



Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten

Bydel St. Hanshaugen Sentralarkivet		
Uoff. §	26 AUG 2013	Avskv.
Sak: 10/991	Dok. 5	
Arkivkode	512	

Bydel sentrum  
c/o Bydel St. Hanshaugen  
Akersbakken 27  
0130 Oslo  
INTERNPOST

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201002384-52 Saksbeh: Paul L.V. Koefoed  
Oppgis alltid ved henvendelse

Dato: 22.08.2013

Arkivkode: 512.1

---

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN**  
**26.08.2013 – 07.10.2013**  
**FORSLAG TIL DETALJREGULERING**  
**BISKOP GUNNERUS' GATE 3 OG NYGATA 3**

---

Plan- og bygningsetaten har 15.08.2013, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet, vedtatt å legge ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Området foreslås omregulert til hotell, forretning, bevertning, fortau og kollektivanlegg med sikte på å gjennomføre en om- og påbygging av 90-tallsbygningene mellom den bevaringsverdige Gasmangården (Storgata 12) og gamle Hotell Viking fra OL i 1952. Eksisterende bebyggelse er på 9 og 13. et, har 532 rom og utgjør 37 900 m<sup>2</sup> over terreng. Det planlegges ny konferansesal for 1 000 personer og 268 nye rom. Foreslått ny høyde på hoveddelen er 12 et. + 1 tilbaketrukket etasje og med 16 et. langs deler av Skippergata. Nytt areal over terreng er 9 100 m<sup>2</sup>, til sammen 47 000 m<sup>2</sup>. Hovedinngang beholdes fra Biskop Gunnerus gate og trekkes noe inn for å gi bedre forhold for fotgjengere. Gasmangården og det opprinnelige hotellet reguleres til bevaring. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke alt. 1 og har utarbeidet et eget alternativ 2 med høyder på henholdsvis 11 et. og 13 et. og 138 nye rom. Nytt areal over terreng er 6 400 m<sup>2</sup>, til sammen 44 300 m<sup>2</sup>. I begge alternativ foreslås en opprustning av Skippergata for å gi best mulig trafiksikkerhet for myke trafikanter og håndtere busstrafikk til hotellet.

Planforslag til offentlig ettersyn er tilgjengelig som plankunngjøring og i saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettsider <http://http://www.pbe.oslo.kommune.no/> på vår referanse.

Orientering om planforslaget kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahlsgate 1.

Varslingsbrev med planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Arne Garborgs plass 4 og
- Opplysningstjenesten i bydel Sentrum, c/o bydel St. Hanshaugen, Akersbakken 27



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum  
0102 Oslo

Besøksadresse:  
Vahls gate 1, 0187 Oslo  
[www.pbe.oslo.kommune.no](http://www.pbe.oslo.kommune.no)

Sentralbord: 02 180  
Kundesenteret: 23 49 10 00  
Telefaks: 23 49 10 01  
E-post: [postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)

Bankgiro: 1315.01.01357  
Org.nr.: 971 040 823 MVA

**Høringsfrist**

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **senest <dato>**. Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser fra myndigheter med innsigelsesrett må sendes innen fristen. Vennligst oppgi saksnummer.

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten samt som plankunngjøringer på etatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no/>. Vedtaket kan da påklages.

**PLAN- OG BYGNINGSETATEN**  
Kundesenteret

Ragnhild Sigvartsen (sign)  
Kundekonsulent

Vedlegg

# **Forslagsstillers planbeskrivelse**

Biskop Gunnerus gate 3, Nygata 3 og Storgata 12, Bydel sentrum

Hotell Royal Christiania

Planforslag til offentlig ettersyn

Detaljreguleringsplan

Utarbeidet av: Lund+Slaatto Arkitekter AS for DNB Næringseiendom AS  
Revidert: 15.08.2013

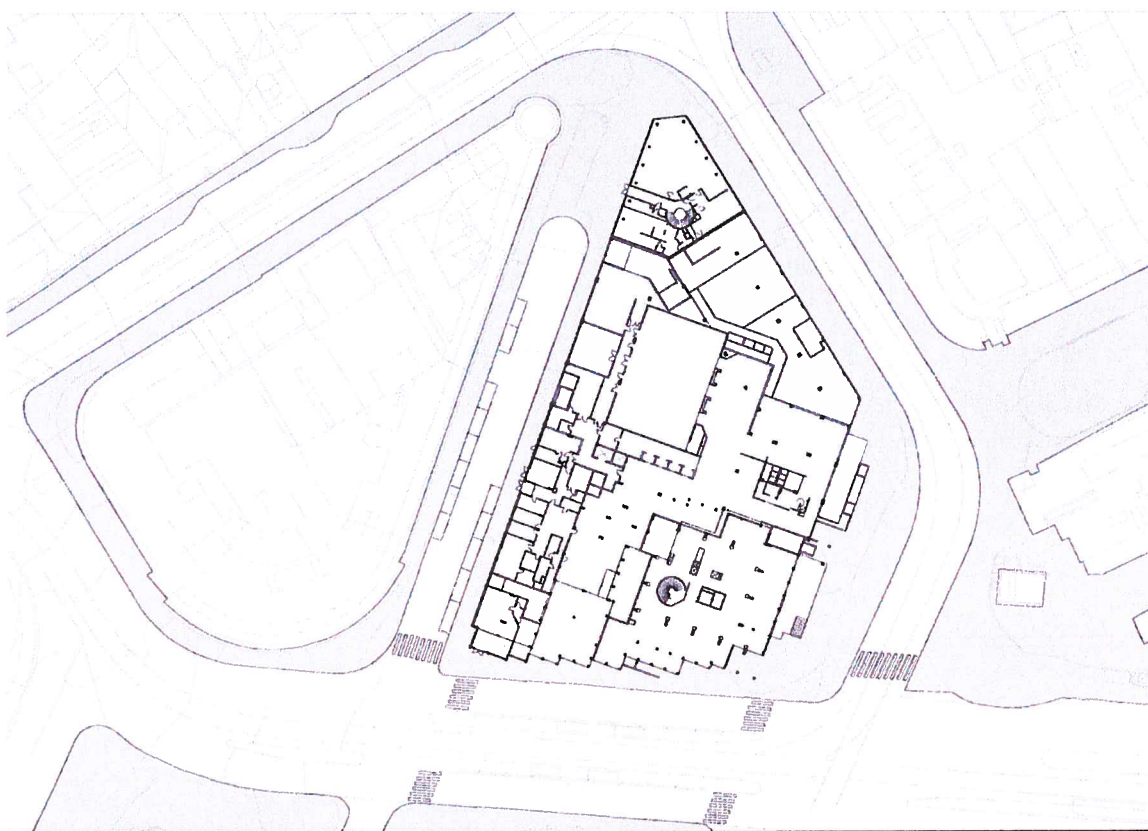
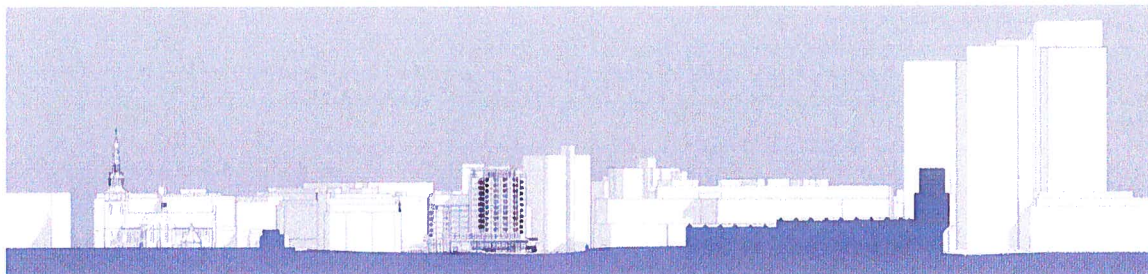
## **Innhold**

1. FORENKLET ILLUSTRASJON .....	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon .....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon .....	3
2. BAKGRUNN .....	7
3. EKSISTERENDE FORHOLD .....	7
3.1 Lokalisering og bruk .....	7
3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer .....	8
4. PLANSTATUS.....	14
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus .....	14
5. MEDVIRKNING .....	16
5.1 Innspill ved kommunalt samråd.....	16
5.2 Forhåndsuttalelser.....	18
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE .....	22
7. PLANFORSLAGET.....	38
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET.....	42
9. ILLUSTRASJONER .....	42

# 1. FORENKLET ILLUSTRASJON

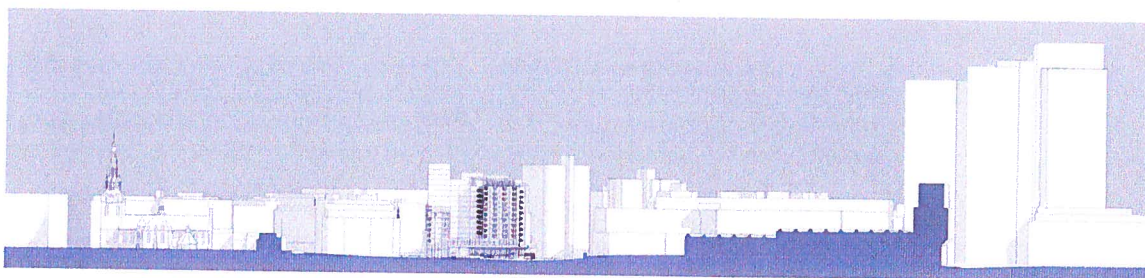
## 1.1 Skisse – eksisterende situasjon

Oppriss Biskop Gunnerus gate + Situasjonsplan + foto fra nord og fra sør



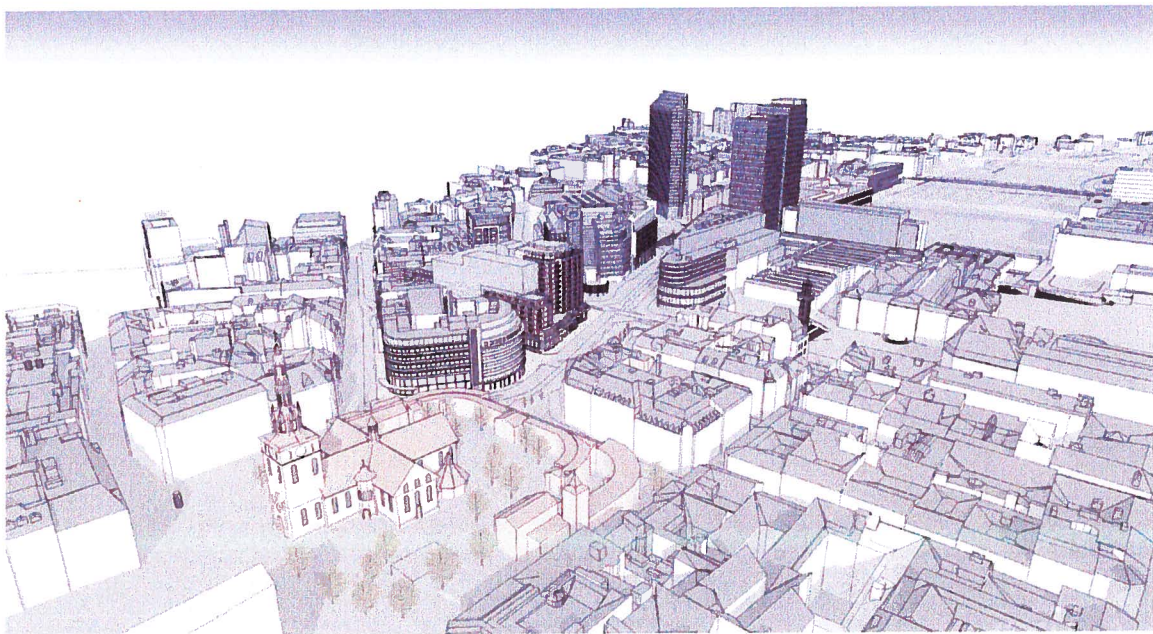
## 1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon

