asplan viak

bodø KOMMUNE | bådådjo SUOHKAN | buvda KOMMUVDNA

Detaljregulering for nytt sykehjem i Hålogalandsgata 131

Planbeskrivelse



asplan
viak

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Bodø kommune v/ Byutvikling
Tittel på rapport:	Detaljregulering for nytt sykehjem i Hålogalandsgata 131
Oppdragsnavn:	Nytt sykehjem i Bodø – mulighetsstudium mm.
Oppdragsnummer:	650968-01
Utarbeidet av:	Karianne Lund-Heitmann/Åsmund Rajala Strømnes
Oppdragsleder:	Line Fogedgaard Juul
Tilgjengelighet:	Åpen

Vers	Dato	Beskrivelse	PL	KS
03	10. nov. 2026	Rev. etter mottakskontroll	ÅRS	KLH
02	16. okt. 2026	Rev. etter mottakskontroll	KLH	ÅRS
01	3. jun. 2026	Planbeskrivelse	KLH	ÅRS

Forord

Denne planbeskrivelsen er utarbeidet som del av detaljregulering for nytt sykehjem i Hålogalandsgata 131 på Stormyra i Bodø kommune. Planforslaget skal legge til rette for etablering av et nytt og framtidsrettet sykehjem med tilhørende uteområder, teknisk infrastruktur og trafikkløsninger.

Bakgrunnen for planarbeidet er Bodø kommunes behov for økt kapasitet innen helse- og omsorgstjenestene, samt ønsket om å etablere et moderne sykehjem tilpasset framtidige behov. Planforslaget bygger på tidligere mulighetsstudier, politiske vedtak og fagutredninger gjennomført i forbindelse med prosjektet.

Planbeskrivelsen redegjør for planforslagets bakgrunn, rammer, eksisterende forhold, planlagte løsninger og vurderte virkninger. Tilhørende plankart, planbestemmelser og fagrapporter inngår som del av det samlede planmaterialet.

Planarbeidet er utarbeidet av Asplan Viak AS på vegne av Bodø kommune.

Tromsø/Alta , 10.11.2026

Karianne Lund-Heitmann

Karianne Lund-Heitmann

Fagansvarlig arealplanlegger

1. Bakgrunn 6
1.1. Hensikten med planen 6
1.2. Forslagsstiller og plankonsulent 6
1.3. Valg av tomt 7
1.4. Historikk og politiske behandlinger 7
1.5. Mulighetsstudie, brukermedvirkning og valg av løsning 9
1.6. Planprosessen 11

2. Planstatus og rammebetingelser 14
2.1. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer 14
2.2. Regionale føringer 14
2.3. Overordna kommunale planer 15
2.4. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner 17
2.5. Andre kommunale planer og strategier 19
2.6. Rammer fra oppstartsmøtet 19

3. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold 20
3.1. Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet 20
3.2. Avgrensning av planområdet 21
3.3. Berørte eiendommer 22
3.4. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 23
3.5. Stedets karakter 24
3.6. Landskap 25
3.7. Kulturminner og kulturmiljø 29
3.8. Naturverdier 29
3.9. Rekreasjonsverdi, friluftslivsområder og uteområder 30
3.10. Reindrift 31
3.11. Landbruk 31
3.12. Trafikkforhold 31
3.13. Barn og unges interesser 33
3.14. Sosial infrastruktur 33
3.15. Universell utforming og tilgjengelighet 34
3.16. Teknisk infrastruktur 34
3.17. Geoteknikk og områdestabilitet 36
3.18. Støyforhold 37

3.19. Luftforurensing 38
3.20. Næring 38

4. Beskrivelse av planen 39

4.1. Planlagt arealbruk og reguleringsformål 39
4.2. Gjennomgang av enkelte bestemmelser og reguleringsformål 40
4.3. Bebyggelsens plassering og utforming 46
4.4. Bokvalitet 52
4.5. Parkering 53
55
4.6. Tilknytning til infrastruktur 56
4.7. Trafikkløsning 58
4.8. Universell utforming og tilgjengelighet 63
4.9. Uteareal 63
4.10. Håndtering av masser 65
4.11. Klima, miljø og klimatilpasning 66

5. Virkninger av planen 67

5.1. Stedets karakter 67
5.2. Landskap 67
5.3. Byform og estetikk 71
5.4. Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi 72
5.5. Naturverdier og forholdet til kravene i naturmangfoldloven 72
5.6. Rekreasjon og friluftslivsområder 73
5.7. Landbruk og jordressurser 73
5.8. Reindrift 74
5.9. Uteområder 74
5.10. Trafikkforhold og nullvekstmålet 74
5.11. Teknisk infrastruktur 75
5.12. Barn og unges interesser 76
5.13. Sosial infrastruktur 76
5.14. Geoteknikk og områdestabilitet 77
5.15. Lokalklima 77
5.16. Solforhold 79
5.17. Støy 79
5.18. Virkninger som følge av klimaendringer 81

5.19. Universell utforming og tilgjengelighet 82
5.20. Energibehov og -forbruk 82
5.21. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse 83
5.22. Klima- og energiplan 83
5.23. Samlet vurdering av klimafotavtrykk 84
5.24. Økonomiske virkninger for kommunen 85
5.25. Avveining av virkninger 85

6. Risiko og sårbarhet 86

7. Merknadsbehandling 88

8. Vedlegg 97

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av et nytt sykehjem på området kjent som Treningsfeltet i Bodø kommune. Planforslaget skal sikre framtidig kapasitet i kommunens helse- og omsorgstjenester gjennom utvikling av et moderne, funksjonelt og bærekraftig institusjonsbygg med tilhørende uteoppholdsarealer, teknisk infrastruktur, adkomst, parkering og interne logistikkløsninger.

Målet er å utvikle et framtidsrettet sykehjem som gir trygge og gode rammer for beboerne, samtidig som det legges til rette for et godt arbeidsmiljø for ansatte. Bygget skal utformes med fleksible og tilpasningsdyktige løsninger som kan møte endrede behov over tid og understøtte framtidige arbeidsformer og tjenestemodeller. Oppdragsgiver, Bodø kommune, har behov for å øke kapasiteten på sykehjemsplasser for personer med kognitiv svikt, demens-omsorg. Det er denne pasientgruppen som er lagt til grunn for valg av innvendige og utvendige løsninger.

Planforslaget bygger opp under kommunens visjon som er «Mer SOL i Bodø – Samarbeid, Optimisme og Løsninger». Satsingsområdene er folk, fellesskap og bli-lyst, ansvar for natur og klima, trygt samfunn, robust beredskap og innovasjon og endringskraft. Det legges vekt på kvalitet i både fysiske omgivelser og drift, samt på å utvikle et bygg og uteområder som bidrar positivt til nærmiljøet og den videre utviklingen av området.

Planarbeidet omfatter også vurderinger knyttet til byggehøyder, byform, lokalklima, mobilitet, overvannshåndtering, klimatilpasning og miljøpåvirkning, som følge av prosjektets størrelse og sentrale lokalisering. Sykehjemmet skal utvikles med høye ambisjoner for bærekraft, og prosjektet har mål om sertifisering etter BREEAM-NOR nivå Very Good. Relevante bærekraftspremisser og klimamål er lagt til grunn for planleggingen og integreres som en del av prosjektets videre utvikling.

1.2. Forslagsstiller og plankonsulent

Forslagsstiller: Bodø kommune v/ Byutvikling

Plankonsulent: Asplan Viak AS

1.3. Valg av tomt

Valg av tomt for nytt sykehjem bygger på et tidligere arbeid gjennomført av Bodø kommune, hvor flere aktuelle tomter for etablering av nytt helsebygg ble vurdert. Arbeidet tok utgangspunkt i behovet for framtidige sykehjemsplasser og vurderte hvilke tomter som var egnet for formålet.

Treningsfeltet var ikke førstevalget i den innledende vurderingen, men var en av tomtene Bodø kommune eide selv og som ble vurdert som egnet for etablering av sykehjem. Tomten har en sentral beliggenhet på Stormyra med nærhet til overordnet vegnett, kollektivtransport, eksisterende teknisk infrastruktur og øvrige helse- og servicefunksjoner.

I den videre prosjektutviklingen er det lagt til grunn at tomten har tilstrekkelig størrelse og utbyggingspotensial til å kunne romme et større sykehjem med tilhørende funksjoner. Samtidig har tomtens utforming og beliggenhet gitt enkelte premisser for prosjektet. I mulighetsstudien er det blant annet vist til at tomten er relativt smal, at adkomst er fastlagt fra Hålogalandsgata, og at behovet for et høyt antall plasser medfører et relativt stort bygningsvolum og byggehøyder som utfordrer gjeldende høydebegrensninger i kommuneplanens arealdel.

Tomtevalget må også ses i sammenheng med ønsket om rask realisering av prosjektet. Siden kommunen allerede eier arealet, har dette gitt forutsigbarhet knyttet til arealtilgang og redusert behovet for tidkrevende grunnerverv. Dette har vært et viktig premiss i den politiske behandlingen, hvor rask framdrift og behovet for å etablere nye sykehjemsplasser har vært tillagt stor vekt

1.4. Historikk og politiske behandlinger

Behovet for nye sykehjemsplasser i Bodø har vært tema i flere politiske saker de senere årene, blant annet som følge av økende antall eldre og behov for framtidig kapasitet innen helse- og omsorgstjenestene.

I bystyrets behandling av sak 35/2025 den 27.03.2025 ble det vedtatt at nytt sykehjem skulle planlegges gjennomført i kommunal regi, med utgangspunkt i etablering av 100–200 sykehjemsplasser. Samtidig ble det besluttet å gjennomføre en markedsundersøkelse for å undersøke alternative modeller for bygging, finansiering og eventuell drift av sykehjemmet.

Resultatet av markedsundersøkelsen ble behandlet i sak 109/2025 den 19.06.2025. Undersøkelsen viste interesse fra flere aktører knyttet til bygging, finansiering og drift, men

kommunedirektøren vurderte fortsatt bygging i kommunal regi som den mest hensiktsmessige løsningen.

I sak 172/2025 den 30.10.2025 ble gjennomføringsmodellen behandlet på nytt. På bakgrunn av juridiske vurderinger knyttet til parallelle anskaffelsesprosesser vedtok bystyret at nytt sykehjem skulle gjennomføres som et kommunalt byggeprosjekt for å sikre raskest mulig framdrift. Samtidig ble det lagt til grunn at reguleringsarbeidet skulle forseres.

Parallelt med dette ble det gjennomført anskaffelse av rådgiver for mulighetsstudie, reguleringsplanarbeid og videre prosjektering. Oppdraget ble tildelt Asplan Viak AS.

I mars 2026 behandlet bystyret sak 39/2026 om videreføring av prosjektet med skisse- og forprosjekt. På dette tidspunktet var mulighetsstudien gjennomført og reguleringsarbeidet startet opp. Bystyret vedtok å videreføre prosjektet og arbeide mot et antall plasser nærmest mulig 200 innenfor vedtatt økonomisk ramme. Det ble samtidig åpnet for å vurdere flere etasjer dersom dette kunne bidra til økt kapasitet.



Figur 1 Alternativ 3 fra mulighetsstudiet. Kilde: Asplan Viak.

1.5. Mulighetsstudie, brukermedvirkning og valg av løsning

Som grunnlag for utviklingen av det nye sykehjemmet har Bodø kommune gjennomført et eget organisasjonsutviklingsprosjekt (OU-prosjekt), med involvering av representanter fra kommunens helse- og omsorgstjenester. Arbeidet har omfattet vurderinger av framtidig tjenesteorganisering, driftsprinsipper og funksjonsbehov, og har dannet et viktig grunnlag for rom- og funksjonsprogrammet og den videre utviklingen av sykehjemmet.

Gjennom mulighetsstudien og det etterfølgende skisseprosjektet har det vært gjennomført møter og arbeidsprosesser med kommunens prosjektorganisasjon og brukerrepresentanter. Her er ulike løsninger drøftet og vurdert med hensyn til blant annet organisering av bogrupper, arbeidsflyt, logistikk, fellesfunksjoner, bokvalitet og muligheter for effektiv drift.

I mulighetsstudien ble det utviklet fire alternative løsninger for plassering og organisering av et nytt sykehjem på Treningsfeltet. Alternativene ble vurdert opp mot tre hovedtemaer:

- Plassering, utearealer og samspill med omgivelsene
- Bærekraft, robusthet og gjennomførbarhet
- Bygningsstruktur, funksjonalitet og bokvalitet



Figur 2 Alternativer fra mulighetsstudiet. Kilde: Asplan Viak

Evalueringen omfattet både tomtens fysiske forutsetninger, byggets forhold til omgivelsene og mulighetene for å etablere et funksjonelt og driftseffektivt sykehjem med gode kvaliteter for beboere, ansatte og besøkende.

På bakgrunn av den samlede evalueringen og kommunens videre vurderinger ble alternativ 3 valgt som grunnlag for videre prosjektutvikling. Alternativet er videreutviklet gjennom skisseprosjektet, med utgangspunkt i kommunens rom- og funksjonsprogram og de føringene som er gitt gjennom brukermedvirkningen.

Det foreliggende skisseprosjektet viser en løsning med 160 sykehjemsplasser, organisert i bogrupper med åtte beboerrom. I tråd med bystyrets vedtak om å arbeide mot en kapasitet nærmest mulig 200 plasser, er det i reguleringsarbeidet samtidig vurdert muligheten for å øke bygningshøyden med én etasje.

Reguleringsplanen legger derfor til rette for et bygningsvolum med inntil åtte etasjer, inkludert tekniske arealer på tak, som vil kunne romme inntil 192 sykehjemsplasser. Dette gir kommunen fleksibilitet til å øke kapasiteten ved videre utvikling av prosjektet, uten at det vil være nødvendig med en ny reguleringsprosess for å etablere den ekstra etasjen.

Planforslaget bygger dermed på det valgte hovedgrepet fra mulighetsstudien og den videre utviklingen i skisseprosjektet, samtidig som det ivaretar den politiske bestillingen om å sikre tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet for framtidige behov.



Figur 3 Skisse fra mulighetsstudie av alternativ 3. Kilde: Asplan Viak

1.6. Planprosessen

1.6.1. Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger. Vurderingen er gjort i samarbeid med Bodø kommune som planmyndighet, og det er konkludert med at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften.

Vurderingen framgår også av referat fra oppstartsmøte datert 25.11.25 revidert 19.01.26 og varsel om oppstart av planarbeid, begge finnes som vedlegg i saken.

1.6.2. Oppstartsmøte

Det ble avholdt oppstartsmøte med planavdelingen i Bodø kommune på rådhuset den 10.11.2025, se vedlagt referat fra oppstartsmøtet. Det ble også avholdt et møte 16.01.26 der tema var om tiltaket var omfattet av forskrift om konsekvensutredning eller ikke. Konklusjonen i dette møte var at planen ikke omfattes av forskriften og skal da heller ikke behandles etter denne. Referatet ble revidert den 19.01.26 der dette framkommer.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet ved annonse i Avisa Nordland den 24.01.26. Varsel om planoppstart ble også gjort ved brev til naboer og berørte parter. Frist for å komme med innspill var satt til 20.02.2026.

1.6.3. Innkomne innspill til varsel om oppstart

Det kom inn 10 innspill i forbindelse med varsel om oppstart. I dette avsnittet gis en kort oppsummering av hovedtemaene i innspillene og hvordan disse er imøtekommet. Merknadsbehandling finnes i kapittel 7 og innspillene i sin helhet finnes som vedlegg 01 til planbeskrivelsen.

Det kom inn merknader fra offentlige myndigheter, faginstanser og private aktører.

St1 Norge AS var opptatt av at eksisterende energistasjon og ladeanlegg på Stormyra ikke skulle få forverrede trafikale forhold eller redusert tilgjengelighet som følge av tiltaket. *Kommentar: Planområdet er redusert slik at denne nå ikke omfatter deres areal.*

Sametinget og Nordland fylkeskommune opplyste at det ikke er registrert konflikt med kulturminner innenfor planområdet, men viste til aktsomhets- og meldeplikten etter

kulturminneloven ved eventuelle funn under anleggsarbeid.
Kommentar: Tas ikke med egen bestemmelse om dette.

Avinor påpekte at planområdet ligger innenfor restriksjonsområdene til Bodø lufthavn, og stilte krav til vurdering av blant annet høyderestriksjoner, radiotekniske forhold, bruk av kraner, flystøy, belysning, turbulens og risiko for birdstrike.
Kommentar: Merknaden tas delvis til følge, bestemmelser basert på innspill tatt med.

Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS) ga innspill om varelevering, logistikk, trafikksikkerhet og intern trafikkavvikling.
Kommentar: Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom planforslaget og tilhørende mobilitetsplan.

Helse- og miljøtilsyn Salten (HMTS) fremhevet behovet for gode helse- og miljømessige løsninger, blant annet knyttet til støy, trafikksikkerhet, uteoppholdsarealer, smittevern og bygge- og anleggsfasen.
Kommentar: Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom planarbeidet, blant annet gjennom støyutredning, mobilitetsplan, ROS-analyse og bestemmelser om uteoppholdsarealer, overvannshåndtering og universell utforming.

BE Varme AS anbefalte tilknytning til fjernvarmenettet som energiløsning for det planlagte sykehjemmet.
Kommentar: Det er tatt med i bestemmelsene tilkoblingsplikt til fjernvarme.

Statens vegvesen understreket behovet for dialog om forhold knyttet til rv. 80, byggegrenser og trafikale løsninger.
Kommentar: Planområdet er redusert og berører ikke rv. 80 eller statlig eid vegareal direkte. Trafikale forhold er vurdert gjennom mobilitetsplan og øvrige trafikkfaglige vurderinger.

Statsforvalteren i Nordland la særlig vekt på klima, klimatilpasning, støy og samfunnssikkerhet, herunder behov for ROS-analyse og oppdaterte fagutredninger.
Kommentar: Innspillet er fulgt opp gjennom planbeskrivelse, ROS-analyse og tilhørende fagutredninger. Tema som støy, overvann, klimatilpasning og samfunnssikkerhet inngår i planarbeidet.

Nordland fylkeskommune viste også til regionale planretningslinjer for by- og tettstedsutvikling, klima og klimatilpasning, og påpekte at barn og unges interesser måtte vurderes som del av planarbeidet, blant annet med bakgrunn i registrerte barnetråkk i området.
Kommentar: Relevante tema er vurdert og fulgt opp gjennom planforslaget og tilhørende utredninger.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) ga generelle råd knyttet til naturfarer, overvann, klimatilpasning og bruk av tilgjengelig kunnskapsgrunnlag i planarbeidet. *Kommentar: Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom ROS-analyse, geoteknisk vurdering og VAO-rammeplan.*

1.6.4. Medvirkning iht. BREEAM

Det er en forutsetning at det nye sykehjemmet blir BREEAM sertifisert. BREEAM - godkjenning er en miljøsertifisering for bygg. Denne brukes for å dokumentere hvor miljøvennlig og bærekraftig et bygg er gjennom hele livsløpet. Prosjektet begynner å samle på «BREEAM-poeng» fra starten av planleggingen.

Medvirkningen i denne planprosessen har både bestått av minstekravet til medvirkningen etter plan- og bygningsloven og ekstraordinær involvering av særgrupper om ulike særlig viktige temaer. Det har blitt gjennomført fem brukermøter i verksteder, i tillegg til medvirkningsaktiviteter mot interessenter i nærmiljøet. Det har blitt gitt innspill på blant annet byggehøyder, tilpasning til klimatiske forhold, valg av byggematerialer, estetikk for trivsel av både beboere, ansatte og naboer ved sykehjemmet.

Medvirkningsprosessene har bidratt til kunnskap som har påvirket planens utforming og valg som er gjort.

1.6.5. Konsultasjonsplikt etter sameloven § 4-4

Det er gjort en vurdering av konsultasjonsplikten etter sameloven § 4-4 i forbindelse med planarbeidet. Sametinget ble varslet ved oppstart av planarbeidet og har uttalt at det er lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Planområdet ligger i et allerede utbygd byområde på Stormyra, og det er ikke identifisert særskilte samiske interesser som blir direkte berørt av tiltaket. Det er på denne bakgrunn vurdert at det ikke foreligger grunnlag for konsultasjoner etter sameloven § 4-4 i denne saken.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Følgende statlige føringer er vurdert som særlig relevante for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima og energi
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

Planforslaget er vurdert opp mot føringene knyttet til blant annet:

- fortetting og arealutnyttelse i sentrale byområder
- redusert transportbehov og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport
- klimatilpasning og overvannshåndtering
- støyforhold for støyfølsom bebyggelse
- kvalitet i uteoppholdsarealer og nærmiljø

2.2. Regionale føringer

- Planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021-2024
- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Handlingsplan for universell utforming 2018-2021
- Regional plan for klima og miljø-grønn omstilling i Nordland 2021-2030
- Regional plan for by- og regionssenterpolitikk 2017-2025
- Regional transportplan Nordland 2018-2029

2.3. Overordna kommunale planer

Kommuneplanens samfunnsdel, 2025-2037

Kommuneplanens samfunnsdel angir mål og strategier for kommunens langsiktige utvikling og danner grunnlaget for videre planlegging. I samfunnsdelen vektlegges blant annet demografisk utvikling, helse og omsorg, klima- og naturhensyn, arealforvaltning, digitalisering og samfunnssikkerhet.

Det er vedtatt fire satsingsområder for kommunens utvikling: *folk, fellesskap og bolyst*, *ansvar for klima og natur*, *trygt samfunn og robust beredskap* samt *innovasjon og endringskraft*.

Videre inneholder samfunnsdelen en overordnet arealstrategi som legger vekt på fortetting og transformasjon av allerede utbygde områder, redusert transportbehov, ivaretakelse av natur- og landbruksarealer samt effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Samfunnsdelen viser også til kommunens satsing på e-helse og digitalisering, samt nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

Dette utgjør sentrale rammebetingelser for videre planlegging og arealforvaltning i kommunen.

Kommuneplanens arealdel 2026 - 2038

I løpet av planprosessen har Bodø kommune vedtatt ny kommuneplanens arealdel.

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting (T2.5) og kombinert bebyggelse og anleggsformål (tjenesteyting, næring (KBA2.28)). Planforslaget forstås å være i tråd med kommuneplanen sine intensjoner for utvikling av området.

Foreslått byggehøyde innenfor planforslaget er noe høyere enn det som ligger inne i ny kommuneplan, der maksimal gesimshøyde er satt til 28 meter. I forbindelse med revidering av arealdelen ble det åpnet for noe større byggehøyde enn i den forrige planen. Dette da kommunen som grunneier og utbygger av området så at det var ønskelig med en noe større byggehøyde. Vurderinger omkring høyde er omtalt senere i denne beskrivelsen.

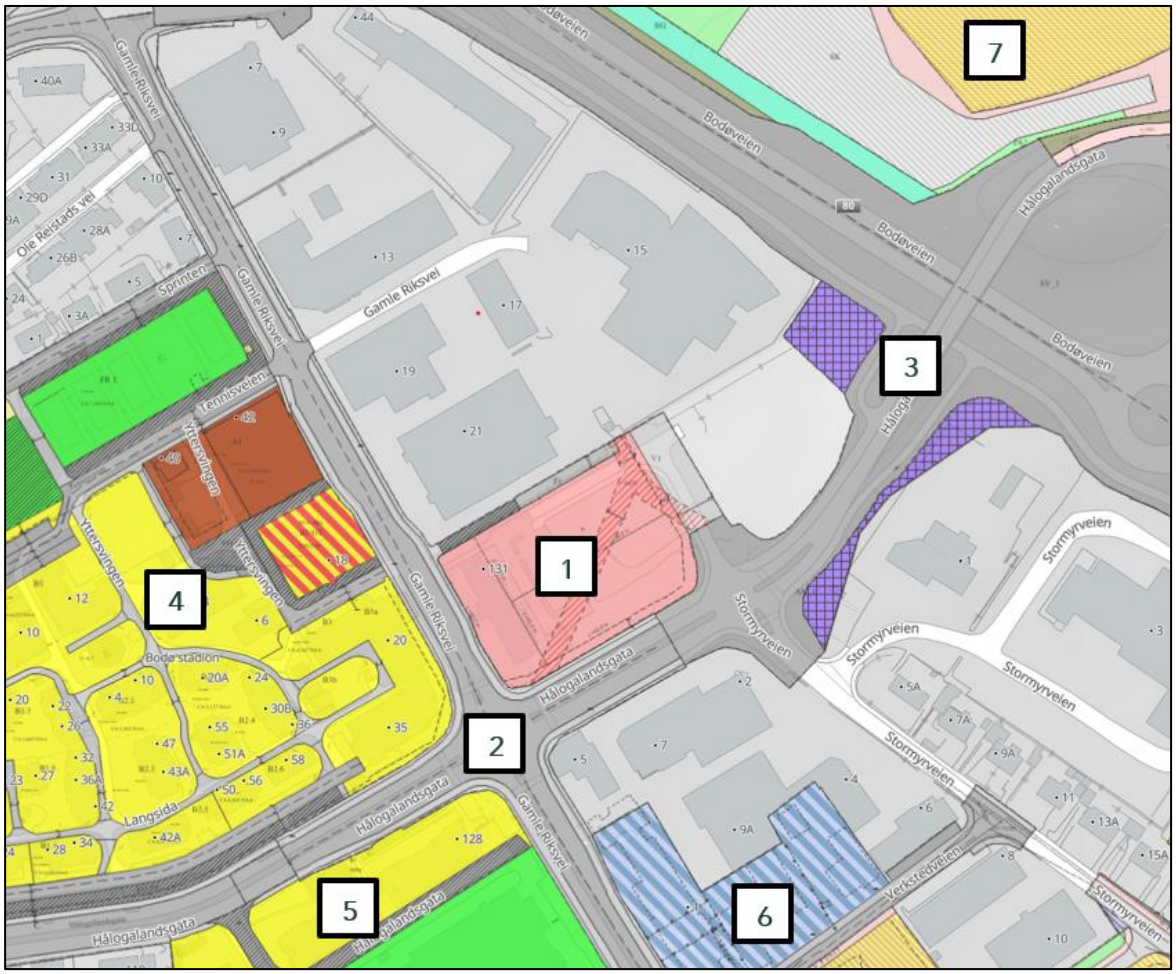
I mars 2026 behandlet bystyret sak 39/2026 om videreføring av prosjektet. Her ble det også vedtatt at prosjektet kunne vurderes i flere etasjer. Dette innebærer at bystyret har gitt føringer for å kunne gå utover de høyder som ligger inne i arealdelen.

Kommunedelplan for sykkel 2018-2025

Hensikten med planen er at Bodø skal bli en sykkelby for alle grupper av befolkningen, og at flere skal benytte sykkel som transportmiddel i stedet for personbil.

Planforslaget legger opp til stor andel sykkelparkeringer noe som gjør at planforslaget er i tråd med kommunedelplanen.

2.4. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner



Figur 4 Gjeldende reguleringsplaner i og rundt planområde.. Kilde: kommunekart.com

Gjeldende reguleringsplaner innenfor plangrensen er som følgende:

1. Reguleringsplan for Hålogalandsgata 131, planID 1293, vedtatt 2012.

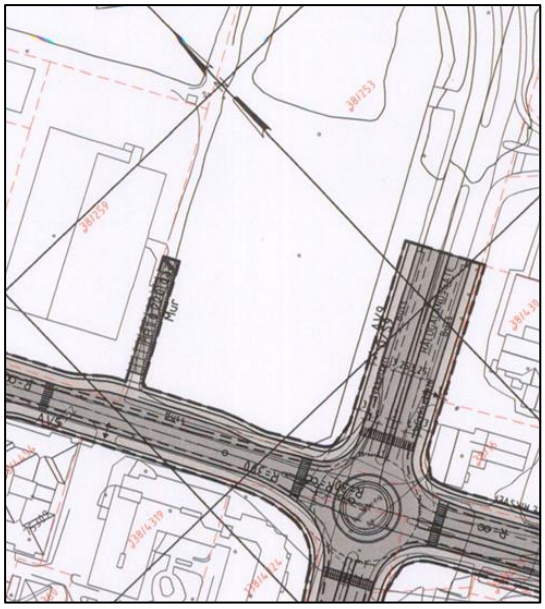


Formål med reguleringsplanen er å legge til rette for offentlige tjenester med tilhørende parkering og vegformål. Det er også regulert inn faresone høyspentkabel, jordkabel.

Denne planen blir opphevet i sin helhet.

Figur 5 Gjeldende reguleringsplan for Hålogalandsgata 131.

2. Reguleringsplan for Gamle Riksvei, planID 1246, vedtatt 2009.



Denne reguleringsplanen omfatter trafikkareal, der formålene er gang- og sykkelvei/fortau, grøfteareal og parkering. Deler av denne reguleringsplanen oppheves som følge av planforslaget, dvs. de delene som overlapper med ny reguleringsplan.

