

Moloveien 12 AS

► Detaljregulering Moloveien 12

Plan ID: 2021002

Planbeskrivelse

Oppdragsnr.: 5167119 Dokumentnr.: 01 Versjon: D02 Dato: 2022-09-20



Oppdragsgiver: Moloveien 12 AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Stig Soløy
Rådgiver: Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Gøran Antonsen (sivilingeniør/arealplanlegger)
Fagansvarlig: Gøran Antonsen
Andre nøkkelpersoner: Tore Stien (siv.arkitekt), Matthew James Lane (siv.arkitekt), Marte Bjørnstad
Andressen (lark)

Forslagsstiller:

Moloveien 12 AS
Pb. 33
8001 Bodø

Plankonsulent:

Norconsult AS
Konrad Klausens vei 8
8003 Bodø

D02	2022-09-20	Revidert etter tilbakemelding fra Bodø kommune	GAn	ToSti	GAn
D01	2022-06-27	Planbeskrivelse for detaljregulering Moloveien 12	GAn	ToSti	GAn
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av forretning, tjenesteyting, bolig, kontor, hotell/overnatting og bevertning, med tilhørende parkering. Planen innebærer ombygg/påbygg av eksisterende bygning i Moloveien 12, samt nybygg på tomten mellom Moloveien 12 og Thon hotellet (gnr. 138 bnr. 2279 og 4191).

Området ligger i sentrum og det er kort vei til alle fasiliteter som vil bidra til å redusere transportbehov, klimagassutslipp og bidra ift. ønsket/målsettingen om kompakt by- og tettstedsutvikling. Dette også i tråd av at eksisterende bygningsmasse ikke vil bli revet, men vil bli tatt vare på og ombygd. Prosjektet vil være med på å stimulere til økt aktivitet i sentrum og vurderes å gi et godt tilskudd i bybildet. Det kan bli flere boliger i sentrum og det vil imøtekomme etterspørsel etter overnatting i Bodø kommune.

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen med tilhørende utredninger vil planforslaget etter forslagstillers vurdering i liten grad medføre negative konsekvenser for miljø og samfunn. Planforslaget vurderes å skape flere arbeidsplasser, bidra positivt i byutviklingen og videre gi økte inntekter for kommunen.

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	7
1.1	Lokalisering av planområdet	7
1.2	Hensikten med planen	8
1.3	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	9
1.4	Tidligere vedtak i saken	9
1.5	Utbyggingsavtale	9
1.6	Krav om konsekvensutredning	9
2	Planprosess	10
2.1	Møter	10
2.2	Medvirkningsprosess	10
2.3	Innspill til varsel om oppstart	10
2.3.1	<i>Oversikt over innkomne innspill</i>	10
2.3.2	<i>Uttalelser fra naboer</i>	10
2.3.3	<i>Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder</i>	18
3	Planstatus og rammebetingelser	25
3.1	Kommunale føringer	25
3.2	Gjeldende reguleringsplaner og pågående planarbeider	25
3.3	Tilgrensende planer	26
3.4	Temakart	26
3.5	Statlige retningslinjer	27
3.6	Regionale føringer	27
4	Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold	28
4.1	Beliggenhet	28
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	29
4.3	Stedets karakter	29
4.4	Landskap	31
4.5	Kulturminner og kulturmiljø	31
4.6	Naturverdier	31
4.7	Rekreasjonsverdi og barn og unge	31
4.8	Sosial infrastruktur	32
4.9	Universell tilgjengelighet	32
4.10	Trafikkforhold	33
4.11	Teknisk infrastruktur	34
4.12	Grunnforhold	35
4.13	Støy og luftforurensning	35
5	Beskrivelse av planforslaget	36
5.1	Planlagt arealbruk	36
5.1.1	<i>Reguleringsformål</i>	40

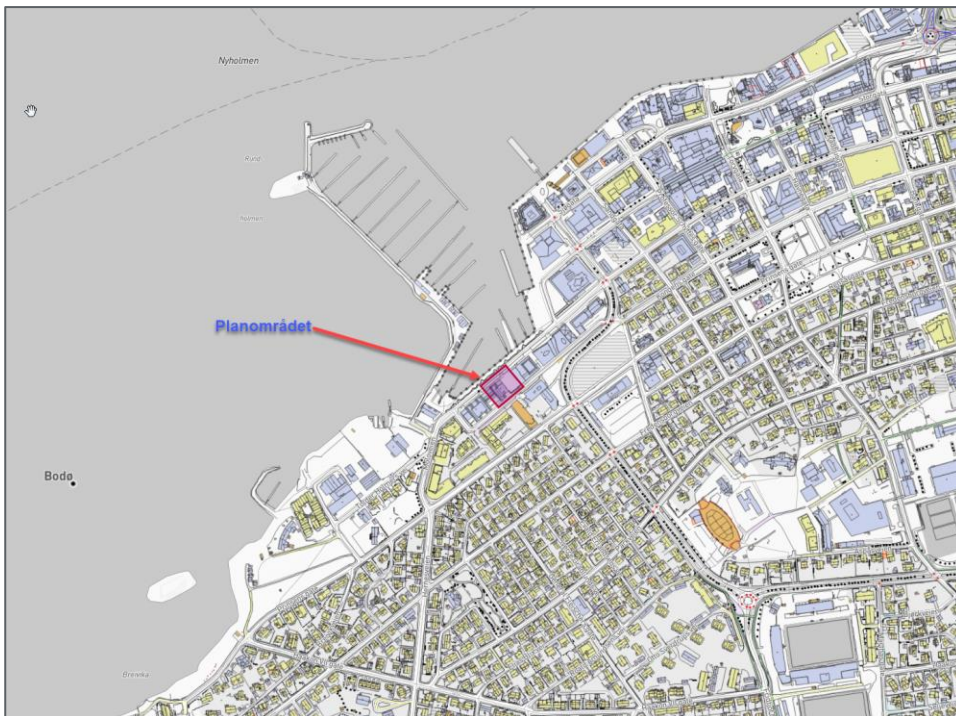
5.2	Gjennomgang av reguleringsformålene	41
5.2.1	<i>Kombinert bebyggelse og anleggsformål (felt BKB)</i>	41
5.2.2	<i>Uteoppholdsareal (BUT)</i>	41
5.2.3	<i>Kjøreveg (felt SKV)</i>	42
5.2.4	<i>Fortau (felt SF)</i>	42
5.2.5	<i>Bestemmelsesområde (#1 Passasje)</i>	42
5.2.6	<i>Sikringssone- frisikt (sone H140)</i>	42
5.3	Bebyggelsens plassering og utforming	42
5.4	Byggehøyder	50
5.5	Siktkorridor	55
5.6	Sol	58
5.7	Dagslys	58
5.8	Universell utforming	59
5.9	Uteoppholdsareal	60
5.10	Bomiljø/bokvalitet	60
5.11	Parkering	60
5.12	Trafikkavvikling og trafiksikkerhet	60
5.13	Teknisk infrastruktur	61
5.14	Planlagte offentlige anlegg	61
5.15	Renovasjon	61
5.16	Støy	63
5.16.1	<i>Fra veitrafikk</i>	63
5.16.2	<i>Fra uteservering</i>	64
5.16.3	<i>Bruk av takterrassen</i>	64
5.16.4	<i>Annet</i>	65
5.17	Vind og vindkomfort	65
5.18	Miljøoppfølging	65
5.19	Grunnforhold	66
5.20	Risiko- og sårbarhet	66
5.21	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	68
5.21.1	<i>Grunnforhold</i>	68
5.21.2	<i>Brannslukking</i>	68
5.21.3	<i>Forurensning</i>	68
5.22	Rekkefølgebestemmelser	68
5.22.1	<i>Før rammetillatelse</i>	68
5.22.2	<i>Før igangsettingstillatelse</i>	68
5.22.3	<i>Før bebyggelse tas i bruk</i>	69
6	Konsekvensutredning	70
7	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	71
7.1	Overordnede rammer og planer	71
7.2	Stedets karakter	71

7.3	Landskap	72
7.4	Kulturminner	72
7.5	Trafikale forhold	72
7.6	Teknisk infrastruktur	72
7.7	Økonomiske konsekvenser for kommunen	72
7.8	Interessemotsetninger	72
7.9	Bærekraft og folkehelse	73
7.10	Avveininger av virkninger	74

1 Bakgrunn

1.1 Lokalisering av planområdet

Planområdet ligger sentralt i Moloveien ved småbåthavna rett sørvest for Thon hotellet, se Figur 1 og Figur 2.



Figur 1- Lokalisering av planområdet (lillamarkert område).



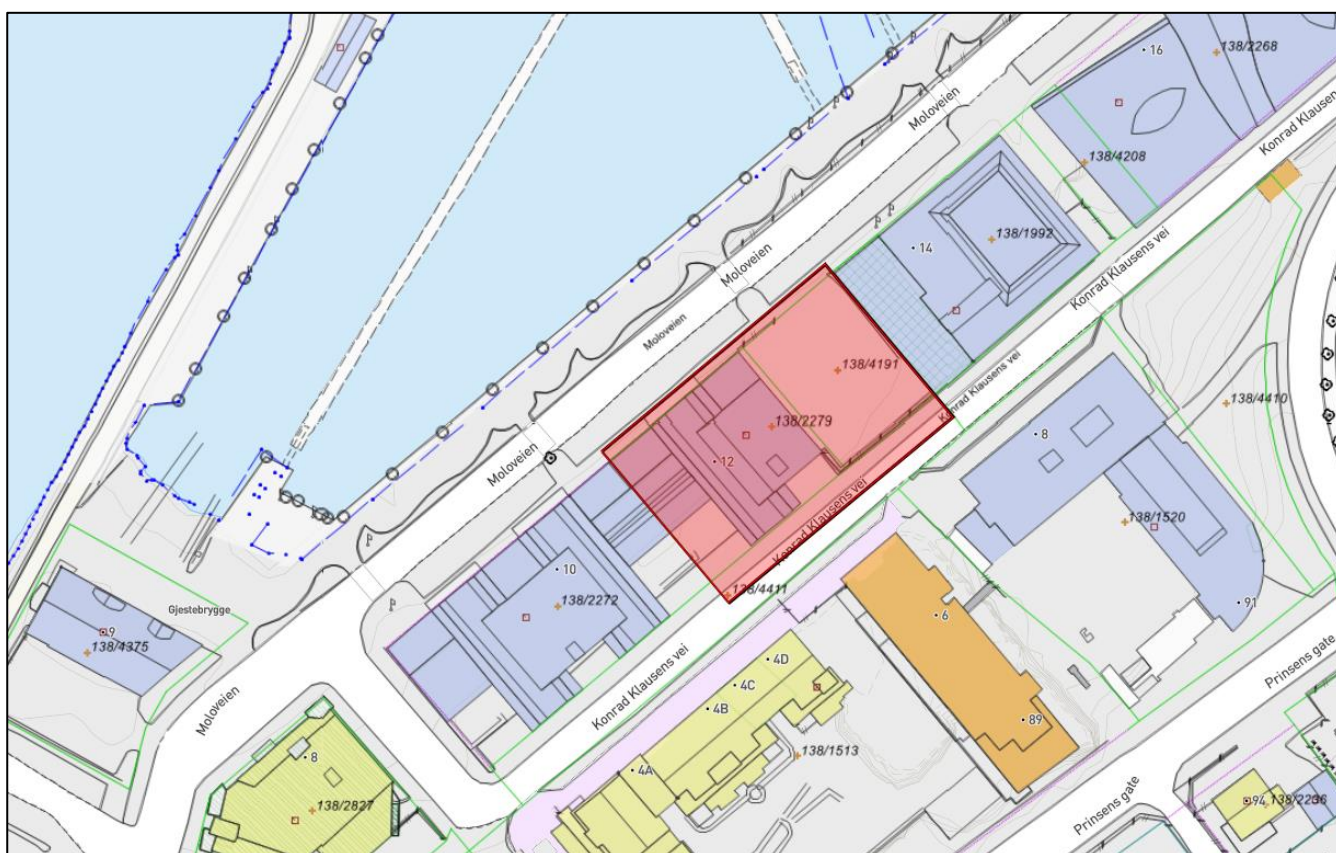
Figur 2- Lokalisering av planområdet. Kilde: Norconsult AS (bakgrunnskart: [Google Earth](#))

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av forretning, tjenesteyting, bolig, kontor, hotell/overnatting og bevertning, med tilhørende parkering. Planen innebærer ombygg/påbygg av eksisterende bygning i Moloveien 12, samt nybygg på tomten mellom Moloveien 12 og Thon hotellet (gnr. 138 bnr. 2279 og 4191).

Planområdet og bebyggelsen langs Moloveien utgjør et strategisk viktig område for å binde sammen sentrum med Molobyen/Utviklingsområde vest som er under utvikling.

Varslet planområde er vist på kartskissen nedenfor og utgjør cirka 2,6 daa.



Figur 3: Avgrensningen (rød avgrensning) av planområdet opptegnet på grunnkart. Kilde: www.kommunekart.com, bearbejdet av Norconsult AS 2019.

1.3 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller:

Moloveien 12 AS
Pb.33
8001 Bodø

Kontaktperson: Stig Soløy

Plankonsulent:

Norconsult AS
Konrad Klausens vei 8
8003 Bodø

Oppdragsleder- og fagansvarlig plan: siv.ing./arealplanlegger Gøran Antonsen

Eierforhold:

Planområdet berører følgende eiendommer/adresser:

Gnr./ Bnr.	Adresse	Kommentar
138/2279	Moloveien 12	Eiendom som i sin helhet berøres av planlagt tiltak.
138/4191		Eiendom som i sin helhet berøres av planlagt tiltak.
138/700	Kommunal veggrunn	Del av Moloveien
138/4411	Kommunal veggrunn	Del av Konrad Klausens vei

1.4 Tidligere vedtak i saken

Området inngår i reguleringsplan for Nerbyen, planID 1024 vedtatt 23.10.2008, hvor det stilles krav til utarbeidelse av bebyggelsesplan, dvs. detaljregulering iht. dagens terminologi.

