

# Planinitiativ for CC Drammen

Gbnr. 113/761, 113/980, 113/1009

## **Fagkyndig plankonsulent:**

Firma: LPO Arkitekter AS

Kontaktperson: Øystein Sjøstrand

Adresse: Rosenborggata 19C, 0356 Oslo

Telefon: (+47) 23 32 71 00

E-post: OS@lpo.no

## **Forslagsstiller:**

Firma: Scala CC Drammen AS

Kontaktperson: Mathias Svoren

Adresse: Bryggegata 7, 0250 Oslo

Telefon: (+47) 22 41 90 00

E-post: mathias.svoren@scalaeiendom.no



Sist revidert: 21.12.2022

## Innhold

A. Formål med planen .....	3
B. Planområdet .....	3
C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak .....	5
D. Utbyggingsvolum og byggehøyder .....	7
E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter .....	8
F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser .....	8
G. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid .....	9
H. Berørte interesser av planinitiativet .....	13
I. Samfunnssikkerhet .....	13
J. Samarbeid og medvirkning .....	13
K. Vurderingen av behov for konsekvensutredning .....	13

## A. Formål med planen

Hensikten med planarbeidet er å utvikle eiendommen for CC Drammen ved å tilrettelegge for attraktive næringslokaler nær knutepunktet på Brakerøya, styrke bylivet i lokalmiljøet og stimulere til et grønt, bærekraftig og innovativt næringsliv tett på kollektivknutepunkt og eksisterende infrastruktur. Etablering av en slik bebyggelse vil kunne generere opp mot 1000 nye arbeidsplasser i Drammen kommune og bidra til å koble området opp mot det nye sykehuset som er under oppføring.

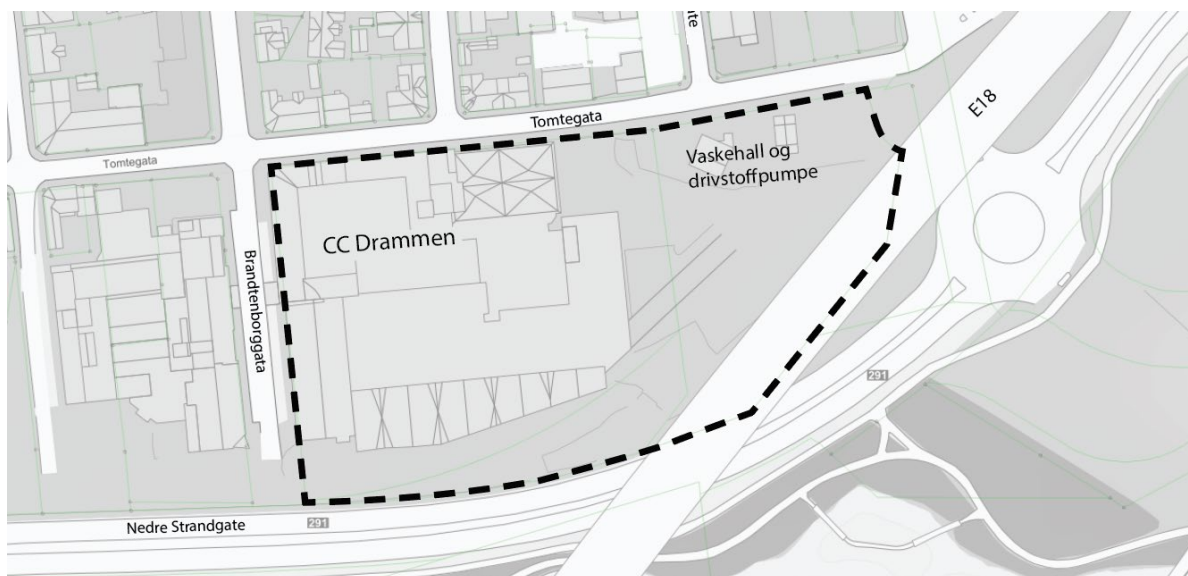
Bakgrunnen for planinitiativet er at det, som et resultat av detaljreguleringen for det nye sykehuset, vil bli behov for en ny adkomst til eiendommen. Kommunen har besluttet at den nye avkjøringen fra eksisterende rundkjøring øst for planområdet skal gå over eiendommens nordøstlige hjørne, og dermed også over dagens adkomst. Planområdet er i dag ikke regulert, og en viktig del av planarbeidet vil derfor være å utarbeide bestemmelser som sikrer en bærekraftig utvikling basert på lokale premisser og identitet. Planområdets adkomst vil også bli en viktig del av planarbeidet.

## B. Planområdet

Planområdet er lokalisert helt sentralt i Drammen, i et viktig utviklingsområde vest for det nye sykehuset, og omfatter kjøpesenteret CC Drammen. Området har en sentral beliggenhet på nedre Bragernes i bydelen Brakerøya, vest for Drammensbrua (E18), med kort avstand til både Fjordparken og Drammenselva.