Figur 6 Utsnitt av reguleringsplanen for Gamle Riksvei.

3. Reguleringsplan for Rv 80 Thalleveien – Hundstadmoen, planID 1263, vedtatt 2011

Denne reguleringsplanen består i hovedsak av trafikkareal der formålet er samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Dette er et samleformål der veg, gang- og sykkelveg samt veggrøfter inngår. I tillegg til dette så er areal inn mot rv. 80 regulert til næringsbebyggelse, bruken av området var anleggsområder i forbindelse med bygging av ny rv. 80. Deler av denne reguleringsplanen vil bli opphevet som følge av planforslaget, dvs. de delene som overlapper med ny reguleringsplan.



Figur 7 Utsnitt av reguleringsplan for Rv 80 Thalleveien – Hundstadmoen.

Tilgrensende planer:

4. Reguleringsplan for Stadionparken, planID 1016, vedtatt 1990: Vest for planavgrensningen, ved Gamle riksvei, er området regulert som konsentrert småhusbebyggelse.
5. Reguleringsplan for Plassmyra ved Nordlandshallen, planID 1196_05, vedtatt 2001. Arealene ut mot Hålogalandsgata er regulert til boligbebyggelse.
6. Reguleringsplan for Stormyra Sone 17.2, planID 1231, vedtatt 12.02.2009. Regulert til forretning og kontor.
7. Reguleringsplan for Nordland idrettspark Thalleåkeren, planID 2022003, vedtatt 2025. Området ligger øst for rv. 80 og legger til rette for bygging av fotballstadion

2.5. Andre kommunale planer og strategier

- Handlingsplan for parker og byrom 2020-2030
- Handlingsplan for kollektivtrafikk 2020-2033

2.6. Rammer fra oppstartsmøtet

I oppstartsmøtet ble det lagt føringer for det videre planarbeidet, særlig knyttet til byggehøyder, trafikk og mobilitet, parkering, teknisk infrastruktur, energi og kvalitet på utearealer. Det ble understreket at ny kommuneplanens arealdel (KPA 2026–2038) skal legges til grunn for planarbeidet, og at byggehøyder og volum må vurderes nøye med hensyn til landskapsvirkning, fjern- og nærvirkning samt arkitektonisk kvalitet.

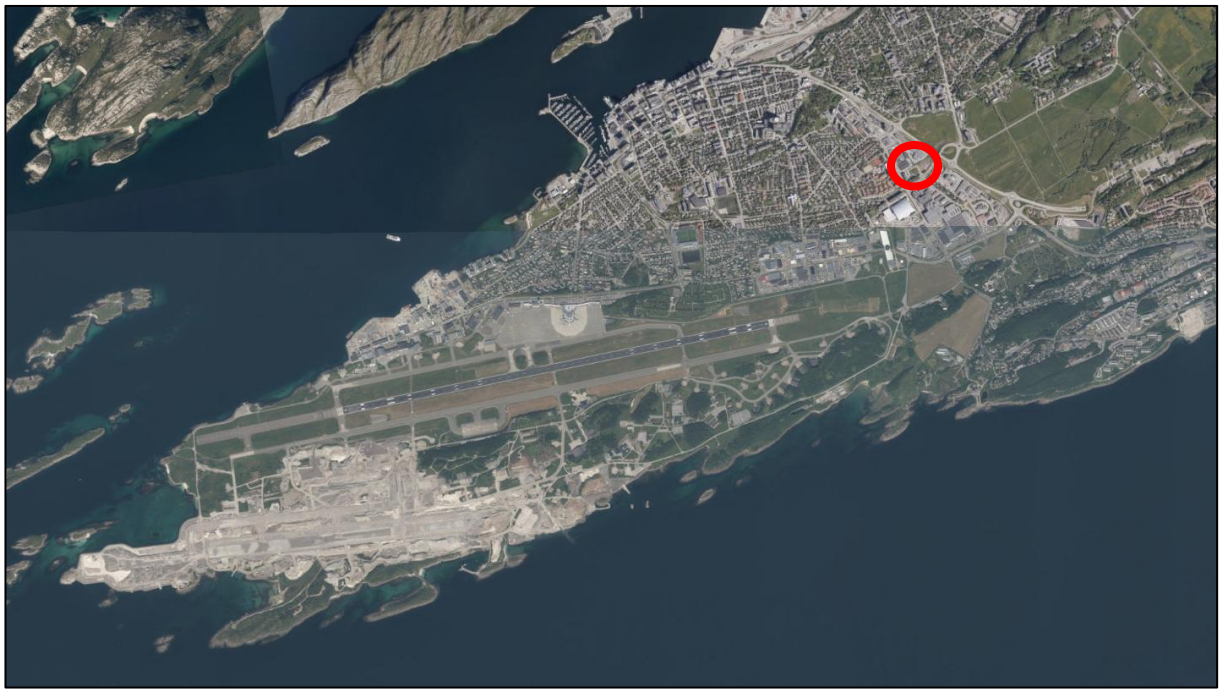
Det ble videre stilt krav om oppdaterte utredninger for blant annet trafikk, støy, vind, VAO og geoteknikk, samt vurderinger av parkeringsbehov, gang- og sykkelforbindelser og energiløsninger. Kommunen anbefalte også at utearealer gis høy kvalitet med gode solforhold, skjerming mot vind og støy samt universell utforming utover minimumskravene i TEK17.

Det ble avklart at planen ikke utløser krav om konsekvensutredning eller planprogram.

3. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

3.1. Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Stormyra i Bodø kommune, mellom Hålogalandsgata, Gamle Riksvei og rv. 80/Bodøveien. Området er ca. 16,5 daa stort og ligger om lag 2,5 km fra Bodø sentrum. Bodø lufthavn ligger ca. 2,3 km fra planområdet i luftlinje.

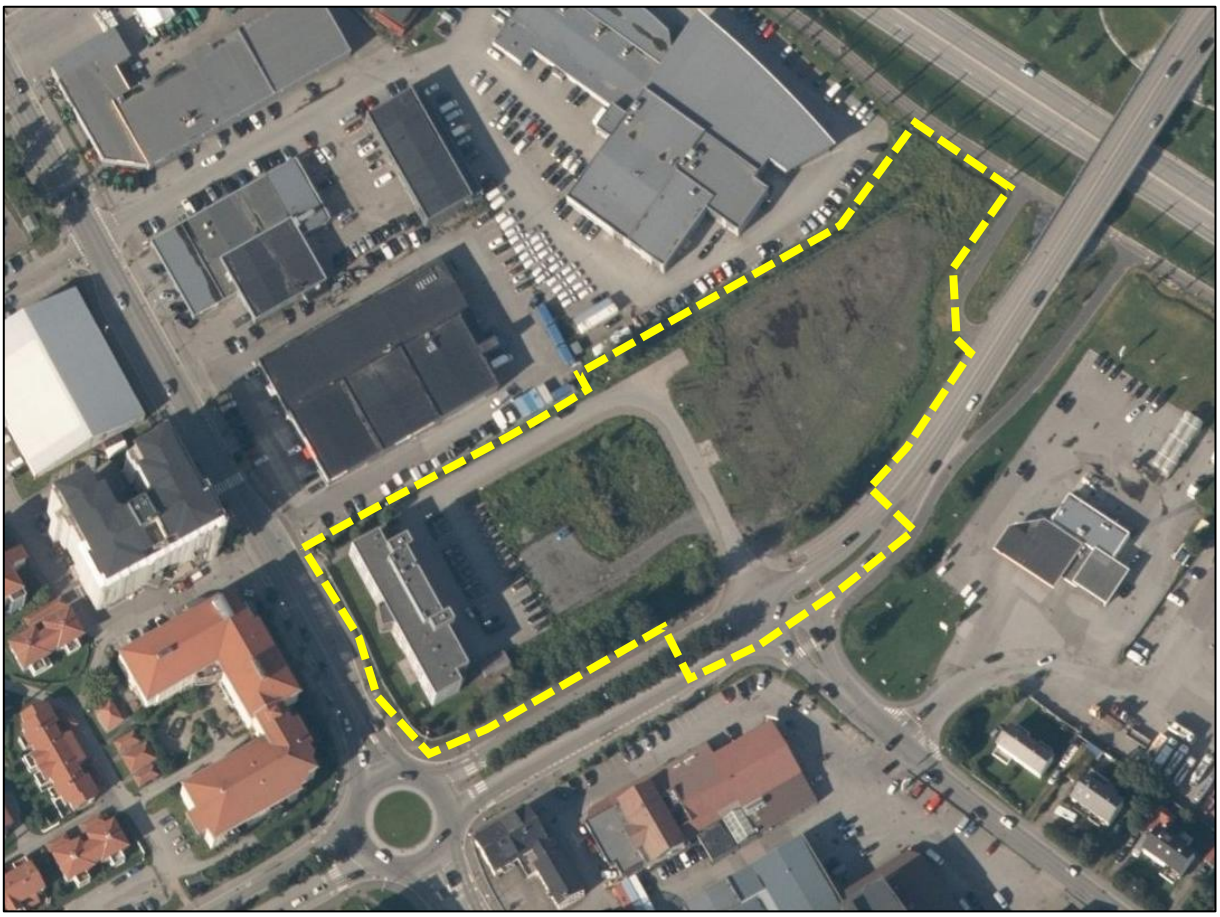


Figur 8 Planområdet vist i rødt

Planområdet ligger i et sentralt område mellom Bodø sentrum, større nærings- og tjenesteområder og arealene mot Rønvikjordene. Området grenser til Thalleåkeren, hvor det planlegges nytt stadion for FK Bodø/Glimt, og ligger i nærhet til blant annet City Nord, Sølvsuper helse- og velferdssenter og Østbyen skole.

Planområdet ligger på den flate delen av Bodøhalvøya, om lag 20 meter over havet. Terrenget er relativt åpent og eksponert.

3.2. Avgrensning av planområdet



Figur 9 Planområdet vist på ortofoto. Kilde: AV-kartet.

Planområdet er avgrenset for å legge til rette for etablering av nytt sykehjem med tilhørende uteoppholdsarealer, adkomst, parkering og teknisk infrastruktur.

Planavgrensningen omfatter i hovedsak den aktuelle utbyggingstomta, eksisterende adkomstforhold samt tilgrensende berørte veg- og trafikkområder mot Hålogalandsgata, Gamle Riksvei og rv. 80. Eksisterende bygg på tomta sørvest i planområdet inngår også i planavgrensningen.

Avgrensningen er fastsatt med utgangspunkt i behovet for helhetlige løsninger for adkomst, trafikksikkerhet, teknisk infrastruktur og tilpasning til omkringliggende arealer og framtidig utvikling i området.



Figur 10 Planområdet vises i gult. Foto hentet fra mulighetsstudie. Kilde: Bodø kommune

3.3. Berørte eiendommer

Direkte berørte eiendommer

38/253 – Bodø kommune

138/4769 – Bodø kommune

Naboeiendommer

38/255 – Sulland Eiendom AS

38/259 – E i Norge AS

143/2 – Statens Vegvesen

38/349 – Bodø kommune

38/318 – ST1 Norge AS

38/459 – ST1 Norge AS

38/103 – ST1 Norge AS

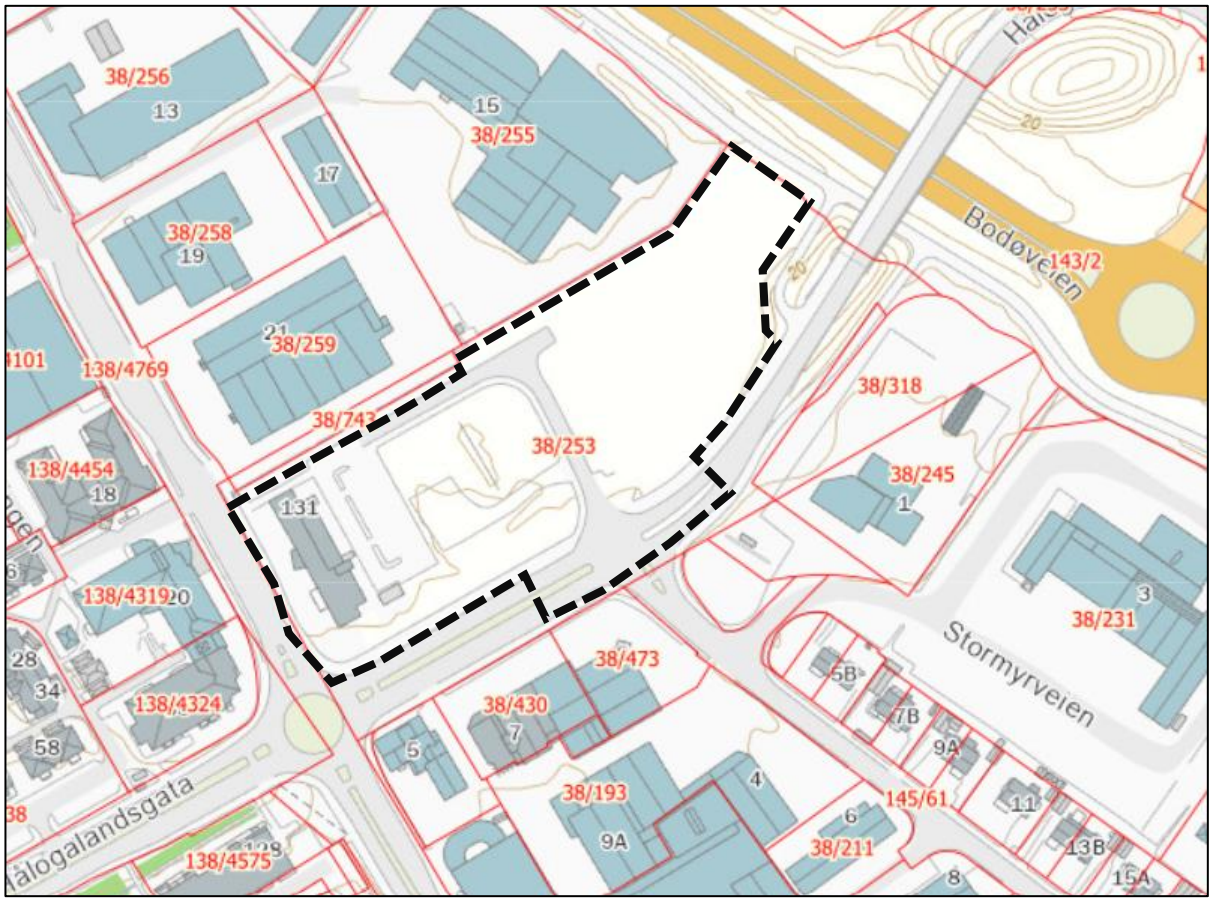
145/61 – Bodø kommune

38/473 – ANS Anderson

38/430 – ANS Anderson

38/16 – Keru Eiendom AS

38/743 – E i Nord AS



Figur 11 Planområdets forhold til eiendommer i og utenfor planområdet. Kilde: AV-kartet.

3.4. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i dag hovedsakelig av ubebygde arealer. Sørvest i planområdet ligger et eksisterende bygg som benyttes som bolig- og avlastningsboliger for personer med behov for oppfølging innen psykisk helse og rus.

Tilstøtende arealer består hovedsakelig av nærings-, handels- og tjenestebebyggelse, samt omsorgsboliger og boligbebyggelse. I nærområdet finnes blant annet City Nord, Bodø rehabiliteringssenter, Stadiontunet sykehjem, dagligvarehandel og ulike service- og næringsfunksjoner. Nord for planområdet ligger arealer avsatt til framtidig fotballstadion for FK Bodø/Glimt.

Sør og vest for planområdet ligger etablerte boligområder med eneboliger, tomannsboliger og mindre leilighetsbygg.



Figur 12 Nærområdet og dagens bruk. Planområdet vises i (gult). Illustrasjon hentet fra Mulighetsstudie utarbeidet av Asplan Viak, og finnes som vedlegg.

3.5. Stedets karakter

Planområdet er preget av handel, tjenesteyting, idrettsanlegg og større offentlige funksjoner. Området har en sammensatt bystruktur med store bygningsvolumer, åpne trafikkarealer og omfattende samferdselsinfrastruktur.

Bebyggelsen i nærområdet består hovedsakelig av nærings-, handels- og tjenestebygg med flate tak, enkle fasader og store parkeringsflater. Byggehøydene varierer i hovedsak fra 1 til 7 etasjer. Langs rv. 80 Bodøveien og i nærområdet finnes flere større bygningsvolumer og offentlige bygg som fungerer som tydelige landemerker i bybildet, blant annet Bodø Innovation Gate, idrettsanlegg og større institusjonsbygg.

Boligområdene sør og vest for planområdet består i hovedsak av småhusbebyggelse, tomannsboliger og mindre leilighetsbygg. Disse områdene har et mer finmasket preg enn handels- og næringsområdene på Stormyra.

Området har i dag god tilgjengelighet for gående, syklende, kollektivtransport og biltrafikk. Planområdet ligger sentralt mellom viktige transportårer som Hålogalandsgata og rv. 80, og har kort avstand til Bodø sentrum, City Nord og omkringliggende boligområder.

Stormyra oppleves i dag som et område med sterk bilorientering og store parkeringsflater, hvor mange funksjoner er organisert rundt kjøreadkomst og handel.

3.6. Landskap

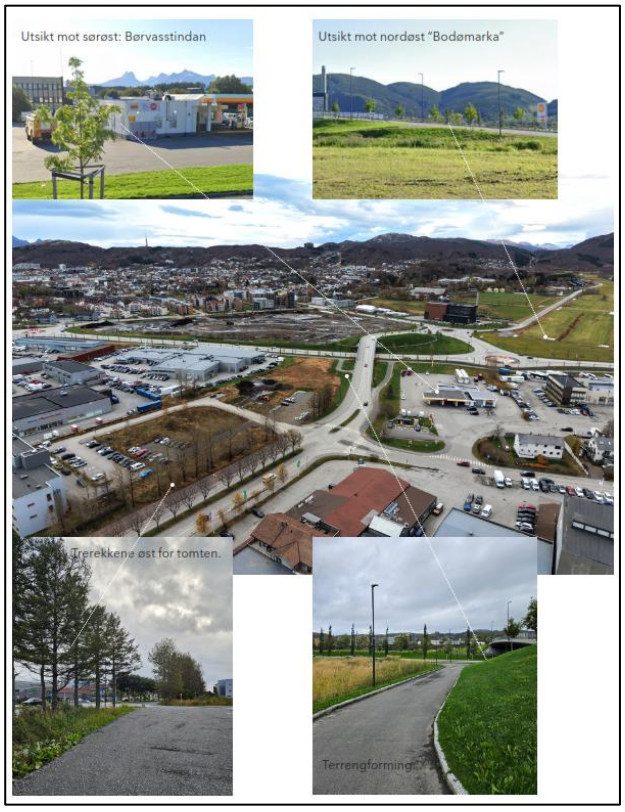
Topografi

Planområdet ligger i et flatt og åpent område på Stormyra, med små terrengmessige høydeforskjeller både innenfor planområdet og i omkringliggende områder. Terrenget framstår i hovedsak som opparbeidet og teknisk bearbeidet gjennom veger, parkeringsarealer og eksisterende bebyggelse.

Landskap

Landskapet i området er preget av større samferdselsanlegg, næringsbebyggelse og offentlige bygg med store bygningsvolumer og åpne arealer mellom bebyggelsen. Området har få tydelige landskapsmessige strukturer eller sammenhengende grøntområder innenfor selve planområdet.

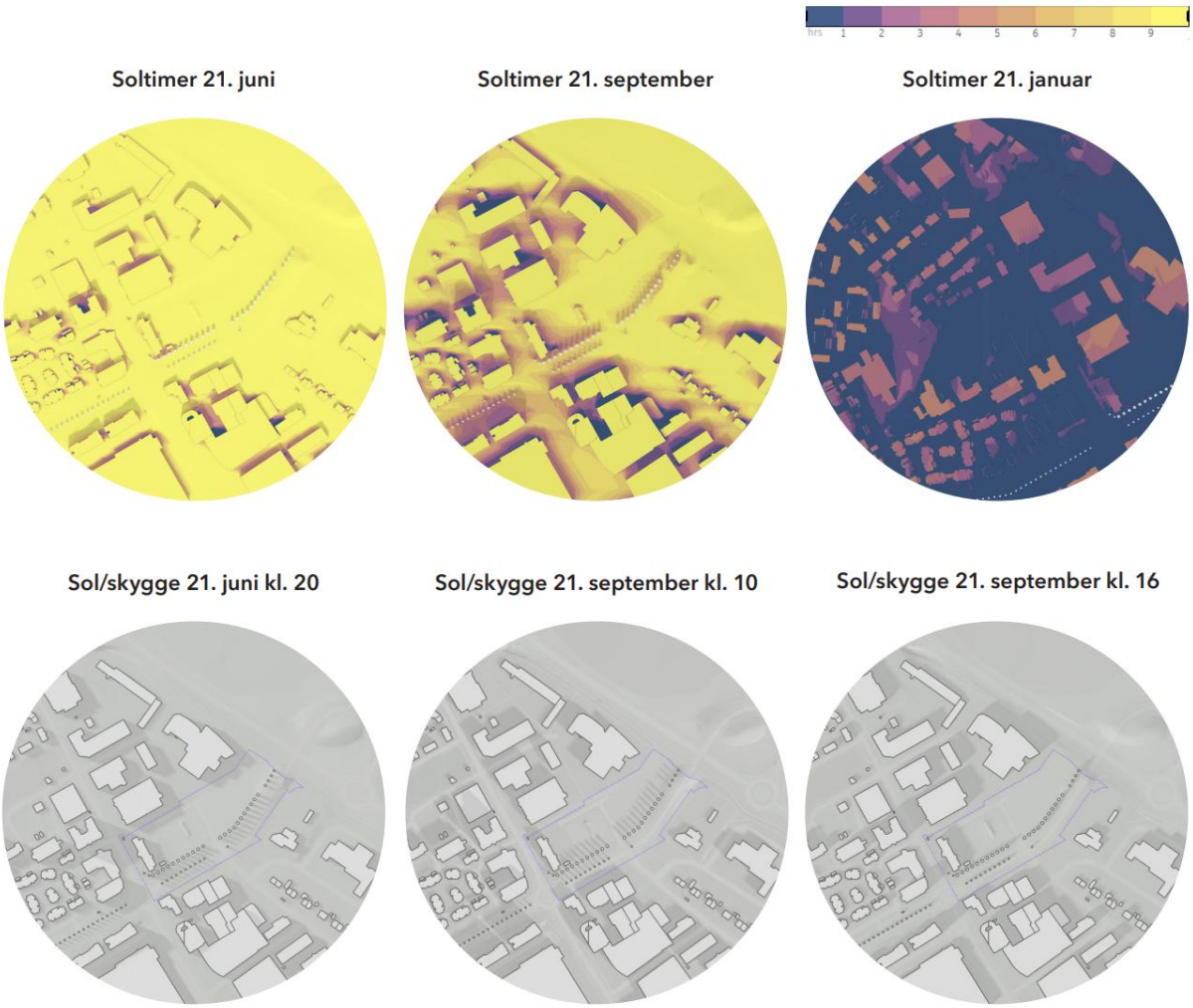
Den åpne landskapsstrukturen gir samtidig lange siktlinjer gjennom området, blant annet mot Bodømarka i øst og mot sentrum over den omkringliggende bebyggelsen.



Figur 13 Illustrasjon som viser landskapsperspektiver i dagens situasjon, utarbeidet ifm. mulighetsstudiet. Kilde: Asplan Viak.

Solforhold

Planområdet ligger åpent til med relativt gode solforhold som følge av lav terrengstigning og begrenset innslag av høy bebyggelse tett inntil tomten. Samtidig vil omkringliggende større bygningsvolumer påvirke lokale skyggeforhold deler av dagen.

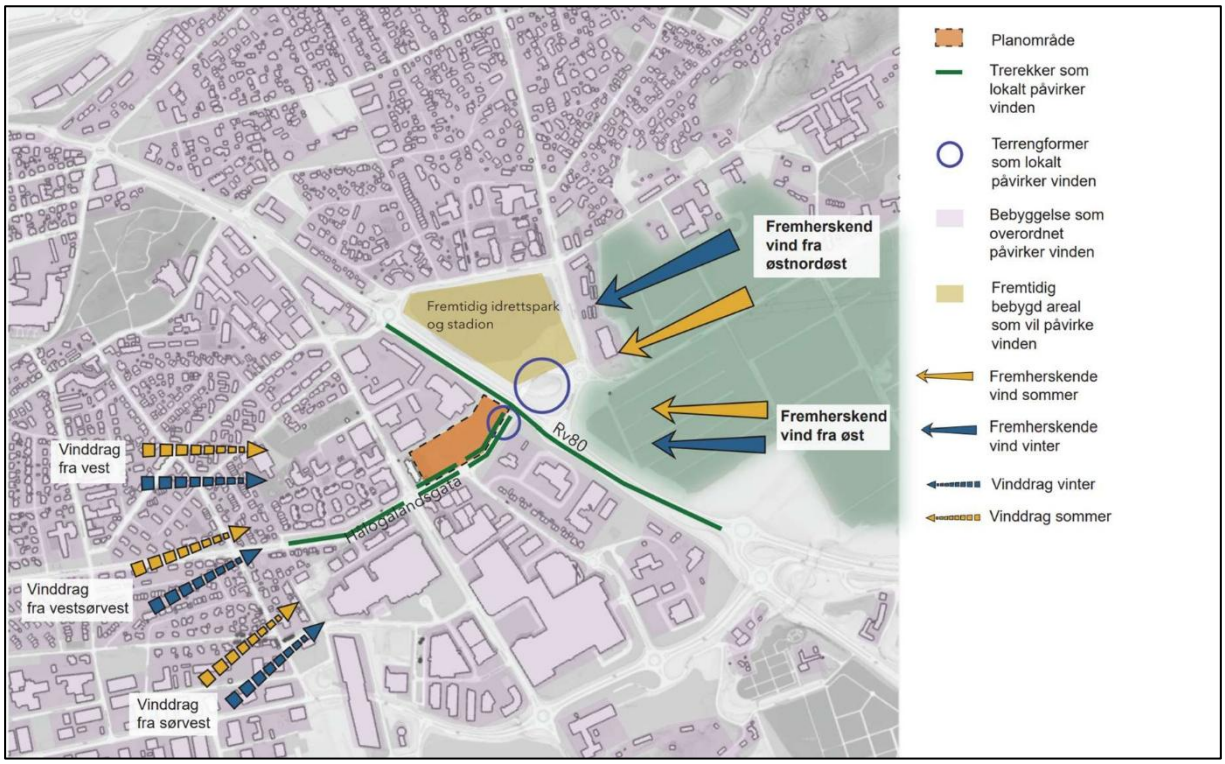


Figur 14 Sol/skygge-analyse fra mulighetsstudiet, utarbeidet av Asplan Viak.

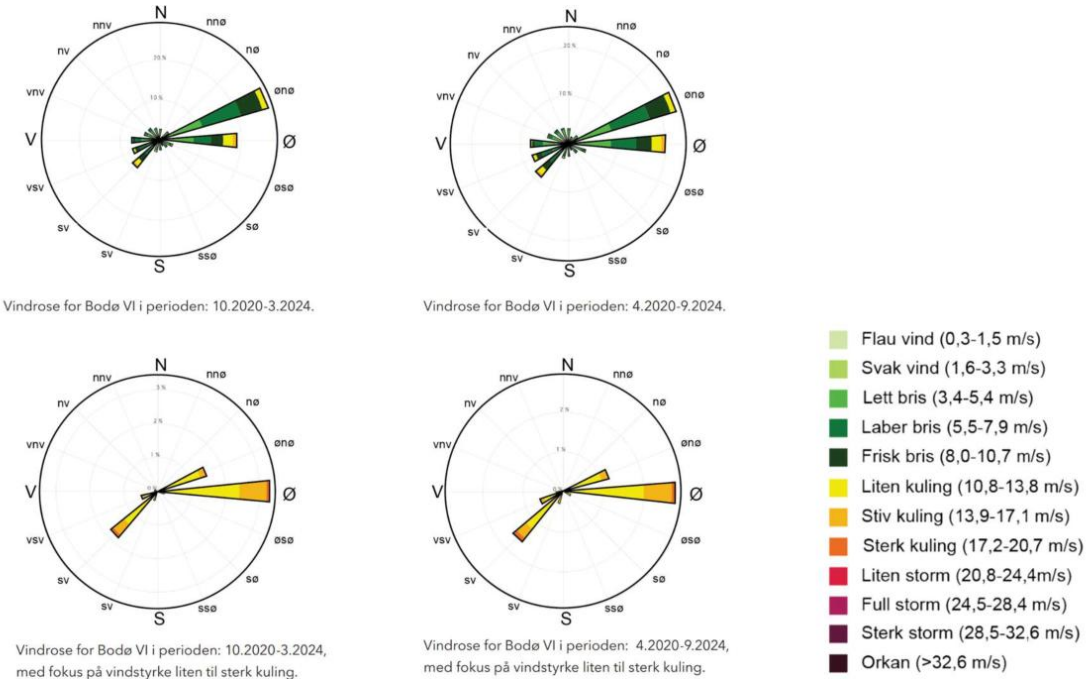
Lokalklima

Vindforholdene i området er preget av fremherskende vind fra øst-nordøst og øst, med vindstyrker som vanligvis varierer fra laber til frisk bris, men med perioder med sterkere vind. Det åpne terrenget og få skjermende strukturer øst for planområdet gjør området eksponert for østlige vindretninger, og langs åpne gateløp kan det oppstå lokale vinddrag. Eksisterende trerekker og bebyggelse virker enkelte steder skjermende. Området har et kystpreget klima med relativt kjølige temperaturer og høy årsnedbør. Klimaendringer

forventes å gi hyppigere episoder med kraftig nedbør, noe som kan gi økte utfordringer knyttet til overvannshåndtering og klimatilpasning.



