

Planinitiativ

Detaljregulering for Rona Torv



Figur 1 flyfoto av planområdet Rød stiple linje angir planområdet. Kartkilde: Google map

1. Generell informasjon

Planinitiativet er utarbeidet etter plan- og bygningslovens § 12-8 første ledd andre punktum samt Kristiansand kommunes punktliste for planinitiativ på hjemmesiden.

Forslagstiller er Rona Senter AS, som består av BRGruppen og NorgesGruppen Eiendom. LINK arkitektur utarbeider planforslaget på vegne av forslagsstiller og ber med dette om oppstart av detaljregulering for Rona torv på Rona, i Kristiansand kommune.

Fagkyndig: LINK Arkitektur v/arealplanlegger Ellen Flatøy, eif@linkarkitektur.no

Forslagsstiller/tiltakshaver: Rona Senter AS

Eiendomsopplysninger: Gnr 61, bnr 13,14,632 og 572

2. Bakgrunn og eksisterende situasjon

Planområdet er ca 19 da og er avgrenset av Høvågveien, fv 401 (sørvest), Gamle Strømmevei (nordvest/nordøst) en kommunal gang/sykelvei (øst) og omfatter eiendommene gnr/bnr: 61/13, -14, -572, -632, -808, -809, samt eventuelt

delar av tilstøtende eiendommer mot veier og gang/ sykkelvei, totalt et areal på ca 15.900 m². Høvågveien fv 401 eies av Fylkeskommunen. Øvrige eiendommer i planområdet eies av private grunneiere.

Tirsdag 7.mars ble det avholdt et førstekontaktsmøte mellom forslagsstiller, plankonsulent og Kristiansand kommune. I møtet ble foreliggende konkurranseforslag presentert. Tidlig konsept, føringer og planens øvrige innhold ble diskutert. Det ble også diskutert Kristiansands ambisjoner om sentrumsutvikling på Rona, innspill fra kommunen til prosjektene i parallelloppdraget og et tydelig ønske fra kommunen om et kulturbbygg på Rona Torv, det første i Kristiansand øst.

I varsling om ny kommuneplan (høringsperiode 14. januar – 5. mars 2023) anbefalte kommunen at det utarbeides en områdeplan for Randesund bydelssenter som blant annet omfatter *Rona Torv*. I samtaler med oppdragsgiver har kommunen ved plansjef Venke Moe gitt uttrykk for at arbeidet med en detaljregulering av Rona Torv kan foregå parallelt med en områderegulering for Randesund bydelssenter. Kommunens tilbakemeldinger som ble gitt i førstekontaktsmøte, er innarbeidet i planinitiativet.

3. Planområdet og virkninger utenfor planområdet

Planområdet ligger på Rona i Kristiansand kommune. Forslag til planens begrensning vises på kartet nedenfor. Eiendommene som skal utvikles ligger mellom Gamle Strømmevei og Høvågveien og består dels av et opparbeidet parkeringsplassområde, og dels av dyrka og dyrkbar jord. Området knytter seg til eksisterende friluftsområder, turveier og gatestruktur. Nyere kartdata angir SEFRAK-registrerte kulturminner innenfor planområdet som «fjernet». Kollektivholdeplasser ligger innenfor 250-300 meters avstand. Det kan bli aktuelt å ta med flere eiendommer for å sikre friskt, fremtidige gang- og sykkelforbindelser mv.

Planområdet blir avsatt som nytt sentrum for Rona og vil gi positive virkninger for bolig- og serviceområdene utenfor planområdet. Planen ventes også å gi endringer i kulturmiljø og landskapsvirkninger i form av foretting og sentrumsfunksjoner. Dette er i tråd med kommuneplanens arealdel, jf kap 9 under.



Figur 2 Kart med ønsket planområde (markert i stiplede strek). Kilde: Norgeskart.no

4. Formålet med planen

Detaljreguleringsprosessen har til hensikt å sikre arealformål som tillater etablering av handel og næring, bevertning, kontorbygg og helsefunksjoner, boliger og kulturbygg som kan bestå av bibliotek/ kulturskole og en kafé/bakeri rundt et sentralt urbant torg og med tilhørende adkomster og vareleveranse. Det er ønskelig å legge til rette for et fremtidsrettet bydelssenter med høy sentrumstetthet.

5. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det er utarbeidet et skisseforslag for ønsket utvikling av området. Tiltaket er planlagt på skissenivå i konkurranseforslaget og legger til rette for etablering av dagligvarebutikk, helsefunksjoner, kontorbygg, et kulturbygg tilrettelagt for bl.a bibliotek, kulturskole, kafé/bakeri, og boligheter med tilhørende kjøreadkomst, parkering, sykkel og gangadkomst.

Utadrettete virksomheter med aktive 1.etasjer rammer inn det nye torget. Virksomhetene som planlegges tilrettelegges for mange arbeidsplasser. Offentlige/private helsetjenester med lege, tannlege og fysioterapi, forretninger og kontorvirksomheter styrker Randesund som bydelssenter og bidrar til et aktivt nærmiljø for hele bydelen.

Bebyggelsen er planlagt langs et vest-østgående landskapsdrag, mellom Høvågveien og Gamle Strømmevei. Nærmest Høvågveien plasseres kontorbygg som skjærer bakre bolig-, torg- og forretningsområder mot støy. Det foreslås et sentrumsområde som tilrettelegger for lys, luft og sikt mellom bebyggelsen, med avtrappede volum og inntrukne fasader som tilpasses mot torg, gater og eksisterende bebyggelse. Fasadene er skissert med visuelle brudd, delvis inntrukne og med romdannende elementer som gir små plassdannelser og skaper rom for møtesteder.



Figur 3 Illustrasjon av Rona Torv fra sør-vest, fra vinnerprosjektet til LINK arkitektur AS. For ytterligere skisser og illustrasjoner vises det til vedlagte illustrasjoner i konkurranseheftet. Kilde: LINK Arkitektur.

6. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Planlagt /ønsket bebyggelse er ca. 22.000 m². Høydene varierer fra 2-7 etasjer. Utnyttelsesgrad og eksakte byggehøyder avklares som del av planprosessen.

7. Funksjonell og miljømessig kvalitet

I nordvest, mot eksisterende handelssenter på Rona, er det planlagt bygg omsluttet av nabolagsgater, torg og grønne rom med urbane overvannsløsninger. Torgene blir møtesteder der folk kan treffes på tvers av generasjoner. Det tilrettelegges for gode uterom for aktiviteter, og rolige områder for rekreasjon. Regnvannet håndteres gjennom impermeable flater.

Konseptet legger til rette for hovedsaklig parkering i kjellere og en «aktivitetsgate/gågate» fra vest til øst. Gågaten binder området lengst i vest til fremtidige bydelsområder i øst. Områdene skal utformes i samsvar med TEK17 og krav til universell utforming ivaretas.

8. Tiltakets virkning på, og tilpasning til landskap og omgivelser

Landskapssilhuett samt hensynet og virkningen for tilgrensende volum og høyder må vurderes.

Det legges vekt på å tilpasse prosjektet til eksisterende landskap, og skala/høyder og materialvalg, i et urbant og tidsriktig formspråk. Internt knyttes bebyggelsen sammen langs en offentlig «aktivitetsgate/gågate». «Torget» og gågaten danner sentrumsområdets indre kjerne omkranset av butikker, kaféer og et kulturhus planlagt med ulike funksjoner og offentlige og private tilbud. Det tilrettelegges for et tilnærmet bilfritt område der vareleveransen utgjør trafikken i en avgrenset tid av døgnet. Privat parkering og parkering til kontorbyggene løses i p-kjellere, mens deler av korttidsparkeringen i forbindelse med handel løses på bakkeplan. Syklister prioriteres med sykkelparkeringsplasser på bakkeplan for besøks-parkering, og overbygde plasser for bolig og kontor. Gående og syklende ivaretas i ulike funksjoner; hurtigsyklende langs den vest-østgående Høvågveien og internt i Rona sentrum ivaretas gående og syklende i brede sambruksgater og på en egen gang- og sykkelvei i nord-sørgående akse som knytter området til Strømme. På sikt kan det tenkes etablert gang- og sykkelvei til Drangsvann. Denne koblingen ivaretas i dag av adkomst fra Gamle Strømmevei og Høvågveien. Det nye Rona sentrum planlegges som et hyggelig, aktivt og nytt «nav» for hele Randesund bydel. Tiltakets virkning på, og tilpasning til landskapet og områdets bygde omgivelser anses å følge kommuneplanens intensjoner om et samlande Randesund.

Det vil være behov for terrengtilpasninger til fylkesveien og Gamle Strømmevei.

9. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner, retningslinjer, og pågående planarbeid

Felles for alle overordnede føringer er hovedsatsninger på:

- utvikling av attraktive byer, tettsteder og lokalsamfunn
- utvikling av bærekraftige transportløsninger
- bærekraftig verdiskapning

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, §3.1:

«Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.»

Planforslaget tilstreber løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.

Regionale planer

Regionplan Agder 2030 legger føringer for bl.a. å «reducere klimagassutslipp i Agder med minst 45 prosent innen 2030». Planen legger opp til fleksible mobilitetsløsninger, gode gang- og sykkelforbindelser med universell utforming, høy tetthet og en bærekraftig utvikling gjennom ulike offentlige og private tilbud og aktiviteter nedfelt i bl.a kulturhus, torg og møteplasser. Planen tilrettelegger for «rett handel på rett sted» som gir god balanse mellom tilbud for daglige handelstilbud. Planens hovedgrep med nærhet til daglige funksjoner, kollektivaksen og krav til gode utformede uterom, forfetting og estetiske løsninger styrker bruken av bydelen og biltransportbehovet vil reduseres.

Regional plan for Kristiansandsregionen 2020–2050

Formålet med regional plan for senterstruktur og handel i Agder er å skape attraktivitet, liv og arbeidsplasser i by-, tettsteds- og bygdesentrene i hele Agder. Det legges til rette for et bredt utvalg av forretninger og tjenester i disse sentrene for å styrke deres funksjon som møtesteder som er tilgjengelige for alle. Det legges til grunn at nullvekstmålet for biltrafikk frem mot 2050 skal gjelde inn til Kristiansand sentrum. Målet er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Avstanden til nærmeste kollektivholdeplass gjør at plasseringen av Rona er svært attraktiv, både for næringslivet og for innbyggere med pendlerbehov. NTP vektlegger Rona som et vekstområde med hyppige

avganger til Randesund, Lund torv, Tveit, Birkeland, Høvåg og Sørlandsparken. Reisemiddelfordelingen på kollektiv er planlagt å øke med 4% innen 2033. Fortettingen av Rona vil bidra til målet om god byutvikling og føre til en trygg bydel. Når området sentrumsutvikles med gode bygrep, gode internforbindelser, miljøvennlige løsninger, grønne oppholdssteder og tilrettelegging for torg og møteplasser vil dette kunne føre til at flere innbyggere benytter tilbudene i nærområdet. Dette fører til en naturlig reduksjon i biltrafikk og bedre miljøkvaliteter i luft- og støyforhold. Planforslaget vil tilrettelegge for et høyt antall sykkelparkeringsplasser, interne gang- og sykkelssystemer, og høye miljøambisjoner for å skape attraktivitet, liv og arbeidsplasser.

Kommuneplanen

Kommuneplanens samfunnsdel 2020–2030

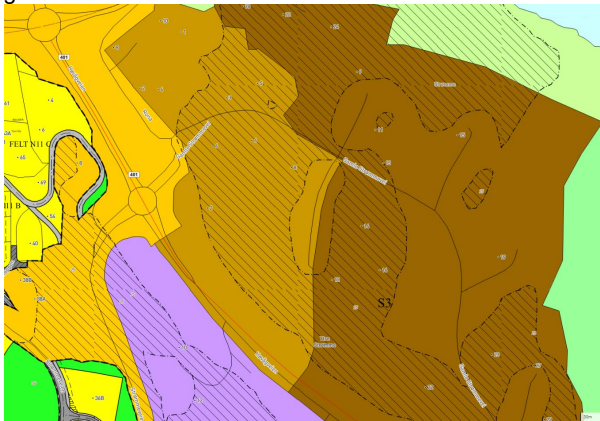
FNs bærekraftsmål og de tre dimensjonene i bærekraftbegrepet er lagt til grunn i samfunnsdelens tre satsningsområder:

- Attraktiv og miljøvennlig
- Inkluderende og mangfoldig
- Skapende og kompetent

Strategien tilsier at transportbehovet skal reduseres og fortetting og transformasjon i og nær senterområder skal prioriteres; «Kristiansand har en by- og stedsutvikling som fremmer kompakte sentre med gode kvaliteter i byrom og nærmiljø». Transportbehovet skal reduseres gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport. Detaljreguleringen tilrettelegges etter denne strategien.

