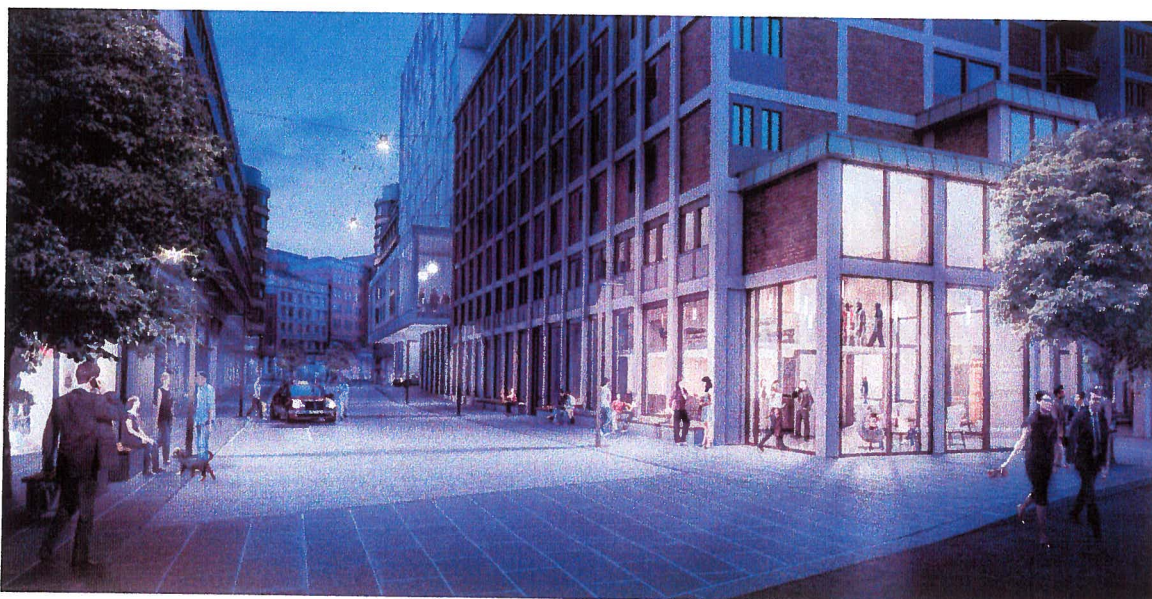


nivåforskjeller, for å antyde at gaterommet er felles areal for alle trafikanter. I fortausonene legges stein med stort format, mens kjøresonen får stein av mindre format. I snusonen for busser inn i vareleveringen benyttes grovere stein, som krever lavere fart og signaliserer økt varsomhet for de kjørende, for å redusere fare for sammenstøt med fotgjengere.

Sykkelparkering legges til nordre del av Skippergata, i et plassdannende arrangement av søyletrær, der den midtre traséen har prioritet for syklende. Sykkelparkering med bysykler plasseres på en side av lunden, og konvensjonelle sykkelstativ plasseres på den andre siden.

Kantsteinen mot kjørearealet i gaten ved parkeringsplassene har lav kantsteinshøyde på ca. 2 cm, mens det i vareleveringsdelen er 4-6 cm med ekstra avrundet kant ved innkjøringene til P-hus og varelevering. Belegningen i gateløpet foreslås med granittstein med format á la storgatestein eller noe større med presis form og jevn, prikkhamret overflate i sørlig del av gateløpet og grovpigget overflate i snu-/vendearealene i midtpartiet. Syklistene benytter gateløpet, og de har fått et markert løp midt gjennom lunden av søyletrær og med nedsenket kantstein mot kjørearealet.



Ombyggingen av hotellet gir muligheter for å restrukturere deler av hotellets internlogistikk, slik at det indre gulvet mot hjørnet av Skippergata og Biskop Gunnerus gate kan senkes til å møte fortausnivået i Skippergata. Dette åpner for muligheten til å etablere en hotellbar i denne posisjonen, som kan signalisere hotellet utad og bidra sterkt til å skape en utadrettet karakter for hotellet mot Skippergata. I tillegg er det funnet muligheter for å kunne legge kontorarealer for de ansatte ut mot gaten, slik at lengden på den "aktive fasaden" med publikums- og bruksarealer totalt vil kunne utgjøre omtrent to tredeler av hele kvartalets lengde langs Skippergata.

Den utkragede bygningsdelen som i dag rommer møtelokaler/flerbruksrom, og som i foreslått grep rommer bakre del av konferansesalen, har potensiale for å kunne tilføre gaten positive kvaliteter. Gjennom bevisst materialbruk, utforming og belsningskonsept, vil dette elementet kunne skille seg positivt ut i det ellers litt ensformige og mørke bybildet i Skippergata. Dette blir et bygningskarnapp som ofte vil være rom for store forsamlinger, og følgelig også "visuell aktivitet", i form av lys, bevegelse etc bak glassene. Ved å holde dette bygningsselementet transparent, vil hotellets aktiviteter kunne synliggjøres ut i gaterommet, og gaterommet vil tilsvarende kunne danne en attraktiv "backdrop" til konferansene som holdes, ved å la bybildet tre inn i rommet som en svært tilstedeværende utsikt. Dette er grep som i sum vil kunne bidra til å levendegjøre gaten, og lyssette gaterommet i de mørkere deler av året og døgnet.

Forskjellen mellom Alternativ 1 og 2 vil for Skippergata hovedsakelig kun berøre brukere av kontorlokalene langs vestre del av Skippergata, der Alternativ 1 vil skyggelegge en større del av fasadene enn hva gjelder Alternativ 2. For fotgjengere vil differansen mellom alternativene være av

mindre betydning, ettersom høydeforskjellene som skiller alternativene i all hovedsak befinner seg utenfor den vanlige opplevelsessfære for gående. Gesimshøydene for begge alternativene er allerede mer enn 2 ganger bredden av gateløpet, slik at opplevelsen for fotgjengere i liten grad endres av økte byggehøyder i Alternativ 1. Forskjellen i høyde mellom alternativene vil for fotgjengere først og fremst oppleves fra avstand, det vil si lenger syd i Skippergata. I disse standpunktene vil konsekvensene for solforhold ha liten betydning.

Fasader / Materialkarakter

Ny-/påbyggets volumer skal ha en dempet materialkarakter som harmonerer med / fremhever de bevaringsverdige byggenes tydelige egenkarakterer. Fasadene skal tegne de nye volumene (+ det omformete 90-talls bygget) som rene, rolige flater, uten for sterke interne kontrastvirkninger. De skal fremstå som moderne og interessante i seg selv, men uten å konkurrere med de eksisterende byggenes fremtoning.

De nye fasadene vil i størst grad oppleves i direkte kontakt med det gamle hotellbygget. Det er derfor gjennom planprosessen utviklet to alternative fasadekonsepter som begge på en moderne måte knytter an til dette byggets karakteristiske rutenett / tilnærmete kvadratiske mønster. Det ene konseptet utgjør et såkalt kvadernmønster der tettflater og vindusåpninger inngår i et "flytende" spill av ulike rektangulære/ kvadratiske formater. Det andre konseptet er noe mer ordnet, med gjennomgående horisontale etasjelinjer i kombinasjon med varierende breddeformater for hhv tett- og glassflater.

Det er gjennom planprosessen vist litt ulike muligheter mht tettfeltenes lyshetsgrad og matthet. Intensjonen for de nye bygningsvolumene er å kombinere et preg av letthet med en materialmessig "tørrhet" som harmonerer med de bevaringsverdige byggenes fasadeflater i puss/ betong/ tegl.

Hensynssone bevaring / "Opprydding"

Den opprinnelige hotellbygningen (Hotell Viking) og Storgata 12 (Gasmanngården) utgjør begge bevaringsverdige bygninger. Prosjektets overordnede intensjon har vært å fremheve disse byggenes egenart gjennom en visuell/ arkitektonisk opprydding av kvartalets bebyggelse.

Det mellomliggende 90-talls bygget fremstår som uttrykksmessig todelt; de relativt nøytrale betongelementfasadene opp til 7. etasje + de glatte, speilende glassfasadene i etasjene over (8-10). Ved å integrere dette byggets fasader med det planlagte på-/tilbygget, vil således antall bygningskarakterer innenfor kvartalet reduseres (fra 4 til 3) gjennom det foreslåtte tiltaket. Nybyggets dempete fasader vil danne en rolig visuell innramning for de bevaringsverdige byggenes mer fremtredende bygningskarakterer.

I forbindelse med realiseringen av 90-talls bygget ble det etablert et stort nytt heistårn sentralt i kvartalet, i bakkant av hjørneblokken, også det kledd i speilende glass. Dette fremmedartete tårnelementet, godt synlig både fra Europarådets plass og fra akse Biskop Gunnerus gate – Schweigaards gate, vil i Alternativ 1 kunne integreres i det nye bygningskonseptet. For Alternativ 2 vil imidlertid heistårnet fortsatt fremstå som et eget volum sett fra mange synsvinkler, inkludert fra gateplan på Europarådets plass.

Hotell Viking-bygget

Den opprinnelige hotellbygningen, tegnet av arkitekt Knut Knutsen, har gjennomgått en rekke mindre endringer og addisjoner som i sum innebærer at bygningen i dagens situasjon fremstår med langt mindre arkitektonisk kvalitet enn opprinnelig tegnet/ bygget. Hotellets to primære bygningsvolum (hjørneblokk + sidefløy langs Skippergata) er forbundet med en særegen "sokkelfront", en 2-3 etasjers bygningsstruktur henvendt ut mot Biskop Gunnerus gate. Relasjonene mellom de to hovedvolumene og denne front-strukturen er i dagens situasjon helt forkludret, i og med at balkongene på plan to er innebygget med de samme speilende glassflatene som er benyttet i 90-talls byggets toppetasjer. I tillegg er det addert en rekke sekundære elementer (baldakin/ markiser/ diverse skilter/ nye kledningsmaterialer) som bidrar til at hele det sentrale front-strekket på gateplanet fremstår som kaotisk og til dels direkte skjemmende.