1.5 Utbyggingsavtale

Som del av varsel om oppstart er det varslet iht. §17-4 varslet oppstart forhandling om utbyggingsavtale.

1.6 Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet er vurdert ift. §6 (herunder vedlegg I), samt §8 (herunder vedlegg II) i forskrift om konsekvensutredninger og vurderes ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

Ønskede formål er i samsvar med det som er avklart i overordnet plan.

2 Planprosess

2.1 Møter

Oppstartsmøte ble avholdt med Bodø kommune den 16.04.2021. Saksbehandler på Byutvikling har vært Marianne Siiri (saksbehandler 1) og Stian Aase (saksbehandler 2).

Underveis har det vært avholdt flere arbeidsmøter med Bodø kommune. Dels for å avklare ulike problemstillinger knyttet til prosjektet, men også i forhold til behovet om å samkjøre prosessen med kommunens planprosess med Kulturhavna som planen grenser til.

Problemstillinger og tema som har vært drøftet på møtene er blant annet:

- Byggehøyder
- Farge og materialvalg
- Bokvalitet og uteopphold
- Arealformål
- Forholdet til detaljregulering for Kulturhavna til forslag ny KPA
- Skisser fra arkitekt

2.2 Medvirkningsprosess

Iht. plan- og bygningslovens §§12-8 ble varselet om oppstart av planarbeid annonsert i Avisa Nordland, på Bodø kommunens nettsider og sendt med brev datert 30.08.2021 til offentlige instanser, naboer og andre berørte parter. Frist for å komme med innspill til planoppstart var satt til 04.10.2021.

2.3 Innspill til varsel om oppstart

Totalt kom det inn 16 innspill til varsel om oppstart av planarbeid. Disse er redegjort og gjengitt nedenfor.

2.3.1 Oversikt over innkomne innspill

2.3.2 Uttalelser fra naboer

2.3.2.1 Erling Kvig, e-post 04.10.21

Vi bor i 4.etasje med utsikt mot småbåthavna og moloen.

Vi ønsker ikke at vår leilighet skal forringes ved at vi mister utsikt og får dårligere lysforhold.

Verdien av vår leilighet vil bli betydelig forringet hvis denne utbygging gjennomføres.

Hvis denne utbygging mot formodning blir gjennomført, vil det bli krevd erstatning for den verdiforringelse som vi blir påført.

Vi ber om skriftlig tilbakemelding på dette snarest mulig.

Hvis våre innvendinger ikke blir tatt til følge, vil vi engasjere advokat i forhold til erstatningskrav.

Planleggers kommentar:

Byggehøydene er basert på vurderinger og avveininger og innenfor det som vurderes som akseptabelt av Bodø kommune.

For boliger i sentrum må det påregnes en utvikling/fortetting som kan redusere utsikt noe for nærliggende boliger. Det er utarbeidet dagslysanalyser med utgangspunkt i TEK17 som viser at dagslys for boligene i sør ikke vil bli redusert i nevneverdig grad. Prosjektet vil etterstrebe og bevare solforhold i best mulig grad, både for prosjektets og naboenes del. For nærmere informasjon om lys/skyggeforhold se kap. 5.6 og 5.7.

Forslagsstiller mener at planforslagets forslag til siktkorridor vil åpne opp for bedre visuell kontakt i aksen mellom Konrad Klausens vei samt bakenforliggende gater/kvartal til Moloen og havet, enn slik det foreligger i gjeldende reguleringsplan hvor det tillates bebyggelse opp til kote +13,5.

Gangbroen som vist i planinitiativet og oppstartsvarslet er tatt ut av prosjektet for å styrke den visuelle kontakten mellom bakenforliggende bebyggelse og gater og Moloveien og havna. For mer informasjon om planforslagets siktkorridor vises det til kap.5.5.

2.3.2.2 Karoline Skaalsvik, 06.09.21

Hva som skjer med eksisterende bygg er for min del likegyldig, men jeg må stille meg spørrende til hvordan ett 2. etasjes bygg skal, som dere skriver i brevet, ivareta siktkorridoren?

For meg høres det ut til at hele utsikten mot småbåthavna min blir borte, ergo verditap på leiligheten min, pluss en hel del støy utenfor hvis det er tiltenkt blant annet sentrumsformål og parkering.

Planleggers kommentar:

Det vises til overnevnte tilbakemelding, kap.2.3.2.1. Det vises videre til støyvurdering for området, kap. 5.16.

2.3.2.3 Beboere i Konrad Klausens vei 4 og 6, e-post 03.10.21

1. Vi konstaterer at planskissen slik den er presentert i oppstartsmøte og i planinitiativet bryter med gjeldende reguleringsplan på tre hovedområder:

- a. Den største del av bygningsmassen foreslås omregulert til boligformål
- b. Samtlige byggehøyder som er gitt i reguleringsplanen foreslås overskredet
- c. Korridoren mellom C5-1 og C5-2 foreslås innsnevret

2. Moloveien 10 og 12 utgjør i dag ett sammenhengende bygg med særpreg som viser tilbake til havnas historie med tre store trelasthandlere side om side. Sammen med parkeringsplassen øst for bygget utgjør dette siste rest av fasaden mot indre havn i Moloveien som ikke er modernisert. Bygningen skiller seg også fra de øvrige eiendommene lenger øst i Moloveien ved at den er den eneste som har et stort antall boliger som nærmeste nabo (Byparken med 133 leiligheter sto ferdig i 2019).

Vi mener at «menneskene som bruker byen» først og fremst er de menneskene som bor i byen. Dersom denne utbyggingsplanen skal kunne legge til rette for at «bylivet kan utspille seg» mener vi at dette tilsier at en i plan- og byggeprosessen legger særlig stor vekt på å unngå redusert bokvalitet for allerede etablerte beboere i nabobygget. I tillegg blir det viktig å unngå at nybygget blir stående i veien for møteplasser og gangveier gjennom området.

3. Helhetlig planlegging forutsetter at hele det eksisterende bygget – dvs. både Moloveien 10 og Moloveien 12 - planlegges sammen med parkeringsplassen.

Vårt innspill er at dette bør ivaretas i den videre planlegginga. Dersom dette ikke kan etterkommes, legger vi til grunn at planen for Moloveien 12 kan bli retningsgivende for seinere utbygging av den delen av Statens Hus som har adressen Moloveien.

4. Det framgår av referatet fra oppstartsmøtet at «kommunen vurderer at gesimshøyde C+22,34 ikke kan overskrides.» I siste avsnitt av referatet er dette endret til gesimshøyde på C+24,23 i øst og 23,23 i vest. Dette er i referatet begrunnet med at gesimshøyden på den østre delen av nabobygget (Thon-hotellet) er målt til C+24,23 og at nytt bygg i Moloveien 12 bør ha samme gesimshøyde for å skape en «god estetisk sammenheng.»

Vi mener at enhver økning av byggehøyde over dagens C+20,5 i Moloveien 12 vil virke negativt på lysinnslipp og siktlinjer og medføre vesentlig redusert bokvalitet for alle de 43 leilighetene i Byparken som

har fasade mot nord. Hele 22 av disse leilighetene har bare vinduer mot nord, og økt byggehøyde vil medføre en dramatisk reduksjon i lysinnfall i disse leilighetene.

Vi mener at kommunen i utgangspunktet ikke bør tillate større byggehøyde enn anført i gjeldende reguleringsplan, nemlig C+20,5 Moloveien 12, og at det ikke bør tillates etasjer over dette, selv om de trekkes tilbake fra fasadene. Dersom det likevel blir tillatt å øke byggehøyden utover C+20,5, mener vi at maksimal byggehøyde ikke må overstige C+22,34 – jf. referatet fra oppstartsmøtet.

Vi mener i tillegg at det ikke må gis tillatelse til høyere etasjer enn dette, selv om de trekkes tilbake fra fasadene. Dette er begrunnet i at sol og lys fra nord står så lavt at det vil ha samme ødeleggende virkning på lysforholdene for boligene bak bygget som etasjer i full bredde. Særlig viktig blir dette dersom det gis tillatelse til å anlegge uteområde i form av takterrasser for beboerne i nybygget, ettersom disse skal skjermes med rekkverk på toppen.

5. Ivaretagelse av siktkorridorer forutsetter at eksisterende korridorer ikke innskrenkes. Det er i dag en 13 meter bred siktkorridor med siktlinjer som går fra byggelinjene i Harald Langhelles vei og fortsetter i rommet mellom PBL-bygget og Byparken. I den eksisterende reguleringsplan for parkeringsplassen er denne korridoren forlenget med en 13 meter bred korridor, samt en gjennomgang for fotgjengere helt fram til Moloveien. Dette er i dag den eneste sammenhengende korridoren som knytter Vestbyen til området ved kaifronten av Moloveien. I planforslaget er denne korridoren gjort trangere og har fått forskjøvet aksen. Vi mener at denne korridoren ikke må bebygges høyere enn det som er gitt i gjeldende reguleringsplan (C+13,5). For å ivareta lys og siktlinjer vil det være avgjørende at korridoren beholder full bredde på 13 meter mellom bygningskroppene over dette nivået, og uten å brytes av bro eller andre konstruksjoner på tvers av rommet.

Planleggers kommentar:

Det er riktig påpekt at gjeldende reguleringsplan ikke åpner for bolig, men i tråd av arealkategorien sentrumsformål som er hjemlet i kommuneplanens arealdel er det åpning å omregulere området slik at det også inkluderer bolig.

Planen er ment som et bidrag til videre byutvikling, og vi mener det vil skape flere møteplasser heller enn at prosjektet står i veien for dette. Et urbant byrom og aktive fasader vil bidra til dette. Den nye passasjen mellom byggene vil være med å knytte bakenforliggende bebyggelse sammen med området ved Moloen og nye Kulturhavna, og skape gode gangforbindelser gjennom området.

Gangbroen er tatt ut av prosjektet for å stryke den visuelle kontakten mellom bakenforliggende bebyggelse og Moloveien og havna.

For byggehøyder og siktkorridor vises det til kommentar i kap. 2.3.2.1.

2.3.2.4 Beboere i Konrad Klausens vei 6, e-post 04.10.21

1. Foreslåtte bygningmasser er for høy, også sett fra Konrad Klausens vei

Vi er uenige i at disse bygningene er innenfor krav til makshøyde, og mener utbygger må forholde seg til eksisterende bygningers høyde som en makshøyde, **også** sett fra fortauet i Konrad Klausens vei. Hvordan vil 8 massive etasjer minus en oppleves fra Konrad Klausens vei? Her er det ikke tatt høyde for de eksisterende bygninger i Konrad Klausens vei, er hele to etasjer lavere. Å gi tillatelse til en bebyggelse på to etasjer over dagens bygningsmasse, vil gjøre at det lille dagslyset vi har vil reduseres både for fotgjengere, kontorlokaler, leiligheter og beboere i Konrad Klausens vei som daglig er i bygningene eller benytter seg av en spasertur langs fortauet. Vi frykter at Konrad Klausens vei blir en mørk bakgårdsgate hvor byrampen vil samles her i smugene, i det område som utbygger beskriver vil være med på å «skape byliv» i «en svært viktig del av det sentrale Bodø», «hvor bylivet kan utspille seg». Estetisk vil de 8 etasjene mot Konrad

Klausens vei være fryktelig høye sett i forhold til de andre eksisterende byggene, og dette er ikke i tråd med Bodø kommunes intensjoner for området.

I tillegg oppfordrer vi kommunen til å være bevisst hvilke signaler som sendes til øvrige eiere av bygningene langs Konrad Klausens vei, ved en aksept på å gå opp to etasjer over eksisterende reguleringsplan for Nerbyden. Bodøs bykjerne er ikke tjent med at Bodø kommune forholder seg til eventuelle eksisterende byggehøyder på Thon hotellets konferansesal midt på toppen, som kanskje ikke engang er i hht den gitte tillatelsen den gang da dette ble bygget. En eventuell feil byggehøyde, kan ikke automatisk bety at neste utbygger som søker kan få aksept for å gå over maksimumshøyden, fordi en annen utbygger har fått dette tidligere.

Vi mener det er svært uheldig at utbygger i sitt varsel og planinitiativ har basert seg på en bygningsmasse som er langt over øvrige eksisterende bygg i Konrad Klausens vei, og ber om at dette endres til en maks høyde tilsvarende Thon hotellets fasadevegg i sør på begge de foreslåtte bygningene, **både** sett fra Moloveien og fra Konrad Klausens vei. Vi ber om at dette endres til «.. at gesimshøyder **må forholde seg til høydene på øvrig bebyggelse mot Thon hotell både fra Moloveien samt Konrad Klausens vei.**» Da vil den siste setningen i avsnittet ovenfor som er gjengitt fra utbyggers planinitiativ (understreket) også være gjeldende for bygningsmassene sett fra Konrad Klausens vei.

2. Foreslåtte høyder er ikke akseptabelt og må tas ut av prosjektet

I planinitiativets punkt 4 og 5 er det vist til tilbaketrasket 7. og 8. etasje mot øst, og en tilbaketrasket 7. etasje i bygg vest. Dette tilsvarer at det åpnes for høyder over det som reguleringsplanen for Nerbyen beskriver med C +23,4 i øst og 17,5 i vest. I gjeldende reguleringsplan er regulert gesimshøyde C+17,5, C+13,5 og C+23,4 i øst.

