

Leangen senterområde nord

Frost Eiendom AS

Planinitiativ



Planinitiativ

Detaljregulering for Leangen senterområde nord (Haakon VIIIs gate 25)

Forslagsstiller

Haakon VIIIs gate 25 AS (Frost Eiendom)

Plankonsulent

Oslo Works AS (org. nr. 916 528 353)

KOHT Arkitekter AS (org. nr. 918 145 044)

Forsidebilde

Fremtidsbilde av byrom ved Leangen kollektivknutepunkt.

Hentet fra Oslo Works + KOHT Arkitekter sitt bidrag i parallelloppdraget
"Senterområde Leangen", våren 2018.

Dato

21.12.2018

Antall sider

17

Innholdsfortegnelse

0	Innledning og bakgrunn	s.4
1	Formålet med planen	s.5
2	Planområdet, og eventuelle virkninger utenfor planområdet	s.5
3	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	s.6
4	Utbyggingsvolum og byggehøyder	s.7
5	Funksjonell og miljømessig kvalitet	s.7
6	Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser	s.7
7	Gjeldende planer og pågående planarbeid	s.8
8	Vesentlige interesser som berøres	s.10
9	Samfunnssikkerhet	s.10
10	Varslingsparter	s.17
11	Medvirkning	s.17
12	Vurdering etter Forskrift om konsekvensutredninger	s.17

0 Innledning og bakgrunn

En urban utvikling og fortetting av områdene rundt Leangen stasjon har lenge vært en ønsket utvikling, og en premiss i kommunedelplanen for området siden 2005. Målsetningen har blitt aktualisert ytterligere og forsterket av formannskapets vedtak 21.06.2016, samt Bane Nors prosess med flytting av stasjonen til Bromstadbrua.

Frost Eiendom, i samarbeid med Trondheim kommune, inviterte våren 2018 til parallelloppdrag for utvikling av et robust plangrep for eiendommene direkte nord og sør for jernbanetraseen gjennom avsatt senterområde i KDP. I etterkant av innleverte og evaluerte bidrag i parallelloppdraget, har Frost Eiendom valgt å engasjere Oslo Works og Koht Arkitekter til å stå for detaljert reguleringsplan av eiendommen Haakon VII's gate 25, nord for sportraseen.

Foreliggende illustrasjonsprosjekt, og grunnlag for planinitiativ baserer seg på parallelloppdragets utkast til plangrep, med mindre justeringer gjort i etterkant av avsluttet parallelloppdrag. Det vises til eget vedlegg til planinitiativet, som redegjør for analyser av eksisterende situasjon, og for prinsippene som ligger til grunn for plangrepet.

Vi er av den klare oppfatning at området totalt sett ikke er tjent med at det etableres fullt lokk over jernbanetraseen i full bredde av senterområdet. Derimot vil etablering av ny Peder Falcks bro, samt en eventuell breddeutvidelse ved Bromstad bro, i kombinasjon med en aktivisering og sykkel-prioritering langs jernbanetraseen etter vårt syn gi beste løsning for både koblinger og grønn mobilitet i området. Etablering av fullt lokk er estimert med svært høye etableringskostnader, samt at det i praksis motvirker målet om høy arealutnyttelse da høydeforskjeller fra lokk til området forøvrig gjør 2 etasjer i overgangssonen ubrukbare. Kulvertløsning for sykkelvei, som i praksis blir konsekvensen av å etablere fullt lokk, motarbeider dessuten direkte sykkelprioriteringen som står sentralt i Trondheims nullvekstvisjon for utslipp.

Fortetting med boliger nært kollektivknutepunkt og jernbanestasjoner er et viktig prinsipp ift. nullvelstmålene, og signaliseres som en enda høyere prioritering ved utvidelse og reforhandling av Trondheims byvekstavtale. Forholdet ligger også inne som premiss i KDP som krever 60% boligandel for området. Etter innledende beregninger av etablert og planlagt boligandel i resterende deler av senterområdet, ser vi at det ikke er mulig å både etablere en generell høy utnyttelse (ref. bl.a formannskapsvedtak 21.06.16), og en samlet boligandel på rundt 60% uten å utfordre høydebegrensinger som tidligere er stipulert for området.