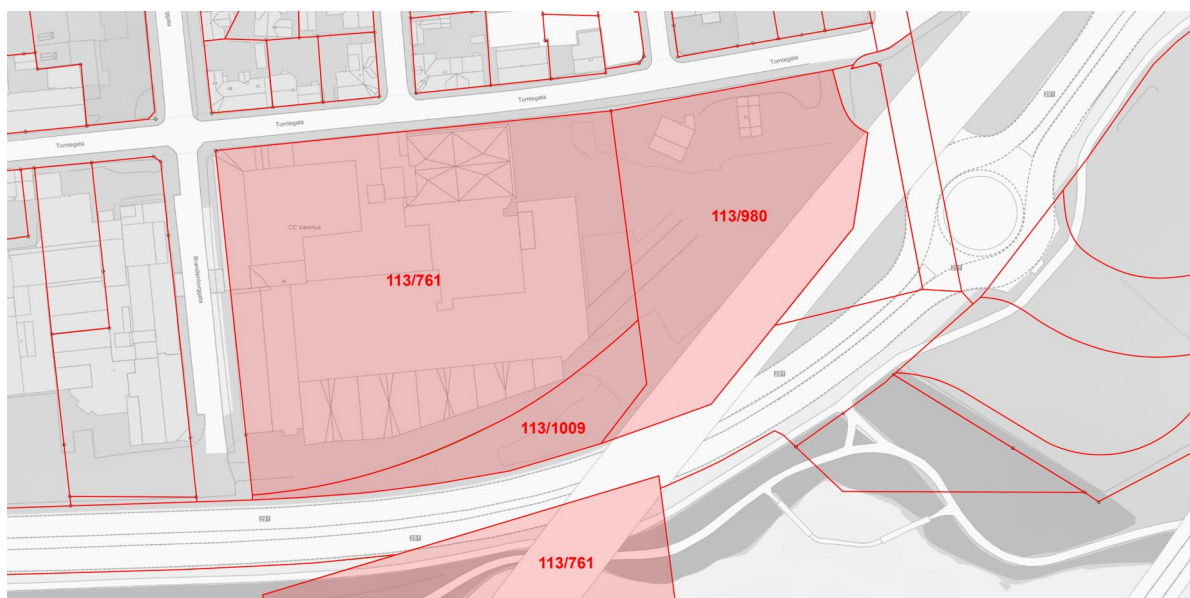
Figur 1: Planområdets beliggenhet (rød markering). Kilde: kart.finn.no



Figur 2: Foreslått planavgrensning. Kilde: Drammen-kart, Geolnnsyn.

Den foreslåtte planavgrensningen følger gjeldende grenser for eiendommene med gårds- og bruksnummer 113/761, 113/980 og 113/1009, og omfatter et areal på ca. 22 daa. Gjeldende eiendommer for planinitiativet er markert med rødt i figur 3. Forslagsstiller er hjemmelshaver for de gjeldende eiendommene.

Gnr./bnr.	Adresse	Hjemmelshaver
113/761	Tomtegata 36	Scala CC Drammen AS
113/980	Tomtegata 42	Scala CC Drammen AS
113/1009	Eiendommen har ingen adresse	Scala CC Drammen AS



Figur 3: Gjeldende eiendommer.

Bebyggelsen innenfor planområdet består av et kjøpesenter med tilhørende parkeringsareal, en hall for bilvask og en selvbetjent drivstoffstasjon. Store deler av bebyggelsen på tomten har vokst frem omkring eldre bebyggelse etablert i forbindelse med trikotasjeindustri på tidlig 1900-tall, og er i dag kjent som CC Drammen kjøpesenter.



Figur 4: Dronebilde av eksisterende bebyggelse sett mot sør-vest.

Området rundt kjøpesenteret består i all hovedsak av et bebygd miljø, med bebyggelse fra flere epoker og i ulik byggestil. Langs Tomtegata er det en stor andel småhusbebyggelse over 2-3 etasjer, samt en nyere Kiwi-butikk som ble utvidet i 2018.

### C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Planinitiativet foreslår et nybygg i den østlige delen av planområdet. Det foreslås at området reguleres med formålene kontor, forretning og tjenesteyting for å sikre en bærekraftig, fremtidsrettet og fleksibel bruk.