Vi forutsetter at høyden videreføres i detaljregulering. Vi ønsker at de tilbaketrakne etasjene blir tatt ut av prosjektet, og forholder seg til gjeldende høyder i reguleringsplanen. De forringer lysforhold og bokvalitet for beboere i eksisterende leiligheter i By Parken. Det skapes her en massiv vegg, som vil rage over 23 meter rett opp fra Konrad Klausens vei, og skape et mørkt og trangt smug.

Vårt ønske er at man trapper ned prosjektet slik at det faktisk gir et løft til området, og ikke forringer kvalitetene som beboerne i By Parken har i dag. Dvs at utbygger ikke må bygge over 6 etasjer sett fra Moloveien, samt at prosjektet trapper seg inn fra Konrad Klausens vei f.eks tilsvarende allerede innvilget parkeringsbygning, slik at det tilrettelegges for at dagens solforhold og utsyn bevares på best mulig måte. Det er faktisk ikke et løft for området, hvis man ikke tar hensyn til eksisterende bebyggelse og dagens beboere og brukere av området.

3. Reguleringsplan for Nerbyen og leilighetshotell

Det legges opp til nye boliger og «leilighetshotell», dvs utleieleiligheter. Dette er et nytt formål som ikke ligger i reguleringsplanen for Nerbyen. Her er også tidligere reguleringsplan tydelig for hvilke formål som gjelder i planområdet, og disse bør derfor videreføres i arbeidet fremover.

4. Vareleveranse og renovasjon

I planinitiativets punkt 4, side 9, fremkommer det at «Vareleveringer og renovasjon løses fra Konrad Klausens vei.» I henhold til Bodø kommunes dokument Planbestemmelser punkt 2.7 Parkering, fremkommer det at parkering for vareleveranse o.l må «Tidsbegrensninger fastsettes ved detaljregulering.» Vi ber om at dette spesifiseres ytterligere i dokumentet.

Videre er det i Bodø kommunes dokument Planbestemmelser punkt 2.11 Renovasjon, presisert at: «Plassering og løsning for avfallsanlegg skal planlegges slik at støy og sjenanse mot boliger reduseres mest mulig.» Vi ber om at dette spesifiseres ytterligere i dokumentet.

5. Krav til parkering og uteoppholdsareal

I planinitiativets punkt 4, side 9, fremkommer det at «Området ligger innenfor sone A ift. krav til parkering og uteoppholdsareal.» I henhold til Bodø kommunes dokument Planbestemmelser punkt 2.6

Uteoppholdsrom, fremkommer det: «Nærmere plassering og utforming skal fremgå ved detaljregulering.» Vi ber om at dette spesifiseres ytterligere i dokumentet.

6. Planområde og virkninger utenfor planområdet

I planinitiativets punkt 3 vedr forskriftens §1b, og punktet vedr Samfunnssikkerhet og beredskap, 3. linje, har utbygger svart «Nei» på spørsmål om «Vil planforslaget kunne medføre økt fare for ras og skred eller utglidninger av masse (jf. forsk.§ 1-i)?». I henhold til Bodø kommunes dokument (ref: 2

Planbestemmelser.pdf (bodo.kommune.no)) punkt 2.14 Grunnforhold: «Det skal dokumenteres at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til omsøkt tiltak.»

Store deler av Bodø sentrum er bygget på blåleire, og vi ber om at det gjøres en vurdering av hvorvidt dette må utredes ytterligere, siden bygningene er «siste skanse» ned til havet.

7. Siktkorridoren må ivaretas

I varselets punkt 3 fremkommer følgende «Eksisterende bygning og nytt bygg tenkes og utgjøre en helhet som ivaretar siktkorridoren hjemlet i overordnet plan.» Vi kan ikke se at dette er overholdt i planinitiativet, da bygget på Parkeringstomten ser ut til å gå midt i denne. Vi ber om at dette hensyntas i det videre planarbeidet.

8. Annet

Ber om å få en redegjørelse fra Bodø kommune på om tidligere Fylkesmannsbygget i Molloveien er vurdert bevart, eller er vurdert som verneverdig i forhold til at dette er en ikonisk bygningsrekke i havneområdet vårt.

Planleggers kommentar:

I Konrad Klausens vei mener forslagsstiller at en omfordeling av byggevolumene, sett i forhold til gjeldene regulering, vil være bedre for opplevelsen av gata. Fremfor for å ha en sammenhengende «vegg» av bygg langs gata, vil man ved å bygge noe mer i høyden til gjengjeld kunne bevare en siktkorridor, og fysisk og visuell åpning mellom byggene. Dette mener forslagstiller skaper en bedre opplevelse i Konrad Klausens vei.

Det er åpning for hotell og boliger innenfor området i tråd av kommuneplanens arealdel.

For byggehøyder og lysforhold vises det til kommentar i kap. 2.3.2.1

Varelevering og avfallshåndtering, og hensynet til øvrige naboer i hensyntas i videre planlegging, se kap. 5.12 og 5.15.

For informasjon om parkering og uteopphold se kap.5.9 og 5.11.

Sikkerhet i forbindelse med grunnforholdene skal ivaretas i videre planlegging. For informasjon om skadereuserende tiltak og ROS se kap. 5.19.

2.3.2.5 Ola Sakhaug beboer Konrad Klausen vei 4A og næringsdrivende i Moloveien 9 (Molostua), e-post 27.09.21

Byggehøyder

Planene for Moloveien 12 foreslår en byggehøyde som fraviker gjeldende planers gesimshøyde. Sett fra forslagsstillerens side er det rimeligvis for å optimalisere økonomien i prosjektet, men det er en rekke problemstillinger i så måte.

Ut over utbyggerens økonomi i prosjektet finner jeg det vanskelig å se noen gode grunner til at gjeldende planers byggehøyder skal fravikes. Et bygg på 5 etasjer vil være like gunstig eller bedre ut fra flere forhold som redegjøres for i dette innspillet. Andre enkeltdeler av forslaget er udelt positive.

Siktkorridor

Korridoren mellom Konrad Klausens vei og Moloveien virker som en god løsning.

Byggehøyder. Horisontalt preg.

Ved å ikke tillate økte gesimshøyder som beskrevet begrenses byggenes hele etasjer ifølge forslagsstiller til 5. Det vil i meget stor grad ivareta det horisontale preg som er ønskelig. Det vil også ivareta interessene for spesielt beboere i Konrad Klausens vei 4C og 6 med hensyn på lysforhold, utsikt og innsyn. Planforslaget har noen formuleringer som synes vel preget av forslagsstillers egne interesser:

Løsningene utfordrer som jeg ser det regulerte høyder i stor grad. Hvilke bedre løsninger / kvaliteter det totalt sett skal gi ut over det gjeldende reguleringsplan åpner for vil jeg gjerne etterspørre – ut over at forslagsstillers økonomiske fundament i prosjektet styrkes?

Hvilke fordeler er det som er større enn ulempene der det formuleres som å «utfordre» gjeldende bestemmelser?

Fasadeintrykk og lysforhold i Moloveien og molorota.

Området er det mest attraktive i Bodø sentrum og havna er en naturlig magnet for tur og turisme. Det er veldig bra hvis prosjektet bidrar til denne attraktiviteten.

Høyder forholder seg vel i hovedsak ikke spesielt til vedtatte føringer og bestemmelser? Det har store ulemper for den mest nærliggende bebyggelse (en del av beboere i Konrad Klausens vei 4C og 6 med fasade mot havna). Å beskrive dette som å redusere lys og utsikt noe er vel en underdrivelse.

Innspillet viser til at prosjektet kan med rett utforming være et veldig bra bidrag til området og spesielt Kulturhavna.

Jeg er tilhenger av bilfri Molovei fra innkjøringen til Sandkaia og frem til der Konrad Klausens vei kommer ned. En gågate her åpner for mange gode muligheter i det som i mange byer er magneten på folkelivet – havna.

Men, snitt D viser hvor massiv fasaden blir mot dette turområdet og Kulturhavna. Sol- og lysforholdene i Moloveien, langs kaipromenaden i vest og til dels Molorota vil på dagtid bli begrenset av byggehøyden, noe som taler for å begrense byggene til 5 etasjer.

Akkurat dette punktet er noe planene for Kulturhavna kan bli påvirket av hvis dette skal være et område for tur, rekreasjon og uteliv. At det arkitektonisk også vil bli en svært massiv fasade mot Moloveien må også tas til etterretning. Et reelt inntrykk av dette får man ved å stå på fortauet eller kaipromenaden foran DNB eller Thon byggene.

Byfortetning.

Bodø kommunes ønske om byfortetning vil ikke lide særlig av at det bygges 5 etasjer heller enn 6. Dagens regulering er forretning, kontor og hotell. Omregulering som omfatter leiligheter og leiligheter for langtidsutleie vil øke behovet for parkering og utearealer for beboere, punkter det ikke bør fravikes fra gjeldende krav i et allerede presset område. Det bør derfor ses på om det er spesielt gunstig å maksimere antall boenheter i prosjektet. I sammenhengen byfortetning er «Molobyen» et prosjekt som skaper bedre muligheter for dette, for ikke å snakke om «Ny by – ny flyplass» etter hvert.

Er forslaget i tråd med planene for Nerbyen? De inneholder vel ikke noe om leiligheter i området planforslaget omfatter? Nerbyen er allerede hardt presset m.h.p. parkering og utearealer. Som nevnt, å omregulere fra forretning, kontor og hotell til leiligheter og utleieleiligheter vil øke dette presset. Det må i så fall stilles samme krav til parkering og uteareal for utleieleiligheter som for faste boende.

Uteareal i Konrad Klausens vei er definitivt uegnet. Som beboer i 4A er jeg godt kjent med lys- og vindforhold i gata. Bare vindforholdene alene er problematiske i den grad at det i Byparkens innganger mot Konrad Klausens vei er måttet gjort tiltak for å berge inngangsdørene.

For å innfri krav til uteareal for beboere kan man kanskje løse dette med at hele takarealet på byggene (minus teknisk rom for heis, trappegang, ventilasjon) brukes til felles takterasser.

Avfallshåndtering og varelevering.

All erfaring fra varelevering til Thon og DNB fra Konrad Klausens vei viser at det sperrer ett kjørefelt og / eller fortauet. Det må settes av en utkjøringslomme for varelevering til det nye bygget.

Utkjøring fra Konrad Klausens vei mot Hålogalandsgata.

Utkjøringen fra Konrad Klausens vei til Hålogalandsgata er allerede i dag en potensiell trafikkfare. Biler som kommer opp bakken fra sentrum overholder sporadisk vikeplikten. Samtidig er det uoversiktlig i forhold til trafikanter (fotgjengere, sparkesykler) ned bakken på fortauet som krysser utkjøringen. Hålogalandsgata burde være forkjøringsvei allerede fra etter krysset med Moloveien (strengt tatt burde den være det i gateløpet ned mot sentrum også til forbi krysset mot kongens gate).

Planleggers kommentar:

Med en forventet og nødvendig fortetting i bykjernen er det ønskelig å utnytte arealene effektivt og byggehøyden reflekterer dette. For øvrig svar ang. byggehøyder og lysforhold vises det til kommentar i 2.3.2.1

For parkering og krav til uteoppholdsareal vises det til kap.5.9 og 5.11. Vindanalyser beskrives nærmere i kap. 5.17 og dette vil bli i hensyntatt for videre planlegging og utforming av uteoppholdsareal.

Arealbruksendringen er i tråd med overordnet plan, ref. tidligere kommentar.

Trafikksituasjonen beskrives nærmere i kap. 5.12.

2.3.2.6 Olav Taraldsen, e-post 03.10.21

Vi bor på nabolomt og er sterkt kritisk til at det søkes om å bygge høyere enn eksisterende bygg og reguleringsplan.

Bodø kommune bør tenke seg nøye om før det gir dispensasjon på byggehøyde på fremste rad. Det vil skape dårligere lysforhold/skygge for de som bor i Konrad Klausens vei. Det samme vil være med indre havn. Et område kjent som "indrefiletten" i byen.

Siktelinjer er også noe som bør holdes hellig.

Det er for meg uforsåelig dersom det gis disp for en slik utbygging ut over 5 etg med så store negative konsekvenser for havna og bebore i området.

Ser også at utbygger omtaler dette bygget som "Bodøs svar på Aker Brygge". En slik useriøsitet bør være nok til å avvise prosjektet.

Planleggers kommentar:

For byggehøyder og lysforhold, samt siktkorridor vises det til kommentar i kap. 2.3.2.1.

Omtalelsen av "Bodøs svar på Aker Brygge" eller "Solsiden i Trondheim" mener forslagsstiller og deres plankonsulent er hensiktsmessig for å skape en gjenkjennbar assosiasjon, og en referanse til prosjektet. Foreslått prosjekt i Moloveien 12 vil i seg selv ikke kunne skape slike assosiasjoner, men om en tenker totalen med det som planlegges lagt til rette for i Moloveien/Kulturhavna og Molobyen så vil det være en gjenkjennbar assosiasjon ift. hva en ønsker å få til i området.

2.3.2.7 Ragnar K. Breckan, e-post 03.10.21

Jeg oppfatter ikke brevet som et formelt nabovarsel, men har følgende kommentar:

Jeg overtok leilighet H04-603 i Byparken den 22. mars i år, og hovedårsaken til at jeg kjøpte den, var den formidable utsikten. Ifølge megleren fantas ingen planer om påbygging av Moloveien 12 (heller ikke 10), og det ble eksplisitt sagt at disse bygningene var konstruert og bygd slik at de ikke ville kunne bære påbygging i høyden.