Reguleringsforslaget legger opp til å fjerne alle uheldige endringer og addisjoner til hotellbygningen, og i stedet tilbakeføre den til sitt originale preg. Den opprinnelige, 3 etasjers høye søylerekken i sokkelfronten har et meget stort potensial til å gjøre bygget til et storslagent, flott og "generøst" bygg i bybildet. Det vil i dette tilbakeføringsarbeidet etterstrebtes å fremheve tydeligheten, karakteren og kvaliteten til den opprinnelige bygningen, snarere enn en bokstavelig gjenskaping av 50-tallets byggeri.

Funksjonsmessig vil hele fronten ut mot Biskop Gunnerus gate også ryddes opp, i og med at de ulike småbutikkene fjernes til fordel for kun to (relaterte) hovedfunksjoner; hotellets hovedinngang mot vest og en større restaurant (TGI) mot øst. På hjørnet mot Skippergata vil dagens souvenirbutikk erstattes med en moderne, flott hotellbar i to etasjers høyde, som annonserer kvartalet på gateplan som en lysende "hjørnelykt".

Det er først og fremst det opprinnelige hotellbyggets fasader som er vurdert som bevaringsverdige. For å kunne gjennomføre det planlagte påbygget på hotellets sidefløy langs Skippergata, vil det være nødvendig å rive en betydelig del av denne fløyens "innmat". Sidefløyens fasader langs Skippergata, Biskop Gunnerus gate og inn i mellomrommet (mellom sidefløy og hjørneblokk) vil imidlertid bevares. Den indre delen av sidefløyens fasade mot mellomrommet (innenfor den planlagte, nye glassgårdsfronten) vil antakeligvis måtte tas ned i byggeperioden, for å deretter reetableres i sammenheng med øvrige nye byggearbeider.

En eldre skisse av Knut Knutsen (se neste side) viser tidlige tanker og ambisjoner om utvidelsesmuligheter for hotellet. Skissen viser en mulig utvidelse langs Nygata, der den nye delen er 1-2 etasjer høyere enn det eksisterende hovedtårnet mot Europarådets plass. Dette understreker det fleksible, modulære arkitektoniske uttrykket, der ortogonale addisjoner av hovedformen er en del av det originale konseptet. Dette viser at det er en robusthet i konseptet, som muliggjør endringer av hotellkroppen uten at de arkitektoniske kvalitetene behøver å svekkes. Den foreslåtte utvidelsen av hotellet baserer seg på nettopp denne kvaliteten i Knutsens arkitektur, ved å videreføre og ivareta denne synliggjøringen av bygningsstrukturen og interne relasjoner mellom høyder, fasadesprang og øvrige "regler" for dimensjonering.



Riving

Foruten deler av "innmaten" til den opprinnelige sidefløyen forutsettes også den delen av 90-talls bygget som ligger i denne fløyens forlengelse (lenger inn i Skippergata) revet (ned til 1. etasje). Dette

for å muliggjøre både en søylefri konferansesal i etasjen over og en mer rasjonell hotellfløy i denne delen av bygget. (Dagens fløy har kun hotellrom på en side, mens den nye løsningen innebærer to rekker av hotellrom.)

Sol- skyggeanalyse

De store tilstøtende offentlige plassrommene Jernbanetorget, Europarådets plass og forplassen til Oslo City ligger alle mot syd - sydvest - sydøst, og de vil derfor ikke påvirkes mht slagskygge fra planlagt nybygg. Gateløpene nord, nordvest og nordøst for kvartalet har et svært begrenset direkte sollysinnfall i dagens situasjon på grunn av gatenes bredde og omkringliggende bebyggelse. Planlagt nybygg vil derfor kun medføre en marginal reduksjon i direkte sollysinnfall for disse arealene. Det er følgelig også relativt liten forskjell mellom de to alternative forslagene mht slagskygge på bakkeplan.

De økte gesimshøydene vil kaste mer slagskygge på tilstøtende kvartalsbyggelse; primært på fasader og takflater til byggene på den andre siden av hhv Skippergata og Nygaten (+ innover i eget kvartal). Dette er dog tidsbegrensete fenomen som endrer seg gjennom solens gang over himmelen. Omfanget av slagskygger på tilstøtende bygg er stort sett proporsjonalt med de to alternativenes ulike gesimshøyder.

Tilstøtende uteområder

Hotelllets hovedinngang ut mot Biskop Gunnerus gate forutsettes noe trukket tilbake fra øvrig bygningsliv, slik at det dannes en mer romslig sone ved dette kritiske punktet langs fortauet. Dette i tillegg til en mer ordnet trafikksituasjon vil skape en bedre flyt for gående langs hele sydsiden av kvartalet.

T-bane-nedgangen mot øst (vis à vis Oslo City) fremstår i dagens situasjon som meget innelukket og mørk under den eksisterende terrassen til hotellet. Det er planlagt å ombygge hele denne terrassen (og de store ventilasjonsføringerne som her går via himlingen og ned i underliggende teknisk rom), slik at T-bane-nedgangen fremstår som synlig, åpen og frem for alt lett tilgjengelig under en ny, minimalisert balkongkonstruksjon. Dette grepet vil innebære en betydelig forbedring av hele denne forplassens preg, og gjøre den mer oversiktlig og tiltalende for alle byens brukere. Eier av hotellet, DNB Næringseiendom, har startet en prosess med KTP og Ruter med sikte på å legge til rette for en slik oppgradering av dette byrommet som nedgangen utgjør.

Miljø / Bærekraft

I et overordnet samfunnsperspektiv er det entydig fordelaktig å fortette bebyggelsesstrukturene rundt landets kollektivknutepunkter. Ved å etablere samfunnets største "møteplasser" (bygg der store menneskemengder skal møtes) i slike områder reduseres behovet for CO2-basert transport til/fra i vesentlig grad.

En betydelig fortetting av HRC-kvartalet, med dets beliggenhet i umiddelbar nærhet til Norges mest sentrale kollektivknutepunkt, vil således utgjøre et meget bærekraftig tiltak med store samfunnsmessige gevinster.

Alternativ 1 vil utnytte det aktuelle kvartalets utbyggingspotensiale i betydelig større grad enn Alternativ 2.

Oslo som kongressby / Hotellkapasitet

Det er i Kommuneplan 2009, Oslo mot 2015, politikernes uttalte ambisjon å utvikle Oslo som vertsby for store internasjonale (og nasjonale) kongresser og evenement.

Det er av vesentlig betydning at det etableres tilstrekkelig overnattingskapasitet i tilknytning til et så stort konferansesenter som planlegges.

I dagens situasjon har hotellet 532 rom.

Alternativ 1 vil innebære totalt 800 rom; en økning på 268 rom.

Alternativ 2 vil innebære totalt 670 rom; en økning på 138 rom.

Økonomi / Realiserbarhet

For å kunne realisere den overordnede intensjon om en ny konferansesal med kapasitet til ca 1000 personer, med tilhørende økt hotellromskapasitet, kreves det en svært omfattende ombygging og riving av eksisterende (til dels fullt brukbar) bygningsmasse innenfor kvartalet. Dette forholdet gjør prosjektet økonomisk krevende/ marginalt mht lønnsomhet.

Foreliggende kalkyler mht byggekostnader og forventete inntekter tilsier at Alternativ 1 vil være forsvarlig å gjennomføre, men kun med meget begrensede økonomiske marginer.

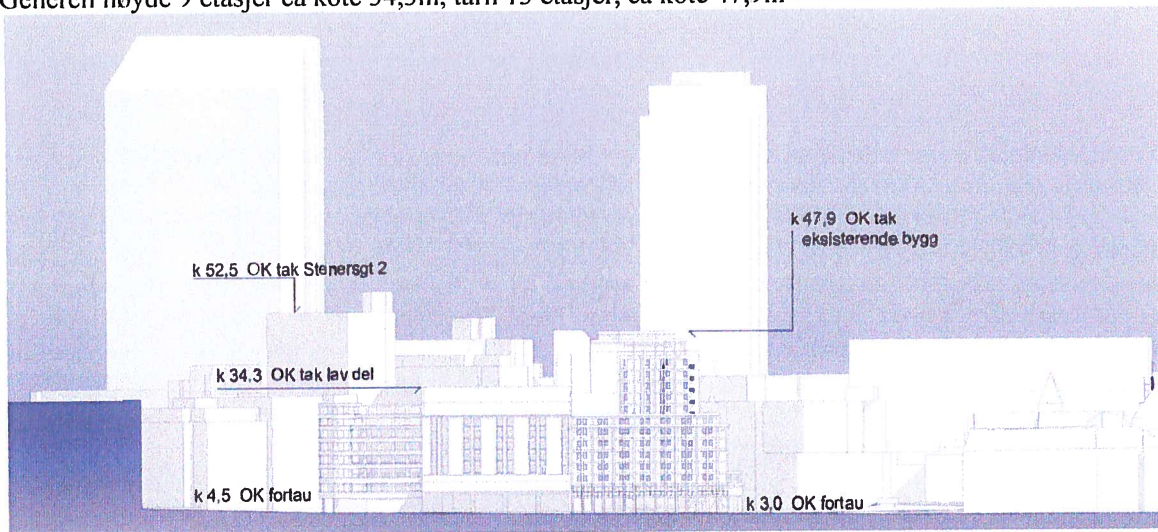
Foreliggende kalkyler mht byggekostnader og forventete inntekter tilsier at Alternativ 2 *ikke* vil kunne bli lønnsomt, og et slikt alternativ vil følgelig heller ikke bli realisert. Romantallet på (minimum) 800 er en vesentlig faktor for at det skal kunne være samsvar mellom konferansekapasitet og overmattingskapasitet. Med et lavere antall hotellrom enn 800 reduseres attraktiviteten for hotellet som konferansevertskap i betydelig grad, hvilket slår negativt inn på realiserbarheten av alternativ 2.