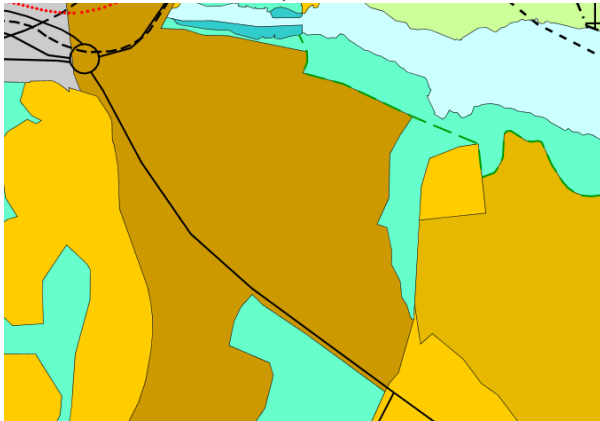
Kommuneplanens arealdel 2011-2022

Området er i kommuneplanens arealdel 2011-2022 avsatt til Sentrumsformål. Deler av området ligger i gul og rød støysone iht. T-1442, disse områdene er båndlagt med hensynssone H220. Utsnitt fra kommuneplanen vises i det påfølgende kartet:



Figur 4 Utsnitt fra kommuneplankart, Kristiansand Kommuneplan 2011-2022 Kilde: Kommunekart.com

Skissegforslaget følger også godt opp prinsippene i forslaget til ny kommuneplan 2023-2034, der området er vist som nåværende sentrumsformål;



Figur 5 Foreslått kommuneplan 2023-2030 Kilde: Kristiansand kommune /kommuneplanen/plandokumenter på høring.

I forslag til ny kommuneplan heter det i §6 sentrumsområder bl.a. at sentrumsområdene skal ha funksjonsblanding og høy grad av sambruk, aktive fasader og publikumsrettede virksomheter på bakkeplan, og det skal prioriteres høy kvalitet på byrom, torg, gateløp og grønnstruktur, samt gode gang- og sykkelløsninger.

I §7 er bydelssentrum Randesund avsatt til handel. §8 beskriver lokalisering av virksomheter. Forslaget med handel, næring/kontorlokaler, beverthning og ulike funksjoner innenfor privat og/eller offentlig tjenesteyting er i tråd med kommuneplanen.

Ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² BRA skal det utarbeides mobilitetsplan. Kravet om mobilitetsplan gjelder for alle nyetableringer innen næring, forretning og tjenesteyting.

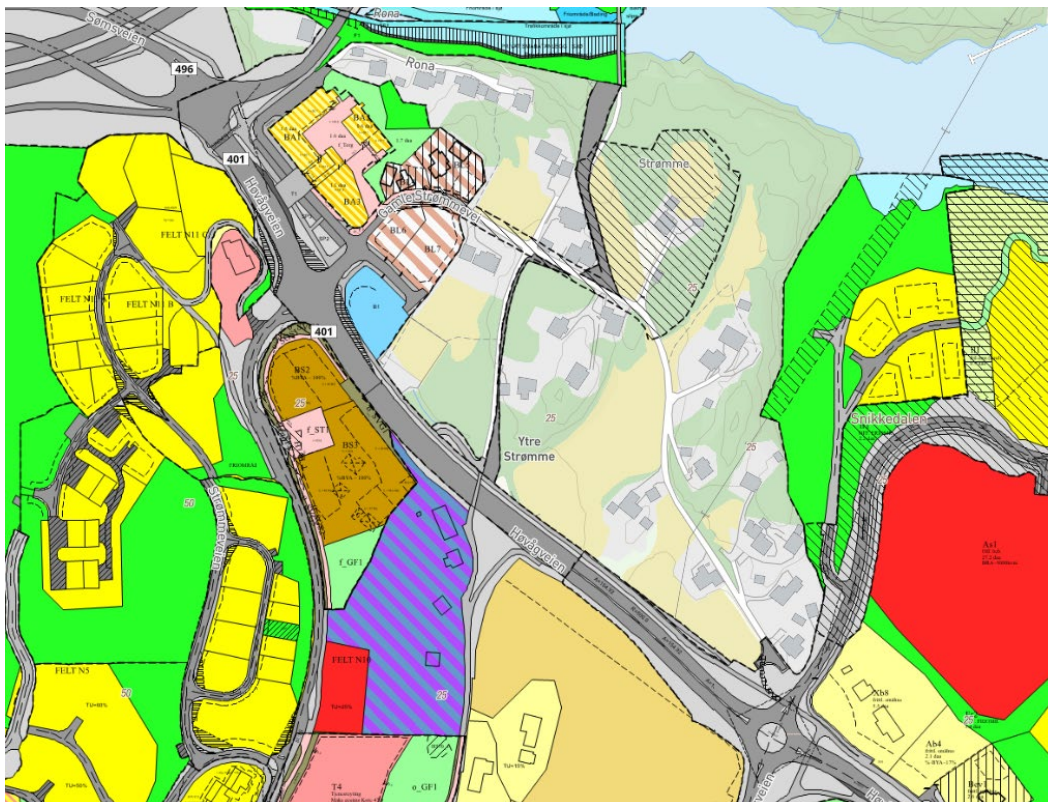
Detaljregulering for Rona torv vil ikke utløse krav til lokalpark/bydelspark eller fotballbane.