Den planlagte påbyggingen til 6 + 1 etg av Moloveien 12 og til 6 + 2 etg av parkeringstomten vil redusere utsikten fra min leilighet i meget vesentlig grad, med derav følgende verdiforringelse, og jeg vil derfor protestere mot denne, fordi den avviker betydelig fra kotehøyden i gjeldende reguleringsplan (Nerbyplanen) kombinert med kraftig reduserte siktlinjer. Jeg frykter en tilsvarende påbygging av Moloveien 10, og da blir utsikten fra min leilighet en saga blott.

Planleggers kommentar:

Et formelt nabovarsel vil komme senere i forbindelse med byggesøknad. Brevet er offentlig høring av plansaken.

For byggehøyder og lysforhold, samt siktkorridor vises det kommenter i kap. 2.3.2.1.

2.3.2.8 Styret i Byparken.

1. Styret er i utgangspunktet positiv til nye initiativ i Moloveien 12
2. Utbygging av Moloveien 12 må sees sammen med detaljregulering for Moloveien 10. Dvs. at det som blir gjeldende for Moloveien 12, må sees i sammenheng med arealplan for Moloveien 10.
3. Styret ønsker ikke det åpnes for høyde over C + 23,4 i øst og 17,5 i vest som ligger i Nerbyplanen i dag. Byparken ønsker også dagens siktlinjer opprettholdes i størst mulig grad.
4. Vedrørende byggehøyde må bokkvaliteten til Bodø Kommunes og Byparkens beboere vektas høyere enn prosjektøkonomi. Våre beboere har kjøpt sine eiendommer under gjeldende reguleringsplan, og avvik mot denne vil forringe bokkvaliteten.
5. En stor andel av våre leiligheter har fasade mot nord, og har dårlige/begrensede lysforhold. Ny utbygging i Moloveien 12 burde tilrettelegge for at dagens solforhold bevaras på best mulig måte.
6. Planforslaget baserer seg på utnyttelse av 30 parkeringsplasser i Byparken. Konrad Klausens vei har en del trafikk, og med en større andel myke trafikanter (Transport over vei fra Byparken til Moloveien 12) ønsker vi utbyggingen tar hensyn til sikker kryssing av Konrad Klausens vei i form av gangoverfelt og gatebelysning.

Planleggers kommentar:

Forslagsstiller mener at planforslaget vil kunne bidra til å gi nabolaget et løft, tross endringer fra gjeldende reguleringsplan. Faktorer knyttet til bokkvalitet omtales i denne planbeskrivelsen.

For byggehøyder og lysforhold, samt siktkorridor vises det til kommentar i kap. 2.3.2.1.

Sikkerheten for myke trafikanter skal ivaretas i planforslaget. For mer informasjon om fremtidig trafikk situasjon vises det til kap. 5.12.

2.3.2.9 Randi og Bjarne Solem, 01.10.21

Vi støtter innspille fra brevet som Styret i Byparken har sendt, vi bor i Konrad Klausen vei 4 A. 5 etg., og vil miste en del av utsikten vår, som vi har mot havet. Det er den eneste utsikten vi har fra vår leilighet. og vi mister også en god del av sola.

Planleggers kommentar:

Se tilbakemelding til Styret i Byparken, 2.3.2.8.

2.3.2.10 Olav Thon, e-post 06.09.21

Vi ønsker et møte med forslagsstiller før reguleringsarbeidet startes opp, slik at evt. problemstillinger kan kartlegges og diskuteres.

Planleggers kommentar:

Vil bli ivaretatt ved at det opprettes en dialog med innspillsyter.

2.3.3 Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder

2.3.3.1 Nordland fylkeskommune, brev datert 02.09.21

Fylkeskommunen ber om begrunnelse for kommunens vurdering av at planen og tiltaket ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredninger. Det bes om at dette kommer fram når saken eventuelt sendes på høring.

Merknader:

NFK viser til gjeldene Fylkesplan for Nordland, kap. 8. *Arealpolitikk i Nordland*, hvor det bes tas hensyn til spesielt kap. 8.2 b), c), e), f), l), n), o) og q).

Regionale arealpolitiske retningslinjer

Ettersom det vises til et ønske om etablering av forretning, og med en forventning om totalt bruksareal på ca. 7.800 m², minner fylkeskommunen om den regionale kjøpesenterbestemmelsen. Den regionale kjøpesenterbestemmelsen i kap. 7 av *Fylkesplan for Nordland*, går ut på å sikre at etableringen av kjøpesentre skjer gjennom kvalitet, og innenfor bysentrum. Hensikten med kjøpesenterbestemmelsen er å unngå at handelsetableringene gir utilsiktede negative konsekvenser for sentrumsområdene. Det kan fastsettes begrensinger på størrelsen på den enkelte etablering og hvilke varegrupper som tillates.

Stedsutvikling og plantype

Det er positivt at planforslaget skal ses i sammenheng med pågående planprosesser og ønsket stedsutvikling for området. Samtidig er det viktig at planforslag følger opp de langsiktige visjonene og retningslinjene som er gitt i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

Nordland Fylkeskommune ber kommunen sikre at planforslaget følger opp § 12-3 i plan- og bygningsloven, slik at hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel følges opp. Vi viser til Statsforvalterens brev av 05.10.2021. Fylkeskommunen stiller seg bak Statsforvalteren i at det er misvisende å hevde at planinitiativet er i tråd med overordnet plan, når det ikke er avklart hvorvidt det tillates hotell/overnatting gjennom planbestemmelsene. Fylkeskommunen stiller seg bak Statsforvalterens utsagn om at slike mulige fravik fra overordnet plan kan være med på å skape en uheldig presedens.

Av hensyn til trafiksikkerhet, solforhold og utsyn til havet, er det viktig at siktelinjen fra Prinsens gate og Konrad Klausens vei ivaretas i det videre planarbeidet. Nærheten til havet er et viktig av kjennetegnene til Bodø. For å sikre nærheten til havet og enkel tilgang til sentrum for innbyggere, bør behovet for en ny tilknytning mellom Konrad Klausens vei og Moloveien vurderes.

På bakgrunn av planområdets plassering med nærhet til trafikkerte veier og Bodø lufthavn, blir det viktig å vurdere støyen i området og eventuelt avbøtende tiltak. Fylkeskommunen viser til at det har kommet en oppdatert nasjonal veileder for behandling av støy i plansaker.

Barn og unges interesser

Det vises til barn og unges interesser da området er planlagt for boliger.

Sikker skolevei, samt god tilgang til lekearealer og andre uteområder er viktige hensyn. Planleggingen bør vektlegge sikring av områder der barn og unges ferdsel og tilstedeværelse kan utgjøre en særlig risiko for liv og helse. Det kommer fram av referat fra oppstartsmøte at planområdet i Konrad Klausens vei ikke har gode nok solforhold til å kunne gi gode uteområder i seg selv og at det derfor må vurderes hvorvidt dette kan løses ved å etablere uteoppholdsareal på tak. Fylkeskommunen ber kommunen om å vurdere hvorvidt barn og unges interesser kan bli ivaretatt i det videre planarbeidet og eventuelt avgjøre om det kan gjennomføres avbøtende tiltak for å sikres deres interesser i planen.

Klimahensyn

I følge NVEs atlas ligger planområdet i nærheten av risikoområde for stormflo. Med tanke på klimaendringer og fremtidig havnivåstigning bør tiltak for klimatilpasning vurderes i det videre planarbeidet.

Kulturminner

NFK har ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger. Innspillet gjelder ikke samiske kulturminner; det vises til egen uttalelse fra Sametinget.

Rammer for planarbeidet

I tillegg til nevnte rammer i referat fra oppstartsmøte, bør følgende legges til grunn for planleggingen;

Fylkesplan for Nordland, Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen, Regional plan – Klimautfordringene i Nordland, Regional folkehelseplan, Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, samt øvrige rikspolitiske retningslinjer.

Referat fra oppstartsmøtet og digital plandialog

Referat fra oppstartsmøtet følger saken. Dette gir partene et bedre grunnlag for å vurdere planene.

Det er positivt at planforslaget er publisert i Nordlandsatlas. Det bidrar til bedre dialog i planprosessen og oversikt over arealforvaltningen.

NFK har kommet med generelle merknader til følgende punkter:

- FNs bærekraftsmål
- Fremtidige klimaendringer
- Universell utforming
- Barn og unges interesser
- Estetiske forhold

Planleggers kommentar:

Vurderinger knyttet til forskrift om konsekvensutredning, se kapittel 1.6.

Det tenkes ikke etablert kjøpesenter innenfor planområdet. Avgrensnes til at det kun er tillatt i 1 og 2 etasje. Det er hotell, cafe/restaurant, servicenæringer det primært skal satses på.

Det stemmer at hotell/overnatting ikke er med i oppstillingen over tiltakstyper som ligger inn under sentrumsformål i arealdelen av kommuneplan, men stort sett hele sentrum er underlagt sentrumsformålet med mange slike etableringer. Dvs. det har vært praktisert at også hotell/overnatting ligger inn under dette arealformålet. I nylig vedtatt arealdel av kommuneplan (juni 2022) inngår nå også hotell/overnatting i oppstillingen over hva som inngår i sentrumsformålet.

Det er gjort rede for barn- og unges interesser i kapittel 4.7, 5.2.2, 5.9 og 5.10

2.3.3.2 Sametinget, brev datert 10.09.21

Sametinget har ingen spesielle merknader til planarbeidet.

Planleggers kommentar:

-

2.3.3.3 Statsforvalteren, brev datert 05.10.21

Det aktuelle arealet er i kommuneplanens arealdel av 14.06.18 avsatt til sentrumsformål. Hotell/overnatting er ikke spesifikk nevnt i planbestemmelsen, og det kan derfor stilles spørsmål ved om det på dette plannivået er åpnet for denne type næringsbebyggelse her.

Statsforvalteren påpeker videre at § 1.1.2 i planbestemmelsene fastslår at alle vedtatte regulerings- og bebyggelsesplaner gjelder foran kommuneplanens arealdel, med unntak av noen bestemmelser som bl.a. omhandler plankrav, støy, anleggsfasen, strandsoner og vassdrag, naturmangfold, uteoppholdsareal, handelsområder, parkering mv. I gjeldende reguleringsplan av 23.10.08 er arealet regulert dels til «Forretning/Kontor» (dagjeldende SOSI 920) og dels til forretning, kontor og hotell med tilhørende anlegg (dagjeldende SOSI 990). Det følger av reguleringsplanen for Nerbyen § 1.1.2 at hotellvirksomhet kun skal kunne skje innenfor C-5-2, og da med forbehold om sikring av gjennomgang mellom Konrad Klaussens vei og Moloveien.

Følgene av bestemmelsene i kommuneplanen §§ 13.4 og 1.1.2 er at eiendom 138/2279 er avklart til forretning/kontor både på overordnet og detaljert plannivå, mens eiendom 138/4191 er avklart for forretning, kontor og hotell med tilhørende anlegg. Dette innebærer at tilrettelegging for øvrige underformål under sentrumsformålet utover forretning og kontor vil være i strid med gjeldende fastsatt arealbruk på overordnet nivå. Det blir derfor misvisende å hevde at planinitiativet er i tråd med overordnet plan.

Statsforvalteren finner grunn til å påpeke at detaljreguleringsplaner innholdsmessig skal følge opp hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel, jf. pbl. § 12-3. Bestemmelsen tar sikte på å styrke den overordnede planleggingen etter loven.

Statsforvalteren er kritisk til omfattende avvik fra overordnet plan, da vurderingene av struktur og kvalitet, bl.a. når det kommer til barn- og unges interesser, bokvalitet mv., ofte blir usammenhengende og lite helhetlige. At planforslag er i strid med overordnede arealplan, vil være et tungtveiende argument for å nekte det fremmet.

I tilfellet for denne delen av kvartal 98 (fra Moloveien 10 til Hålogalandsgata) har det aldri vært en intensjon om å tilrettelegge for boliger eller tjenesteyting.

Krav om konsekvensutredning

Statsforvalteren registrerer at planforslaget ikke er vurdert som utredningspliktig. Til dette bemerker vi at nye boligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan er automatisk utredningspliktig.

Barn og unge

Statsforvalteren viser til plan- og bygningsloven § 3-1 og barnekonvensjonen artikkel 3 nr. 1 som sier «Ved alle handlinger som berører barn, ..., skal barnets beste være et grunnleggende hensyn». Samt plan- og

bygningsloven § 5-1, som sier at enhver som fremmer planforslag, skal i henhold til plan- og bygningsloven § 5-1 legge til rette for medvirkning.

Statsforvalteren viser videre til Rikspolitiske retningslinjer for barn i planleggingen hvor det bla. står at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø, noe som bl.a. forutsetter at arealene er store nok og egner seg for lek og opphold.

Ifølge referat fra oppstartsmøte har kommunen vurderer at uteareal i Konrad Klausens vei ikke kan telle fullt ut i uteoppholdsarealvurdering da dette arealet har begrenset solforhold. Planens konsekvenser for barn og unge må i det videre planarbeidet utredes, og tillegges avgjørende vekt i vurderingen av om området er egnet og/eller ønskelig utnyttet til boligformål.

Støy

Det fremgår ikke av varselbrevet hvorvidt det vil bli utarbeidet støyanalyser som viser hvordan støy fra veitrafikk og støy fra lufthavnen vil påvirke boliger.

For å kunne ta stilling til planforslag som berører støyutsatte områder med støyfølsom bebyggelse, må det utarbeides en detaljert støyutredning. Vi viser i denne forbindelse til retningslinje T-1442/2021 og veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061). Vi forutsetter at disse legges til grunn i det videre planarbeidet.