Kun Alternativ 1 vil derfor muliggjøre alle de positive sidene ved prosjektet:

- Etablering av et nytt stort kongress-senter i Oslo by, i umiddelbar nærhet til knutepunktet Oslo S
- Opprydding og tilbakeføring av arkitekturen til det opprinnelige hotellbygget (Hotell Viking)
- Skape et nært byrom med høyverdig utseende og kvaliteter langs Biskop Gunnerus gate
- Skape en forbedret og mer avklart trafikksituasjon rundt kvartalet
- Skape en mer innbydende og visuelt tilgjengelig T-bane-nedgang

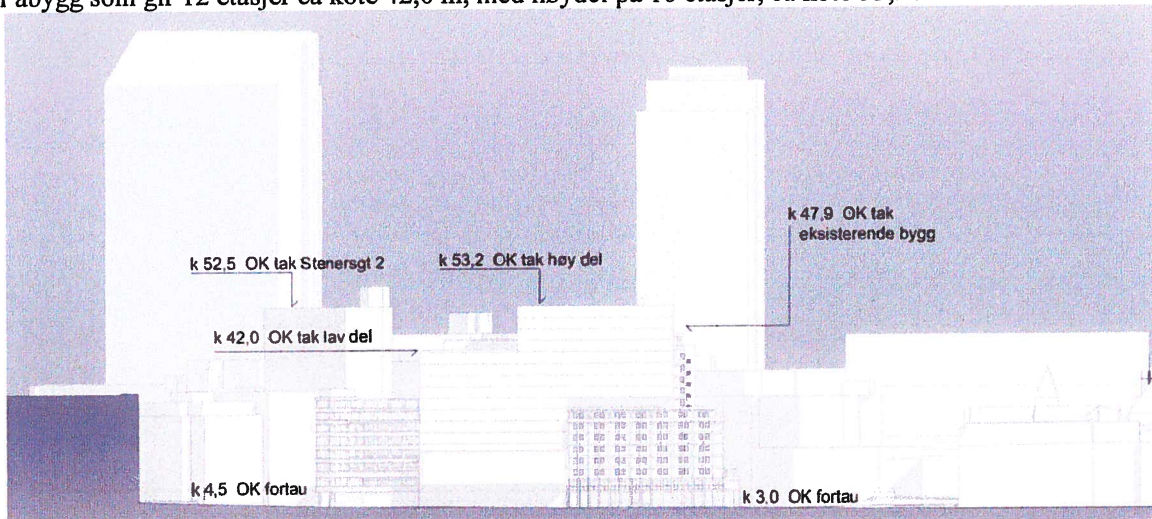
Dagens situasjon – oppriss mot vest i Skippergata

Generell høyde 9 etasjer ca kote 34,3m, tårn 13 etasjer, ca kote 47,9m



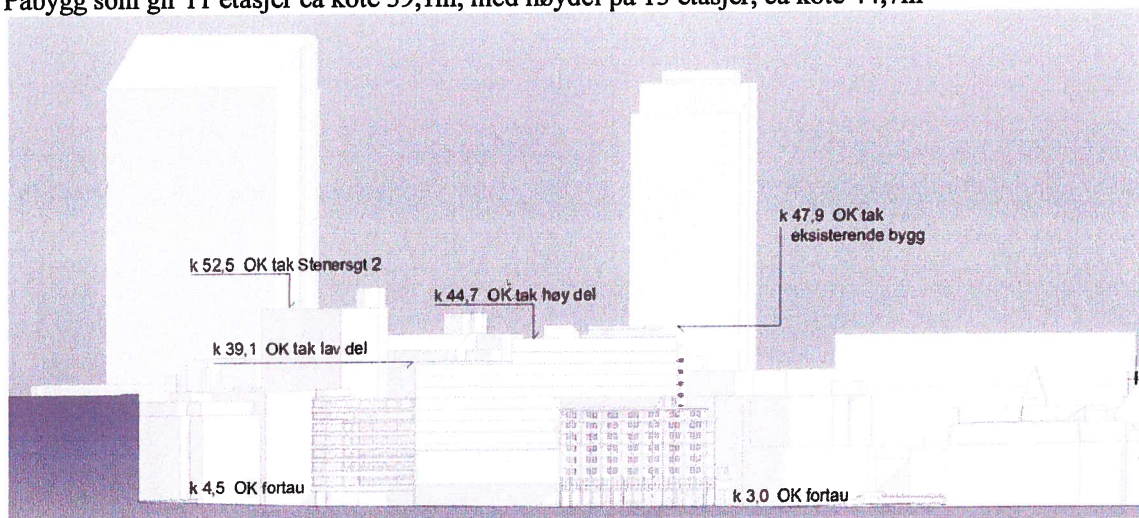
Alternativ 1, forslagsstiller – oppriss mot vest i Skippergata

Påbygg som gir 12 etasjer ca kote 42,0 m, med høydel på 16 etasjer, ca kote 53,2 m



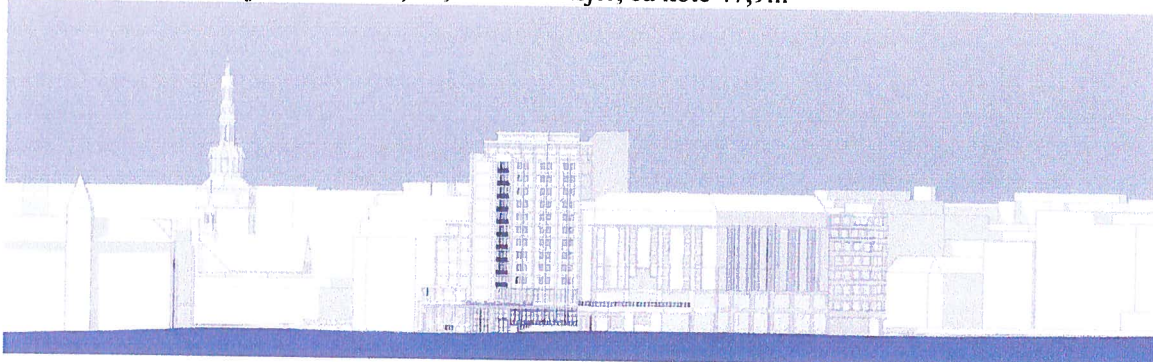
Alternativ 2, PBE – oppriss mot vest i Skippergata

Påbygg som gir 11 etasjer ca kote 39,1m, med høydel på 13 etasjer, ca kote 44,7m



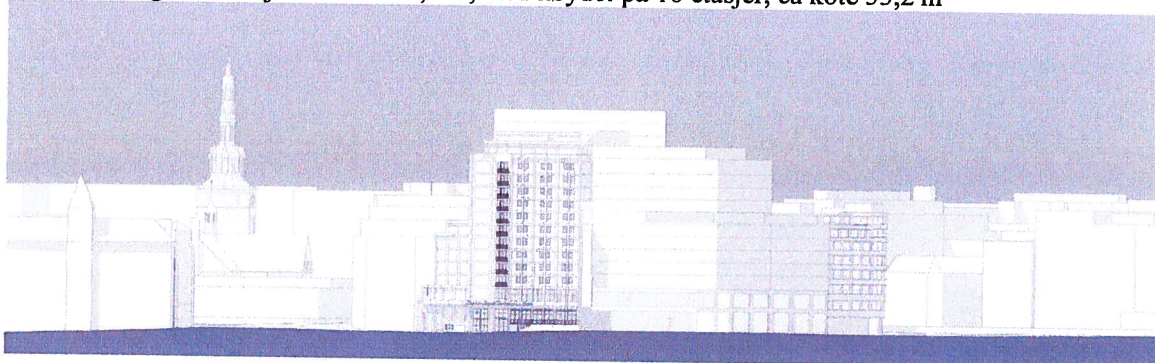
Dagens situasjon – oppriss mot øst i Nygata

Generell høyde 9 etasjer ca kote 34,3m, tårn 13 etasjer, ca kote 47,9m



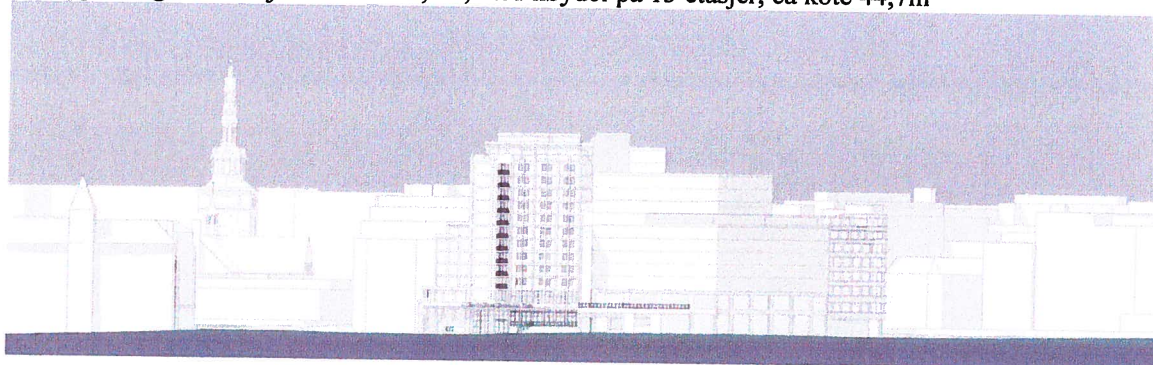
Alternativ 1, forslagsstiller – oppriss mot øst i Nygata

Påbygg som gir 12 etasjer ca kote 42,0 m, med høydel på 16 etasjer, ca kote 53,2 m



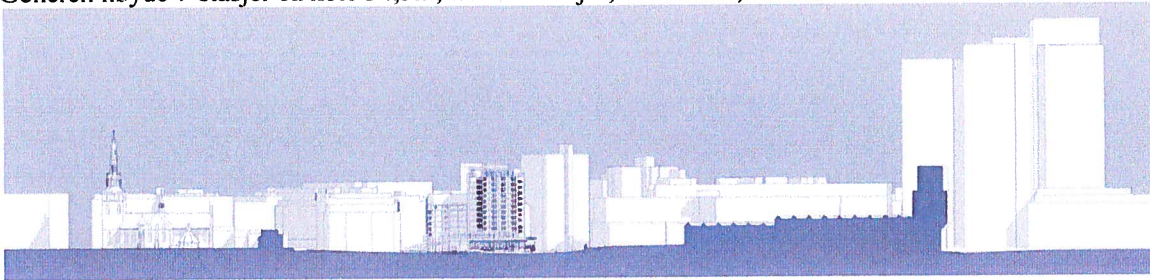
Alternativ 2, PBE – oppriss mot øst i Nygata