Figur 15 Illustrasjon som viser de lokale vindforholdene. Kilde: Asplan Viak

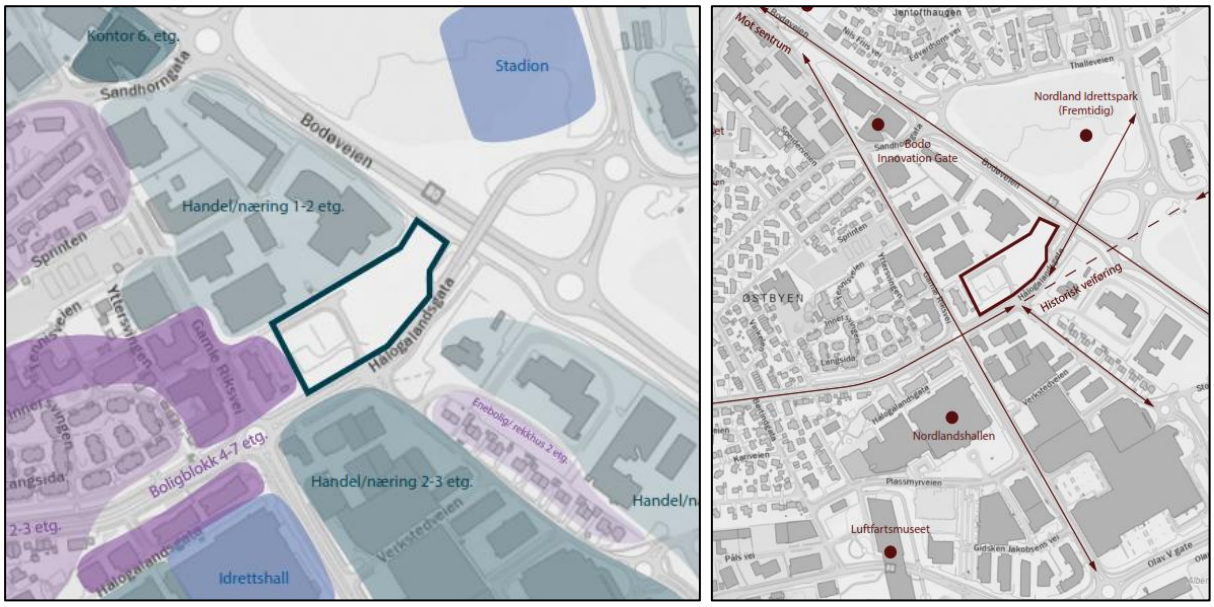


Figur 16 Øverst t.v. viser vindsituasjonen i vinterhalvåret og t.h. i sommerhalvåret. Nederst vises høye vindhastigheter i vinter- og sommerhalvåret. Kilde: Notat lokalklima utarbeidet av Asplan Viak

Estetikk og kulturell verdi

Planområdet ligger i et område preget av etterkrigstidens byutvikling, med en funksjonsorientert bebyggelsesstruktur dominert av handel, næring, samferdsel og offentlige funksjoner. Området har i begrenset grad tydelige kulturhistoriske eller arkitektoniske miljøverdier innenfor selve planområdet.

Samtidig inngår området i en større bystruktur hvor åpne siktlinjer, kontakt med landskapet og forholdet mellom by og natur er viktige karaktertrekk i Bodøs byutvikling.



Figur 17 Siktlinjer og type bebyggelse, redegjort for i mulighetsstudiet. Kilde: Asplan Viak.



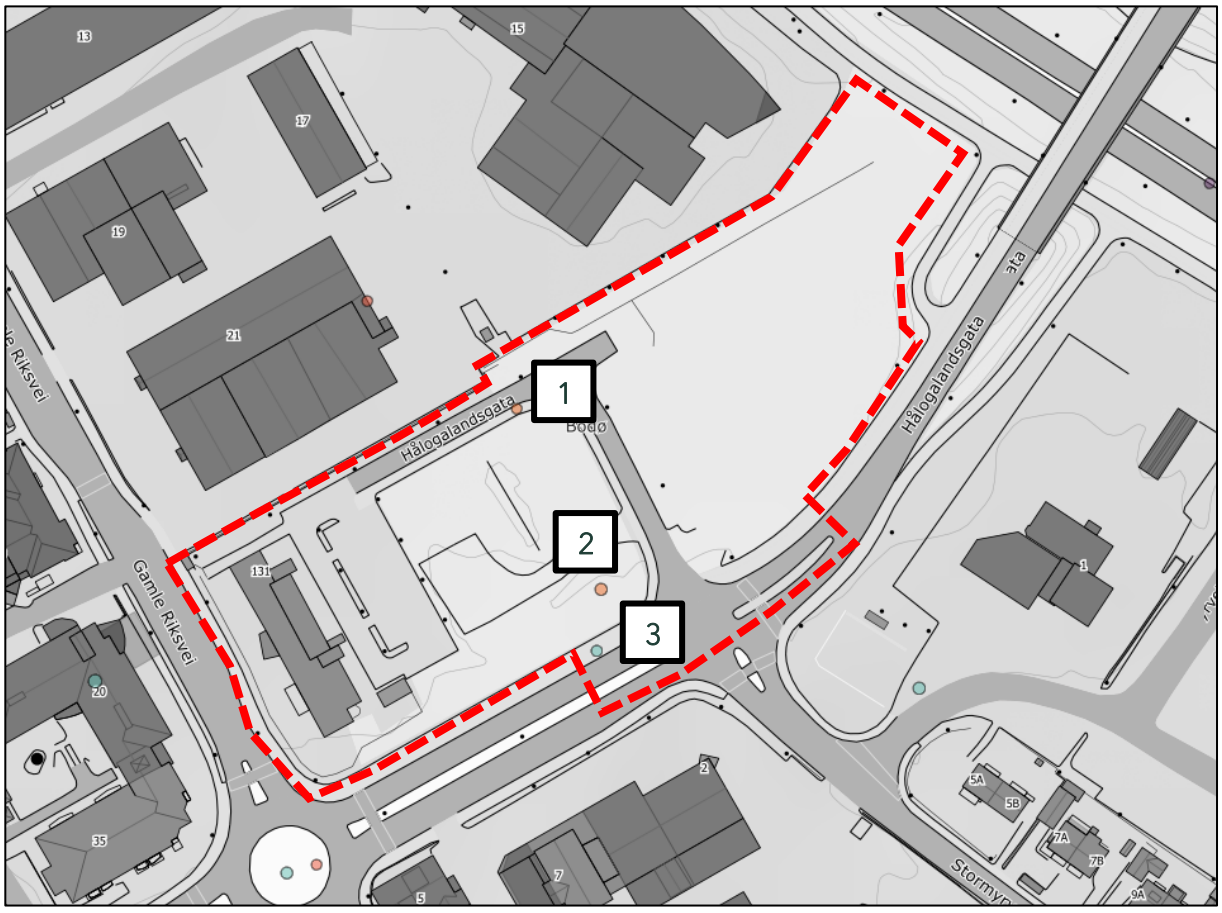
Figur 18 Bebyggelse i og rundt planområdet.

3.7. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner eller andre kjente kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet, jf. Kulturminnesøk og Askeladden.

3.8. Naturverdier

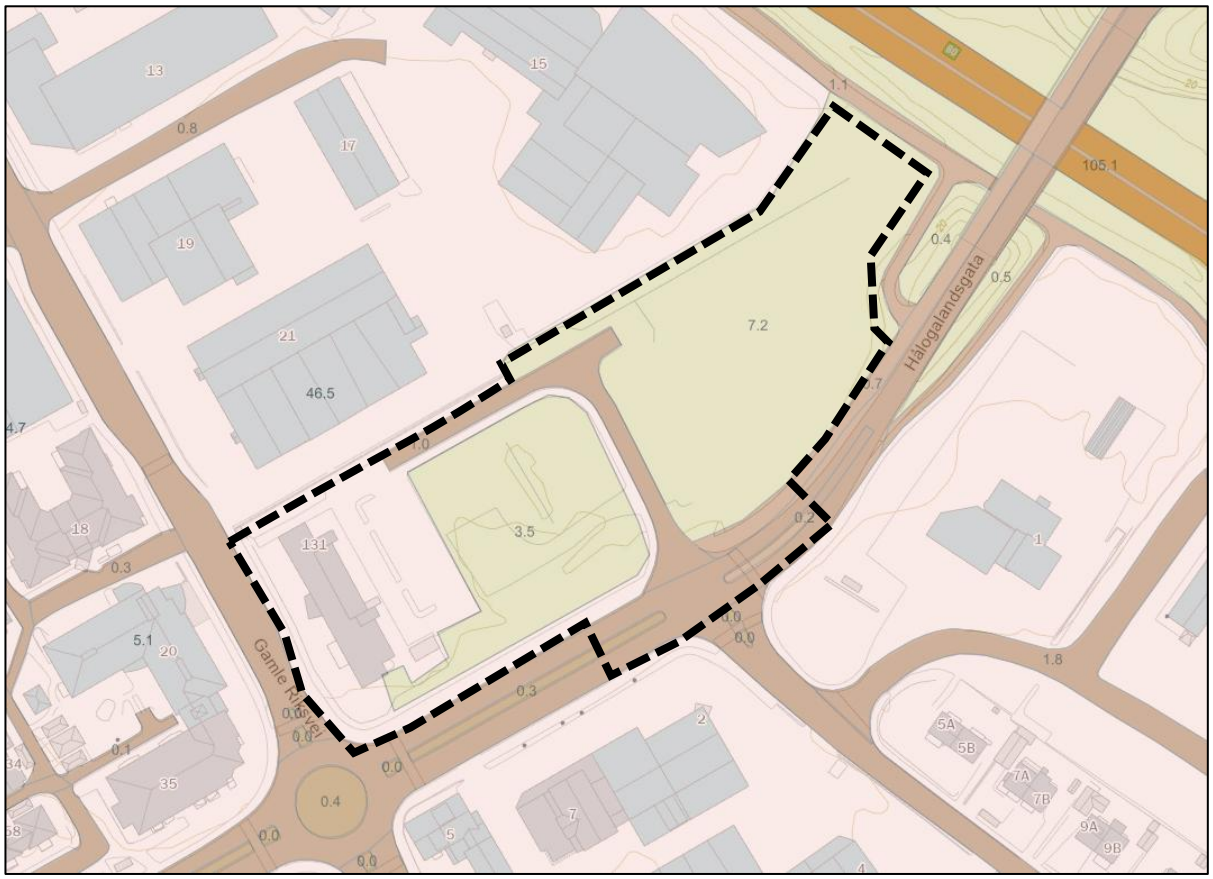
Det er ikke registrert naturtyper eller naturverdier av særlig verdi innenfor planområdet. Vegetasjonen innenfor området er begrenset og består hovedsakelig av mindre grøntarealer, plenarealer og spredt vegetasjon langs veger og randsoner.



Figur 19 Registrerte artsfunn innenfor planområdet. Kilde: Artsdatabanken.

Ifølge Artsdatabanken er det registrert enkelte artsfunn innenfor planområdet og i nærområdet, herunder 1 – gråspurv (NT), 2 – havelle (NT) og 3 – rødkløver (LC), vist i figur over. Registreringene er knyttet til enkeltobservasjoner og vurderes ikke å ha vesentlig betydning for planforslaget.

Det er ikke kjent at planområdet inneholder karbonrike arealer som myr, større skogsområder eller andre arealer med vesentlig karbonlagring. Figur under viser at området i hovedsak består av åpen fastmark.



Figur 20 AR5 i planområdet, i hovedsak åpen fastmark. Kilde: AV-kartet/NIBIO.

3.9. Rekreasjonsverdi, friluftslivsområder og uteområder

Området framstår i liten grad som et rekreasjons- eller friluftsområde i dag.

Innenfor planområdet finnes det begrenset med opparbeidede uteoppholdsarealer og grønnstruktur. Vegetasjonen består hovedsakelig av mindre grøntarealer og spredt beplantning langs randsoner og vegarealer.

I nærområdet finnes det flere idretts- og aktivitetsområder, blant annet tilknyttet Aspmyra/Stormyra og omkringliggende skoleanlegg. Planområdet ligger også med relativt kort avstand til øvrige byfunksjoner og grøntområder i Bodø.

Området har god tilgjengelighet for gående og syklende gjennom eksisterende gang- og sykkelvegnett.

3.10. Reindrift

Bodøhalvøya inngår i Duokta reinbeitedistrikt.

Planområdet ligger imidlertid i et utbygd byområde på Stormyra, preget av næringsbebyggelse, samferdselsanlegg og offentlige funksjoner. Det er ikke kjent at planområdet benyttes til reindrift eller inngår som del av viktige flyttleier, beiteområder eller andre sentrale reindriftsinteresser, jf. Kilden/NIBIO

3.11. Landbruk

Planområdet ligger i et utbygd byområde på Stormyra og består i hovedsak av bebygde og opparbeidede arealer knyttet til næring, samferdsel og offentlige funksjoner. Det er ikke registrert jordbruksarealer, dyrkbar mark eller aktive landbruksinteresser innenfor planområdet, jf. Kilden/NIBIO.

3.12. Trafikkforhold

Overordnet transportsystem

Planområdet ligger sentralt på Stormyra med direkte tilknytning til Hålogalandsgata og nærhet til rv. 80 Bodøveien og Gamle Riksvei. Rv. 80 er en av hovedinnfartsårene til Bodø sentrum og utgjør en viktig overordnet forbindelse for både persontransport og kollektivtrafikk i byen.

Området er preget av større vegsystemer, rundkjøringer og kryssløsninger knyttet til handel, offentlige funksjoner og gjennomgangstrafikk. Trafikksystemet på Stormyra har i stor grad en bilorientert struktur med store trafikkarealer og parkeringsflater.

Kjøreatkomst og parkering

Kjøreadkomst til planområdet skjer fra Hålogalandsgata. Eksisterende adkomst betjener i dag offentlig virksomhet og parkeringsarealer innenfor planområdet, inkludert rus- og psykiatrisenteret vest i området.

I den vestlige delen av planområdet finnes det eksisterende parkeringsarealer for ansatte og tjenestebiler tilknyttet rus- og psykiatrisenteret.

Gang-, sykkel- og kollektivtilbud

Planområdet har god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtransport. Langs nordsiden av Hålogalandsgata går det toveis sykkelveg med fortau, og Gamle Riksvei har tosidig sykkelfelt sør for krysset med Hålogalandsgata. Ellers er området tilrettelagt med fortau og gangforbindelser til omkringliggende funksjoner og holdeplasser.

Det finnes gangfelt over alle vegarmer i rundkjøringen mellom Hålogalandsgata og Gamle Riksvei, samt over Hålogalandsgata øst for planområdet.

Nærmeste bussholdeplasser ligger i Gamle Riksvei og Hålogalandsgata innen kort gangavstand fra planområdet. Holdeplassene betjenes av flere bussruter med forbindelse til sentrum, lufthavnen og boligområder i Bodø. Busstilbudet har høy frekvens på dagtid.

Trafikkmengde og trafikkavvikling

Området er preget av relativt høy trafikkbelastning knyttet til gjennomgangstrafikk, handel, næringsvirksomhet og offentlige funksjoner. Trafikkbildet domineres i stor grad av personbiltrafikk.

Basert på tilgjengelig trafikkregistreringer og kapasitetsvurderinger gjennomført i forbindelse med planarbeidet er det vurdert at dagens vegsystem har god kapasitet og tilfredsstillende trafikkavvikling i området.

Trafikksikkerhet

Det er registrert enkelte trafikkulykker i nærområdet de siste ti årene, blant annet ulykker som involverer fotgjenger og moped i tilknytning til vegsystemet rundt planområdet. Det er samtidig ikke registrert ulykkespunkter eller forhold som vurderes å kreve særskilte tiltak innenfor planområdet.

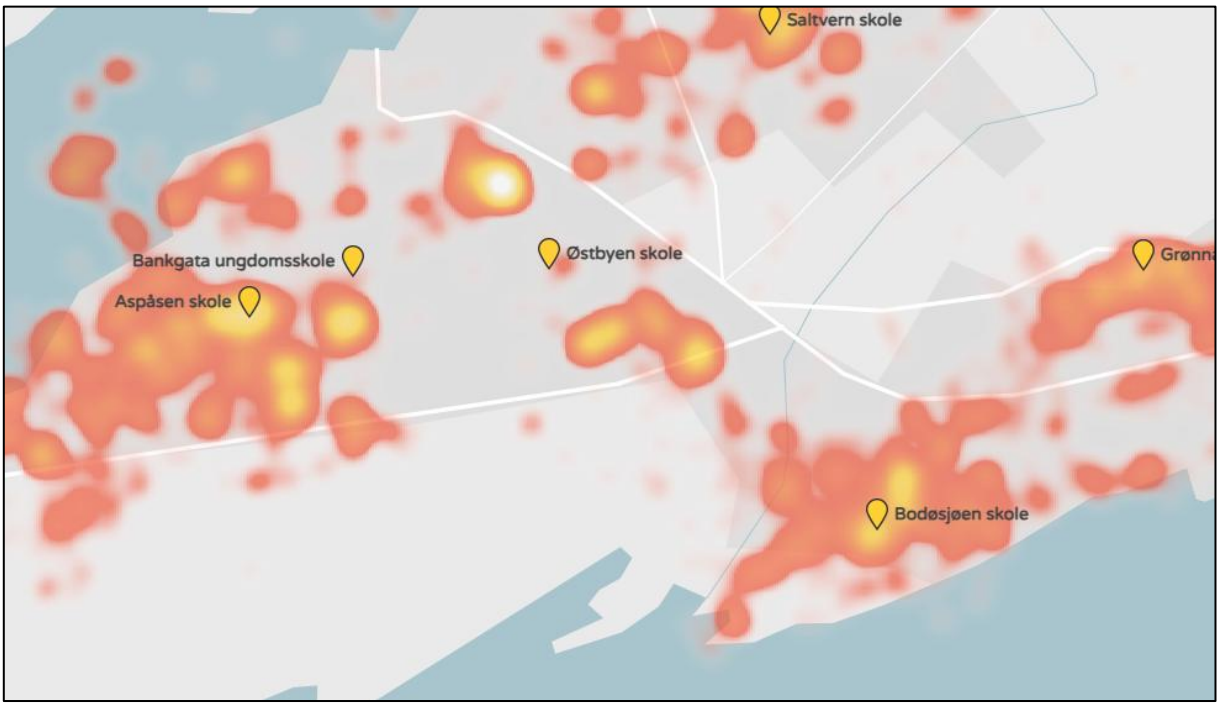
Tilgjengelighet

Planområdet vurderes å ha god tilgjengelighet med kollektivtransport og sykkel, og relativt god tilgjengelighet til fots. ABC-kartlegging utarbeidet for Bodø kommune viser at området ligger innenfor sone B, som omfatter sentrale områder med god kollektivtilgjengelighet og middels god tilgjengelighet for bil.

3.13. Barn og unges interesser

Planområdet framstår i liten grad som et område for lek eller opphold for barn og unge i dag. Området er preget av vegsystemer, parkering, næringsbebyggelse og offentlige funksjoner.

I nærområdet finnes det samtidig flere funksjoner som benyttes av barn og unge, blant annet Østbyen skole, idrettsanlegg og etablerte gang- og sykkelforbindelser på Stormyra. Barnetråkkregistreringer viser aktivitet og ferdsel i området rundt planområdet, særlig knyttet til skole, idrett og transportårer.



Figur 21 Registrert barnetråkk. Kilde: Barnetrakk.no

3.14. Sosial infrastruktur

I planområdets nærområde finnes blant annet Østbyen skole, helsefunksjoner, idrettsanlegg og større handels- og servicefunksjoner.

Området har god tilgjengelighet til kollektivtransport samt gang- og sykkelvegnett, som gir god tilgjengelighet til omkringliggende funksjoner og boligområder.

3.15. Universell utforming og tilgjengelighet

Planområdet ligger i et flatt område med små høydeforskjeller og har generelt gode forutsetninger for universell tilgjengelighet. Området er i hovedsak opparbeidet med fortau, gangforbindelser, kjørearealer og parkeringsflater.

Det finnes etablerte gangforbindelser og fortau langs Hålogalandsgata og Gamle Riksvei, samt gangfelt over sentrale kryss og vegforbindelser i nærområdet. Området har også god tilgjengelighet til kollektivtransport med bussholdeplasser innen kort gangavstand fra planområdet.

Samtidig er området preget av store trafikkarealer og omfattende samferdselsinfrastruktur, noe som påvirker orienterbarhet og opplevelsen av tilgjengelighet for gående.

3.16. Teknisk infrastruktur

Ledninger

Området er allerede utbygd med teknisk ledningsinfrastruktur knyttet til vann, avløp, overvann og strøm/høyspent. Eksisterende ledningstraseer følger i hovedsak vegsystemet og tilgrensende bebyggelse. Flere av ledningene går gjennom planområdet.



Figur 22 Kjente ledninger VAO-ledninger i og rundt planområdet. Kilde: Bodø kommune.

Vann og avløp

Planområdet er tilknyttet eksisterende kommunalt vann-, spillvanns- og overvannsnett. Det går i dag flere kommunale VA-ledninger gjennom området, blant annet vannledning (VL225), spillvannsledning (SP200) og overvannsledning (OV315). Det finnes også eksisterende stikkledninger til dagens bebyggelse og overvannssystem knyttet til parkeringsarealer og vegsluk. Eksisterende VA-anlegg er i hovedsak knyttet til ledningsnettet i Hålogalandsgata.

Det finnes to eksisterende brannhydranter innenfor planområdet. Kapasiteten på hydrantnettet er vurdert gjennom tidligere tappetester.

Trafo og energiforsyning

Det er etablert teknisk infrastruktur for strømforsyning i området. Høyspentkabler krysser planområdet fra sørvest mot nordøst.

Planområdet ligger i et sentralt byområde med eksisterende energiforsyning og utbygd teknisk nett.

Bygget ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Innenfor konsesjonsområdet er det tilknytningsplikt til fjernvarmenettet når konsesjonæren har bekreftet at fjernvarme kan leveres på konsesjonsvilkår. Eksisterende bygg i Hålogalandsgata 131 er per i dag tilknyttet fjernvarme.

Overvann

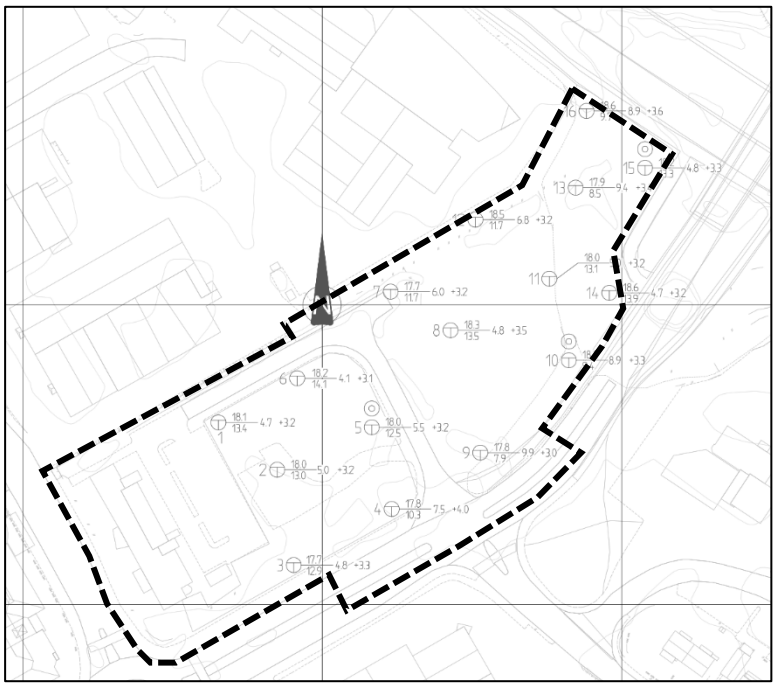
Planområdet er tilknyttet kommunalt overvannsnett. Eksisterende overvann håndteres i dag gjennom overvannsledninger og sluk med påslipp til kommunal overvannsledning i Hålogalandsgata.

Området ligger ikke innenfor NVEs aktsomhetsområder for flom, men det går eksisterende dreneringslinjer gjennom området. Nedstrøms ledes overvann videre langs Gamle Riksvei og videre mot sjøen.

Grunnforholdene består hovedsakelig av hav-, fjord- og strandavsetninger med begrenset infiltrasjonsevne, og infiltrasjonspotensialet er vurdert som antatt uegnet.

3.17. Geoteknikk og områdestabilitet

Planområdet ligger om lag 18 meter over havet og består i hovedsak av flatt terreng med enkelte mindre forhøyninger, særlig i tilknytning til veganleggene og brua over rv. 80 Bodøveien.



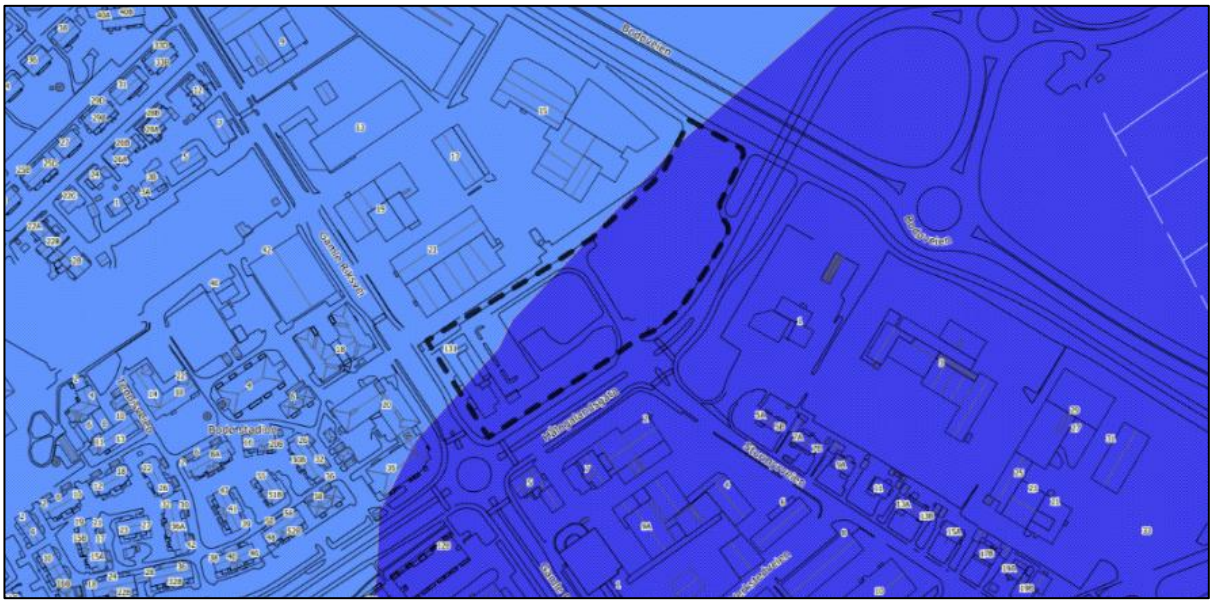
Det er gjennomført geotekniske grunnundersøkelser i planområdet i forbindelse med tidligere og pågående prosjekter i området. Undersøkelsene omfatter blant annet totalsonderinger og prøvetaking. Figuren viser utførte borepunkter innenfor planområdet.

Figur 23 Oversikt over utførte geotekniske grunnundersøkelser og sonderingspunkter i planområdet. Kilde: Norconsult.

Grunnundersøkelsene viser at løsmassemektigheten i området varierer mellom ca. 4 og 10 meter. Løsmassene består av et øvre lag med sand eller sandig siltig leire med varierende tykkelse på om lag 1–4 meter. Under dette ligger faste leir- og siltmasser, omtalt som «Bodøleire», som beskrives som fast lagret moreneleire med høy fasthet.

