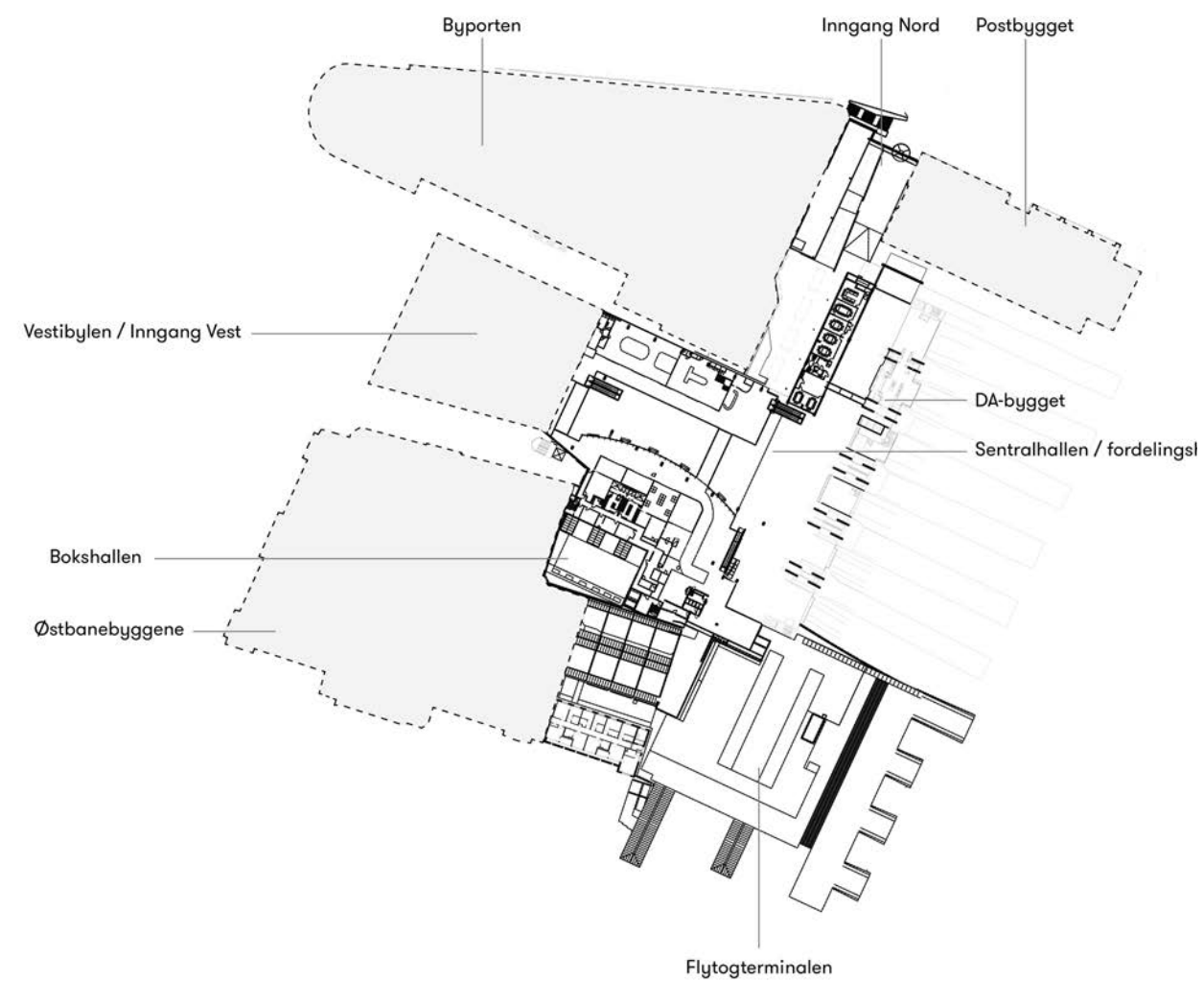
Nye Oslo S programsoner

1:2000



- Gangarealer
- Kommunikasjonsarealet, innganger
- Kommersielle areal, Østbanebygget Øst
- Kommersielle areal, Mellombygget
- Kommersielle areal, Nordisk Lys

Oversikt endringer c+ 15



Eksisterende Oslo S

1:2000



Nye Oslo S programsoner

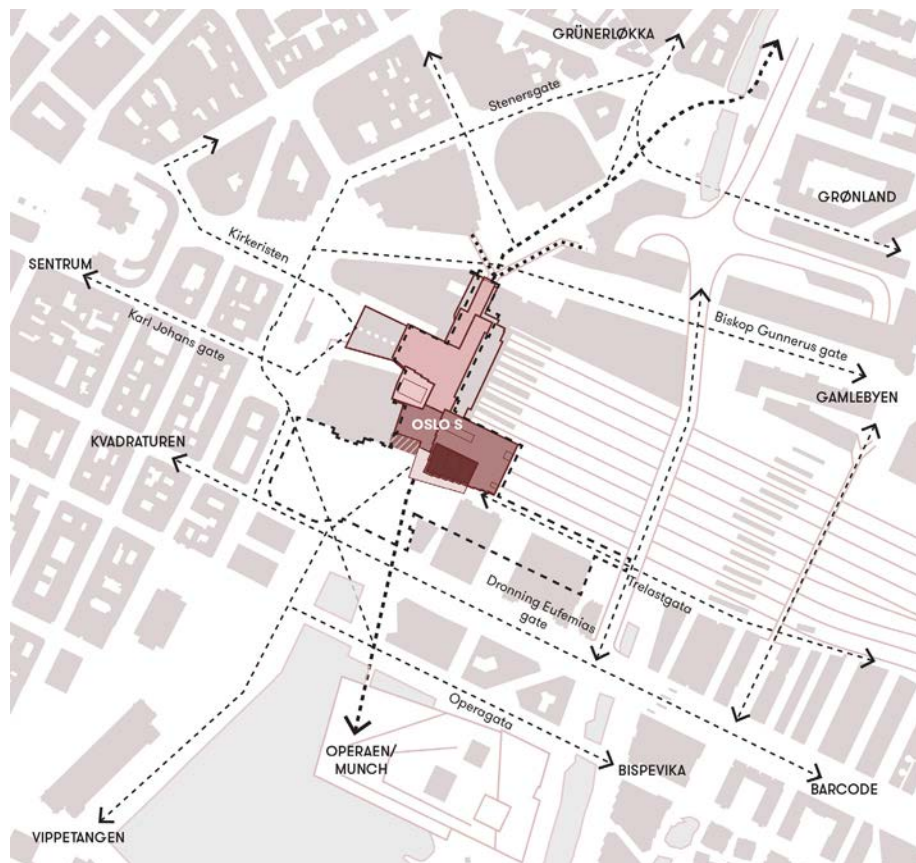
1:2000



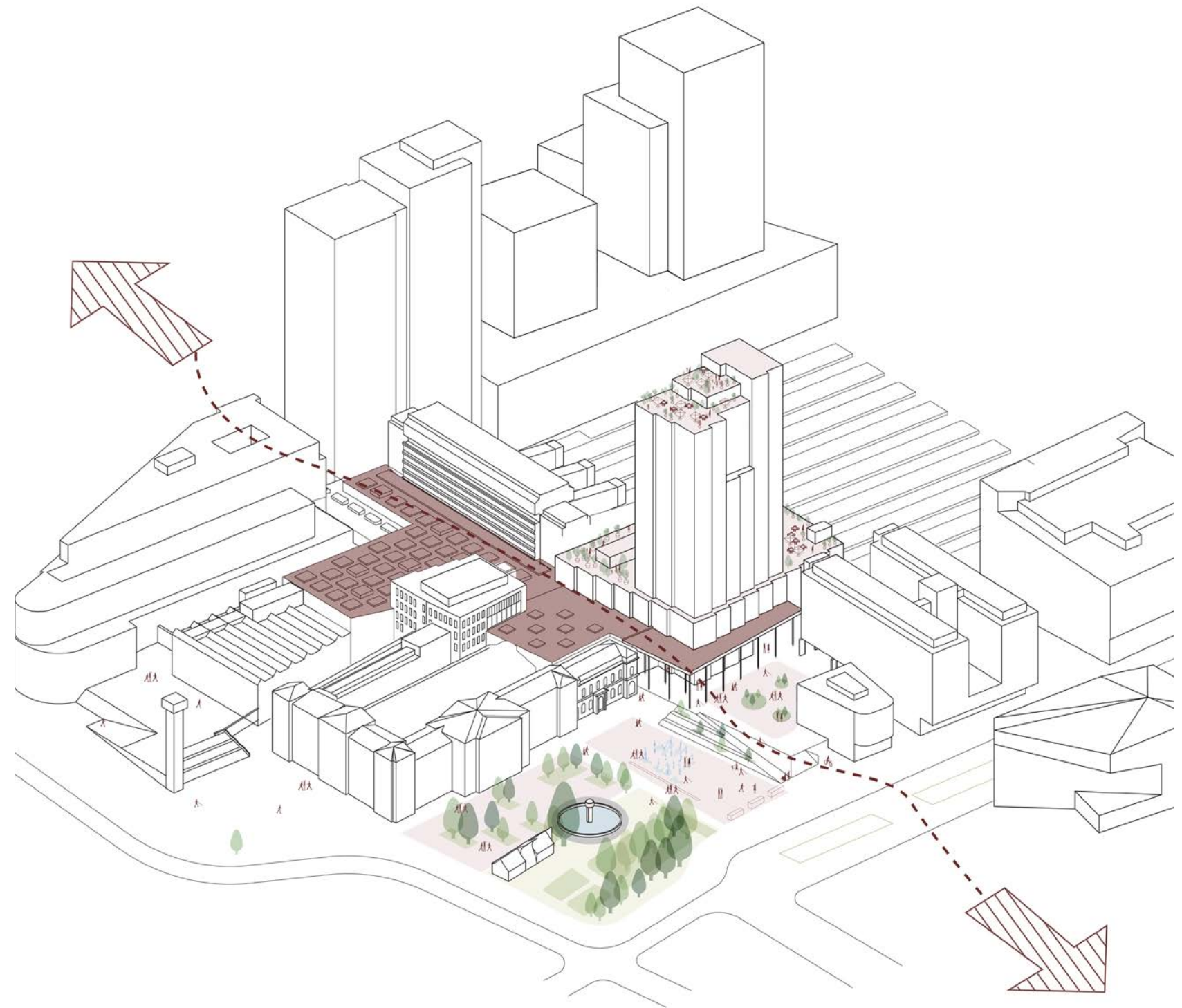
- Gangarealer
- Kommunikasjonsarealet, innganger
- Kommersiell areal, Østbanebygget Øst
- Kommersiell areal, Mellombygget
- Kommersiell areal, Nordisk Lys

Styrke forbindelser i byen

Stasjonen brukes allerede i dag som gangforbindelse i byen. Mange går gjennom stasjonen til og fra jobb fra T-banestasjonen i nord til Bjørvika. Stasjonen er også del av gangforbindelsen nordover til Vaterland og Grønland. Denne gangforbindelsen vil forbedres, både med fornyelsen av stasjonsarealene, ombygging av Inngang Nord og ny Inngang sør. Inngangene knyttet til bygulvet og får tydeligere inngangsfasader og stasjonsarealene får god orienterbarhet med god sikt igjennom og videre helt ut til fjorden.



Viktige gangforbindelser rundt Oslo S



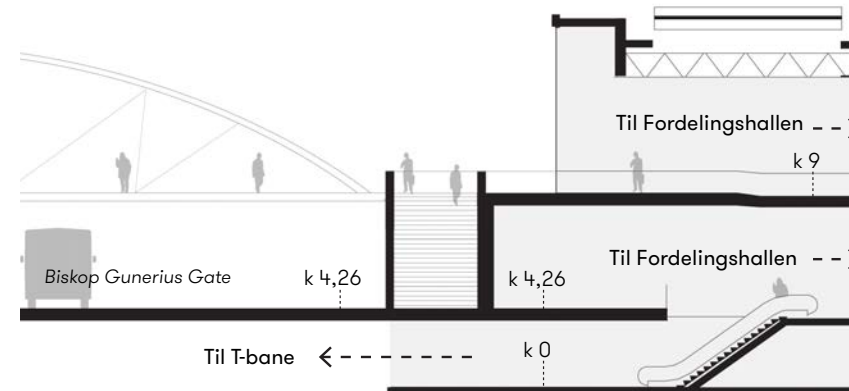
Styrke nord/syd akse gjennom stasjonen

Ombygging av Stasjonsinngang Nord

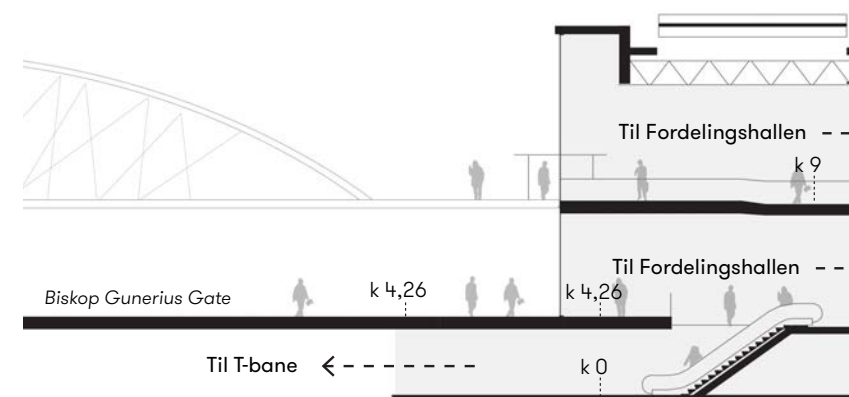
Direkte adkomst fra gaten og bedre kapasitet for personstrømmer.

Stasjonsinngang nord går fra Fordelingshallen og ut til broene over Biskop Gunerius gate, og ligger altså mellom Posthuset og Byporten. I dag er det utendørs trapp ned til gatenivå, en adkomst ned til gatenivå gjennom taxiholdeplassen under Byporten og en gangforbindelse ned til T-banen. I prosjektet foreslås det å etablere en direkte inngang fra Biskop Gunerius gate som erstatter dagens utendørs trapp, etablere ny fasade mot gaten og etablere bedre kapasitet i rulletrappene fra gatenivå opp til stasjonen.

Denne ombyggingen innebærer at inngangen får bedre synlighet fra byen rundt, bedre kontakt med gaten og bedre kapasitet for personstrømmer opp til stasjonen. Den gir også mer lys, mer åpenhet og lettere orienterbarhet både opp til stasjonen og ned til gangforbindelsen mot T-banen. Ombyggingen gir også et bidrag til mer byliv i Biskop Gunerius gate ved å trekke folk ned til gaten. Prosjektet endrer ikke på gangbroene over Biskop Gunerius gate, og kan fungere både med og uten disse.



Snitt: Eksisterende situasjon



Snitt: Ny situasjon



Lukket fasade: inngang kun på øverste nivå



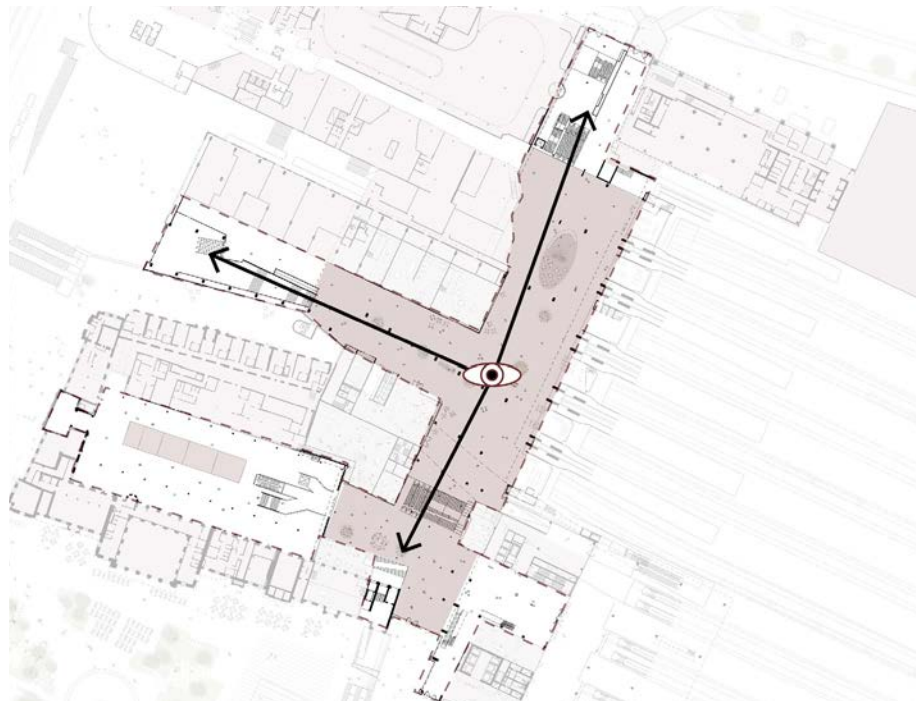
Åpen fasade: inngang på begge nivå

Ombygging av Fordelingshallen

Stort åpent rom med god plass til alle de reisende

Fordelingshallen ligger ca. 6 m over gatenivå og er den sentrale adkomsthallen, her finner man den store infotavlen og nedgangene til togene. Hallen ligger over jernbanesporene i en kulvert (Trakta), som er 12 spor bred mot øst og smalner inn mot vest.

Ombyggingen av Fordelingshallen innebærer å fjerne bygningsvolum som begrenser gangstrømmer mot nord, fornye taket og gi det et nytt arkitektonisk uttrykk med kassetter med overlys og videre bruk av dagens takkonstruksjoner, samt generelt gi hallen et oppgradert arkitektonisk uttrykk. Forretningsarealene langs nordsiden av hallen bygges om til lokaler over to plan. En del av ny togkulvert for spor 14-15 ligger under søndre del av Fordelingshallen og må etableres samtidig. Denne ombyggingen vil gi et stort åpent rom med god plass til de reisende, universell utforming inkludert orienterbarhet og bidra til at stasjonen får større attraktivitet.



Plandiagram: Forbedret oversikt i fordelingshallen

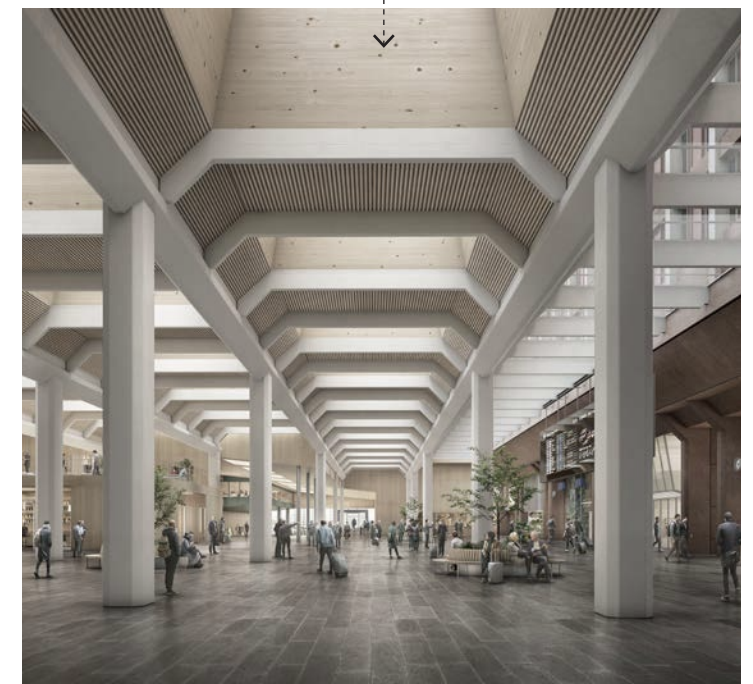
Eksisterende Fordelingshall:

- Siktlinjer er blokkert mange steder grunnet forstyrrende elementer
- Lukket takkonstruksjon som hindrer gode dagslysinnslipp



Ny Fordelingshall

- Gjenbruk av eksisterende struktur, men åpner opp for å bringe inn dagslys
- Store åpne rom gir oversiktighet og ro
- Det dannes møteplasser og ventearealer



Gjenbruk av konstruksjoner

Eksisterende tak erstattes med lettere takkonstruksjoner og oppstikkende overlys

Stasjonsarealene fornyes ved kombinasjon av videre bruk av eksisterende konstruksjoner og elementer, og nye bygninger som tilpasses og gjenbraker de eksisterende delene.

Dagens betongkonstruksjoner i Fordelingshallen er solide og av god kvalitet. De har veldig lange spenn fordi de er tilpasset den underliggende jernbanetrakta. De eksisterende søylene og dragerne beholdes og gjenbrukes. Eksisterende tak erstattes med et lettere tak og oppstikkende overlys.

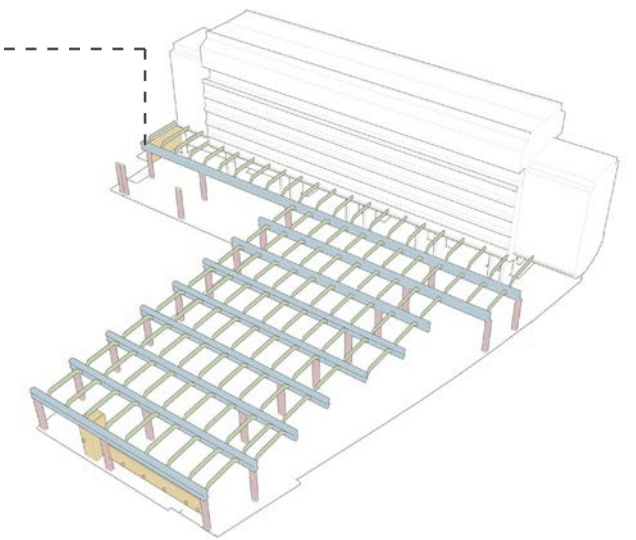
Dagens bygningskonstruksjoner og trappe- og heissjakter som står i veien for fremtidig ny jernbanekulvert for spor 14 og 15 rives. Mellombygget, deler av Fordelingshallen og Nordisk lys bygges over fremtidig jernbanekulvert.

Den mest miljøvennlige formen for ombruk er bevaring av bygningsdeler på opprinnelig sted og til samme formål. I tillegg hindres uttak av nye ressurser, og avfallsmengder reduseres.

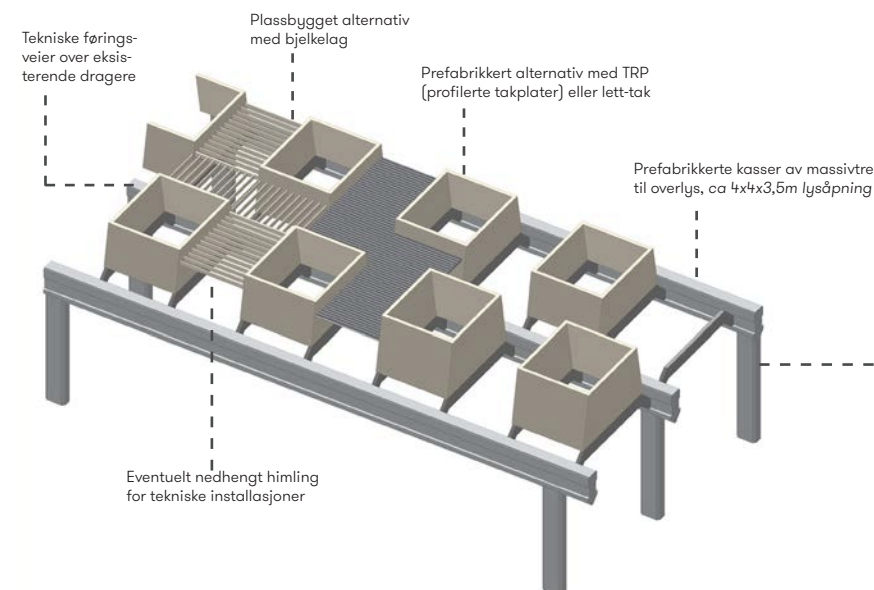
Bevaring av hovedkonstruksjoner vil være en god bærekraftstrategi gjennom å bevare elementer som ellers ville måtte erstattes av nye. Samtidig unngår man ny fundamentering på eksisterende togtunnell.