Påbygg som gir 11 etasjer ca kote 39,1m, med høydel på 13 etasjer, ca kote 44,7m



Dagens situasjon – oppriss mot syd i Biskop Gunnerus gate

Generell høyde 9 etasjer ca kote 34,3m, tårn 13 etasjer, ca kote 47,9m



Alternativ 1, forslagsstiller – oppriss mot øst i Nygata

Påbygg som gir 12 etasjer ca kote 42,0 m, med høydel på 16 etasjer, ca kote 53,2 m

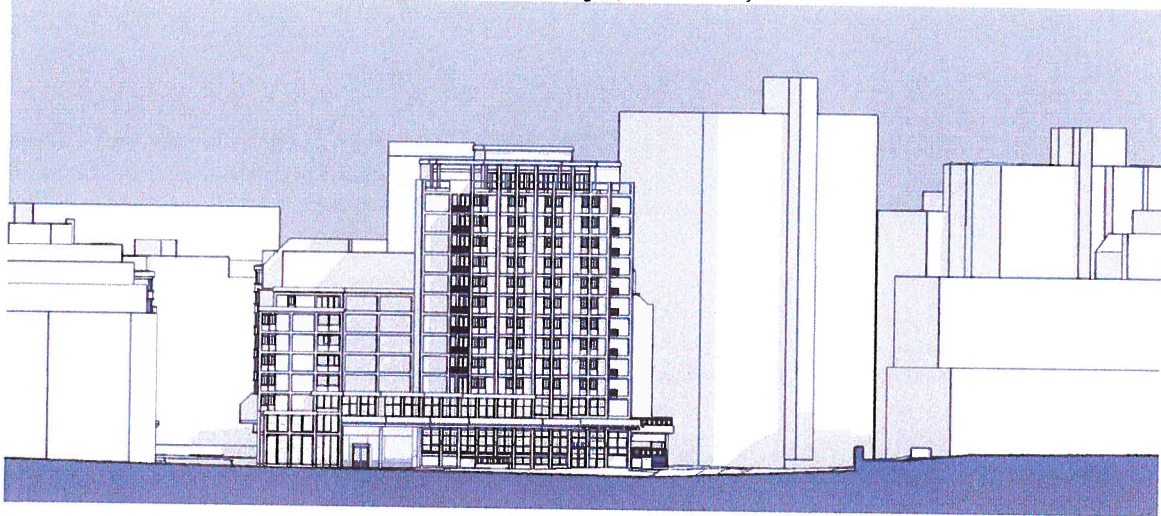


Alternativ 2, PBE – oppriss mot øst i Nygata

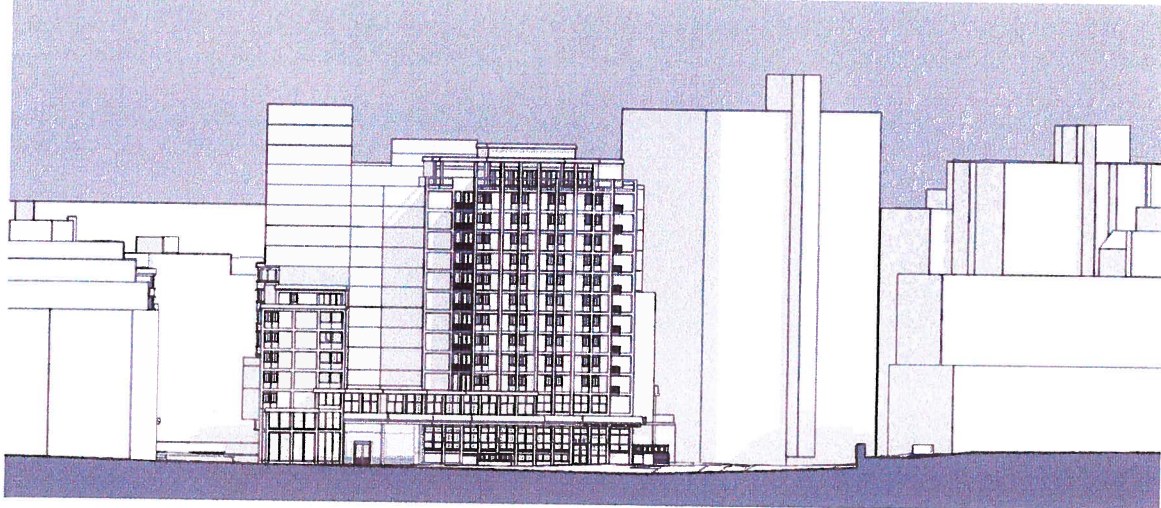
Påbygg som gir 11 etasjer ca kote 39,1m, med høydel på 13 etasjer, ca kote 44,7m



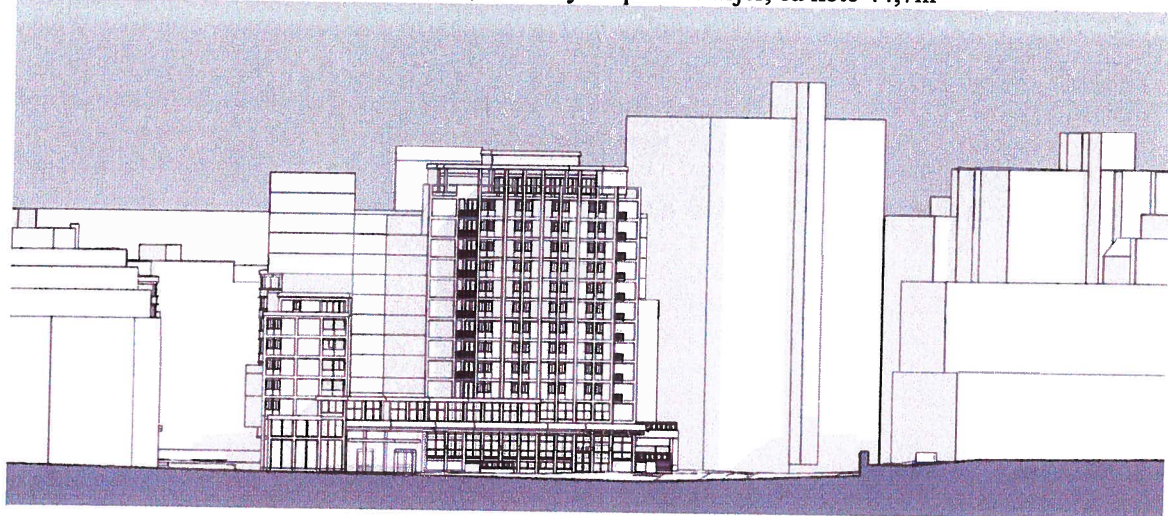
Dagens situasjon – oppriss mot syd i Biskop Gunnerus gate
Generell høyde 9 etasjer ca kote 34,3m, tårn 13 etasjer, ca kote 47,9m



Alternativ 1, forslagsstiller – oppriss mot øst i Nygata
Påbygg som gir 12 etasjer ca kote 42,0 m, med høydel på 16 etasjer, ca kote 53,2 m



Alternativ 2, PBE – oppriss mot øst i Nygata
Påbygg som gir 11 etasjer ca kote 39,1m, med høydel på 13 etasjer, ca kote 44,7m



Trafikk

PBE ga i møtereferatet fra oppstartsmøtet 05.11.2010 føringer til å gi bussoppstilling nødvendig plass, og foreslo å håndtere dette fra Skippergata. PBE ba forslagsstiller dokumentere at dette vil kunne fungere uten å gå på bekostning av kollektivtrafikkens behov i Biskop Gunnerus gate.

Trafikktall dagens situasjon

I opptellingen til trafikkanalysen, som foregikk over 6 timer, ble det observert 21 busser som stoppet utenfor hotellet, en god del av disse sightseeingbusser. Totalt stoppet 51 kjøretøy utenfor hotellet; dette omfattet tjenestebiler, drosjer, busser og privatbiler.

Trafikktall ny situasjon

Det er beregnet at trafikkøkningen er 770 personturer per døgn. Dette fordeler seg som 525 kollektivturer per døgn, og 85 i privatbil.

Ca 200 vareleveranser pr måned, hvorav ca 50 foregår med lastebil.

I trafikkanalysen foreslås det at man tar høyde for at det kommer én ekstra turistbuss i hvert rush sammenliknet med dagens situasjon. Da blir det totalt 5 turistbusser med passasjerer og bagasje til hotellet pr dag i sommersesongen. Totalt utgjør dette en liten endring av det totale trafikkbildet i området.

Trafikkanalysen forteller at det i rushtiden går 36 busser hver time i begge retninger. Dvs i snitt 18 busser i timen, om lag 1 buss hvert 3 minutt, dersom de hadde vært fordelt jevnt utover i tid. Et kjøretøy som står parkert i 10 minutter ved hotellinggangen vil således medføre at 3-4 rutebusser må skifte fil.

Dersom rutebussen får skiftet fra høyre til venstre felt uten å være hindret av at trafikk i venstre felt ikke viker, vil ikke den parkerte bussen/bilen være til hinder for rutebussen, og parkerte kjøretøy foran hotellet vil følgelig ikke være til hinder for kollektivtrafikken.

En justering av trafikklysene i krysset Biskop Gunnerus gate – Nygata vil kunne bidra til å gi bussen et forsprang på øvrig trafikk. En slik løsning vil løse saksforholdet Samferdselsetaten oppgir som problematisk; at parkering ved hotellets hovedinngang hindrer kollektivtrafikken i å komme forbi.