Retningslinjens pkt. 4.1 omhandler planlegging av nye bygninger til støyfølsomt bruksformål. Her fremgår det at alle boenheter og andre støyfølsomme bruksformål bør tilfredsstillende grenseverdiene i tabell 2 og kvalitetskriteriet om stille side. Eventuelle avvik fra kvalitetskriteriene og grenseverdiene, må begrunnes i planbeskrivelsen. Vi finner grunn til å påpeke at det nå er presisert at en stille side er en side av bebyggelsen som har støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 uten at det er gjort tiltak på eller ved fasade. Stille side kan oppnås ved plangrep, bygningsplassering eller ved skjerming nært kilden.

Berørte boliger vil utsettes for støy både fra vegtrafikken og trafikk tilknyttet lufthavna. I denne forbindelse kan det være hensiktsmessig også å vurdere samlet støyplage. Vi viser i denne forbindelse til støyretningslinjen pkt. 2.5 Samlet belastning og metode for å vurdere støyplage ved eksponering for ulike kilder.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal det i henhold til pbl. § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Klimatilpasning: Vi ber om at det gjøres en vurdering av behovet for å tilrettelegge for åpen overvannshåndtering (regnbed, vegetasjonskledde infiltrerende grøfter mv.) innenfor planområdet. Dette som et supplement til dagens system i området.

Statsforvalteren har også utarbeidet tall for fremtidig temperatur, nedbør og havnivåstigning for ulike steder i Nordland. Disse tallene skal legges til grunn ved planlegging.

Digitaliserte plankart

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, forventer vi at planforslaget oversendes i SOSI-format til plannordland@kartverket.no.

Samordning av statlige innsigelser i Nordland

Statsforvalteren ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes på offentlig ettersyn.

Planleggers kommentar:

Det stemmer at hotell/overnatting ikke er med i opplistingen over tiltakstyper som ligger inn under sentrumsformål i arealdelen av kommuneplan, men stort sett hele sentrum er underlagt sentrumsformålet med mange slike etableringer. Dvs. det har vært praktisert at også hotell/overnatting ligger inn under dette arealformålet.

Gjeldende reguleringsplan for området er fra 2008, mens arealdelen av kommuneplanen er fra 2018. I arealdelen er planområdet avsatt til sentrumsformål der det er klarert og konsekvensutredet at bl.a bolig, hotell/overnatting og tjenesteyting vil være tillatt. I lys av denne vil en prosess med omregulering av området være i tråd med denne. Altså i tråd med overordnet plan.

Konsekvenser for barn og unge fremgår av kapittel 4.7, 5.2.2, 5.9 og 5.10.

Det er utført en omfattende støyvurdering, se kapittel 5.16.

Sjekkliste for ROS fremgår av kapittel 5.20.

2.3.3.4 Statens vegvesen, 29.09.21

Statens vegvesen har ingen merknader til oppstartsvarselet. SVV anbefaler at det i det videre arbeidet med reguleringsplanen tas hensyn til følgende tema:

- Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging
- Trafikksikkerhet
- Gående og syklende
- Kollektivtransport
- Støy og støv (også i anleggsfasen)
- Klima og miljø (herunder ladeplasser til elbiler og andre tiltak for å redusere klimagassutslipp)
- Klimatilpasning
- Universell utforming
- Tema og føringer i regional og nasjonal transportplan

Planleggers kommentar:

Tas til orientering.

2.3.3.5 Avinor, brev datert 06.09.21

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn

Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i Restriksjonsplanen.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn

Det må ikke etableres bygg, tilbygg eller anlegg som gjennomtrenger hinderflatene (horisontalflaten) i restriksjonsplanen for nye Bodø lufthavn, dvs. kote 52 meter over havet. Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 58,3 meter over havet, må tiltakshaver på forhånd søke Bodø lufthavn om godkjenning av kranbruken. Det stilles krav om at byggekraner er utstyrt med faste røde hinderlys i tråd med gjeldende regelverk. Kommunen kan ikke gi igangsetningstillatelse for bruk av kraner over kote 58,3 meter over havet før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radiotekniske vurderinger

Dersom det skal etableres nytt bygg/påbygg/anlegg over kote 33,2 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.

Ved bruk av tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bom overstiger kote 33,2 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranen.

Det settes ingen krav til radioteknisk vurdering og godkjenning av mobilkran.

Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering av bygg/påbygg/anlegg og bruk av tårnkran.

Turbulensvurderinger

Avinor viser til at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlenget senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse.

Avinor vil i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen, når byggehøyder er endelig fastsatt, ta stilling til om det vil være behov for en egen bestemmelse knyttet til turbulensforhold ved Bodø lufthavn.

Forebyggende tiltak mot «birdstrike»

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Ny infrastruktur (bygg/anlegg) og endringer i landarealer som kommer i berøring / ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.

Flystøysoner

Avinor bemerker at det innenfor gul flystøysoner sjelden vil være mulig å overholde kravene til utendørs støy i henhold til grenseverdiene i tabell 3 i retningslinjen da det er vanskelig å skjerme uteområder for støy som kommer ovenfra.

Gul flystøysonene bør legges inn i detaljreguleringsplanen som egen hensynssone. Avinor foreslår at følgende tekst benyttes som bestemmelser til hensynssonen:

Gul flystøysoner rundt Bodø lufthavn Innenfor gul støysoner (H220) kan ny støyfølsom bebyggelse vurderes dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold i henhold til retningslinje T-1442/2016 eller senere gjeldende retningslinje.

Ved søknad om rammetillatelse etter Plan- og bygningsloven innenfor hensynssonen, skal det utarbeides rapport med bygningstegninger og utomhusplan som viser støyisolering/støyavskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer og forskrifter. Nødvendige støyreducerende tiltak skal være gjennomført før ferdigattest kan gis.

Planleggers kommentar:

Tas til følge. Når det gjelder støy er det i bestemmelsene henvist til at Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 skal legges til grunn for gjennomføring av planforslaget.

2.3.3.6 Bodø Energi varme, brev datert 01.10.21

Bygget/området omfattes av konsesjonsområdet for fjernvarme gitt av Norges vassdrags – og energidirektorat (NV) den 14.12.16 og ligger i nærheten av eksisterende nett.

Kommunen har i vedtak PS 11/31 innført tilknytningsplikt innenfor området for fjernvarmekonsesjon når fjernvarmekonsesjonær har bekreftet at fjernvarme kan leveres.

BE Varme vil levere fornybar varme til det planlagte området/bygget noe som innebærer at bygningen må ha et vannbårent varmeanlegg beregnet for det totale varmebehovet til bygget.

Utbygger bes tidlig opprette dialog med BE Varme, spesielt for leveranse av byggvarme/støpevarme. Tilknytningsavtale skal signeres før prosjektering og utbygging av fjernvarmetrasé igangsettes. Utbygger må avsette teknisk rom for fjernvarme iht. BE Varme sine tekniske retningslinjer. Stikkledning vil etableres fra hovednett og frem til dette tekniske rom på omsøkt eiendom. Plassering av rom vil ha en økonomisk og teknisk innvirkning og BE Varme bes komme tidlig inn i prosessen for å avklare detaljer.

Planleggers kommentar:

Avklaring og dialog rundt dette gjøres når en går inn i neste fase med detaljprosjektering.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Kommunale føringer

I kommuneplanens arealdel 2022-2034 for Bodø er planområdet avsatt til sentrumsformål hvor det er åpnet for etablering av forretninger, tjenesteyting, kontorer og boligbebyggelse, hotell/overnatting, samt tilhørende parkering og uteoppholdsareal.

Området inngår i sone/kvartal 98 i bykjernen. Arealutnyttelsen er 66 – 100 % BYA.

I bestemmelsene § 13.4 med underparagrafer stilles det videre en del generelle bestemmelser til områder avsatt til sentrumsformål. Herunder:

- I 1. etasje mot offentlig gate eller plass tillates bare forretning og publikumsrettet virksomhet.
- I områder der det arkitektonisk og byplanmessig ligger til rette for det kan gesimshøyden økes med inntil 2 etasjer på deler av bygget eller byggeprosjektet etter vurdering i reguleringsplan. Dette forutsetter at andre deler av bygget eller byggeprosjektet reduseres tilsvarende slik at gjennomsnittshøyden holdes innenfor angitt gesimshøyde.
- Det kan etableres baldakiner over fortau for skjerming av fortausareal. Baldakiner skal i størst mulig grad tilpasses øvrig fasade og skal etableres minimum 4,0 m over gatenivå.
- Der det er krav til publikumsrettet virksomhet i 1. etasje, skal fasader mot det offentlige rom være åpne ved at minimum 50 % av fasaden skal ha vinduer/gjennomsiktig glass.

Andre viktig føringer er:

- Klima- og energiplan 2019-2031: her vil tiltaket bidra til flere boenheter i sentrum, som igjen legger til rette for redusert bilbruk siden den meste av sentrale funksjoner ligger innenfor gangavstand (kollektivløsninger, butikker, helsetjenester, skole- og barnehage, etc.).
- Kommunedelplan for grønnstruktur der Moloveien er en del av handlingsplanen for parker og byrom.
- Handlingsplan for trivsel og gode levekår

3.2 Gjeldende reguleringsplaner og pågående planarbeider

Området omfattes av følgende reguleringsplan og vil oppheve deler av denne:

- PlanID 1024 Nerbyen. Vedtatt 23.10.2008.

I den er planområdet i sørvestre del avsatt til kontor og forretning (felt C5-1), og i nordøstre del er avsatt til forretning, kontor og hotell (felt C5-2), se Figur 4. Innenfor Kvartal 98 er utnyttelsen differensiert avhengig av om det etableres næring i 1. eller 2. etasjer ved etablering av boliger i etasjene over.



Figur 4. Gjeldende reguleringsplaner i området (svart linje viser planvarselte område). Kilde: Kommune Kart.no Bearbejdet av Norconsult 2021.

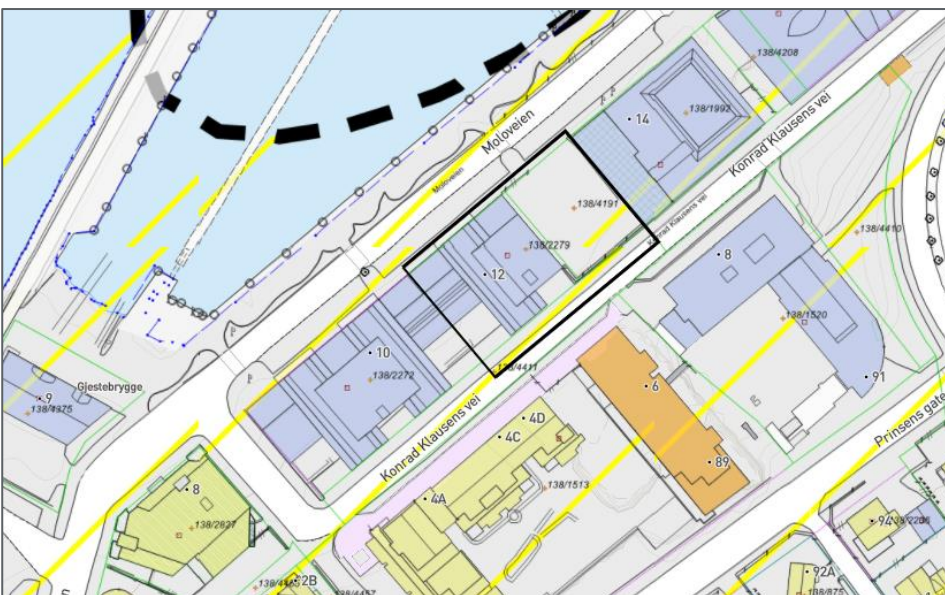
Det pågår i tillegg et planarbeid med detaljregulering av Moloveien/Kulturhavna (planID 2021003) i regi av Bodø kommune.

3.3 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til detaljregulering av kvartal 98, B12, planID 2014014.

3.4 Temakart

Planområdet ligger innenfor gul støysone fra flyplassen som vist på illustrasjonen under.



Figur 5. Temakart for støysone flyplass i kommuneplanens arealdel. Planområdet er markert med svart linje. Kilde: Kommune Kart.