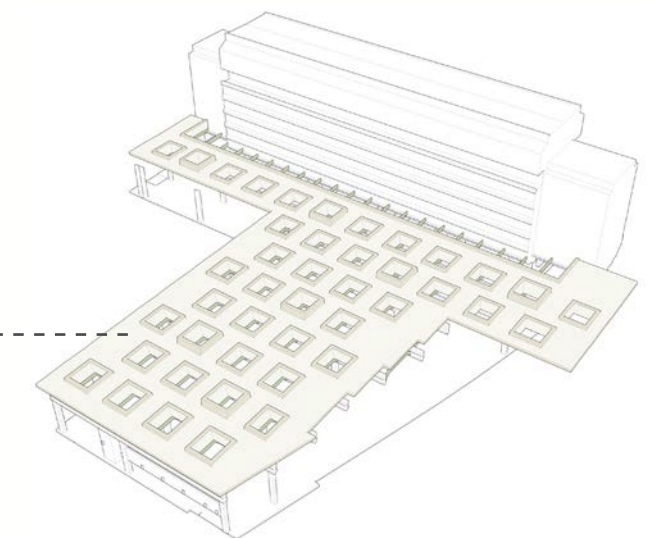
Foto: Eksisterende betongkonstruksjon



Gjenbruk av eksisterende betongsøyler



Konstruksjonsprinsipp



Nytt tak med overlys

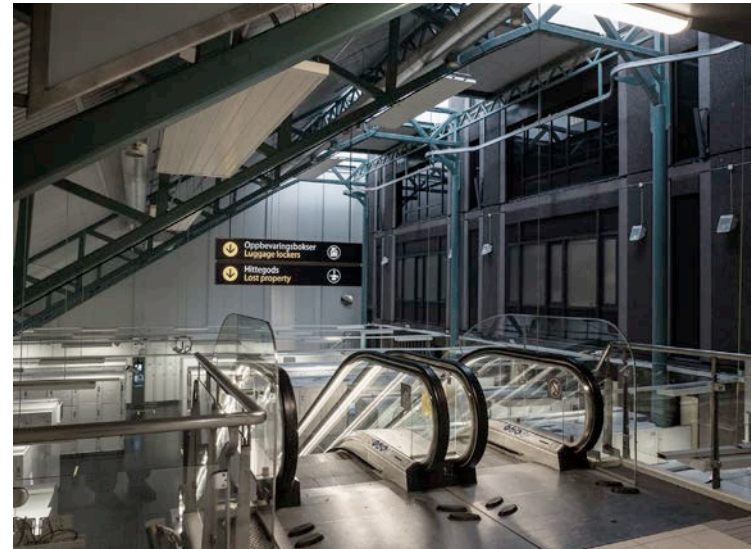
Mellombygget

Nytt bygg mellom de ulike stasjonsarealene og over jernbanekulvert

I dag ligger det ulik bygningsmasse med blant annet forretningsarealer i Rotunden, toalettanlegg for publikum, hittegods og bagasjehall i møtet mellom Fordelingshallen, Østbanen og Flytogterminalen. Planforslaget innebærer å erstatte dagens bygningsmasse med et nytt bygg med samme kombinasjon av funksjoner som i dag samt kulturformål.

I tillegg etableres to ekstra etasjer med mulighet for kontor, hotell eller og funksjoner knyttet til jernbanen. Dette gir mer effektiv bruk av arealer som i dag har relativt lav utnyttelse (bokshallen) og dårlig struktur, og nye aktive fasader både mot Fordelingshallen og det store åpne rommet i Inngang sør.

Behovet for å bygge Mellombygget skyldes etableringen av jernbanekulverten for spor 14-15 under bygget, noe som også medfører at dagens takkonstruksjoner for Fordelingshallen i dette arealet må fjernes. Bygget og forberedelsene for fremtidig jernbanekulvert bygges inntil Østbanens 1854-bygg. Videreføring av kulverten i Jernbanegata inngår ikke, da dette må avklares som fremtidig del av jernbaneprosjektet.



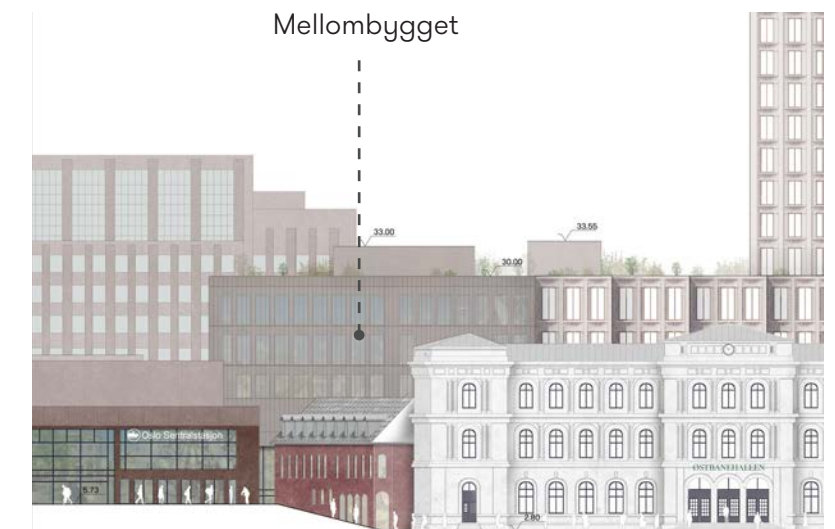
Dagens "bokshallen" der Mellombygget foreslås etablert.



Stasjonen i dag sett fra øvre torg. Jernbanegata går inn mellom byggene.



Snitt Nord-Sør



Fasade Vest

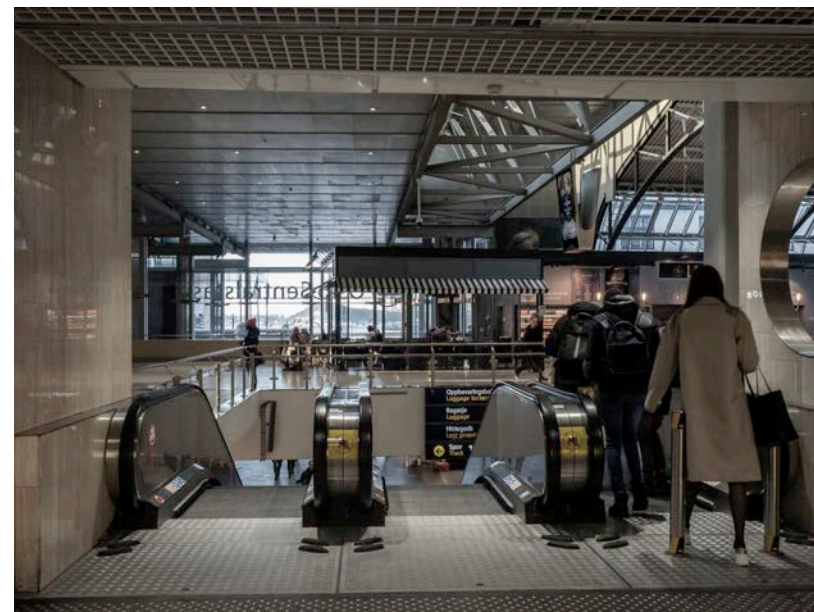
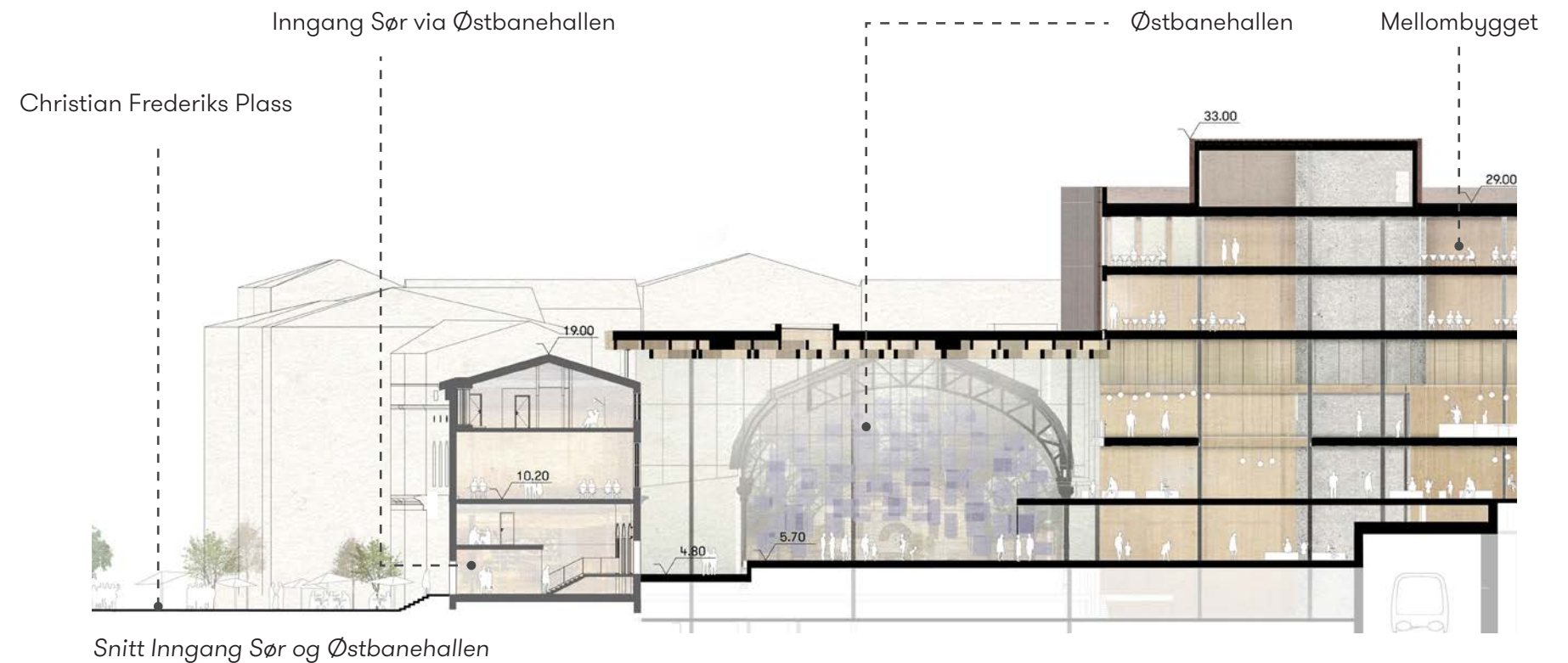
Stasjonsinngang sør

Nytt stort rom som knytter sammen stasjonen, høyhuset og Østbanen

Det er nødvendig å rive dagens Flytogterminal for å kunne forberede for jernbanekulverten for spor 14 og 15. I stedet for å reetablere dagens bygg, etableres det et nytt åpent rom med inngang fra sør og stasjonsarealer som gir kobling mot Østbanen, Fordelingshallen, Mellombygget og Nordisk lys.

Dette store, åpne rommet overdekkes av det lette pergolataket som tar opp de ulike retningene til Østbanen og Sentralstasjonen. Samtidig skaper det en naturlig og intuitiv flyt som gjør det enkelt å orienteres seg på stasjonen. To av fasadene til Østbanen blir en del av rommet, dvs både fasaden med den blå glassveggen og en innvendig fasade som i dag ligger mot et smalt gårdsrom. Etableringen av dette rommet bidrar til større åpenhet i stasjonsanlegget, samt bedre kobling mellom de ulike delene av anlegget. Rommet bidrar også til at dagens bortgjemte fasade for Østbanebygget blir synlig og at det kan etableres en ny inngang til stasjonen fra Christian Frederiks plass gjennom Østbanebygget.

Dette i motsetning til dagens situasjon hvor bygget er delvis skjult bak mesaniner og andre konstruksjoner. Nå vil det igjen få sin rettmessige plass i stasjonsmiljøet.



Eksisterende situasjon fra toppen av rulletrappen i Flytogterminalen



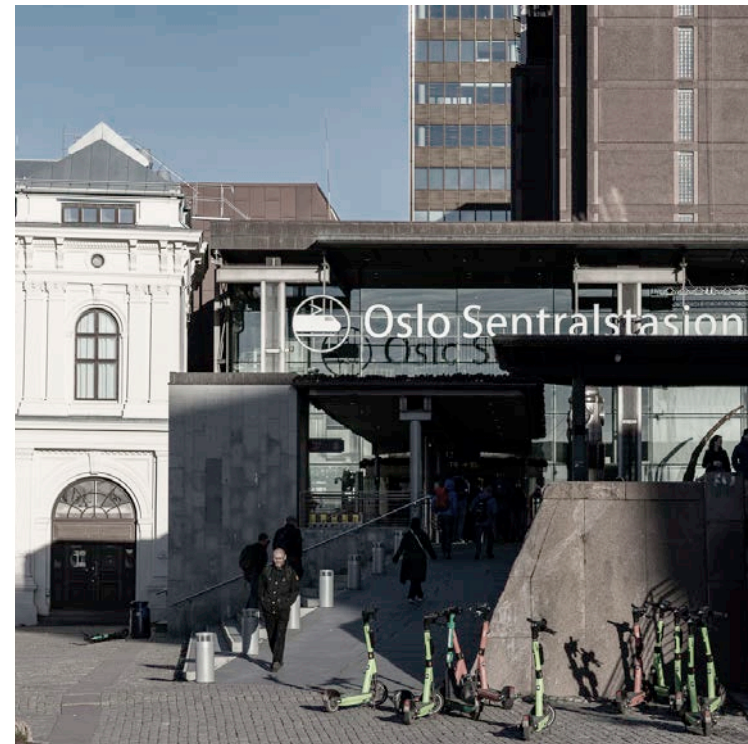
Ny situasjon: Flytogterminalen erstattes av det store rommet Inngang sør

Styrke stasjonsinngang fra sør

Synliggjøre, åpne opp og tydeliggjøre inngangen

Hovedinngangen fra sør blir liggende på samme sted som i dag, men med større åpenhet enn i dagens situasjon. Sammen med rommet innenfor åpner inngangen stasjonen mot fjorden og Christian Frederiks plass og bidrar til å skape en fuge og avstand mellom det nye høyhuset og den historiske Østbanebygningen.

Utenfor inngangen er det direkte adkomst ut på Øvre trafikktorg og videre ned til Dronning Eufemias gate. Et raust trappeamfi fører ned til Christian Frederiks plass og bidrar til å binde de to uterommene sammen. Amfitrappen inviterer til opphold og sosiale møter.



Eksisterende situasjon: Inngang sør



Inngang sør sett fra Christian Frederiks plass



Ny plan inngang sør



Inngang sør sett fra Øvre trafikktorg - Illustrert med Planalternativ 2

Materialitet og utforming av interiør

Lett, nordisk uttrykk

Ny bebyggelse og ombygget eksisterende bebyggelse gis et formspråk og en material- og fargebruk som gir en høy opplevels- og bruksverdi. Det arkitektoniske hovedgrepet skal bidra til å knytte nybygg sammen med de eksisterende stasjonsbyggene.

Hele stasjonen gis et lett, nordisk uttrykk med mye naturmaterialer. Ved å introdusere en materialpalett med mye innslag av tre, gis det en kontrast til de eksisterende tunge konstruksjonene i betong. Hvis Nordisk lys etableres med fasader i tegl, vil det gjenspeiles en felles materialpalett for hele stasjonskomplekset slik at hele anlegget oppleves som en helhet.

Frittstående paviljonger/ kiosker og møbler utføres også i samme nordiske materialpalett.



Inngang sør åpnes opp - Illustrert med Planalternativ 2



Referanser materialpalett / visualisering inngang sør



DEL 02

**Bærekraftig utvikling av
Stasjonskvartalet**

Bærekraftig utvikling av Stasjonskvartalet

Det er allerede utviklet bebyggelse rundt sporområdet på Oslo S. Dette gir et slags storkvartal som alltid vil være der som en enhet i bystrukturen som tåler høyere utnyttelse.

Utvikling av Stasjonskvartalet baseres på dette premisset og fortetter med høy utnyttelse i randsonen rundt plattformområdet. Det vil ikke endre bystrukturen og byrommene rundt Oslo S, bare utnytte luften i høyden i dette sentrale området i byen.

På denne måten utnyttes potensialet sentralt i knutepunktet med høy utnyttelse for å understøtte at flest mulig skal kunne reise miljøvennlig til jobb og fritidsaktiviteter. I tillegg bidrar dette til byutvikling av Oslo S -området til et attraktivt, mangfoldig og innovativt byområde. Videre utvikles hele Nye Oslo S med vekt på lavt klimaavtrykk, miljøvennlige løsninger og bærekraft i utbygging

Ambisjonen er å gjøre Norges største jernbanestasjon mer synlig i byen samtidig som hensynet til byen rundt ivaretas.

Utvikle hele Nye Oslo S med vekt på lavt klimaavtrykk, miljøvennlige løsninger og bærekraft i utbygging.

Bidra til byutvikling av Oslo S-området til et attraktivt, mangfoldig og innovativt byområde.

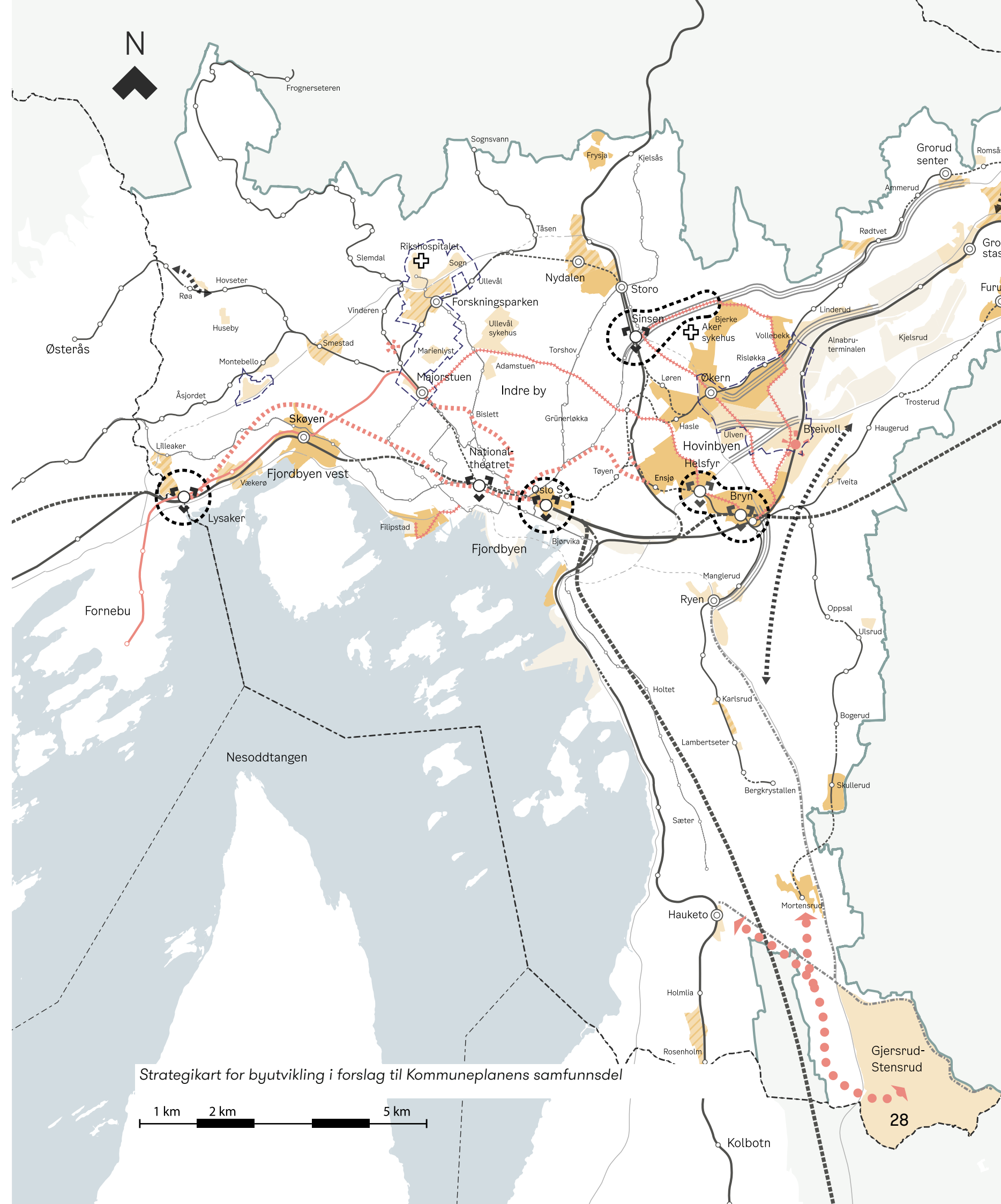


Dronefoto, dagens situasjon
Foto: Above Media AS

Høy utnyttelse ved Oslos viktigste knutepunkt

Både Oslo kommunes egen byutviklingsstrategi (høringsutkast til kommuneplanens samfunnsdel 2025) og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus peker på behovet for fortetting og banebasert knutepunktutvikling. Dette er viktig av mange grunner, blant annet å «utvikle nullutslippsbyen ved å legge til rette for byutvikling innenfra og ut, banebasert og i sammenheng med regionen» (ref Oslo kommunes byutviklingsstrategi).

Utvikling av Nye Oslo S med høy utnyttelse i knutepunktet svarer på disse utfordringene. Knutepunktet Oslo S er det stedet i Norge hvor flest mulig kan reise kollektivt til jobb innenfor en times reisevei. Denne ressursen bør forvaltes og utnyttes godt.



Stasjonskvartalet

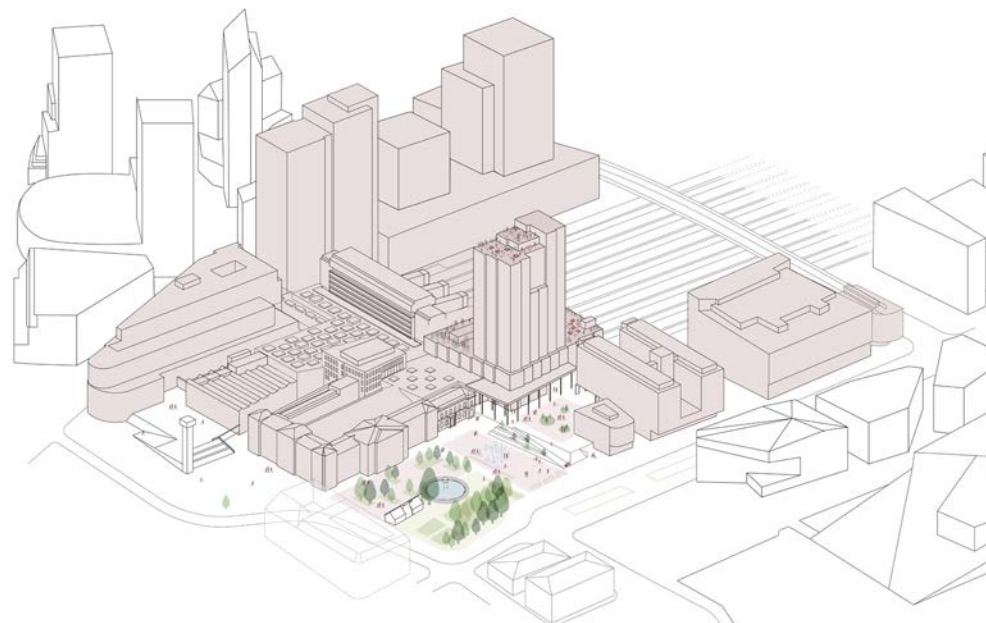
- Storkvartal rundt sporområdet

Området rundt sporområdet på Oslo S er bebygget over tid, fra det første stasjonsbygget ble etablert i 1854. Den største utviklingen har skjedd de siste 50 årene, med etablering av Postgirobygget, Oslo sentralstasjon, Flytogterminalen og til slutt også rent kommersielle bygg med Byporten, Hotell Opera og Oslo Atrium.

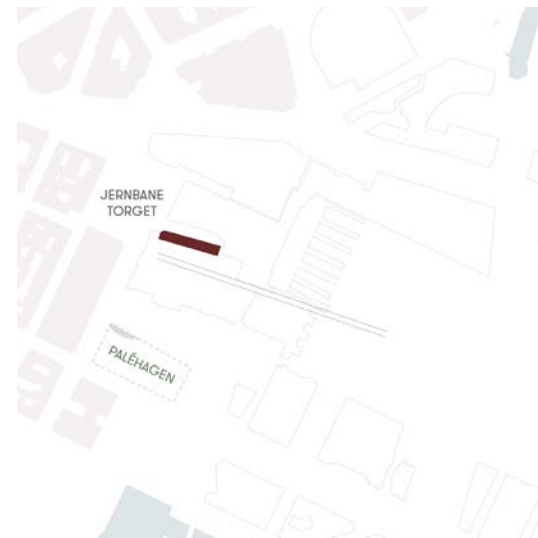
Dette gjør at plattformområdet på Oslo S er omkranset av bygg på alle tre kanter. Det vil ikke være mulig å bryte dette ned i mindre deler, da sporområdet ligger her og vil gjøre det i overskuelig fremtid.

Stasjonskvartalet er altså allerede etablert og man kan bygge videre på dette grepet med høy utnyttelse og variasjon av bygningstyper i dette storkvartalet.