Kapasitet

Trafikkanalysen viser at kapasiteten på fortauet i dag er akseptabel. Inngangspartiet trekkes inn 6,5 meter, og kan sammen med markering i fortauet definere avlastningssone for besøkende. Dette vil bidra til å bedre kapasiteten på fortauet i situasjoner der busser setter av eller tar på passasjerer med bagasje. Gjennom de tiltak som foreslås i planforslaget vil man holde kapasiteten oppe, selv om utvidelsen genererer noe flere fotgjengere, og et par ekstra busslaster hver dag.

Trafikksikkerhet, varelevering og persontransport

Under arbeidet med trafikkanalysen ble det observert at busser rygget fra Biskop Gunnerus gate inn i Skippergata for så å parkere der.

Fortauets utforming gjør at lengste dimensjonerende buss, 15 meter, får bakhjulet inn på fortauet om den skulle kjørt inn i Skippergata, ved å svinge til høyre, fra høyre felt.

Uten at det gjøres tiltak for å lette svinging må

- A. hotellet henvise bussjåføren til å kjøre ned Dronningens gate og via Tollbugata tilbake til Skippergata og rett over Biskop Gunnerus gate.
- B. Alternativt kjører sjåføren i venstrefeltet, og svinger deretter til høyre inn i Skippergata.

Vurdering av A

Alle busser som har konkret avtale med hotellet vil kunne få denne veibeskrivelsen, men andre busser som er leid inn direkte fra besøkende vil ikke nødvendigvis foreta/kjenne til denne omveien., og det vil ikke fungere tilstrekkelig bra i praksis.

Vurdering av B

Dette er et alternativ alle busser og lengre kjøretøy må vurdere i alle kryss i en tett bysituasjon.

Med bussen inne i Skippergata blir neste utfordring å komme ut på veien igjen. Det er to muligheter;

- A. å snu i Skippergata,
- B. kjøre ut i Nygata.

Vurdering av A

Å snu i Skippergata forutsetter at bussen rygger inn i hotellets varemottak. En følge av å snu slik vil enten være å regulere om fortauet, eller at Bymiljøetaten kan godta rygging over offentlig fortau.

Vurdering av B

Med en utkjøring til Nygata vil bussen kunne vente ved hotellets bar på sørvest siden, og kjøre rett ut av Skippergata og ut i Nygata. Fortau på begge sider kan beholdes. ROS-analysen ser dette som det alternativet som gir minst risiko for trafikkuhell.

Det er gjennom dialog med PBE valgt ikke å gå videre med alternativer som baserer seg på å kjøre ut i Nygata. Illustrasjon av anbefalt løsning er vist i planforslagets situasjonsplan, der det tilrettelegges for å snu busser via hotellets varemottak, som en åpen vendehammer. Deler av manøvreringsarealet for bussene vil ligge nærme fasader på motsatt side av gaten. Det er derfor illustrert en løsning i Skippergata med en egen farge og struktur for gatebelegningen i dette manøvreringsarealet, for visuelt å signalisere for kjørende og fotgjengere at det må utvises varsomhet. Langs vestsiden av gaterommet foreslås det å legge inn en "funksjonsstripe", og der denne krysser manøvreringsarealet, så vil strukturen i veilegemet være av en slik art at bussene opplever en viss "risting", for slik å påkalle ekstra aktsomhet for passerende fotgjengere.

ROS-analysen forteller at en løsning uten rygging, men utkjøring til Nygata ville vært den løsningen med minst risiko for personskaade.

Det er en utfordring for begge alternativ hvordan de aller største bussene kommer seg inn i Skippergata, uten å få bakhjulet opp på dagens fortau. Dette problemet har de for øvrig også i resten av byen. Det bør legges til grunn at "normal" buss med lengde ca 12 meter er det dimensjonerende. Siden det kun er snakk om relativt få busser pr dag (ca 20), er det vurdert som relativt uproblematisk at de største bussene må legge seg over i venstre felt i det de skal svinge inn i Skippergata. Med en slik løsning vil man unngå å måtte begrense fortausarealet på dette meget trafikkerte stedet i byen.

Det synes å være et behov for å vurdere hvilke tiltak man kan benytte for å redusere uønsket parkering. Samtidig viser dette at det er et stort behov i sentrum for "hvilende busser". Dette behovet gjelder ikke særskilt for Hotell Royal Christiania, men er felles for hele Oslo sentrum. Det vil ikke være mulig å avhjelpe byens behov for "hvileplasser" for øvrige turistbusser i Skippergata.

Oslo kommune ønsker å gjøre Oslo til en attraktiv by for turister, da er det viktig å sørge for gode muligheter for den infrastruktur som er nødvendig for å frakte turistene rundt. Med store byggeprosjekter i Bjørvika og omlegging av vegsystem kan dette være en forklaring på hvorfor mange busser ikke finner steder å stå mens de venter på neste oppdrag.

Planforslaget vil ikke legge til rette for at eksterne busser skal "hvile seg" foran hotellets inngang.

Hjørnet mellom Skippergata og Biskop Gunnerus gate

Det har vært vurdert hvorvidt det ville være mulig å trekke inn hotellets fasadeliv ut mot Biskop Gunnerus gate, på hjørnet mot Skippergata, for å på denne måten skape større fortausareal som kompensasjon for en eventuell avrundning av hjørne/ fortau ved å la bussene svinge inn i Skippergata fra Biskop Gunnerus gate. En slik inntrekning av fasadelivet (innenfor den ytre søyleraden) er

imidlertid vurdert å være i konflikt med det opprinnelige byggets arkitektoniske preg/ løsning (Hotell Viking). Den karakteristiske "sokkelfronten" vil på hjørnet "gå i oppløsning" og miste sin arkitektoniske berettigelse dersom hele dens volummessige innhold på denne måten skulle vært fjernet (dvs trukket tilbake til fasadelivet i den bakenforliggende sidefløyen). For å imøtekomme dette ønsket fra PBE, er det derimot tilrettelagt for å kunne åpne fasaden og hotellbaren ut mot gaten her ved hjørnet, slik at ansatte og gjester av hotellet kan bevege seg fritt inn og ut i dette arealet. Dette vil kunne redusere behovet for fotgjengertrafikk ved dette hjørnet på fortauet, og slik avhjelpe den noe trange situasjonen.

Parkering

Parkering i kjeller er i dag 114 p-plasser som er offentlig tilgjengelige for alle som betaler. Plasser er i utgangspunktet ikke øremerket til hotellet.

Samferdselsetaten ber om at parkeringsnormen følges, og det ivaretas i planforslaget. For indre by er maksimum 1 p-plass pr 10 hotellrom, 2 p-plasser pr 1000 m² forretning, 1 p-plass pr 10 seter i restaurant.

Med 800 rom gir dette 80 plasser til hotellet.

Forretningslokalene i 1. etg er ca 900 m²; dette gir 2 p-plasser.

Restaurant med ca 300 sitteplasser: 30 p-plasser

Totalt 112 p-plasser. Total parkeringskapasitet reduseres med 2 plasser, til tross for en økning av hotellrom med nær 50%. Dette er i henhold til overordnede offentlige føringer.

Samferdselsetaten ber også om at norm for sykkelparkeringen tas inn i reguleringsplanen. Dette innebærer å avsette areal til 160 sykkelplasser, hvorav 80 innendørs, anslagsvis arealbehov 100 m².

Hotellet oppgir at det i dag finnes sykkelparkering med plass til 15 sykler, og foregår innendørs i nærheten av personalinngang. Det er i planforslagets situasjonsplan tilrettelagt for etablering av nye sykkelparkeringsplasser i Skippergata.

Erfaringsmessig gjennomfører et svært lite antall hotellgjester sin reise til hotellet med sykkel. Tilreisende vil i større grad benytte Bysykkelsystemet.

Avbøtende tiltak

PBE foreslår at en forbedret trafikksituasjon ved inngangen til hotellet, avbøter eventuelle trafikale konsekvenser av å realisere utvidelsen. Konkret foreslår PBE å etablere bussparkering i Skippergata.

Samferdselsetaten oppgir at forsinkelser for rutebuss er en viktig faktor. Forsinkelser for rutebuss var begrunnelsen for forrige regulering av gaten utenfor hotellets hovedinngang, i 2002/2006. En mulig forklaring kan være at antallet rutebusser som benytter Biskop Gunnerus gate har økt.

Et konkret tiltak for å bedre trafikksituasjonen for rutebusser er å gi prioritet i lyskrysset, ved at kollektivfeltet får "grønt" lys før feltet til venstre. Rutebussen kan på den måten uhindret passere kjøretøy som står parkert ved hotellets hovedinngang. Bredden i gaten er etter siste utvidelse adekvat for slik passering.

Kort historikk:

- HRC ble i 1990-91 modernisert, og samtidig pålagt å flytte hovedinngangen fra hjørnet Nygata – Biskop Gunnerus gate til dagens posisjon i Biskop Gunnerus gate.
- Det ble innarbeidet parkeringslomme i Statens Vegvesen's regulering for Jernbanetorget S3928, vedtatt 2002, etter at gårdeier hadde sendt inn alternativt forslag til løsning for å dekke hotellets behov.
- Parkeringslommen ble fjernet ved endret regulering S3928 i 2006.

Hotellet har opplevd at omgivelsene rundt har vært i sterk endring. Statens Vegvesen har "søkt etter en hensiktsmessig totalløsning" for området, som har medført endringer for hotellet; blant annet er

fortauet mot Biskop Gunnerus gate gjort smalere. Det kan ikke holdes mot hotellet at trafikkløsningen på utsiden er mindre god, når hotellet selv har vært aktivt deltagende for å søke å bedre situasjonen i tidligere reguleringsprosesser.

Til et hotells hovedinngang er det knyttet en viss mengde trafikk. Grunnen til at denne trafikken nå er blitt et problem for en offentlig instans (Samferdselsetaten), er fordi en annen offentlig instans (Statens Vegvesen) har endret bruken av gaten uten å ivareta hotellets funksjonsbehov.