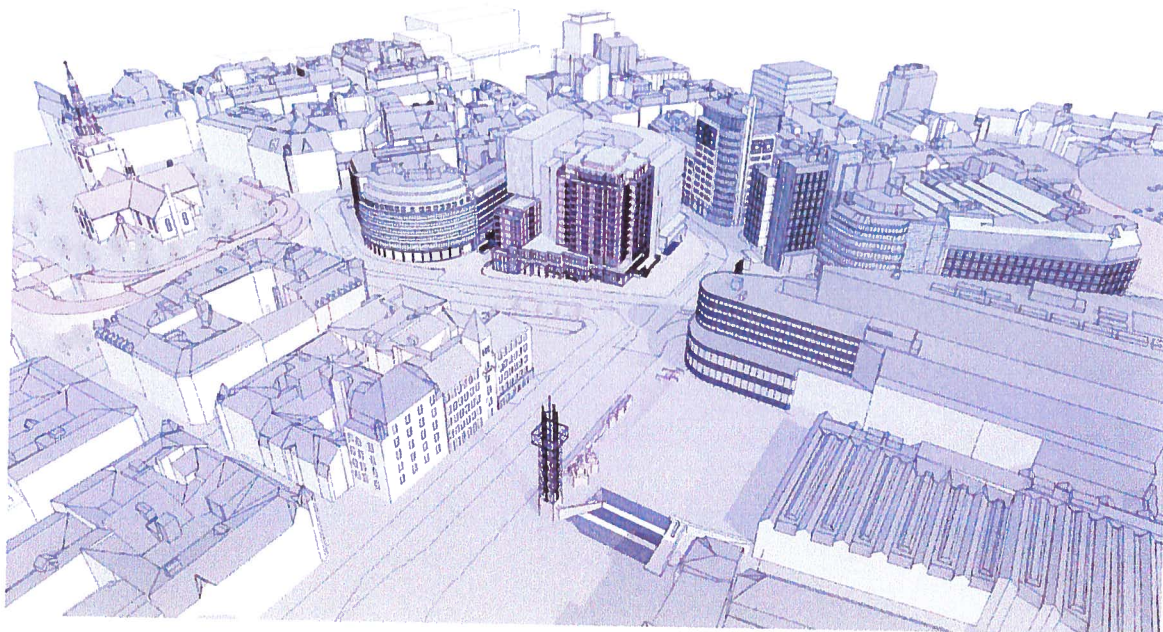
Oppriss Biskop Gunnerus gate + Situasjonsplan + fotomontasje fra nord og fra sør



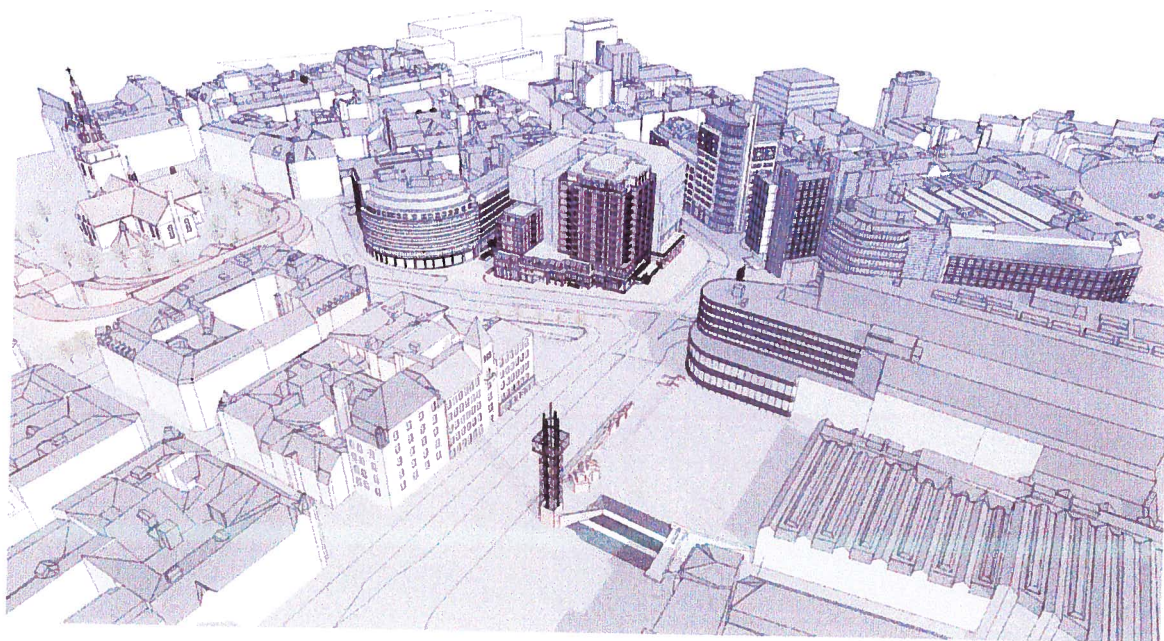


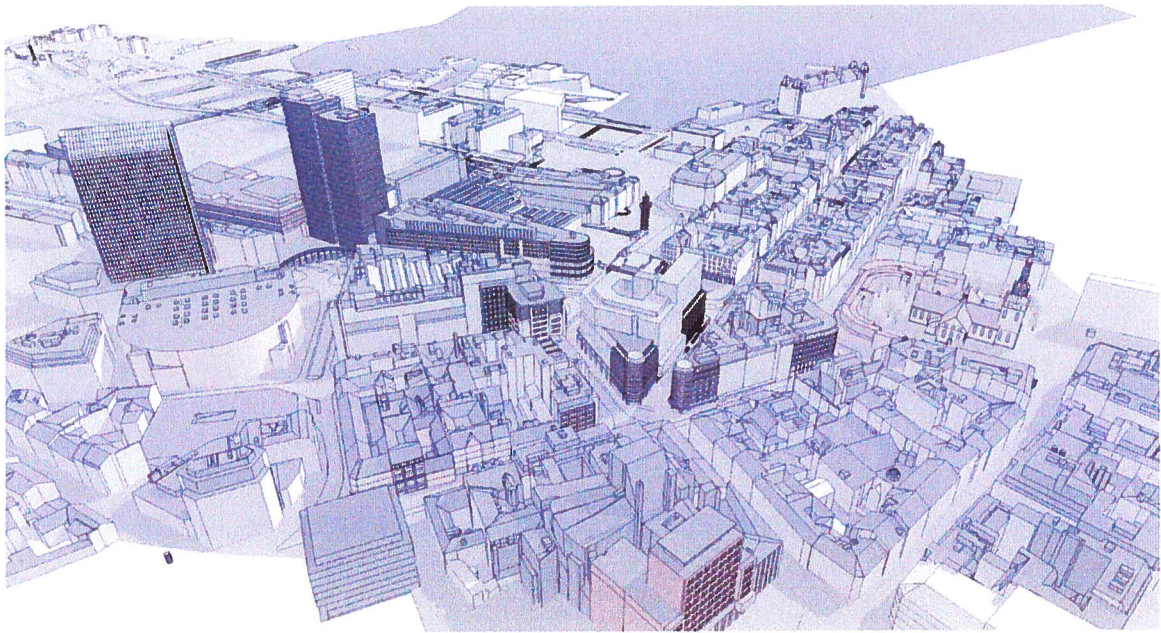
Over: oversiktsbilde av Alternativ 1, forslagsstiller.  
Under: oversiktsbilde av Alternativ 2, Plan- og bygningsetaten.



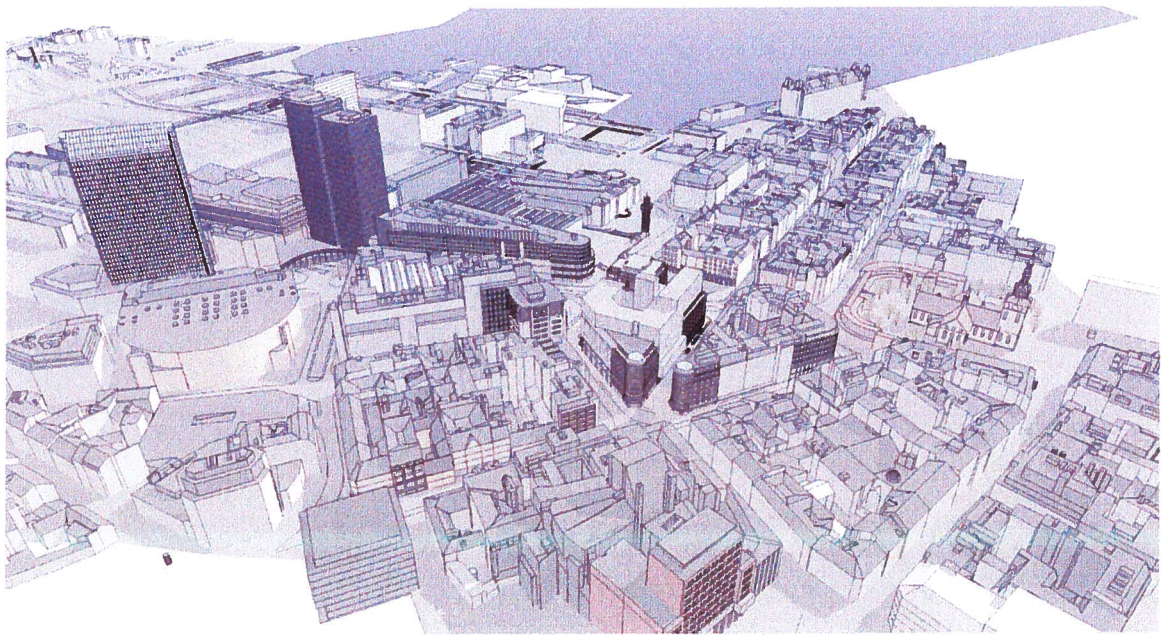


Over: oversiktsbilde av Alternativ 1, forslagsstiller.  
Under: oversiktsbilde av Alternativ 2, Plan- og bygningsetaten.





Over: oversiktsbilde av Alternativ 1, forslagsstiller.  
Under: oversiktsbilde av Alternativ 2, Plan- og bygningsetaten.