Eiendommen berøres av tidligere avfallsdeponi i Ladedalen, og håndtering av dette temaet i forhold til boligetablering i området blir ett av de viktigste temaene i videre planprosess. En annen viktig premiss blir støynivåer fra veisystemet rundt eiendommen. Vi ser derfor at temaene utnyttelse, støy, deponi, boligandel og byggehøyder må ses i nær sammenheng, og ønsker en åpen dialog med Byplankontoret rundt disse temaene i planprosessen. Det illustrerte plangrepet, med volum og høydeforslag må derfor ses på som et utgangspunkt for denne dialogen, snarere enn et bastant standpunkt.

Summen av dette dokumentet, sammen med vedlegget "Konsept og strategi" utgjør det samlede planinitiativet, og grunnlag for anmodning om oppstartsmøte for reguleringsarbeidet.

1 Formålet med planen

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for den ønskede bymessige utviklingen av en viktig del av avsatt senterområde på Leangen, nord for jernbanetraseen. Området som ønskes regulert dekker arealet markert som S1 og P3 i KDP for Lade/Leangen. Det ønskes lagt til rette for etablering av en vesentlig andel bolig, i tråd med intensjonene for senterområdet, i tillegg til forretning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting, friområder og trafikkareal. Det tilrettelegges for etablering av Peder Falcks bro og forlengelse av Peder Falcks vei. Det legges til rette for etablering av vestre trappetårn til ny Leangen Stasjon, sammen med en avgrenset lokk-løsning over spor, med paviljongbygg over. Det legges til rette for videreføring av ekspress-sykelvei gjennom området, og for etablering av stopp for metrobuss ved omstigningspunkt for tog. Det legges til rette for høy utnyttelse rundt omstigningspunktet Leangen stasjon, i tråd med politiske føringer og nullvekst-målet for privatbilisme.

2 Planområdet, og eventuelle virkninger utenfor planområdet



Overordnet perspektiv: planområdet ligger omlag 3,5 km øst for Midtbyen i luftlinje, og markert med  i kartet (kartgrunnlag hentet på finn.no)



Planavgrænsning vist med stiplet linje. Grense mot sørvest må avklares nærmere.

3 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det vises til eget vedlegg til planinitiativet, for redegjørelse av planlagt bebyggelse og anlegg, med bakenforliggende betraktninger og begrunnelser for valgt plangrep. Følgende tiltak inngår i plangrepet:

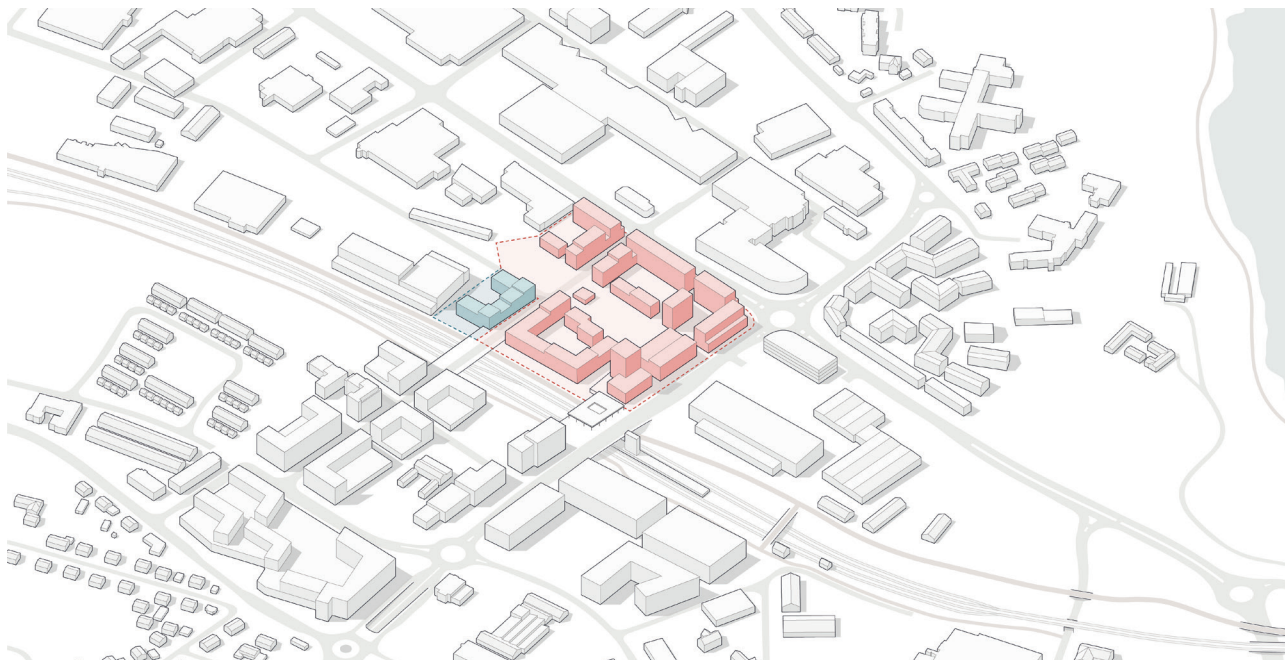
- Tilrettelegging for etablering av vestre nedgang til plattformnivå på nye Leangen stasjon, sammen med etablering av begrenset lokk over sporområdet, og som utvidelse av eksisterende Bromstadbro.
- Tilrettelegging for etablering av Peder Falcks veis forlengelse til Haakon VIIIs gate, samt forberedelse for etablering av Peder Falcks bro.
- Tilrettelegging for etablering av nytt kryss mellom forlenget Peder Falcks vei, og kommende Haakon Magnussons gate.
- Tilrettelegging for etablering av supersykeltrasé langs jernbanetraseens nordside, sammen med et langsgående parkrom langs denne.
- Tilrettelegging for etablering av ny bymessig bebyggelse, med blandede formål, bl.a: Boliger, forretning (inkl. dagligvare), bevertning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting.
- Tilrettelegging for etablering av offentlig bydelspark.



Illustrasjon: Oslo Works + KOHT. Plassering av bebyggelse i tilknytning til kollektivknutepunktet. Kvartalet markert med gråstiplet linje eies av både Rishaug eiendom AS, Frost eiendom AS og Trondheim kommune. Det er enda ikke avklart om kvartalet vil inkluderes innenfor planavgrensingen. Frost eiendom og Rishaug eiendom har startet en dialog og dette vil avklares i den videre prosessen

4 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det legges opp til en høy utnyttelse av byggeområdet ved knutepunktet, som kan være med på å bygge opp om knutepunktets funksjon og nullvekstmålet., i tråd med formannskapetets vedtak av 21.06, **Sak PS 148/16**. Plangrepet rommer en foreslått bygningsmasse som også innebærer fleksibilitet ift. endelige bruksformål i bakkeplan og over, i tillegg til parkering og annet bruksareal under terrengnivå. Bebyggelse er illustrert foreløpig med høyder fra 3 til 12 etasjer, med hovedtyngde mot kollektivknutepunktet. Det forutsettes god dialog med Byplankontoret i planprosessen rundt volum og høyder, og en konstruktiv dialog rundt avhengighetene som oppstår mellom boligandel, støy, og delvis forholdet til deponi. Det vises til eget vedlegg for illustrasjoner av, og redegjørelser for plangrepet.