Grunnvannstanden er antatt å ligge mellom ca. 1,3 og 2,2 meter under terreng. Planområdet ligger under marin grense, og NGUs kart viser stor til svært stor mulighet for marin leire i området. Det er derfor gjennomført vurdering av områdestabilitet i henhold til NVEs veileder 1/2019. Figur under viser kartgrunnlag for marin leire i området.

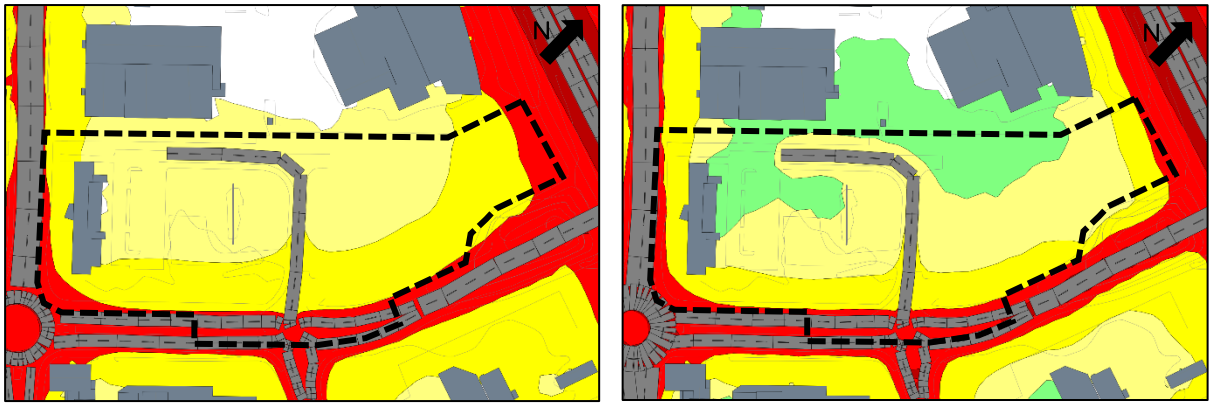
Gjennomførte grunnundersøkelser viser ingen indikasjoner på kvikkleire eller sprøbruddmateriale innenfor planområdet. Planområdet ligger i hovedsak utenfor aktsomhetsområder for kvikkleireskred, og områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende.



Figur 24 Kartgrunnlag som viser mulighet for marin leire i området rundt planområdet. Kilde: NGU / Asplan Viak.

3.18. Støyforhold

Planområdet er støyutsatt fra omkringliggende vegtrafikk, særlig fra Hålogalandsgata, Stormyrveien, rv. 80 Bodøveien og Gamle Riksvei. Det er utarbeidet en støyrapport i forbindelse med planarbeidet, se vedlegg 09.



Figur 25 Beregnet støynivå (Lden) for dagens situasjon ved 4 meters høyde (venstre) og 1,5 meters høyde (høyre). Planområdet vist med svart stiplet linje. Kilde: Støyrapport Asplan Viak.

Støyberegninger for dagens situasjon viser at planområdet i hovedsak ligger innenfor gul støysone, mens det er rød støysone i ytterkant mot veger. Ved beregningshøyde 1,5 meter, som er relevant for uteoppholdsarealer, finnes mindre områder med støynivå over anbefalte grenseverdier mot rv. 80, mens de mest skjermede delene av området ligger mot sørvest og nordvest.

Støysituasjonen påvirkes særlig av nærheten til rv. 80 og omkringliggende veganlegg, hvor deler av vegsystemet ligger høyere enn planområdet.

Planområdet ligger utenfor gul og rød støysone for flytrafikk, både i dagens situasjon og etter etablering av ny Bodø lufthavn.

3.19. Luftforurensing

Planområdet ligger i et sentralt og trafikkert byområde på Stormyra, med nærhet til flere større veger, blant annet rv. 80 Bodøveien, Hålogalandsgata og Gamle Riksvei. Luftkvaliteten i området påvirkes derfor av vegtrafikk og lokal trafikkbelastning.

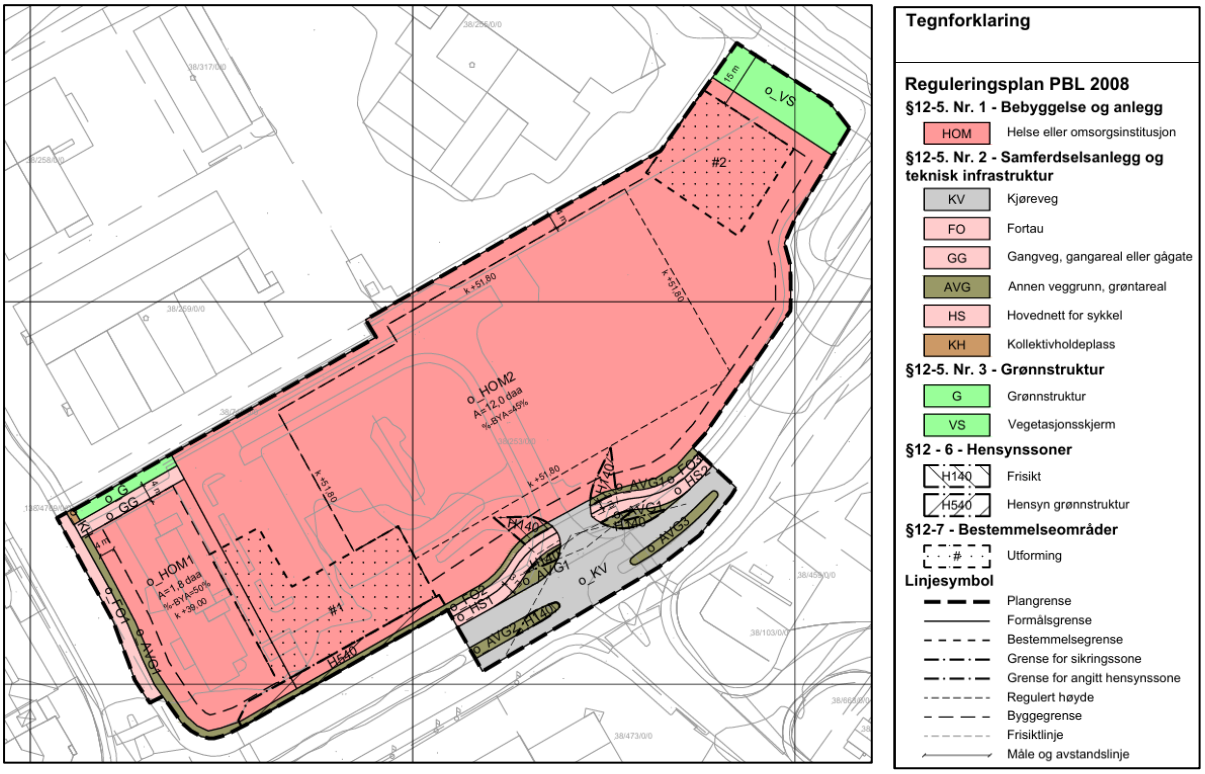
Det foreligger ikke særskilte registreringer eller utredninger som viser overskridelser av grenseverdier for luftkvalitet innenfor planområdet i tilgjengelig grunnlagsmateriale.

3.20. Næring

Planområdet ligger i et område med omfattende næringsvirksomhet, særlig knyttet til handel, tjenesteyting, kontorarbeidsplasser og ulike offentlige og private servicefunksjoner. I nærområdet finnes blant annet forretninger, treningssenter, hotell, kontorbygg og større institusjoner. Området på Stormyra er et viktig handels- og næringsområde i Bodø, med høy aktivitet gjennom store deler av døgnet.

4. Beskrivelse av planen

4.1. Planlagt arealbruk og reguleringsformål



Figur 26 Plankartet og tegnforklaring.

FORMÅL	FELTNAVN	AREAL
§12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg		
1168 – Helse eller omsorgsinstitusjon	o_HOM1-2	13 755 m^2
§12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
2011 – Kjøreveg	o_KV	979 m^2
2012 – Fortau	o_FO1-3	322 m^2
2016 – Gangveg, gangareal eller gågate	o_GG	124 m^2
2019 – Annen veggrunn, grøntareal	o_AVG1-3	610 m^2
2050 – Hovednett for sykkel	o_HS1-2	214 m^2
2073 – Kollektivholdeplass	o_KH	8 m^2

§12-5 nr. 3 - Grønnstruktur		
3001 – Grønnstruktur	o_G	98 m²
3060 – Vegetasjonsskjerm	o_VS	401 m²
Sum areal		16 511 m²

4.2. Gjennomgang av enkelte bestemmelser og reguleringsformål

Planbestemmelsene skal sikre at området utvikles til et funksjonelt og framtidsrettet sykehjem med gode løsninger for beboere, ansatte og besøkende. Flere av bestemmelsene er utformet for å ivareta særlige utfordringer knyttet til støy, lokalklima, overvann, teknisk infrastruktur, tilgjengelighet og nærhet til Bodø lufthavn.

Planbeskrivelsen er ikke juridisk bindende, men redegjør for bakgrunnen for noen av de valgte formålene og bestemmelsene, samt hvordan disse er ment å forstås og praktiseres.

4.2.1. Estetikk og utforming

Bestemmelsene om estetikk og utforming skal sikre at sykehjemmet framstår som et helhetlig anlegg, samtidig som det store bygningsvolumet bearbeides og varieres. Fasadelengder over 30 meter skal bearbeides med inntrukne partier, sprang i fasadeliv, høydevariasjon eller andre virkemidler for volumoppdeling. Tekniske rom på tak skal ligge minst 2 meter innenfor hovedfasaden for å redusere volumvirkningen sett fra gateplan.

Krav om en åpen og aktiv førsteetasje mot offentlige utearealer og tydelig markerte innganger skal bidra til god kontakt mellom bygget og omgivelsene. Materialbruk, detaljering og en dempet og harmonisk fargepalett skal motvirke et monotont institusjonspreg og understøtte et lunt og hjemlig uttrykk.

4.2.2. Rekkefølgebestemmelser

Det er fastsatt rekkefølgebestemmelser for å sikre at nødvendig teknisk infrastruktur, utearealer, trafikkløsninger og øvrige funksjoner etableres samtidig med utbyggingen.

Krav om blant annet VAO-planer, utomhusplaner, miljøoppfølging og omlegging av eksisterende infrastruktur skal sikre tilstrekkelig avklaring og koordinering i videre

prosjektering og byggesaksbehandling. Rekkefølgekravene skal også sikre at nødvendige tekniske løsninger og utearealer er etablert før ny bebyggelse tas i bruk.

Det er videre stilt særskilte krav knyttet til radiotekniske vurderinger og samordning med Avinor som følge av planområdets nærhet til Bodø lufthavn.

4.2.3. Helse- og omsorgsinstitusjon (o_HOM1 og 2)

Områdene o_HOM1og 2 er regulert til offentlig helse- og omsorgsinstitusjon. Formålene skal legge til rette for etablering av blant annet nytt sykehjem med tilhørende funksjoner, utearealer, tekniske anlegg og nødvendig parkering, i tillegg for å ivareta eksisterende bebyggelse.

Det er i bestemmelsene lagt vekt på å sikre:

- gode gangforbindelser internt i området
- universell utforming
- skjermede utearealer
- sammenhengende forbindelser til omkringliggende gang- og sykkelinfrastruktur
- løsninger som reduserer konflikter mellom myke trafikanter og kjøretøy

Det tillates parkering både på terreng og i underetasje. Krav om parkering i kjeller er blant annet begrunnet i ønsket om å redusere arealbruk på bakkenivå og frigjøre arealer til uteopphold, grønnstruktur og overvannshåndtering.

4.2.4. Bestemmelsesområde #1

Bestemmelsesområde #1 er benyttet for å avgrense hvor parkering tilknyttet o_HOM1 kan etableres innenfor o_HOM2. Løsningen gir fleksibilitet til å kombinere parkering, grøntareal og overvannshåndtering innenfor samme areal, uten å regulere området til eget parkeringsformål. Samtidig sikres det at nødvendig parkering for o_HOM1 fortsatt kan etableres i tilknytning til formålet.



Figur 27 Bestemmelsesområde #1 vist i plankartet.

Dersom det etableres færre parkeringsplasser enn maksimal tillatt kapasitet, skal restarealet benyttes til grøntareal og uteoppholdsareal i sammenheng med hagearealene nord for området.

4.2.5. Bestemmelsesområde #2

Bestemmelsesområde #2 avgrenser areal for tekniske funksjoner som trafo, nettstasjon, nødaggregat, avfallsrom og batteribank. Maksimalt tillatt bruksareal er 300 m² BTA, og maksimal gesimshøyde er 5,5 meter. Det skal være feltintern kjøreadkomst til funksjonene.

Bestemmelsesområdet samler nødvendige tekniske anlegg og avklarer rammene for plassering og omfang.



Figur 28 Bestemmelsesområde #2 vist i plankartet.

4.2.6. Overvann og klimatilpasning

Bestemmelsene om overvannshåndtering skal sikre lokal fordrøyning og trygg avledning av overvann innenfor planområdet. Dette er begrunnet i høy andel harde flater, eksisterende flomveier og behovet for robuste overvannsløsninger ved framtidige nedbørshendelser. Bestemmelsene skal bidra til å redusere belastningen på eksisterende ledningsnett og sikre trygge flomveier gjennom området.

4.2.7. Hensyn til lufthavn og flysikkerhet

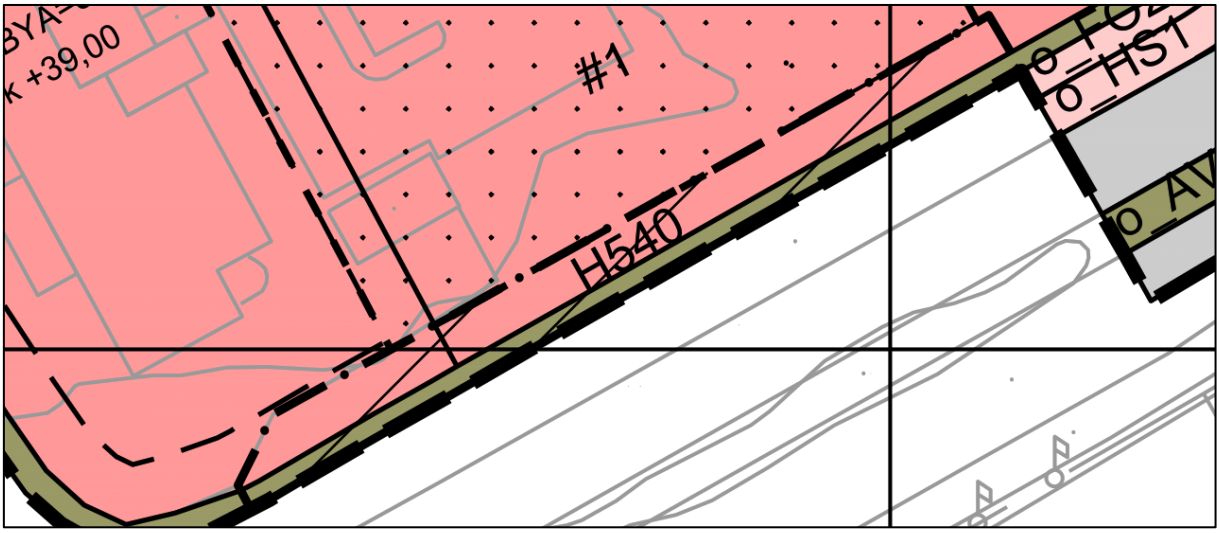
På grunn av nærheten til Bodø lufthavn er det satt bestemmelser knyttet til hinderflater, kranbruk, radiotekniske forhold og forebygging av birdstrike. Bestemmelsene skal sikre at tiltak innenfor planområdet ikke kommer i konflikt med flysikkerhet, navigasjonsanlegg eller luftfartsrelaterte restriksjoner. Kravene er basert på føringer og innspill fra Avinor.

4.2.8. Gangforbindelse gjennom området

Det skal etableres en sammenhengende, allment tilgjengelig gangforbindelse mellom o_FO1/o_GG og o_FO2/3 gjennom o_HOM1 og 2. Forbindelsen skal være universelt utformet og belyst. Kravet skal sikre at området knyttes til omkringliggende gangarealer og er tilgjengelig også for allmennheten.

4.2.9. Hensynssone grønnstruktur – H540

Hensynssonen skal sikre bevaring av eksisterende trær langs deler av Hålogalandsgata. Denne sonen ligger som det framkommer av utsnittet under mellom plangrensen i sør og byggegrensen inne på o_HOM1 og 2. Avgrensningen av sonen er ikke vurdert opp mot utstrekningen av rotsystemene. Disse trærne har betydning for områdets grønne preg og bidrar til å myke opp et område som ellers er preget av store trafikkarealer, teknisk infrastruktur og harde flater. Trærne bidrar også til visuell skjerming mellom veganlegg og utearealer innenfor planområdet. Bevaring av vegetasjonen skal også bidra til å styrke



Figur 29 Hensynssone grønnstruktur H540 vist i plankartet.

landskapsvirkningen og opprettholde biologiske kvaliteter i området. Kravet om reetablering ved eventuell fjerning av trær skal sikre at vegetasjonsskjermen opprettholdes over tid.

4.2.10. Støy

Planområdet ligger slik til at område er støyutsatt, der støykildene er trafikkstøy. Det er utarbeidet en egen støyutredning, denne følger med som eget vedlegg. Anbefalingen fra denne utredningen er at det etableres støyskjerm mot Hålogalandsgata for å få utearealer som for tilfredsstillende støynivå. Det nye sykehjemmet planlegges over flere etasjer der veitrafikkstøy på store deler av fasadene overskrider anbefalte støyverdier.

Dette gjør at planforslaget som det foreligger vil tiltaket bli gjennomført med tydelig avvik fra T-1442 sin hovedregel om stille side for helsebygg. For omtrent 80% av beboerrommene vil det ikke være mulig å oppnå stille side. Det vil derfor være behov for å etablere dempet fasade som erstatning for stille side for disse beboerrommene.

Iht. T-1442 må det redegjøres for hvorfor planforslaget skal gjennomføres til tross for avviket. Det må begrunnes for hvorfor lokalisering, bygningsplassering og planløsning er valgt og det må være tydelig at ulempene ved avviket ikke kan veies opp mot fordelene med planforslaget for øvrig.

Bodø kommune har over flere år sett på ulike tomter for lokalisering av et nytt sykehjem. Kriterier som sentrumsnært, nært gode kollektivtilbud og nært andre helse- og omsorgstilbud har vært viktig å løse. Planområdet treffer for disse kriteriene og er dermed blitt valgt for lokalisering av nytt sykehjem for Bodø kommune.

For å få plass til det ønskede antall beboerrom er det nødvending å bygge i høyden. Dette gjør at det ikke er mulig å benytte støyskjermer for å redusere støy på store deler av fasadene.

Hensikten med etablering av dempet fasade er å få redusert lydnivået ved vinder til beboerrommene slik at disse ikke overskrider grenseverdiene i T-1442 tabell 2. Dette kan gjøres ved å benytte ulike støydempede spesialvindu.

Denne typen vindu har begrensinger med tanke på utluting av beboerrom. De vil også kunne ha et noe mer omfattende vedlikehold. Det har vært gjennomført brukermedvirkning i prosessen der tilbakemeldingene er at det er svært viktig å kunne lufte ut rommene etter eventuelle hendelser som krever dette. Dette gjør bruk av ulike støydempede spesialvindu, som har det til felles at mulighet for utlufting er redusert, ikke ønskelig.

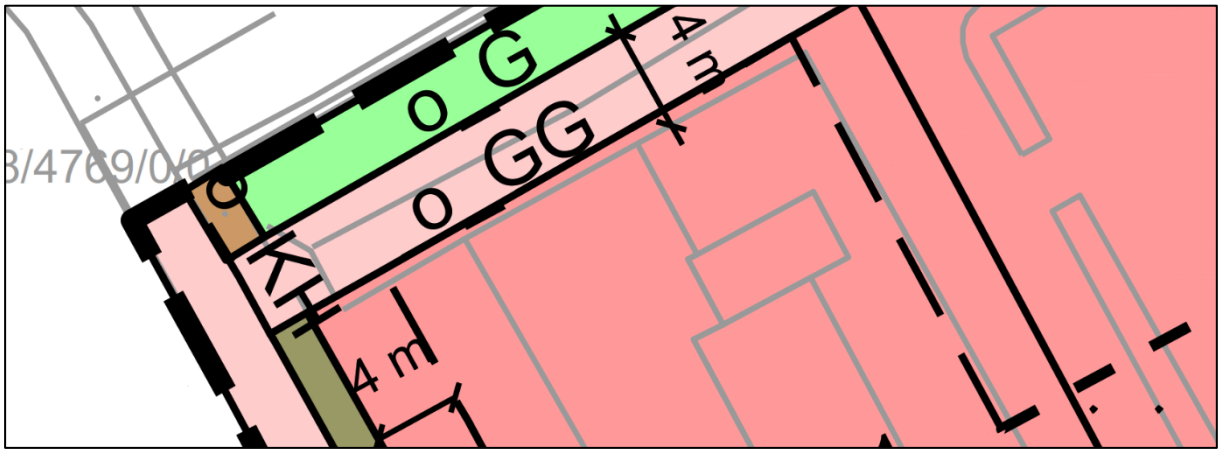
Det skal etableres mekanisk ventilering med varme og kjøling som dekker aller rom. Det skal etableres utvendig solavskjerming på alle rom. Disse tiltakene er med på å sikre et godt inneklima uten at man trenger å åpne vinduene for å lufte ut.

Disse tiltakene gjør at det i normalsituasjon ikke skal være nødvending å åpne vinduer for å

4.3. Bebyggelsens plassering og utforming

o_HOM1

Byggegrense er etablert 4 meter fra formålsgrenser rundt tomta, utenom i nord. Her ligger den i selve formålsgrensen mot formålet o_GG



Figur 30 Byggegrense i nord ligger i formålsgrensen.

Planforslaget legger til rette for et større institusjonsbygg med tilhørende uteoppholdsarealer, adkomst, parkering og tekniske funksjoner på o_HOM2.



Figur 31 Byggegrense som skal ivareta uterommet mellom o_HOM1 og o_HOM2 til venstre, og for mulig plassering av trafo og nødaggregat til høyre.

Bygget er foreløpig plassert sentralt på tomten og organisert i flere fløyer rundt uteområder og interne forbindelser. Byggegrense er imidlertid plassert 4 meter fra formålsgrenser på store deler av planområdet, utenom mot sørvest, der er den plassert slik at den grenser mot det som i uteromsplanen er avsatt til sansehage. I tillegg er det en åpning i nordlige delene

av o_HOM2, der trafo, nødaggregat og rom til avfallssug kan etableres, kan plasseres inntil formålsgrensen. Byggegrensa mot rv. 80 Bodøveien er 15 meter fra plangrense.

Det gjøres oppmerksom på at illustrasjoner som er gjengitt i planbeskrivelsen viser hvordan det nye sykehjemmet *kan* bli basert på valgt alternativ i vedlagt mulighetsstudie, men reguleringsplanen åpner for fleksibilitet på både endelig plassering i form av romslig byggegrense og %BYA. Det vil avklares i det videre skisseprosjektet og etter hvert detaljprosjektering hvordan det endelige bygningsvolumet blir. Dette valget er gjort for å sikre den beste løsningen og fleksibilitet, med tydelig og forutsigbare ytre rammer.

4.3.1. Arkitektoniske kvaliteter

o_HOM1

Det foreligger ingen konkrete planer for tiltak på eksisterende bebyggelse i o_HOM1, men det legges til grunn at ved ev. tiltak, vil dette gjøres i samsvar med eksisterende byggs arkitektoniske kvaliteter, eller kvaliteter på bebyggelse i nærområdet. For å sikre at eventuelle endringer på bebyggelse innenfor formålet, om dette er tilbygg, ombygg eller nybygg så settes det krav i bestemmelsene om en arkitektonisk redegjørelse.

o_HOM2

På o_HOM2 er sykehjemmet utformet som et samlet og kompakt bygg tilpasset tomtens geometri og den sentrale plasseringen i bystrukturen. Byggets volumoppbygging følger den interne organiseringen og består av fløyer som strekker seg i øst-vest- og nord-sør-retning. Dette gir gode dagslys- og utsiktsforhold for beboerne, samtidig som det dannes skjermede uteoppholdsarealer, byrom og soner tilpasset ulike funksjoner.

Bygningen er delt i tre horisontale hovedvolum. Første etasje utgjør byggets offentlige base og fremstår åpen og inviterende mot hovedinngang, byrom og felles utearealer. Langs hovedfasaden etableres en arkade som gir værbeskyttelse ved innganger og oppholdsarealer, og styrker sammenhengen mellom bygget og de offentlige byrommene rundt.

Midtvolumet rommer bogrupper med tilhørende felles- og støttefunksjoner. Regelmessig vindusinndeling, balkonger og bearbeidede fasader bidrar til å gi bygget et rolig uttrykk og redusere opplevelsen av skala.

Øverste etasje er inntrukket og inneholder i hovedsak tekniske funksjoner. Tekniske installasjoner integreres som en del av bygningsutformingen for å redusere deres visuelle påvirkning.

Bygget er gitt et helhetlig arkitektonisk uttrykk med tydelig horisontal oppbygning, variasjon i materialitet og bearbeidede bygningsdeler som tilfører fasadene identitet og dybde. Material- og fargebruken skal understøtte et robust, varig og inviterende uttrykk tilpasset byggets sentrale rolle i bybildet.

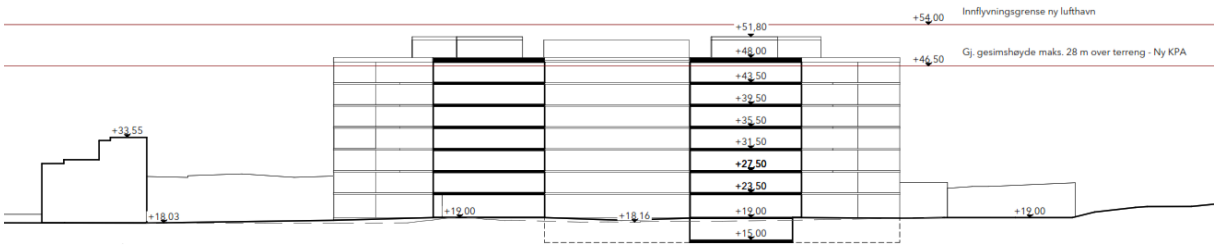
4.3.2. Utnyttelsesgrad, utbyggingsvolum og høyder

o_HOM1

Det tillates en BYA på inntil 50%, noe som vil si et fotavtrykk på omtrent 900 m^2, herunder inkludert alle bygningsdeler, konstruksjoner og åpent overbygd areal 0,5 m eller mer over bakken, i tillegg til nødvendig parkeringsareal på tomta, jf. TEK17. Angitt maksimal høyde på o_HOM1, er satt til kote +39,00, mot dagens regulerte høyde på kote +35 mot Gamle Riksvei.

o_HOM2

Det tillates en BYA på inntil 45%, noe som vil si et fotavtrykk på omtrent 5 400 m^2, herunder inkludert alle bygningsdeler, konstruksjoner og åpent overbygd areal 0,5 m eller mer over bakken, i tillegg til nødvendig parkeringsareal på tomta, jf. TEK17. Alternativ 3 i mulighetsstudiet har et fotavtrykk på omtrent 3 000 m^2. I tillegg tillates det inntil 300 m^2 teknisk infrastruktur i bestemmelsesområde #2 i nordlige delen av tomta.



Figur 32 Illustrasjon som viser høyder på eksisterende bebyggelse og maksimalt tillatt høyde på ny bebyggelse, samt høyderestriksjoner for ny lufthavn og høyder det åpnes for i ny KPA. Kilde: Asplan Viak.

I planens bestemmelser tillates det en maksimal høyde på det nye sykehjemmet på kote +51,80. Når man legger alternativ 3 fra mulighetsstudiet til grunnen, som er det politikerne valgte i kommunestyret den 26. mars 2026, så vil bygningsvolumet kunne se ut som illustrasjonene i figurer under.



Figur 33 Illustrasjon som viser hvordan sykehjemmet kan fremstå, perspektiv fra krysset ved Stormyrveien. Kilde: Asplan Viak.



Figur 34 Illustrasjon som viser hvordan byggets volum kan bli ved valg av alt. 3 i mulighetsstudiet, sammen med høyden bestemmelsene åpner for. Kilde: Asplan Viak.



Figur 36 Illustrasjon som viser hvordan det nye sykehjemmet kan bli i volum. Perspektiv fra sørvest, med eksisterende bygg på tomta i forkant. Kilde: Asplan Viak.