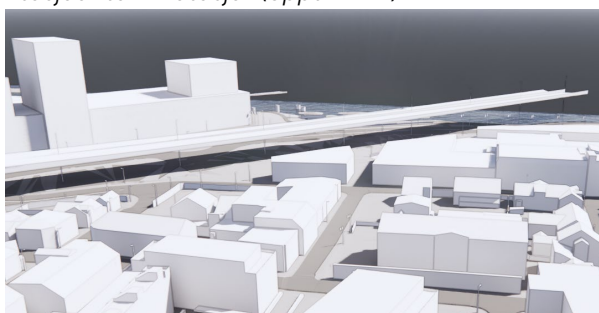
Arealene som i dag disponeres som vaskehall og drivstoffstasjon er foreslått erstattet av den nye bebyggelsen med muligheter for gjennomkjøring i plan for å videreføre gateløpet i Holmens gate og store deler av den eksisterende bakkeparkeringen.

Planlagt ny bebyggelse har i deler av de skisserte alternativene et areal på over 15.000 m<sup>2</sup> og det utløses derfor krav til planprogram og konsekvensutredning. Det er utviklet tre alternativer som forslagsstiller ser på som hensiktsmessig å utrede i konsekvensutredningen:

- **0-alternativet (sammenligningsgrunnlaget):** Bebyggelse som følger de gjeldende føringene i sentrumsplanen.
- **Alternativ 1:** Bebyggelse som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder (opptil K+51).
- **Alternativ 2:** Bebyggelse som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder (opptil K+51) og gatestruktur.
- **Alternativ 3:** Bebyggelse som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder (opptil K+39) og gatestruktur.

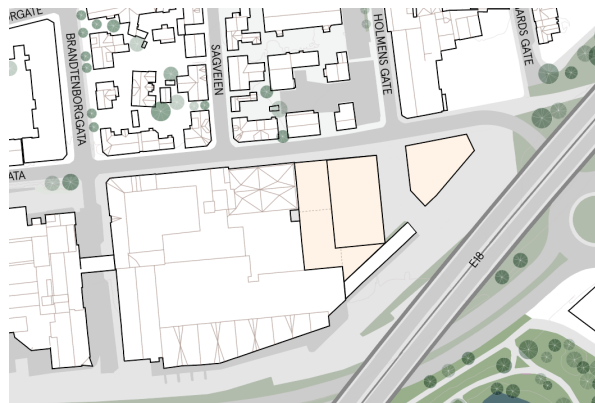
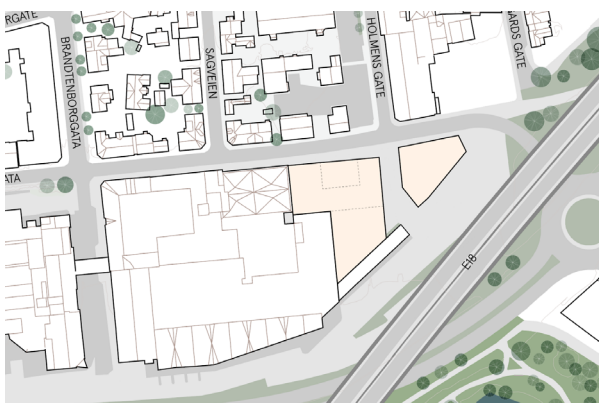
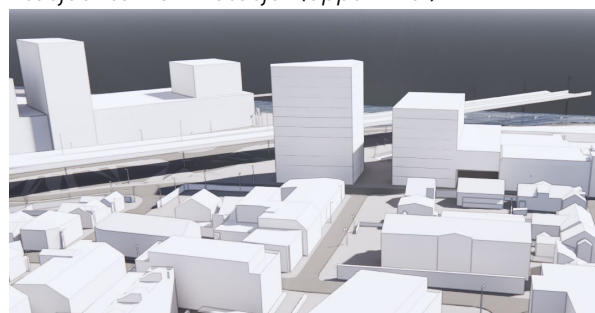
#### 0-alternativet

*Etasjeantall: 2 etasjer (opptil K+12).*



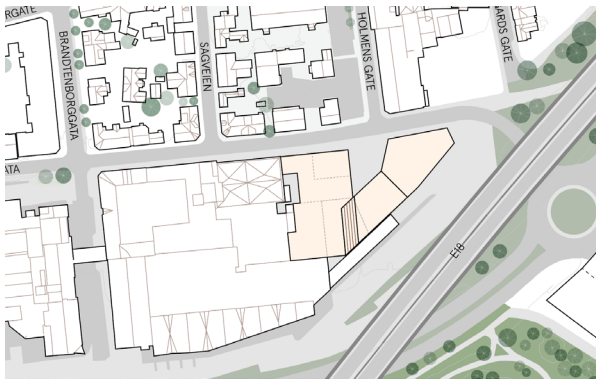
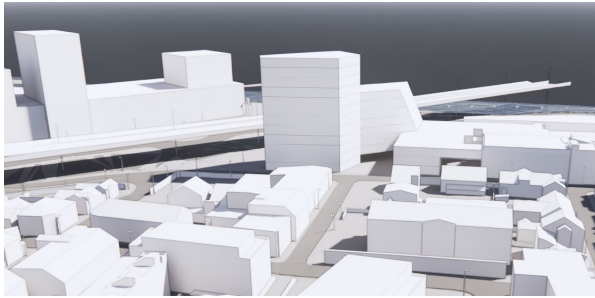
#### Alternativ 1