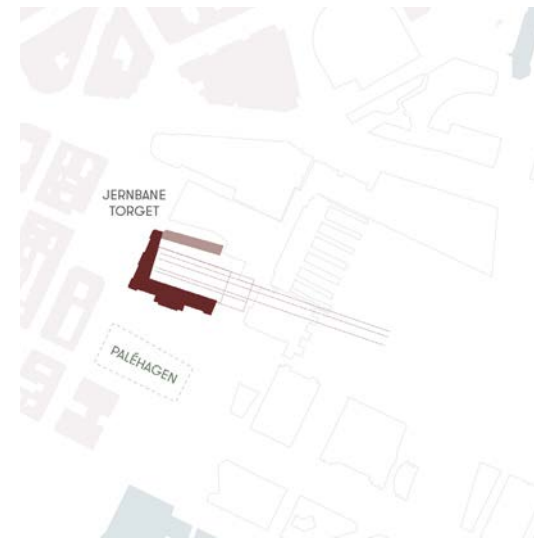
Utbygging med høyhuset Nordisk lys passer godt inn i dette helhetsgrepet.



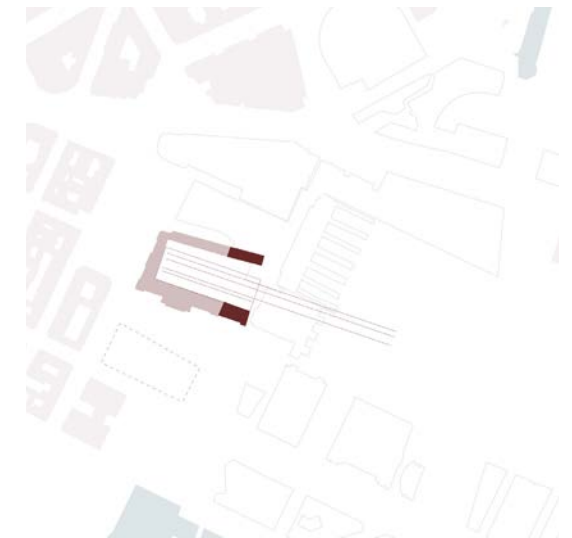
Stasjonskvartalet i fremtiden



1854
- Første stasjonsbygg på Jernbanetorget



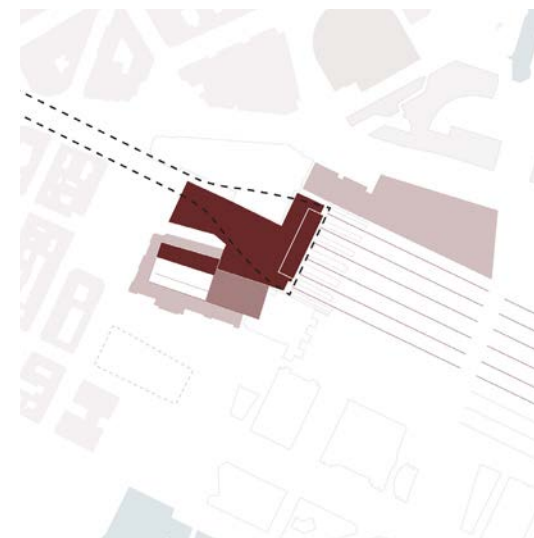
1879 - 82
- Deler av stasjonen blir revet
- Østbanebygget blir etablert



1921
- Østbanebygget forlenges mot øst



1975
- Postgirobygget etableres



1981 - 87
- Oslo Sentralstasjon (fordelingshallen) etableres
- Vestgående tog tunnel etableres



1998 - 05
- Flytogterminalen, bro i nord etableres
- Byporten Oslo Atrium, Hotel Opera etableres

Nye Oslo S og Nordisk lys

- Som del av stasjonskvartalet

Planforslaget har følgende delområder:

1. Stasjonsinngang nord

Kapasitetsutvidelse og ny atkomst fra gaten.

2. Fordelingshallen

Oppgradering av Fordelingshallen med større åpenhet og bedre kapasitet for personstrømmer.

3. Mellombygget

Nytt bygg med stasjonsarealer og kontorarealer erstatter deler av dagens stasjonsbygg.

4. Høyhuset «Nordisk lys»

Høyhus med stasjonsarealer i de to nederste etasjene, som erstatter Flytogterminalen. Over dette har høyhuset kontor/hotell. På toppen av høyhuset etableres en terrassert "krone" med restaurant, kafe/bar og terrasser for publikum.

5. Stasjonsinngang sør

Nytt åpent rom med stasjonsarealer, som gir ny kobling mellom Østbanen, øvrige stasjonsarealer i Oslo S og Nordisk Lys.

6. Jernbanekulvert

Tilrettelegge for fremtidig utvidelse av jernbanetunnel under Oslo.

7. Øvre trafikktorg

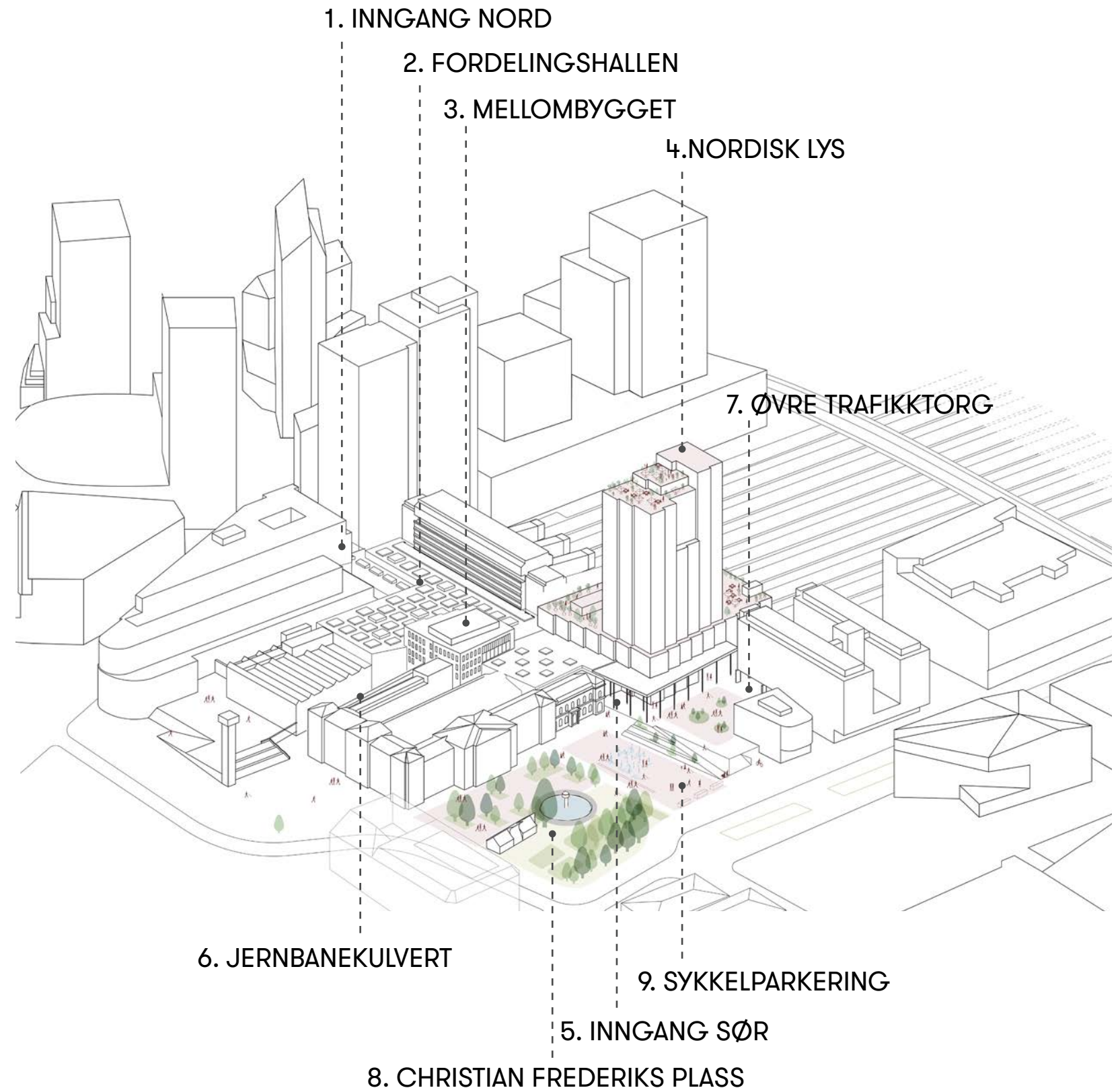
Uterommet oppgraderes. Etableres en større bilfri plass foran stasjonen.

8. Christian Frederiks plass og Paléehagen

Plassen oppgraderes til et attraktivt byrom. Paléehagen rekonstrueres.

9. Sykkelhotell etableres under plassen

Offentlig sykkelparkering etableres under Christian Frederiks plass



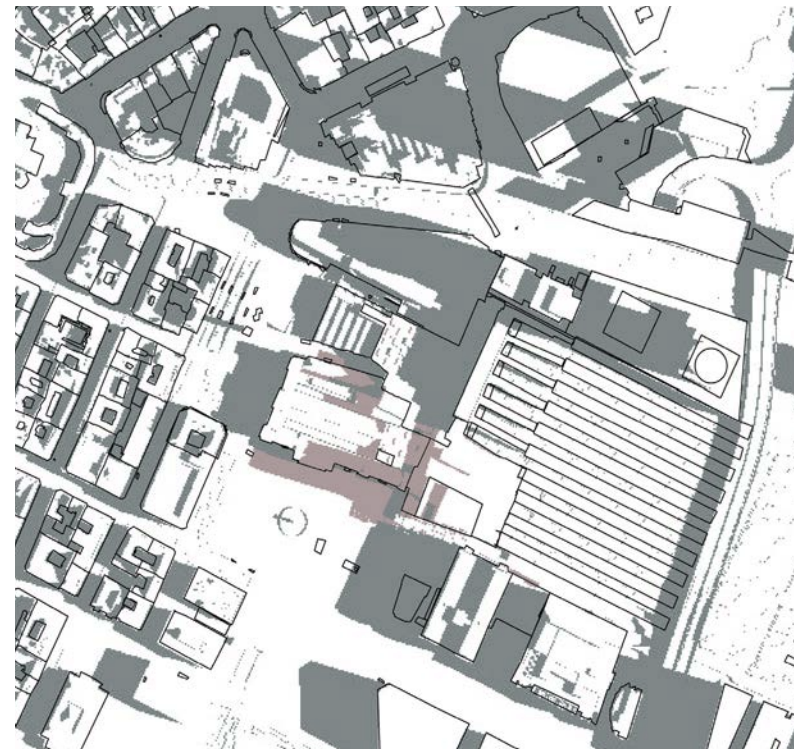
Skyggene faller på sporområdet

Plasseringen til høyhuset gjør at det kun kaster skygge på sporområdet og ikke på Grønland.

Christian Frederiks plass på sørsiden av bygget vil dermed opprettholde dagens gode solforhold. Plasseringen av høyhuset sikrer dermed en videreføring av dagens solforhold på omkringliggende plasser og uterom. Erfaring fra andre byer viser at dette er en suksessfaktor for høyhus.

Se vedlegg:
Sol- og skyggevirksomheter for utdypende studier av o-alternativ, planalternativ 1 og 2 samt utredningsalternativ.

SKYGGEDIAGRAMMER, 1.MAI



kl.09:00 - Skyggelegger delvis CF-plass



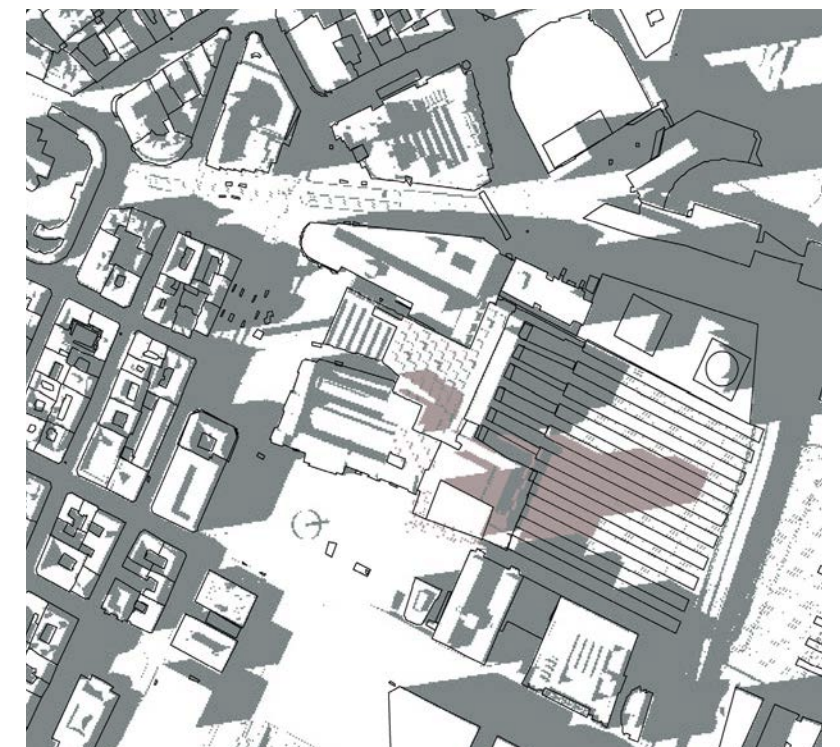
12:00 - Skyggelegger kun tak



Christian Frederiks plass - et stort, åpent byrom



kl.15:00 - Skyggelegger kun sporområdet



kl.18:00 - Skyggelegger kun sporområdet

Hensyn til Østbanen som viktig kulturminne

Østbanen er fredet og plassering av et høyhus nært opp til bygget må gjøres med nennsomhet. Samtidig har Østbanen en bysituasjon og karaktertrekk som taler i positiv retning for et høyhus her. Dette er knyttet til at Østbanen med sin 120 meter lange horisontale fasade mot Christian Frederiks plass er et tydelig motiv på plassen og det vil det fortsatt være i den nye situasjonen.

I tillegg er Christian Frederiks plass på størrelse med to fotballbaner, og bidrar til å gi en luftighet og monumentalitet til den romlige situasjonen. Dette bidrar til at omgivelsene i større grad vil tåle høyhuset i sin nærhet enn dersom høyhuset var plassert i en trangere bysituasjon. Dessuten er preges bymiljøet allerede av høyhus, med Posthuset og Plaza.

Ved utforming av Nordisk lys er hensynet til Østbanen blant annet vektlagt ved at Inngang Sør ligger mellom Østbanen og høyhuset. Den delen av Østbanebygningen som ligger nærmest stasjonsinngang sør, har i dag en indre fasade mot stasjonen som i dag ligger gjemt inn mot et smalt indre gårdsrom. Ved etablering av et nytt stort og høyt rom i stasjonsinngang sør, vil den gjemte fasaden hentes frem og bli en «ny» indre fasade i dette rommet.

Videre er tårnet på høyhuset trukket tilbake fra basen. Basen vil sammen med pergolaen og taket over inngang sør, relatere seg til høyden på Østbanen. Det lette pergolataket knytter den gamle og nye bebyggelsen sammen. Det er basen som vil dominere opplevelsen på bakkeplan, ikke tårnet.

Tårnet vil komme til syne bak Østbanehallens hovedinngang som et solitærbygg sett fra Karl Johan og Jernbanetorget. Her vil det høyeste alternativet være mer fremtredende enn det laveste. Men her vil tårnet være tilbaketrukket med omtrent 150 m fra Østbanens vestfasade.

Det historiske miljøet mellom Østbanen og Tollboden påvirkes i begrenset grad, dette er kun knyttet til at høyhuset vil være synlig over Tollboden sett fra Strandgata mot Østbanen.



Standpunkt fra Karl Johans gate - Planalternativ 2. Høyhuset ligger utenfor sentralt motivet på Østbanehallen



Standpunkt fra Egertorget - Planalternativ 2. Planforslaget innlemmes i fasaderekken langs Karl Johans gate og utenfor fondmotiv til Østbanehallen.



Standpunkt fra Fordelingshallen. Østbanens innvendige fasader fremheves i Stasjonsinngang sør



Standpunkt fra sjøen - Planalternativ 2
Basen på Nordisk lys trapper bygningsvolumet ned mot Østbanebygget og skaper god avstand til bygget

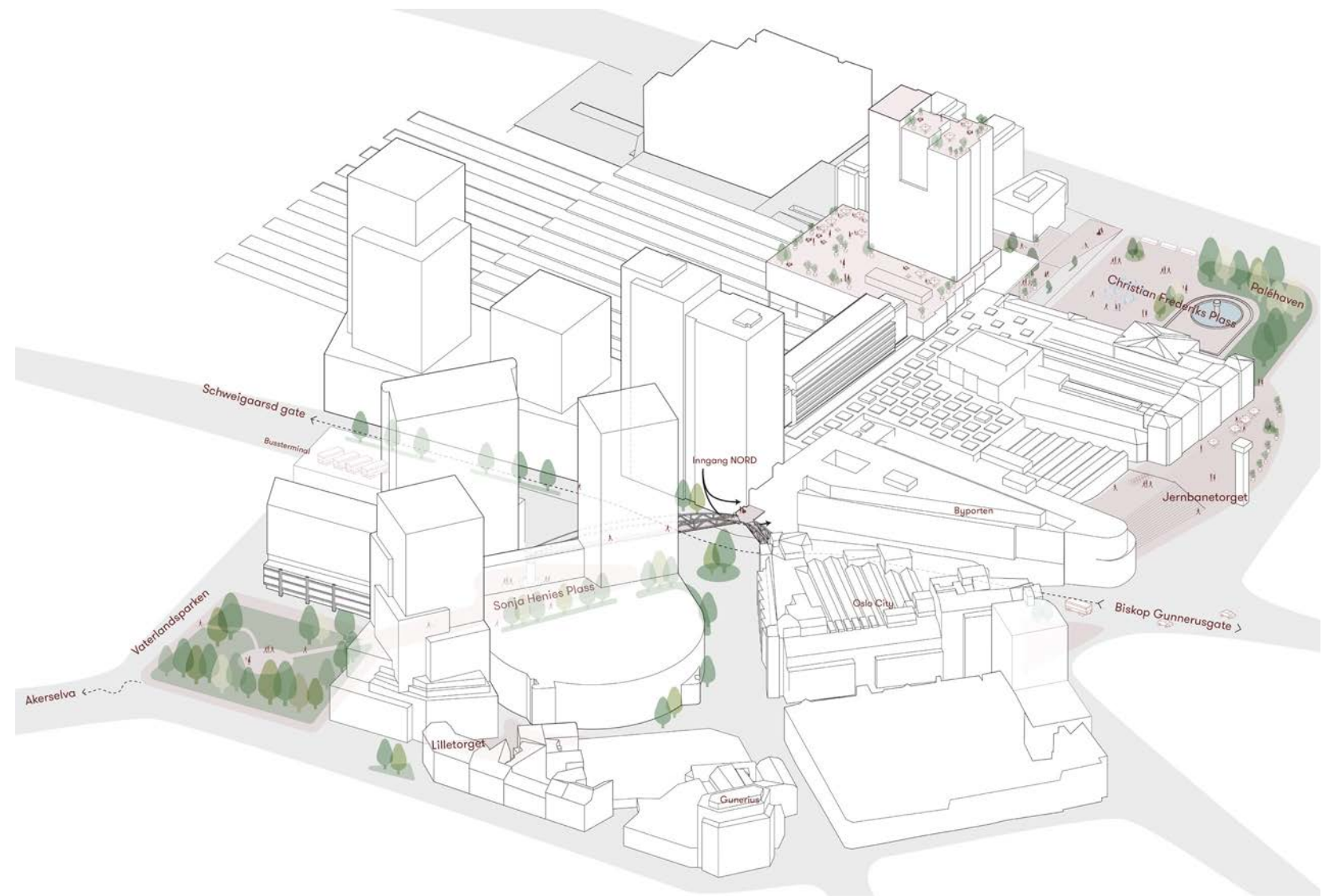


Christian Frederiks plass - Planalternativ 2

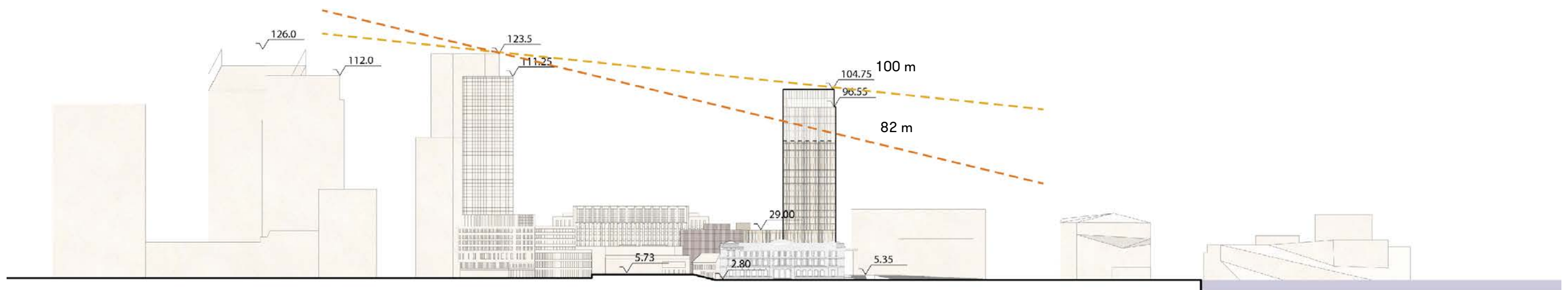
Nordisk lys som del av høyhusgruppen Oslo S

Høyhuset knytter seg til den eksisterende og planlagte høyhusklyngen rundt Oslo S og Bjørvikas moderne bybebyggelse. Høyhuset vil med begge de foreslåtte høydene (100 m og 82 m) være lavere enn Oslo Plaza og dermed bidra til nedtrappede høyder mot fjorden.

Nordisk lys vil sammen med Posthuset danne en symmetrisk ramme rundt Oslo S og markerer denne viktige funksjonen i byen.



Aksonometri sett fra nord - vest



Nordisk lys bidrar til nedtrappet høyde mot sjøen. Her vist med både planalternativ 1 og 2.