## **2. BAKGRUNN**

DNB Næringseiendom AS ønsker å utvide hotell- og konferansevirksomheten på eiendommene Biskop Gunnerus gate 3, Nygata 3 og Storgata 12. Eiendommene utgjør et sluttet bykvartal mellom Europarådets plass/Jernbanetorget og Storgata i Oslo sentrum.

Det er Nordic Choice Hotels Scandinavia som drifter hotellet, og de ønsker at Royal Christiania Hotell skal bli deres flaggskip i Oslo som Norges største hotell. De har store forhåpninger til hotellet, og de ønsker å bidra sterkt til heve Oslo som en konferansedestinasjon med sin sentrale og miljøriktige beliggenhet.

Det opprinnelige Hotell Viking (Biskop Gunnerus gt.3) ble oppført i 1951-52 i forbindelse med avvikling av de Olympiske vinterleker i Oslo 1952. Det har i de påfølgende årtiene foregått en trinnvis utvidelse av hotellvirksomheten innenfor det aktuelle bykvartalet.

På begynnelsen av 90-tallet ble det oppført tilbygg (Nygata 3) som knyttet hotellets opprinnelige volum sammen med hjørnebygget i Storgata 12. Hotellvirksomheten omfatter i dag alle bygningene i kvartalet over gateplan.

DNB Næringseiendom AS (tidl. Vital Eiendom AS) gjennomførte i 2009 et parallelloppdrag med målsetning om å belyse mulighetene for en utvidelse av eksisterende hotellvirksomhet på eiendommene.

Vinnerutkastet i parallelloppdraget ligger til grunn for planforslaget.

Planforslaget skal legge til rette for påbygning av eksisterende bygningsmasse med differensiert høydeutnyttelse som vist med alternativer i illustrasjonsprosjektet (se planforslagets hovedillustrasjoner og oppriss).

Foreslått høydeutnyttelse i planforslaget overskrider rammer angitt i forslag til "Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2009-2025" (høringsutkast 2, juni 2009)

Byrådets fremlegging av "Områdeprogram for Oslo S" med tilleggspunkter ble vedtatt i Bystyret 26.09.2012. Slik byrådet har lagt programmet frem, gis det ingen konkrete føringer om høyde for tomten. Byrådet "er positiv til etablering av nye høyhus i området", og viser til at konkrete avklaringer om byggehøyder må avklares i de enkelte reguleringsaker.

## **3. EKSISTERENDE FORHOLD**

### **3.1 Lokalisering og bruk**

Planområdet utgjør et kvartal som avgrenses av Biskop Gunnerus gate mot syd, Nygata/Fred Olsens gate mot øst, Storgata mot nord og Skippergata mot vest. Kvartalet har en sentral posisjon i bybildet med en direkte henvendelse mot Jernbanetorget/Oslo S, Storgata, Oslo City og Biskop Gunnerus gate/Europarådets plass.

Hele bygningsmassen i kvartalet over gateplan anvendes i dag til hotellvirksomhet og konferansesenter. På gateplan er det diverse mindre forretninger mot Storgata, Nygata og Biskop Gunnerus gt.

Ved nordenden av Fred Olsens gate er det nedgang til T-banestasjon som er plassert inntil hotellets bygningskropp.

### 3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

#### Landskap

Planområdet utgjør et bykvartal i sentrum av Oslo. Området er i sin helhet bebygd. Omkringliggende bymiljø er preget av større infrastrukturelle og bygningsmessige strukturer med få spor av opprinnelig topografi, naturtype og vegetasjon.

#### *Grunnforhold*

Sjøbunn frem til ca 1600. Grunnen består av sammentrykket leire. Tomten ligger på kote +2.0 til +3.0m. Byggene er pelefundamentert. 50-talls-bygget er pelefundamentert med laveste kote for ferdig gulv i kjelleren kote +1,0 m. 90-talls-bygget har 3 etasjer under terreng med ferdig gulv kote -4,6m.

#### Verneinteresser

##### *Kulturminner*

Bygningsmassen i planområdet omfatter to bygg som står på byantikvarens gule liste.

Hotellets hovedbygning ble oppført ifm de vinterolympiske leker i Oslo 1952, og regnes som arkitekt Knut Knutsens urbane hovedverk. Hotellet var i sin tid det største i Skandinavia, og ble æret med Houen fonds diplom for god arkitektur i 1961. Bygningen har en sentral og godt synlig plassering i bybildet ved Europarådets plass. Både som historisk OL-hotell og som karakteristisk 1950-talls arkitektur er bygningen bevaringsverdig. Byggverket er noe modifisert utvendig, men fremstår i hovedsak som relativt opprinnelig. Dog har lite heldige ombygninger av fasadelivet resultert i et rotete og fragmentert uttrykk på gatenivå.

Hjørnebygget Storgata 12 utgjør den ene halvparten av tvillingkonstellasjonen som markerer Skippergatas møte med Storgata rett nordvest for planområdet. De to forretningsgårdene har et karakteristisk funksjonalistisk formutrykk. Bygningene ble tegnet av arkitekt O.Sverre og oppført i 1930-årene.

Kvartalet ligger mellom den nyere bebyggelsen på Vaterland og den eldre bebyggelsen langs Storgata.

#### Miljøfaglige forhold

##### *Luft- og støyforurensning*

Området befinner seg sentralt i Oslo sentrum, og må regnes som relativt utsatt ift luft- og støyforurensning fra bil- og kollektivtrafikk.

##### *Biologisk mangfold*

Planområdet og dets umiddelbare omgivelser omfatter ikke arealer med biologisk mangfold.

##### *Forhold til Lokal Agenda 21*

Det kjennes ikke til spesielle initiativ knyttet til Lokal Agenda 21 for planområdet eller tiliggende arealer.

##### *Sol- og skyggeforhold*

Planområdet har gode sollysforhold med en direkte henvendelse mot åpne plassrom mot øst, syd og sydvest. Skippergata i vest ligger generelt i skyggen av kvartalet med unntak av en kort periode midt på dagen da solen står i syd-sydvest.

#### Trafikkforhold

Planområdet ligger sentralt i Oslo sentrum, i umiddelbar nærhet til Norges største kollektiv-knutepunkt, der nasjonal, regional og lokal kollektivtrafikk møtes.

4 gater ligger i grensen til planområdet: Nygata, Biskop Gunnerus gate, Skippergata og Storgata.

##### *Kapasitet*

Mellom de to fotgjengerovergangene langs Biskop Gunnerus gate er det plass til to lastebiler/busser og en mindre bil foran hotellets hovedinngang. Det er to kjørefelt med bredde målt til 3.00 m + 3.25 m.

Dette gjør det uproblematisk for buss/lastebil å kjøre forbi når en turistbuss stopper for å slippe av passasjerer. Bredden tilsvarer standard bredde for samleveg med ÅDT > 1500 (inkl skulder).

Fortau langs Biskop Gunnerus gate vurderes i trafikkrapporten å være bredt nok, selv om det tidvis oppstår trengsel når en turistbuss slipper av passasjerer med bagasje.

#### *Trafikktall*

Beregnet ÅDT for Biskop Gunnerus gate er ca 6200kjt/døgn, 1037 kjt/døgn i Nygata  
I trafikkanalysen er det registrert totalt 3067 kjøretøy uavhengig av retning over en periode på 6 timer. Dette er brutt ned i tall for morgen, formiddag og ettermiddag i trafikkanalysen. Mellom 19-28 % av kjøretøyene registrert pr time var tunge kjøretøy. Dette forklares med stor trafikk av trikker og busser. I rushtiden om morgenen var det registrert totalt 434 kjøretøy/time. 123 av dette var tunge kjøretøy.

I Biskop Gunnerus gate: Buss: 36 avganger hver time i rushtiden. Trikk: 36 avganger hver time i rushtiden. Basert på disse tallene, utgjør kollektivtrafikken ca 60% av total tungtrafikk.

I trafikkanalysen ble det observert 21 busser i løpet av 6 timer som stoppet utenfor hotellet; flertallet sightseeingbusser og et mindretall turistbusser. Flesteparten av turistbussene som stoppet utenfor hotellet plukket opp/satte av passasjerer uten bagasje.

Det stoppet 51 kjøretøy foran hotellet; tjenestebiler, drosjer, busser og privatbiler. Hotellet får ca 200 vareleveranser i måneden, ca 35% med lastebil.

#### *Avkjørsel*

Avkjørsel til underjordisk parkeringsanlegg ligger langs kvartalets vestfasade, mot den blinde nordenden av Skippergata.

#### *Varelevering*

Hotellvirksomheten har varemottak i Skippergata. Lintøy leveres med lastebil ca 5-7 ganger i uken til eget transportsystem ved hovedinngangen i Biskop Gunnerus gate. Restauranten i sydøstre hjørne har varemottak fra Biskop Gunnerus gate. Forretningene i krysset Storgata-Nygata får varer fra Skippergata, også observert varebiler på areal regulert til gågate, i forlengelsen av Skippergata. Øl på tank leveres til tankørom i tilknytning til varemottak i Skippergata.

#### *Parkering*

Det er 114 parkeringsplasser i underjordisk parkeringsanlegg i 90-tallsbyggets 2 nederste kjellerplan. Parkeringsplassene kan mot betaling benyttes av alle. I Skippergata er det 5 parkeringsplasser. 2 tilhørende Costa Ricas ambassade, og 3 for bevegelseshemmede. Foran hotellet langs Biskop Gunnerus gate er det skiltet 10 minutter parkering for besøkende til hotellet.

Denne parkeringen har vært gjenstand for press gjennom regulering av Jernbanetorget. På 80-tallet var det en egen parkeringslomme foran hotellet. Denne ble senere fjernet av myndighetene, mot gårdeierens ønske og sterke innsigelser gjennom reguleringsprosessen.

#### *Snøopplag*

Snøsmelleanlegg i fortau.

#### Risiko- og sårbarhet

Planområdet ligger i direkte nærhet til flere trikkelinjer og nærmere enn 30 meter fra midtlinje trikkespor. T-banelinje ligger også i nærheten av planområdet (under Biskop Gunnerus gate).

### Sosial infrastruktur

#### *Offentlig servicetilbud*

Planområdet befinner seg i en del av Oslo sentrum med et stort og varierende tilbud av butikker, bevertningssteder, ulike kulturtilbud mm. Bygningsmassen inneholder hotellvirksomhet med konferansesenter, bevertningssteder og forretninger.

#### *Skolefritidsordning (SFO) og barnehage*

Planområdet har ingen funksjon ift SFO eller barnehage.

#### *Kollektivtrafikk*

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til Oslo S/Jernbanetorget, som er hovedknutepunktet for tog, flytog, T-bane, trikk, bybuss, regionsbuss, fjernbuss og taxi i Oslo sentrum. Buss- og trikkeholdeplass befinner seg rett syd for kvartalet. Nedgang til T-bane ligger langs kvartalets østfasade. Rett nord for planområdet går trase for buss og trikk i Storgata. Hotellet har gjennom senere reguleringsplaner, spesielt for omleggingen av Jernbanetorget, S-3928, vært påvirket av tiltak knyttet til å bedre kapasiteten for kollektivtrafikk. Dette har gitt et smalere fortau foran hotellet, og et større press på parkering i tilknytning til hotellets hovedinngang.