PBE foreslo i oppstartsmøtereferatet å trekke inn hele fasaden mot Biskop Gunnerus gate, for å på denne måten gi bedre plass til fotgjengere. Dette er ytterst problematisk både arkitektonisk/ antikvarisk og funksjonelt/ økonomisk. Forslagsstiller har derfor i stedet forelått en mer begrenset inntreknning ved selve hovedinngangen, som vil innebære at "konflikterende" bevegelser på dette kritiske punktet reduseres.

Utkjøring fra Skippergata til Nygata, alternativt å snu i varemottak i Skippergata, har begge sine trafikale ulemper med tanke på risiko for ulykker. Ulempene knyttet til de avbøtende tiltakene må ikke ha konsekvenser som er verre enn de eventuelle utfordringer som finnes i dagens situasjon.

Oslo kommune inviteres til å delta i å finne en god løsning for å fremme byens potensial som vertskap for internasjonale møter og konferanser. Forslagsstiller oppfatter at en etablering av supplerende bussparkering i Skippergata, og tilbaketrekning av hotellets inngang for å bedre fortauskapasiteten langs Biskop Gunnerus gate, vil være avbøtende tiltak for en utvidelse til 800 hotellrom.

Alternativer i planforslaget

Planforslaget vil i fasen med planskisse omfatte følgende alternativ:

Høyde

Alternativ 1: forslagsstillers alternativ, 12 etg (+ inntrukket 13 etg) med 16 etg høydel

Alternativ 2 (etatens alternativ): etter PBE sine føringer, 11 etg med 13 etg høydel

Trafikk

Alternativ 1 og 2: Skippergata omreguleres ikke, men det søkes å tilrettelegge for gateutforming etter "shared space"-prinsippet. Manøvreringsareal for vendehammer inn i vareleveringen og øvrige kvaliteter i gaterommet sikres i bestemmelsene.

7. PLANFORSLAGET

Reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg:

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Forretning/ Hotell/ Bevertning

Bebyggelse og anlegg/ Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Hotell/ Kollektivanlegg
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Hotell/ Fortau

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Fortau

Hensynssone - bevaring kulturmiljø:

H570_1, H 570_2, H 570_3

Grad av utnytting og høyder

Brutto etasjehøyde er ca 2,8 m.

Alternativ 1

Høyde eksisterende tårn: k +47,9 m

Høyde på høybygg: k +53,2 m

Høyde på lav del: k +42,0 m

Det tillates en tilbaketrukket etasje over høyde 42,0 m. Tilbaketrekning skal generelt være 7.0 meter.

% - BYA= 100 %

BYA = 4838 m²

% - BRA = 971 %

BRA = 47.000 m²

Alternativ 2

Høyde eksisterende tårn: k +47,9 m

Høyde på høybygg: k +44,8 m

Høyde på lav del: k +39,2 m

% - BYA= 100 %

BYA = 4838 m²

% - BRA = 868 %

BRA = 42.000 m²

Bebyggelsens plassering

Inngangsparti for hotellet trekkes inn ca 6,5m for å gi bedre plass på fortau.

Landskap

Grunnforhold

Det skal gjennomføres kontroll av bæreevne til eksisterende bebyggelse og grunn i forbindelse med byggprosjektering og detaljprosjektering. Det er ikke gjennomførbart å foreta undersøkelser av grunnen før oppføring. ROS-analysen påpeker at radongass bør kartlegges i etterkant av gjennomført tiltak.

Verneinteresser

Kulturminner

Ved realisering av Alternativ 1 foreslås det at opprinnelig hotellbygning i Biskop Gunnerus gt.3 og Storgata 12 reguleres til hensynssone bevaring med bakgrunn i bygningenes kulturhistoriske og arkitektoniske verdi. Bevaringshensynet begrenses til å gjelde byggenes fasader.

På gateplan skal hotellbygningens fasade mot Biskop Gunnerus gate i hovedsak tilbakestilles til dets originale utforming, gjennom å fjerne senere påførte bygningselementer. Intensjonen er i denne sammenheng å tydeliggjøre byggets opprinnelige, karakteristiske uttrykk og preg, selv om nåtidens krav til energiforbruk og funksjonalitet kan innebære at de spesifikke løsningene ikke nødvendigvis i alle henseender vil være identiske med 50-tallets byggeskikk og detaljering.

Miljøfaglige forhold

Luft- og støyforurensning

Utvidelsen av bygningsmasse må tilfredstille kravene i T-1442, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, 26.01.2005

Biologisk mangfold

Det skal etableres beplantning på tak, med håndtering av overvann.

Trafikkforhold

Kapasitet

Økt kapasitet for kollektivtrafikk i Biskop Gunnerus gate ved å etablere bussparkering og snumulighet i Skippergata.

Trafikksikkerhet

Adkomst til varemottak i Skippergata må sikres gjennom omregulering av eksisterende fortau. Ut/innkjøring til p-kjeller må sikres. Innkjøring til Skippergata fra Biskop Gunnerusgate må løses for å unngå rygging inn fra Biskop Gunnerus gate.

Avkjørsel

Eksisterende avkjørsel til underjordisk parkeringsanlegg langs kvartalets vestfasade (i Skippergata) opprettholdes.

Varelevering

Eksisterende varelevering til hotellvirksomheten fra Skippergata opprettholdes. Det tilrettelegges for å snu busser i Skippergata via hotellets varelevering, som en åpen vendehammer. Anlegg for mottak av lintøy beholdes. Øvrige brukere av Skippergata må sikres fortsatt gode vilkår for varelevering.

Parkering

Det er 112 parkeringsplasser i underjordisk parkeringsanlegg i 90-tallsbyggets 2 nederste kjellerplan (Nygata 3) som opprettholdes.

Disse skal være offentlig tilgjengelige, og betjener i tillegg hotellets gjester, ansatte, og brukere av kvartalets øvrige bebyggelse.

Det tillates tidsbegrenset parkering for hotellets gjester foran hotellets hovedinngang. Tidsbegrensningen og kontrollen av hvorvidt kjøretøyene faktisk er hotellets gjester må håndheves vesentlig strengere enn i dag. Det må avklares hvem som faktisk har ansvaret for å håndheve dette.

Risiko- og sårbarhet

Forhold som ROS-analysen trekker frem: Støy, bevaringsverdig fasade, radongass i grunnen.

Dette er omtalt i bestemmelsene.

Sosial infrastruktur

Hotellvirksomheten får økt overnattingskapasitet. Konferansesenteret blir oppgradert og utvidet. Kvartalet får et ryddigere og mer tilgjengelig grensesnitt mot omkringliggende gater, plasser og fortau.

Kollektivtrafikk

Fra Stortorget i nord og til Oslo S i syd går buss og trikk i en bue rundt Domkirken og Kirkeristen. På vei nordover passerer bussene hovedinngangen til hotellet.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Det skal tas hensyn til kommunale VA-ledninger som går rundt planområdet under planleggings- og anleggsfase.

Trikkelinjer

Det skal tas hensyn til trikkelinjer som ligger innenfor 30 meter fra planområdet i planleggings- og anleggsfase. Dette krever dispensasjon fra Jernbanelovens §10. Sikringstiltak skal planlegges i samråd med Kollektivtransportproduksjon AS (KTP).

Dispensasjon gis fra KTP etter skriftlig søknad vedlagt situasjonskart i målestokk påtegnet avstand til spors midtlinje.

T-banenedgang

KTP er den offentlige part i forhold som gjelder T-banenedgangen. Det foreligger en bruks- og vedlikeholdsavtale fra 1989 som bestemmelsene kan vise til i forhold til hvem som har ansvar og bygningsmessige rettigheter som foreligger (for eksempel skilting og belysning over terreng). Eier av hotellet, DNB Næringsseiendom, har iverksatt initiativ for å sette i gang en prosess med KTP og Ruter vedrørende en oppgradering av nedgangen, i henhold til illustrasjonsprosjektets løsning for denne.

Stedsutvikling

Byutvikling/områdeutvikling

Planområdets nærhet til byens hovedkollektivknutepunkt er svært gunstig ift en utvidelse av hotell- og konferansevirksomheten i kvartalet. Konferansefasiliteter sentralt i Oslo sentrum er bra for Oslo, og er i overensstemmelse med visjoner og ønsker nedfelt kommuneplaner og Områdeprogram for Oslo S. Kommuneplan 2008, Oslo mot 2015, vedtatt 11.06.2008: 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.

Barns interesser

Planforslaget har ikke negative konsekvenser for barns interesser.

Universell utforming

Bebyggelse

Planlagt nybygg skal tilfredstille krav til universell utforming som definert i TEK 10. T-banenedgang opprettholdes som trapp.

Uterom

Hotellets hovedinngang trekkes tilbake ca 6,5 meter.

Juridiske forhold

Rekkefølgekrav

I tilknytning til oppgradering av T-banenedgang bør det avklares forhold som sikrer både gårdeiers, hotellets og KTPs interesser.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget er i tråd med overordnede mål.

Plasseringen hotell og konferansesenter må vurderes som svært gunstig både i et samfunnsøkonomisk og miljømessig perspektiv. En utvidelse av hotell- og konferansevirksomheten vil medføre at det blir flere brukere av kollektivtrafikk i området.

Planområdets nærhet til byens hovedkollektivknutepunkt er svært gunstig ift en utvidelse av hotell- og konferansevirksomheten i kvartalet. Konferansefasiliteter sentralt i Oslo sentrum er bra for Oslo og i henhold til visjoner og ønsker nedfelt kommuneplaner og Områdeprogram for Oslo S.

Kommuneplan 2008, Oslo mot 2015, vedtatt 11.06.2008: 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.

Natur- og ressursgrunnlaget

Planforslaget medfører ikke konsekvenser knyttet til natur- og ressursgrunnlaget.

Landskap

Planforslaget medfører ikke kjente konsekvenser knyttet til grunnforhold, topografi, naturtype, vegetasjon/grønnstruktur eller naturelementer.

Verneinteresser

Kulturminner

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.