*Etasjeantall: 8-12 etasjer (opptil K+51).*



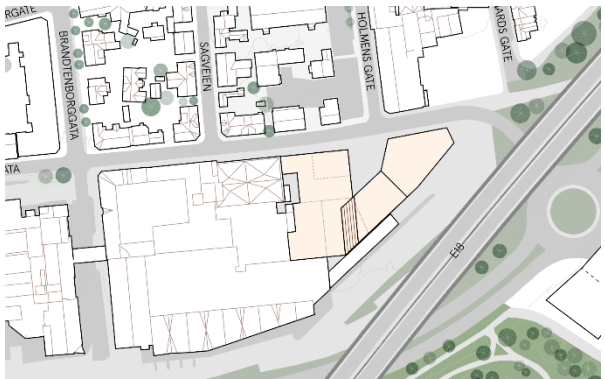
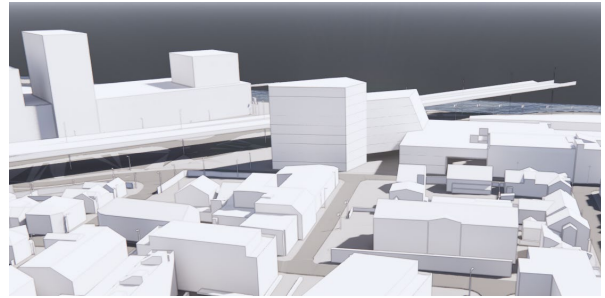
## Alternativ 2

Etasjeantall: 8-12 etasjer (opptil K+51).



## Alternativ 3

Etasjeantall: 7-9 etasjer (opptil K+39).



Nybygget er tenkt som et påbygg i direkte tilknytning til det eksisterende kjøpesenteret, med en mulig sammenkobling i 2. og 3. etasje (alternativ 2 og 3). Dagens tillatte kjøpesenterareal er planlagt videreført i reguleringsforslaget. Eventuelle sammenkoblinger i plan 2 og 3 vil tilrettelegge for areal til kontor- og helsevirksomhet. Det planlegges etablert utadrettet virksomhet på bakkeplan i den nye bebyggelsen i tråd med føringene i sentrumsplanen.



Figur 5: Utsnitt av skissert gatestruktur i sentrumsplanen.



Figur 5: Foreslått bebyggelse sett fra gateplan i nord. Illustrasjon: LPO arkitekter AS.

Sentrumsplanen viser en skissert gatestruktur i forlengelsen av eksisterende kvartaler (lilla piler i figur 5). Det vil være en viktig del av planarbeidet å vurdere virkningen av en eventuell gatestruktur og hvorvidt det vil sikre siktlinjer mot elva. Alternativene viser løsninger med og uten forlengelse av kvartalsstrukturen for å belyse mulighetene for sikt mot elva og hva dette vil bety for utviklingen av tomten.

Planen tilfører nye attraktive byrom med mulighet for opparbeidede sitteplasser og grønne områder, samt et tydeligere inngangsparti med fasader som henvender seg til gatenivå. Dagens kjøreadkomst i nord-øst er tenkt flyttet til midten av den nye bebyggelsen mot Tomtegata, med bakgrunn i den nye avkjøringen fra rundkjøringen som skal etableres øst for planområdet. Adkomsten i sør-vest beholdes slik den fremstår i dag.

Den foreslåtte utviklingen av planområdet har til hensikt å tilpasse seg det eksisterende miljøet ved å gi gateløpet i Tomtegata bymessige fasader med utadrettet virksomhet på bakkeplan. Utnyttelsen av tomten forutsetter en bebyggelse med varierte

høyder med størst høyde mot nordøst ved motorveibrua for å oppnå en støyskjermende effekt og variasjon i bebyggelsen.

Virkninger utenfor planområdet vil kunne omfatte endringer i sol-/skyggef forhold og tilpasning mellom ny og eksisterende bebyggelse og byrom.