### Teknisk infrastruktur

#### *Vann og avløp*

Det offentlige ledningsnett ligger i dag i gate/ fortau rundt eiendommen, og forventes ikke å komme i direkte berøring knyttet til utvidelsen av hotellet. Overvann fra eiendommen føres i separat ledningsnett til offentlig ledning.

Eiendommen har i dag flere vanninnlegg og uttrekk for spillvann og overvann. Pr. i dag er det generelt god kapasitet på stikkledninger.

#### *Energi*

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg innebærer at bygninger skal ha varmeanlegg som kan tilknyttes fjernvarmeanlegg.

#### *Veitrafikk/transportnett*

Planområdet befinner seg i umiddelbar nærhet til holdeplass for tog, flytog, T-bane, trikk, buss og taxi og har dermed en gunstig plassering ift person- og varetransport.

### Estetikk og byggeskikk

#### *Fjernvirkning*

Både den opprinnelige hotellbygningen og Storgata 12 er relativt markerte bygg i den lokale bysituasjonen, men ingen av bygningene bryter byens silhuett sett fra litt avstand. Bygningsmassen i kvartalet har tilsvarende eller lavere høyde enn tilliggende bebyggelse mot øst. Fjernvirkningen av eksisterende bebyggelse er begrenset.

#### *Fortettingspotensial*

Både ift estetikk og funksjonalitet eksisterer det et betydelig fortettingspotensial innenfor det aktuelle bykvartalet. Den lokale bysituasjonen tåler en høyere utnyttelse innenfor planområdet uten at den helhetlige opplevelsen av området forringes.

#### *Bebyggelsesstruktur*

Bebyggelsen utgjør et sluttet kvartal med variasjoner i høydeutnyttelse, utforming og stiluttrykk. Eksisterende bebyggelse er oppført i 3 ulike faser.

1. Storgata 12 ble oppført i 30-årene som kontor- og forretningsbygg.
2. Hotell Viking med sidefløy ble oppført i 1951-52. Sidefløyen fungerte en tid som hybelbygg for Stortinget.
3. Mellombyggene (Nygata 3) som knytter den opprinnelige hotellbebyggelsen sammen med Storgata 12 ble oppført tidlig på 1990-tallet i forbindelse med at hotellvirksomheten ble utvidet til å omfatte hele bygningsmassen i kvartalet. Bebyggelsen har gjennom årene fått et sammensatt, til dels sprikende uttrykk, til tross for at den har et sammenknyttet, enhetlig funksjonsinnhold.

Kvartalets bebyggelse har en differensiert henvendelse mot omsluttende gateløp og plassrom. Den opprinnelige hotellbygningens sydfasade mot Europarådets plass har en mer åpen og inviterende utforming enn fasadene mot Fred Olsens gate/ Nygata og Skippergata. Mellombygningene fra 90-tallet (Nygata 3) følger gateløpene på en nøytral måte.

Hjørnebygningen i Storgata 12 og nabobygget i Storgata 10A utgjør en par-konstellasjon som markerer Skippergatas møte Storgata. Med sine sylindriske hjørnetårn danner bygningene et karakteristisk motiv i enden av Skippergata med direkte henvendelse mot Storgata.

#### *T-banenedgangen*

Før Hotell Royal Christiania ble utvidet på 90-tallet var Nygata 3 en parkeringsplass. T-banenedgangen var da et frittstående trappehus med takoverbygg hvor grunnen var eid av Oslo kommune. T-banenedgangen var (og er) disponert av AS Oslo Sporveier, nå Kollektivtransportproduksjon AS. I forbindelse med utvidelsen av hotellet ble det inngått avtale om at stasjonsnedgangen skulle innlemmes i hotellets tilbygg.

#### *Bebyggelsesmønster*

Kvartalet befinner seg i et grenseområde mellom ulike bebyggelsesmønstre. Mot nord henvender kvartalet seg mot den travle Storgata. Langs Storgata har bebyggelsen en tradisjonell kvartalsutforming i store kareer. På motstående side av Skippergata ligger et kvartal med variert bebyggelse. I øst, syd og og sydvest henvender kvartalet seg mot de overlappende plassrommene Jernbanetorget og Europarådets plass. Øvrig bebyggelse som knytter seg til disse plassrommene består stort sett av større bygningskropper med en markert henvendelse mot plassrommene. På motstående side av Europarådets plass ligger den nordøstre delen av kvadraturbebyggelsen, med regulære, ortogonale kvartaler. I forlengelsen av Europarådets plass mot vest ligger Kirkebasarene. På andre siden av basarene, Domkirken, som ligger ved Stortorvet. Domkirkens spir er synlig fra planområdet.

#### *Volum (skala + proporsjon)*

Den opprinnelige hotellbygningen (Biskop Gunnerus gt. 3) består av et høyreist hovedvolum i 14 etg. og en mindre sidefløy i 8 etg. som bindes sammen av et sokkelvolum i 2 etasjer. Hovedvolum og sidefløy artikulterer seg som tydelige, vertikale bygningskropper, mens sokkeldelen har en mer oppdelt utforming i trinnede undervolumer.

Storgata 12 utgjør kvartalets relativt spisse hjørne mot nord (Storgata). Bygningens hovedkropp har en høyde på 7 + 1 inntrukket etasje. Hjørnet markeres av en sjenerøs rotunde i 8 etasjer + "hatt".

Mellombygningene fra 90-tallet (Nygata 3) fyller ut fasadelivet mellom den opprinnelige hotellbygningen og Storgata 12. Bygningsvolumene har en todelt vertikal oppbygning. Fra 1 til 7 etasje har bygningene en nøytral utforming som følger gatelivet. Over dette ligger det et glasset volum i 3 etasjer hvorav den øverste har skråtak.

Over kvartalets indre gårdsrom er det bygget glasstak.

#### *Bygningstype*

Det opprinnelige hotellbygget og mellombygningene er oppført som hotell med typiske funksjoner knyttet til hotелldrift. Storgata 12 var opprinnelig et kontor- og forretningsbygg som nå er transformert til hotелlvirksomhet.

#### *Formspråk*

Ulike stiluttrykk er representert i kvartalet.

#### *Hotell Viking*

Den opprinnelige hotellbygningen er utformet med et egenartet senmodernistisk formspråk, der en fremheving av det konstruktive, "rasjonelle" rasteret ("the international style") er kombinert med en mer differensiert skalering og "lokal" materialkarakter.

Fasadeuttrykket domineres av et ortogonalt rutenett som fremhever byggets konstruktive, vertikale og horisontale elementer (søyler og dekker). Innenfor den rettvinklede geometrien er det en særegen avtrapping av bygningskroppen med flere fasadesprang. Det konstruktive rutenettet er utfyllt med tette flater og vindusfelt posisjonert på litt ulike måter innenfor den overordnede geometrien.

Det gjennomgående rutenettet gir et førsteinntrykk av orden og system. Ved nærmere betraktning fremkommer imidlertid en mer kompleks og differensiert sammenstilling av posisjoner og dimensjoner. Denne modulerende skaleringen av bygningsvolumet kan leses som et uttrykk for arkitektens (Knut Knutsen 1903-1969) ønske om å bryte ned hovedformene, for å bedre tilpasse seg både bysituasjonen og den menneskelige skala.

#### Storgata 12

Storgata 12 har et stiluttrykk som er typisk for 30-tall funksjonalisme med avrundede former og en inndeling av fasaden i horisontale bånd.

#### Nygata 3

Mellombygningene fra 90-tallet (Nygata 3) har i hovedsak et dempet, nøytralt uttrykk i fasadene mot gateløpene. Glassvolumene på toppen (speilende glass) er sterkt kontrasterende, uten formal eller materialmessig sammenheng med etasjene under.

#### *Materialitet*

Det opprinnelige hotellbyggets karakteristiske fasaderaster er i pusset, malt betong, med innfelte teglsteinfelt, og med kobber i brede gesimsbeslag.

Fasader i Storgata 12 er oppført med pussede flater og overflatebehandlet metallplatekledning.

Mellombygningene fra 90-tallet har fasader hovedsakelig bestående av prefabrikerte betongelement, mens toppetasjene er kledd med reflekterende glass.

#### *Farge*

Det opprinnelige hotellbygget er preget av en rødlig fargeskala, med en lys grårosa farge i rasteret, i kombinasjon med innfill av rødlig teglstein. Kobbergesimsene har en oksidert, grønnlig tone.

Storgata 12 har alternerende gule og mørke horisontalbånd i fasade.

Mellombygningene fra 90-tallet har i hovedsak en beige fargetone, med innslag av mørkere grå elementer i de to nederste etasjene.

#### *Varige konstruksjoner og anlegg*

Langs østsiden av kvartalet ligger inngang til T-banestasjon som en integrert del av mellombyggets bygningsvolum.

Mindre tekniske installasjoner knyttet til VVS og drift av hotellet er plassert på bygningsmassens tak og fasader.

#### *Uterom*

Nord mot Storgata, i mellom "tvillingbyggene" Storgata 10 og 12, ligger et plassrom regulert til gågate/fortau. Her er det plassert stativ for busekledninger. Det står også et nedstigningstårn her.

Fortausareal på syd- og sydøstsiden av kvartalet er viktige uterom både som ferdselsårer i byen og som forplass til hotellet. På østsiden av kvartalet, vis a vis Oslo City, er fortausarealet utvidet til en plassdannelse som er relativt nylig opprustet.

I tilgrensende gateløp og plassrom mot syd, øst og nord er det stor gangtrafikk.

#### *Riving*

Det er ikke kjent om det finnes bygningsmessige strukturer i planområdet som bør/må rives på grunn av dårlig teknisk standard eller lignende.

### Stedsutvikling

#### Byutvikling/områdeutvikling

Den fremtidige utviklingen av Oslo S/Jernbanetorget er viktig både i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv. Området har en nøkkelposisjon ift utvikling av Oslo sentrum med sin plassering mellom Bjørvika/Barcode, Karl Johans gt, Kvadraturen, Grønland/Tøyen og Storgata.

Oslo S utgjør det tyngste kollektivknutepunktet i Norge med Oslo sentralbanestasjon, (tog, flytog), Oslo bussterminal (bybuss, regionsbuss, fjernbuss) T-bane, trikk, og taxi.

Området er utbygd med til dels meget høy utnyttelse. Flere viktige samfunnsinstitusjoner er plassert rundt Oslo S. Bebyggelsen består hovedsakelig av kontor- og forretningsbygg, men også med flere hoteller av varierende størrelse.

I tillegg er det opparbeidet et bredt tilbud av offentlige servicefunksjoner, shoppingmuligheter, bevertningssteder og ulike kulturinstitusjoner i området.

Infrastrukturen i området utgjør et svært komplekst nett av veier, tog/trikkespor, broer, tunneler, tekniske føringer, kulvertsystemer for vann med mer.

Man kan forvente at Jernbanetorget/Oslo S vil utvikles videre som hovedknutepunkt for kollektivtrafikk i Oslo. Det foreligger planer for ny bussterminal i området. I tillegg er det lagt planer for nye store bygningsprosjekter i området som ytterligere vil forsterke områdets urbane sentrums karakter.