Ny områderegulering for Randesund

Detaljregulering skal følge prinsippene gitt i planprogrammet for ny områderegulering for Randesund. Kommuneplanen beskriver behov for å tilrettelegge for innbyggertorg, bibliotek, kultursenter og svømmeanlegg som skal betjene innbyggerne øst for Varoddbrua. Det skal tilrettelegges for en bydelspark som sees i sammenheng med eksisterende grøntområde og verdifulle kulturmiljøer. God arkitektur, overganger mellom bebyggelsen, oppstramning av vei og parkeringsflater er vesentlig for å gi mer attraktive omgivelser for innbyggere og brukere. Etablering av kontorarbeidsplasser må vurderes.

Detaljreguleringen for Rona torv vil tilrettelegges med koblinger til tilgrensende områder og åpner opp for videre utvikling mot Strømme og Drangsland i tillegg til å knytte seg til eksisterende Rona bydelssenter med bolig-, og handelsområde, og kollektivknutepunkt.

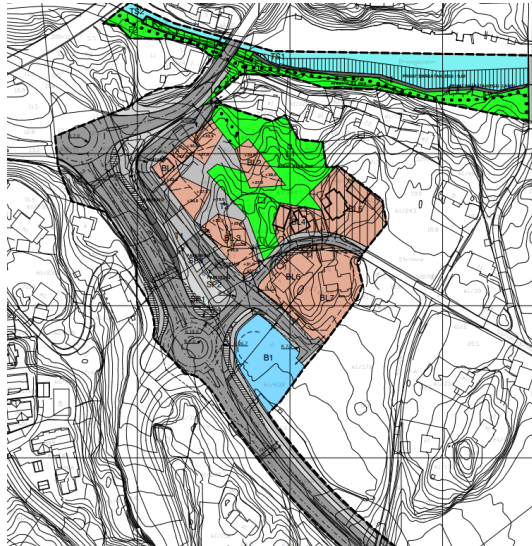
Reguleringsplaner i området



Figur 6 Utsnitt fra tilgrensende planer, Kristiansand kommune. Deler av planområdet er regulert. Kilde: kommunekart.com



Figur 7 Endring av reguleringsplan for RONA bydelssenter, delområde 1 (2012) Kilde: kommunekart.com



Figur 8 RONA bydelssenter, delområde 1 (2007) Kilde: kommunekart.com

Området er i hovedsak uregulert. Deler av planområdet innbefattes av gjeldende reguleringsplan RONA bydelssenter, delområde 1, 21.2.2007, plan-ID 1025. Denne planen omfatter formålene «annet kombinert formål» for parkering, kontor og bolig i BL6 og BL7, og «bensinstasjon» i B1 samt «kjøreveg» og «annen veggrunn». Tillatt utnyttelse for BL6=900 m², BL7= 1400 m² og B1= 1500 m² og maks høyde = 12 meter, inntil 3 etg. Kjøreveier, gang-/sykkelveier og fortau med grøfter og skråninger skal utformes i samsvar med gjeldende kommunale veinormaler. Ny sykkelekspressvei - trasé er ikke bestemt. Planforslaget er ikke til hinder for fremføringen av en eventuell sykkelvei langs Høvågveien (Plan-ID 1025, RONA bydelssenter, delområde 1).

Det ønskes gjennomført en detaljreguleringsprosess for Rona Torv i Kristiansand kommune. LINK Arkitektur ble senhøsten 2022 utpekt som vinner av parallelloppdraget «Rona Bydelsenter». Dette prosjektet ligger til grunn for utarbeidelse av detaljregulering for Rona Torv. Rona Torv utgjør en del av Randesund bydelsenter, som er et svært viktig byutviklingsområde for Kristiansand og for hele bydel øst.

10. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.