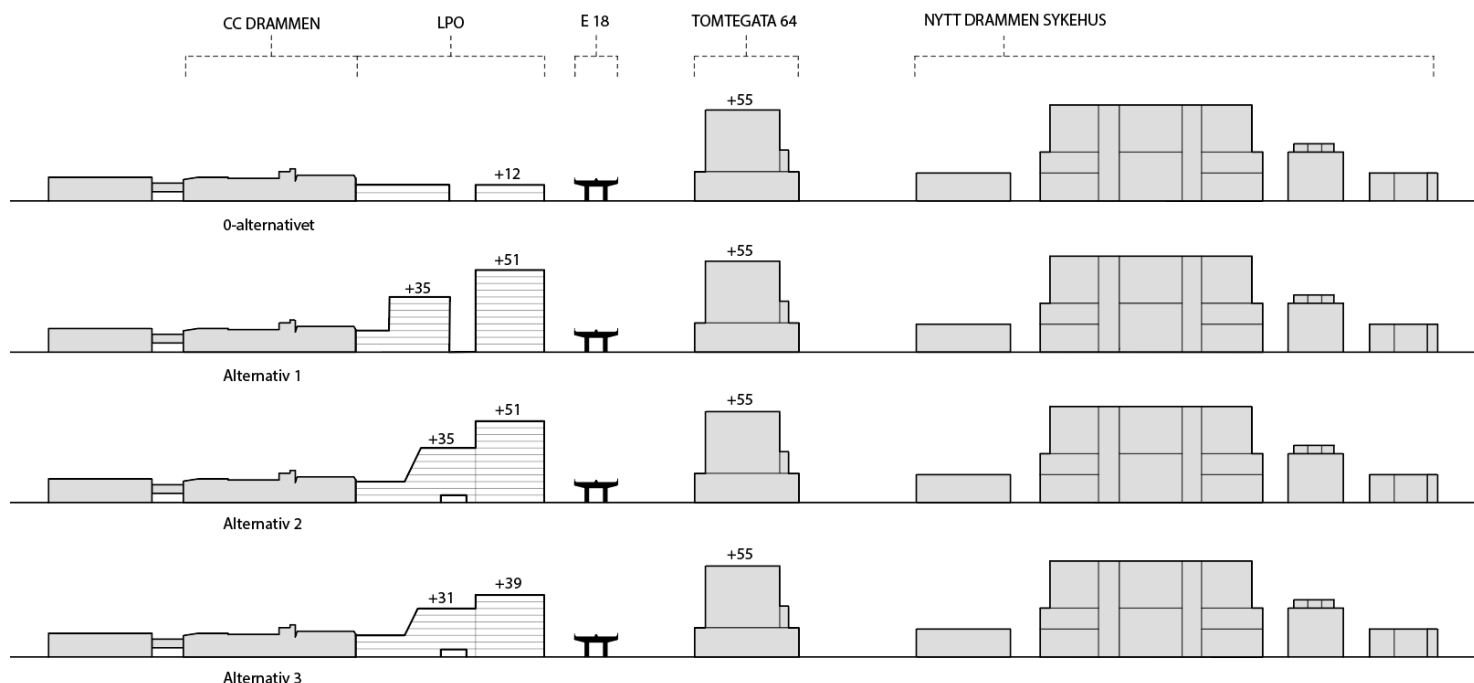
### Utviklingsfaser

Foreslått utvikling av planområdet er tenkt utbygget i ett byggetrinn over 3 faser, med muligheter for at eksisterende kjøpesenter kan holde åpent i hele byggeperioden. Planen legger opp til en utvikling som bygger på den eksisterende bebyggelsen der den nye bebyggelsen vil ha et annet formål.

Den foreløpige fremdriftsplanen for arbeidet vil være å utarbeide en reguleringsplan som tilrettelegger for en kvalitetsrik utbygging av feltet, og som fremmer området potensiale og eksisterende bebyggelse. Framdriften vil bli nærmere definert i et oppstartsmøte og følge de kommunale behandlingstidene for planarbeider. Oppstart og utforming av et planforslag vil naturligvis avhenge av utviklingen i prosjektet og tredjepartens tilnærming til planforslaget.

### D. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Alternativene for den foreslåtte bebyggelsen er illustrert fra 2-12 etasjer. Planlagt tomteutnyttelse ligger på mellom 150-180% BRA, men vil variere for hvert alternativ. Høyden på den eksisterende bebyggelsen videreføres slik den er i dag (3 etasjer), mens den nye bebyggelsen følger en gradvis opptrapping mot E18-traséen. Byggehøydene i alternativene er utarbeidet på bakgrunn av rammene som er gitt i planen for det nye sykehuset, helseparken og Tomtegata 64. Den foreslåtte bebyggelsen for CC Drammen ligger likevel i overkant av én etasje under tilgrensende bebyggelse.



Figur 6: Prinsippnitt, etasjehøyder med maks kote.

## E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter

Den foreslåtte bebyggelsen har en sentral beliggenhet med gode forbindelser til omkringliggende funksjoner og knutepunkt. Næringslokalene lokaliseres i de mest støyutsatte områdene for å skjerme for støy og for å tilrettelegge for et fasadeliv på bakkeplan. Den ønskede utviklingen vil ikke føre til behov for sosial og teknisk infrastruktur, men vil være med på å skape flere attraktive arbeidsplasser i tilknytning til Drammen.