3.5 Statlige retningslinjer

Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2013)

Målet med retningslinjen er bl.a. at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bymiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Noen aktuelle retningslinjer er:

- Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

Andre relevante retningslinjer/rammer/føringer

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520-2012)
- Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rikspolitisk retningslinje for universell utforming (2008)
- Meld. St. 41 (2016-2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk sammenheng

3.6 Regionale føringer

Fylkesplan for Nordland 2013-2015, vedtatt 27.02.2013

Det vil i planarbeidet tas særlige hensyn til kap. 5 og 6, målområde 2 og 3 i Fylkesplan for Nordland. Hovedtrekkene og spesielt relevante mål og strategier fra disse kapitlene er gjengitt nedenfor:

- Styrke regionsentrene som funksjonelle sentra
- Satse på utvikling av byer og tettsteder med grunnlag i stedenes egenart
- Utvikle robuste samfunn med velfungerende infrastruktur og god omstillingsevne
- Legge til rette for gående og syklende og gode kollektivløsninger
- Stimulere til nyetableringer, omstillinger og vekst i eksisterende bedrifter
- Ta i bruk Nordlands mangfoldige kulturmiljø og naturressurser som potensial for verdiskapning
- Jobbe for å skape en bærekraftig samfunns- og næringsutvikling med god balanse mellom bruk og vern.
- Styrke kunnskapsbasert næringsutvikling der Nordland har spesielle fortrinn
- Legge til rette for effektive og miljøvennlige godstransporter

Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland, vedtatt 14.06.2021

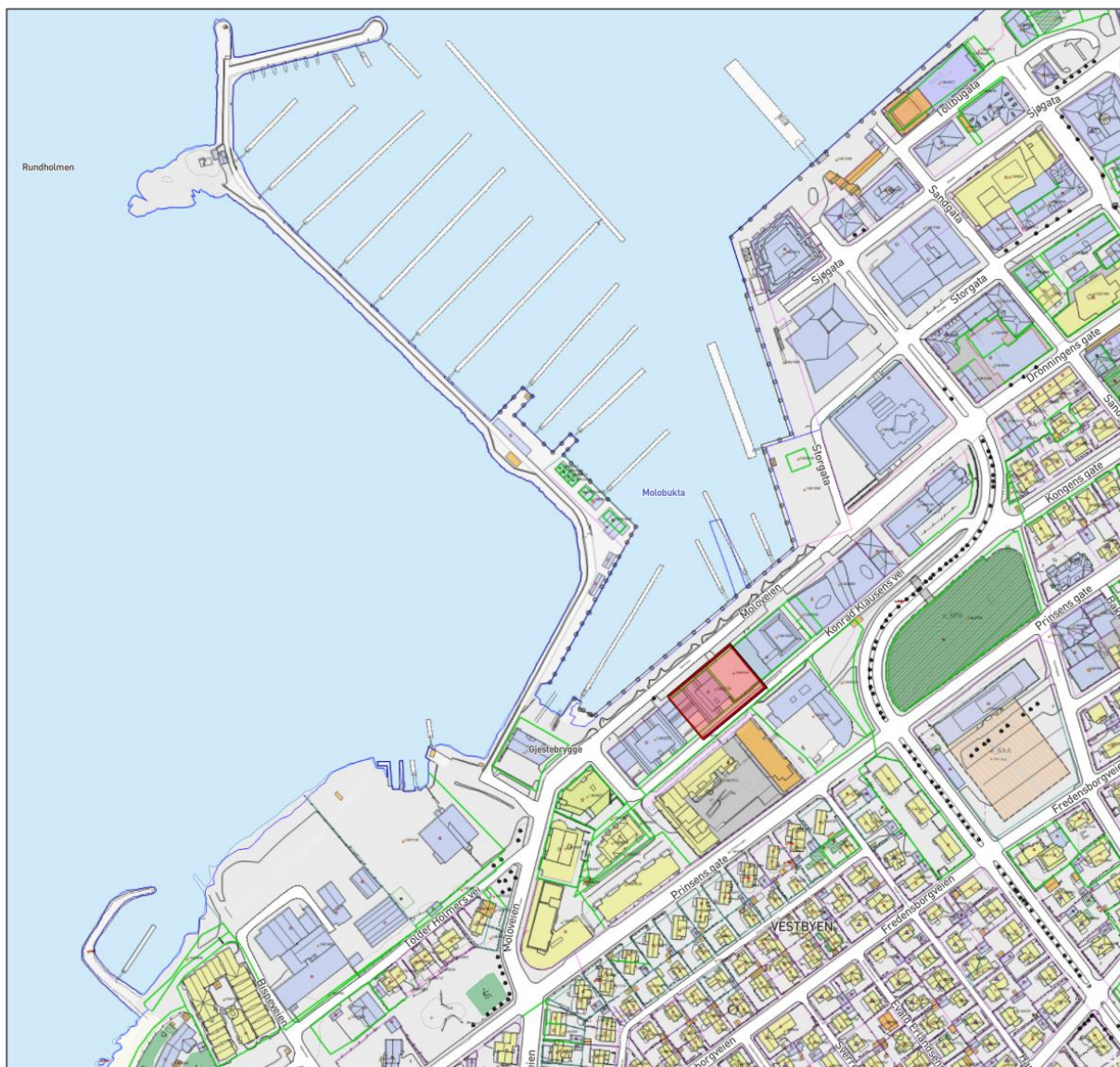
Visjonen for Nordlandssamfunnet er «*Sammen for et klimatilpasset lavutslippssamfunn i Nordland i 2050*». I planen inngår 4 hovedmålsettinger som alle er relevante for planarbeidet. Disse er gjengitt nedenfor:

- Kommuner, næringsliv, regionale myndigheter, og frivillige organisasjoner har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse til å bidra til grønn omstilling.
- Klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenlignet med 2009.
- I 2030 er industrien og næringslivet i Nordland en global aktør innen grønn omstilling
- Nordland har omstillingsdyktige kommuner som håndterer klimarisiko, og som utnytter mulighetene ved et endret klima.

4 Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sentralt i Bodø sentrum med umiddelbar nærhet til havna og Moloen. Moloveien som går mellom planområdet og havna/Molobukta strekker seg bla. videre østover mot kulturhuset Stormen, og møter her østre del av Storgata, som er Bodøs gågate. Planområdet ligger nordvest for parken på KV99 og rett nordøst for Byparken i KV98.

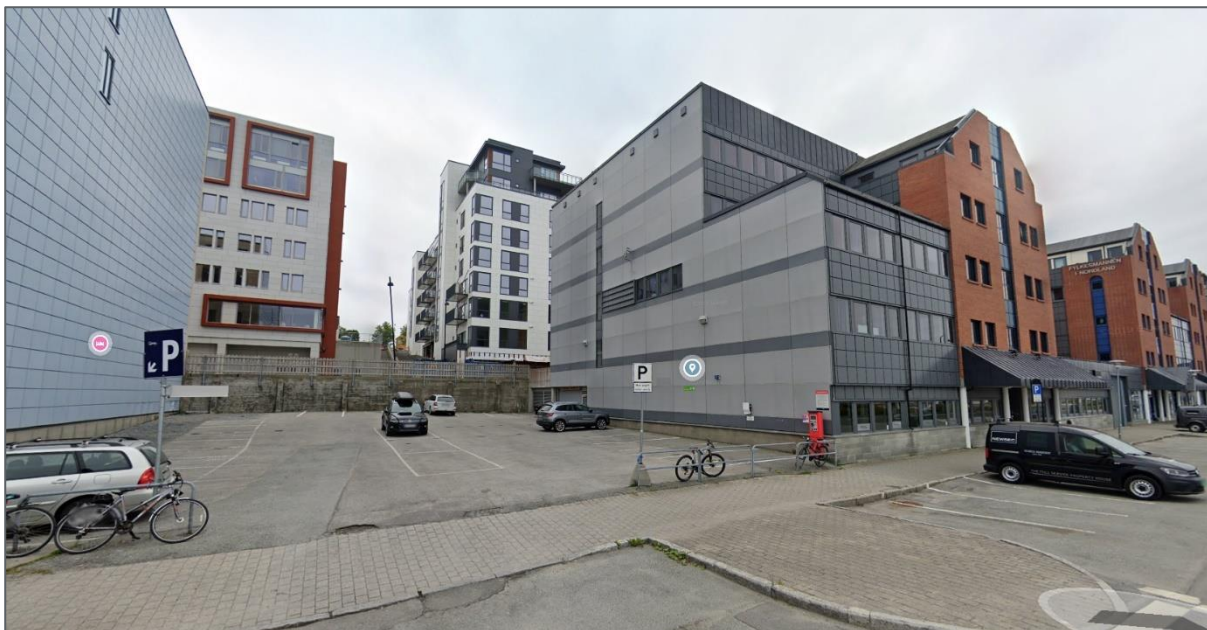


Figur 6: Lokalisering av varslet planområde (med rød skraver). Kilde: www.kommunekart.com bearbejdet av Norconsult AS 2021.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Østlig del av planområdet (gnr. 138 bnr.4191) utgjør i dag et privat parkeringsområde med totalt 30 utvendige parkeringsplasser, se Figur 7 . Disse er tilgjengelig for offentligheten i form av korttidsparkering mot betaling. Området har adkomst fra Moloveien.

Vestlig del av planområdet består av et eksisterende bygg som utgjør en helhet med Moloveien 10 (138, bnr. 2279), hvor Moloveien 12 ikke er fullført slik som opprinnelig tenkt - som en forlengelse av Moloveien 10. Moloveien 10 består av en 3-5 etasjes bygning.



Figur 7 Dagens situasjon med parkering og tilstøtende bygg. Kilde, Google streetview, 2019.

Nærområdet og tilstøtende arealer består hovedsakelig av kontorer, hotell og tjenesteyting, samt bygg med kombinerte formål (forretning/kontor/bolig/tjenesteyting). Både Moloveien og Konrad Klausens vei er i dag toveiskjørt og har gateparkering.

4.3 Stedets karakter

Området består av bebyggelse primært over 3 etasjer og høyere. Moloveien er hovedsakelig kun bebygd på en side, hvorpå den andre siden vender åpent ut mot moloen og havna med båtbygger. Det er etablert en havnepromenade med betongheller, beplantning, sittemuligheter og noe uteservering langs Moloveien. Molen er et velkjent rekreasjonsområde i byen, hele året.

Siden som vender ut mot havet fremstår som åpen og luftig, og fra planområdet er det blant annet god utsikt mot Lille- og Store Hjartøya. Siden som vender ut mot Konrad Klausens vei fremstår noe mer lukket da det her også er bebyggelse av høyere karakter bakenfor.

Siktkorridoren mellom byggene fra Prinsens Gate, via Konrad Klausens vei, ned til Moloveien og videre utover mot havet er viktig for orienteringen i området og for utsikten.

Det eksisterende bygningsmiljøet rundt eiendommen i Moloveien og Konrad Klausens gate har varierende høyder fra 3-9 etasjer, med byggeår fra cirka 1960-2018. Bebyggelsen har også varierende material- og fargebruk, spesielt langs Moloveien, og det er derfor ikke en tydelig material- og fargepallett i området. Kledningen varierer fra trekledning, plater, puss, metallkassetter, stein og tegl. Fargene varierer fra rød til sandfarget, rødbrun, mørk blå, gul, lys grå, mellomgrå og hvit.

Det er også en variasjon i bruk grad av matt og blank kledning. Med unntak av vindus-båndene i Moloveien 20 er vinduene i hovedsak utført som hull i vegg. Det er også varierende bruk av sprang i fasadene på den enkelte bygning. Det vises også til Figur 18.

- Moloveien 8: Boligbygning i 6 etasjer + 1 tilbaketrasket etasje. Hovedkledning i matt, sandfarget tegl med toner i lys brun, beige og noe rosa fargekarakter. Sokkel i blanke lyse brune/beige fliser. Vinduer, rekkverk og beslagsarbeid er mørk brun. Nyere innglassede balkonger er lys grå og fremstår som sprang i fasaden.
- Moloveien 9 (Molostua): Bygning med forsamlingslokaler i 2-3 etasjer med saltak. Stående rød trekledning, med hvite vinduer og hvite vindskibord.
- Moloveien 10 og 12. Kontorbygninger i 3-5 etasjer. Hovedkledning varierer mellom matt, rødbrun tegl og halvblanke, mørke blå/grå metallkassetter. Vinduer i teglfasadene med tilhørende vertikale vindusbånd i metallkassetter er mørk blå. Sokkel under vindusbånd i 1. etasje er utført i skifer.
- Moloveien 14 (Thon-hotellet): Hotell-bygning i 6 etasjer. Hovedkledning i gul tegl, men cirka 1/5-del som ren glassfasade. Vinduer og beslagsarbeid/kassetter er mørk grå. Eksisterende gavl mot vest er i lyse blå metall-kassetter. Bygningen fremstår i hovedsak som matt, men med blanke og halvblanke innslag.
- Moloveien 16 (DNB-bygget): Kontorbygning i 6 etasjer. Hovedkledning i blankpolert lys grå stein med tette fuger, og en tilbaketrasket spalte som ren glassfasade. Vinduene har et grønnlig skjær med har sorte karmen.
- Moloveien 18: Bygning i 3 etasjer med restaurant, privatsykehus og kontorlokaler. Hovedkledningen er halvblanke mellomgrå plater med hvite/naturelokserte vinduer.
- Moloveien 20 (Soløy-bygget): Kontorbygg i totalt 6 etasjer. Hovedkledningen er en pusset matt fasade, med sandfarge i 2 beige fargetoner. Vinduer er utført som vindusbånd, med gråblå karm. Sokkelen har gråblå metallplater med skifer mot terreng.
- Konrad Klausens vei 4-6 (Byparken): Boligbygg i totalt 9 etasjer. Hovedkledningen består av halvblanke hvite plater, med innslag av mørke grå plater og noe rødbrun trekledning. Vinduskarmen og beslagsarbeid har mørk gråblå utførelse.
- Konrad Klausens vei 8 (PBL-huset): Kontorbygg i totalt 7 etasjer. Fasadene består av steinkledning i halvblank lys grå utførelse med åpne fuger. Innslag av rødlig og lys grå platekledning. Vinduene har lys grå utførelse

Etasjehøydene er på flere av byggene enkelt steder trappet ned og noe lavere i fremkant, på siden som vender ut mot Moloveien. Samtlige fasader har et nokså stramt og moderne uttrykk med rette linjer. Moloveien 10 som tidligere huset Statsforvalteren skiller seg noe ut med innslag av skrående takvinkler. Langs fasadene strekker fortau lagt med belegningsstein.



Figur 8. Tv. Moloveien og havnepromenaden sett fra vest. Th. Planområdet sett fra Konrad Klausens vei. Kilde, Google streetview 2019.

4.4 Landskap

Planområdet strekker seg over to gatenivå, hvor Moloveien nærmest havet ligger ca. på kote +3 og Konrad Klausens vei ligger på ca. kote +6,5. Området som i dag består av en parkeringsplass er tilnærmet flatt og flukter omtrent med Moloveien. Terrenget stiger på både i sør mot Prinsens Gate, mot Hålogalandsgata i øst, samt forlengelsen av Moloveien i vest.