Følgende tema må vurderes spesielt:

Landbruk: Området er dels kartlagt som dyrka eller dyrkbar jord og det vil utarbeides en matjordplan innenfor relevant område.

Det er så langt ikke registrert sårbare naturtyper innenfor planområdet av spesiell verdi i kartdata eller spesielle verdifulle arter som bør ivaretas innenfor planområdet. Multiconsult utreder dette temaet og informasjonen fra naturmangfold rapporten innlemmes i plandokumentene. Universell utforming skal ivaretas i samsvar med pbl.

Barn og unges interesser ivaretas gjennom medvirkning i planprosessen. Området består dels av parkering og jordbruk og berører ikke barn og unges interesser i dag.

11. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

Det vil bli utarbeidet en ROS-analyse og en vurdering av områdestabiliteten. Der vil også prosjekteres trafiksikre løsninger for utrykningskjøretøy. Aktuelle temaer er klimatilpasning, urban flom/overvann, grunnforhold, slokkevann, støy og trafiksikkerhet.

12. Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

Aktuelle offentlige høringsparter er regionale og statlige instanser i tillegg til kommunale etater, barnerepresentanten, ungdomsrådet, rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, eldrerådet, miljøretta helsevern, folkehelsekoordinator samt naboer ifølge naboliste fra Kristiansand kommune, og aktuelle velforeninger og lag som kan tenkes å bli berørt. (Antatte høringsinstanser er Agder fylkeskommune, Statsforvalteren i Agder, Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat, Å Energi, Statnett, Direktoratet for mineralforvaltning, Mattilsynet mv.)

13. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det er planlagt å gjennomføre informasjonsmøte ved varsel om oppstart.

For å sikre medvirkning i planarbeidet varsles oppstart om detaljregulering på vanlig måte med annonse i Fedrelandsvennen samt på kommunens og plankonsulents hjemmesider. Berørte naboer og offentlige organer varsles direkte med brev. Liste over hvem som er berørt i saken kan diskuteres og eventuelt avklares i oppstartsmøte med kommune.

I tillegg vil det utføres særmøter med naboer og grunneiere ved behov. Planområdet berører kun privat eiendom som ikke benyttes til barns lek, det er på dette grunnlaget heller ikke nødvendig å involvere barn i planprosessen med egne møter og befaringer.

Prosjektet vil bli godt eksponert i media gjennom avisoppslag i tillegg til annonsering av offentlig høring og kunngjøring av planen.

14. Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt

Arealformålet i kommuneplan for Kristiansand er sentrumsformål for de områder som ønskes fortettes. Tiltaket er i tråd med gjeldende overordnet plan.

Vurdering opp mot forskrift om konsekvensutredning etter §6:

- Ikke aktuell da §6a gjelder regionale planer, kommuneplaner og områdeplaner.
- Det er ingen av de foreslåtte grep i planen som vurderes å falle inn under § 6b vedlegg I. Det er vedlegg I som stiller kravet når det utløses krav om konsekvensutredning. Arealformålet i kommuneplan for Kristiansand er bebyggelse og anlegg for de områder som ønskes fortettes, boligbebyggelse er et av underformålene for formålet. Tiltaket er derfor i samsvar med gjeldende overordnet plan.
- Ikke aktuell da planen behandles etter plan- og bygningsloven.

Vurdering opp mot forskrift om konsekvensutredning etter §8:

For å utløse krav om konsekvensutredning etter §8 må tiltaket innebære vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Denne planen vurderes å ikke utløse vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

- Ikke aktuell da tiltaket ikke er oppført i vedlegg II.
- Ikke aktuell da tiltaket behandles etter plan og bygningsloven.

15. Planområdet og virkninger utenfor planområdet

Planområdet er en del av planlagt områderegulering. Det legges derfor opp til tett kontakt med kommune, Fylkeskommune, vel og andre aktuelle berørte parter.

16. Sosial bærekraft

Detaljreguleringen skal følge opp plan- og bygningsloven, kommuneplanens samfunnsdel, FNs 17 bærekraftsmål, overordnede føringer gitt gjennom nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, statlige planretningslinjer og regionale planer. FNs bærekraftsmål nr 11 omhandler å «gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige».