Bebyggelsen er utformet på en måte som bevisst forholder seg til solinnstråling og som har store sammenhengende takflater og fasader mot syd som muliggjør en betydelig produksjon av solenergi lokalt på tomten. Takflatene på den eksisterende bebyggelsen er også foreslått disponert til solcellepanel.

Valg av materialer i byggefasen vil spille en sentral rolle i en videreutvikling av prosjektet. Lavkarbonbetong, resirkulert glass og metall, og ikke minst tre er materialer som har betydelig redusert fotavtrykk med tanke på karbonutslipp kan være gode alternativer i en byggefase. Forslaget fremmer også en videreutvikling av eksisterende bebyggelse – i stedet for å rive og bygge nytt – og er med på å fremme ytterligere utslippsreduksjon.

## F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser

Prosjektet vil fremstå som et landemerke ved innkjøringen til Drammen og trappes ned mot den omkringliggende boligbebyggelsen. Illustrasjonene av fjernvirkningen viser prosjektets fremtoning i forhold til den planlagte utviklingen av det nye sykehuset og Tomtegata 64 på andre siden av motorveien. Forslagets fjernvirkning vil være en viktig del av utredningene for videre planarbeid.



Figur 7: Fjernvirkning av de ulike byggehøydene (med Tomtegata 64 illustrert).



I forhold til den skisserte gatestrukturen i gjeldende sentrumsplan er dagens bebyggelse på eiendommen plassert slik at det ikke er noen tydelige siktlinjer gjennom området. Eksisterende bebyggelse er allerede bygget over den skisserte strukturen, og i dag står det en vaskehall og en kjølerampe i veien for en eventuell siktlinje.



Figur 8: Dagens gatestruktur sett fra Holmens gate mot elva. Foto: Google street view.

Den foreslåtte nye bebyggelsen har til hensikt å åpne gateløpet og gi en mer definert struktur på bakkeplan. Konsekvensutredningen vil belyse virkningen av de ulike alternativene i forbindelse med byggehøyder og gatestruktur.

### **G. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid**

Planområdet er ikke detaljregulert. I kommuneplanens arealdel 2014-2036 er området avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg. Området omfattes også av kommunedelplan for sentrum (vedtatt av Drammen Bystyre 30.05.06).

Planens forhold til kommuneplanens prinsipper, mål og strategier er oppsummert i tabellform på neste side:

Føringer i samfunnsdelen Arealpolitiske prinsipper, mål og strategier	Vurdering av foreslått arealbruk opp mot føringene i samfunnsdelen
<p><b>Samordnet areal- og transportplanlegging</b></p> <p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Øke utnyttelsen av eksisterende og planlagt infrastruktur ved lokalisering av næring og bolig.</li> <li>· Tilrettelegge for økt bruk av miljøvennlige transportformer som sykkel, gåing og kollektivtransport.</li> <li>· Legge til rette for bærekraftig bolig-, nærings- og transportutvikling som bidrar til reduksjon av klimagassutslippene.</li> </ul> <p>Strategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Fortette arealene i sentrumsområdene, langs kollektivåre og ved knutepunkter.</li> <li>· Fortette fremfor å bygge ned grønne områder og matjord.</li> <li>· Legge til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport og ikke økt privatbiltransport.</li> </ul>	<p>Prosjektet støtter opp om de overordnede arealpolitiske prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Tomten er lokalisert i tilknytning til det etablerte knutepunktet ved Brakerøya stasjon og eksisterende busstraséer. Tomten ligger også tett på byens hovedfartsåre i form av E18, FV282 og FV 283.</li> <li>· Prosjektet vil frembringe bruk av alternativer til privatbil ved sin lokalisering og med den planlagte parkeringsdekningen.</li> <li>· Den arealbruken, og transportutviklingen som prosjektet vil medføre vil bidra til en reduksjon av klimagassutslippene i bruk, sammenlignet med alternative plasseringer.</li> <li>· Prosjektet er lokalisert helt sentralt i Drammen, i et viktig utviklingsområde ved sykehuset.</li> <li>· Dagens arealbruk omfatter ikke grøntområder eller landbruk.</li> <li>· Prosjektet legger ikke opp til utvidet parkeringsdekning for noen formål, men tilrettelegger bredt for bruk av sykkel og gangadkomst samt kollektivløsninger som buss og tog.</li> </ul>
<p><b>Utvikling av bysentrum</b></p> <p>Prinsipper:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Prioritere utvikling av Drammen som regionhovedstad.</li> <li>· Sikre utvikling basert på det enkelte steds kvaliteter.</li> <li>· Sikre tilgang til arenaer for idrett, kultur og aktivitet.</li> <li>· Utviklingen skal bygge på eksisterende stedsidentitet og særpreg, og sikre vern av kulturmiljøer og kulturminner.</li> </ul> <p>Strategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Utvikle og styrke Drammen bys rolle og betydning lokalt og regionalt.</li> <li>· Jobbe for god og enkel tilgjengelighet til elv, fjord og skog.</li> <li>· Oppmuntre innbyggerne til engasjement og deltakelse i stedsutviklingen.</li> </ul>	<p>Prosjektet støtter opp om utvikling av bysentrum i Drammen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Prosjektet underbygger Drammens rolle som regionhovedstad gjennom både form og funksjon. Gjennom sin form markerer prosjektet ankomsten til Drammen og funksjonen har potensiale til å tiltrekke regionale aktører av betydning.</li> <li>· Prosjektet bevarer og styrker eksisterende bebyggelse og gateløp, men tilfører også noe nytt og fremtidsrettet.</li> <li>· Prosjektet ønsker å være et aktivitetsskapende sted og tilby noe til byens befolkning.</li> <li>· Deler av bebyggelsen på tomten representerer et kulturmiljø med røtter til Drammens industrihistorie. Denne bebyggelsen søkes bevart og videreutviklet til beste for byen.</li> <li>· Drammens rolle og betydning har hatt en positiv utvikling i en rekke år og kan fortsatt styrkes gjennom innovative prosjekter og satsning på byliv, bærekraftig byutvikling og næringsutvikling.</li> <li>· Prosjektet inngår i realiseringen av gang- og sykkelvei i enden av Tomtegata som leder videre til rekreasjonsområdene ved elva.</li> <li>· Prosjektet har potensiale til å inkludere et element av deltakende byutvikling vedr. programmering og utforming av offentlig tilgjengelige deler av prosjektet i samarbeid med allmennheten.</li> </ul>