Illustrasjon: Oslo Works + KOHT. Plassering av bebyggelse i tilknytning til kollektivknutepunktet. Kvartalet markert med blåstiplet linje eies av både Rishaug eiendom AS, Frost eiendom AS og Trondheim kommune. Det er enda ikke avklart om kvartalet vil inkluderes innenfor planavgrensingen. Frost eiendom og Rishaug eiendom har startet en dialog og dette vil avklares i den videre prosessen

5 Funksjonell og miljømessig kvalitet

Det legges opp til et plangrep, med tilhørende funksjonsprogrammering som vil bygge opp under intensjonen om å danne et urbant lokalsenter rundt omstigningspunktet Leangen stasjon. Det legges vekt på stor grad av funksjonsmiks, og en generell høy utnyttelse rundt kollektivpunktet, som grunnlag for et høyt antall beboere og arbeidsplasser i senterområdet. Det legges opp til et mangfold av tilbud og tjenester relevante for nærområdet, og som generer byliv og aktivitet i området. Det vurderes et særskilt fokus på idrett og aktivitet, som del av program-strategi og identitetsgivende profil for området.

Området ønskes opparbeidet med grunnlag i et høyt ambisjonsnivå knyttet til energi og miljø. Det vil i planprosessen utredes nærmere hvilke miljøkrav som skal/kan hjemles i reguleringsplanen, og det vil bli utarbeidet et miljøoppfølgingsprogram. Nærhet mellom nye boliger og eksisterende avfallsdeponi må avklares i planprosessen.

6 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Tiltak i tråd med planforslaget legger opp til en større fortetting i tilknytning kollektivknutepunktet ved nye Leangen togstasjon. Dagens struktur er tilrettelagt for plasskrevende handel, med store areal avsatt til parkering. Planforslaget legger opp til en fortetting som bidrar til å introdusere en tydeligere bystruktur i området, og som vil være premissgiver for videre utvikling.

Det foreslås noe høyere bebyggelse enn lagt til grunn i gjeldende KDP, i tråd med formannskapetets vedtak fra 2016 som ber om høy utnyttelse rundt kollektivknutepunktet. Foreløpige skisser til plangrep introduserer bebyggelse på 3 til 12 etasjer, med økende høyder mot Bromstadvegen og omstigningspunktet, og lavere høyder mot sørvest.

Landskapsvirkning, og fjernvirkninger generelt vil bli utredet i planforslaget, og byggehøyder ønskes om et sentralt tema i dialogen med Byplankontoret.

7 Gjeldende planer og pågående planarbeid

Kommuneplanens arealdel, sist behandlet 24.04.2014

Området er i kommuneplanen avsatt til fremtidig sentrumsformål. Det stilles krav om minimum 10 boliger pr. dekar. I henhold til bestemmelsenes §26.1 tillates det ikke etablert boliger over deponi. Deler av reguleringsområdet berører eksisterende avfallsdeponi i Ladedalen. Samtidig stiller føringer i gjeldende KDP krav om minimum 60% boliger for senterområdet, som ikke vil kunne oppnås uten en betydelig andel boliger innenfor denne delen av senterområdet. Innledende utredninger fra geoteknisk konsulent konkluderer med at etablering av boliger, med mellomliggende etasje (p-kjeller og/ eller næringsetasje) vil være

teknisk forsvarlig. Andre avbøtende tiltak er også under utredning. Forholdet blir et viktig avklaringsstema i reguleringsprosessen.

Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.04.2005

Gjeldende kommunedelplan har som utgangspunkt at det skal bygges lokk over jernbanen (i tilknytning stasjonsområdet) for å bryte ned barrierevirkningen, og knytte områdene bedre sammen. Arealet innenfor planavgrænsingen er i gjeldende KDP avsatt til sentrumsformål og friområde.

Plangrepet legger opp til en intern omarrondering av sentrumsformål og parkareal for å oppnå bedre støyforhold i parken, og en bebyggelse med mer bymessig karakter, henvendt mot gateløpene. Størrelsen på friområdet i planforslaget ved planinitiativ er tilsvarende som i gjeldende KDP.