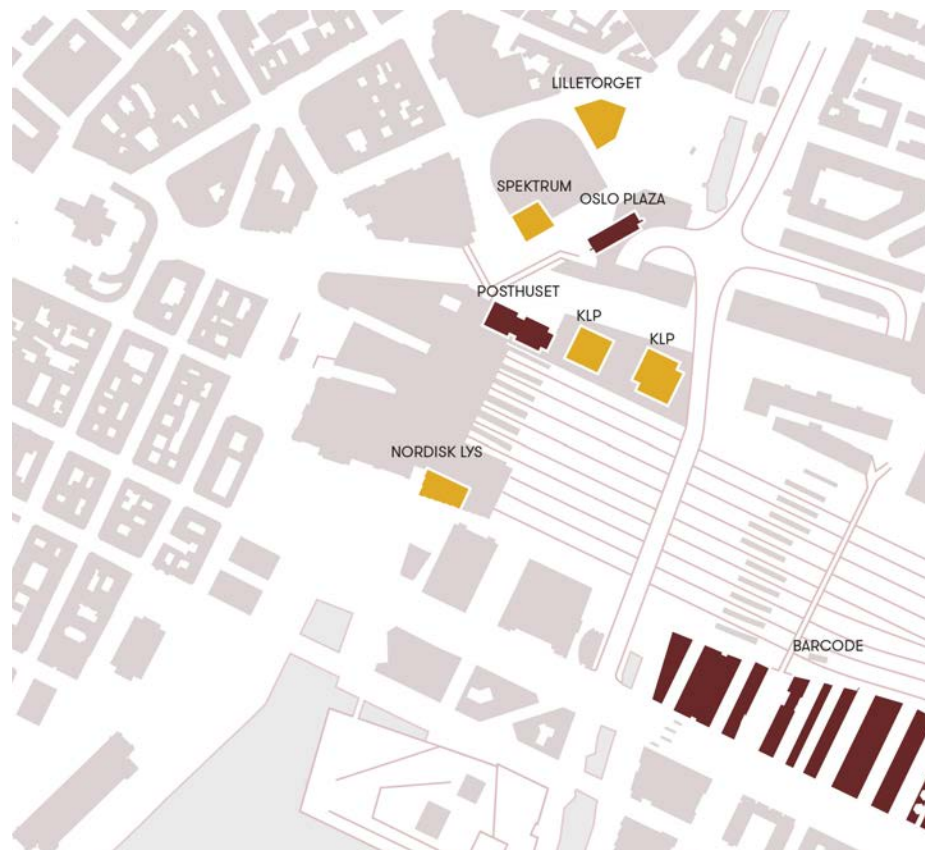
Eksisterende og planlagte høyhus rundt Oslo S

Samspill med høyhusene rundt Oslo S

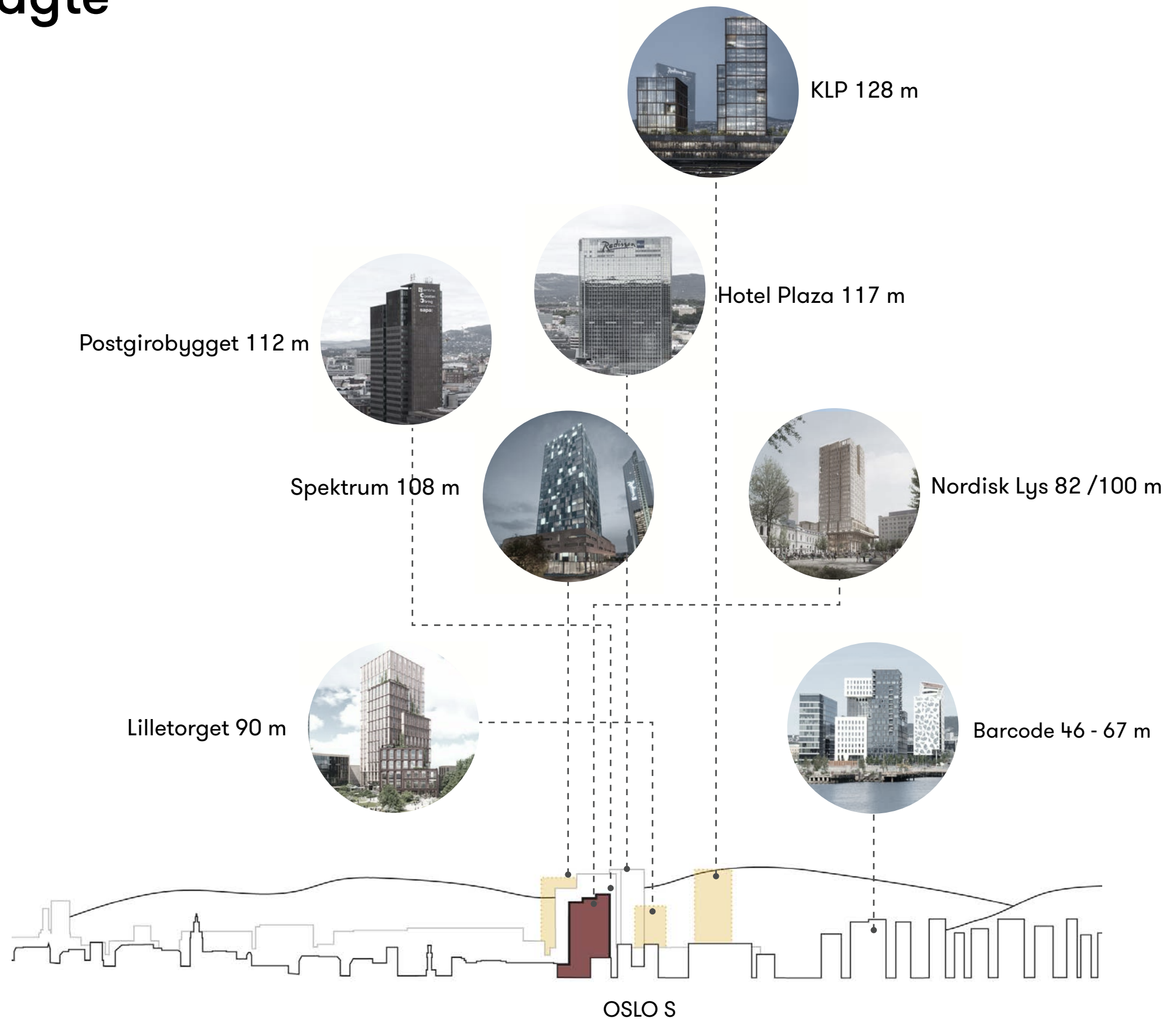
Området rundt Oslo S karakteriseres av en variert høydeprofil, inkludert flere eksisterende høyhus. Høyhusene som Postbygget og Oslo Plaza er velkjente landemerker i Oslo sentrums silhuett.

I tillegg til eksisterende høyhus planlegges det flere høyhus som sammen vil danne en høyhusklynge rundt Oslo S. Nordisk lys vil inngå som en integrert del av dette urbane bylandskapet.

Postgirobygget fungerer som en inngangsmarkør fra nord, mens Nordisk lys er planlagt å markere inngangen fra sør. Målet er å oppnå symmetri og likevekt ved å plassere høyhus på begge sider av stasjonen.



■ Eksisterende høyhus
■ Fremtidige høyhus





Christian Frederiks Plass - Planalternativ 1

Nye Oslo S som del av byutviklingen i området

Nedre Akerselva Områdeforum, som består av alle eiendomsutviklerne i området, har gått sammen om å vise hvordan alle de planlagte prosjektene vil bidra til byutvikling av området rundt Oslo S, Vaterland og Grønland.

Ut fra dette har de laget en sammenstilling av prosjekter som vil ferdigstilles innen 2035 og 2055. Dette synliggjør at det er viktig å vektlegge etappevis utvikling, inkludert gjennomføring av strakstiltak.

I tillegg peker de på kvaliteter og utfordringer i området, knyttet til blant annet byromsstrukturen, blågrønn struktur og byliv. Og de vurderer det slik at de fleste utfordringene i området vil håndteres i plansakene til aktørene i Nedre Akerselva Områdeforum, utenom oppgradering av de offentlige gatene som må håndteres av det offentlige (kommune, stat).

Her vil infrastrukturbidrag gjennom utbyggingsavtaler for de ulike eiendomsutviklingsprosjektene gi vesentlige økonomiske bidrag.



Illustrasjonsplan visjon 2055, Skala 1:5000

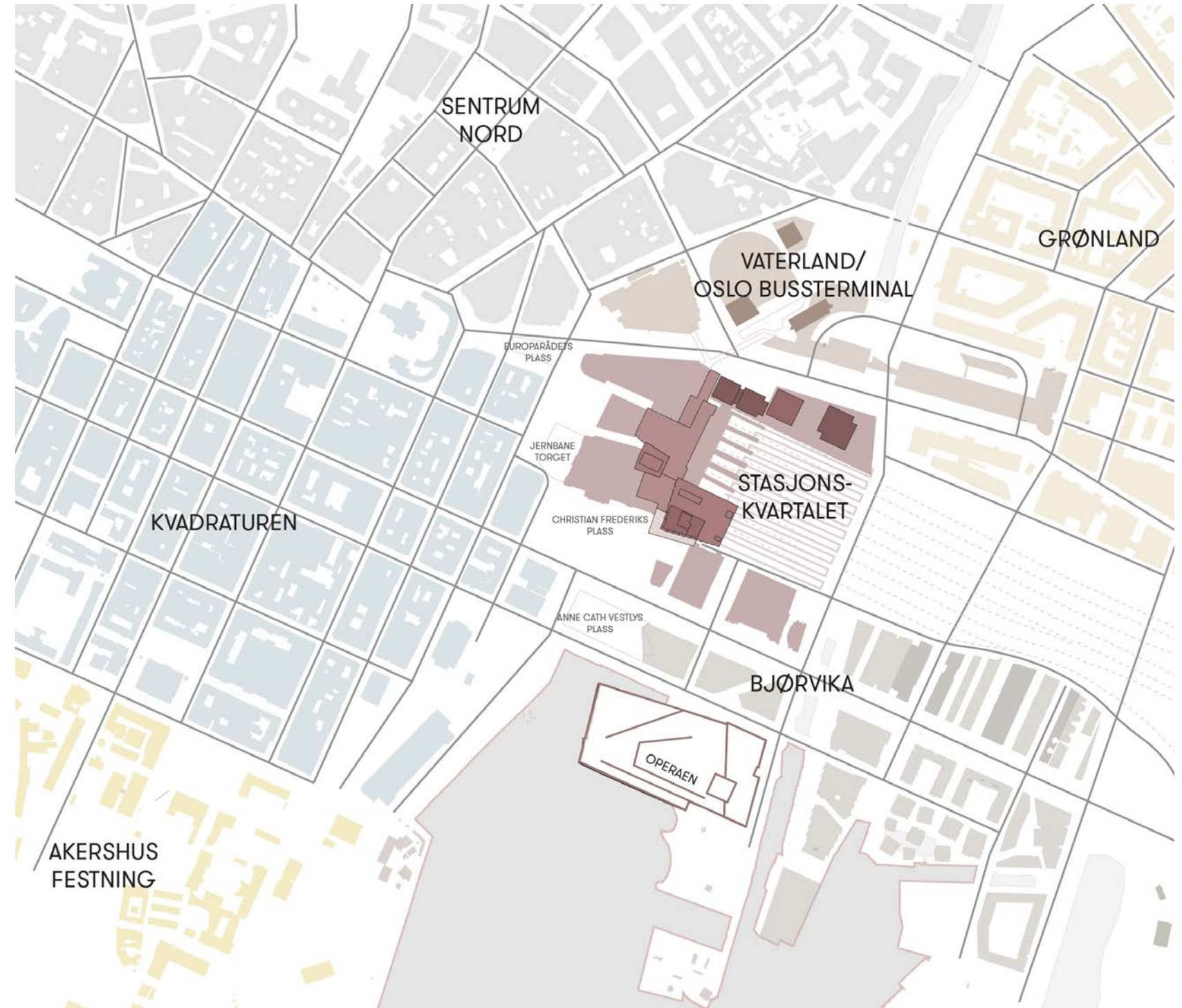
Forholdet til byområdene rundt Oslo S

Oslo S ligger i møtet mellom flere byområder med ulik karakter og funksjonsinnhold – Kvadraturen, Bjørvika, Grønland, Vaterland og nordre del av sentrum. Nye Oslo S må ivareta tilkoblingen til de ulike byområdene på en god måte.

Med utvikling av Nye Oslo S, fortettes Stasjonskvartalet. Dette endrer ikke bystrukturen med bebyggelse og byrom som ligger inntil Oslo S.

Siden Stasjonskvartalet får større dimensjoner enn flere av byområdene som grenser til Oslo S, vil det få visuelle konsekvenser. Det gjelder spesielt Kvadraturen og Bjørvika. Bjørvika representerer den nye byen og vil tåle addisjonen av høyhus i Stasjonskvartalet. For Kvadraturen vil høyhuset til en viss grad påvirke Karl Johan og bylandskapet. Det er spesielt vektlagt ved utvikling av høyhuset, både ved at siden mot Karl Johan er smal og ved å foreslå to ulike høyder på Nordisk lys. På denne måten er høyhuset tilpasset byområdene rundt. Fra resterende gater og plasser i Kvadraturen vil ikke planforslaget være synlig.

Utviklingen på Oslo S vil i tillegg videreutvikle det moderne/ nye Oslo og koble sammen utviklingen i Bjørvika og Vaterland, via en oppgradert stasjon over sporområdene og en utvidelse av høyhusstrukturen også sør for sporområdet. Kontrasten til den historiske sentrumsbebyggelsen i vest vil øke, samtidig som oppgraderingen av byrommene vil forbedre koblingen til disse områdene, inkludert gjenskaping av tidligere strukturer som Paléahagen.



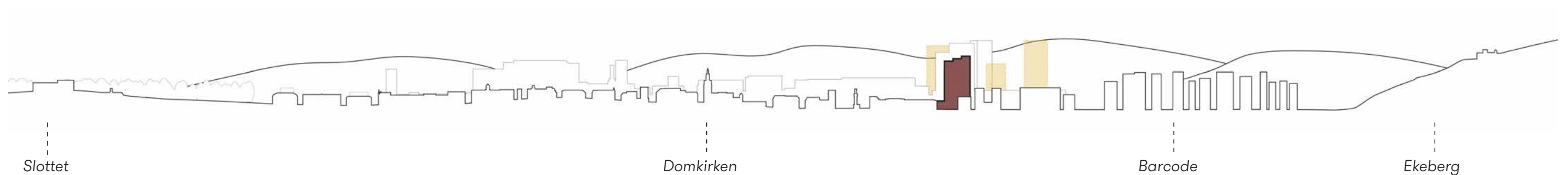
Stasjonskvartalet og byområdene rundt Oslo S

Forholdet til bylandskapet

Høyhuset Nordisk lys vil være synlig i bybildet og fungere som en markør for jernbanen og grønn mobilitet. Samtidig plasseres og utformes det slik at det er tilpasset bylandskapet. Det er plassert sør for Karl Johans akse så det ikke hindrer den viktige sikten fra Karl Johans gate mot Ekebergåsen.



Diagram, viktige markeringer av bylandskapet



Fjernvirkning

Høyhuset vil være synlig i bysilhuetten og fjernvirkning som del av høyhusklyngen rundt Oslo S. Fordi Nordisk lys ligger med litt avstand fra de andre høyhusene, vil det i større grad fremstå som solitærbygg fra Slottet. Dette vil være avhengig av høyden på bygget.

Se vedlegg :
“Nær - og fjernvirkninger” for utdypende studier av o-alternativ, planalternativ 1 og 2 samt utredningsalternativ.

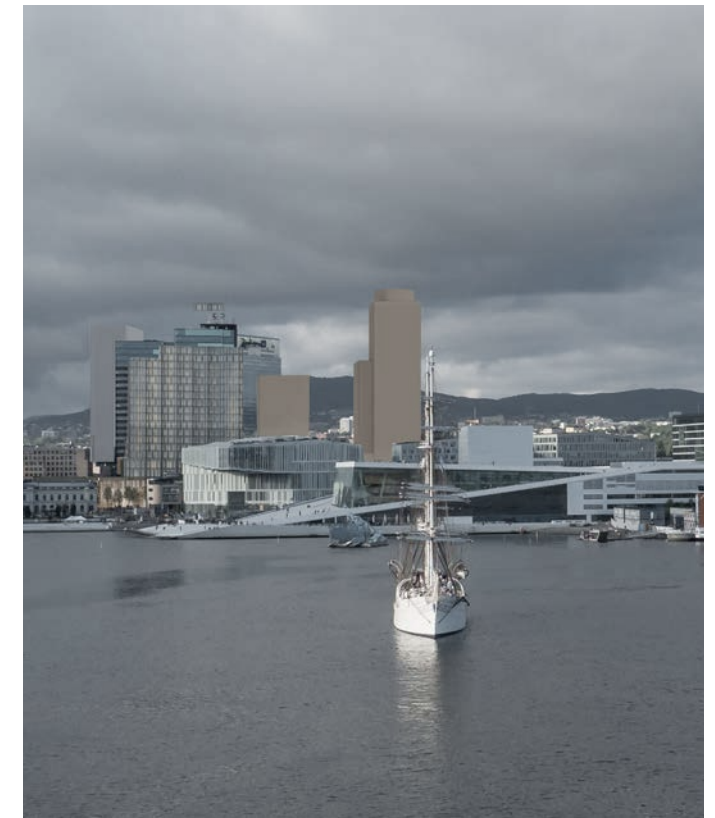


Illustrasjon: Viktige perspektiver for fjernvirkning

Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



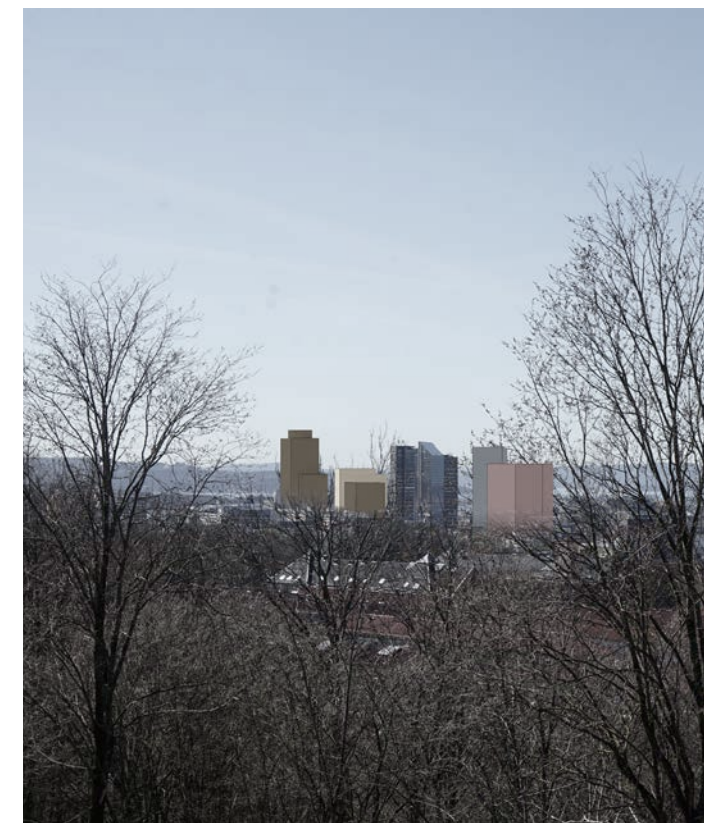
1. Standpunkt i vest. (Slottstrappen) Planalternativ 2
Høyhuset ligger utenfor Karl Johan aksen



2. Standpunkt i syd. Innseglingen. Planalternativ 2
Planforslaget blir en samlet del av høyhusklyngen.
Plassert direkte foran Posthuset



3. Standpunkt i syd øst. (Ekebergåsen) Planalternativ 2
Bryter ikke de bakenforliggende åsene.
Trapper ned mot fjorden



4. Standpunkt i Nord (Ola Narr) Planalternativ 2
Planforslaget innlemmes i den planlagte høyhusklyngen
rundt stasjonen

Ambisiøse klimamål

Planforslaget tilrettelegger for at Oslo S kan utvikles med økt kapasitet, attraktivitet og kvalitet for de reisende og besøkende. Det har vært lagt stor vekt på bærekraftig utvikling av prosjektet gjennom bla følgende fokusområder:

- Prosjektet støtter opp under Oslo som klimavennlig by ved å gjøre kollektivtransport mer attraktivt og ved å konsentrere byutvikling i knutepunktet.
- Planen gir mulighet til å forbedre eksisterende overvannssituasjon.
- Planforslaget tilrettelegger for ny stor og trygg, allmentilgjengelig sykkelparkering under Christian Frederiks plass.
- Prosjektet har ambisjon om, for nybygg, å sertifiseres iht. BREEAM NOR Excellent (eller annen/tilsvarende) over kote 15. Mulighet for FutureBuilt vil også vurderes i samarbeid med Grønn byggallianse.
- Det er høyt fokus på bærekraftig materialbruk, redusert klimagassutslipp og fornybar energi.
- Eksisterende bærende konstruksjoner skal, så langt som mulig, gjenbrukes ved oppgradering av Fordelingshallen.
- Stasjonen skal romme mange ulike program og funksjoner med stor vekt på god sosial bærekraft, dette for å skape en trygg stasjon samt en inviterende “storstue”, et bygg for alle.



Nordisk Lys

- To planalternativer

Planforslaget viser to ulike alternativer. I begge alternativer har basen samme volumutforming mens høyhuset har ulik høyde og ulik bredde mot syd og nord:

Planalternativ 1

- Tårn på 100 m, smalere fotavtrykk på tårnet.

Planalternativ 2

- Tårn på 82 m, bredere fotavtrykk på tårnet.

De to ulike alternativene foreslås med ulike fasadekonsepter med hver sin karakter.

Planalternativ 1 er foreslått med et lettere fasadeuttrykk mens planalternativ 2 er foreslått med et tyngre fasadeuttrykk.

Dette for å vise robustheten og fleksibiliteten i planen. Dette gjelder både volumutforming, høyder, fasadeuttrykk og materialitet.

Planalternativ 1 | 100 m



Planalternativ 2 | 82 m



Plantegning tårn - alternativ 1

1:1250



Plantegning tårn - alternativ 2

1:1250

Basert på høyhusstrategien

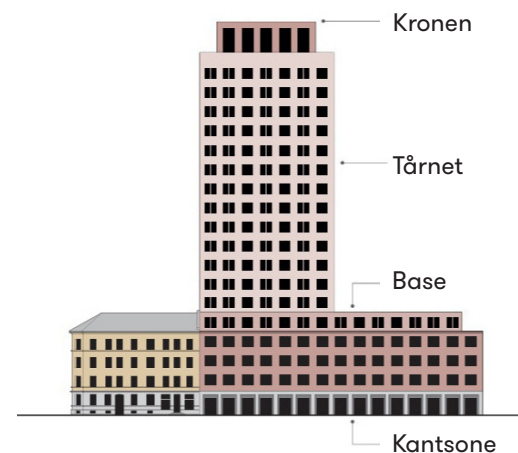
I prosjektet har det vært lagt stor vekt på å sikre kvalitetene beskrevet i høyhusstrategien i Oslo.

En tydelig base sikrer en menneskevennlig skala mot de tilgrensende byrommene og bidrar til å trappe ned mot Østbanehallen.

Kantsonen på basen tar i tillegg opp høyder, linjer og materialiteten i Østbanehallen og knytter prosjektet opp til dette viktige kulturminne.

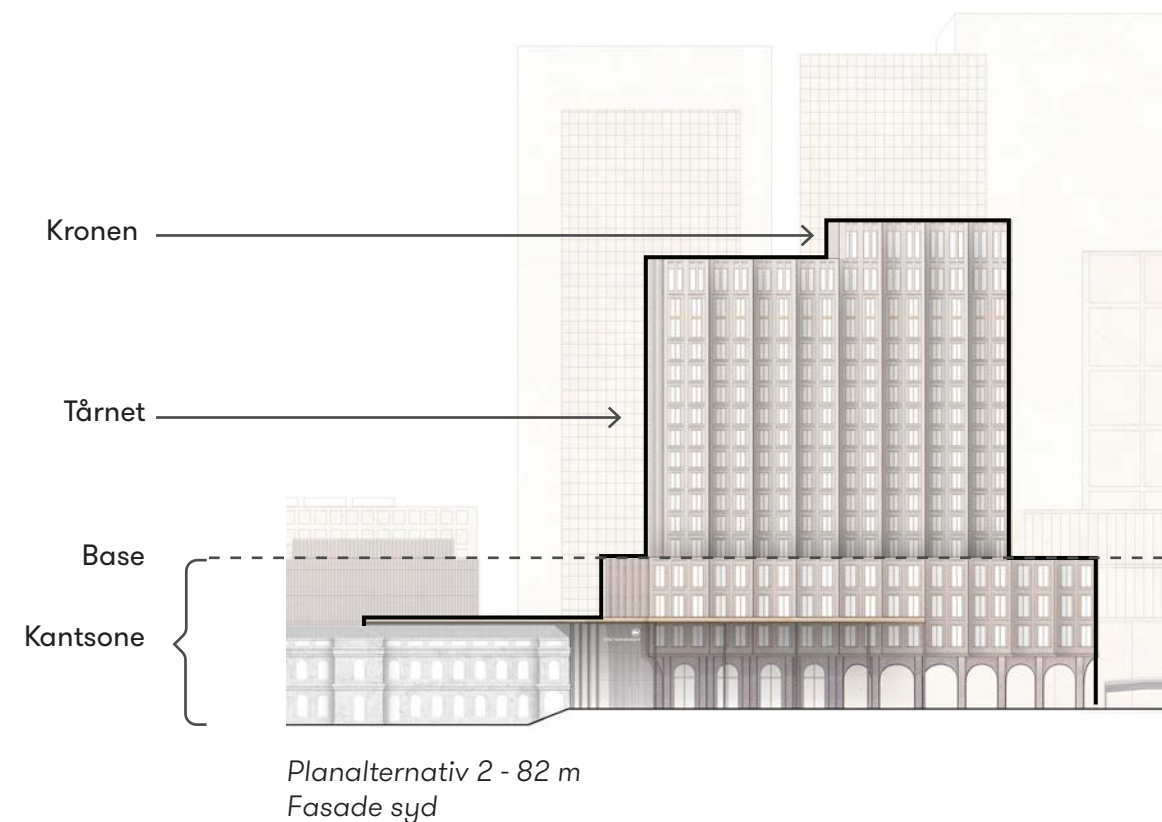
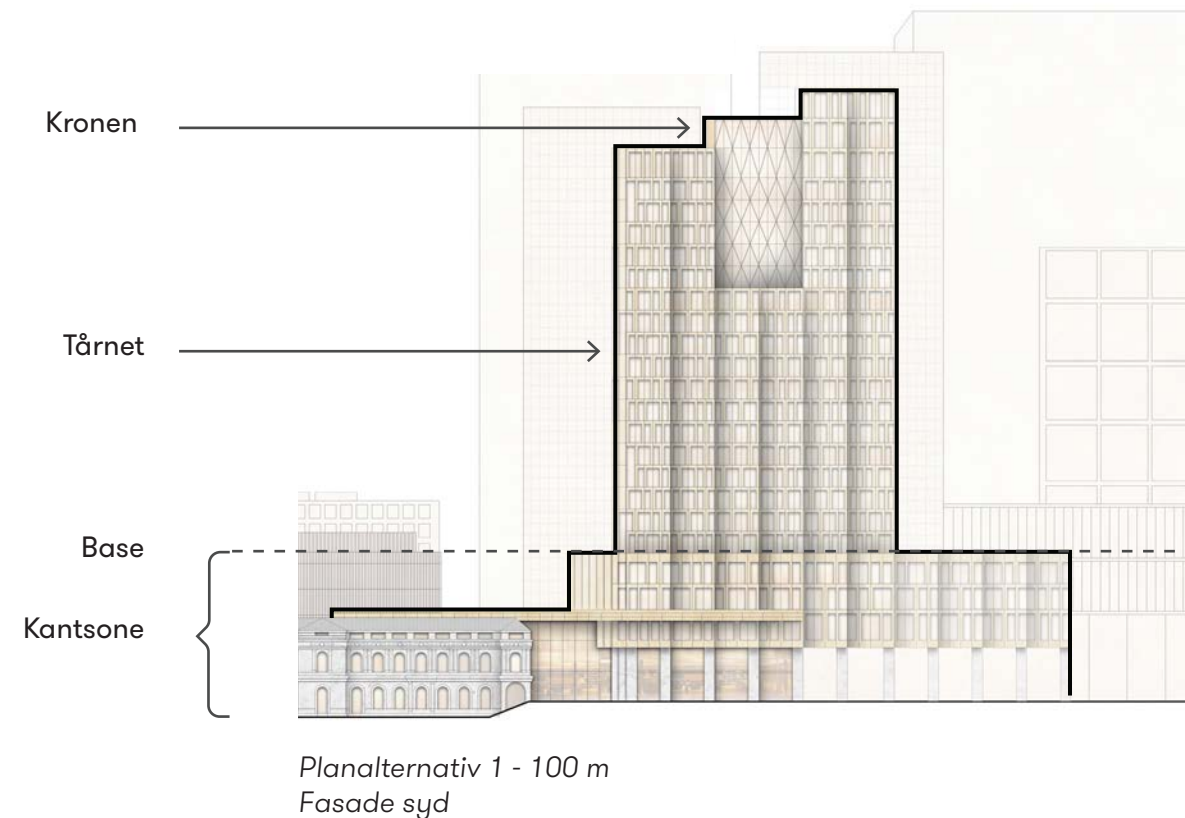
I høyhusets krone er det tilrettelagt for allment tilgjengelige funksjoner som sikrer at alle besøkende kan komme opp og få glede av utsikten over fjorden, byen og landskapet rundt.