Prosjektet skal bidra til sosial bærekraft gjennom tilrettelegging av:

- Et levende bydelssenter for alle aldersgrupper
- Koblinger til nærområdet
- Flerbruk og sambruk
- Et bærekraftig senter

Et levende bydelssenter for alle aldersgrupper

Målet om «Et levende bydelssenter for alle aldersgrupper» omhandler et velfungerende og attraktivt bydelssenter fylt med liv. Prosjektets utforming tilrettelegger for varierte og spennende tilbud som tiltrekker ulike aldersgrupper og som sikrer bruk av bygg og uterom gjennom døgnet. Uterom skal være tilgjengelige, oversiktlige og trygge, med ulike soner til ulik bruk. Det skal legges publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer med aktive fasader i alle bygg ut mot torget, som skal oppleves åpent og luftig samtidig som at det skaper skjerming fra omgivelsene

Koblinger til nærområdet

Gode forbindelser til nærområdet må ligge til grunn for å skape et aktivt bydelssenter. Tomta ligger i et naturlig krysningspunkt mellom Strømme, Drangsvann og kanalen, og det skal oppleves inviterende å ta snarveien gjennom tomta for alle som ferdes mellom disse områdene. Tilpassede gjennomganger og åpninger blir viktige for å skape en henvendelse til Rona Senter i nord-vest, nytt næringsbygg og boliger i vest og grøntdrag med boligbebyggelse mot øst.

Flerbruk & sambruk

I det nye bydelssenteret er det fokus på flerbruk og sambruk av arealer og funksjoner. Tilrettelegging for god synergi mellom de ulike aktørene på tomta bidrar til å skape merverdi for alle i form av effektiv ressurs- og arealbruk så vel som et styrket felleskap. Fleksibilitet i bruk sikrer at bygninger sjelden blir stående tomme og bidrar således videre til å ivareta visjonen om et levende og aktivt bydelssenter. Dette gjelder også forvaltningen av parkeringsarealene. Både kultur, handel og annen utadrettet næringsvirksomhet vil til tider ha større behov for parkering enn det som direkte følger av generelle parkeringsnormer. Flerbruk og fleksibilitet er virkemidler for å løse slike utfordringer. Dette gir samtidig god arealeffektivitet som er sentralt i vurderingen av økonomiske og miljømessige egenskaper.

Et bærekraftig senter

Prosjektet skal fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. Løsningsforslaget skal bygges på energismart design hvor miljøhensyn er en viktig beslutningsfaktor i alle valg som tas. Eksisterende grønnsstruktur og biodiversitet i området skal ivaretas og styrkes på best mulig måte. Form skal optimaliseres for gode sol- og dagslysforhold. Materialer hensyntatt ombruk, varighet, lav slitasje, lave klimagassutslipp og miljøvennlig produksjon.

Innbyggerne skal sikres like muligheter til å delta i samfunnet, å investere i gode oppvekst og levekår, helse, utdanning, likestilling, inkludering og mangfold. Samholdet i samfunnet, tillit, demokrati og opplevd tilhørighet er avgjørende for bærekraftig utvikling.

17. Infrastruktureltiltak (Teknisk og grønn infrastruktur)

Grønn mobilitet og transport ivaretas med gjennomtenkte felles parkeringsløsninger, gode gang- og sykkelforbindelser både internt i prosjektområdet, mot Strømme/Drangsvann og mot fremtidige tilgrensende boligområder.

Torg og felles utearealer, gang og sykkelveier skal gjøres tilgjengelige.

Tilstrekkelig sykkelparkering skal sikres. I tillegg vil bil- og sykkeldeling vurderes.

Tjenester og handel innenfor gangavstand reduserer reisevei for beboere rundt og kan bidra til å endre reisemønstre.

Det vurderes "infosenter/ombrukssenter» (for reparasjon/bytte/lånesystemer).

Teknisk infrastruktur for vei og VA vurderes videre i planprosessen gjennom teknisk plan og landskapsplan.

18. Mulige konsekvenser for klima og miljø

Tiltaket legger opp til en fortetting med en kompakt boligutvikling som gjør at en økt andel mennesker opptar et mindre boareal enn det som er vanlig i omkringliggende områder. Foreslått planområde ligger nærme eksisterende kollektivakse slik at fremtidige beboere har mulighet benytte reiser til dagligdagse gjøremål uten bruk av privatbil. Området berører arealer som er kategorisert til jordbruk. Området skal registreres i en matjordplan for eventuelle tiltak. Krav til klimagassregnskap for materialer og mål om klimareduksjon vil fremgå av plandokumentene og vurderes i planprosessen. Vurderingen ses i sammenheng med evt BREEAM sertifiseringsnivå.

Planområdet er underlagt konsesjonsplikt for fjernvarme.