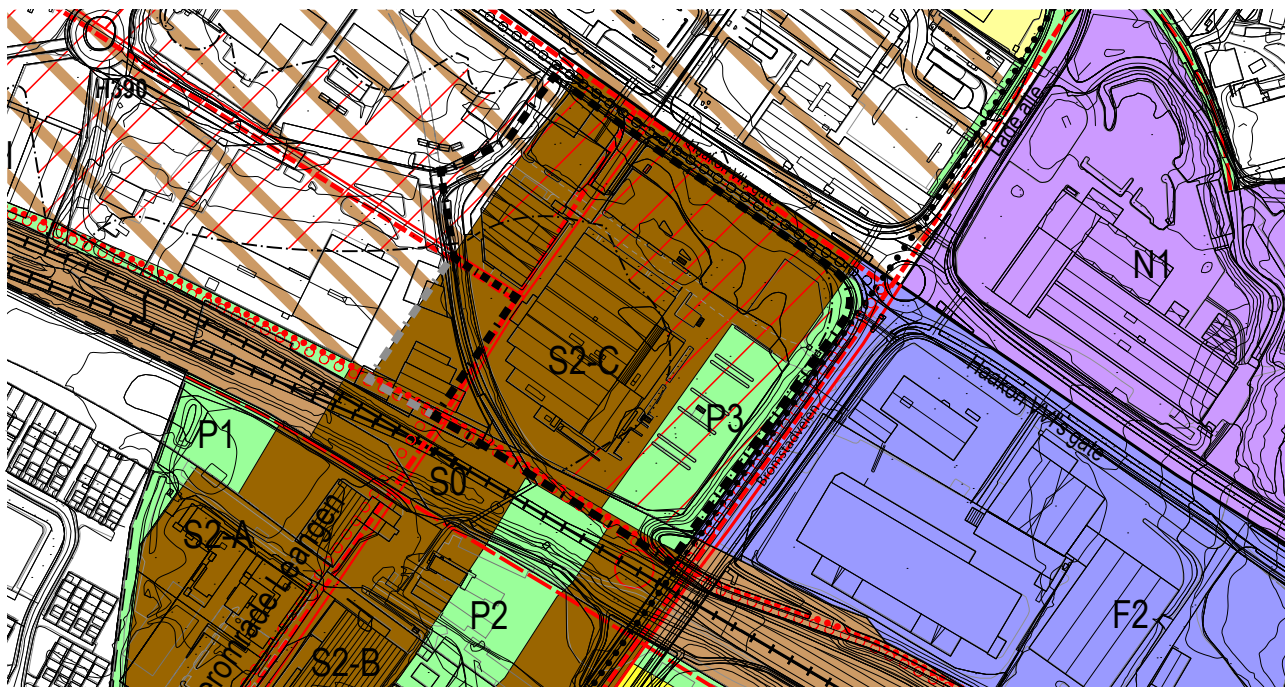


Gjeldende KDP med planavgrænsing påtegnet. Grense mot sørvest må avklares nærmere.

Utkast til ny kommunedelplan for Lade og Leangen. Planprogram fastsatt 06.03.2012

Utkastet til revidert kommunedelplan for Lade - Leangen gir føringer for fremtidig arealbruk og byutvikling i området, der planforslagets areal disponeres til sentrumsformål, friområde og trafikkområder. Øst for senterområdet fremmes mer singulære formål pr. felt (henholdsvis næring, forretning og bolig), mens mot vest foreslås kombinert bebyggelse og anlegg. Det åpnes for sentrumsformål og park også over sporområdet, som i praksis fordrer lokk over jernbanen.

Plangrepet medfører en endring fra gjeldende områderegulering for Leangen senterområde (r20100009) og utkast til ny KDP gjennom ny løsning for kryssing av jernbanelinjen. Fullt lokk anses ikke som økonomisk realisertbart, og det vil gi svært negative konsekvenser for supersykeltraséen, i form av en lang og opplevd utrygg kulvertløsning. Det er vår klare vurdering at etablering av fullt lokk dermed ikke er det beste byplanmessige grepet for området som helhet.



Utkast til ny KDP med planavgrensning påtegnet. Grense mot sørvest må avklares nærmere.