Prosjektet er planlagt med arkitektur og design av høy kvalitet. Opplevelsen av Oslos varierte karakter forsterkes gjennom et stedstilpasset bygningsvolum som tar opp de ulike retningene i området.



“Alle nye høyhus i Oslo skal ha en spesielt høy og varig arkitektonisk kvalitet og utformes på en forbillig måte”

- Oslos Høyhusstrategi, Oslo Kommune



Utforming av høyhuset

I begge planalternativene består høyhuset av en tydelig inndeling i flere elementer: Base, tårn og krone. Dette også iht føringer i Oslos høyhusstrategi.

1. Kantsonen og basen

Høyden på basen legger seg i mellom de dominerende gesimshøyder i området.

Høyden sikrer at siktlinjen ivaretas fra Karl Johans gate mot bakenforliggende landskapssilhuett.

Kantsonen på basen tar i tillegg opp høyder, linjer i Østbanehallen og knytter prosjektet opp til dette viktige kulturminne.

2. Tårnet og kronen

Tårnet er plassert lengst mot syd for å sikre siktlinjene fra Karl Johans gate til bakenforliggende landskapssilhuett.

Tårnet er tilbaketrukket fra basen for å skape en menneskevennlig skala på bygulvet.

I begge alternativer har tårnet tydelige vertikale inntrappinger for å tydeliggjøre tårnets vertikalitet og ta opp retningene i området.

Tårnet og kronen i høyhuset er harmonisk utformet som en enhet, hvor kronen nå definerer avslutningen på tårnet. Utformingen av kronen inkluderer nedtrapping mot vest, og skaper samtidig utvendige rom som gir en distinkt karakter til hele bygningens design som vil være synlig fra mange steder i byen.

I planalternativ 1 (100 m) stiger tårnet mot himmelen med en slank profil mot vest. Mot syd og nord deler volumet seg visuelt i to slanke, høyreiste volumer som understreker vertikaliteten i bygningen.

I planalternativ 2 (82 m) er tårnet lavere og bredere med et mer kraftfullt uttrykk.



Planalternativ 1 - 100 m



Planalternativ 2 - 82 m

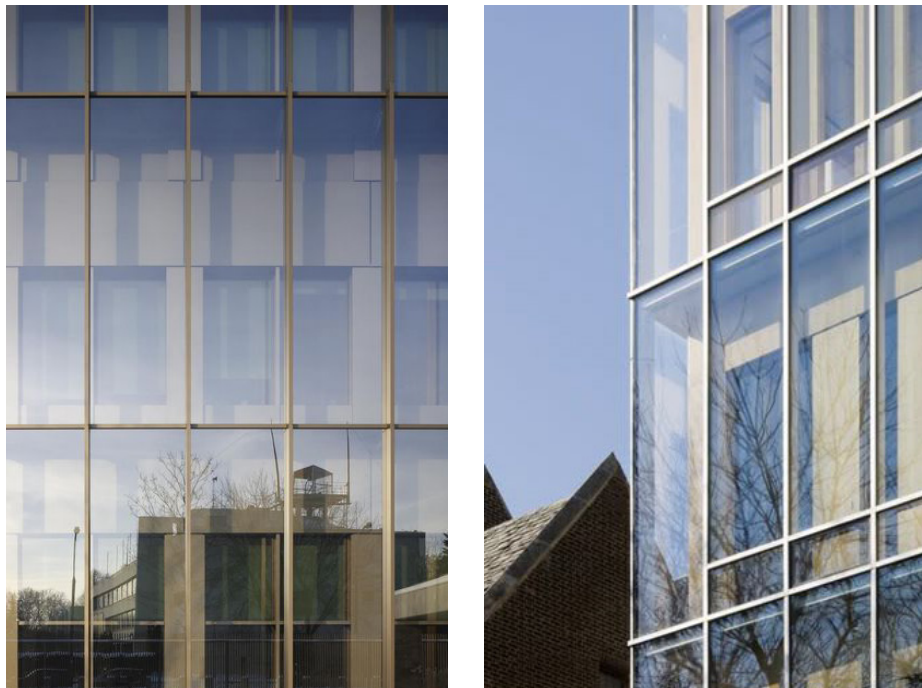
Arkitektonisk konsept

Planalternativ 1

Planalternativ 1 er forankret i nordisk arkitekturtradisjon og uttrykker en tydelig nordisk identitet

Fasadenes yttersjikt av glass med bakenforliggende trefasade bidrar til å gi prosjektet letthet og varme. Utstrakt bruk av tre i fasaden vil i tillegg fremheve byggets høye bærekraftsmål.

Både tårnet og basen har vertikale inntrappinger som sikrer viktige siktlinjer i byen og samtidig tar opp de ulike retningene i omkringliggende bebyggelse. De vertikale inntrappingene understreker vertikaliteten i prosjektet.



Referanse : Lett og åpen fasade

Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Planalternativ 1: sett fra Christian Frederiks plass

Arkitektonisk konsept

Planalternativ 2

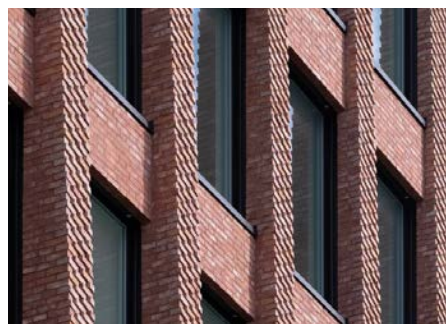
Planalternativ 2 har et kraftigere uttrykk og viderefører Østbanehallens muralitet.

Prosjektet speiler byens arkitektoniske tradisjoner med klassiske murkonstruksjoner og en solid fasadestruktur. Den enkle, men tidløse utformingen gir bygget et robust preg.

Ornamentikken tilfører variasjon og bidrar til et unikt visuelt uttrykk for bygget



Referanser: Østbanehallen
(Foto: Terje Borud)



Referanser: Domus Juridica /
Oslo Rådhus

Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Planalternativ 2: sett fra Christian Frederiks plass

Arkitektonisk konsept

Planalternativ 2

Østbanehallens karakteristiske buemotiv videreføres i det nye prosjektet og skaper en tilknytning til det historiske stasjonsmiljøet.

Gjennom dette uttrykker arkitekturen stasjonens rolle. Bygget får en attraktiv stedsidentitet som gjør Oslo S til en attraksjon.

Den solide fasaden har en taktilitet som samspiller godt med Østbanens historiske arkitektur.

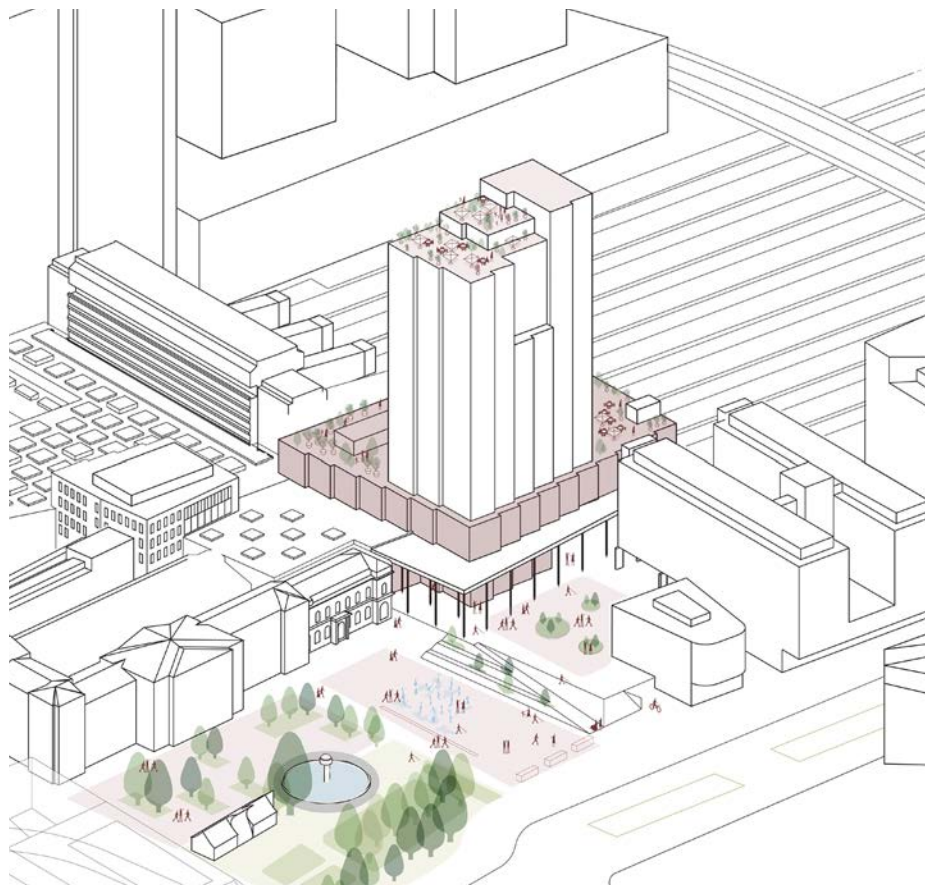


Stasjonsliv og byliv

Basen - planalternativ 1

I begge planalternativene bidrar basen til å skape byliv både inne i stasjonen og ut mot Øvre trafikktorg og Christian Frederiks plass. Volumet blir et bindeledd mellom den eksisterende stasjonen og tårnet. De store arealene kan romme mange ulike funksjoner.

I planalternativ 1 har basen en lett, åpen konstruksjon som annonserer aktivitetene i basen ut i byen. Kantsonene er noe tyngre materialitet i mur/stein som viderefører det murale uttrykket i Østbanebygget. Oppover i basen er det en mer lukket trekonstruksjon som følger samme rytme som tårnet.



Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Illustrasjon: Sett fra Øvre trafikktorg

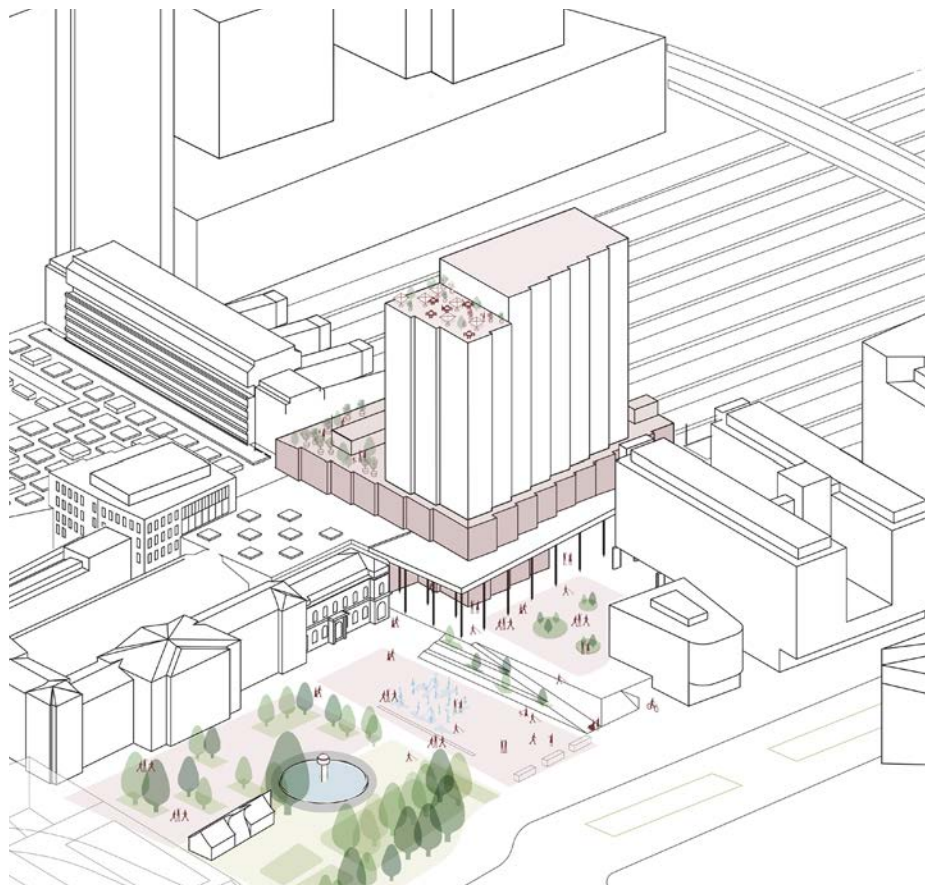
Stasjonsliv og byliv

Basen - planalternativ 2

I begge planalternativer har basen store grønne arealer på tak som kan benyttes til møteplasser, rekreasjon og andre aktivitetstilbud. I tillegg er det plass til energiproduksjon og gode rause plantefelt som styrker blågrønne løsninger.

I planalternativ 2 videreføres buene fra Østbanehallen i kantsonen for å knytte nybygget og det historiske bygget sammen.

Videre oppover i basen er det murale uttrykket med tegl som følger samme rytme som tårnet.



Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



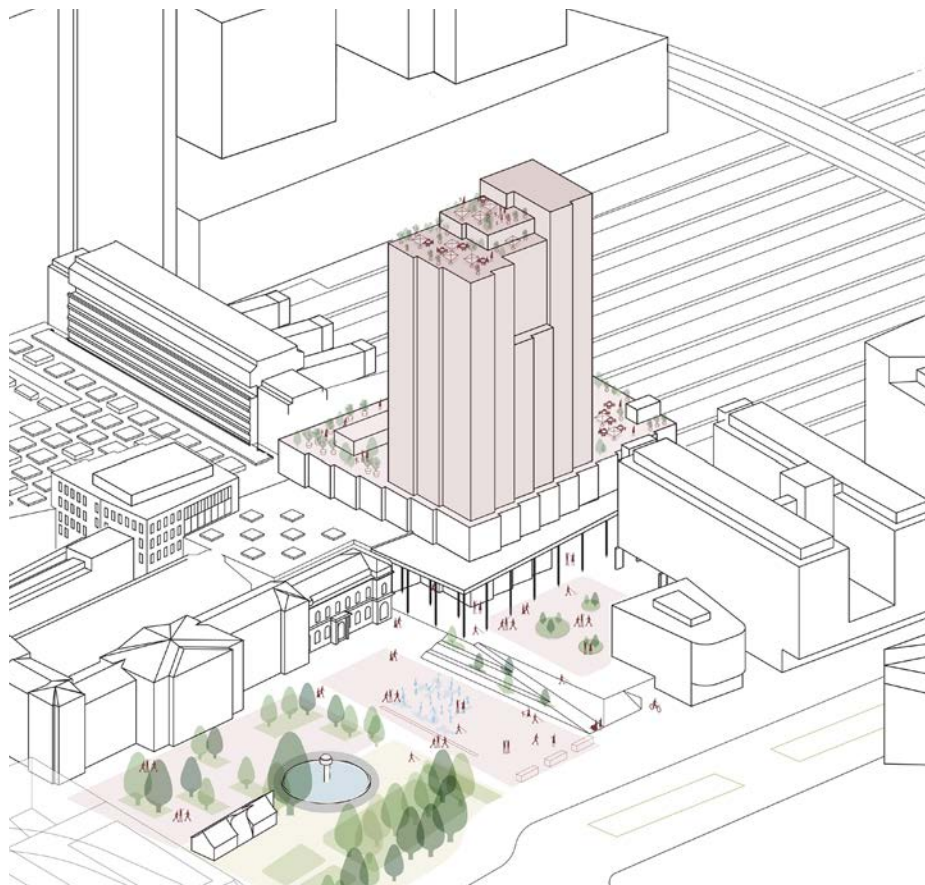
Illustrasjon Planalternativ 2: Sett fra Øvre trafikktorg

Tårnet

Planalternativ 1

Byggets plassering på Oslos hovedknutepunkt vil muliggjøre arbeidsplasser med enkel tilgang til kollektivtransport og tilrettelegger for enklere pendling både for byboere og fra de omkringliggende områdene. Dette vil oppmuntre til bærekraftig transport og redusere avhengigheten av privatbilbruk.

Gjennom utstrakt bruk av trekonstruksjon fremstår tårnet som en fyrtår for grønn mobilitet.



Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



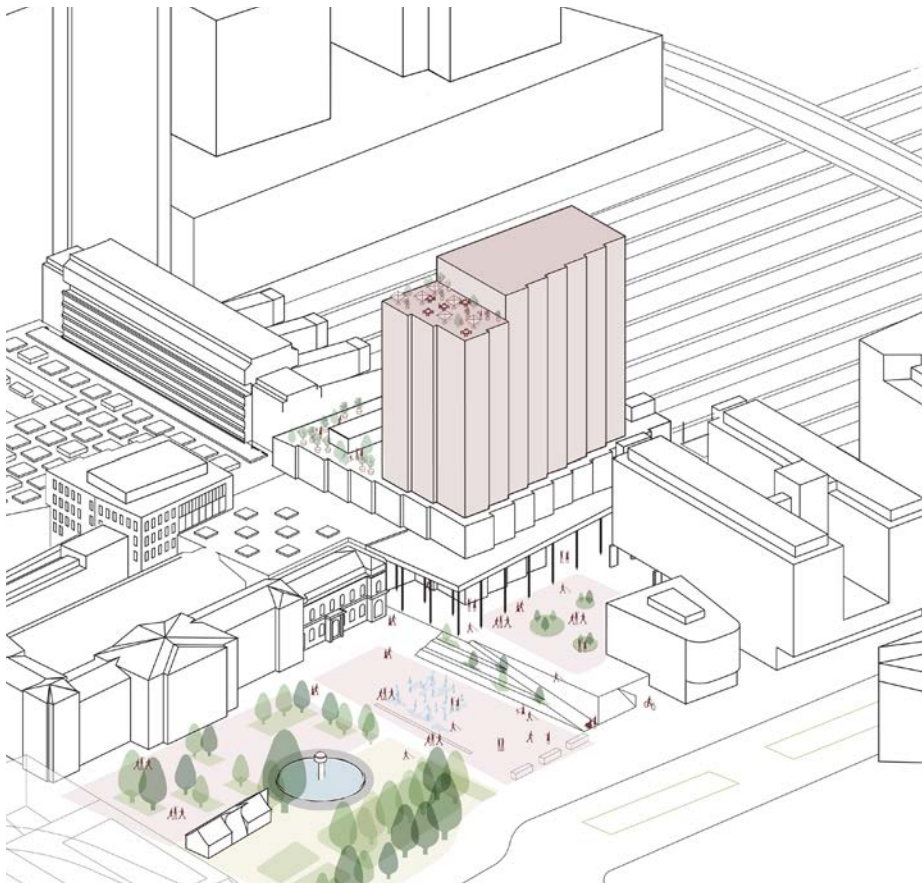
Illustrasjon Planalternativ 1: Sett fra Christian F. plass

Tårnet

Planalternativ 2

Byggets plassering på Oslos hovedknutepunkt vil muliggjøre arbeidsplasser med enkel tilgang til kollektivtransport og tilrettelegger for enklere pendling både for byboere og fra de omkringliggende områdene. Dette vil oppmuntre til bærekraftig transport og redusere avhengigheten av privatbilbruk.

- Inntrappet fasade for å bevare siktlinjer og fremheve vertikalitet
- Forholder seg til eksisterende bebyggelse mtp plassering oppå base
- Inntrukket felt for å dele opp volum og skape arkitektonisk verdi



Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Illustrasjon Planalternativ 2: Sett fra Christian F plass

Tårnet

Alternativ Kontor / Kultur

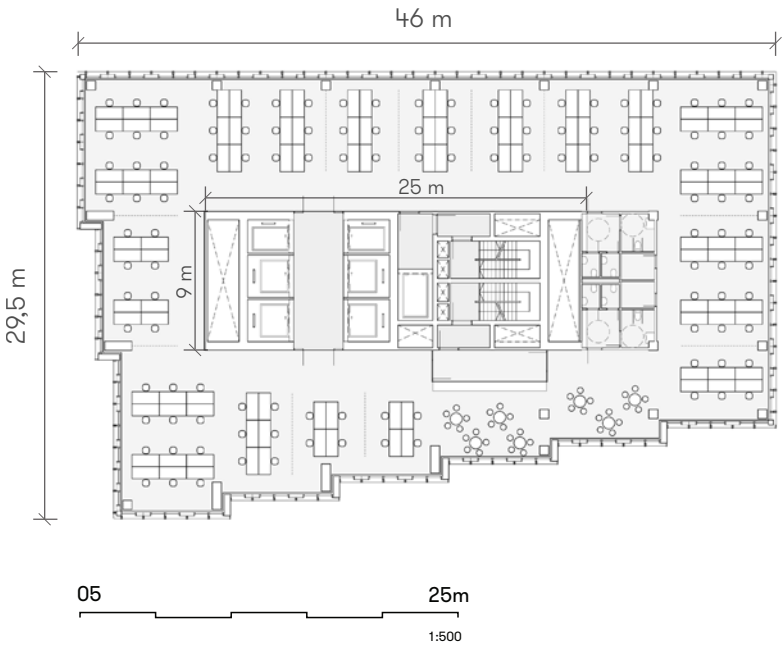
Mulig program i tårnet:

- Moderne arbeidsplasser
- Lokale tjenester som styrker hverdagsbyen
- Kultur og kunst i offentlige rom
- Fleksibilitet i program

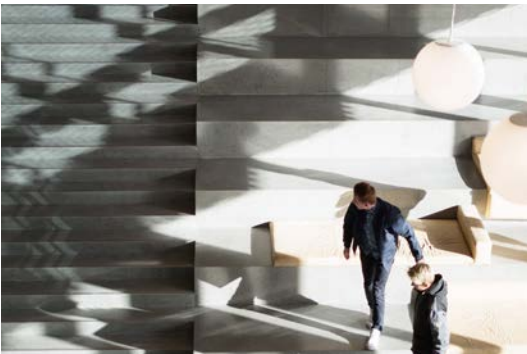
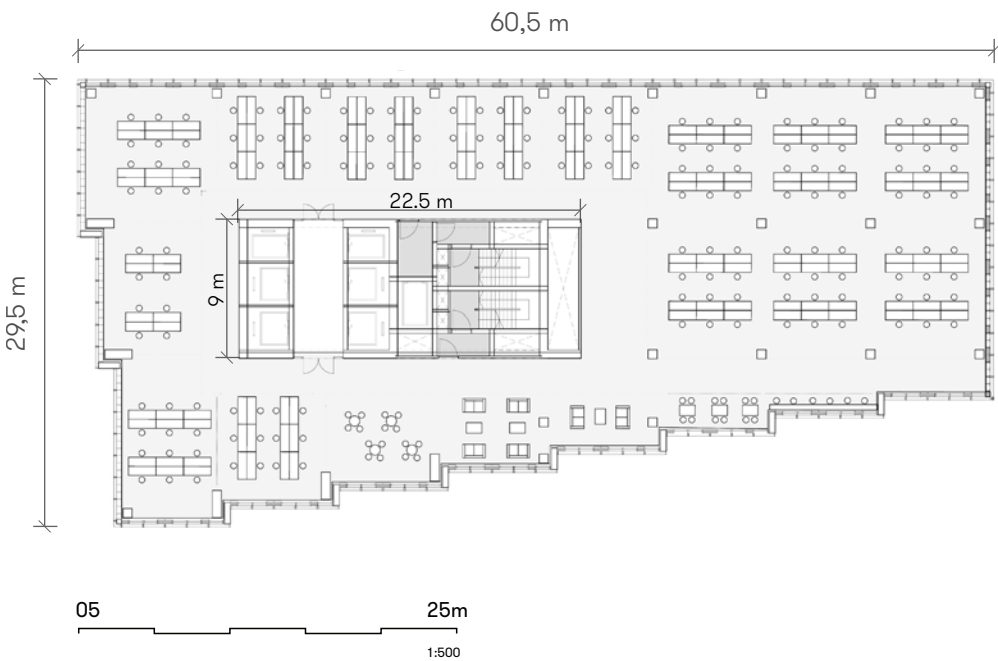