Figur 35 Regulert byggehøyde kote 51,80

For å avgrense området innenfor o_HOM2 der det kan føres opp et nytt bygg opp til kote 51,80 er det regulert inn en høydebegrensningslinje. Denne er vist i figuren under. Linjen følger byggegrensen i nord og i vest. Innenfor dette området kan det da føres opp et nytt bygg med maksimal byggehøyde som ikke skal overstige kote 51,80. Det er tak på teknisk rom/bygg som kan strekke seg opp til denne koten. Tekniske bygg skal trekkes inn fra fasaden med minst 2 meter. Dette gjør at fasaden på hovedvolumet vil bli lavere. I bestemmelsene er denne oppgitt til å ikke strekke seg over kote 48.

På taket av tekniske bygg vil det komme tekniske installasjoner. Dette kan være lufterør i forbindelse med ventilasjonsanlegget (jethetter), det er også åpnet for at det kan etableres solcelleanlegg på takene. Hvor høyt disse strekker seg vil ikke bli avklart før i detaljprosjekteringsfasen. Bestemmelsen åpner derfor opp for at slike installasjoner kan strekke seg over kote 51,80.

4.3.3. Funksjoner, kapasitet og arbeidsplasser

Prosjektet som vises i reguleringsplanen inneholder 192 beboerrom med tilhørende fellesfunksjoner, driftsfunksjoner, tekniske driftsarealer samt service- og helsetilbud som frisør, fotpleie, tannpleie, treningsrom, kaféareal og produksjonskjøkken. Samlet arealbehov for løsningen er foreløpig beregnet til om lag 23 000 m² brutto.

Anlegget er foreløpig estimert å legge til rette for om lag 200 årsverk. Endelig antall arbeidsplasser vil avhenge av valgt driftsmodell og den videre utviklingen av prosjektet.

4.4. Bokvalitet

Planforslaget legger til rette for et sykehjem med vekt på trygge, oversiktlige og varierte oppholdsarealer både inne og ute. Byggets organisering med flere fløyer og tilknyttede uteområder skal bidra til mindre og mer skjermede miljøer innenfor det store bygningsvolumet.



Figur 37 Avdelingsetasje fra skisseprosjektet, med fire bogrupper à åtte beboerrom, tilhørende felles oppholdsarealer og tilgang til balkonger. Organiseringen legger til rette for mindre, oversiktlige bomiljøer og gode sosiale møteplasser. Kilde: Skisseprosjekt nytt sykehjem på Treningsfeltet, Asplan Viak, 2026.

Det legges til rette for sosiale møteplasser, felles oppholdsarealer og uteområder med ulik karakter og grad av skjerming. Sansehage, gangstier og sitteplasser skal bidra til aktivitet, rekreasjon og sosial kontakt for beboere, ansatte og besøkende.

Planforslaget legger også vekt på dagslys, tilgjengelighet og orienteringsvennlige løsninger. Hovedinnganger, interne ganglinjer og uteområder skal være enkle å forstå og tilgjengelige for personer med ulike funksjonsnivå og orienteringsbehov.

Samtidig vil planforslaget innebære et stort institusjonsbygg med høy tetthet og omfattende tekniske funksjoner. Det vil derfor være viktig at uteområder, vegetasjon, skjerming, materialbruk og oppholdsarealer detaljprosjekteres med høy kvalitet for å sikre gode omgivelser for beboerne.

4.5. Parkering

Parkeringsbestemmelsene i forslaget til Kommuneplanens arealdel 2026-2038 tilsier at parkeringstilbudet for formålet i planforslaget skal vurderes særskilt og ikke med bakgrunn i konkrete krav. Parkeringstilbud i planforslaget for bil og sykkel er derfor basert på antall arbeidsplasser og besøkende, samt en fremtidig reisemiddelfordeling som underbygger kommunens mål om nullvekst i personbiltransport.

Bilparkeringstilbudet er dimensjonert med utgangspunkt i følgende:

- Vaktskift mellom dagtid og aften er dimensjonerende for arbeidsreiser.
- Besøkende kommer i hovedsak i ettermiddagen fra ca. kl.16 til ca. kl.19, og ikke samtidig. I utgangspunktet er det ikke behov for et særskilt tilbud for besøkende, og det legges opp til sambruk av bilparkeringsplasser med ansatte.

Sykkelparkeringstilbudet tar utgangspunktet i etterspørsel og reisemiddelbruk, men dimensjoneres for økt sykling på sommerstid.

For sykehjemmet er det utarbeidet en «beregningsnøkkel» for parkering, basert på antall sykehjemsplasser:

- Bilparkering (samlet for ansatte og besøkende). 0,4 plasser pr. sykehjemsplass.
- Sykkelparkering. 0,3 plasser pr. sykehjemsplass for ansatte, og 0,1 plasser pr. sykehjemsplass for besøkende.

Basert på 192 sykehjemsplasser skal følgende parkeringstilbudet etableres:

- Totalt 77 bilparkeringsplasser. 5 % av plassene dimensjoneres for HC parkering.
- 25 plasser på terreng øst for hovedinngangen, inkl. 2 HC plasser.
- 52 plasser i parkeringskjeller, inkl. 2 HC plasser.
- Totalt 77 sykkelparkeringsplasser, hvorav minst 30 prosent skal være tilrettelagt for alle typer sykler (inkl. lastesykler, sykkel med vogn etc.).
- 40 sykkelparkeringsplasser på bakkenivå i kort avstand fra hovedinngangen til sykehjemmet. Resterende sykkelparkeringsplasser blir plassert i parkeringskjelleren.

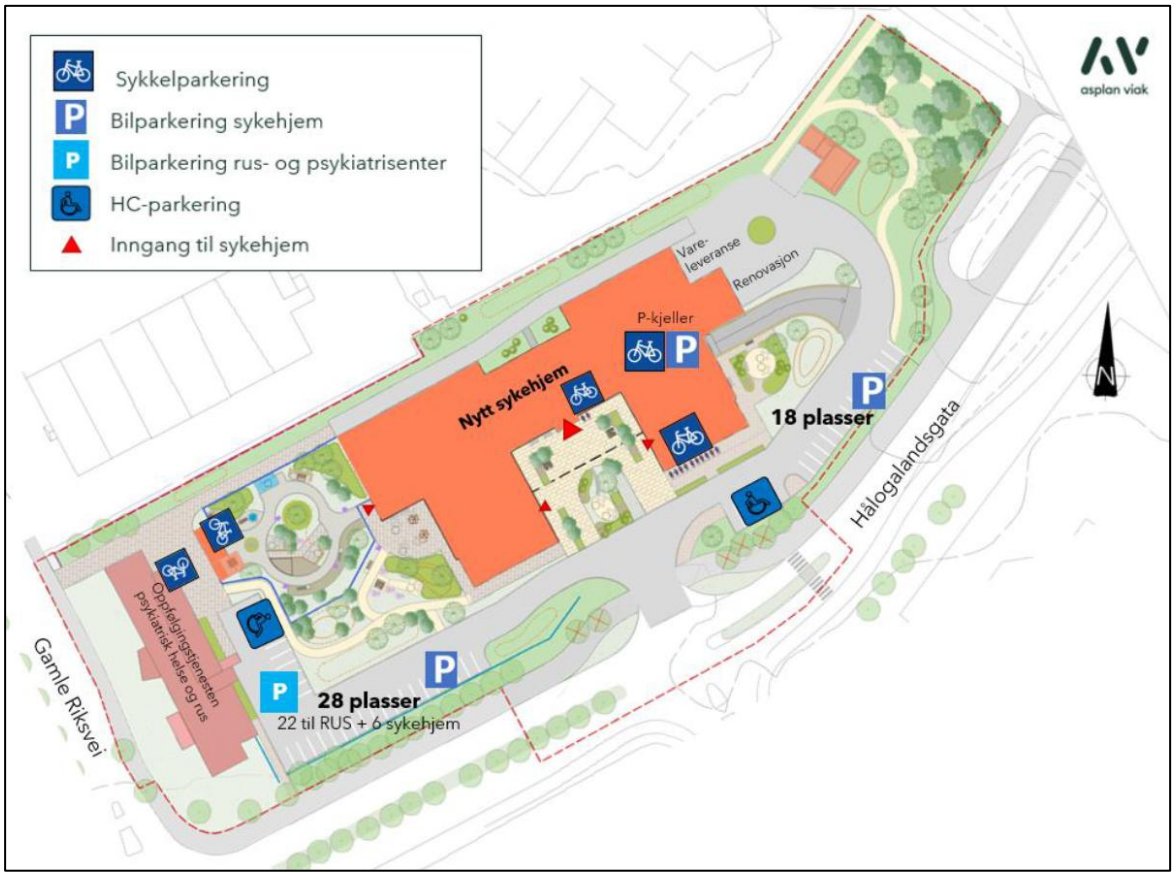
Parkeringstilbudet for rus- og psykiatrisenteret erstattes basert på samme metodikken. Basert på dagens drift er det beregnet et behov for 18 bilparkeringsplasser. Det legges i tillegg til rette for 14 bilparkeringsplasser for tjenestebiler. Til sammen 32 plasser på terreng inkl. 2 HC plasser.

Den illustrerte løsningen viser 22 plasser for rus- og psykiatrisenteret, hvorav 14 for tjenestebiler innad i rustjenesten og 8-10 for ansatte og besøkende. Mobilitetsrapporten vurderer det reduserte tilbudet som tilfredsstillende. Reduksjonen er begrunnet i ønsket om å begrense parkeringsarealet og frigjøre areal til blant annet uteopphold og snøopplag. For o_HOM1 er det fastsatt et krav om 1,1 sykkelparkeringsplasser per beboer. Det er satt av plass til sykkelparkering i nordenden av bebyggelsen innenfor o_HOM1. I dag har ansatte og beboere innenfor o_HOM1 tilgang til et sykkelskur mot Hålogalandsgata. Dette skuret vil bli revet til fordel for parkeringsplasser for biler innenfor bestemmelsesområdet #1. Nytt sykkelskur skal etableres i det nordvestre hjørne av sansehagen, som en del av planlagt bygg for hageutstyr til sansehagen. Dette gjør at sykkelskur for o_HOM1 etableres innenfor o_HOM2.



Figur 38 Sykkelbod til o_HOM1

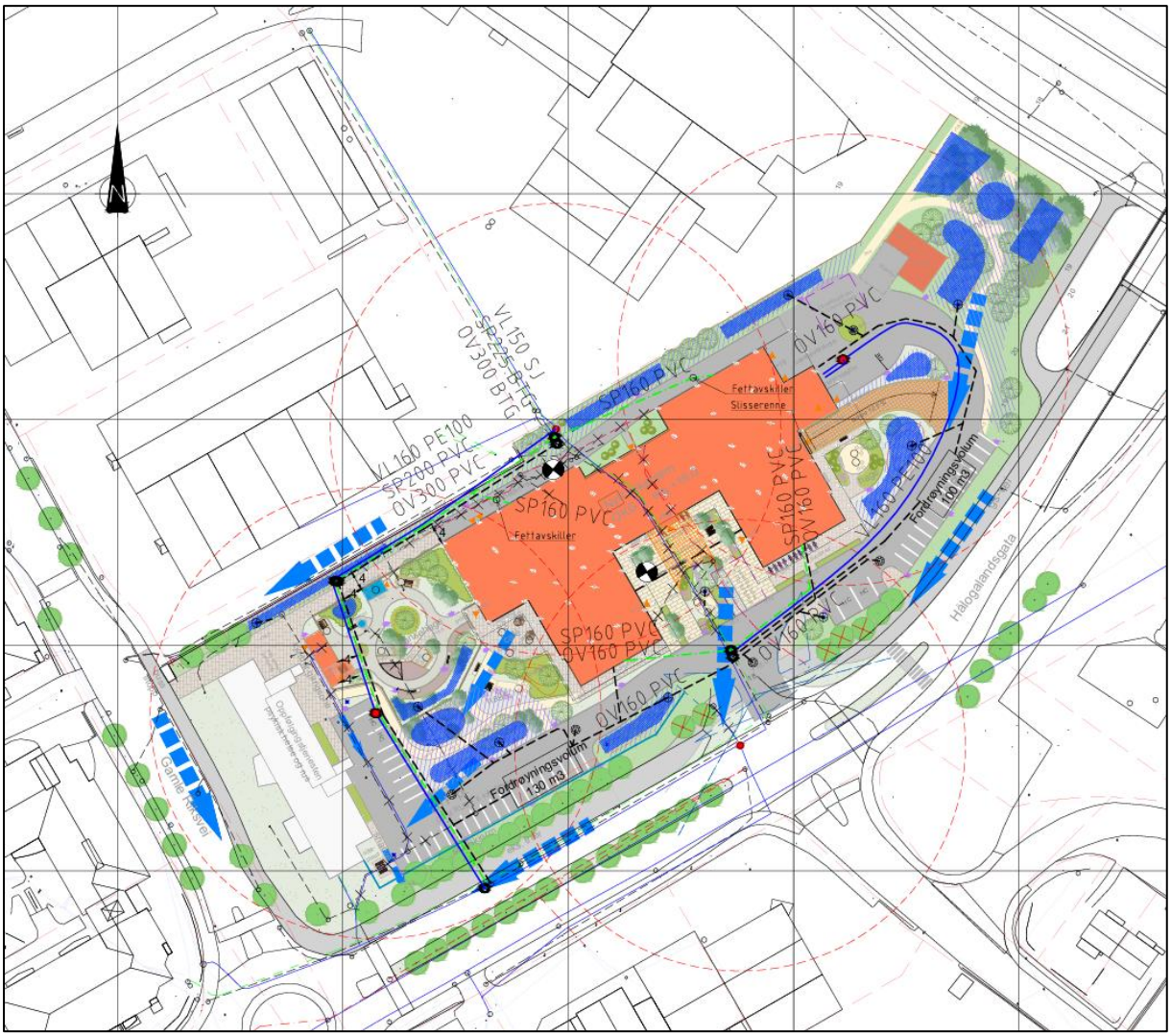
Det settes dermed krav om 109 parkeringsplasser innenfor planområdet. Det settes krav om at minimum 50 % av alle parkeringsplassene skal ha tilgang til lading.



Figur 39 Parkeringstilbud (bil og sykkel) i planforslaget. Kilde: Asplan Viak.

4.6. Tilknytning til infrastruktur

VAO-rammeplan



Figur 40 Illustrasjon som viser foreslått VAO-plan. Kilde: Asplan Viak/VAO-rammeplan

Eksisterende vann-, spillvanns- og overvannsledninger som krysser planområdet kommer i konflikt med planlagt bebyggelse og foreslås lagt om. Ny trasé for eksisterende VA-ledninger etableres mellom bygget til oppfølgingstjenesten for psykisk helse og rus og nytt sykehjem, med tilkobling til eksisterende kommunalt ledningsnett i Hålogalandsgata. Løsningen er valgt fordi ledningene her ligger dypere og kan tilknyttes uten kryssing av veg.

Ved tilknytning av sykehjemmet til vann- og avløpsnettet foreslås deler av eksisterende trasé over tomta kan gjenbrukes. Ledningsanlegget ble etablert i 2013 og 2014 og vurderes som egnet for videre bruk.

Det etableres nye tilkoblingspunkter for vann, spillvann og overvann, samt ny vannkum i tilknytning til eksisterende ledningsnett. Prinsipper for omlegging og ny trasé fremgår av VAO-rammeplanen som er vedlagt denne planbeskrivelsen. Bygget foreslås tilkoblet fra flere sider for at rør skal slippe å krysse seksjonsskillevegger inne i bygget.

Overvann skal håndteres i tråd med tre-trinnsstrategien og kommunens temaplan for overvann. På grunn av begrenset infiltrasjonsevne i grunnen legges hovedvekten på lokal fordrøyning og trygg bortledning av overvann. Det planlegges blant annet grønne arealer, permeable flater og åpne flomveier på overflaten.

Brannvannsforsyningen foreslås forbedret gjennom etablering av ny brannkum og flytting av eksisterende hydrant slik at hele bygget får tilfredsstillende dekning innenfor anbefalt avstand til uttak for slukkevann. Eksisterende hydrant på parkeringsplassen til oppfølgingstjenesten for psykisk helse og rus legges ned fordi parkeringsarealet gjøres om til grøntareal. Hydranten reetableres som brannkum i nytt parkeringsareal.

Strømforsyning

Sykehjemmet planlegges forsynt fra ny transformator i eget teknisk bygg nordøst i planområdet, mot rv. 80 Bodøveien og tilgrensende parkeringsarealer i nord. I samme bygg planlegges etablering av nødstrøm/reservekraft i form av dieselaggregat. Endelig plassering og utforming avklares i videre prosjektering. Det forventes at samlet elektrisk effektbehov vil være rundt 1 MW. Det vil tilrettelegges for kjøreadkomst ved detaljprosjektering, med en mulig løsning vises i illustrasjonsplanen for landskap som finnes som vedlegg.

Trafo og aggregat vil bli bygget inn i egnet bygg. For trafo vil det bygges etter kravene i REN-normen. Dieselaggregatet vil bli plassert i rom med akustiske dempetiltak. Vi ser for oss å benytte et kapslet aggregat og plassere eksos og luftinntak mot allerede støybelastede områder. Det er realistisk å forvente at man får ned støyen rundt aggregatet til rundt 60 dB.

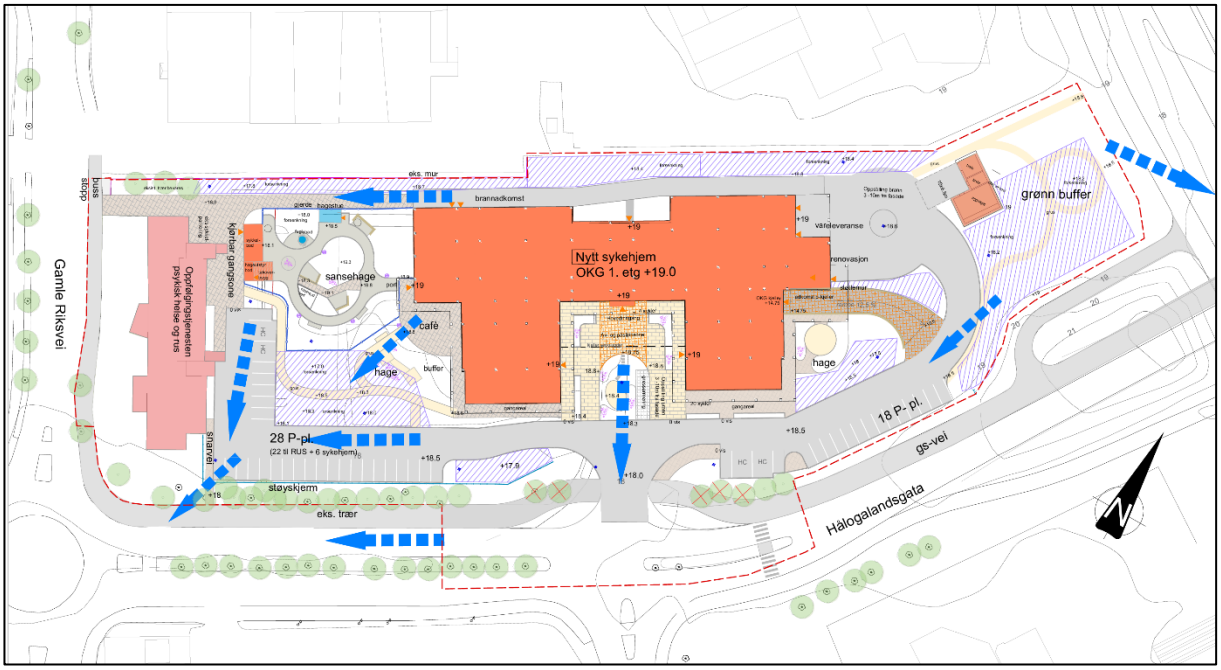
Energiforsyning

Bygget er lokalisert innenfor et fjernvarmekonsesjonsområde, og fjernvarme er derfor lagt til grunn som hovedenergikilde, med elkjel som reserveløsning. Ventilasjonskjølebehovet skal dekkes med tørrkjøler. Videre er det forutsatt et øst–vest-orientert solcelleanlegg som dekker hele det tilgjengelige takarealet. Dette bidrar til å redusere levert elektrisitet fra nettet og sikrer at bygget oppfyller kravene til FB-nZEB.

4.7. Trafikkløsning

Kjøremønsteret er enkelt å forstå, med tydelig skille mellom adkomst, parkering og øvrige trafikkarealer. Parkeringen organiseres med et logisk trafikkmønster og integrerte grønne soner som bidrar til trivsel og lokal overvannshåndtering.

Det avsettes egne arealer for varelevering, renovasjon og øvrig drift, samt soner for snøopplag. Buffersoner med vegetasjonskjermer mellom oppholdsarealer, gangsoner og trafikk. Brannadkomst og oppstillingsplasser for brannbil sikres.

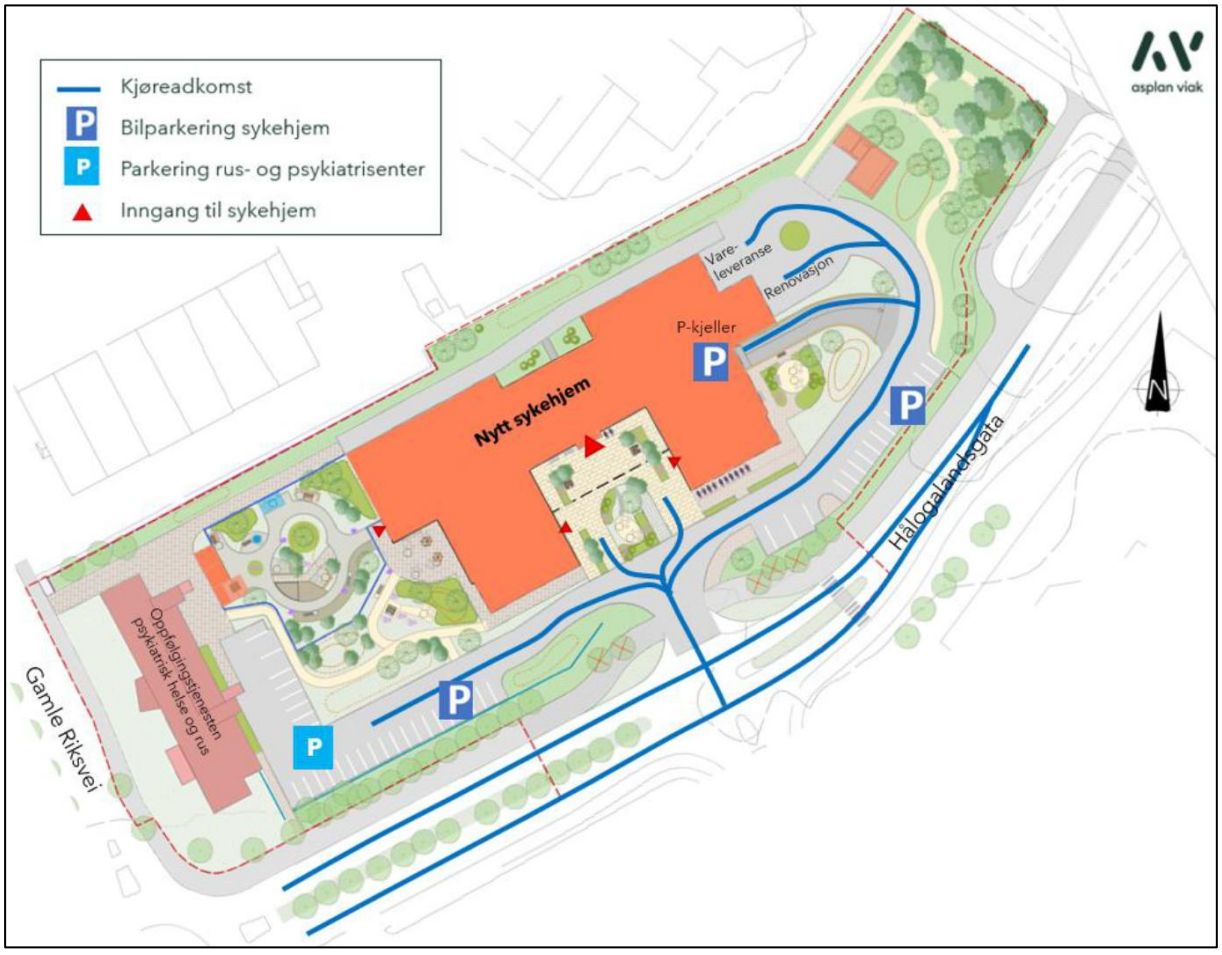


Figur 41 Illustrasjon som viser hvordan snøopplag er tenkt løst innad på tomta, vist med lilla skravur. Blå piler viser flomveier.

4.7.1. Kjøreadkomst

Kjøreadkomst skjer fra Hålogalandsgata via eksisterende avkjørsel. Figur under viser kjøreadkomst sammen med bilparkering. Det blir mulig å kjøre frem til hovedinngangen til sykehjemmet, og setter av eller henter passasjerer, mens parkering vil skje andre steder. Kjøreområdet foran hovedinngangen er tilpasset minibusser og det er også oppstillingsplass for brann- og redningsbil.

Bilparkeringstilbudet for rus- og psykiatrisenteret som ligger i vest i planområdet blir erstattet i planforslaget, med parkering for ansatte, besøkende og tjenestebiler. Adkomst for disse blir via Hålogalandsgata, og inn i planområdet gjennom o_HOM2.



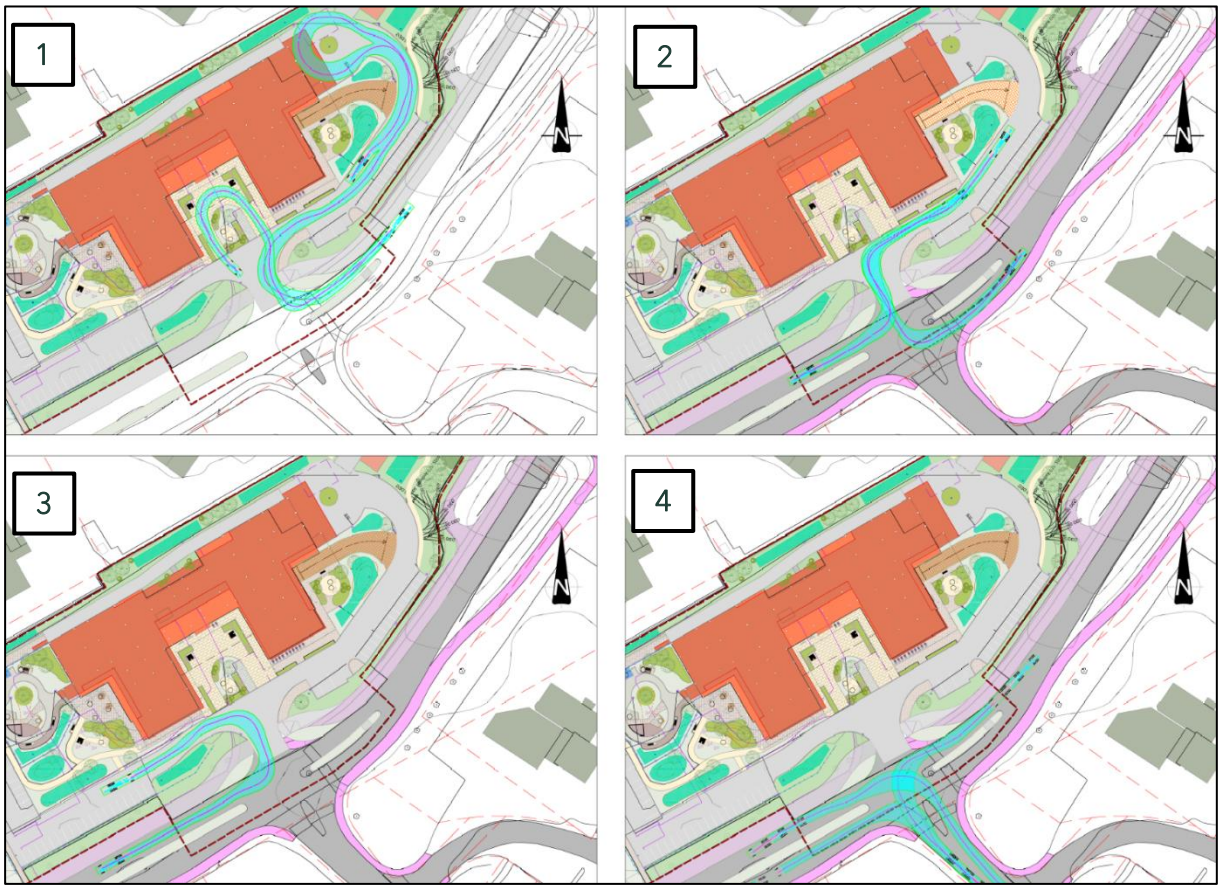
Figur 42 Kjøreadkomst og bilparkering i planforslaget. Kilde: Asplan Viak.