Sak PS 148/16 - Vurderinger av lokk-/bruløsning for Leangen senterområde, vedtak i formannskapet 21.06.2016

I forbindelse med etablering av Leangen stasjon anbefalte Rådmannen å legge opp til en bruløsning for Leangen senterområde, og at arbeidet med en lokkløsning burde avsluttes. Formannskapet stilte med eget alternativ, med etterfølgende vedtak:

Formannskapet ber om at etableringen av Leangen stasjon ikke skjer på en måte som vil være til hinder for en eventuell framtidig etablering av lokk med bebyggelse vest for Leangbrua.

Formannskapet ber rådmannen om å gå i dialog med Jernbaneverket med formål om å utarbeide ny detaljregulering og finansieringsavtale for en eventuell framtidig lokkløsning.

Formannskapet ber om at partene i tråd med bymiljøavtalen arbeider for en helhetlig knutepunktsutvikling på Leangen/ Strindheim. Dette gjelder både for å skape gode forbindelser og omstigningsforhold mellom superbuss, tog og myke trafikanter i området, samt en høy utnyttelse av byggeområdene rundt som kan være med på å bygge opp om knutepunktets funksjon og nullvekstmålet.

Illustrasjonsprosjektet som ligger til grunn for plangrepet viser at det kan etableres et begrenset lokk med bebyggelse vest for Bromstadbrua, men at dette begrenses til en broutvidelse på ca 22 meter, med muligheter for nytt pavillingbygg for sykkelhotell og nedgang til plattform. En lokkløsning med vesentlig større omfang enn dette vurderes som uheldig for supersykeltrasé, og økonomisk urealisertbart. Plangrepet, slik det foreligger ved reguleringsoppstart, vil skape gode forbindelser og omstigningsforhold, iht. vedtaket, og det legger opp til en høy utnyttelse av byggeområdene rundt, for å bygge opp om knutepunktets funksjon og nullvekstmålet.

8 Vesentlige interesser som berøres

Foreslått planavgrensning berører følgende 4 tomteeiere direkte:

412/269: Frost Eiendom

412/288: Trondheim kommune

412/265: Rishaug Eiendom AS

5/39: Bane Nor SF

Naboeiendom 412/263, Haakon VII's gate 23, berøres som nærmeste direkte nabo til planområdet i nordvest. Øvrige tilgrensende arealer mot nord, øst og sør er trafikkarealer for kjørevei og jernbane.

Tiltaket berører, og påvirker løsninger for både etablering av supersykkeltrasé og ny holdeplass for metrobuss. Tiltaket vil, gjennom at det representerer en vesentlig fortetting og urbanisering av området i tilknytning til omstigningspunktet, berøre tilgrensende eiendommer i området forøvrig.

9 Samfunnssikkerhet

Plangrepet, og ønskede tiltak innenfor planavgrensingen medfører ingen spesifikke konsekvenser for samfunnssikkerhet som avviker fra andre fortetnings- og utviklingsprosjekter i tettbygde strøk. Forholdet til jernbanetraseen, i et sikkerhetsperspektiv vil bli utredet i planforslaget. Risiko- og sårbarhetsanalyse vil bli utarbeidet som del av planforslaget, iht. momentliste under, og justert/ innsnevret etter gjennomgang i oppstartsmøte.

Etablering av boliger i nærhet til eksisterende avfallsdeponi blir et viktig utredningstema i planprosessen, og et viktig tema for dialog. Miljøtekniske rapporter for området, utarbeidet i innledende faser, peker på tekniske løsninger for håndtering av problematikken, samtidig med at det på overordnet nivå i KPA settes begrensninger for etableringer av boliger over deponi. Ut fra føringer og prinsipper gitt av både KDP for området, nullvekstmål, byvekstavtale og formannskapsvedtak ang. knutepunktet, synes det tydelig at det prinsipielt ønskes både generell høy utnyttelse, samt en betydelig boligandel innenfor planområdet. Temaet må derfor belyses nærmere, og hel eller delvis fjerning av deponi ved boligutbygging, er et av alternativene som vil utredes.