Illustrasjon: Kontorlandskap med utsikt

Planalternativ 1 - 100 m



Planalternativ 2 - 82 m



Siteplasser



Co-working plasser



Spisesteder



Fritidsaktiviteter

Referansebilder

Tårnet

Alternativ Hotell / Kultur

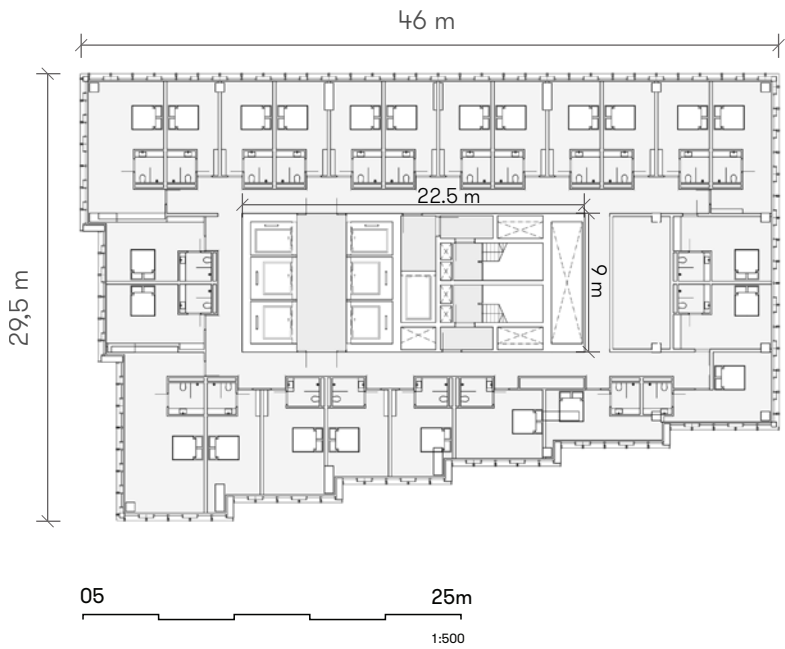
Mulig program i tårnet:

- Hotell i sammenheng med stasjonen tilrettelegger for turister og pendlere
- Offentlige tilbud i tilknytning til hotellet
- Fleksibilitet i program

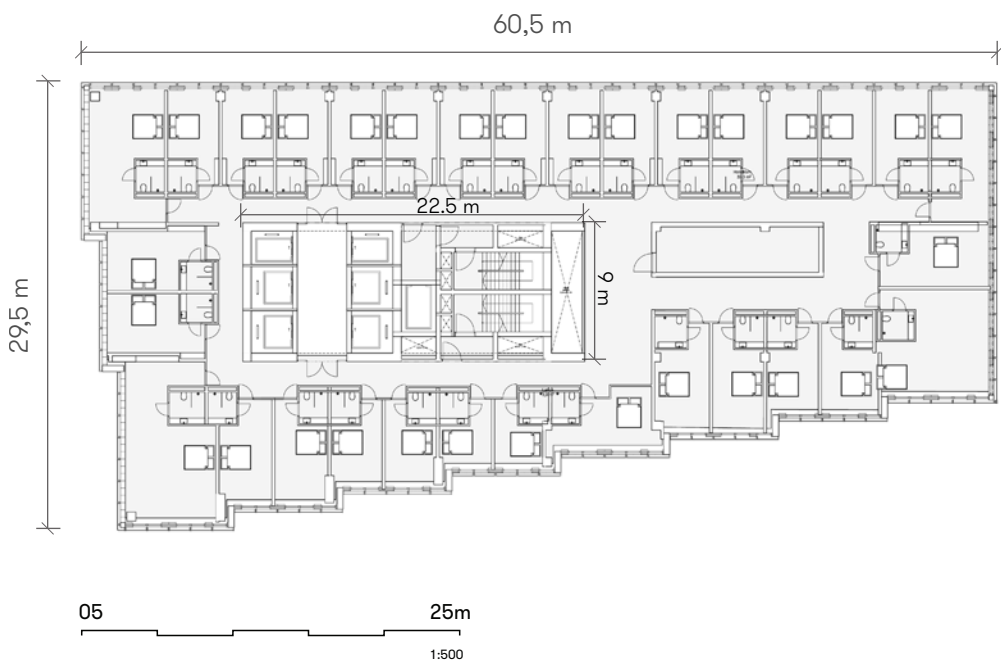


Referanse: Åpent og grønt atrium

Planalternativ 1 - 100 m



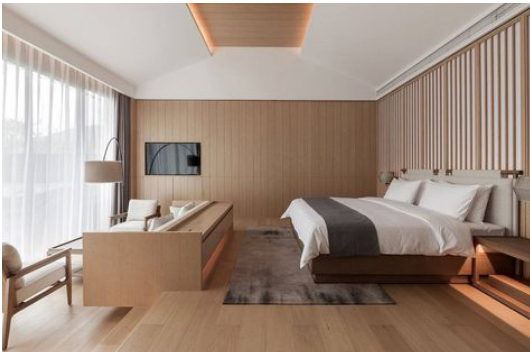
Planalternativ 2 - 82 m



Siteplasser



Fleksible arealer



Hotellrom



Resepsjon

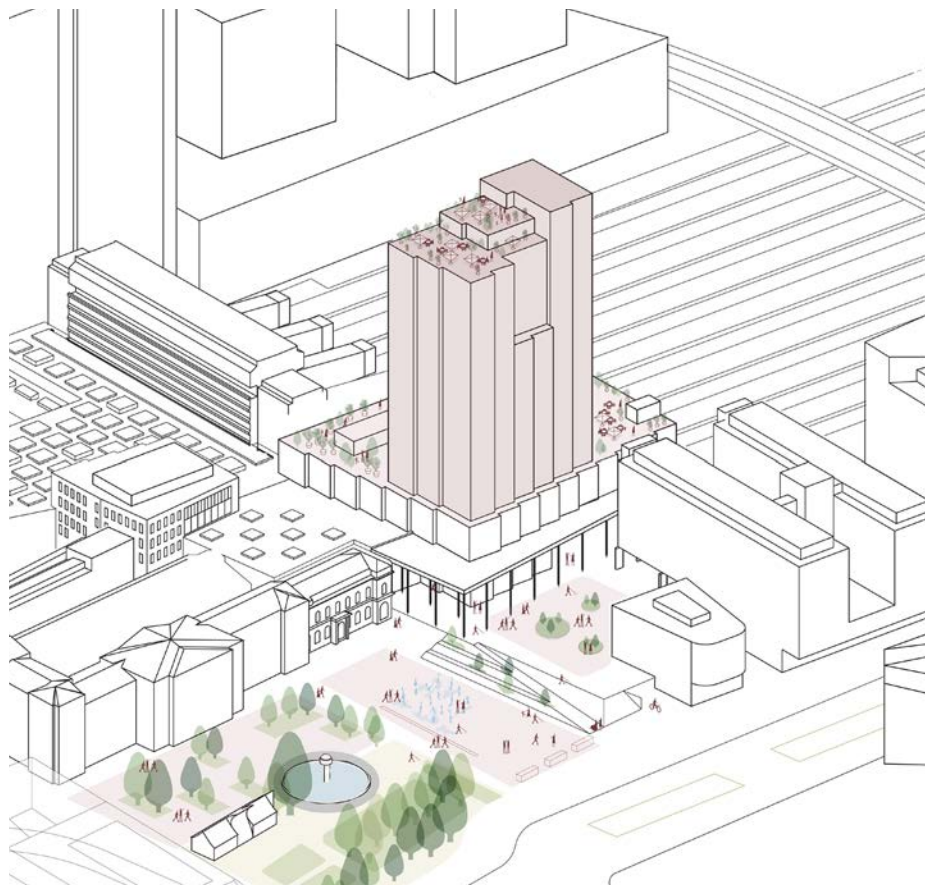
Referansebilder

Kronen - et sted for alle

Allmenntilgjengelighet

Tårnets krone skal være et sted for alle, et sted man kan komme opp uten å måtte benytte seg av kommersielle tilbud. En grønn oase på toppen av tårnet vil tilby et nytt offentlig pusterom i Oslo sentrum.

- Offentlig og grønn takterrasse / utsiktspunkt
- Servering ute og inne
- Offentlig tilgjengelig program - Utstillinger, events mm
- Delvis tilbaketrukket for å skape gode uteplasser



Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Illustrasjon: Sett fra kronen på høyhuset



Illustrasjon: Kronen på høyhuset



Illustrasjon: Planalternativ 1 - sett fra fjorden

DEL 03
Gode byrom



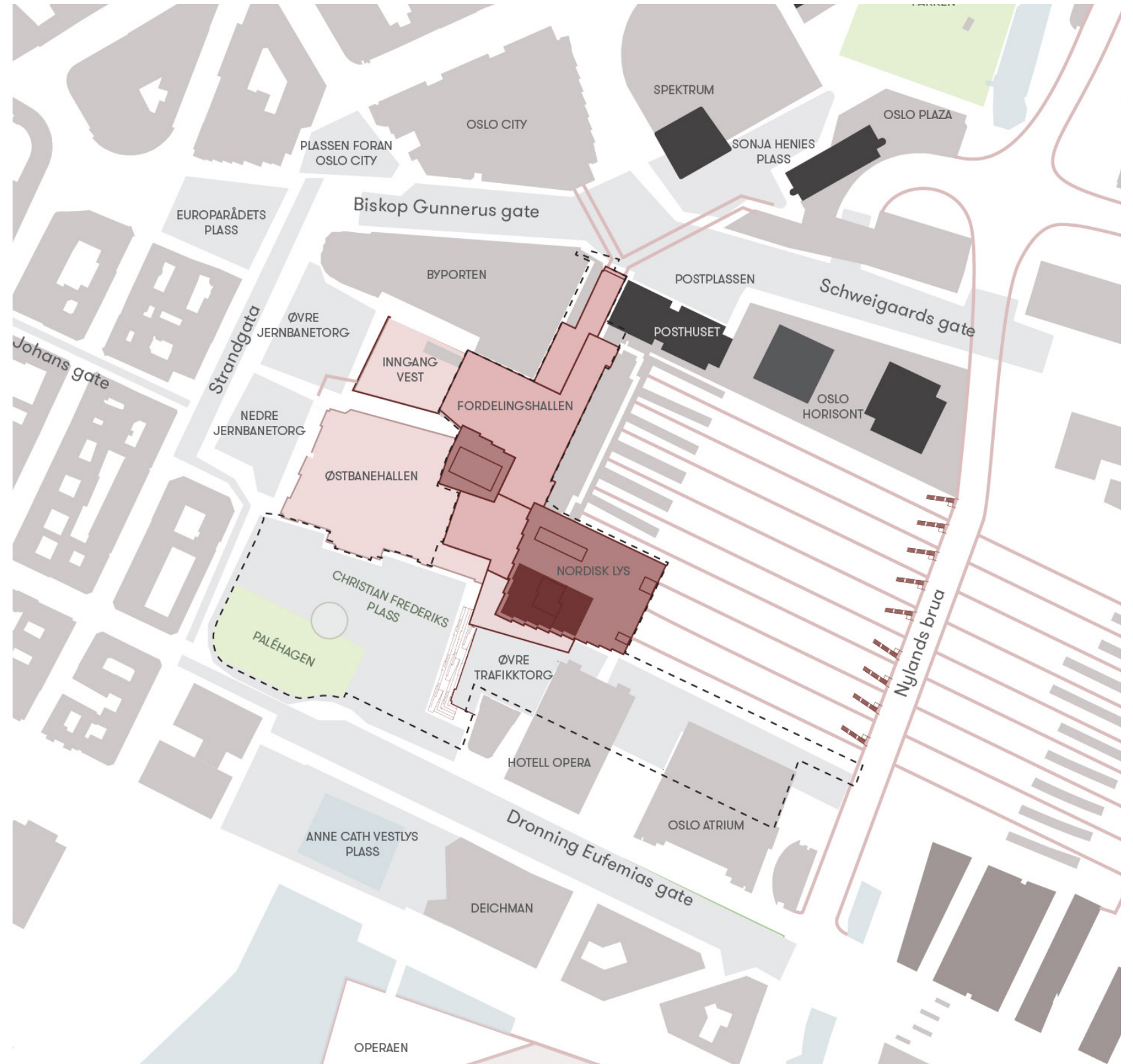
Illustrasjon: Planalternativ 1 - sett fra fjorden

En del av bygulvet rundt Oslo S

Oslo S er landets desidert største jernbanestasjon og navet for all jernbanetrafikk i Norge. Oslo S er også inngangsporten til hovedstaden og til og med til Norge for mange reisende. Byrommene mellom stasjonen og byen er derfor avgjørende for førsteinntrykket som etterlates de besøkende til byen og landet. Her presenteres Norge gjennom sikt til fjorden og de grønne åsene, og grønne, tilgjengelige byrom for alle.

Oslo S er omsluttet av et nettverk av byrom: Jernbanetorget og Europarådets plass på vestsiden, samt Christian Frederiks plass, Paléhaven og Øvre Trafikktorg på sørsiden. Av disse byrommene inngår Christian Frederiks plass, Paléhaven og Øvre Trafikktorg i planområdet for Nye Oslo S. Christian Frederiks plass og Paléhaven inngår også i byroms-sekvensen som strekker seg fra Europarådets plass i nord og helt ut på Operataket ved fjorden i sør. Byrommene overlapper hverandre i et sammenhengende og i stor grad åpent og hardt belagt bygulv.

Ved oppgradering av byrommene innenfor planområdet tilrettelegges det for store persontrafikkstrømmer i knutepunktet, og god sammenheng mellom bygulvet og det indre «stasjonsgulvet». Samtidig er det vektlagt å skape gode, selvstendige byrom av høy kvalitet, som bidrar til økt nytte- og herlighetsverdi i byen.



Byrommene rundt Oslo S

Christian Frederiks plass og Paléhaven

- Dagens situasjon

Christian Frederiks plass med Paléhaven har en særlig viktig plassering som den opprinnelige forplassen til stasjonen, og gir i dag et grønt pusterom i det travle knutepunktet. Plassen innrammes av de historiske bygningene Østbanehallen i nord, Amerikalinjen i vest og Tollboden i sør.

Plassen fremstår i dag som nedslitt og dårlig organisert i forhold til dagens bruk og behov. Dette er et paradoks med plassens sentrale og solfylte plassering og flotte store trær.



Dagens situasjon
Foto: Terje Borud



Dagens situasjon med enkel registrering - Foto fra Plassen

Den historiske Paléhagen

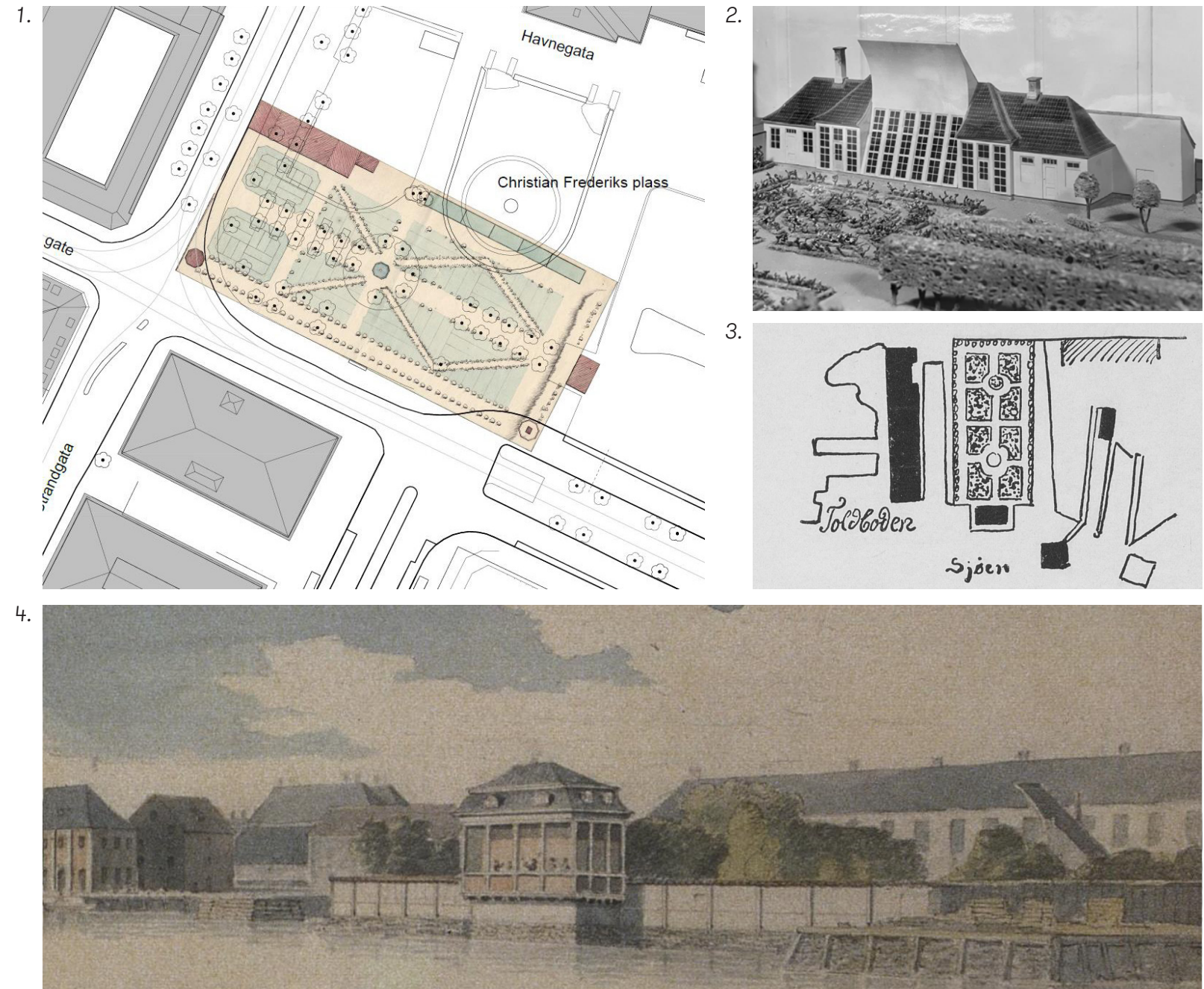
Det er laget en hagekunsthistorisk utredning som et overordnet grunnlag for rekonstruksjon (NMBU, Institutt for landskapsarkitektur, 2024) etter ønske fra Byantikvaren.

Den belyser hagens historiske utvikling fra den ble anlagt til Paleet (bygget i 1744-45), som et barokt hageanlegg fra Paleet ned til fjorden. Den ble videreutviklet ut over 1700-tallet, blant annet med å tilføye et oransjeri med et høyt buet tak for å reflektere sollys og varme, såkalt svanehals.

På 1800-tallet var Paléhagen i kongens eie og ble brukt som botanisk hage, skolehage og offentlig tilgjengelig Slottspark. Fra 1900-tallet har hagen blitt redusert på grunn av utvidelse av Strandgata (ca 1900) og Prinsens gate/Dronning Eufemias gate. Fontenen Solen og Jorden ble satt opp i 1986 og ligger delvis inn i Paléhagen.

I dag ligger Paléhagen omgitt av by på alle kanter, mens den opprinnelig var omgitt av murer og gikk ned til sjøen. Mange av trærne vi finner i Paléhagen i dag, er fra den opprinnelige hagen.

Utredningen viser avgrensningen av hagen i dagens situasjon.



1. Paléhagens plassering i dagens bymiljø, vist med kartoverlegg med historisk kart fra 1807. Illustrasjon ved Joel Hårdin, NMBU, 2024.
2. Bernt Anders Oransjeri slik der er blitt tolket av Arno Berg i en modell fra 1950. Historisk arkiv for Norsk landskapsarkitektur. NMBU.
3. Christian Anchers have slutten 1700-tallet. Kilde: TH. Kieland Universitetsbiblioteket
4. Akvarell av Paléhagen fra sjøsiden omkring 1800. Av John William Edy. Kilde: Norsk Folkemuseums digitale arkiv

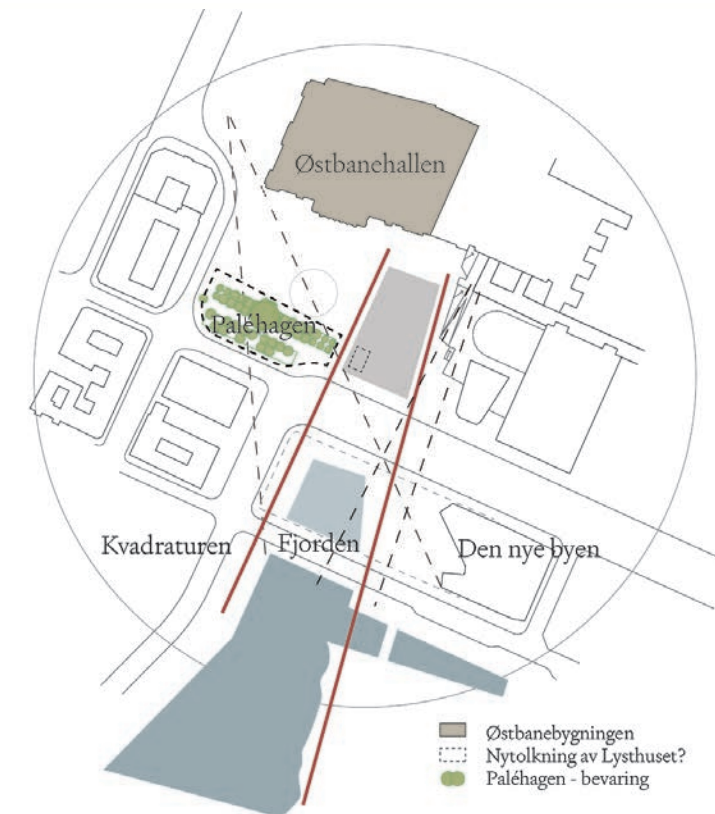
Innspill fra Byantikvaren og Bymiljøetaten

Bymiljøetaten og Byantikvaren har bidratt med innspill til arbeidet med forslag til ny utforming av plassen, både gjennom felles møter og egne dokumenter. Forslaget til utforming er basert på disse innspillene.