Områdets gode tilknytning til kollektivnett gjør det velegnet for utbygging med publikumsrettede funksjoner. En slik utvikling er i tråd med kommunens overordnede målsetninger om å tilrettelegge for økt handels- og servicevirksomhet i Oslo sentrum.

### Barns interesser

Planområdet verken omfatter eller berører arealer som er viktige mht barns interesser.

### Universell utforming

#### *Bebyggelse*

Bebyggelsen i planområdet er tilrettelagt for bevegelseshemmede med interne ramper og heiser. Det er 3 HC-parkeringsplasser i Skippergata.

#### *Uterom*

Fortau har nedsenket kantsten i forbindelse med kryss.

### Juridiske forhold

Ingen kjente forhold

### Interessemotsetninger

Det eksisterer interesse motsetninger i tilknytning til bruk av Biskop Gunnerus gate, det offentlige ønsker økt kapasitet til kollektivtrafikk, hotellet ønsker å beholde sin parkeringsmulighet i tilknytning til sin hovedinngang. Det har vært foretatt utvidelser av kollektivsystemet først i 2002, siden i 2006 som har gjort fortauet foran hotellet smalere.

## 4. PLANSTATUS

### 4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

#### Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

##### *Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging*

Planlegging og utbygging og transport bør samordnes slik at transportbehovet begrenses. Det bør vektlegges korte avstander til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter. Kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede og tilknytning til hovedveinettet er viktige tema. Planområdet er i umiddelbar nærhet av Norges viktigste kollektivknutepunkt, og har stort potensial for å utnytte transportkapasiteten i området.

##### *Høyhusutredningen "Høyhus i Oslo – vurdering av prinsipper for høyhustrategi, 11.06.2002" vedtatt 31.08.2005*

Nye høyhus skal som hovedregel være lavere enn Oslos eksisterende høyhusbebyggelse. Høydebegrensningene vil variere mellom og innenfor de ulike områdene, men som hovedregel bør 70 meter, ca 20 etasjer være den generelle grensen for hva som tillates etablert.

Høyhusets eksponeringseffekt er stor, derfor bør høy kvalitet både utformings- og materialmessig være et krav. Utredningen uttrykker at blandede funksjoner og publikumstilgang i øvre etasjer er viktig.

Dokumentasjonskrav for enkeltprosjekter er bla at det holdes arkitektkonkurranse, utomhuskrav for sikring av høy kvalitet.

Utredningen peker på flere aktuelle områder, blant annet langs Ring 1, Sentrumsringen.

Avgrensning mot sør inkluderer Sentralstasjonen, Royal Christiania Hotell, Pløens gate, Høyesteretts plass.

#### Gjeldende overordnede planer

##### *Kommuneplan 2009, Oslo mot 2025, vedtatt 16.12.2009:*

Oslo skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem.

Kap. 1.1 - Oslo kommune vil sammen med næringslivet arbeide for å utvikle byens potensial som vertskap for internasjonale møter og konferanser.

Kap. 1.3 - God profilering oppnås ved å være vertskap for kongresser og internasjonale møter.

Kap. 1.7 - Nye viktige satsningsområder for å styrke Oslo som besøksmål er bl.a. videreutvikling av Oslo som kongressby.

Oslo skal være en av verdens mest miljøvennlige byer. Det er svært viktig for Oslo by og for Oslo-regionen samlet å ha et konkurransedyktig og variert næringsliv.

Realisering av Fjordbyen med høy utnyttelse av arealene inntil Oslo S og andre attraktive sentrumsområder, skal gi Oslo posisjon som kunnskaps- og kulturby for "moderne næringer" og samtidig bidra til å styrke byens identitet og konkurranseevne.

Høyhusstrategien om å ikke tillate ny bebyggelse med byggehøyde over 42 meter fastholdes. Det forventes en betydelig økning i gangtrafikken, særlig i indre by. Aktuelle tiltak for å bedre forholdene for gangtrafikken vil være bredere fortau, prioriterte gangakser, åpning av snarveier og utvidelse av gågatenettet.

##### *Områdeprogram for Oslo S:*

Byrådets fremlegging av "Områdeprogram for Oslo S" med tilleggspunkter ble vedtatt i Bystyret 26.09.2012. Slik byrådet har lagt programmet frem, gis det ingen konkrete føringer om høyde for tomtene. Byrådet "er positiv til etablering av nye høyhus i området", og viser til at konkrete avklaringer om byggehøyder må avklares i de enkelte reguleringsaker.

For Oslo S-området under ett, skal byggehøyder gradvis bygges opp fra det omliggende byteppet og møte et høydepunkt ved nordre ende av stasjonsområdet, der Postgirobygningen står i dag. Dette er gunstig både estetisk og lokalklimatisk, da et slikt grep kan dempe turbulensvirkning fra høye bygninger. Området skal ha et høyt ambisjonsnivå som miljøvennlig bydel, og bygningene må ha lokal overvannshåndtering. 60 % av alle bygningene skal ha grønne beplantede tak. Prioriterte siktlinjer ved planområdet er aksene fra Kirkeristen (ved hjørnet mot NAF-huset) og fra Kirkeristen østover langs Biskop Gunnerus gate mot Schweigaards gate.



### Kommunedelplaner

Kommunedelplan for indre Oslo by, vedtatt 02.12.1998: Planområdet og naboeiendommene er markert som sentrumskerne. Planens visjon er at indre by bør utvikles til en del av et bærekraftig storbykommune. Begrepet bærekraftig by innebærer at indre by må balansere de økologiske, økonomiske og sosiale hensyn på en slik måte at de fundamentale krav til miljø, funksjonalitet og konkurransevne blir tatt vare på. Oslo-regionen er i økende grad en konkurrent i et europeisk marked av byer. Oslo scorer på livskvalitet, men ikke på tilrettelegging av en velutviklet service- og kultursektor.

En velfungerende by med miljøkvaliteter og godt utviklet kultur- og servicetilbud gir et konkurransefortrinn som er viktig i en bærekraftig økonomisk utvikling.

Økt engasjement i å etablere byattraksjoner og kultur som ledd i å styrke indre bys tilbud og profil i forhold til kultur, turisme, rekreasjon og næringsetablering. I vår tid er byliv og slike tilbud av overordnet viktighet, og en del av byens næringsmessige infrastruktur. Det bør være et viktig byutviklingstema for det offentlige å engasjere seg mer aktivt i en tilretteleggerrolle.

### Gjeldende regulering

For bebyggelsen i planområdet gjelder følgende regulering:

Byggeområde for hotell og forretning, S-3828, 14.02.2001 (Storgata 12)

Byggeområde for hotell og forretning, S-2722, 24.09.1984 (90-tallsbygget og 50-tallsbygget)

For fortau og gågate rundt kvartalet gjelder følgende regulering:

Fortau, S-3928, 19.06.2002 / 15.11.2006 (bla Biskop Gunnerus gate foran hotellinngangen)

Denne reguleringen endret forholdene foran hotellet, slik at fortauet ble smalere, til tross for gårdeiers protester og forslag til alternative løsninger.

Fortau og gågate, S-2848, 21.03.1986 (bla Skippergata)

### Pågående planarbeid

"Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2009-2025" (høringsutkast 2, juni 2009) er under utarbeiding. Gjeldende reguleringsplaner for kvartalet (S-2722) foreslås opphevet av ny kommunedelplan (s 137). Reguleringsplan for Skippergata (S-2848) oppheves også.

### *KDP Byutvikling og bevaring:*

Eiendommen er kategorisert som Utviklingsområde U1 Sentrum, område med spesiell høydebestemmelse: inntil 42 m. Maks %-BRA 700%. Andel boliger skal være minimum 10% Ekstra byggehøyde tillates ved spesiell høy kvalitet i prosjekter eller fellesløsninger.

### *200904776 Storgata - Fra krysset Storgata x Nygata til over Nybrua og starten av Thorvald Meyers gate - Planinitiativ - Opprustning av gata*

Hensikten er opprustning av Storgata for å gi økt fremkommelighet for buss og trikk. Planinitiativ revidert 30.09.2009, Skippergata tatt med i planinitiativ da den ble utelatt i Jernbanetorg-prosjektet.

En av målsetningene i forprosjektet er god fremkommelighet og tilgjengelighet for fotgjengere og kollektivtrafikk. Samtidig er delmål bla: sikre hensiktsmessige forhold for varelevering slik at man unngår konflikt med kollektivtransport og fotgjengere.

I forprosjektet foreslås flere alternative løsninger, men felles for alle alternativ er at det tilrettelegges et stjerneformet kryss i Storgata – Pløens gate – Skippergata – Nygata. Utformes som ett stort gangfelt. Signalanlegg fjernes. Det tilrettelegges ikke for hovedtrasé for sykler i denne delen av Skippergata.

## 5. MEDVIRKNING

### 5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Gjennom kommunalt samråd kan fagetater, bydelen(e) og barnas representant i bydelen(e) gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ. Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

#### Liste over samrådsinnspill

1. Byantikvaren i Oslo	27.05.2010
2. Trafikketaten	19.05.2010
3. Vann- og avløpsetaten	10.05.2010
4. Gravferdsetaten	10.05.2010
5. Renovasjonsetaten	25.05.2010
6. Friluftsetaten	28.05.2010
7. Samferdselsetaten	31.05.2010
8. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	01.06.2010
9. Oslo Havn KF	10.05.2010
10. Undervisningsbygg Oslo KF	20.05.2010
11. Hafslund Nett AS	18.05.2010
12. Ruter AS	11.05.2010

I tillegg til innkomne samrådsinnspill ble det avholdt et møte mellom forslagstiller/konsulent og Byantikvaren 01.06.2010, hvor det ble utvekslet synspunkter vedrørende nybyggets form og størrelse på en mer utdypende måte.

#### Sammendrag av samrådsinnspill

1. Byantikvaren ønsker at den opprinnelige hotellbygningen og Storgata 12 reguleres til hensynssone bevaring med bakgrunn i bygningenes kulturhistoriske og arkitektoniske verdi. Byantikvaren råder til at høyder på ny hotelldel ikke overstiger høydene på eksisterende hotellhovedvolum og trekkes tilbake med en spalte, slik at eksisterende bygnings monumentalitet opprettholdes. BYA fraråder sterkt viste høyder over dette i nordvest og etterlyser også illustrasjoner av bygningens høyder sett fra bakkeplan i Storgata. Prosjektets høyder gir potensial for innsigelse ved offentlig ettersyn.
2. Trafikketaten ber om at det tas hensyn til eksisterende p-plasser i Skippergata som er reservert for bevegelseshemmede og Costa Ricas ambassade.
3. Vann- og avløpsetaten ber om at det tas hensyn til eksisterende VA-ledninger rundt utbyggingsområdet. I tillegg ber etaten om at krav til lokal overvannshåndtering skal sikres gjennom reguleringsbestemmelsene.
4. Gravferdsetaten har ingen bemerkninger til planforslaget.
5. Renovasjonsetaten har ingen bemerkninger til planforslaget.
6. Friluftsetaten har ingen bemerkninger til planforslaget.
7. Samferdselsetaten ønsker at anleggsvirksomhet legges til Skippergata. Ønsker å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken. Fremholder at det er en sammenheng mellom forsinkelser i kollektivtrafikken og dagens parkeringsløsning, og trafikken til og fra hotellet følgelig må begrenses. Det forutsettes at varelevering skjer i fra Skippergata. All parkering må være i henhold til gjeldende parkeringsnorm i Oslo kommune, også sykkelparkering. Det må foretas en enkel trafikkanalyse som viser dagens og fremtidig arealbruk med de tilhørende trafikale konsekvenser. Fremkommelighet, trafikkavvikling, trafiksikkerhet og

kapasitet på det offentlige veinettet må vurderes og beskrives i analysen.