Miljøfaglige forhold

Luft- og støyforurensning

Utvidelsen av bygningsmasse må tilfredstille kravene i T-1442

Forurenset grunn

Foreslåtte tiltak i planforslaget omfatter utbygging av eksisterende bygningsmasse. Det er ikke mulig å foreta undersøkelser av grunnen før oppføring. Radongass bør kartlegges i etterkant av gjennomført tiltak.

Lokalklima

Planlagt nybygg vil bygges over eksisterende bebyggelse fra et nivå min 22 m. over bakkenivå og oppover. Det vurderes som lite sannsynlig at det kan oppstå spesielle konsekvenser mht lokalklima for omkringliggende arealer.

Biologisk mangfold

Planforslaget medfører ikke negative konsekvenser i forhold til biologisk mangfold. Med grønne tak kan tiltaket bidra positivt i forhold til fugler og insekter.

Forhold til Lokal Agenda 21

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

Sol og skyggef forhold

Planlagt nybygg vil medføre en svært begrenset reduksjon i direkte sollysinnfall for omkringliggende plass- og gaterom. Begge alternativ vil påvirke gaterommet i Skippergata.

Se for øvrig planforslagets vedlagte skyggestudie (eget dokument).

Trafikkforhold

Kapasitet

Økt kapasitet for å ta i mot buss ved å etablere bussparkering og snu-mulighet i Skippergata. Det blir større press på eksisterende forhold for varelevering til alle med adresse i Skippergata, fordi en større andel av parkeringsareal må reserveres til kjøreareal i tilknytning til snuplass.

Trafikksikkerhet

Ved å etablere snu-mulighet i dagens varemottak reduseres behovet for å rygge inn i Skippergata. Gående i Skippergata må sikres med fortau eller andre tiltak, samtidig som busser tillates rygge inn i varemottak.

Gang- og sykkelvei

Ingen gang og sykkelveier påvirkes direkte av tiltaket, da hovedferdselsåren for syklist er lagt via Nygaten og inn Stenersgaten. Valgt løsning for krysset Storgata – Skippergata – Nygata legger til grunn at det ikke er sykkelvei gjennom arealet som skal brukes av fotgjengere.

Avkjørsel

Som et tiltak for å bedre forholdene til varemottak og buss i Skippergata foreslås det å endre inn og utkjøring fra Skippergata.

Eksisterende avkjørsler til varemottak og parkeringshus i Skippergata opprettholdes. Det etableres ikke nye avkjørsler eller parkeringsplasser i planområdet. Det vil i prosess rundt planskisse vurderes å gjøre deler av varemottak, "snuhammeren" til offentlig avkjørsel, eller hele denne delen av Skippergata til privat avkjørsel (med offentlig tilgjengelighet hjemlet i bestemmelsene).

Varelevering

Utvidelsen av hotellvirksomheten vil medføre et noe større volum/frekvens av varelevering. Eksisterende varemottak langs Skippergata har kapasitet til å løse økningen i vareleveranser. Det etableres ikke nye varemottak i planområdet. Økt bruk av Skippergata til vesentlig større kjøretøy enn i dag vil kunne redusere kapasiteten for varelevering til øvrige eiendommer, fordi større del av gata må reserveres til kjøreareal.

Parkering

HC-plasser i gate og p-plasser for Costa Ricas ambassade ivaretas. Det tas sikte på å etablere parkering for buss med besøkende til hotellet i Skippergata.

Trafikkavvikling / rigg i anleggsfasen

Arbeidene med nybygget vil, som under rehabiliteringen av 1952 bygget i 2010, gjennomføres mens øvrige deler av hotellet er i drift. Det vil stille store krav til gjennomføringen.

Skippergt:

Får å oppnå tilstrekkelig sikkerhet for publikum samtidig med tilfredsstillende arbeidsforhold for utførende, ser vi for oss at Skippergatas fortau og ca halve kjøregata blir inngjerdet og brukt som riggområde. Det vil være tilnærmet kontinuerlig kjøreadkomst til hotellets P-anlegg og varemottak, og de øvrige næringsdrivende langs i Skippergt. vestside. Om nødvendig må fortauets bredde på

vestsiden reduseres noe for å oppnå slik tilkomst. Ovennevnte forhold vil gjelde for hele Skippergt lengde, forutsatt nødvendig inntrekking for å opprettholde fotgjengerovergangen, samt gjøre krysset og utkjøringen fra Skippergt til Biskop Gunnerus gt oversiktlig og forsvarlig.

Nygata:

I tillegg til riggarealet i Skippergt vil også fortauet fra nedgangen til T-banen og langs Nygata måtte stenges, inngjerdes og benyttes som rigg i store deler av anleggsfasen. I perioder hvor butikkene her kan holde åpent vil adkomst sikres ved bruk av gangtunneler i stål. Veibane, buss og trikk vil ikke berøres, med unntak av noe ut og innkjøring til riggarealet slik praksisen også var under rehabiliteringen av 1952-bygget i 2010.

Biskop Gunnerus gt

I sydfasaden vil det i en begrenset tidsperiode, mens nytt inngangsparti og eksisterende fasade rehabiliteres, måtte etableres stillas og gangtunneler på fortau/ parkeringsfelt i perioden disse arbeidene pågår.

Generelt:

Ved spesielt tunge løft vil det for perioder kunne bli nødvendig med montering med kran plassert utenfor de angitte riggarealer, men da for korte avtalte perioder etter spesiell godkjenning.

Risiko- og sårbarhet

Planlagte tiltak i planforslaget medfører ikke en økning i risiko- og sårbarhet utover faremomenter knyttet til gjennomføring av bygge- og rivefase.

Påbygget skal oppføres i en tett bysituasjon med bil-, trikk og gangtrafikk i omsluttende gateløp. Planlegging og gjennomføring av byggeoppgaven må ha et sterkt fokus på sikkerhet og logistikk slik at det omkringliggende bymiljøet ikke utsettes for farer eller unødvendige belastninger. Sikringstiltak skal planlegges i samråd med Oslo Trikken AS som er sikkerhetsansvarlig for trikkedrift, samt øvrige aktører som har ansvarsroller i omkringliggende bymiljø.

Dette skal følges opp i bestemmelser.

Sosial infrastruktur

Offentlig servicetilbud

Utvidelse av hotell- og konferansevirksomheten i planområdet vil representere en positiv tilvekst til det offentlige servicetilbud ved Oslo S. Oppryddingen i kvartalets fasadeliv på gateplan vil gjøre øvrige funksjoner i kvartalet mer tilgjengelige og synlige i bybildet.

Barnehage

Planområdet har ingen naturlig tilknytning til boligområder og fremstår generelt som svært uegnet til barnehageformål.

Kollektivtrafikk

Hotellet har gjennom senere reguleringsplaner, spesielt for omleggingen av Jernbanetorget, vært påvirket av tiltak knyttet til å bedre kapasiteten for kollektivtrafikk. Dette har gitt et smalere fortau foran hotellet, og et større press på parkerings i tilknytning til hotellets hovedinngang. I planforslaget trekkes hovedinngang tilbake 6,5m for å avhjelpe situasjonen på fortauet.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Plassering av trykkøkningspumpe for sprinkler bør avklares nærmere i detaljprosjekteringsfasen og i dialog med brann- og redningsetaten, samt vann- og avløpsetaten.

Den planlagte utbyggingen vil ikke øke overvannsmengden eller avrenningsfaktoren.

Estetikk og byggeskikk

Fjernvirkning

Pga ny-/påbyggets utforming + tomtens beliggenhet lavt i Oslo bys topografi har forslaget kun begrensete 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 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.

Riving

Foruten deler av "innmaten" til den opprinnelige sidefløyen forutsettes også den delen av 90-talls bygget som ligger i denne fløyens forlengelse (lenger inn i Skippergata) revet (ned til 1. etasje). Dette for å muliggjøre både en søylefri konferansesal i etasjen over og en mer rasjonell hotellfløy i denne delen av bygget. (Dagens fløy har kun hotellrom på en side, mens den nye løsningen innebærer to rekker av hotellrom.)

Stedsutvikling

Byutvikling/områdeutvikling

Områdets gode tilknytning til kollektivnett gjør det velegnet for utbygging med publikumsrettede funksjoner. Utvidelse av hotellet med konferansesal på 1000 m² og overnattingskapasitet på 800 hotellrom er i tråd med kommunens overordnede målsetninger om å tilrettelegge for økt handels- og servicevirksomhet i Oslo sentrum.

Barns interesser

Planforslaget medfører ikke reduksjon i barns leke- og oppholdsarealer og har heller ingen andre åpenbare konsekvenser i forhold til barns interesser.

Universell utforming

Planforslaget innebærer ikke varige tiltak som har negative konsekvenser for funksjonshemmede, bevegelseshemmede eller orienteringshemmede. Planlagt nybygg skal tilrettelegges i henhold til TEK 10. I anleggsfasen skal det utvises bevissthet i forhold til fremkommelighet på gateplan for personer med funksjonshemming, bevegelseshemming eller orienteringshemming. T-banenedgang skal oppgraderes over terreng. Reguleringsplanen skal således ikke legges til rette for endringer av trapp eller nedkomst generelt, og sikrer at trappeadkomsten opprettholdes.

Juridiske forhold

Det er igangsatt en prosess med KTP og Ruter, med sikte på å avklare forhold, deriblant juridiske, som har betydning for realisering/tilrettelegging for oppgradering av T-banenedgangen i Nygata.

Interessemotsetninger

Planforslaget søker løse det offentlige interesser i å øke kapasiteten for kollektivtrafikk i Biskop Gunnerus gate, samtidig som hotellets interesser ivaretas.

9. ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.