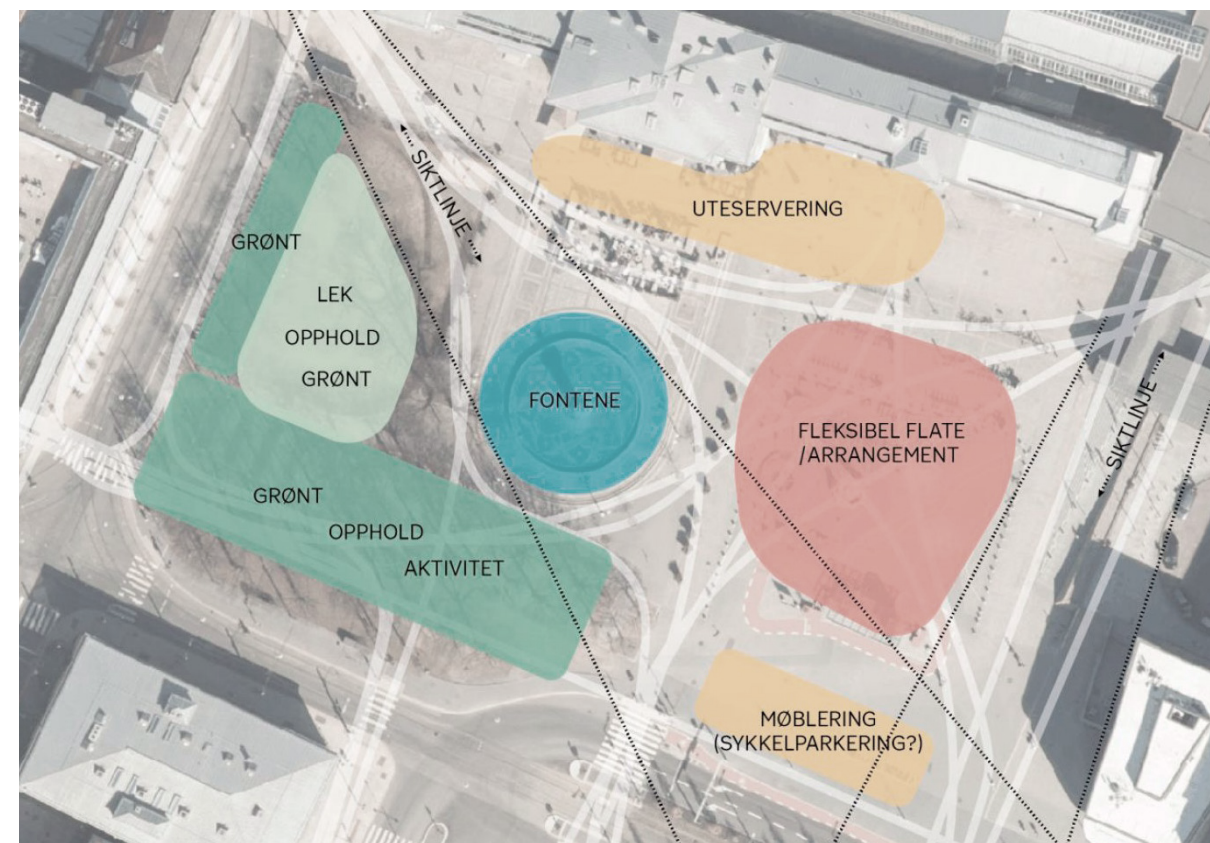
Byantikvaren har hatt en rekke innspill som har vært tatt inn i forslaget til utforming av Christian Frederiks plass og Paléhaven, blant annet:

- Etablere et åpent byrom vest for Paléhaven og foran Østbanehallen. Det skal markere skillet mellom den historiske Kvadraturen og den nye byen i Bjørvika, og samtidig representerer det historiske havnerommet med fjorden helt inn til Østbanehallen.
- Rekonstruere Paléhaven med størst mulig av sin opprinnelige avgrensning.
- Utforming av Christian Frederiks plass må tilpasses den rekonstruerte Paléhaven.
- I området nord for Paléhaven kan det gjøres endringer, men dette bør utvikles i relasjon til den historiske parken.
- Ivareta Østbanebygningens rolle og kontakt med det historiske havnemiljøet i Bjørvika.

Bymiljøetaten har forvaltningsansvar på plassen og har utarbeidet et dokument med forslag til program med blant annet soneinndeling, funksjonskrav, beplantning og møblering. Dette er lagt til grunn for dialog om utforming av plassen. De er opptatt av å ta vare på de kvalitetene som finnes i dag og videreutvikle plassen som et attraktivt byrom. De ønsker å beholde store trær og at lekeplassen som funksjon videreutvikles som en integrert del av byrommet. Også BYM ønsker et åpent og fleksibelt byrom foran stasjonen, som er godt tilrettelagt for arrangementer. For øvrig har BYM en rekke andre formål som ønskes ivaretatt, som offentlig toalett, sykkelparkering, sitteplasser, mm.



Byantikvarens innspill om at østre del av Christian Frederiks plass skal være åpen og markere overgangen mellom Kvadraturen og Bjørvika



Bymiljøetatens prinsippforslag til sonedeling og disponering av Christian Frederiks plass

Medvirkning Christian Frederiks plass

Bylivsundersøkelsen fra 2024 og egen medvirkning gjennomført for Nye Oslo S (LEVA 2024), peker på Christian Frederiks plass som et viktig byrom for hele Oslo. Det grønne, lek og opphold blir pekt på som viktigste kvaliteter å videreutvikle, samtidig som de historiske rammene bør fremheves som karaktergivende for byrommet.

Oppsummering av medvirkning Christian Frederiks plass

Bruk

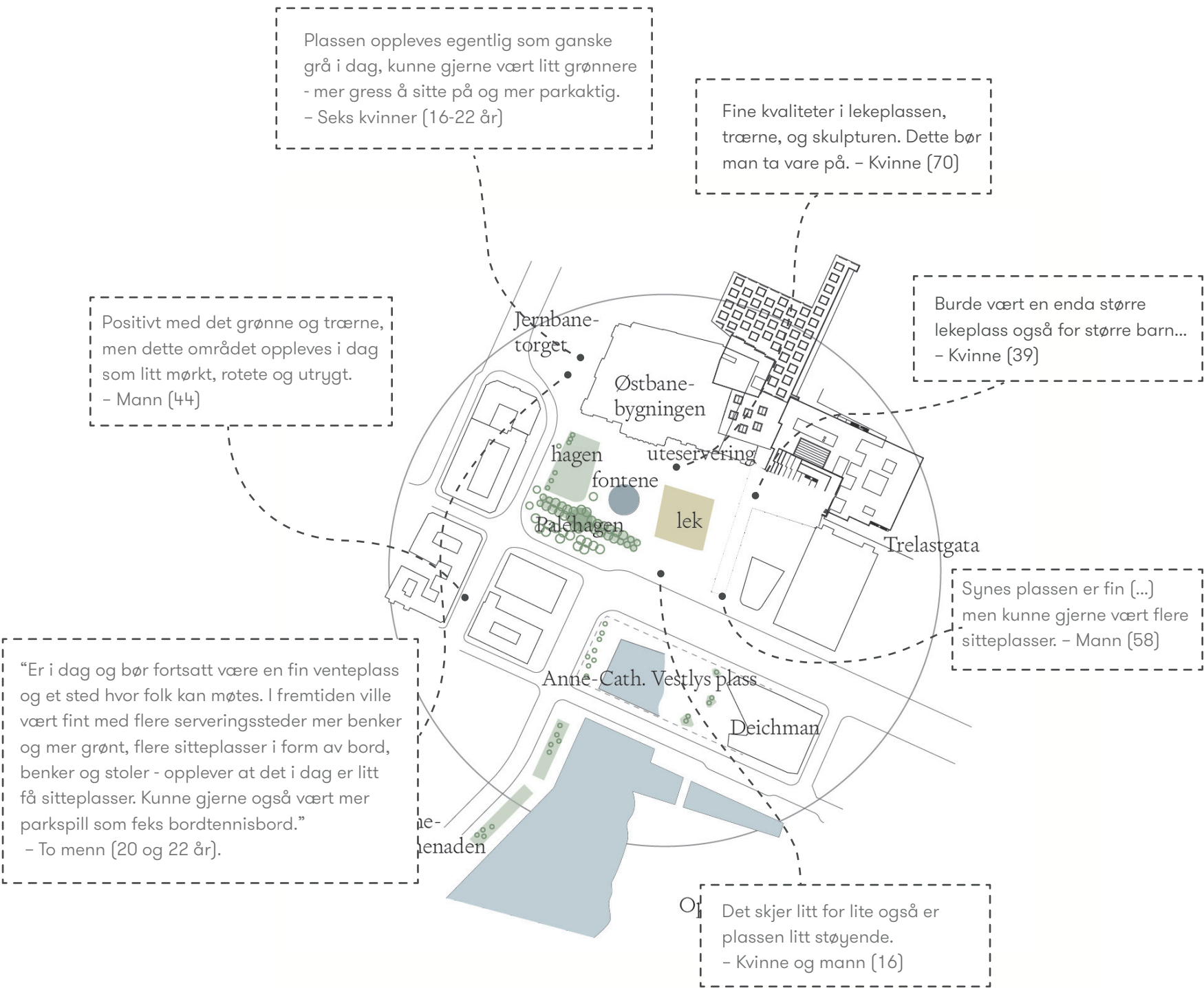
- De fleste bruker plassen i dag til transit eller venting mellom transit.
- Plassen blir brukt av både lokale, reisende og besøkende til stedet.
- Lekeplassen utgjør det mest brukte og verdsatte elementet på plassen
- Både primære og sekundære sitteplasser brukes mye.

Opplevelse

- Flere opplever at plassen har en god beliggenhet, er sentral og har gode solforhold.
- De aller fleste synes lekeplassen er en god kvalitet uavhengig om de har barn eller ikke. Lekeplassen oppleves positivt da den skaper liv i området.
- Flere mener plassen oppleves som asfaltert, grå og kjedelig. Noen opplever plassen som støyfull og kaotisk. Dette knytter seg både til trafikkstøy eller bråk, og at plassen kan oppleves folksom og rotete i møbleringen.

Ønsker

- Mange ønsker seg et grønnere byrom.
- Mange ønsker seg flere sitte- og lekesoner på stedet.
- Flere ønsker å bevare byrommet som en gjennomfartsåre og styrke det som et oppholdsrom. Muligheter for å etablere roligere oppholdsrom i byrommet.
- Flere ønsker å bevare og styrke enkelte elementer i byrommet slik som det grønne, fontenen og fasaden til Østbanehallen.



Oppgradering

- Christian Frederiks plass & Paléhaven

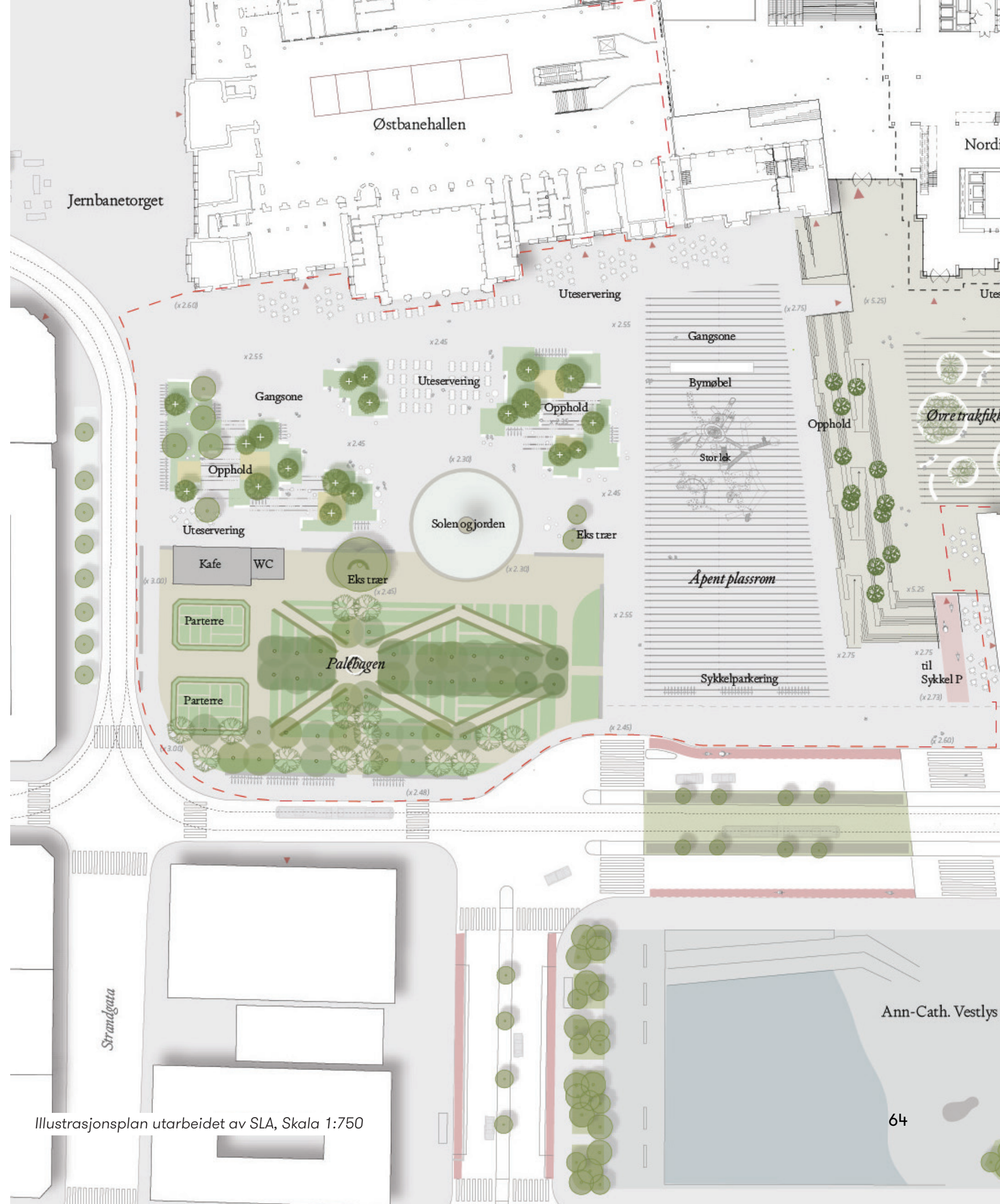
I utformingsforslaget underdeles Christian Frederiks plass og Paléhaven i tre i tre ulike soner med ulik utforming og program:

Paléhaven rekonstrueres som barokk hage med parterre (blomsterbed), grønne flater og grusganger omkranset av hekker. Det vil gi en mer historisk riktig sammenheng for de eksisterende alléene med store lindetrær. Siden hagen i dag er omkranset av en svært urban situasjon med gangareal på alle kanter, må muren som omkranset hagen, fortolkes og utformes hensiktsmessig i forhold til dette. Det vil vurderes å felle noen trær som er i konflikt med rekonstruksjonen av hagen og som ikke var en del av den opprinnelige historiske hagen. Hagen vil ha en grønn karakter, i kontrast til resten av plassen og byområdet harde steinlagte bygulv. I Paléhagens nordvestre hjørne rekonstrueres Orangeriet som bygg for kafe og offentlig toalett.

Området mellom Paléhagen og Østbanehallen foreslås utformet med grupper av eksisterende og nye trær, og med oppholdssoner under tregruppene. Oppholdssonene kan få ulik møblering og bruk, med benker, sittekanter, mindre lekesoner, sykkelparkering og beplantning. Oppholdssonene plasseres slik at de ikke er i konflikt med den viktige gangforbindelsen diagonalt over plassen og gir supplement av gratis sitteplasser sammen med uteserveringen foran Østbanen. Fontenen Solen og Jorden opprettholdes. Terrenget rundt fontenen heves for å bedre gangforbindelsene over plassen. Samtidig gir det lavere høyde på vannbassenget så det lettere kan bli et attraktivt og tilgjengelig vannelement på plassen.

Østre del av Christian Frederiks plass foreslås som en åpen plass tilrettelagt for arrangementer, men også et sted for en større lekeinstallasjon. Plassen vil ligge i forlengelse av fjorden og vannspeilet på Anne Cath Vestlys plass. Plassen vil ligge over sykkelhotellet

I planforslaget vil gulvet fornyes til et helhetlig dekke, universelt utformet med frie ferdselsmuligheter uten barrierevirkende kanter og trinn. Det etterstrebes mest mulig gjenbruk av gode belegningsmaterialer fra byrommet i dag, supplert med andre materialer i høy kvalitet. Gulvet er med på å gi plassen sin egen identitet, og kan samtidig gis variasjon som understøtter plassen ulike soner.



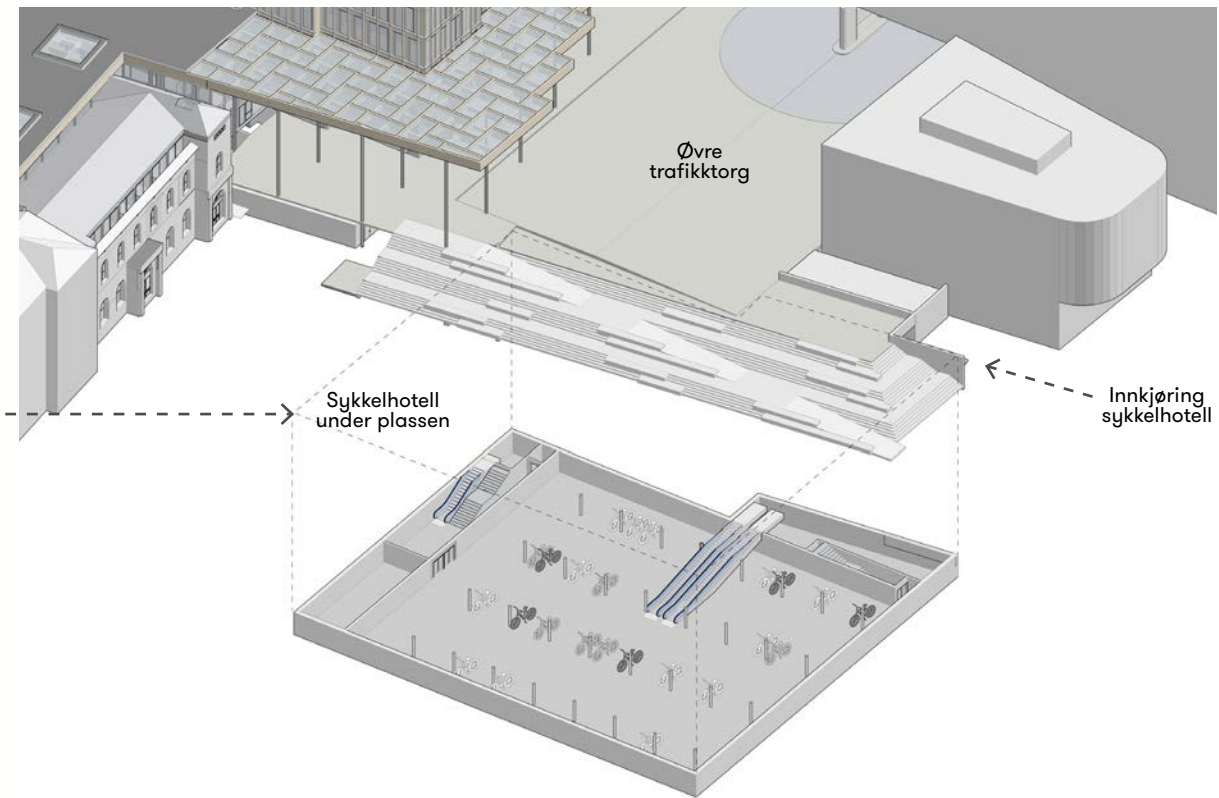
Sykkelparkering

- For de reisende og byen

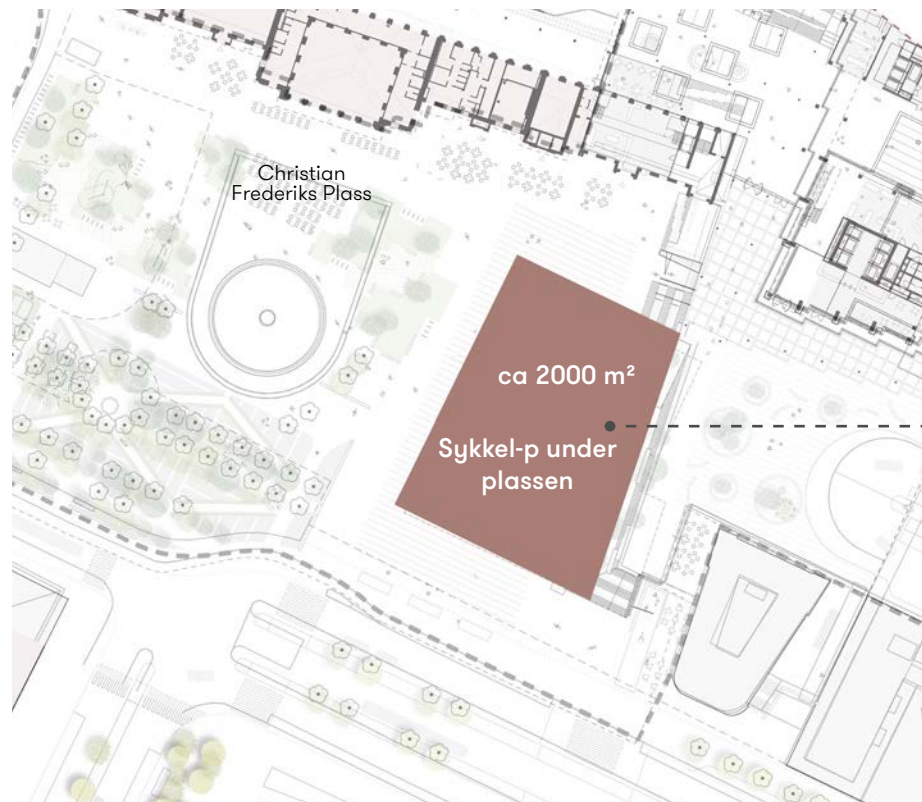
Sysselhotell under Christian Frederiks plass

Under den østre delen av Christian Frederiks plass etableres et sysselhotell med sykkelparkering for de togreisende og bybrukere. Innkjøring til sysselhotellet vil ligge fra Dronning Eufemias gate, mellom trappen opp til Øvre Trafikktorg og det mindre bygningsvolumet til Hotell Opera. Fra inngangen er det vist rampe/rullebånd ned til det underjordisk sysselhotell under Christian Frederiks plass. I tilknytning til inngangen er det plass til bemannet resepsjon/vaktrom/sysselverksted.

Sysselhotellet er vist med en etasje med plass til 1000 sykkelplasser. Utgang for gående opp til Christian Frederiks plass og stasjonen vil ligge i det nordøstre hjørnet nært Stasjonsinngang sør.



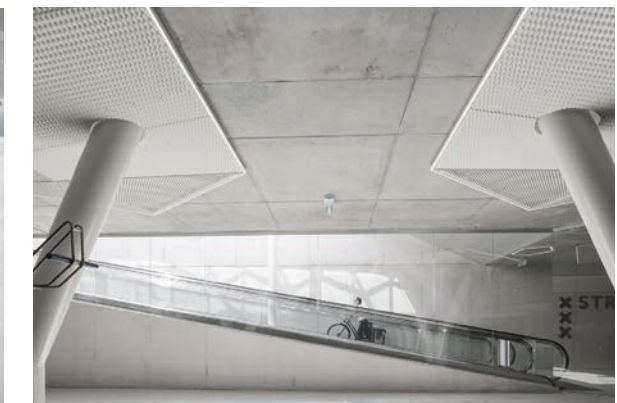
Aksonometri, sykkelparkering under CF-plass



Plan: Plassering av sysselhotell



Referanse: The Verge, Amsterdam bike hotel



Referanse: Strawinskylaan Bike parking
Utrecht Station bike hotel

Oppgradering

- Øvre Trafikktorg

Øvre trafikktorg er i dag forplassen til Flytogterminalen og det viktigste adkomstpunktet for reisende som kommer med taxi eller privatbil til Oslo S. Plassen ligger på k+5 og har tilknytning til Christian Frederiks plass og Dronning Eufemias gate på ca k+2,5 med trapp og rampe. Under Øvre trafikktorg ligger «Oslo S parkering», p-huset som ble bygget i forbindelse med Gardermobanen og som formelt sett ikke er del av stasjonsanlegget. I tillegg ligger Hotell Opera og Oslo Atrium delvis over Øvre Trafikktorg. Oslo S parkering og deler av, Hotell Opera og Oslo Atrium inngår i reguleringsplanen av reguleringstekniske årsaker. Men det vises til gjeldende arealbruk/regulering for disse arealene, så i praksis foreslås ikke ny regulering innenfor disse områdene.