Konrad Klausens vei og Moloveien kan oppleves som to terrasser.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

I SEFRAK og Riksantikvarenes registreringer er det ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø i eller i umiddelbar nærhet av planområdet.

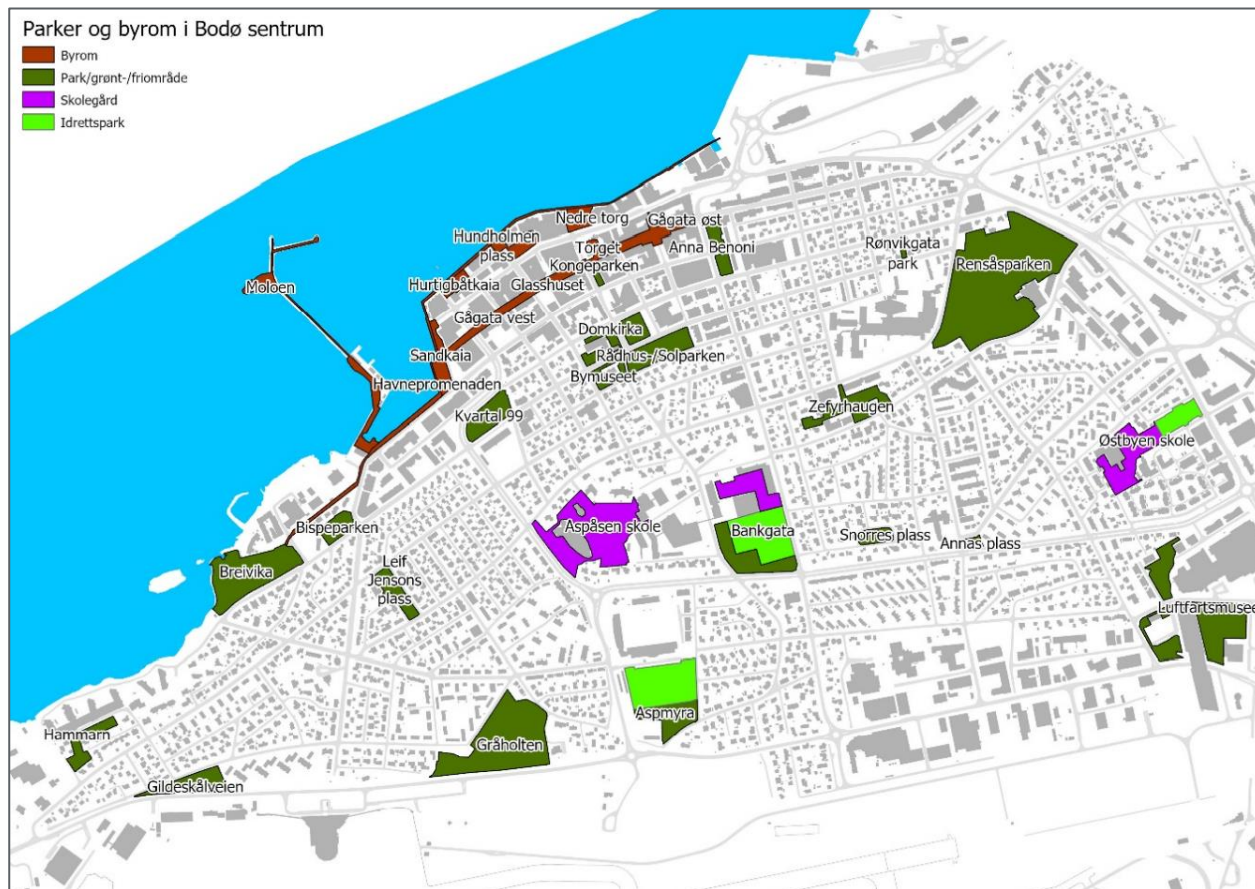
4.6 Naturverdier

Området er bebygd med bygninger og asfalterte flater og innehar derfor ingen naturkvaliteter eller verdier. Området ligger nært havnepromenaden, Moloen og havet med de naturverdier som følger av det.

4.7 Rekreasjonsverdi og barn og unge

Barns interesser i dette området knyttes i hovedsak til trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter, forurensning fra omkringliggende trafikk, og tilgang og kvalitet på uteoppholdsarealer.

Figur 9 viser en oversikt over parker og byrom i sentrum som ligger i gangavstand til planområdet.



Figur 9. Oversikt over byrom, park/lek-/grønt-/friområde, skole og idrettsparker i Bodø sentrum. Kilde, Handlingsplan for parker og byrom i Bodø sentrum 2020-2030.

Bispeparken og Kjøttkarn er de parkene/lekeområdene som ligger nærmest planområdet.

4.8 Sosial infrastruktur

Planforslaget vil genere behov for barnehage- og skoleplasser. Nærmeste barneskole er Aspåsen skole og Bankgata ungdomsskole. Begge disse er i gangavstand fra planområdet. Det er god kapasitet på begge disse skolene.

Det er flere barnehager i sentrum av Bodø med god kapasitet. Disse er Asphaugen, Barnas hus/Regnbuen, Glaungan, Jentoftsletta, Labbetuss, Norlandia Breivika, Nordlandi Stadionparken, Rensåsen og Sentrum barnehage.

4.9 Universell tilgjengelighet

Stigningsforholdet i tverrforbindelsen mellom Konrad Klausens vei og Moloveien er såpass vesentlig, noe som gjør det utfordrende å legge til rette for universell utforming utomhus i denne aksen.

Universell adkomst til byggene fra Moloveien og Konrad Klausens vei ses ikke på som noen utfordring.

4.10 Trafikkforhold

Moloveien og Konrad Klausens har fartsgrense på 30 km/t ifølge vegkart.no. I begge gatene er det gateparkering, i tillegg til en større parkeringsplass. I Konrad Klausens vei er det også innkjøringer til p-kjeller for byggene på sørsiden.

Varelevering løses i dag fra Moloveien og Konrad Klausens vei.



Figur 10. Parkeringssituasjon i Konrad Klausens vei, sett mot øst. Kilde, Google streetview 2019.

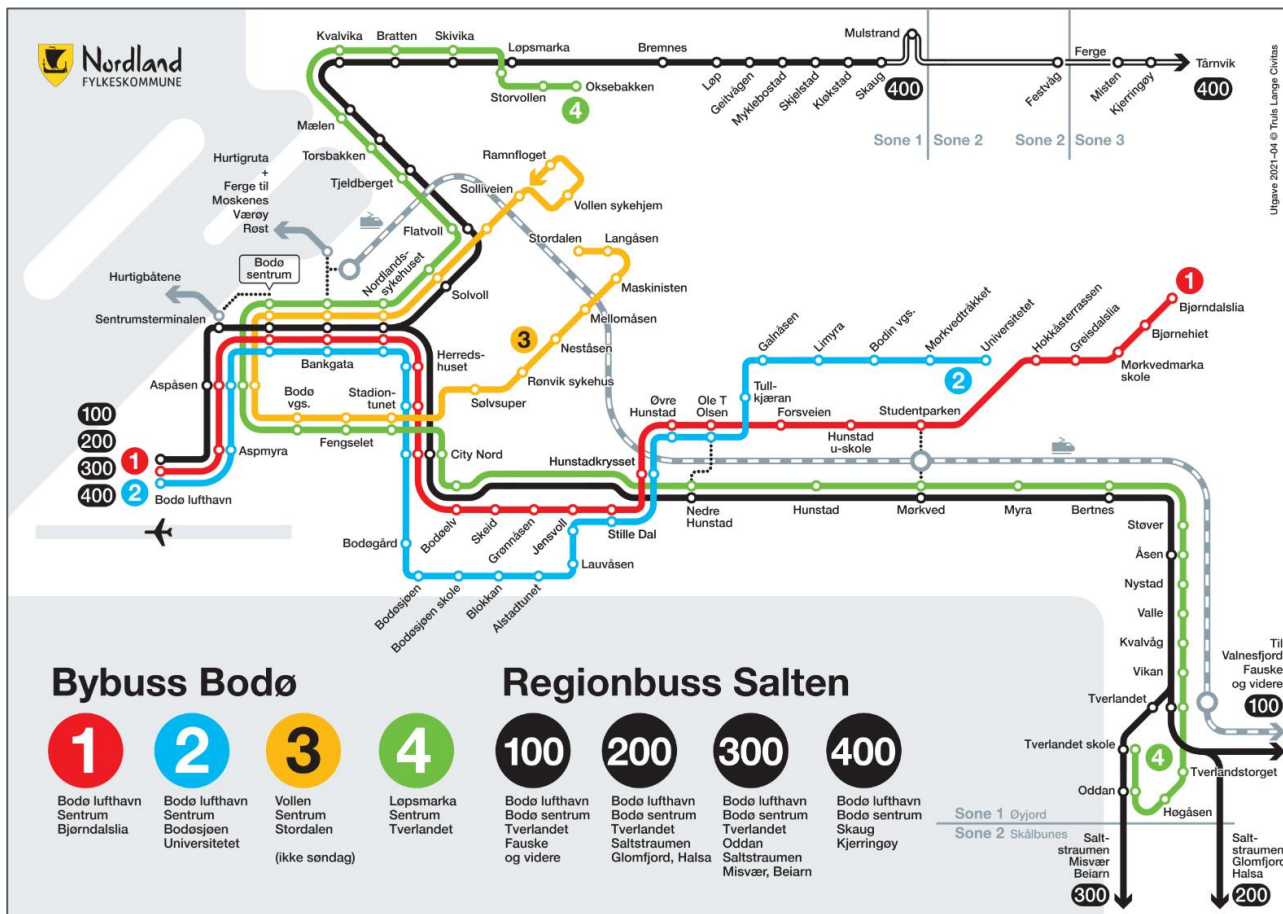


Figur 11. Parkeringssituasjon i Moloveien. Kilde, Google streetview 2019.

Området er for øvrig godt utbygget med fortau, gatebelysning og overgangsfelt, og oppleves relativt oversiktlig for myke trafikanter.

Med detaljreguleringen av Moloveien i regi av Bodø kommune, planlegges det å stenges for biltrafikk og at veien skal utvikles til gågate og byrom.

Planområdet har nærhet til kollektivtrafikk som buss (se Figur 12) , fly og tog.



Figur 12: Rutekart for Bodø kommune. Regionbuss for Salten er inkludert. (Nordland fylkeskommune, 2021)

4.11 Teknisk infrastruktur

Innspill fra VA-avdelingen i kommunen:

«Der ligger en AF-ledning (som vi antar har endret status til OV ledning) i tomt for nytt bygg. Denne må flyttes og dette må ivaretas i prosjekteringsfasen. Ellers er det brannvann kapasitet og vi har avløpsledninger i området. Tilkoblingspunkt må avklares i prosjekteringsfase.»

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og har tilkoblingsplikt.

Det kan gjøres unntak fra tilknytningsplikten dersom det kan dokumenteres at alternative løsninger vil være miljømessig bedre.

4.12 Grunnforhold

Planområdet er avmerket på aktsomhetskartet for forurenset grunn som Bodø kommune har utarbeidet for sentrale byområder.

Planområdet ligger under marin grense og vurderes ifølge NGUs karttjenester å ha stor mulighet for marin leire.

Ifølge NGUs løsmassedatabase ligger planområdet i et område med løsmasser tilført eller sterkt påvirket av menneskers aktivitet, over berg bestående av kalkglimmerskifer (hovedbergart).

4.13 Støy og luftforurensning

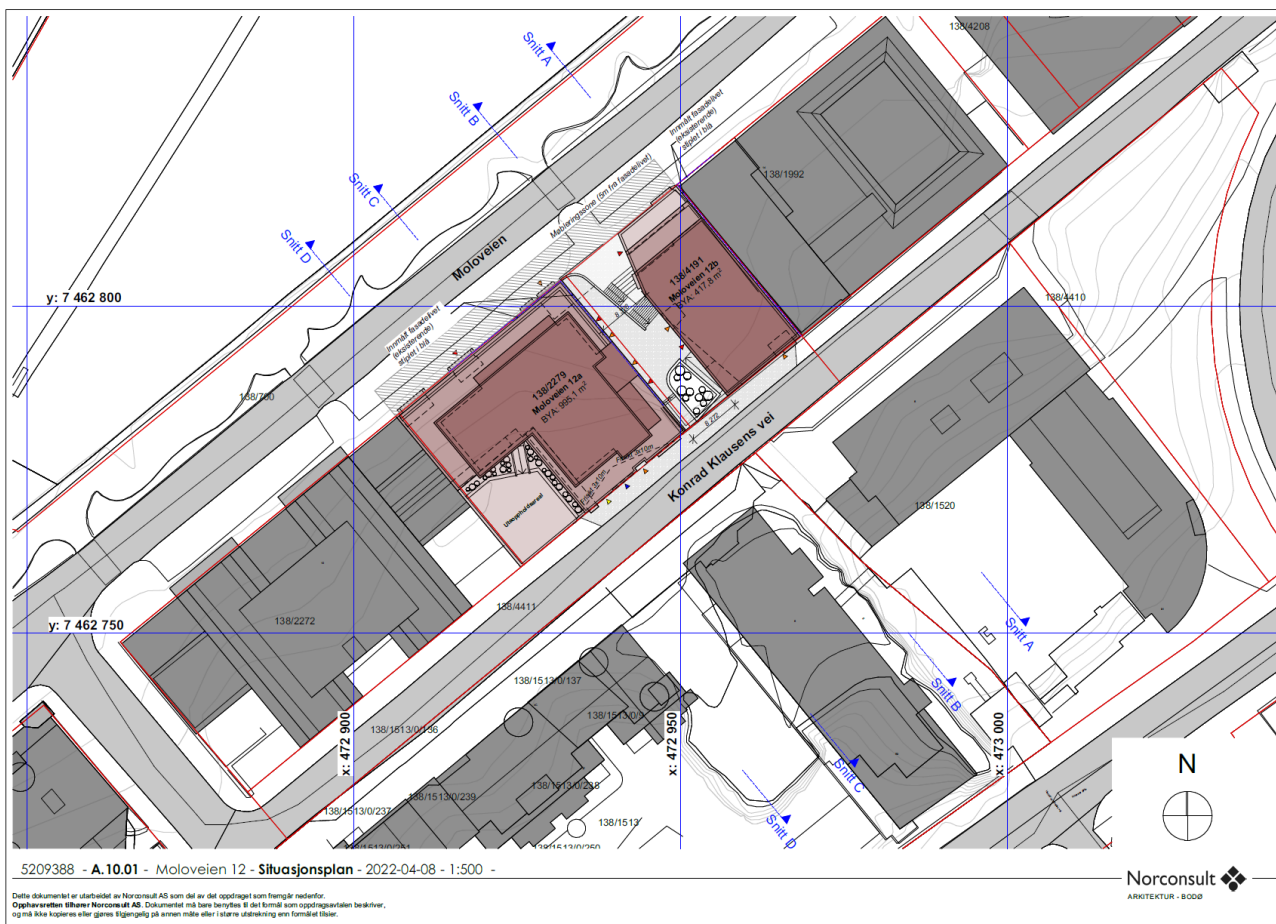
Planområdet ligger sentralt i bykjernen og er utsatt for støy og luftforurensning fra flere nærliggende kilder, hovedsakelig vegtrafikk og flyplass. Planområdet ligger innenfor gul støysone fra flyplass (jf. 3.2).