Det opplyses om at det arbeides med et forprosjekt for Storgata hvor Skippergata er innlemmet.

8. Eiendoms- og byfornyelsesetaten har vurdert at de aktuelle tiltak ikke utløser krav om utbyggingsavtale.
9. Oslo Havn KF har ingen bemerkninger til planforslaget.
10. Undervisningsbygg Oslo KF har ingen spesielle bemerkninger til planforslaget men ber om at det tas hensyn til skoleveier i anleggsfasen.
11. Hafslund Nett AS har flere generelle bemerkninger vedrørende eksisterende kabel- og stasjonsanlegg i området. Det redegjøres for krav vedrørende avstand og adkomst til eksisterende anlegg, støy fra nettstasjon, kostnader ved ombygging av nett, kapasitet på eksisterende nett, nye strømsforsyningsanlegg og anleggsbidrag.
12. Ruter AS ber om at behovet for risikoanalyse knyttet til trikkelinjer i nærheten av planlagt byggeområde vurderes. Det må tas hensyn til støy og vibrasjoner fra trikk og annen kollektivtrafikk. I anleggsperioden er det viktig at arbeidet legges opp på en slik måte at det ikke forverrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

#### Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

##### *Byantikvaren*

I informasjonsmøtet mellom forslagstillers/konsulent og Byantikvaren i slutten av mai 2010, ga Byantikvaren uttrykk for en betydelig mer positiv holdning til nybyggets form og størrelse enn det som fremgår av samrådsinnspillet, som ble sendt før møtet ble avholdt.

Dersom hotellet skal utvides gjennom gjenbruk av eksisterende bygg vil et påbygningsalternativ være en god løsning som ivaretar både eksisterende bygg og omgivelsene. Dette gir også mulighet for særlige arkitektoniske kvaliteter i nybygg, samtidig som bevaringsverdig bebyggelse får fremstå tydelig som representant for sin tid.

Spørsmål om hensynssone bevaring søkes avklart nærmere i planskissefasen. Reguleringsplanens avgrensning omfatter nå hele kvartalet.

##### *Trafikketaten og Vann- og avløpsetaten*

Innspillene er notert og følges opp videre i planprosessen.

##### *Samferdselsetaten*

Det er ca 18 rutebusser i timen som passerer hotellets inngang i rushtiden. Det er 2 kjørefelt i samme retning, og bredden på disse skal være 3+3.25 meter.

En eventuell sammenheng mellom forsinkelser i kollektivtrafikken og dagens parkeringsløsning synes ikke kunne begrunnes ut i fra den skiltede bussparkeringen alene.

Varelevering til restaurant i det sydøstre hjørnet vil måtte skje langs Biskop Gunnerus gate. Hotellets lintøy, dvs sengetøy, taes i mot i varemottak mot Biskop Gunnerus gate. Lintøymottaket er del av et større system i kjeller og tilliggende vareheiser. Ca 1 varelevering pr dag.

Ønsket om å flytte buss og varelevering til Skippergata er notert og er vurdert i eget vedlegg.

Trafikkanalysen har sammen med den generelle planleggingen av kvartalet gitt flere alternative løsninger til håndtering av buss i Skippergata. Dette søkes avklart gjennom planskissefasen.

En stor andel villparkering synes å forekomme.

## 5.2 Forhåndsuttalelser

Innkommne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg. Frist for merknader ble satt til 27. september 2011.

### Liste over forhåndsuttalelser

1. Vann- og avløpsetaten
2. Bymiljøetaten – Divisjon trafikk
3. Bymiljøetaten – Divisjon samferdsel
4. Brann- og redningsetaten
5. Byantikvaren
6. Kollektivtransportproduksjon AS
7. Ruter AS
8. Heba forvaltning AS
9. Jernbaneverket

### Sammendrag av forhåndsuttalelsene

#### *Vann- og avløpsetaten*

Ingen merknader

#### *Bymiljøetaten – Trafikk*

Ber om at det tas hensyn til eksisterende reserverte p-plasser som ligger i Skippergata. Plassene er reservert for bevegelsehemmede og Costa Ricas ambassade.

#### *Bymiljøetaten – Samferdsel*

Refererer til møte med utbygger og konsulenter 02.09.2011. Tema for møtet var bussparkering, varelevering, fremkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende. Mulige løsninger som ble fremlagt av utbygger, andre løsninger som fremkom i møtet, vil kunne kreve at avgrensningen av prosjektet utvides. Bymiljøetaten anbefaler utbygger å utvide prosjektet til også å omhandle deler av Skippergata, fra Biskop Gunnerus gate til Storgata, og fortauet langs Nygata.

#### *Brann- og redningsetaten*

Skriver om tilgjengelighet for Brann- og redningsetaten, tilgang til vannforsyning og sprinkling.

Det er viktig at forholdene i og rundt bygningene er lagt til rette for at BRE kan utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats uten unødvendig risiko for skader på personell og utstyr. Byggeverk inntil 8 etasjer forutsettes å ha god tilgjengelighet for BRE sin høydeberedskap slik at alle etasjer og brannseksjoner kan nås. Det må legges til rette for kjørbare adkomst helt frem til hovedinngang/-angrepsvei til byggene.

Tilstrekkelig mengde slokkevann må være lett tilgjengelig. Følgende ytelser må minst være oppfylt for vannforsyning utendørs:

- Brannkum bør ligge i en avstand av 25-50 meter fra inngangen til hovedangrepsvei.
- Det må være tilstrekkelig med brannkummer slik at alle deler av bygninger dekkes.
- Slokkekapasiteten må være minimum 50 l/s, fordel på minst to uttak.

BRE anbefaler sterkt at installasjon av sprinkleranlegg/egnede stasjonære slokkeanlegg velges som et av brannsikringstiltakene i bygningene.

#### *Byantikvaren*

Fremhever hotellet og Storgata 12 som bevaringsverdige bygg som hver for seg representerer sin samtid. Disse står oppført som bevaringsverdige på Byantikvarens gule liste, dette gjør også andre bygninger i nærområdet; de to murgårdene på andre siden av Europarådets plass. Den eldre byen og særlig Domkirken er sårbare for økte høyder.

Byantikvaren råder til at den eldre hotellbygning reguleres til hensynssone bevaring med tilhørende bevaringsbestemmelser. Tilbakeføring og mindre fasadeendringer kan tillates såfremt antikvariske hensyn opprettholdes. Den lavere utstikkende og avtrappende delen mot Biskop Gunnerus gate bør kunne tilbakeføres/rendyrkes som inngangssone.

Byantikvaren råder til at Storgata 12 reguleres til hensynssone bevaring.

Byantikvaren anser at det er viktig å ivareta eksisterende hotellbygningens monumentalitet i bybyildet. Derfor bør om- og påbygging av 1990-tallsbygget bak være godt tilpasset. Det rådes til at høyder på

ny hotell del ikke overstiger høydene på eksisterende hotellhovedvolum. Det opplyses om at høyder vil kunne gi potensial for oversendelse til Riksantikvaren for vurdering av innsigelse ved offentlig ettersyn.

*Kollektivtransportproduksjon AS*

Peker på at tiltak nærmere enn 30 meter fra nærmeste spors midtlinje krever dispensasjon fra Jernbanelovens § 10. Både trikkespor og T-banetunnel ligger nær det aktuelle planområdet.

En slik dispensasjon kan gis basert på visse forutsetninger. For å gi en slik dispensasjon kreves det en skriftlig søknad vedlagt et oppdatert situasjonskart i målestokk med påtegnet avstand til nærmeste spors midtlinje, som vil bli behandlet av KTP, som en regulerings sak på vanlig måte.

*Ruter AS*

Henviser til tidligere uttalelse pr mail til PBL vedrørende prosessavklaring 05.05.2010 (referert over).

*Heba forvaltning AS*

Eiere av Storgaten 10A og B, Skippergata 33. Det planlagte høybygget vil fremstå som alt for høyt i forhold til nabobebyggelsen i Skippergaten. Det påpekes at Skippergaten er for smal og avstanden mellom hotellet og naboeiendom er for liten i forhold til den planlagte høyden på det nye høybygget. Følgen vil bli forringede lysforhold og uakseptable skyggeeffekter for disse naboeiendommene.

Eiere har også sterke innvendinger mot til utvidet bruk av Skippergata til varelevering og buss til hotellet. Det vil få negative følger for butikkene på gatenivå og dessuten vanskeliggjøre vareleveransene til egne eiendommer.

*Paul-Henrik Biong, på vegne av Heba forvaltning AS – ettersendt og utvidet kommentar*

Det påpekes at hotellkvartalet var utgangspunktet for utviklingen av Oslo-S området, og dermed ferdig utviklet allerede på 1950-tallet. Det etterspørres en fylldigere begrunnelse og redegjørelse av historisk byutvikling i dette området. Det vises til historisk utvikling av Skippergata, som i flere trinn mellom 1657 og 1931 ble forlenget langs samme akse, frem til den i 1931 ble ført frem til Storgata. Dette gjør Skippergata til en av Kvadraturens viktigste tverraker, ettersom den både binder sammen Kvadraturen og den nordre bystrukturen, og den avgrenser samtidig bystrukturen fra Christian IV. Denne byplanmessige betydningen er understreket av portalen som Gasmanntårnene utgjør. Da Hotell Viking ble etablert, var dette starten på en utvikling som førte til at området i dag fremstår med flere av byens høyeste bygg.

Skippergatas retning gjør at solforholdene er best mellom klokken 12:30 og 13:30, da solen skinner rett ned i gateløpet. Hotell Viking forringet solforholdene for Skippergata da dette ble bygget, og en videre påbygging vil ytterligere forverre lysforholdene.

Trafikale forhold beskrives, og det vises blant annet til vanskelige manøvreringsforhold for lastebiler, som resulterer i farlige situasjoner. Forslaget med påbygging av kvartalet vil forsterke disse trafikale problemene.

Det etterspørres en grundigere vurdering av enkelte forhold i ROS-analysen, blant annet grunnforhold og grunnvannsnivå.

Det bes om bygningsregistreringer av alle nabobygg før en eventuell oppstart av byggetiltak, foretatt av et eksternt, nøytralt foretak, slik at man har et korrekt utgangspunkt for å kunne vurdere eventuelle utbedringer og erstatninger i etterkant av byggeperioden.