Bilparkering for sykehjemmet blir både på bakken og i parkeringskjeller med adkomst via en kjørerampe. HC-parkering ligger nærmest hovedinngangen, med adkomst til bygninger via gangarealer.

4.7.2. Utforming av veger

Utforming av adkomstvegen og -krysset er basert på Statens vegvesen håndbok N100. Kryssutforming ivaretar svingebevegelser fra alle fire vegarmer. Det er dimensjonert for lastebil i kryss og feltinterne veger, og det er gjort sporing for å vise at denne løsningen lar seg gjennomføre, se 1-3 i figur under.

Det er også gjort sporing med vogntog mot Stormyrveien for å sikre at øyer på Hålogalandsgata er rett dimensjonert, se figur 4 under.



Figur 43 Sporing av kjøretøy internt i planområdet, utsnitt fra PDF som finnes vedlagt. Kilde: Asplan Viak.

4.7.3. Varelevering og renovasjon

o_HOM1

Varelevering og renovasjon for eksisterende bebyggelse på o_HOM1, tenkes løst via parkeringsplass som vist i illustrasjonsplanen i vedlegg 12.

o HOM2

Adkomst for vareleveransen og renovasjon til sykehjemmet skjer via hovedadkomstveien i sør og følger internvei til østlig del av bygget. Der etableres det en romslig snuplass.

4.7.4. Infrastruktur og logistikk

Planløsningen legger til rette for fleksibel og oversiktlig logistikkavvikling.

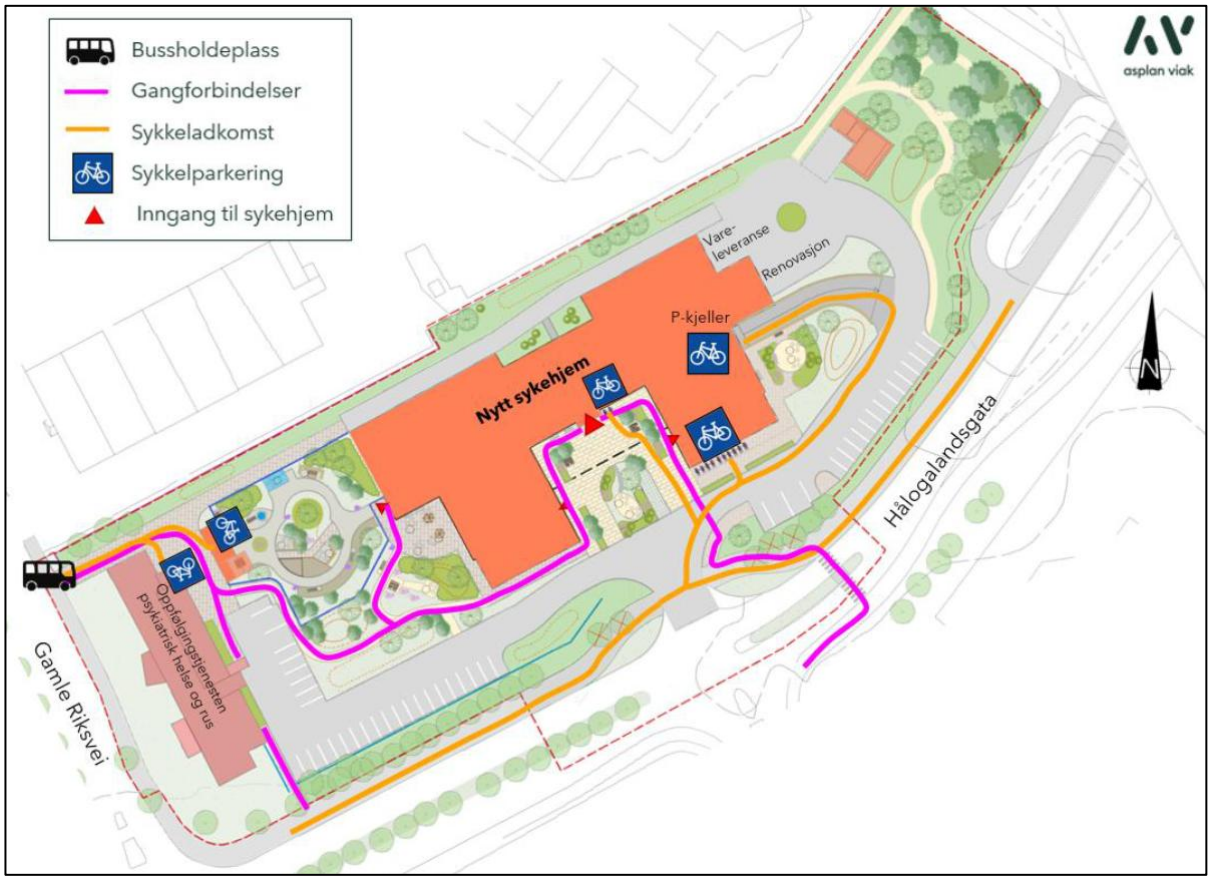
Plasseringen av nybygget gir biladkomst fra både vest og øst. Parkering fordeles på begge sider av bygget. I sørvest skje parkering ifm. eksisterende rus- og psykiatrisenteret. I sørøst etableres parkering for det nye sykehjemmet samt innkjøring til parkeringskjeller.

I umiddelbar nærhet til hovedinngangen til sykehjemmet etableres korttidsstans for minibuss og drosje. HC-parkering skjer i nærhet til hovedinngangene til både sykehjemmet og rus- og psykiatrisenteret.

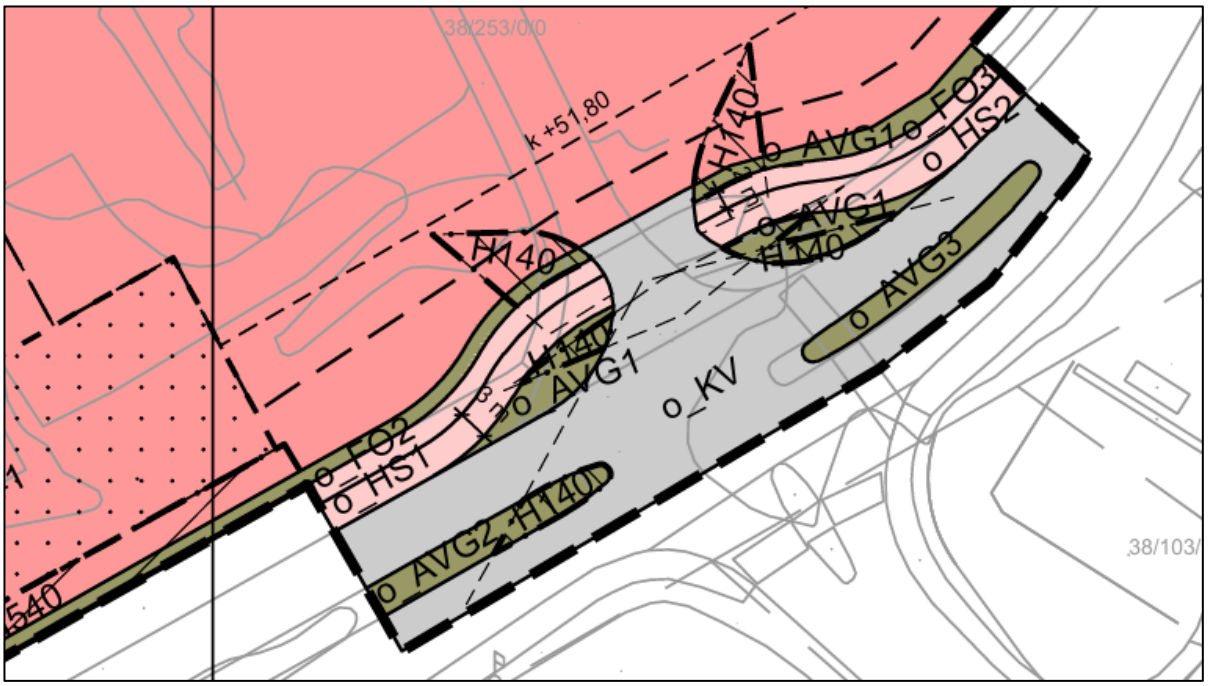
4.7.5. Løsninger for gående og syklende

Det er lagt opp til at det etableres sammenhengende gangforbindelser fra bussholdeplassen ved Stadiontunet/Gamle Riksvei til eksisterende bygg for oppfølgingstjenester innen psykisk helse og rus og videre til det nye sykehjemmet. Fra Hålogalandsgata planlegges en gangvei langs adkomstveien til hovedinngangen til det nye sykehjemmet. Rundt bygget er det avsatt romslige og oversiktlige arealer tilrettelagt for gående. For syklister er det etablert parkeringsmuligheter både i tilknytning til hovedinngangen og i kjeller. Se figur under.

I tillegg legges det opp til at det skal være en videreføring av dagens fortau og sykkelveg gjennom krysset inn til planområdet. Det er etablert siktsoner som ivaretar frisikten, også om det blir bestemt at syklende skal ha forkjørsrett før biler gjennom krysset. Dette må avklares i prosjekteringsfasen. Se figur under fra plankartet.



Figur 45 Gang- og sykkeltilbud i planforslaget, og sammenheng med omgivelsen. Kilde: Asplan Viak.



Figur 44 Siktlinjer og løsning for gående og syklende.

4.8. Universell utforming og tilgjengelighet

Planforslaget skal legge til rette for universelt utformede løsninger både inne og ute. Uteområder, gangforbindelser, inngangssoner og oppholdsarealer skal utformes slik at de er tilgjengelige og enkle å orientere seg i for personer med ulike funksjonsnivå og mobilitetsbehov.

Det legges til rette for trinnfri adkomst mellom bygget, uteoppholdsarealer, parkering og gangarealer. Gangforbindelser skal ha faste og jevne dekker med god framkommelighet og tydelige ganglinjer. Oppholdsarealer og møteplasser skal ha god tilgjengelighet og inneholde sitteplasser og skjermede soner.

Belysning, vegetasjon, materialbruk og skilting skal bidra til orienterbarhet, trygghet og god lesbarhet i uteområdene. HC-parkering etableres nær hovedinngang.

4.9. Uteareal



Figur 46 Illustrasjonsplan for landskap som viser hvordan uterommet kan løses. Kilde: Asplan Viak.

Bygget er plassert sentralt på tomta og deler uteområdene inn i ulike soner med forskjellig funksjon og grad av skjerming. Illustrasjonsplanen viser hvordan uteoppholdsarealer, gangforbindelser, vegetasjon og trafikkarealer er organisert rundt bygget.

Mot vest etableres sansehage og oppholdsarealer i tilknytning til eksisterende bebyggelse. Områdene er tilrettelagt for opphold, aktivitet og sosial bruk, og inneholder blant annet sitteplasser, gangforbindelser og variert beplantning. Mot øst etableres et større og naturområde som buffer - med vegetasjon og stier. Uteområdene tilrettelegges for både rolige oppholdssoner og mer aktive utearealer.

Ved hovedinngangen etableres av- og påstigningssone for besøkende og transporttjenester, samt tilgjengelige gangarealer og oppholdsarealer med sitteplasser. Bilene ledes rundt en grønn øy, og det er i tillegg plass for taxi, privatbil og minibuss til å slippe passasjerer av/på og å hjelpe dem ut /inn til inngangen, og for kortere oppstilling for ambulanse. Parkering skal ikke foregå på adkomstplassen.

Langs fasadene er det gangsoner med takoverbygg slik at man kan gå i ly for regn og snø. Det er sitteplasser både under takoverbygget og ute på plassen. Dette er med på å møblere plassen og signalisere at bilene skal ta hensyn.

Ganglinjer og utearealer skal utformes med vekt på universell utforming, orienterbarhet og trygg ferdsel. Det legges til rette for god tilgjengelighet mellom bygget, uteoppholdsarealer, parkering og omkringliggende gangforbindelser.

Eksisterende vegetasjon langs Hålogalandsgata søkes i størst mulig grad bevart. Ny vegetasjon etableres som del av uteanlegget og benyttes blant annet til sonedeling, skjerming og opparbeiding av grønne oppholdsarealer. Bufferarealer med vegetasjon mellom trafikkarealer og uteoppholdsarealer bidrar til økt trafikksikkerhet og tydeligere avgrensning mellom ulike funksjoner.

Overvannshåndtering

Overvann skal håndteres lokalt etter tretrinnsstrategien gjennom infiltrasjon, fordrøyning og sikker avledning. Det legges til rette for grønne og åpne overvannsløsninger der dette er hensiktsmessig, og overvann skal i størst mulig grad håndteres på egen tomt.

Belysning

Belysning skal bidra til trygg og oversiktlig ferdsel i uteområdene. Ganglinjer, inngangssoner, oppholdsarealer og parkeringsarealer skal ha jevn og orienterende belysning tilpasset universell utforming og visuell komfort.

4.10. Håndtering av masser

Området der det planlegges etablert et nytt sykehjem er forholdsvis flatt. Det vil ikke være behov for terrenginngrep for å klargjøre arealet for bygging. Det er ingen koller som må fjernes eller søkk som må fylles igjen.

Det er gjennomført en egen miljøteknisk undersøkelse av HRP i 2022. Denne viser spor av forurensende overflatemasser i tre av prøvepunktene. Dette er punkt 6, 12 og 23. I rapporten fra HPR, figur 11, er det markert antatt utbredelse av de forurensende massene. Punktene 6 og 23 ligger ved innkjøringen til området, mens punkt 12 ligger nordvest i området. Nordlige deler av område 6 blir bebygd. For de øvrige deler av område 6 og 23 vil overflatemassene bli tatt bort da det i disse områdene planlegges for adkomst til det nye sykehjemmet. Når det gjelder arealene ved punkt 12 så legges det opp til etablering av trafo og andre tekniske bygg her. Dette gjør at også overflatemassene her vil bli tatt bort. Masser fra disse områdene må leveres på godkjent deponi. For området ved innkjøringen (punkt 6 og 23) er det ca. 1200 m^2 som er markert som forurenset. Ved punkt 12 er det ca. 400 m^2.

Planlagt nytt sykehjem, slik det framstår i skisseprosjektet har et fotavtrykk på ca. 2750 m^2. Det skal bygges kjeller under sykehjemmet. Kjelleren har pr nå en størrelse på ca. 2100 m^2. Store deler av kjelleren vil bli etablert under bygget. For å få en funksjonell p-kjeller blir det kjeller under deler av hovedadkomsten. Endelig utstrekning på med kjelleren blir ikke avklart før i forprosjektet.

I beregning av masser som må graves ut velger vi å legge til grunn at det blir kjeller under hele det nye sykehjemmet samt arealet under hovedadkomsten. Dette gir en grunnflate på kjelleren på ca. 3150m^2. Det legge til grunn at første etg legges på kote 19. Gulv i kjeller ligger på kote 14.75. Dette gir en differanse på 4,25 meter. Byggegropa må være dypere enn dette. Dybde til underkant av bunnplate er anslått til å være 4,6 meter. Det bør gravet ut 1 meter ekstra. Dette gir en byggegrop på 5,6 meter. Dette medfører at ca. 17 640 m^3 masser må transporteres bort fra planområde.

Uteområdene til sykehjemmet vil bli noe bearbeidet, men det er usikkert om massene fra området kan brukes. Tiltakshaver (Bodø kommune) har ikke tilgjengelige arealer pr dd. der overskuddsmassen kan deponeres. Det er satt krav i rekkefølgebestemmelsene at det skal foreligge en plan for massehåndtering før det gis rammetillatelse innenfor o_HOM2 (nytt sykehjem). I denne vil det framgå hvor overskuddsmasser kan transporteres samt en oversikt over hvor de forurensede massene kan deponeres.

4.11. Klima, miljø og klimatilpasning

Prosjektet har mål om sertifisering etter BREEAM-NOR nivå Very Good. Miljø- og bærekraftshensyn er lagt til grunn for planforslaget og skal følges opp videre i prosjektering, detaljutforming og gjennomføring av tiltaket.

Det er lagt til grunn at bygget skal oppnå energimål for nær-nullenergibygg (nZEB) iht. FutureBuilt-definisjonen (vektet levert energi på maks. 85 kWh/m^2 BRA/år). For å oppnå nær-nullenergibygg legges det til grunn energi- og effektreduserende tiltak for å redusere energibehovet, samt effektive energiforsyningsløsninger som skal dekke dette behovet.

Planforslaget legger til rette for lokal overvannshåndtering etter tre-trinnsstrategien, med fordrøyning, grønne arealer, permeable flater og åpne flomveier. Løsningene er valgt for å håndtere framtidige utfordringer knyttet til ekstremnedbør og klimatilpasning.

Det legges videre til rette for redusert transportbehov gjennom sentral lokalisering med nærhet til kollektivtransport, gang- og sykkelvegnett. Planforslaget inkluderer sykkelparkering og tilrettelegging for ulike typer sykler, herunder lastesykkel og sykkel med vogn.

Uteområdene planlegges med vegetasjon, grønne soner og oppholdsarealer som kan bidra til lokal overvannshåndtering, bedre lokalklima og økt biologisk mangfold i et ellers tettbygd område.

Planforslaget legger også til rette for energieffektive løsninger og vurdering av klimavennlige energikilder i videre prosjektering. Prosjektet skal videreutvikles med fokus på materialvalg, massehåndtering, avfallsreduksjon og klimatilpassede løsninger i bygge- og anleggsfasen.

Det er utarbeidet et miljøprogram til planforslaget, det ligger vedlegg 17 til denne planbeskrivelsen.

5. Virkninger av planen

5.1. Stedets karakter

Planforslaget vil bidra til å gi området et tydeligere institusjons- og bymessig preg sammenlignet med dagens situasjon, som i stor grad er preget av trafikkarealer, parkering og næringsbebyggelse.

Sykehjemmet og de tilhørende uteområdene vil tilføre området nye funksjoner, grønnstruktur og mer opparbeidede uterom. Samtidig vil tiltaket bryte med deler av den eksisterende karakteren på Stormyra, særlig i områder dominert av lave næringsbygg og åpne flater.

Tiltaket vurderes samtidig å være i tråd med den overordnede utviklingen på Stormyra, hvor større offentlige funksjoner og mer bymessige strukturer har fått økende plass over tid.

5.2. Landskap

Planforslaget vil gi tydelige virkninger for landskapsbildet som følge av byggets størrelse, høyde og eksponering. Sykehjemmet vil bli godt synlig både i nærområdet og i fjernvirkning, særlig fra omkringliggende vegsystemer og innfartsårene til Bodø sentrum.

Nærvirkning

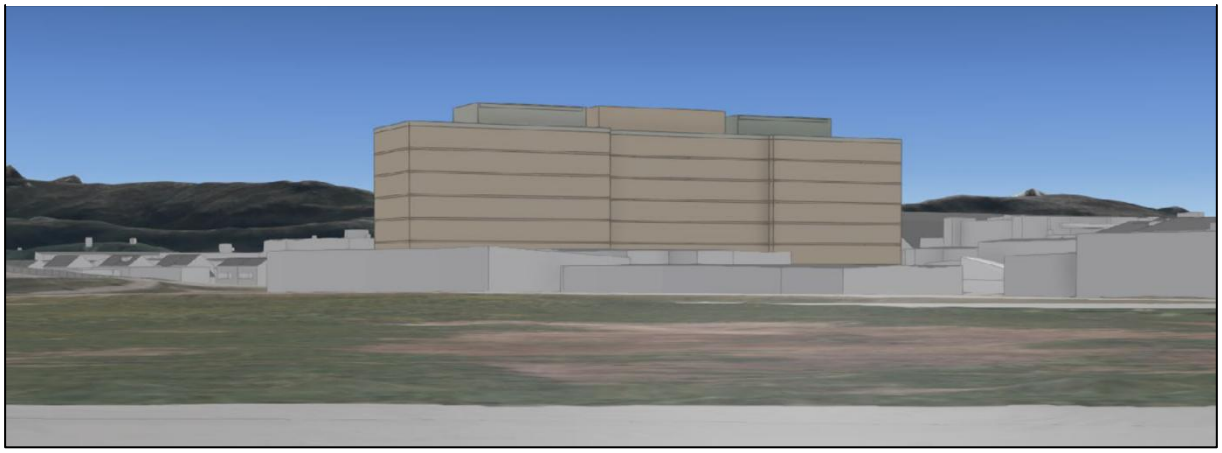
I nærvirkning vil sykehjemmet flere steder framstå som et markant og dominerende volum sammenlignet med dagens situasjon. Dette gjelder særlig fra nord og vest, hvor bygget eksponeres med langsidene mot åpne trafikk- og næringsområder.

Mot sør og øst framstår volumet mer oppbrutt gjennom fløyer og variasjon i bygningsdybde, noe som reduserer opplevelsen av et sammenhengende bygningsvolum og bidrar til tydeligere uterom rundt bebyggelsen.

Tiltaket vurderes samtidig i sammenheng med eksisterende større institusjons- og næringsbygg på Stormyra, blant annet Nordlandshallen, Bodø Innovation Gate og Nordlandssykehuset.



Figur 47 Forskjellige perspektiver som er utforsket i forbindelse med vurdering av nærvirkninger. Kilde Asplan Viak.



Figur 48 Perspektiv 1 med 7 etasjer fra Thalleveien ved boligene nord for den nye idrettsparken. Kilde: Asplan Viak.



Figur 49 Perspektiv 1 med 6 etasjer fra Thalleveien ved boligene nord for den nye idrettsparken. Kilde: Asplan Viak.



Figur 50 Perspektiv 4 med 7 etasjer, Stormyrveien. Blant eneboliger og næringsbygg utgjør sykehjemmet et klart brudd i typologi og skala. Kilde: Asplan Viak.



Figur 51 Perspektiv 4 med 6 etasjer, Stormyrveien. Blant eneboliger og næringsbygg utgjør sykehjemmet et klart brudd i typologi og skala. Kilde: Asplan Viak.

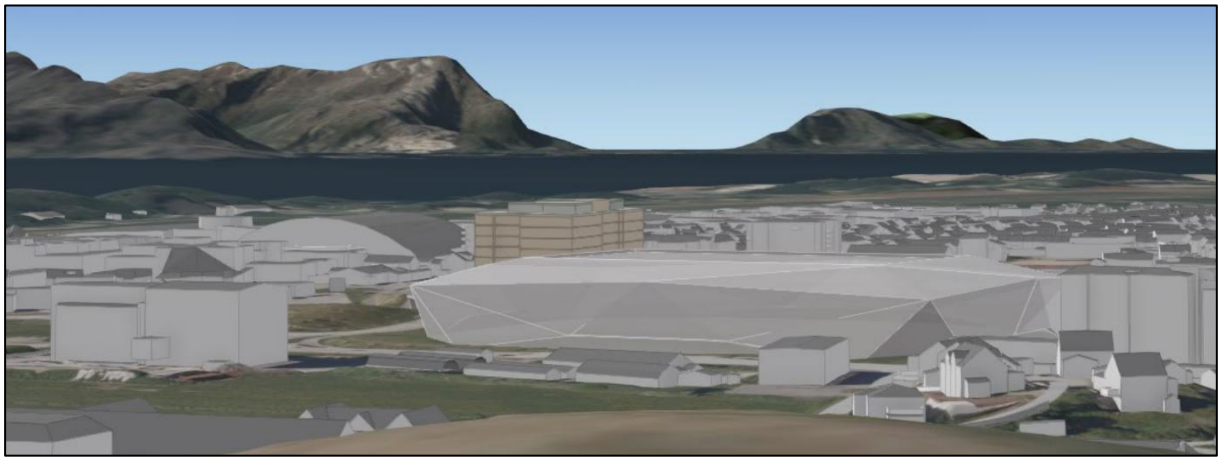
Fjernvirkning

I fjernvirkning vil sykehjemmet bli et tydelig nytt innslag i bybildet og være synlig fra flere deler av Bodø, særlig langs innfartsårene fra sør og øst, fra Rønvikjordene og fra høyereliggende områder nordøst for sentrum.

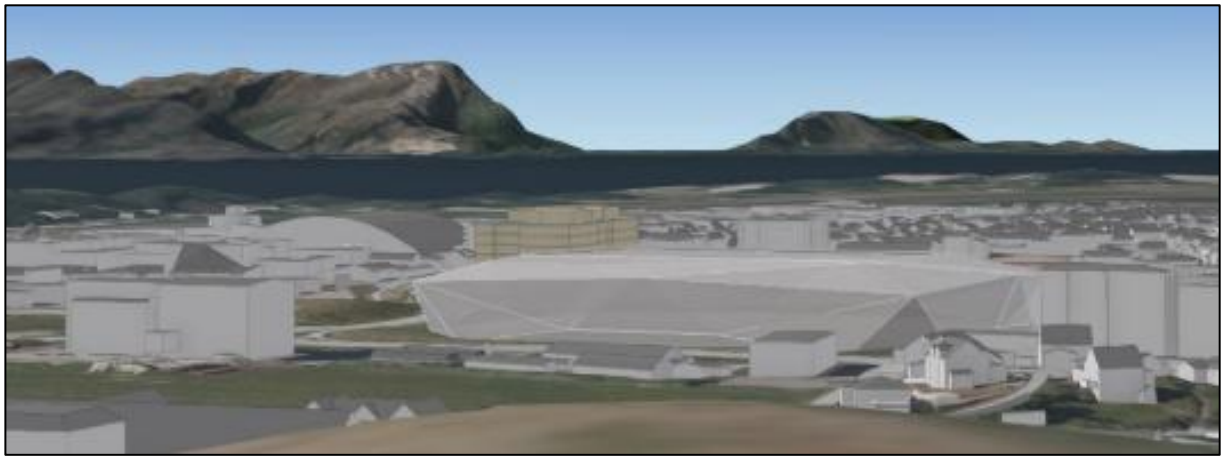


Figur 52 Forskjellige perspektiver som er utforsket i forbindelse med vurdering av fjernvirkninger. Kilde Asplan Viak.

Bygget vil bidra til å forsterke den urbane og institusjonspregede karakteren på Stormyra og vil flere steder fungere som et visuelt orienteringspunkt i bylandskapet.



Figur 53 Perspektiv 7 med 7 etasjer fra terrenghøyden nord for Mellomåsveien, med sykehjemmet bak den nye stadion. Kilde: Asplan Viak.



Figur 54 Perspektiv 7 med 6 etasjer fra terrenghøyden nord for Mellomåsveien, med sykehjemmet bak den nye stadion. Kilde: Asplan Viak.

Høydeavvik mot ny kommuneplanens arealdel

Planforslaget innebærer et avvik fra foreslåtte høyder i ny kommuneplanens arealdel. I KPA er det satt en maksimal byggehøyde på 28 meter, som gir kote 46,5 når gjennomsnittlig terrenget ligger på kote 18,5. Mulighetsstudien viser at løsningen med åtte etasjer og inntrukket teknisk toppetasje utfordrer foreslått maksimal gesimshøyde med om lag 1,5 meter.

Vurderingene av nær- og fjernvirkning viser at bygget vil bli svært synlig i bybildet. Samtidig vurderes tiltaket å inngå i en eksisterende bystruktur på Stormyra som allerede er preget av større institusjons- og næringsbygg med stor skala og høy synlighet.

Samlet vurderes virkningene for landskap som tydelige, men akseptable innenfor den overordnede byutviklingen på Stormyra.

Flere perspektiver og nærmere vurderinger finnes i planbeskrivelsens vedlegg 13.

5.3. Byform og estetikk

Byform og estetikk

Tiltaket vil gi et stort og relativt høyt bygningsvolum som vil være godt synlig både i nærområdet og i fjernvirkning. Bygget vil skille seg ut fra de omkringliggende lave næringsbyggene og vil flere steder oppleves som et dominerende volum i bybildet. Særlig fra nord og vest vil bygget fremstå med lange fasader og stor skala. Fra sør og øst blir volumet mer oppbrutt gjennom fløyer og variasjon i bygningskroppen, noe som reduserer opplevelsen av et sammenhengende og massivt bygningsvolum.

Tiltaket vil samtidig inngå i en større bymessig sammenheng med flere større bygg og institusjoner, blant annet Nordlandssykehuset, Bodø Innovation Gate og Nordlandshallen. Bygget vurderes derfor ikke å være fremmed for den overordnede bystrukturen, selv om det lokalt vil representere et tydelig skifte i skala sammenlignet med omkringliggende lavere bebyggelse.

Sykehjemmet vil være synlig fra flere innfartsårer, åpne landskapsrom og høyereliggende områder rundt sentrum, og vil inngå i bysiluetten sammen med øvrige større bygg på Stormyra og i sentrum. Tiltaket vurderes ikke å bryte viktige siktlinjer eller landskapsrom, men vil endre opplevelsen av området lokalt ved å tilføre et større og mer synlig bygningsvolum enn i dagens situasjon.