19. Løsninger for å redusere energiforbruk/ tilrettelegge for fornybar energi-produksjon.

Det skal/kan legges til rette for følgende miljø-/energitiltak i reguleringen:

- Høy sorteringsgrad av avfall
- Hensyn til biologisk mangfold og bruk av stedege arter
- Individuell måling av energi
- Bruk av resirkulerte materialer
- Krav om klimagassregnskap for materialer og mål om klimareduksjon
- Fossilfri byggeplass
- Alternative energikilder (for eksempel energibrønner, solenergi). Det vurderes å videreføre ev. overskudds-energi (varme) fra kjøleanlegg i butikkene til andre brukere.
- Biotoptak vurderes
- Utslipp fra transport i drift ses i sammenheng med planer for grønn mobilitet. Mobilitetsplan for nærområdet er laget for tilgrensende planområde i vest. Kommunen har mål om å bli fossilfri innen 2025.
- Planen legger opp til fellesfunksjoner og fleksible løsninger for senere gjenbruk og ombruk (fellesarealer og aktivitetsområder, eks. sykkelverksted, dele-banker og møte- og infoplattformer).

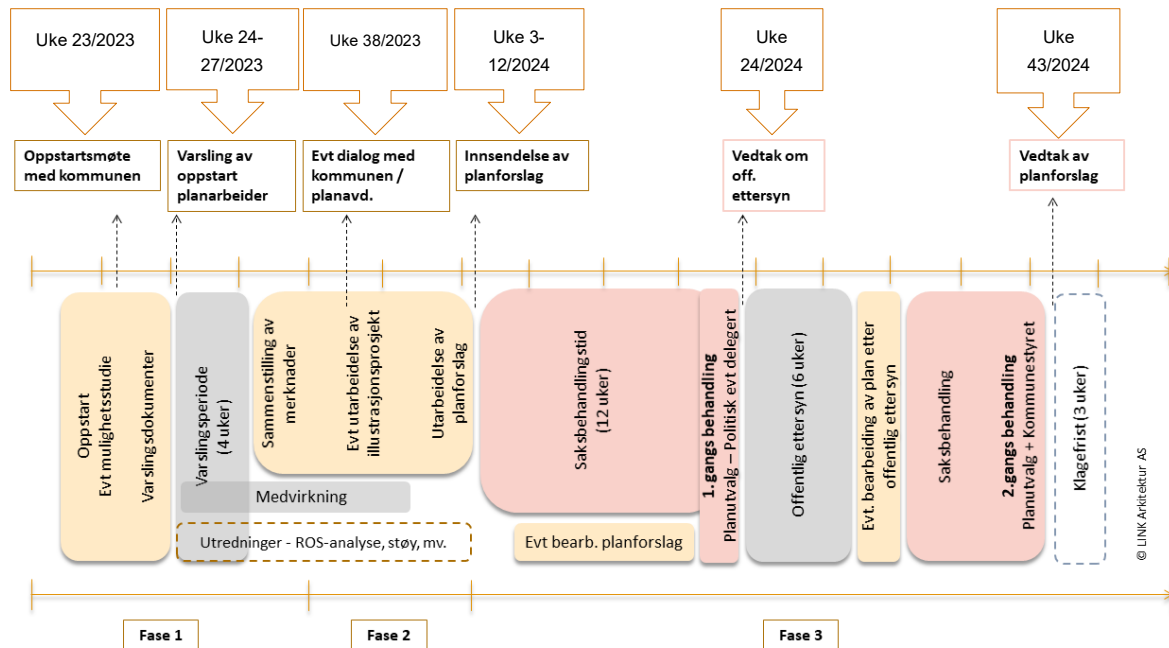
20. Er det spesielle utredninger som bør foretas som en del av planarbeidet?

Planområdet har ingen spesielle utredningstemaer utover virkninger for plantemaer som skal beskrives i planen. Det må lages teknisk plan og landskapsplan som skal følge detaljreguleringen og gi rekkefølgekrav til anleggelse av interne adkomst- og gatesystemer for vareleveranse, gang- og sykkelveier samt tilkobling til VA, el og renovasjon.

21. Andre grunneiere eller rettighetshavere innenfor foreslått planavgrensning

Rona senter AS eier gbnr 61/ -13, -14, -632 og har opsjon på kjøp av deler av eiendom -572.

22. Forslag til overordnet fremdrift



23. Vedlegg

- Skisser til planområdet