Arkitektoniske forhold ved Hotell Viking beskrives, herunder Knut Knutsens valg med å dimensjonere vestre bygningsfløy slik at den samsvarer i høyde med den øvrige bebyggelsen i Skippergata. Det stilles spørsmål ved om det foreligger gode grunner for å besvare denne bykonteksten annerledes arkitektonisk i dag enn da Hotell Viking ble bygget.

Forskjellene mellom reguleringsforslagets to alternativer beskrives, og det påpekes at Alternativ 2 innebærer et påbygg som i høyde tilsvarer kvartalets allerede høyeste volum. Dette vil kunne resultere i at bygningsvolumene visuelt gror sammen, som kan gi et uklart forhold mellom nye og eksisterende volumer. I Alternativ 1 vil det nye høybygget bidra til en større spenning mellom volumene, slik at eksisterende og ny bygningsmasse vitaliserer hverandre. Det foreslås samtidig et Alternativ 3, der denne høydelen relokaliseres til østsiden av kvartalet, der det høye volumet i større grad ville være i tråd med det opprinnelige konseptet for Hotell Viking.

Kommentaren oppsummeres med at gårdeierne (av Storgaten 10A og B, Skippergata 33) er positive til en revitalisering av bygningsmassen, men er negative til planforslagets byggehøyder, reduksjon av

bevaringsverdier, reduksjon av solforhold for nabobebyggelse og gateløp, trafikale forhold og usikkerhet knyttet til grunnforhold.

#### *Jernbaneverket*

Det gjøres oppmerksom på at dobbeltsporet Oslo S – Skøyen befinner seg under europarådets plass. Ønsker planforslaget tilsendt ved ettersyn.

#### Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

##### *Bymiljøetaten – Divisjon trafikk*

Innspillene er notert og følges opp videre i planprosessen

##### *Bymiljøetaten – Divisjon samferdsel*

I møtet det refereres til ble det fra etatens side forslått å snu buss i Skippergata, via varemottaket til hotellet. I forhold til en eventuell utvidelse av planområdet er det avgjørende hvorvidt kommunen vil tillate at det rygges over areal regulert til offentlig fortau. Forslagstiller vil i utgangspunktet ikke utvide planområdet, og har i planforslaget vist en løsning der snumulighet for busser er lagt inn i hotellkvartalet.

##### *Brann- og redningsetaten*

Innspillene er notert og følges opp videre i planprosessen

##### *Byantikvaren*

Hensynssone bevaring for den eldre hotellbygningen og Storgata 12 er tatt med i utkastet til reguleringskart. Høydel av påbygg over den nyere hotelldelen er trukket tilbake for å danne bakteppe for den eldre hotellbygningen. En slik tilbaketrekning svarer også til at Domkirken oppfattes sentralt i siktlinjen langs Biskop Gunnerus gate. Det gjøres oppmerksom på at prosjektet slik det fremstår til offentlig ettersyn er redusert med to fulle etasjer i forhold til prosjektgrunnlaget for Byantikvarens høringsuttalelse. En eventuell visuell influenskonflikt med Domkirken vil med denne reduksjonen unngås. Hotellet vil med dette ligge dempet i det store bybildet. Dette forsterkes av tomtens beliggenhet, som er markant lavere enn for både Domkirken og Folkets Hus, som noen av de mest markante bevaringsverdige bygninger i nærmiljøet.

##### *Kollektivtransportproduksjon AS*

Innspillene er notert og følges opp videre i planprosessen

##### *Ruter AS*

Innspillene er notert og følges opp videre i planprosessen

##### *Heba forvaltning AS (begge innspill til planen kommenteres her samlet)*

Som det også vises til i forhåndskommentaren, er Skippergatas historie og byplanmessige betydning en viktig premissgiver for prosjektet. Oppføringen av de to tvillingtårnene Storgata 10A og Storgata 12 understreker dette, med sin monumentalitet og retningsdannende portalvirkning. Sett fra syd, derimot, er denne akse som Skippergata utgjør i mindre grad tydeliggjort, og det nye hotellet vil slik sett kunne bidra til å markere Skippergatas avslutning, og danne et fondmotiv sett fra Kvadraturen. En fondmarkering her vil kunne være naturlig, både for å understreke Skippergatas avslutning mot nord, og som markør for tilslutningen til Jernbanetorget og Europarådets plass. Den utvikling som det vises til, med etableringen av flere høyhus, opptrappende i høyde mot dagens Hotell Plaza og Posthuset, har medvirket til et behov for å vurdere høyder og byplanmessige forhold for hele området ved Oslo S på ny – jfr. Plan- og Bygningsetatens arbeid med Områdeprogram for Oslo S. Spørsmålet som stilles i uttalelsen, om hvorvidt det er grunnlag for å besvare denne bykonteksten annerledes i dag enn i 1951, må sees i lys av denne utviklingen, og diskusjonene og planarbeidene relatert til Områdeprogrammet for Oslo S. Samfunnets forvetninger til utnyttelse av landets hovedknutepunkter for kollektivtrafikk, arealutnyttelse i et miljøperspektiv, og moderne krav til intern logistikk for hoteller; alle er faktorer som har bidratt til å revurdere plangrep og utnyttelse for området. Når det gjelder selve arkitekturen, så er det en klar intensjon for hotellutvidelsen at det nye hotellet vil ha et klart slektskap til det originale uttrykket, og slik bygge videre på Knut Knutsens urbane hovedverk og datidens svar på oppgaven det var å etablere Norges største hotell i denne bykonteksten.

Det vises til solforhold i uttalelsen, og som det korrekt påpekes, så er solforholdene til vestenforliggende bebyggelse for hotellkvartalet allerede dårlige ved morgensolen. Men som det også vises til, så er direkte lysinnfall til Skippergata i tidsrommet 12:30 til 13:30, hvilket også betyr at hotellutvidelsen ikke innebærer konsekvenser for solforhold for disse eiendommene etter omtrent klokken 13:00.

De trafikale problemer som uttalelsen belyser, er sentrale utfordringer for hotellet, og som utvidelsen legger til rette for å utbedre. En fullgod løsning med utkjøring fra Skippergata til Storgata vil ikke være mulig å etablere, da kommunen ønsker å beholde og videreføre et sammenhengende fortau i Storgata. Den foreslåtte løsning med vendehammer for busser via hotellets varemottak vil likevel representere en forbedring av dagens situasjon, også etter utvidelsen av hotellet. Det er dessuten et mål for prosjektet å heve standarden på gatebelegg og utforming i Skippergata, slik at den kan både bli mer funksjonell, og mer attraktiv for fotgjengere. Dette vil i sin tur kunne bidra til å øke attraktiviteten for næringslokalene i denne gaten, når byggefasen er over.

Gårdeierne bekymring for grunnforhold og bygningsskader vil ivaretas gjennom krav til geoteknisk rapport ved innsendelse av rammesøknad, der tiltakets influensområde vurderes i forhold til potensielle konsekvenser for nabobebyggelse.

Forslagsstiller er for øvrig enig i uttalelsens bemerkning om at Alternativ 1 vil bidra til en større spenning mellom- og vitalisering av de nye og de originale bygningsvolumene, enn hva Alternativ 2 representerer.

Hva gjelder det foreslåtte Alternativ 3, så er valget av posisjon for ny høydel til hotellet særlig begrunnet av tre forhold: 1. konkurranseutkastets arkitektoniske hovedgrep, der det nye volumet følges ubrutt og bygges opp fra Nygata til høydelen over vestfløyen. Dette bidrar også best til å signalisere Skippergata sett fra Kvadraturen. 2. Denne plassering er den plasseringen som i størst grad skyggelegger eget kvartal, og således i minst grad berører andre eiendommer (forutsatt at det originale tårnbygget ikke kan påbygges), og 3. vestfløyen er den del av hotellet som i dag er minst funksjonell for moderne hoteldrift. Selv allerede ved byggeåret var denne fløyen problematisk, med lite rasjonelle dimensjoner. En påbygging vil medføre store endringer i alle etasjer i eksisterende bygningsmasse, og bør derfor legges til den del av hotellet det etasjene uansett må bygges om for å ivareta funksjonskravene til hotellet.

Gjennom konkurransen ble ulike volumgrep belyst, og vinnerutkastet som ligger til grunn for nåværende prosjekt har løst hotellprogrammet innenfor premissene som ble gitt, og det er slik sett ikke aktuelt å videreføre andre volumgrep for å etablere et tredje alternativ til reguleringssaken.

Vi registrerer at eierne av nabogårdene stiller seg positive til en revitalisering av bygningsmassen, og håper at prosjektet også vil kunne bidra med positive effekter for øvrige aktører i Skippergata og annen nabobebyggelse, både i kraft av de logistiske endringene som planlegges i Skippergata, men også i kraft av den positive markedseffekt et flaggskip for en stor hotellokjede kan gi.

#### *Jernbaneverket*

Innspillene er notert og følges opp videre i planprosessen

#### Øvrige medvirkningsmøter

Møte med Samferdselsetaten 02.09.2011, fremlegging av trafikkanalyse.

BYA 22.09.2011, informasjonsmøte om de to høydealternativer, presentasjon fjernvirkning.

PBE 22.09.2011, avklaring av alternativer trafikale løsninger PBE vil stille seg bak

## 6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

### Generelt

Forslagstiller vil gjennom reguleringsarbeidet legge til rette for å etablere et hotell med store konferansefasiliteter i umiddelbar nærhet til Norges største trafikale knutepunkt. Gjennom den gjennomførte arkitektkonkurransen er det valgt en løsning der eldre bebyggelse gjenbrukes og til dels ombygges, i kombinasjon med at det adderes ny bygningsmasse i mellom og på toppen av eksisterende bygningsvolum. I dette forslaget (Alternativ 1) økes overnattingskapasiteten med 268 rom fra 532 rom til totalt 800 rom, og det etableres dessuten en helt ny konferansesal (i tillegg til den eksisterende) dimensjonert for 1000 personer.

Etableringen og videreutviklingen av et stort nytt konferansesenter sentralt i Oslo er helt i tråd med kommunedelsplanens uttrykte intensjoner vedrørende Oslo som vertskapsby for kongresser og internasjonale evenement. (Se kapittel 4.)

### Alternative forslag til utforming/ byggehøyder

Det er utarbeidet to alternative forslag mht tomtens utnyttelse og høyder:

Alternativ 1 er basert på vinnerforslaget til Lund+Slaatto Arkitekter i den avholdte arkitektkonkurransen, med en konstellasjon av differensierte byggehøyder innenfor kvartalet. Det er foreslått en påbygging av 90-tallsbygget opp til 12 etasjer, hvilket korresponderer med hovedgesimsen (før den litt inntrukne toppetasjen / "kronen") til den eksisterende hjørneblokken ut mot Jernbanetorget (opprinnelige Hotell Viking). Mot nordvest (langs Skippergata) er påbygget strukket opp i en høydel på 16 etasjer, posisjonert over den såkalte 60-tallsfløyen til det opprinnelige hotellet. På bygningens nordre halvdel er det planlagt en godt tilbaketrukket 13. etasje, som i svært liten grad vil være synlig fra gateplan i nærmiljøet. Alternativ 1 har et bygningsvolum som er bearbeidet gjennom planprosessen, blant annet etter gjennomgang hos Rådet for byarkitektur, for imøtekommelse av flere av innspillene derfra.