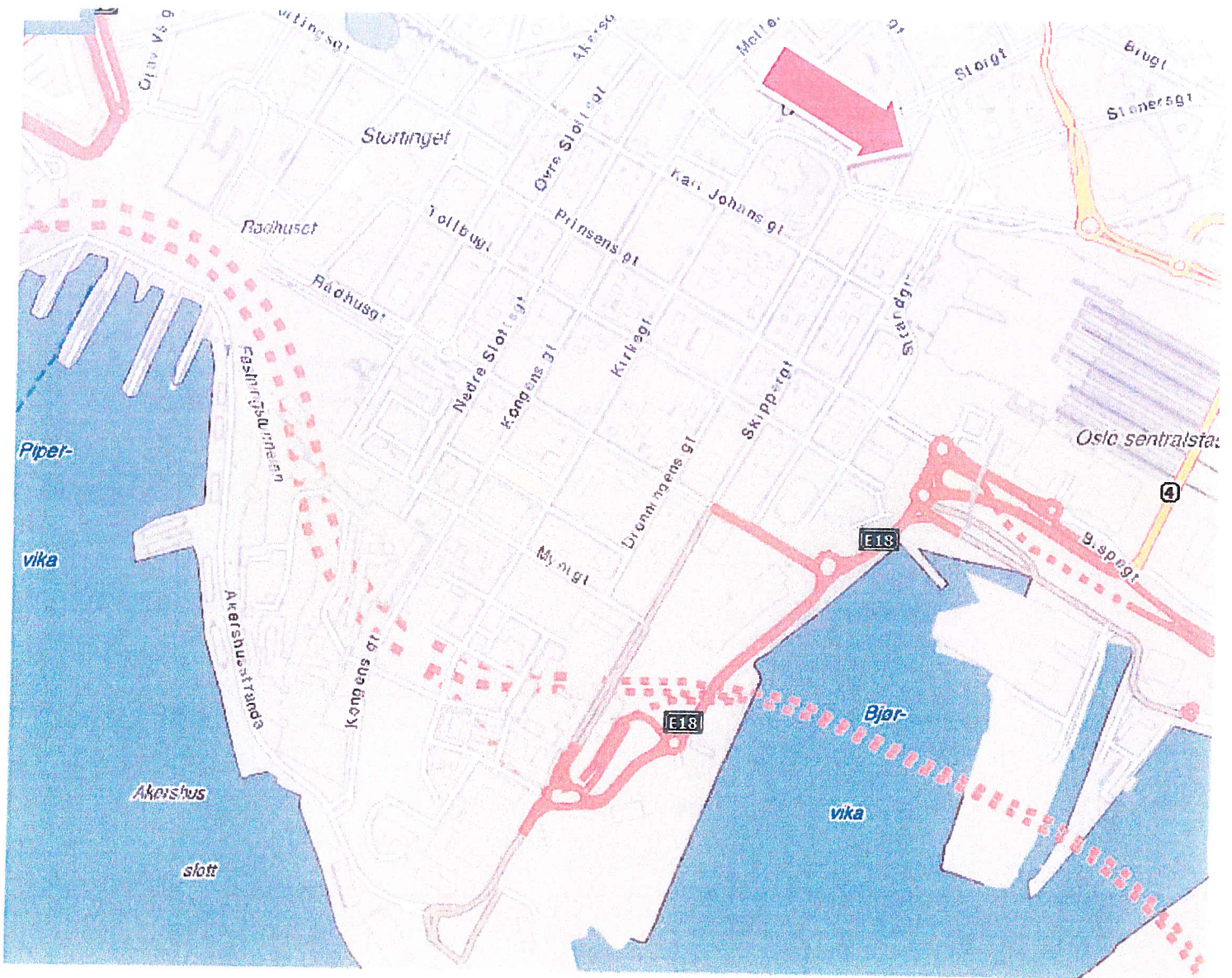
Vedlegg:

- 01 Hovedillustrasjoner
- 02 Fjernvirkning
- 03 Gateromsstudie
- 04 Skyggestudie
- 05 Situasjonsplan
- 06 Typiske planer

Fysisk modell av begge alternativer er også levert som del av planforslaget.

Hovedalternativet er ytterligere presentert gjennom animerte sekvenser mellom relevante standpunkter i Oslo sentrum (fra Bjørvika, Stortorvet, Enerhaugen og Storgata). Disse sekvensene er lagret som fire filmklipp, og kan sees på følgende nettside:

<http://kunde.lsa.no/royalchristiania>



KOMMENTAR TIL PLANSKISSE:

201002384 Biskop Gunnerus gate 3 og Nygata 3 - Planskisse for reguleringsplan - Næringsvirksomhet og hotell

Diverse:	Saksdato: 08-03-2010, Sist endret: 18-10-2011, Ansvarlig: O/OP2T/Paul L. V. Koefoed
Gnr/Bnr:	208/271, 208/860
Bydel:	16 - SENTRUM
Adresse:	BISKOP GUNNERUS GATE 3 OG NYGATA 3
Søker:	Lund & Slaatto Arkitekter AS
Tiltakshaver:	
Planstatus:	Igangsatt

Bakgrunn:

Denne kommentaren er utarbeidet på oppdrag fra hjemmelhavere i Storgaten 10 A-B (SG10) og Skippergaten 33 (SG33) ønsker en vurdering av den Planskissen som er fremmet for Biskop Gunneruds gate 3 (BG3). Hjemmelhavernes eiendommer ligger vis á vis BG3 på andre siden av Skippergaten. Denne evalueringen vil derfor ha spesiell fokus på de konsekvenser en slik utvikling vil ha for disse eiendommer.

Det aktuelle byområdet ligger i overgangen til byutviklingsområdene i Oslo S; der det foregår en av de mest omfattende utbyggingsprosesser i byens historie. Det har derfor vært stort fokus på planlegging av dette området helt siden siste verdenskrig. Store områder og prosjekter er utviklet som resultat av arkitektkonkurranser samtidig som overordnede planer og detaljerte reguleringsplaner er utarbeidet.

Det foreligger dermed både overordnede og detaljerte planverktøy, det nyeste planarbeidet er utarbeidet ved Avdeling for byutvikling, Plan- og bygningsetaten nedfelt i: "Oslo S – områdeprogram". Dette verktøyet er ikke juridisk bindende og inneholder ikke konsekvensutredninger. Det antas imidlertid at innholdet kan bli førende for behandling av nye planer som fremmes i området. Våre oppdragsgivere vil derfor her peke på, at grensetrekking og definisjon av Hotel Christiania kvartalet som del av det nye utviklingsområdet i Oslo S, synes kunstig og ulogisk. Dette kvartalet var utgangspunktet for utviklingen av det området som nå utvikles og var ferdig utbygget allerede på 1950-tallet.

Planskissen som nå er fremmet bryter med gjeldende reguleringsbestemmelser og de analysene som ligger til grunn for utarbeidelsen av dem. Dette utløser behovet for å fremme forslag til ny regulering av berørte gårds- og bruksnumre.

Denne evalueringen er utført på grunnlag av tilgjengelig dokumentasjon i plansaken, historiske kart og redegjørelser, flyfotos, studier av bymodellen på Plan- og bygningsetaten og ved befaringer i området.

Evalueringen er bygget opp som følger:

- Kommentarer til dokumentasjonen i Planskissen
- Kort analyse av historiske byplanmessige forutsetninger
- Vurdering av lys og skyggeforhold
- Vurdering av trafikale forhold
- Vurdering av risiko og sårbarhet
- Vurdering av de to utbyggingsalternativene
- Sammenfatning

Evalueringen vil også kommentere og referere dokumentasjon som foreligger i plansaken for å sikre at konsekvenser for naboeiendommene (SG10 og SG33) blir tilstrekkelig belyst.

Denne evalueringen eller deler av den antas å bli benyttet som et innspill i saken eller som en kommentar til den.

Kommentarer til dokumentasjonen i Planskissen:

Som det fremgår i dokumentasjonen er tiltakshavers ønsker for utnyttelsen av sin eiendom, i strid med gjeldende planer og reguleringer for området. Det er dette som utløser behovet for å utarbeide og fremme et privat reguleringsforslag. Dette arbeidet er nå nedfelt i 2 alternative forslag; Alternativ 1 (høyt påbygg) slik tiltakshaver ønsker det og Alternativ 2 (lavt påbygg) som synes å være PBE's reaksjon på tiltakshavers forslag.

Dokumentasjonen som foreligger er grundig og systematisk utarbeidet i henhold til Plan- og bygningsetatens mal for utarbeidelse av private reguleringsforslag.

Det kan imidlertid bemerkes at denne malen er noe mangelfullt og svakt utformet med hensyn til historiske, byplanmessige forutsetninger. Dette kan vær årsaken til at historiske linjer for en stor del er utelatt i den saksfremstillingen som foreligger fra forslagsstiller.

PBE's motivasjon for ikke å detaljere dette punktet i sin mal, kan antas å være begrunnet med at Byantikvaren som høringsinstans, alltid skal uttale seg i nye saker fremmes. Byantikvaren's fokus vil imidlertid oftest være rettet mot antikvariske enkeltbygg. At dette er tilfellet også i denne saken fremgår av antikvarens høringsuttalelse som er lagt ved i saken.

Historiske linjer og viktige forutsetninger for byplanens utvikling kommer derfor ikke tydelig frem. Vi ønsker derfor å sette fokus på de berørte eiendommenes byplanmessige og historiske sammenheng.

I denne saken synes det derfor klart at det først må diskuteres om en utbygging av eiendommen i det hele tatt bør finne sted. Først når det er avklart og man eventuelt konkluderer med at det kan gjøres en utbygging, vil det være naturlig å vurdere alternative utbyggingsmodeller.

Ved å legge til grunn en mer objektiv analyse av overordnede byplanmessige forutsetninger basert på den historiske utviklingen av byen, ville det være enklere å vurdere:

- Om gjeldende regulering bør endres; hvorfor og hvordan?
- Om bydelen er tjent med at denne eiendommen utnyttes tyngre?
- Om planhistoriske kriterier kan ivaretas ved en eventuell utbygging.?
- Om andre eiendommer i umiddelbar nærhet også kan eller bør videreutvikles tilsvarende?
- Hvilke styrende kriterier som burde ligge til grunn for en eventuell endring av gjeldende reguleringsbestemmelser.

Disse spørsmålene vil videre bli drøftet i punktene under.