Avbøtende tiltak

Ettersom den foreslåtte byggehøyden overskrider høydebegrensningene i kommuneplanens arealdel (KPA), er det som et mulig avbøtende tiltak vurdert og illustrert en reduksjon av bygget med én etasje, tilsvarende ca. 4 meter. Med denne reduksjonen vil byggets hovedgesims komme innenfor gjeldende høydebegrensning i KPA. De tekniske oppbyggene på taket vil fortsatt overskride KPAs begrensning for høyde over gesims, ettersom nødvendig høyde for tekniske installasjoner ikke kan reduseres tilsvarende.

En reduksjon på én etasje vil gi bygget en lavere og mindre dominerende fremtoning i møte med omkringliggende bebyggelse. Dette vil særlig ha betydning for nærvirkningen fra nord og vest, hvor byggets lange fasader og store sammenhengende volum er mest fremtredende. Den reduserte høyden vil dempe kontrasten til omkringliggende lavere bebyggelse og gi en mer balansert overgang i skala. Også i fjernvirkning vil bygget fremstå som mindre markant i bysiluetten og i samspill med øvrige større bygg på Stormyra. Byggets grunnflate og hovedform vil imidlertid være uendret, og det vil fortsatt fremstå som et stort bygningsvolum i området.

Planforslaget fremmes likevel med den foreslåtte byggehøyden for å ivareta kommunens ønske om fleksibilitet og mulighet for å etablere inntil 192 sykehjemsplasser på Treningsfeltet, i tråd med den politiske bestillingen. Det foreliggende skisseprosjektet viser en løsning med 160 plasser, mens reguleringsplanen skal sikre mulighet for en fremtidig kapasitetsutvidelse. Hensynet til langsiktig kapasitet og fleksibilitet er derfor tillagt stor vekt i avveiningen mot de visuelle konsekvensene av byggehøyden.

5.4. Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi

Da det ikke er kjente kulturminner, kulturmiljø eller verneverdier i eller inntil planområdet, vurderes planforslaget å ha liten eller ingen virkning for dette temaet.

Skulle det allikevel under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding må sendes kulturminnemyndighet (Nordland fylkeskommune eller Sametinget) omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd.

5.5. Naturverdier og forholdet til kravene i naturmangfoldloven

Vurderingene etter naturmangfoldloven §§ 8–12 er lagt til grunn ved utarbeiding av planforslaget, jf. naturmangfoldloven § 7.

Som beskrevet i kapittel 3.8 foreligger det ingen registrerte naturtyper eller naturverdier av særlig verdi innenfor planområdet. Det er registrert enkelte artsfunn i og ved planområdet, men registreringene vurderes ikke å dokumentere viktige funksjonsområder eller habitat med særskilt verdi.

Utbyggingen vil i hovedsak berøre allerede opparbeidede og teknisk bearbeidede arealer, og vurderes derfor å medføre begrenset tap av naturpregede arealer og vegetasjon. Eksisterende grøntområder og vegetasjon i randsoner kan delvis videreføres og bearbeides som del av planlagte uteområder.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, jf. naturmangfoldloven § 8. På bakgrunn av planområdets karakter og begrensede naturverdier vurderes planforslaget å ha liten påvirkning på naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet i § 9 tillegges derfor begrenset vekt.

Planforslaget vurderes ikke å medføre vesentlig belastning på økosystemer eller naturmangfold, jf. § 10. Prinsippene i §§ 11 og 12 legges til grunn i videre prosjektering og gjennomføring av tiltaket.

Etter en samlet vurdering anses planforslaget å være i tråd med prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8–12.

5.6. Rekreasjon og friluftslivsområder

Planområdet består i hovedsak av utbygde arealer og inngår ikke i et viktig friluftslivsområde eller område med særlige rekreasjonsverdier. Tiltaket vurderes derfor å ha begrensede virkninger for friluftsliv og rekreasjonsbruk.

Sykehjemmet vil være synlig fra omkringliggende gangforbindelser, åpne arealer og enkelte rekreasjonsområder rundt Stormyra og Rønvikjordene, og vil kunne påvirke opplevelsen av landskapsrommet lokalt gjennom økt bygningsvolum og høyde. Virkningene vurderes likevel som begrensede, da området allerede er preget av større bygg, tekniske anlegg og samferdselsinfrastruktur.

Tiltaket kan samtidig bidra til mer opparbeidede uteområder og tydeligere gangforbindelser innenfor planområdet sammenlignet med dagens situasjon.

5.7. Landbruk og jordressurser

Da det ikke er kjente landbruks- eller jordressurser i eller inntil planområdet, vurderes planforslaget å ha liten eller ingen virkning for dette temaet.

5.8. Reindrift

Da det ikke er kjente reindriftsinteresser i eller inntil planområdet, vurderes planforslaget å ha liten eller ingen virkning for dette temaet.

5.9. Uteområder

Planforslaget vil gi mer opparbeidede og funksjonelle uteområder enn dagens situasjon. De vil tilrettelegges for opphold, aktivitet, skjerming og sosial kontakt for beboere, ansatte og besøkende. Vegetasjon, interne gangforbindelser og variasjon i uterommene kan bidra til bedre opplevelseskvalitet og et grønnere preg innenfor planområdet.

Bygningsvolumet og de lokalklimatiske forholdene kan enkelte steder gi utfordringer knyttet til vindforhold og skyggekasting. Dette søkes redusert gjennom plassering og utforming av bebyggelsen, samt gjennom en bevisst utforming av uteområdene. Det legges i tillegg opp til terrengbearbeiding og lokale tilpasninger i form av mindre murer, vegetasjon og oppholdsarealer som kan bidra til å skjerme mot vind, skape mer robuste uteoppholdsarealer og forbedre mikroklimaet. Selv om utbyggingen vil endre dagens situasjon, vurderes planforslaget samlet sett å gi mer funksjonelle og attraktive uteområder, med økt kvalitet for opphold, aktivitet og ferdsel sammenlignet med dagens situasjon.

5.10. Trafikkforhold og nullvekstmålet

5.10.1. Vegforhold

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført kapasitetsberegninger av adkomstkrysset til planområdet for å vurdere de trafikale virkninger av planforslaget.

Med bygging av et nytt sykehjem blir det en økning i trafikk til og fra planområdet gjennom døgnet sammenlignet med i dag. Basert på forventet antall sykehjemsplasser, ansatte og besøkende samt reisemiddelbruk, er det beregnet en økning på rundt 250 kjøretøy per døgn. Det blir mest trafikk i ettermiddagsrushet (mellom kl. 15.15 og kl. 16.15) når det er vaktskift på sykehjemmet og rus- og psykiatrisenteret.

Vurderinger viser at selv med økt trafikk som følger av planforslaget er det god kapasitet i adkomstkrysset, med lite forsinkelser og køer. Det er derfor ikke behov for å endre utforming av adkomstkrysset.

5.10.2. Nullvekstmålet

Planforslaget vil bidra til økt persontransport til området, men lokaliseringen og tilretteleggingen vurderes å støtte opp under kommunens mål om redusert bilavhengighet.

Den sentrale plasseringen, nærhet til kollektivtilbud og etablerte gang- og sykkelforbindelser gir gode forutsetninger for at en større andel reiser kan skje med kollektivtransport, sykkel og til fots. Planforslaget legger også til rette for dette gjennom sikre og tilgjengelige forbindelser internt i planområdet, samt sykkelparkering og begrenset parkeringsdekning for bil.

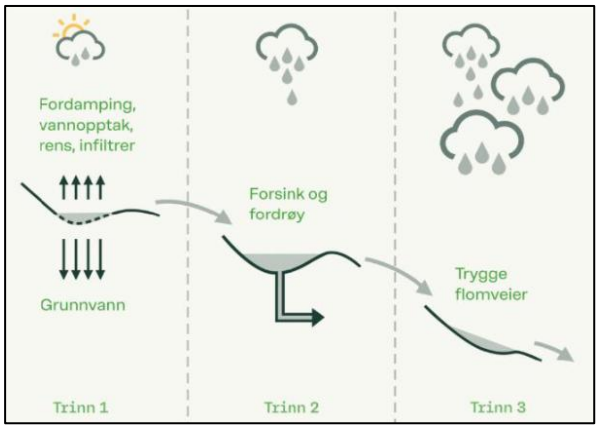
Samlet vurderes planforslaget å ha begrensede negative virkninger for nullvekstmålet sammenlignet med en mer bilbasert lokalisering.

5.11. Teknisk infrastruktur

VAO

Planforslaget medfører behov for omlegging av eksisterende vann-, spillvanns- og overvannsledninger som i dag krysser planområdet. Omleggingen vurderes som teknisk gjennomførbar, og ny trasé er foreslått med tilkobling til eksisterende kommunalt ledningsnett i Hålogalandsgata.

Planområdet ligger i et allerede utbygd område med eksisterende teknisk infrastruktur og god tilgang til offentlig VA-nett. Tiltaket vurderes derfor ikke å medføre vesentlige negative virkninger for vann- og avløpssystemet. Samtidig vil ny bebyggelse gi økt belastning på overvannsnettet som følge av økt andel tette flater.



Figur 55 Illustrasjon av tre-trinnsstrategien. Kilde: Asplan Viak.

Overvann skal håndteres etter tre-trinnsstrategien med lokal håndtering av mindre nedbørshendelser, fordrøyning av større nedbørsmengder og etablering av trygge flomveier ved ekstremnedbør. Grunnforholdene i området har begrenset infiltrasjonsevne, og infiltrasjon alene vurderes derfor ikke som tilstrekkelig løsning.

Planforslaget legger til rette for overvannshåndtering gjennom grønne arealer, permeable flater, fordrøyningstiltak og åpne flomveier på overflaten. Dette vurderes å redusere risikoen for overvannsskader innenfor planområdet.

Det er samtidig identifisert enkelte sårbare punkter nedstrøms planområdet, blant annet ved kryssing av Olav V gate og gjennom nærliggende næringsområder. Disse forholdene er knyttet til eksisterende flomveger og nedbørfelt, og ikke direkte til planforslaget alene.

Brannvannskapasiteten vurderes i hovedsak som tilfredsstillende. Planforslaget legger til rette for etablering av nye brannkummer for å sikre tilfredsstillende dekning for hele bygget.

5.12. Barn og unges interesser

Planforslaget vurderes ikke å medføre tap av viktige leke- eller oppholdsarealer for barn og unge.

Tiltaket vil samtidig kunne gi økt trafikkaktivitet i området som følge av ansatte, besøkende og drift knyttet til sykehjemmet. Dette stiller krav til tydelige og trafikksikre løsninger for gående og syklende.

Planforslaget legger til rette for sammenhengende gangforbindelser, oversiktlige uteområder og god tilgjengelighet for myke trafikanter. Samlet vurderes virkningen for barn og unge som liten til moderat positiv sammenlignet med dagens situasjon.

5.13. Sosial infrastruktur

Planforslaget vurderes å ha positive virkninger for sosial infrastruktur ved at det legger til rette for etablering av nytt sykehjem og dermed styrker kommunens kapasitet innen helse- og omsorgstjenester. Tiltaket vil bidra til å møte framtidig behov for institusjonsplasser og arbeidsplasser innen omsorgssektoren.

Planforslaget vurderes ikke å medføre behov for utbygging av annen sosial infrastruktur som skole, barnehage eller tilsvarende offentlige tjenester.

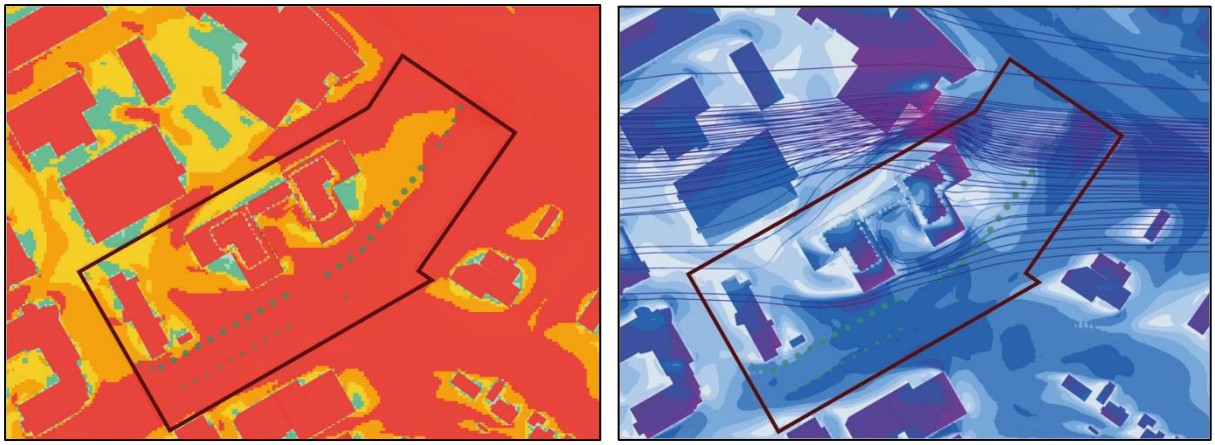
5.14. Geoteknikk og områdestabilitet

Planforslaget vurderes ikke å medføre vesentlige negative virkninger knyttet til geoteknikk eller områdestabilitet. Gjennomførte geotekniske vurderinger viser at planområdet har tilfredsstillende områdestabilitet, og det er ikke påvist kvikkleire eller sprøbruddmateriale innenfor planområdet.

Tiltaket må likevel detaljprosjekteres med hensyn til stedlige grunnforhold, herunder løsmasser, grunnvann og telefarlige masser. Eventuelle nødvendige geotekniske tiltak vil bli avklart i videre prosjektering.

5.15. Lokalklima

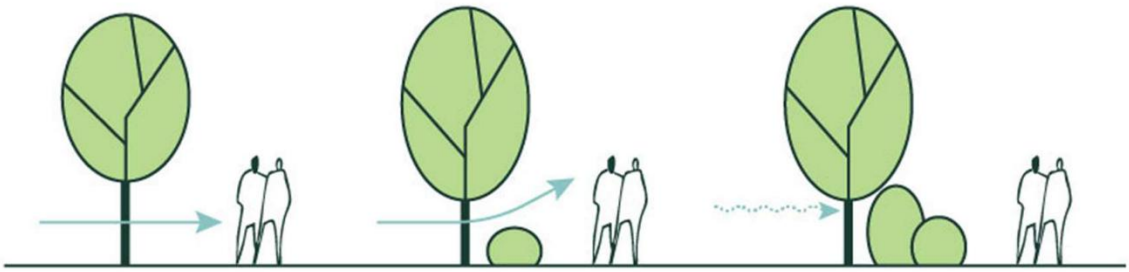
Det er gjennomført vindanalyser for å vurdere hvordan planforslaget påvirker lokale vindforhold og vindkomfort i og rundt planområdet. Analysene viser at området i dagens situasjon er relativt vindutsatt, særlig ved vind fra øst og øst-nordøst. Den nye bebyggelsen vil i stor grad bidra til å bryte ned vinden og gi bedre vindkomfort i deler av planområdet og omkringliggende utearealer.



Figur 56 Vindkomfort og vindstrømmer. Kilde: Notat om lokalklima Asplan Viak

Vindanalysene viser samtidig at det kan oppstå lokale vindforsterkninger ved enkelte bygningshjørner, passasjer og inngangssoner. De mest utsatte områdene er knyttet til hjørner og mellomrom mellom bygningsvolumene, der vinden kan kanaliseres og øke lokalt. Vindforholdene på takflater vil generelt være mindre egnet for opphold uten ytterligere skjermingstiltak.

Planforslaget legger til rette for avbøtende tiltak som vegetasjon, skjermende elementer og bevisst utforming av uteoppholdsarealer og inngangssoner for å redusere uheldige vindforhold. Vegetasjon kan bidra til lokal vinddemping og mer skjermede oppholdssoner.

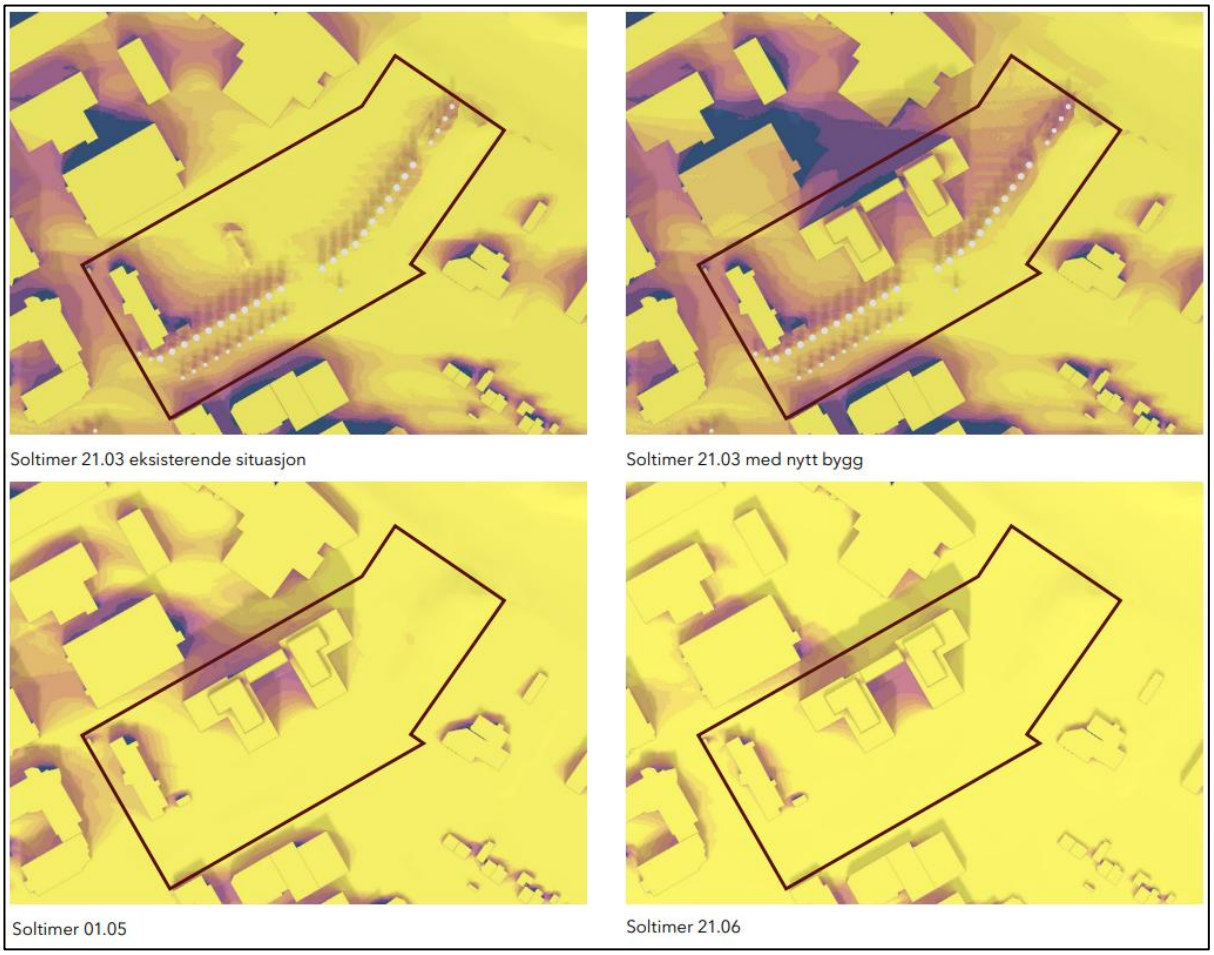


Figur 57 Effekten av vegetasjon illustrert som et vindbrytende element i uterommet. Flere sjikt vil øke denne effekten. Kilde: Notat Lokalklima Asplan Viak

Samlet vurderes vindforholdene som tilfredsstillende for planlagt bruk, forutsatt at anbefalte avbøtende tiltak følges opp i videre prosjektering. Det vises til vedlagt notat om lokalklima for nærmere redegjørelse og detaljerte analyser.

5.16. Solforhold

Planforslaget vil gi økte skyggevirkninger sammenlignet med dagens situasjon, særlig i områdene nærmest den nye bebyggelsen. Skyggevirkningene er mest merkbare ved lav solhøyde rundt vår- og høstjevndøgn, spesielt på morgen og ettermiddag.



Figur 58 Solforhold når mulig bebyggelse er etablert. Kilde: Asplan Viak.

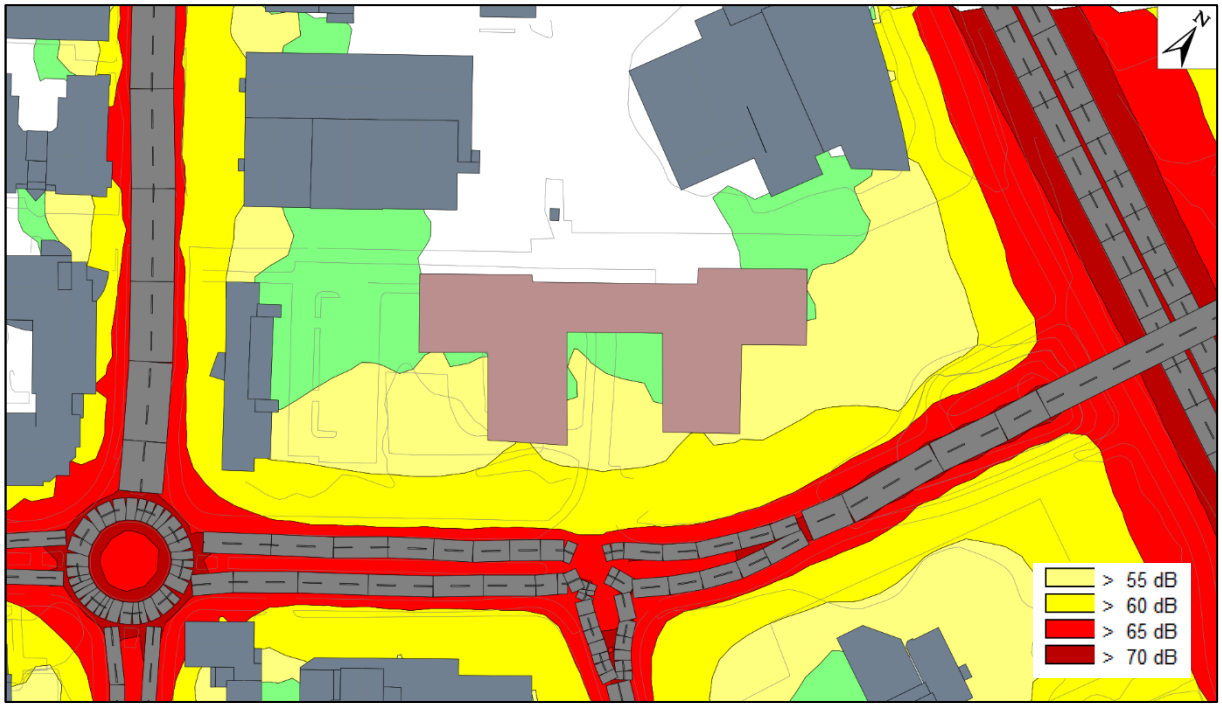
Solstudiene viser at planforslaget gir noe redusert solinnstråling for nærliggende bebyggelse og utearealer. Virkningene er hovedsakelig lokale, og vurderes ikke å gi vesentlig forringelse av solforholdene i området. Store deler av utearealene innenfor planområdet vil fortsatt ha gode solforhold, særlig i sommerhalvåret.

5.17. Støy

Planområdet er utsatt for støy fra flere omkringliggende veger, særlig rv. 80, Hålogalandsgata, Gamle Riksvei og brua over Bodøveien. Støyberegninger for fremtidig

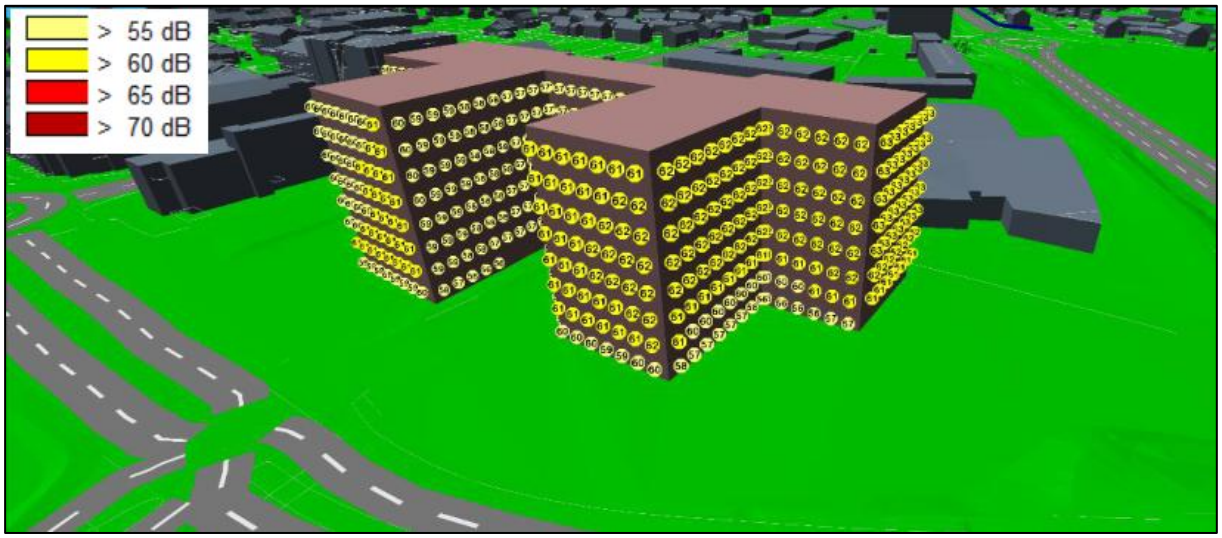
situasjon med planforslaget viser at store deler av planområdet vil ligge innenfor gul støysone, mens deler av området mot rv. 80 ligger i rød støysone.

Det planlagte bygningsvolumet vil gi en viss skjermingseffekt for deler av uteområdene, særlig mot sørvest og nordvest. Samtidig vil fasader og uteområder mot nordøst og øst være støyutsatt som følge av nærliggende vegsystem og høydeforskjellen mot brua over Bodøveien.



Figur 59 Beregnet støysituasjon ved 1,5 meters høyde for planforslaget uten støyskjerm. Illustrasjonen viser hvordan bygningsvolumet skjermer deler av uteområdene mot sørvest og nordvest. Kilde: Støyrapport Asplan Viak

Støyrapporten viser at rundt 125 av 160 beboerrom, tilsvarende om lag 80 %, vil få støynivå over L_{den} 55 dB ved fasade med foreliggende planløsning. Uten støyreduserende tiltak vil hele uteoppholdsarealet få støynivå over gjeldene grenseverdi på L_{den} 50 dB. Rapporten viser at det er mulig å oppnå tilfredsstillende støynivåer for store deler av sansehagen og uteområdet mot sørvest gjennom etablering av støyskjermer.



Figur 60 Fasadenivåer L_{den} sett fra Hålogalandsgata nordøstre del mot vest. Kilde: Støyrapport Asplan Viak

For uteområdet mot nordøst viser støyrapporten at tilfredsstillende støynivå etter NS 8175 er vanskelig å oppnå uten omfattende skjermingstiltak, blant annet fordi brua over rv. 80 Bodøveien ligger høyere enn uteområdet og gir direkte støyinnslag.

Det vil være behov for videre detaljprosjektering av støyreduserende tiltak, herunder skjermingstiltak, fasadeutforming og planløsninger eller andre kompenserende tiltak, for å sikre gode lydforhold.

5.18. Virkninger som følge av klimaendringer

Planområdet ligger i et flatt og tett utbygd byområde på Stormyra, hvor klimaendringer særlig forventes å gi økt utfordring knyttet til kraftig nedbør, overvann og lokale vindforhold.

Planforslaget innebærer økt andel bebygde og tette flater sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig legger planen til rette for overvannshåndtering etter tre-trinnsstrategien, med lokal fordrøyning, grønne arealer, permeable flater og etablering av trygge flomveier på overflaten. Tiltakene vurderes å redusere sårbarheten for overvannsskader ved framtidige episoder med styrtregn og ekstremnedbør.

Det er også gjennomført vurderinger av lokalklima og vindforhold. Klimaendringer kan gi hyppigere episoder med kraftig vind og mer værutsatte situasjoner. Vindanalysene viser at ny bebyggelse i hovedsak vil bidra til bedre vindskjerming innenfor deler av planområdet, men at enkelte områder kan få lokale vindforsterkninger. Dette er foreslått håndtert

gjennom vegetasjon, skjermede uterom og bevisst utforming av inngangssoner og gangforbindelser.