Momentliste for Risiko og sårbarhetsanalyse

	UØNSKET HENDELSE	KONSEKVENNS FOR PLANEN	KONSEKVENNS AV PLANEN	SANNSYNLIGHET	KONSEKVENNS	RISIKO	KOMMENTAR/TILTAK	KILDE
NATUR OG MILJØFORHOLD	RAS/SKRED/FLOM/BRANN							
	1. Steinsprang						Antas ikke relevant.	
	2. Masseras/leirskred						Undersøkes	
	3. Snø-/isras						Antas ikke relevant.	
	4. Dambrudd						Antas ikke relevant.	
	5. Skybrudd/store nedbørsmengder						Utredes	
	6. Elveflom/ tidevannsflo/ stormflo						Antas ikke relevant.	
	7. Skogbrann (større/farlig)						Antas ikke relevant.	
	8. Vindutsatte områder (ekstremvær, storm og orkan)						Antas ikke relevant.	
	9. Nedbørutsatte områder						ç	

	UØNSKET HENDELSE	KONSEKVENNS FOR PLANEN	KONSEKVENNS AV PLANEN	SANNSYNLIGHET	KONSEKVENNS	RISIKO	KOMMENTAR/TILTAK	KILDE
NATUR OG MILJØFORHOLD, FORTS.	NATUR- OG KULTUROMRÅDER							
	10. Sårbar flora						Antas ikke relevant.	
	11. Sårbar fauna/fisk, verneområder og vassdragsområder						Antas ikke relevant.	
	12. Fornminner (Afk)						Antas ikke relevant.	
	13. Kulturminne/-miljø						Antas ikke relevant.	
	14. Grunnvannstand						Utreides	
MENNESKESKAPTE FORHOLD	RISIKOFYLT INDUSTRI M.M.							
	15. Kjemikalie/eksplosiv / kjemikalieutslipp på land og sjø						Utreides (deponi)	
	16. Olje- og gassindustri (olje- og gassutslipp på land og sjø)						Antas ikke relevant.	
	17. Radioaktiv industri (nedfall/forurensing)						Antas ikke relevant.	
	18. Avfallsbehandling (ulovlig plassering/ deponering/spredning farlig avfall)						Utreides (deponi)	

MENNESKESKAPTE FORHOLD, FORTS.	UØNSKET HENDELSE	KONSEKVENSEN FOR PLANEN	KONSEKVENSEN AV PLANEN	SANNSYNLIGHET	KONSEKVENSEN	RISIKO	KOMMENTAR/TILTAK	KILDE
	STRATEGISKE OMRÅDER							
	19. Vei, bru, knutepunkt						Utrede	
	20. Forsyning kraft/ elektrisitet (sammenbrudd i kraftforsyning)						Utrede	
	21. Svikt i fjernvarme						Utrede	
	22. Vannforsyning (Svikt/forurensing av drikkevannforsyning)						Utrede	
	23. Avløps-systemet (Svikt eller brudd)						Utrede	
	24. Forsvars-område						Antas ikke relevant.	
	25. Tilfluktsrom						Antas ikke relevant.	
	27. Terror/sabotasje/ skadeverk						Utrede	
	28. Volds/rans og gissel- situasjoner (eller trusler om)						Antas ikke relevant.	

	UØNSKET HENDELSE	KONSEKVENSS FOR PLANEN	KONSEKVENSS AV PLANEN	SANNSYNLIGHET	KONSEKVENSS	RISIKO	KOMMENTAR/TILTAK	KILDE
MENNESKESKAPTE FORHOLD, FORTS.	29. Tele/kommunikasjons-samband (sammenbrudd)						Utredes	
	30. Kommunens dataanlegg (uhell/skader)						Antas ikke relevant.	
	31. Samfunnsviktige funksjoner (bortfall av tjenester ved streik, sykdom osv.)						Antas ikke relevant.	
	32. Brann (med større konsekvenser)						Antas ikke relevant.	
	33. Sammenrasning av bygninger/konstruksjoner						Antas ikke relevant.	
	34. Dødsfall under opprivende omstendigheter						Antas ikke relevant.	
	ANDRE FORURESNINGSKILDER							
	35. Boligforurensning						Antas ikke relevant.	
	36. Landbruksforurensning						Antas ikke relevant.	
	37. Akutt forurensning						Antas ikke relevant.	