<p><b>Næringsutvikling og næringsarealer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Sikre tilstrekkelige og egnede arealer til eksisterende næring og nyetableringer.</li> <li>· Legge til rette for et variert næringsliv i kommunen ved å vektlegge sammenhengen mellom næring og det enkelte steds potensiale.</li> <li>· Legge til rette for arealformål som gir fleksibilitet til å møte strukturelle forandringer i arbeids- og næringslivet.</li> </ul> <p>Strategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Stimulere til et grønt, bærekraftig og innovativt næringsliv.</li> <li>· Skape forutsigbare rammebetingelser for næringslivet gjennom en aktiv tilrettelegging.</li> <li>· Være imøtekomende over for nye næringer og nye næringsklynger.</li> </ul>	<p><i>Prosjektet kan potensielt spille en viktig rolle i næringsutvikling.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Prosjektet søker å tilføre en bygningstype som er attraktiv og som representerer en størrelse og et areal per etasje som det finnes lite av i Drammen fra før.</li> <li>· Potensialet i tomten i umiddelbar nærhet til knutepunktet og det nye sykehuset på Brakerøya vil fremstå som åpenbar for potensielle leietakere.</li> <li>· Prosjektet er et sammensatt sentrumsprosjekt som egner seg godt til å regulere med en stor grad av fleksibilitet for fremtidig bruk.</li> <li>· Prosjektet vil kunne stimulere til et grønt, bærekraftig og innovativt næringsliv, som et energieffektivt bygg tett på kollektivknutepunkt og eksisterende infrastruktur.</li> <li>· Dersom kommuneplanen kunne åpnet for arealinnspillet uten krav til reguleringsplan hadde det representert en aktiv tilrettelegging som ville gitt forutsigbarhet.</li> <li>· Ved å representere en ny bygningstype i Drammen er prosjektet med på å legge til rette for nye næringer.</li> </ul>
<p><b>Grøntarealer og natur</b></p> <p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Sikre tilgang til og tilføre friluftsområder og nærliggende grøntarealer.</li> </ul> <p>Strategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Prioritere arbeid med sikring mot flom, ras/kvikkleire i utsatte områder.</li> <li>· Åpne bekkeløp og utnytter de bynære grøntområdene gjennom økt beplantning.</li> </ul>	<p><i>Prosjektet vil kunne styrke strandsonen langs elva og bidra til overordnede arealpolitiske prinsipper.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Prosjektet formidler gående og syklende videre til Fjordparken og tilfører også nye grønne byrom innad på tomten og ut mot offentlig gatemiljø.</li> <li>· Det må avklares i hvilken grad det kreves spesielle tiltak for å bebygge den aktuelle tomten.</li> <li>· Vi er ikke kjent med at det er bekker innenfor området som egner seg for gjenåpning, men Fjordparken er en grønn ressurs for området.</li> </ul>

## Pågående planarbeid

### Rullering av kommuneplanens arealdel

Arbeidet med en ny arealdel er påbegynt. Planprogrammet for arealdelen ble fastsatt i desember 2021, og endelig planforslag skal til 1.gangsbehandling i formannskapet 29. november 2022, og i kommunestyret 12. desember. Planområdet foreslås videreført som avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg.