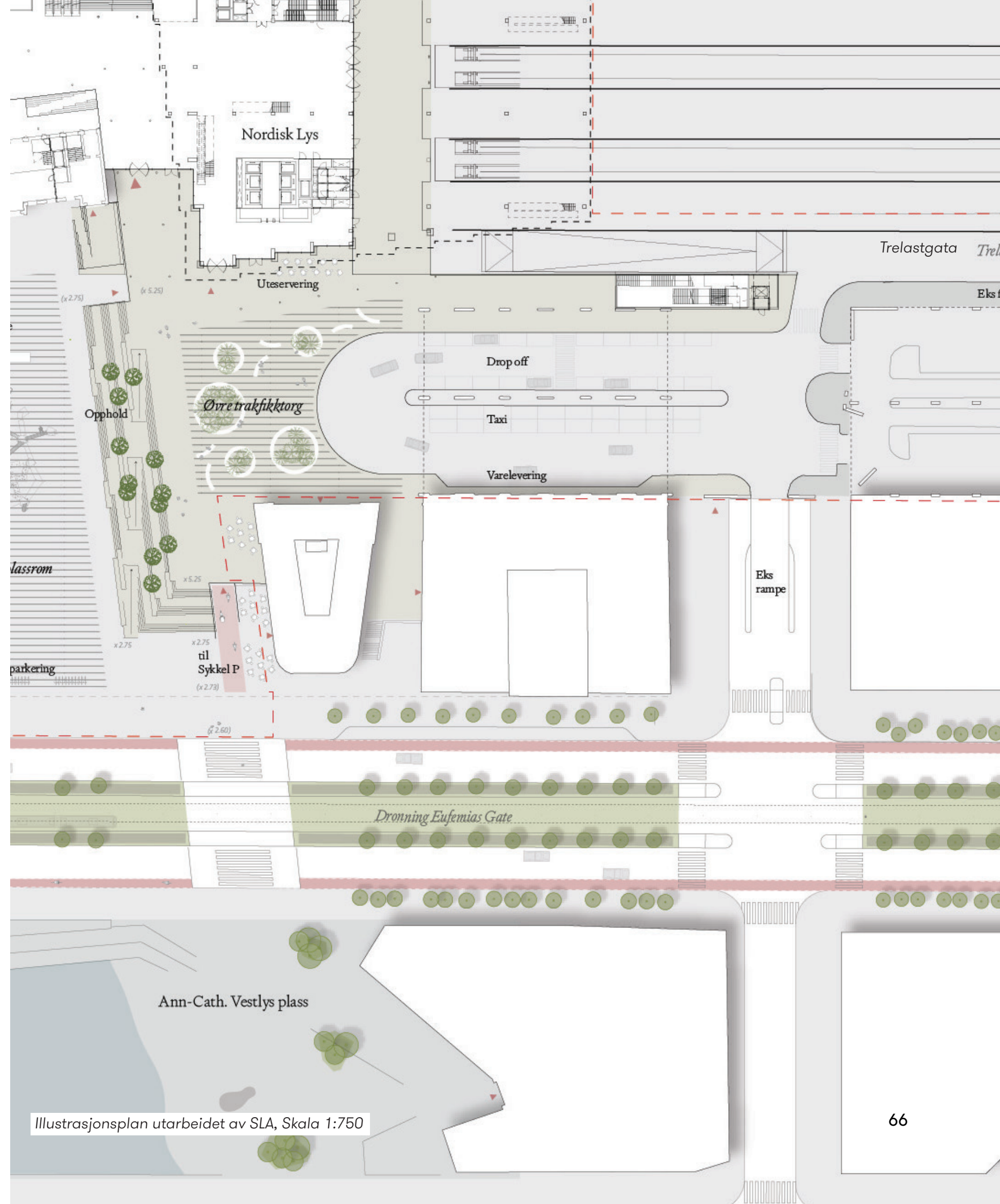
Øvre trafikktorg foreslås med bilfrie torgarealer på den vestre delen, foran Stasjonsinngang Sør og Nordisk lys. Det er vist opphøyde beplantningsarealer med sittekanter for opphold, disse vil være romdannende elementer. Torget gis et helhetlig belegg. Kantsonen mot Nordisk lys er godt egnet for opphold i solveggen, i ly av baldakinen som en integrert del av både bygg og byrom.

Det etableres en kombinert trapp og rampe i overgangen mot Christian Frederiks plass og ned til Dronning Eufemias gate. Den gir både gangforbindelse og romslige oppholdsarealer med trær og trinn i sittehøyde. Her kan man nyte godt av utsikten over plassen og fjorden, tilbaketrukket fra de viktigste bevegelseslinjene for de reisende og med gode solforhold hele ettermiddagen.

Kjørearealene for taxi og «kiss&ride» tilrettelegges for rundt 20 oppstillingsplasser for taxi og rundt 20 plasser for av- og påstigning for taxi og privatbil. Bruken av disse plassene må forbeholdes transport til og fra stasjonen.

Trelastgatas forlengelse beholdes som i dag, med hovedfunksjon som gangforbindelse og holdeplasser for alternativ transport (buss for tog). I overgangen mot Øvre trafikktorg blir det romsligere for alle trafikanter, fordi heisen til parkeringshuset på hjørnet flyttes vestover så den også kan knyttes til gangkulverten. Det gir både bedre plass til busser som kjører rundt hjørnet fra Trelastgata og over Øvre trafikktorg til Dronning Eufemias gate og det gir plass til bedre oversikt og arealer for gående.

Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Illustrasjonsplan utarbeidet av SLA, Skala 1:750



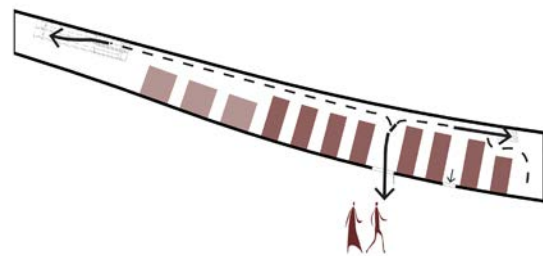
Sykkelparkering

- For arbeidsplasser og besøkende

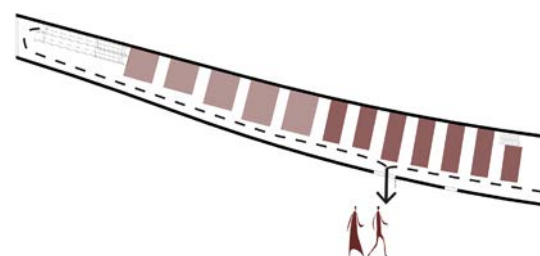
Sykkelparkering for ansatte og besøkende til bygget kan tilrettelegges midlertidig i fremtidig jernbanekulvert (spor 14, 15) inntil det tas i bruk til jernbane. Syklister vil da komme inn via Jernbanegata rett nord for Østbanen. De vil parkere i to nivåer. Antall plasser vil styres av normen for sykkelplasser som har ulike krav avhengig av arealbruken i bygget. Når man har parkert sykkelen, kan man gå ut både i østre og vestre ende av kulverten eller direkte til stasjonsbygget.

Når tunnelkulvert tas i bruk for tog vil permanent sykkel-parkering for arbeidsplasser i Nordisk lys etableres under deler av Oslo Atrium, med samme antall sykkelplasser.

Sysselhotell i jernbanekulvert

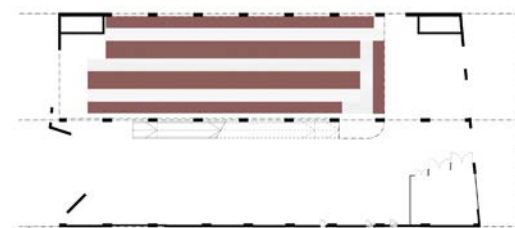


Nedre plan

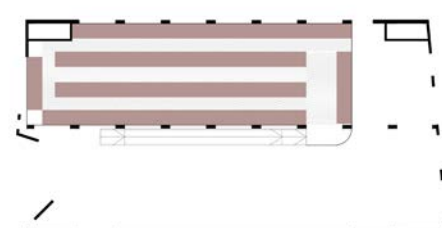


Øvre plan

Sysselhotell under Oslo Atrium



Nedre plan



Øvre plan

- To-nivå stativer
- Store sykler / lastesykler



DEL 04

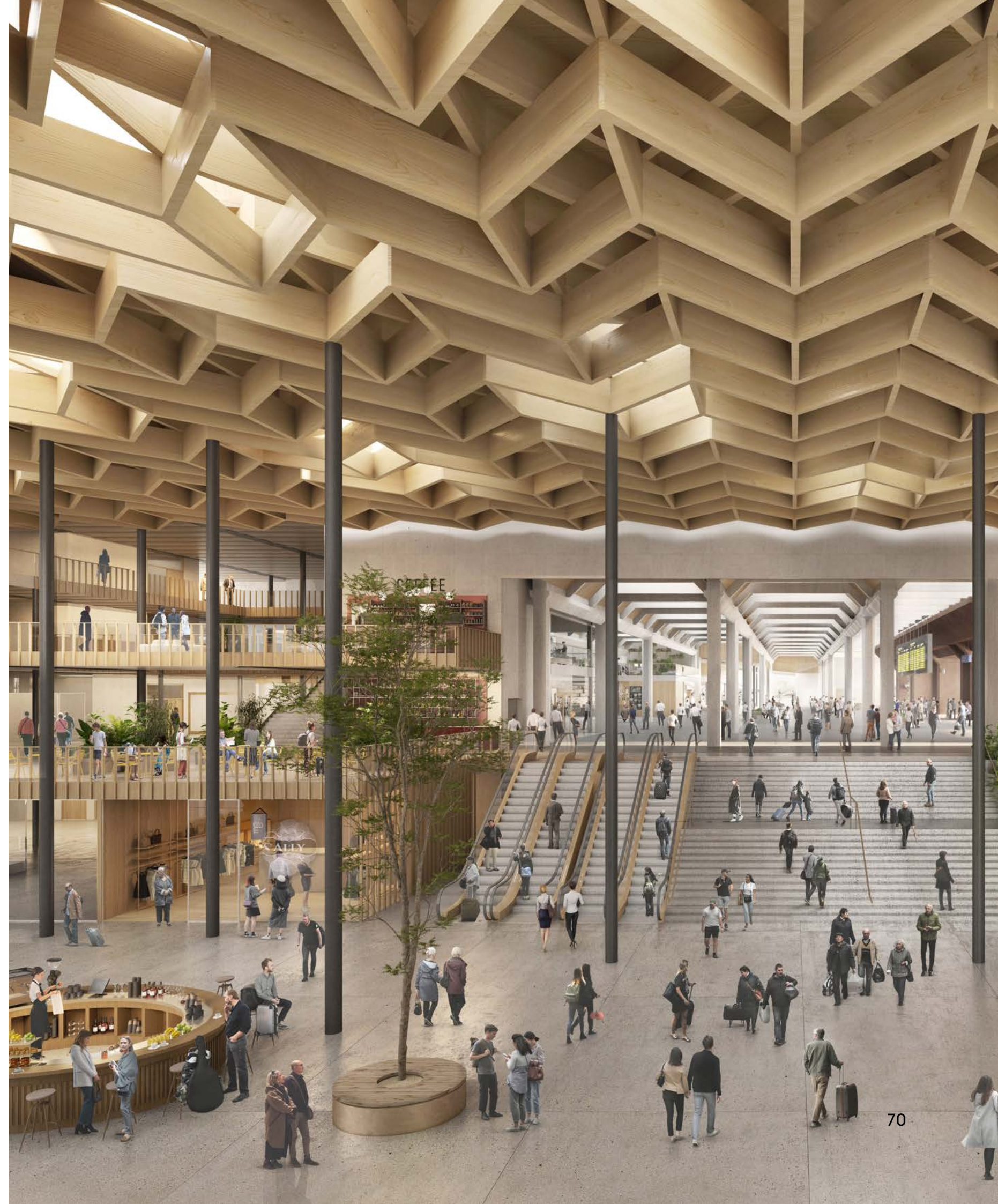
Inviterende storstue

Inviterende storstue

- Mye mer enn en stasjon

Som Norges største kollektivknutepunkt har Oslo S både en nasjonal og regional rolle med mange togreisende og besøkende. I tillegg kommer den lokale dimensjonen, både som nabolag for folk som bor i områdene rundt Oslo S og for de mange som besøker attraksjonene og tilbudene i området. Ambisjonen er å styrke alle disse aspektene så Nye Oslo S blir en inviterende storstue som gavner både byen og jernbanen.

Dette vil gjennomføres med kombinasjon av mange ulike virkemidler, blant annet utforming av stasjonsarealene og de andre delene av Nye Oslo S, samt programmering og lokalisering av funksjoner i bygget. Bane NOR har en velfungerende driftsorganisasjon for Oslo S, og vil kunne jobbe videre for å videreutvikle Oslo S som en velfungerende storstue. Dette arbeidet kan blant annet knyttes til drift av stasjonsarealene og bygningsanlegget som helhet, samarbeid med andre aktører om kulturaktiviteter, temporære aktiviteter, og arbeid rettet mot enkelte grupper.



Det sosiale livet på Oslo S i dag

Som del av planarbeidet er det gjennomført digital medvirkning for Nye Oslo S. Sammenstillingen av resultatene viser hvilke steder folk liker, hvilke steder de ikke liker, og deres mest brukte gangveier.

Undersøkelsen fikk i hovedsak svar fra de som bruker stasjonen i forbindelse jobb-, skole- eller fritidsreiser. Mange beskriver Oslo S som et folksomt og travelt sted. Flere påpeker at den er ganske oversiktlig, mens andre opplever hallen som mørk, trang, folksom og rotete. Dette kan tolkes som at man gjerne ønsker et yrende folkeliv, men at det finnes en viktig balanse der store folkemengder og trengsel fort kan bli til noe som oppleves negativt, stressende og kaotisk.

Folk har generelt sett en positiv opplevelse av Østbanehallen. Her nevnes både den fysiske utformingen, serveringsstedene og atmosfæren.

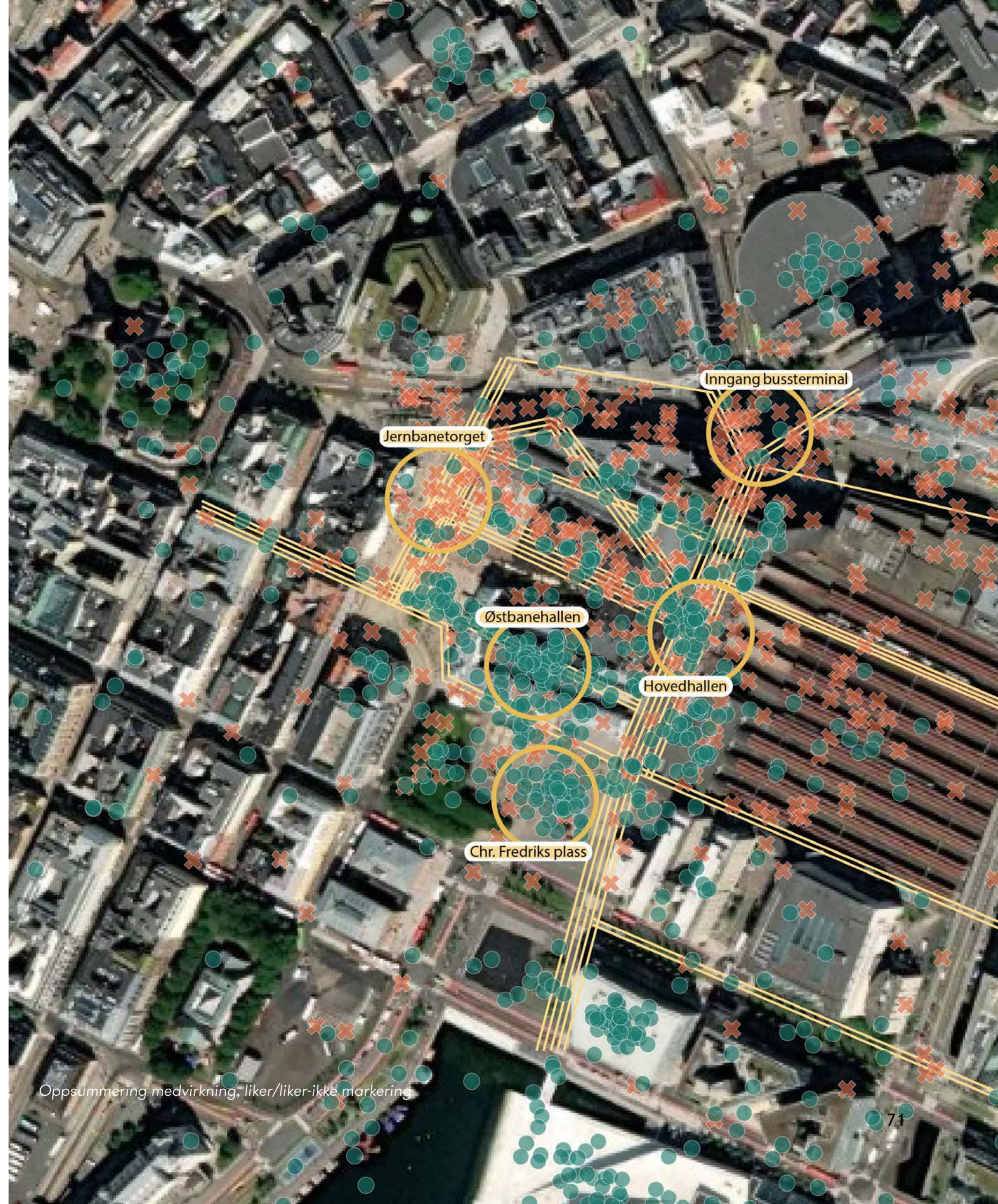
I medvirkningen beskriver mange området sør for stasjonen som mest positivt, med blant annet Christian Frederiks plass, Deichman, Operaen og Bjørvika for øvrig. Området nord for Oslo S, med blant annet Schweigaardsgate og Oslo bussterminal, oppleves mer negativt. Mange har også en negativ opplevelse av Jernbanetorget. Det beskrives som veldig folksomt og kaotisk med mange ulike trafikantergrupper.

For mange sårbare grupper oppleves Oslo S som et trygt, offentlig og tilgjengelig værested i en hverdag preget av rus, psykiatri og et vanskelig liv. Kirkens Bymisjon gjør en viktig jobb med "Sporet" ved å hjelpe folk videre. Denne funksjonen videreføres og styrkes i Nye Oslo S.

Utfordrende situasjoner med konfrontasjoner mellom ungdomsgjenger forekommer på Oslo S. Deres tilstedeværelse og atferd skaper en krevende situasjon med flere uheldige konsekvenser. De unge kommer fra hele Oslo og omegnskommunene, så dette er et felles problem som ikke kan løses på Oslo S alene.

I utviklingen av Nye Oslo S blir det avgjørende å sikre en balanse mellom at alle kan oppholde seg der, samtidig som stasjonsarealene og tilstøtende arealer oppleves trygge og attraktivt for alle reisende og besøkende. For å oppnå dette, må det tas i bruk et mangfold av virkemidler, både knyttet til den fysiske utformingen, flere funksjoner og arbeidsplasser i bygget, kulturaktiviteter og andre publikumstiltak, samt målrettede tilbud og tiltak rettet mot spesielle grupper. Det vil også være viktig å videreføre det etablerte tverrfaglige samarbeidet mellom Bane NOR og andre faginstanser og myndigheter knyttet til stasjonsdrift, kriminalitetsforebyggende arbeid og ivaretagelse av sårbare grupper.

Nye Oslo S - Illustrasjonshefte



Oppsummering medvirkning, liker/liker-ikke markering

Den gode atmosfæren

- Attraktive og trygghetsskapende rom

Gjennom medvirkningen og møter med ulike aktører som Bydel Gamle Oslo og Politiet, har det kommet frem en rekke ønsker og behov knyttet til utformingen av Nye Oslo S.

Trygghetsrettet utforming:

Stasjonen oppleves til tider som utrygg, blant annet på grunn av truende individer og grupper, og bruk og salg av rus på og rundt stasjonen. I tillegg beskrives enkelte områder som mørke, døde, kjedelige og slitt. Slike forhold kan påvirke opplevelsen av trygghet. En viktig indikator er om kvinner føler seg trygge på stasjonen.

I videre utforming av Nye Oslo S vil det legges vekt på å tilrettelegge for trygge sosiale miljøer. Her vil blant annet kunnskap fra Politiets veileder for forebygging av kriminalitet tas i bruk. Viktige tema vil blant annet være oversiktighet, god belysning, samt god materialbruk med godt vedlikehold i bygg og byrom. Videre at de offentlig tilgjengelige arealene både inne og ute utformes med møteplasser og funksjonsblanding med aktivitet og tilstedeværelse av folk i ulik alder, som gir positiv sosial overvåking over døgnet. I tillegg vil det å etablere nye arealer på Oslo S, også gi mulighet å styrke funksjonene som bidrar til en tryggere stasjon.

Orienterbarhet:

Det er behov for bedre orienterbarhet i stasjonsarealene, med lesbare, logiske ruter og større åpenhet i stasjonsanlegget. Forbindelsene mellom ulike deler av området bør også forbedres. Barrierer som gjør det vanskelig å navigere, bør fjernes og og man bør unngå bortgjemte arealer og korridorer. Det må også legges vekt på god skilting. Dette vil ivaretas ved videre utforming av anlegget.

Opplevelseskvalitet og atmosfære:

I medvirkningen påpeker flere at de ønsker bedre atmosfære og opplevelseskvalitet. Østbanehallen trekkes frem som et bygg med veldig positiv atmosfære. Resten av Oslo S har ikke den samme positive atmosfæren. Generelt ønsker man å styrke de sanselige opplevelsene av å oppholde seg og bevege seg gjennom stasjonsområdet. Mer lys, luft, grønt og flere opplevelser er gjennomgående ønsker blant respondentene. Mange ønsker at Oslo S i fremtiden skal fremstå som oversiktlig, åpent, effektivt, moderne, rent og trygt. Ved å utvikle Nye Oslo S i tråd med planforslaget, kan stasjonsarealene fremstå med disse karaktertrekkene.



Østbanehallen i dag.
Foto Thomaz Majewski

Attraktivt byliv

- Flere arbeidsplasser og nye tilbud

Oslo S-området har flere store handels- og serveringssentre og hoteller, i tillegg til å være landets største knutepunkt, både for pendlere og de som reiser lengre. Dette gir svært mye byliv i form av bevegelse og opphold. Det er ikke mange som har Oslo S som sitt nabolag eller har annen tilhørighet til området. Både Oslo S og området rundt preges derfor i stor grad av transitt og kortvarig opphold. Dette påvirker bylivet, atmosfæren og stedskarakteren til området.

Det å tilføre funksjoner som gjør at flere har en tilhørighet til området, kan bidra til å endre byliv og stedskarakter i området og på Oslo S. Etablering av Nordisk lys og Mellombygget med ca 45.000 nye kvadratmeter vil bidra til at mange flere vil arbeide på og besøke Oslo S enn i dag. Det totale antallet arbeidsplasser vil være avhengig av fordeling mellom kontor, hotell og andre funksjoner i Nordisk lys og Mellombygget. Sammen med de andre byutviklingsprosjektene i området, vil det trekke til seg flere mennesker og skape liv i området gjennom større deler av døgnet. Det vil gi flere «øyne på gaten» og gi Oslo S mer flerfunksjonalitet og mindre entydig preg av transitt-område. Det vil også bidra til at flere har en tilhørighetsfølelse på Oslo S, og dette vil igjen bidra til en mer positiv atmosfære.



Oslo S i hjertet av byen

- Nær attraksjoner og kulturfunksjoner

Oslo S ligger midt mellom store kulturinstitusjoner, med Deichman, Operaen og Munchmuseet på sørsiden og Oslo Spektrum på nordsiden. I tillegg ligger sentrum, Fjordbyen og Grønland innen gangavstand med sine ulike tilbud og attraksjoner. Denne konteksten vil utnyttes videre, ved å søke samarbeid så Nye Oslo S kan samspille og samvirke med de andre institusjonene.

Dette kan være spesielt viktig ved utvikling av de nye tilbudene på Oslo S. Det vil bli etablert minimum 1000 m² for kulturformål. Utformingen og innholdet må avklares som del av videre utvikling. Dette kan blant annet rettes mot å etablere tilbud som får flere mennesker fra ulike deler av samfunnet og voksne til å oppholde seg på stasjonen.

Det vurderes også å etablere temporære programmer med sosiale og kulturelle aktiviteter og arrangementer. Hensikten vil være å styrke det sosiale livet, trygghet og tilhørigheten gjennom å få flere mennesker fra ulike deler av samfunnet til å bruke Oslo S gjennom nye tilbud og aktiviteter. Det vil være et ønske å gjennomføre slike arrangementer gjennom hele året sammen med samarbeidspartnere, der gjerne frivillighet, kulturinstitusjoner i byen og kommersielle aktører kan være bidragsytere og arrangører av ulike aktiviteter.

Stasjonsområdet har i dag et variert tilbud med reisetjenester, kommersielle spisesteder og handel, og vrangle- og oppholdsarealer. Medvirkningen har avdekket at mange verdsetter disse funksjonene og ønsker at de skal videreutvikles. Det er ønske om flere serveringssteder og sitteplasser som styrke stasjonen som møteplass. I tillegg ønsker de nye tilbud som arbeidssone, lounge og hvileområder.

Planforslaget inkluderer flere arealer som supplere dagens Oslo S med flere forretninger, kontorer, hotell, kulturtilbud, servering og tjenesteyting. Det er spesielt i høyhuset Nordisk Lys, som vil ha kulturelle og kommersielle funksjoner i de nederste etasjene. I kronen på toppen av høyhuset vil det være kafe/restaurant og allment tilgjengelig utsiktsterrasser. Dette vil berike området med flere aktiviteter og tjenester som kan tiltrekke folk og legge til rette for lengre opphold. Å etablere disse funksjonene er kun mulig hvis det åpnes for å bygge ut nye kvadratmeter på Oslo S.



Reiulf
Ramstad
Arkitekter

Reiulf Ramstad Arkitekter - NO
Josefines gate 7
0351 Oslo
Norway

Reiulf Ramstad Arkitekter - AA
Klosterport 4X, 2. sal
8000 Aarhus C
Denmark

Reiulf Ramstad Arkitekter - KBH
Gammel Kongevej 131B
1820 Frederiksberg
Denmark

T	NO +47 22 80 84 80
	DK +45 20 76 70 11
M	firma@rra.no
W	reiulframstadarkitekter.com