MENNESKESKAPTE FORHOLD, FORTS.	UØNSKET HENDELSE	KONSEKVEN FOR PLANEN	KONSEKVEN AV PLANEN	SANNSYNLIGHET	KONSEKVEN S	RISIKO	KOMMENTAR/TILTAK	KILDE
	38. Støv og støy; industri						Antas ikke relevant.	
	39. Støv og støy; trafikk						Utrede	
	40. Støy; andre kilder						Utrede	
	41. Forurensning i sjø/ vassdrag						Antas ikke relevant.	
	42. Forurenset grunn						Utrede	
	43. Smitte fra dyr og insekter						Antas ikke relevant.	
	44. Epidemier av smittsomme sykdommer						Antas ikke relevant.	
	45. Gift eller smittestoffer i næringsmidler						Antas ikke relevant.	
	46. Radongass						Utrede	
	47. Høyspentledning						Utrede	

MENNESKESKAPTE FORHOLD, FORTS.

UØNSKET HENDELSE	KONSEKVEN FOR PLANEN	KONSEKVEN AV PLANEN	SANNSYNLIGHET	KONSEKVEN	RISIKO	KOMMENTAR/TILTAK	KILDE
TRANSPORT							
48. Ulykke med farlig gods						Antas ikke relevant.	
49. Brudd i transport-nettet (i store infra-strukturtraséer)						Undersøkes	
50. Brudd i transport-nettet (i store blindsonveier)						Antas ikke relevant.	
51. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området						Antas ikke relevant.	
TRAFIKKSIKKERHET							
52. Større trafikkulykke (land, sjø og luft)						Undersøkes	
53. Ulykke i av-/påkjørsler						Utredes	
54. Ulykke med gående/ syklende						Utredes	

10 Varslingsparter

Det vises til eget vedlegg (kommunens adresseliste for plansaker), der vårt forslag til aktuelle mottakere av oppstartsvarsel er avkrysset.

11 Medvirkning

Det legges opp til åpent informasjonsmøte for naboer og andre interesserte, umiddelbart etter varslingsplanoppstart, med oppfordring til å spille inn til planprosessen.

Det vil videre avholdes samrådsmøter med Trondheim Kommune v/ Eierskapsenheten, Trøndelag Fylkeskommune og Bane Nor SF i løpet av fasen mellom varslingsplanoppstart og innsending av planforslag til 1. gangsbehandling og høring.

12 Vurdering etter Forskrift om konsekvensutredninger

I en vanlig detaljreguleringsprosess kreves det som del av planbeskrivelsen grundige vurderinger av og redegjørelser for konsekvenser av planforslaget for alle relevante tema, uavhengig av om et planforslag utløser krav om konsekvensutredning. I planbeskrivelsen vil dermed aktuelle virkninger og konsekvenser, herunder konsekvenser av høy tetthet, avdekkes og belyses som en videre og mer utdypende oppfølging av kommunedelplanens vurderinger.

I kommunedelplanarbeidet ble det gjort grundige vurderinger av en økt utnyttelse innenfor planområdet, som grunnlag for fastsatt arealkategori (S2-C) for planområdet i vedtatt kommunedelplan. Plangrepet innenfor planavgrensingen fremmer ikke andre bruksformål enn det som åpnes for i KDP, og innebærer etter vårt syn ikke vesentlige endrede konsekvenser eller utnyttelse, enn det som gis av føringer for sentrerområdet i gjeldende kommunedelplan.

Etter vår vurdering er plangrepet en direkte videreutvikling av føringer gitt i overordnet plan. Vår vurdering er derfor at planinitiativet ikke utløser krav om konsekvensutredning.

**oslo.
works**

www.oslo.works
havard@oslo.works

K O H T

www.kohtarkitekter.no
jonas@kohtarkitekter.no