Alternativ 2 er Plan- og bygningsetatens alternative forslag, som tar utgangspunkt i Høyhusstrategien for Oslo der det fastslås at det alltid skal utarbeides et alternativ med 42 meters høyde når det fremmes et planforslag med høyder over 42 meter. Alternativet er basert på føringer gitt i referat fra Planforum 01.09.2010. Alternativet skiller seg fra hovedalternativet ved at påbyggets hovedgesims i dette alternativet er redusert til 11 etasjer, mens den høyere delen langs Skippergata er redusert til 13 etasjer. Dette vil medføre en økning på 138 rom, totalt 670 rom. Ny forbedret situasjon for nedgang til T-bane ved Nygata er ikke illustrert i dette alternativet, ettersom det ikke vil være økonomisk grunnlag for dette. PBE legger likevel forbedring av T-banenedgangen inn som rekkefølgekrav også i dette alternativet.

### *Tilpasninger av prosjektet gjennom planprosessen*

Prosjektet har vært gjenstand for en lang rekke tilpasninger og justeringer gjennom planprosessen. 22.januar 2013 ble prosjektet tatt opp til diskusjon i Rådet for Byarkitektur, som avga en positiv uttalelse om prosjektets hovedgrep, og prinsippet om økt fortetting av kvartalet. Rådet kom også med konkrete konstruktive detaljinnspill, blant annet vedrørende byggehøyde, glassvegg mot Europarådets plass, og utragende åpen slisse i fasaden mot Skippergata. Etter planprosessens planskissefase, har det vært foretatt mange studier og analyser av den interne hotellogistikken, og det har vært grundig vurdert hvilke ytterligere innspill og hensyn det er mulig å imøtekomme innenfor en økonomisk realiserbar ramme. I planforslagets prosjektutforming er det særlig tilstrebet å imøtekomme Byantikvaren og PBEs uttalte føringer vedrørende byggehøyde og fremtoning mot Domkirken, Skippergata og Europarådets plass. Høydelen av det nye hotellet er redusert med to fulle etasjer, for i langt større grad å kunne innpasses i det generelle "byteppet", og den store glassveggen mellom den nye hotellfløyen og den vestre 60-tallsfløyen er i sin helhet fjernet, for å gi visuell distanse til det opprinnelige hotelltårnet. De opprinnelige delene av hotellet, samt hele Gasmanngården, er dessuten foreslått regulert med hensynssone bevaring. Det er i tillegg igangsatt en prosess med KTP og Ruter, med sikte på en realisering av den viste oppgraderingen av T-banenedgangen til Nygata.



## Estetikk og byggeskikk

### *Bebyggelsesstruktur*

Det aktuelle kvartalet ligger i en overgangssone mellom den regulære kvartalsstrukturen/ teppebyen mot vest/nord og Oslo bys markerte høyhusområde rundt Sentralbanestasjonen. Denne overgangssonen er karakterisert av brede gate-/plassrom (Biskop Gunnerus gate / Plassen foran Oslo City / Europarådets plass / Jernbanetorget), samt bygningsvolum som både er høyere og fremstår som betydelig mer solitære bygningsvolum enn det man finner i den tilstøtende teppebyen.

I Alternativ 1 legges det opp til å fortsette denne overgangssonens særpreg, ved å på samme tid tydeliggjøre det opprinnelige hotellbyggets karakteristiske silhuett og dessuten addere et nytt, tilbaketrukket påbyggingsvolum som markerer bygget ut mot Europarådets plass.

### *Volum*

I Alternativ 1 er de nye bygningsvolumene gitt en mest mulig klar og rolig form, med dimensjoner og posisjoner som relaterer til og spiller sammen med de bevaringsverdige og karakteristiske byggene innenfor kvartalet; den opprinnelige hotellbygningen (Hotell Viking) og Storgata 12 (Gasmanngården).

Dagens 90-tallsbygg er forutsatt integrert med det planlagte ny-/påbygget, slik at kvartalet etter omgjøringen kun står igjen med tre tydelige bygningsidentiteter: Hotell Viking, Gasmanngården, og nybygget. På hver side av hjørneblokken ut mot Jernbanetorget er nybygget høydemessig dimensjonert i forhold til den gamle bygningens hovedgesims. På denne måten danner nybygget en rolig, tilpasset "horisont", med hjørneblokkens svakt inntrukne toppetasje som en tydelig "krone".

Mot nordvest (langs Skippergata) er ny-/påbygget trukket opp i en høydel på 16 etasjer. Dette påbyggingsvolumet svarer i dimensjon til den underliggende 60-tallsfløyen, men er godt tilbaketrukket fra den eldre fløyen slik at den ikke forstyrrer den karakteristiske silhuetten til gamle Hotell Viking bestående av hjørneblokk + sidefløy, forbundet med sokkelbygget ut mot Europarådets plass.

Mot nord/øst danner påbygget en godt tilbaketrukket, rolig "backdrop" for Storgata 12's karakteristiske tårnmotiv.

Sammenlignet med hovedalternativet, vil Alternativ 2 gi visuelt svakere høyderelasjoner mot det gamle Hotell Viking. "Høydelen" mot vest (over 60-talls fløyen) er i dette alternativet omtrent like høy som hjørneblokkens toppetasje, men relasjonen mellom de to bygningsvolumene fremstår som lite balansert/ avklart pga det nye bygningsvolumets betydelig smalere og "lettere" dimensjon.

### *Fjernvirkning*

Konsekvenser mht fjernvirkning ift de to alternativene er illustrert i eget vedlegg som følger plansaken.

Pga ny-/påbyggets utforming + tomtens beliggenhet lavt i Oslo bys topografi har forslaget kun begrensede konsekvenser i forhold til fjernvirkning. De aller fleste fjernstandpunkt i byen hvor prosjektet er synlig ligger (til dels betydelig) høyere enn den aktuelle tomten, hvilket innebærer at det foreslåtte bygningsvolumet, også i Alternativ 1, vil inngå som en del av byens generelle bebyggelseslandskap, uten noen markert silhuettvirkning.

Sett fra Operataket vil (som intensjonen har vært) det planlagte bygningsvolumet inngå sammen med Stenersgaten 2 som en dempet overgang (opptrapping) mellom den lavere teppebyen mot vest og høyhuskonsentrasjonen rundt Oslo S.

Alternativ 2 innebærer praktisk talt ingen endring i forhold til dagens fjernvirkning av kvartalet.

### *Relasjon til Domkirken*

Det aktuelle kvartalet ligger i luftlinje omtrent 120 m fra Domkirken i Oslo. Pga utformingen av den eksisterende kvartals- og bystrukturen er det ingen visuell konflikt av betydning mellom de to bygningsvolumene.

Sett fra de fleste steder i de nære byrommene Jernbanetorget / Biskop Gunnerus gate er enten nybyggets høydel eller Domkirken skjult bak andre bygningsvolum. Dette først og fremst fordi den foreslåtte høydelen er såpass tilbaketrukket fra frontlivet til kvartalet at den de fleste steder langs med gateløpet vil være skjult bak den opprinnelige hjørneblokken til Hotell Viking. Fra disse standpunktene vil derfor Domkirkens tårn fremstå som et like markant fondmotiv i enden av gatelivet som i dagens situasjon.

Det er kun når man kommer helt frem til Europarådets plass at både Domkirken og den foreslåtte høydelen vil være synlig fra ett og samme nærstandpunkt. Men dette standpunktet er nesten jevnslid med hotellet, hvilket innebærer at de to byggene vil opptrø i hver sin ende (i ytterpunktene) av et naturlig synsfelt, uten dermed noen konflikterende ”konkurransø” som fokuspunkt.

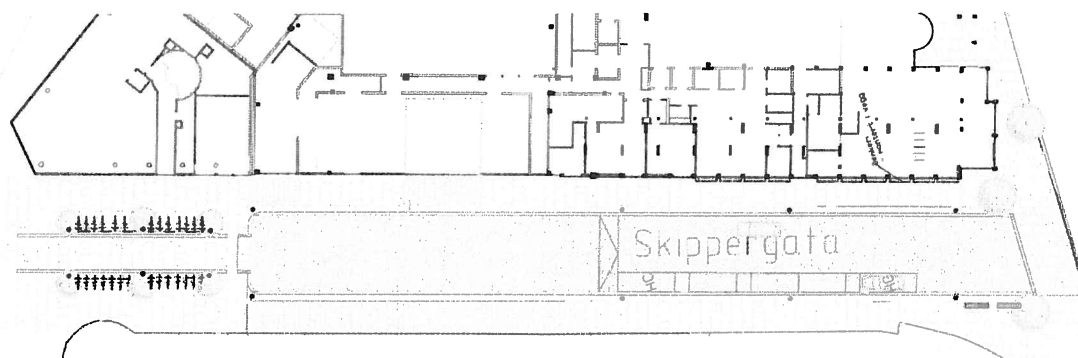
Sett fra Stortorget vil nybyggets høydel, også i Alternativ 1, fremstå som meget dempet og helt sekundær i forhold til Domkirkens markante høyde og tilstedeværelse.

Sett fra Operataket vil kvartalets høydel oppleves med god avstand til Domkirken, i og med at de to byggene her ses ”fra siden” (dvs uten nevneverdig perspektivisk forkortning av den reelle avstanden byggene imellom). Selv om høydelen i Alternativ 1 er omtrent like høyt som spiret på Domkirken, vil det nye volumet fremstå med en relativt dempet ”halvhøyde” i overgangen til høyhusene litt lenger øst. Alternativ 2 vil fra dette standpunktet være praktisk talt uten noen som helst ”oppstikkende” silhuettvirkningen.

### *Skippergata*

I dag er Skippergata trafikkmessig en blindgate, med gjennomgang for fotgjengere. I gaten håndteres varelevering for hotellet, så vel som for de øvrige næringsdrivende langs denne gaten. Som byrom er dette gateløpet i dag preget av å være hotellets bakside, hvilket forsterkes av at kvaliteten på gatebelegg og bymøbler er relativt lav og dårlig vedlikeholdt, sett i forhold til ønskelig sentrumsstandard. Gaten har et relativt trangt profilsnitt, som også gir dårlige solforhold.

Foreslått grep innebærer å endre profilsnittet av gaten, for å tilpasse gaten til prinsipper for ”shared space”, med ett hovedmateriale som gatebelegg i hele gaterommets bredde (fasade-til-fasade), og et tydelig konsept for gatemøblering og beplantning.



Hotelløts hovedinngang fra Biskop Gunnerus gate trekkes inn i hotellbygningen, slik at det dannes et større plassrom for fotgjengere og gjester ut mot gaten. I tillegg knyttes kvartalets fortau sammen med fortauet til kvartalet mot vest. Dette vil forbedre opplevelsen av å ferdes her for fotgjengere, samtidig som det signaliserer / anmoder om et økt oppmerksomhetsnivå for de kjørende i det de kommer inn i Skippergata fra Biskop Gunnerus gate. Gaterommet foreslås belagt med stein, med små