Planområdet ligger ikke i områder utsatt for havnivåstigning, stormflo eller kjent skredfare. Klimaendringer vurderes derfor ikke å medføre vesentlig økt risiko knyttet til disse temaene innenfor planområdet.

5.19. Universell utforming og tilgjengelighet

Planforslaget vurderes å gi positive virkninger for universell utforming og tilgjengelighet sammenlignet med dagens situasjon. Det legges til rette for et oversiktlig og tilgjengelig anlegg med universelt utformede gangforbindelser, uteoppholdsarealer, inngangssoner og interne forbindelser.

Tiltaket vil bidra til å gjøre området mer tilgjengelig for personer med nedsatt funksjonsevne, både gjennom fysisk tilrettelegging og bedre orienterbarhet i uteområdene. Nærhet til kollektivtransport, gang- og sykkelvegnett og sentrale funksjoner vurderes også som positivt for tilgjengeligheten.

Samtidig vil byggets størrelse og tilhørende logistikk kunne gi enkelte utfordringer knyttet til orientering og kryssing av trafikkarealer. Dette vurderes å kunne håndteres gjennom tydelig utforming, trafikksikre løsninger og videre detaljprosjektering.

Samlet vurderes planforslaget å gi positive virkninger for universell utforming og tilgjengelighet.

5.20. Energibehov og -forbruk

Planforslaget vil medføre økt energibehov sammenlignet med dagens situasjon som følge av etablering av et større institusjonsbygg med døgnkontinuerlig drift. Foreløpig samlet elektrisk effektbehov er vurdert til om lag 1 MW, og det legges til rette for etablering av ny transformator for å sikre nødvendig strømforsyning til sykehjemmet.

Sykehjemmet planlegges tilknyttet fjernvarmeanlegg. Dette vurderes som positivt, da fjernvarme kan bidra til mer robust og energieffektiv energiforsyning sammenlignet med lokale oppvarmingsløsninger.

Det planlegges også etablert nødstrøm/reservekraft i form av dieseldrevet aggregat for å sikre drift ved bortfall av ordinær strømforsyning. Dette vurderes som nødvendig av hensyn til beredskap og driftssikkerhet for sykehjemmet, men vil samtidig innebære lokale utslipp ved testing og eventuell bruk.

Samlet vurderes planforslaget å gi økt lokalt energibehov, men med løsninger som legger til rette for sikker energiforsyning og mer energieffektiv drift gjennom tilknytning til fjernvarme og videre arbeid med energieffektive løsninger.

5.21. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Planforslaget vurderes samlet sett å kunne gi positive virkninger for folkehelsen gjennom etablering av et nytt og moderne sykehjem med tilhørende uteområder, gangforbindelser og møteplasser. Tiltaket vil bidra til å styrke tilbudet innen helse- og omsorgstjenester i kommunen og legge til rette for økt tilgjengelighet og universell utforming.

Planforslaget legger samtidig til rette for grønnstruktur, opparbeidede uteområder og forbindelser for gående og syklende, noe som kan bidra til økt tilgjengelighet, trygg ferdsel og bedre forhold for opphold og aktivitet i området.

Tiltaket vil også medføre enkelte negative virkninger knyttet til noe økt trafikk, støy og et større bygningsvolum enn dagens situasjon. Disse forholdene vurderes likevel å være håndterbare innenfor et allerede tettbygd og trafikkpreget byområde.

Samlet vurderes planforslaget å gi overveiende positive virkninger for folkehelse sammenlignet med dagens situasjon.

5.22. Klima- og energiplan

Kommuneplanens arealdel stiller krav om at klima- og energiplanen skal legges til grunn ved utarbeidelse av plansaker. Planforslaget er vurdert opp mot planens målsettinger og vurderes å være i tråd med disse.

Det er lagt til grunn energieffektive løsninger, blant annet tilknytning til fjernvarme, bruk av varmepumpe med energibrønner og etablering av solcelleanlegg på tak. Videre er det en målsetting å benytte klimavennlige byggematerialer for å redusere utslipp knyttet til materialbruk.

Planområdet har god tilgjengelighet for kollektivtransport, gående og syklende. Lokaliseringen og et begrenset antall parkeringsplasser legger til rette for redusert bilbruk og støtter opp under mål om begrenset transportvekst og reduserte klimagassutslipp.

Samlet vurderes planforslaget å ha positive virkninger knyttet til arealbruk, energi og mobilitet, og å støtte opp under kommunens mål om en kompakt og klimavennlig byutvikling.

5.23. Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Planforslaget legger til rette for et stort institusjonsbygg med parkeringskjeller og omfattende teknisk infrastruktur. Tiltaket vil medføre klimagassutslipp knyttet til materialbruk, energibruk, terrenginngrep, massetransport og transport i drift.

Tidligfase klimagassberegninger viser et samlet klimafotavtrykk på om lag 19 630 tonn CO2-ekvivalenter over 50 år. Dette tilsvarer en reduksjon på om lag 27 % sammenlignet med et referansebygg.

De største utslippskildene er energibruk i drift og materialbruk. Energibruk i drift utgjør om lag 43 % av samlet klimafotavtrykk, mens materialbruk utgjør om lag 32 %. Byggets størrelse, parkeringskjeller og behov for bæresystemer og dekker i stål og betong bidrar til høye utslipp fra materialbruk.

Tiltaket medfører også utslipp knyttet til anleggsarbeid, massetransport og arealbruksendring. Planområdet består i dag av åpen fastmark uten registrert myr eller våtmark.

Planforslaget inneholder flere tiltak som bidrar til å redusere klimafotavtrykket sammenlignet med et tradisjonelt referansebygg. Det er lagt til grunn varmepumpe med energibrønner og fjernvarme som reserve- og spisslastløsning, samt solcelleanlegg på tak. Bygget planlegges også med lavere energibehov enn nasjonale NZEB-krav. Det er videre vurdert bruk av lavkarbonbetong, trekledning og alternative bæresystemer i limtre og massivtre for å redusere utslipp fra materialbruk.

Samlet vurderes planforslaget å ha et betydelig klimafotavtrykk som følge av byggets størrelse og funksjon. Samtidig viser klimagassberegningene at planforslaget gir lavere utslipp enn et tradisjonelt referansebygg.

5.24. Økonomiske virkninger for kommunen

Planforslaget legger til rette for etablering av et nytt sykehjem med tilhørende teknisk og offentlig infrastruktur. Tiltaket vil innebære betydelige investeringer knyttet til utbygging, tekniske anlegg, uteområder og tilrettelegging av omkringliggende infrastruktur.

Samtidig vurderes tiltaket å kunne bidra til å styrke kommunens kapasitet og funksjonalitet innen helse- og omsorgstjenester gjennom etablering av et moderne og sentralt lokalisert sykehjem. Den sentrale plasseringen og nærheten til eksisterende infrastruktur, kollektivtilbud og offentlige funksjoner vurderes også å kunne gi driftsmessige fordeler sammenlignet med en mer perifert lokalisert utbygging.

Planforslaget vil samtidig medføre framtidige kostnader knyttet til drift, vedlikehold og energibruk for kommunen. Samlet vurderes de økonomiske virkningene å være i tråd med tiltakets størrelse og funksjon som større offentlig institusjon.

5.25. Avveining av virkninger

Planforslaget vil gi tydelige virkninger for omgivelsene, særlig knyttet til byggets størrelse, høyde, synlighet, støy og økt trafikk. Sykehjemmet vil framstå som et markant nytt bygningsvolum på Stormyra og vil flere steder bryte med skalaen i eksisterende bebyggelse. Samtidig ligger planområdet i et allerede utbygd og trafikkpreget område med større institusjons- og næringsbygg, hvor kommunen også legger opp til videre fortetting og byutvikling.

Tiltaket vurderes å gi negative virkninger særlig knyttet til støyforhold, fjernvirkning og byform. Støyrapporten viser at prosjektet gir utfordringer med å oppnå tilfredsstillende lydforhold for alle uteområder og beboerrom uten videre støyreduserende tiltak. Planforslaget vil også gi økt trafikk og et mer urbant preg enn dagens situasjon.

Samtidig vurderes tiltaket å gi betydelige positive virkninger gjennom etablering av et nytt og moderne sykehjem med sentral lokalisering, god tilgjengelighet og nærhet til kollektivtransport og eksisterende infrastruktur. Planforslaget vil styrke kommunens kapasitet innen helse- og omsorgstjenester og bidra til mer opparbeidede uteområder, grønnstruktur og bedre forbindelser for gående og syklende enn dagens situasjon.

Etter en samlet vurdering anses de positive samfunnsmessige virkningene av tiltaket å veie tyngre enn de negative virkningene. De negative virkningene vurderes i hovedsak å være håndterbare gjennom videre detaljprosjektering og avbøtende tiltak

6. Risiko og sårbarhet

Med utgangspunkt i detaljreguleringsplan for nytt sykehjem i Hålogalandsgata 131 er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Analysen er utført i tråd med DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, april 2017) og etterkommer pbl. sitt krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. pbl. §4-3). Tiltaket skal BREEAM-sertifiseres. I den forbindelse er det utarbeidet risikovurdering av BREEAM-emner LE 06 Klimatilpasning, LE07 Flom og stormflo og LE08 Lokal overvannshåndtering som tilfredsstiller krav iht. BREEAM-nor versjon 6.1.

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert:

1. Urban flom/overvann
2. Ustabile grunnforhold
3. Bortfall i energiforsyning/fjernvarme
4. Bortfall av telekom/IKT
5. Svikt i vannforsyning/forurenset drikkevann
6. Birdstrike
7. Økt luftfuktighet
8. Storm

Tabell 1. Resultater av risikoanalysen med forslag til risikoreduserende tiltak.

	Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
		Liv/ helse	Stabilitet	Materielle verdier	
1	Urban flom/overvann				Sikre at overvannshåndtering skjer i tråd med overvannsplanene i åpne lokale løsninger dimensjoner med klimafaktor. Utomhusarealer må utformes i tråd med opplegg for trygge flomveier og det må vurderes behov for erosjonssikring av disse. Overvannsledning som krysser eiendommen i dag, må legges om.
2	Ustabile grunnforhold				Risikoreduserende tiltak vil være å dokumentere grunnvannsnivået og gjøre en hydrogeologisk vurdering for å utelukke risiko.
3	Bortfall i energiforsyning/				Nødstrømsaggregat på sykehjemmet dekkende for egne anlegg og funksjoner.

4	Bortfall av telekom/IKT				Hendelsen kan i liten grad avbøtes gjennom tiltak hjemlet i bestemmelser iht. pbl. § 12-7. Hendelsen er gitt følgende sannsynlighets- og konsekvensreduserende tiltak iht. helhetlig ROS 2024: • IKT-sikkerhetstiltak • Kontinuitetsplaner/tiltakskort svikt IKT (alle nivåer) • Kartlegge sårbarheter i tjenesteleveranse • ROS IKT • Tiltakskort digitalt angrep • Øvelser (alle nivåer)
5	Svikt i vannforsyning				Koking av vann. Drikkevann i tanker fra reservevannkilde.
6	Birdstrike				Avfallsløsning i tråd med behovet for helseinstitusjoner, i lukket system.
7	Økt luftfuktighet				Ved valg av material for fasader må det velges material som er robust mot fukt/temperatur og muggsoppvekst. Det må anlegges overløp på terrasser og flate tak dersom sluk går tett. Stedegen vegetasjon bør velges for uteområder.
8	Storm				- Bygget prosjekteres etter TEK17 som stiller krav til håndtering av normal sterk vind. - Etablere rutiner i byggefasen (sikre gjenstander) - Sikre gode festeanordninger for installasjoner på tak - Feste eventuelt utvendig møblement - Permanente plantekasser (ikke løse) - Rutiner for vinterlagring av gjenstander

ROS-analysen har påvirket planforslaget gjennom bestemmelser og løsninger knyttet til overvannshåndtering, klimatilpasning og materialbruk. Det er blant annet lagt til rette for lokal overvannshåndtering, trygge flomveier og robuste materialer som tåler økt fuktbelastning og framtidige klimaendringer.

Risiko knyttet til storm er ivaretatt gjennom prosjektering etter TEK17 og robuste løsninger for takinstallasjoner og uteanlegg. Risiko for birdstrike er fulgt opp gjennom lukket avfallshåndtering. Enkelte forhold, som bortfall av IKT, strøm og vannforsyning, må i hovedsak håndteres gjennom teknisk prosjektering, beredskap og driftsrutiner.

7. Merknadsbehandling

I forbindelse med varsel om planoppstart kom det inn 10 innspill. Under følger en gjennomgang av disse og hvordan disse er blitt behandlet.

	Merknad	*Svar*
1	St1 Norge AS, datert 28.01.26 St1 Norge AS eier og driver energistasjonen St1 Stormyra og har etablert ladeplasser på eiendom gnr./bnr. 38/103. De viser til tidligere innspill gitt i forbindelse med planarbeidet i 2022 og opprettholder disse. St1 ber om at eksisterende og planlagt virksomhet hensyntas i det videre planarbeidet. De er særlig opptatt av at reguleringsplanen ikke medfører forverrede forhold for adkomst, trafikkavvikling, manøvrering eller utkjøring til og fra energistasjonen og ladeanlegget. Videre ber de om avklaring av hvordan deres eiendommer eventuelt blir berørt av planforslaget.	*Kryssområdet mot Stormyrveien er tatt ut av planforslaget, og medfører dermed ikke inngrep i St1s eiendommer eller endringer i eksisterende adkomstforhold til energistasjonen og ladeanlegget.* *Det er vurdert at etablering av sykehjemmet ikke vil medføre vesentlig forverring av trafikkavvikling eller manøvreringsforhold.*
2	Sametinget, datert 30.01.26 Sametinget vurderer at det er lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner, og har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planarbeidet. De minner likevel om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 dersom det under anleggsarbeid oppdages spor etter eldre aktivitet. Sametinget anbefaler at dette omtales i reguleringsbestemmelsene og	*Innspillet er vurdert i planarbeidet. Aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven gjelder direkte etter loven og vurderes derfor tilstrekkelig ivaretatt gjennom eksisterende regelverk. Det er derfor ikke tatt inn egen reguleringsbestemmelse om dette.*

	forutsetter at plikten videreformidles til utførende entreprenør. Videre viser Sametinget til at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet, inkludert sikringssone på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kulturminneloven §§ 3, 4 og 6.	
3	Avinor, datert 06.02.26 Planområdet ligger innenfor restriksjonsområdene for Bodø lufthavn. Avinor vurderer at planlagt bebyggelse, slik den er beskrevet i planmaterialet, ikke vil komme i konflikt med gjeldende hinderflater, men forutsetter at relevante luftfartshensyn ivaretas i reguleringsplanen. Avinor ber om bestemmelser knyttet til høyderestriksjoner, radiotekniske vurderinger, bruk av kraner og varsling ved sprengningsarbeider. Det forutsettes at tiltaket ikke påvirker flynavigasjonsanlegg eller flysikkerheten negativt. Videre ber Avinor om at forhold knyttet til fuglekollisjoner (birdstrike), belysning og flystøy vurderes som del av planarbeidet. Det framgår at tiltaket ikke er vurdert å gi uakseptabel turbulenspåvirkning for lufthavnen. Det forutsettes også at tiltaket ikke etablerer forhold som kan virke blendende eller tiltrekke fugl. De informerer at det skal gjøres turbulensvurderinger i prosjekter der det kan påvirke flytrafikken. I denne planen vurderes det som ikke relevant. Avinor påpeker at planområdet ligger i gul flystøysone og anbefaler at flystøy og relevante	*Innspillet er fulgt opp gjennom planforslaget og tilhørende bestemmelser. Det er tatt inn bestemmelser knyttet til høyderestriksjoner, radioteknisk vurdering, bruk av kraner, varsling ved sprengningsarbeider, forebygging av birdstrike og hensyn til flysikkerhet.* *Flystøy er vurdert som del av planarbeidet og omtalt i egen støyrapport.* *Forhold knyttet til turbulens er vurdert av Avinor selv som del av innspillet, og tiltaket er vurdert å ikke gi uakseptabel turbulenspåvirkning for lufthavnen.*

	bestemmelser innarbeides i planforslaget. Det framgår at manglende oppfølging av luftfartshensyn kan føre til ytterligere merknader eller reaksjoner fra Avinor i senere planfase.	
4	Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS), datert 09.02.26 LUKS ber om at det utarbeides en vareleverings- og logistikkplan som del av planarbeidet. Planen bør beskrive hvordan varelevering, renovasjon, intern logistikk, adkomst for ulike trafikantgrupper og trafikksikkerhet ivaretas. Det anbefales at det etableres et felles varemottak med tilstrekkelig areal, adkomst og snumuligheter for aktuelle kjøretøy, og at løsninger for varelevering og renovasjon innarbeides i planen på lik linje med øvrige trafikkarealer. LUKS understreker også behovet for tilstrekkelig vegbredde, frihøyde og hensiktsmessig plassering av laste- og oppstillingsområder. Videre påpekes det at planleggingen må ivareta sikkerheten for myke trafikanter og arbeidsmiljøet for vareleverandører, blant annet gjennom løsninger som reduserer konflikter mellom varetransport og gang- og sykkeltrafikk. LUKS viser til relevante krav og føringer blant annet i arbeidsmiljøloven, TEK17 og øvrige forskrifter og bransjestandarder som grunnlag for videre planlegging og prosjektering.	*Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom planforslaget og tilhørende mobilitetsplan. Det er lagt til rette for varelevering, renovasjon og intern logistikk med egne adkomst- og manøvreringsarealer tilpasset aktuelle kjøretøy. Det er også lagt vekt på trafikksikkerhet og å redusere konflikter mellom varelevering, myke trafikanter og øvrig trafikk internt på området.* *Det vurderes ikke som nødvendig å utarbeide en egen vareleverings- og logistikkplan som del av reguleringsplanen.*

5	Helse- og miljøtilsyn Salten (HMTS), datert 10.02.26 HMTS understreker at planleggingen må sikre helsemessig tilfredsstillende løsninger i tråd med folkehelseloven og forskrift om miljørettet helsevern. Det anbefales at helsehensyn vurderes systematisk i planarbeidet, eventuelt gjennom helsekonsekvensvurdering. Planområdet ligger i et støyutsatt område med utfordringer knyttet til trafikkavvikling. HMTS anbefaler at det tydeliggjøres hvilke tiltak som skal redusere støy og håndtere trafikale utfordringer, herunder plassering av tekniske installasjoner og mulige endringer i trafikk og støy i nærområdet. Videre anbefales det at planforslaget legger til rette for gode og tilgjengelige uteoppholdsarealer og bidrar til et godt sosialt miljø for beboere, ansatte og besøkende. HMTS påpeker også behovet for trafikksikre løsninger internt på området, blant annet knyttet til varelevering, parkering, utrykningskjøretøy, kollektivtilgang og redusert rygging av kjøretøy. Det vises også til behov for å ivareta smitteforebygging i videre prosjektering, herunder forebygging av legionellavekst i vannsystemer. For bygge- og anleggsfasen anbefales det at det utarbeides plan for håndtering av støy, støv, rystelser og trafikk i tråd med gjeldende retningslinjer. HMTS ønsker å medvirke videre i relevante deler av planarbeidet.	*Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom planarbeidet, blant annet gjennom støyutredning, mobilitetsplan, ROS-analyse og bestemmelser om uteoppholdsarealer, overvannshåndtering og universell utforming. Trafikksikkerhet, interne logistikkløsninger og kvalitet på uteområder har vært sentrale tema i planleggingen.* *Forhold knyttet til smittevern, tekniske installasjoner og anleggsfase vil bli fulgt opp videre i detaljprosjektering og byggesak. HMTS vil kunne involveres videre ved behov.*

6	BE Varme AS, datert 19.02.26 BE Varme anbefaler at det planlagte sykehjemmet tilknyttes fjernvarmenettet. Bygget vil ha et stort og stabilt varmebehov og ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, hvor levering kan bekreftes. BE Varme viser til kommunens klima- og energiplan og føringer om bruk av kollektive energiløsninger med lave klimagassutslipp. Det vises også til kommunens vedtak om tilknytningsplikt til fjernvarme i områder hvor levering kan skje. Videre anbefales det at bygget prosjekteres med vannbårent varmeanlegg dimensjonert for oppvarming, ventilasjon og tappevann, og at det avsettes teknisk rom for kundesentral. BE Varme ønsker å bli involvert tidlig for avklaring av tekniske løsninger og føringsveier.	*Innspillet er vurdert i planarbeidet. Planforslaget legger opp til tilknytning til fjernvarmenettet, og det er tatt inn bestemmelse om tilkoblingsplikt til fjernvarme. Energibehov og energiløsninger er omtalt i planbeskrivelsen.* *Videre tekniske avklaringer vil bli håndtert i senere prosjekteringsfase.*
7	Statens vegvesen, datert 20.02.26 Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg og statlig fagmyndighet for vegtransport. De viser til at nasjonale og regionale føringer for transport, mobilitet og trafikksikkerhet skal legges til grunn i planarbeidet. Statens vegvesen påpeker at deler av deres areal inngår i planavgrensningen, og understreker behovet for tett dialog om planlegging som berører rv. 80, herunder byggegrenser mot statlig veg og eventuell regulering av statlig eid areal.	*Innspillet er vurdert i planarbeidet. Planavgrensningen er justert i planforslaget, slik at statlig vegareal og arealer eid av Statens vegvesen ikke inngår i planforslaget. Planforslaget berører dermed ikke rv. 80 eller statlig eid vegareal direkte.* *Trafikale forhold er vurdert gjennom mobilitetsplan og*

	Videre viser Statens vegvesen til at areal regulert til næringsareal i forbindelse med utbyggingen av rv. 80 tidligere har vært benyttet til midlertidige anleggsformål. Det uttrykkes interesse for fortsatt mulighet til midlertidig bruk av arealet til rigg og masselagring fram til arealet tas i permanent bruk. Det presiseres at uttalelsen ikke er uttømmende, og at ytterligere merknader kan komme ved offentlig ettersyn av planforslaget.	*øvrige trafikkfaglige vurderinger. Eventuell midlertidig bruk av arealer til rigg eller masselagring fram til byggestart må eventuelt avklares gjennom egne avtaler utenfor reguleringsplanen.*
8	Statsforvalteren i Nordland, datert 20.02.26 Statsforvalteren forutsetter at kommunen vurderer egnetheten av å plassere sykehjem i et område med høy trafikkbelastning, og at nasjonale føringer for arealbruk, mobilitet, klima og energi legges til grunn i planarbeidet. Det understrekes at klima- og miljøhensyn må beskrives og dokumenteres i planforslaget, herunder forhold knyttet til klimagassutslipp, energi og klimatilpasning. Videre vises det til at området er utsatt for både vegtrafikkstøy og flystøy, og at det må utarbeides oppdatert støyutredning. For helsebygg for langtidsopphold bør det legges særlig vekt på gode støyforhold og tilgang til stille side for hoveddelen av beboerrommene. Statsforvalteren understreker også at samfunnssikkerhet skal ivaretas gjennom ROS-analyse i tråd med plan- og bygningsloven og relevant veiledning, med utgangspunkt i	*Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom planbeskrivelse, ROS-analyse og tilhørende fagutredninger. Tema som støy, overvann, klimatilpasning, samfunnssikkerhet, mobilitet og energiløsninger er vurdert som del av planarbeidet.* *Det er utarbeidet oppdatert støyutredning for planområdet, og egnetheten av tomta er vurdert med utgangspunkt iblant annet trafikkforhold, tilgjengelighet og nærhet til eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud. Løsninger for lokal overvannshåndtering og klimatilpasning er innarbeidet i planforslaget.*

	kommunens helhetlige ROS-analyse. Klimatilpasning og håndtering av risiko knyttet til naturfare og andre forhold skal vurderes. Det anbefales god dialog med berørte statlige myndigheter i planprosessen, og Statsforvalteren oppfordrer til bruk av regionalt planforum før offentlig ettersyn.	
9	Nordland fylkeskommune, datert 20.02.26 Nordland fylkeskommune har gitt innspill både ved tidligere planoppstart i 2022 og ved ny oppstart i 2026. Fylkeskommunen forutsetter at begge innspillene legges til grunn for det videre planarbeidet. I innspill fra 2022 understrekes betydningen av kvalitetsmessig fortetting, god stedsforming, attraktive utearealer og høy arkitektonisk kvalitet i tråd med fylkesplanens mål. Klima og klimatilpasning må ivaretas, blant annet gjennom håndtering av overvann og tilrettelegging for miljøvennlige energiløsninger. Det er ikke registrert konflikt med kulturminner som fylkeskommunen forvalter. Området vurderes som godt kollektivtilgjengelig, og økt biltrafikk anses ikke å gi vesentlige utfordringer for kollektivtrafikken. Fylkeskommunen anbefaler også at plandata publiseres i digitale innsynsløsninger for å sikre god plandialog og medvirkning.	*Innspillene er vurdert i planarbeidet. Tema knyttet til byutvikling, stedsforming, uteoppholdsarealer, mobilitet, klima og klimatilpasning er fulgt opp gjennom planforslaget og tilhørende utredninger. Løsninger for lokal overvannshåndtering, energiforsyning og universell utforming er innarbeidet i planforslaget.* *Barn og unges interesser er vurdert som del av planarbeidet, blant annet med utgangspunkt i registrerte barnetråkk.* *Det er ikke registrert konflikt med kjente kulturminner innenfor planområdet.*

	I innspill fra 2026 ber fylkeskommunen om at regionale planretningslinjer og fylkesplanens arealpolitiske mål legges til grunn for planarbeidet, herunder hensyn til by- og tettstedsutvikling, klima og klimatilpasning, naturressurser og kulturmiljø. Barn og unges interesser må vurderes, da planområdet ligger i område med registrerte barnetråkk. Det er ikke registrert konflikt med automatisk fredete eller nyere tids kulturminner, men fylkeskommunen ber om at aktsomhets- og varslingsplikten etter kulturminneloven innarbeides i planens bestemmelser.	*Aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven gjelder direkte etter loven og vurderes derfor tilstrekkelig ivaretatt gjennom eksisterende regelverk.*
10	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 20.02.26 NVE viser til sitt ansvar som sektormyndighet for blant annet flom-, erosjons- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg. Det understrekes at forslagstiller selv har ansvar for at relevante tema innen NVEs ansvarsområder vurderes og ivaretas i planarbeidet. NVE anbefaler at tilgjengelige kart- og kunnskapsgrunnlag, herunder NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplaner, benyttes ved vurdering av naturfare og andre relevante forhold. Videre vises det til krav om innmelding av naturfareutredninger og geotekniske grunnundersøkelser i tråd med gjeldende regelverk. Dersom planen berører NVEs ansvarsområder, må relevante fagutredninger følge planforslaget ved offentlig ettersyn.	*Innspillet er vurdert og fulgt opp gjennom ROS-analyse, geoteknisk vurdering og VAO-rammeplan. Overvannshåndtering, flomveier, klimatilpasning og hensyn til naturfare er innarbeidet i planforslaget og reguleringsbestemmelsene. Eksisterende kunnskapsgrunnlag og tilgjengelige fagutredninger er lagt til grunn for vurderingene.*

	NVE ber om å få planforslaget til uttalelse ved offentlig ettersyn dersom deres fagområder berøres.	

8. Vedlegg

Vedlegg 1: Mottatte innspill ved varsel om oppstart

Vedlegg 2: ROS-analyse (Asplan Viak, 02.06.26)

Vedlegg 3: Mulighetsstudie (Asplan Viak, 06.03.26)

Vedlegg 4: Geoteknisk datarapport (Norconsult, 10.06.22)

Vedlegg 5: Utredning av områdestabilitet (Asplan Viak, 05.11.25)

Vedlegg 6: Miljøteknisk grunnundersøkelser (HRP, 23.08.22)

Vedlegg 7: VAO-rammeplan (Asplan Viak, 10.11.26)

Vedlegg 8: Mobilitet og trafikk (Asplan Viak, 14.10.26)

Vedlegg 9: Støyrapport (Asplan Viak, 13.10.26)

Vedlegg 10: Lokalklima (Asplan Viak, 15.09.26)

Vedlegg 11: Energikonsept Bodø sykehjem (Asplan Viak, 10.02.26)

Vedlegg 12: Landskap illustrasjonsplan (Asplan Viak, 05.11.26)

Vedlegg 13: Illustrasjonshefte (Asplan Viak, 16.10.26)

Vedlegg 14: Sporinger av kjøretøy (Asplan Viak, 16.10.26)

Vedlegg 15: MAN01 rapport - medvirkning BREEAM (Asplan Viak, 29.05.26)

Vedlegg 16: Tidligfase klimagassberegninger (Asplan Viak, 29.05.26)

Vedlegg 17: Miljøprogram Man01 (Asplan Viak, 03.06.26)

asplan viak