Gjeldende kommuneplan ble utarbeidet før planen for det nye sykehuset i Drammen ble vedtatt, og forutsetningene for utvikling i denne delen av byen vil antakelig se noe annerledes ut i den nye arealdelen.



Figur 9: Utsnitt av plankartskissen i den nye arealdelen.

### Tomtegata 64



Figur 10: Illustrasjon av foreslått bebyggelse på Tomtegata 64. Forslaget er redusert i plansaken og foreslår en bebyggelse som er noe lavere enn det illustrasjonen viser. Kilde: Oslo Works AS.

I november 2019 ble det sendt inn et planinitiativ for Tomtegata 64, tomten på østsiden av E18, i forbindelse med det nye sykehuset i Drammen. Prosjektet er basert på og har tatt utgangspunkt i hovedtrekkene i detaljreguleringen for det nye sykehuset. Planen foreslår næringsbebyggelse på opptil 14 etasjer, noe som samsvarer med flere av feltene i sykehusplanen. Planen foreslår en ny næringsbebyggelse på totalt ca. 45.000 m<sup>2</sup>, og er planlagt ferdigstilt i overgangen 2024/2025.

## Dokumentasjon og oppfyllelse av parkering (pkt. 4.4)

Parkeringskravene (bil og sykkel) i henhold til kommuneplanens bestemmelser punkt 4.4 er erstattet av parkeringsstrategi med parkeringsveileder. I parkeringsveilederen er det definert ulike krav til parkering for bil og sykler for ulike utbyggingsformål i tre parkeringssoner. Planområdet for CC Drammen er en del av «Sone 1» som omfatter sentrumsnære soner, og områder som ligger i gang- og sykkelavstand fra sentrum og/eller en jernbanestasjon. Prosjektets parkeringsdekning planlegges sammen med senteret for å sikre en helhetlig løsning.

Formål	Beregningsgrunnlag	Sone 1	Sone 2	Sone 3
Bolig	Bruksenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA	Min 0,4	Min 0,7	Minimum 2 for første bruksenhet, deretter minimum 1 for hver neste bruksenhet
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 0,6	Min 0,2 Maks 0,9	Min 0,6 Maks 1,4
Forretning og service	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Min 0,7 Maks 2,5	Min 1,2 Maks 3,5

Figur 11: Parkeringsnormer for bil. Kilde: Parkeringsstrategi med veileder, Drammen kommune.

## H. Berørte interesser av planinitiativet

Den foreslåtte bebyggelsen på området ligger i tilknytning til store veisystemer. En viktig del av planarbeidet vil derfor være å opprettholde en tett dialog med Statens vegvesen og Drammen kommune. Utenom planområdets naboer og berørte eiendommer er det ikke kjent at det vil være andre vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.

## I. Samfunnssikkerhet

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) i henhold til pbl. § 4-3 tidlig i planarbeidet for å avdekke faktorer som kan utgjøre en risiko, samt kartlegge hvilke tiltak som må gjennomføres for at forslaget skal kunne gjennomføres.

## J. Samarbeid og medvirkning

Varsling vil skje i henhold til liste fra kommunen. Dette gjelder blant annet berørte eiendommer, vel, naboer, interessenter og aktuelle myndigheter på interkommunalt nivå og fylkesnivå. Standard varsling etter plan- og bygningsloven §5-1 og §5-2 legges til grunn, med mulighet for medvirkning ved varsel om oppstart og offentlig ettersyn.

## K. Vurderingen av behov for konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert til å kunne få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn fordi planinitiativet legger til rette for ny næringsbebyggelse over 15.000 m<sup>2</sup> som utløser krav til planprogram og konsekvensutredning jf. § 8 Forskrift om konsekvensutredninger, Vedlegg I, pkt. 24. Alternativene er også delvis i strid med gjeldende sentrumsplan.

Konsekvensutredningen har til hensikt å vurdere hvilke konsekvenser planen eller tiltaket kan få for omgivelsene. Det er foreløpig følgende alternativer som skal utredes:

### O-alternativet (sammenligningsgrunnlaget):

Bebyggelse som følger de gjeldende føringene i sentrumsplanen.

#### Alternativ 1:

Bebyggelse som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder (opptil K+51).

#### Alternativ 2:

Bebyggelse som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder (opptil K+51) og gatestruktur.

#### Alternativ 3:

Bebyggelse som utfordrer sentrumsplanens byggehøyder (opptil K+39) og gatestruktur.

---

Innholdet i planprogrammet skal oppfylle kravene jf. § 14 Forskrift om konsekvensutredninger.