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Planområdet tenkes bebygd iht. situasjonsplan vist i Figur 13. Situasjonsplanen følger også som vedlegg i større format.

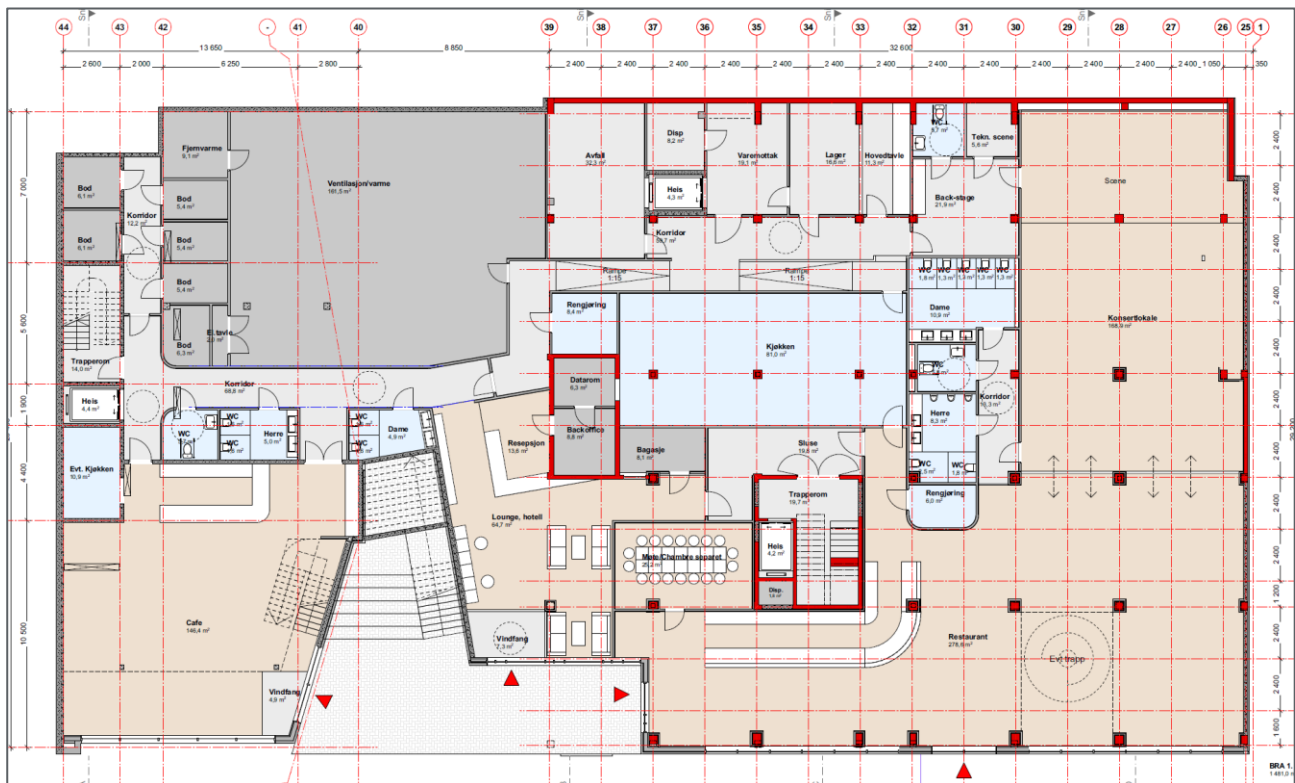
Det ønskes åpnet for følgende arealkategorier innenfor planområdet: forretning, tjenesteyting, bolig, kontor, hotell/overnatting, bevertning og parkering.



Figur 13. Foreløpig situasjonsplan som viser tenkt utbygging innenfor planområdet. Kilde, Norconsult AS

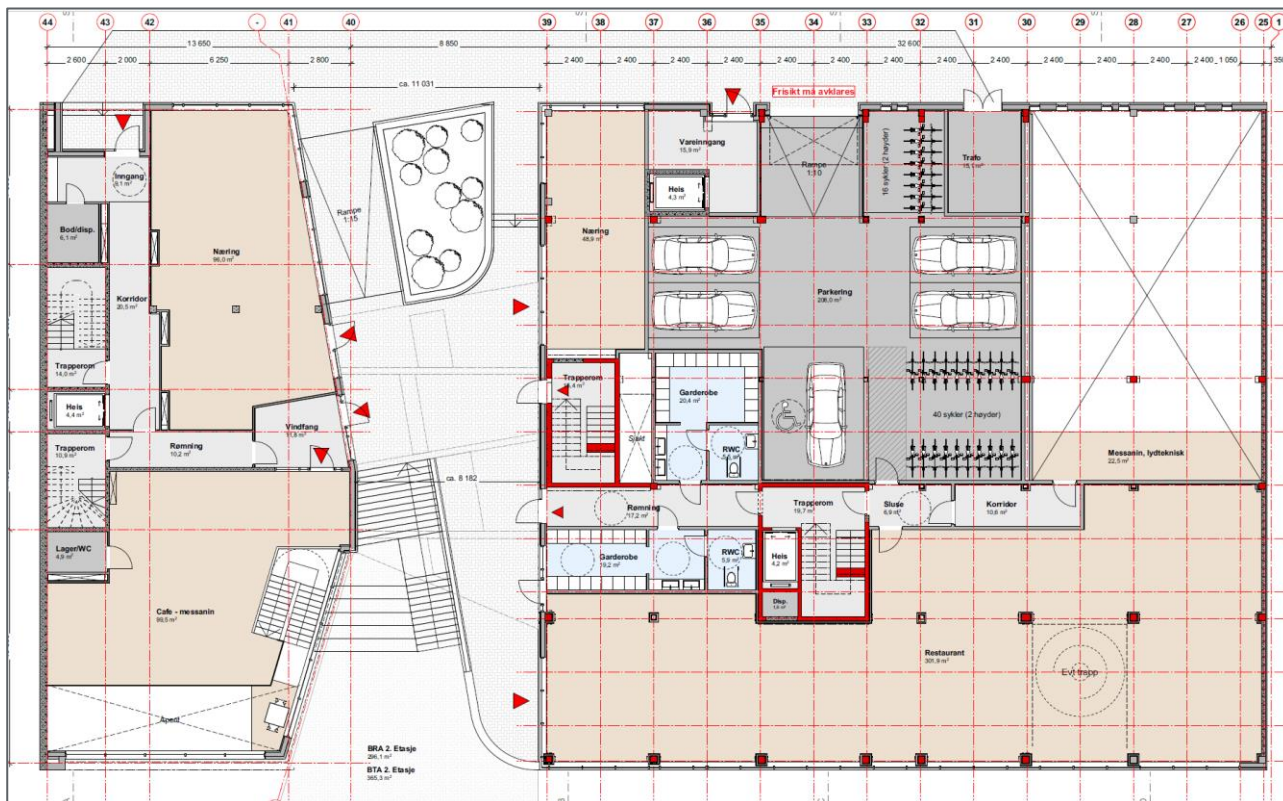
Det planlegges en base i første etasje med utadrettet virksomhet og to bygningsvolumer fra plan 2 og videre oppover. Bygningsvolumene planlegges adskilt med en siktkorridor/gangakse som i tillegg til å utgjøre adkomst til byggene og en passasje mellom Moloveien og Konrad Klausens vei, skal fungere som et byrom som inviterer til opphold og aktivitet.

I første etasje tilrettelegges det for cafe, restaurant og hotellfunksjoner mot Moloveien, mens det i bakkant tenkes tekniske rom, avfallsrom næringsdel, varemottak, lager, garderober, boder til boligene, etc. Foreløpig plantegning for denne etasjen er vist i Figur 14.



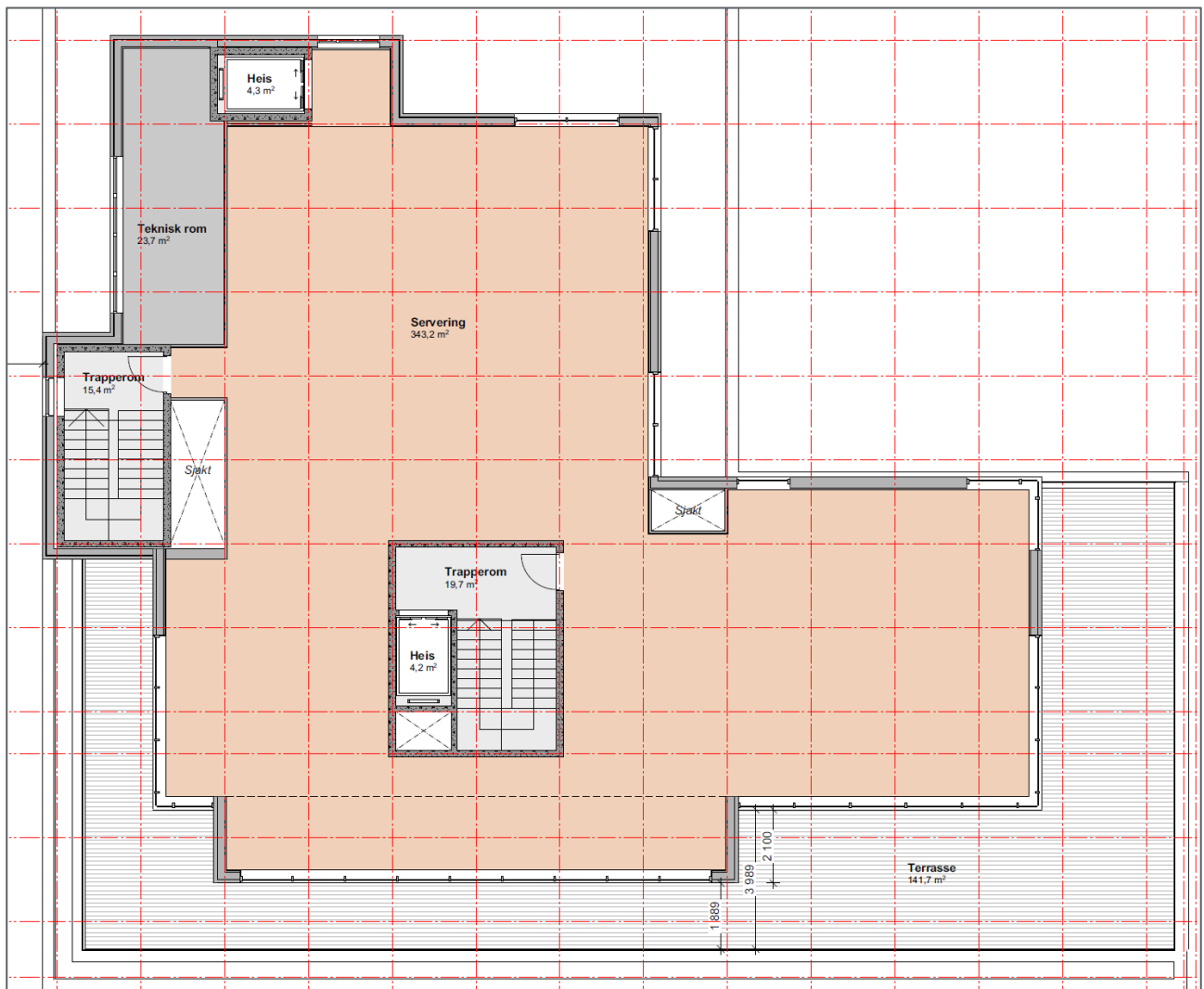
Figur 14. Foreløpig plantegning 1. etasje. Kilde, Norconsult AS.

I andre etasje tenkes det utdrettet virksomhet mot Moloveien og noe mot Konrad Klausens vei i tillegg til parkeringsareal. Foreløpig plantegning for denne etasjen er vist i Figur 15. Fra plan 3 ligger det til rette for selveierleiligheter og/eller hotellrom.



Figur 15. Foreløpig plantegning for 2. etasje. Kilde, Norconsult AS.

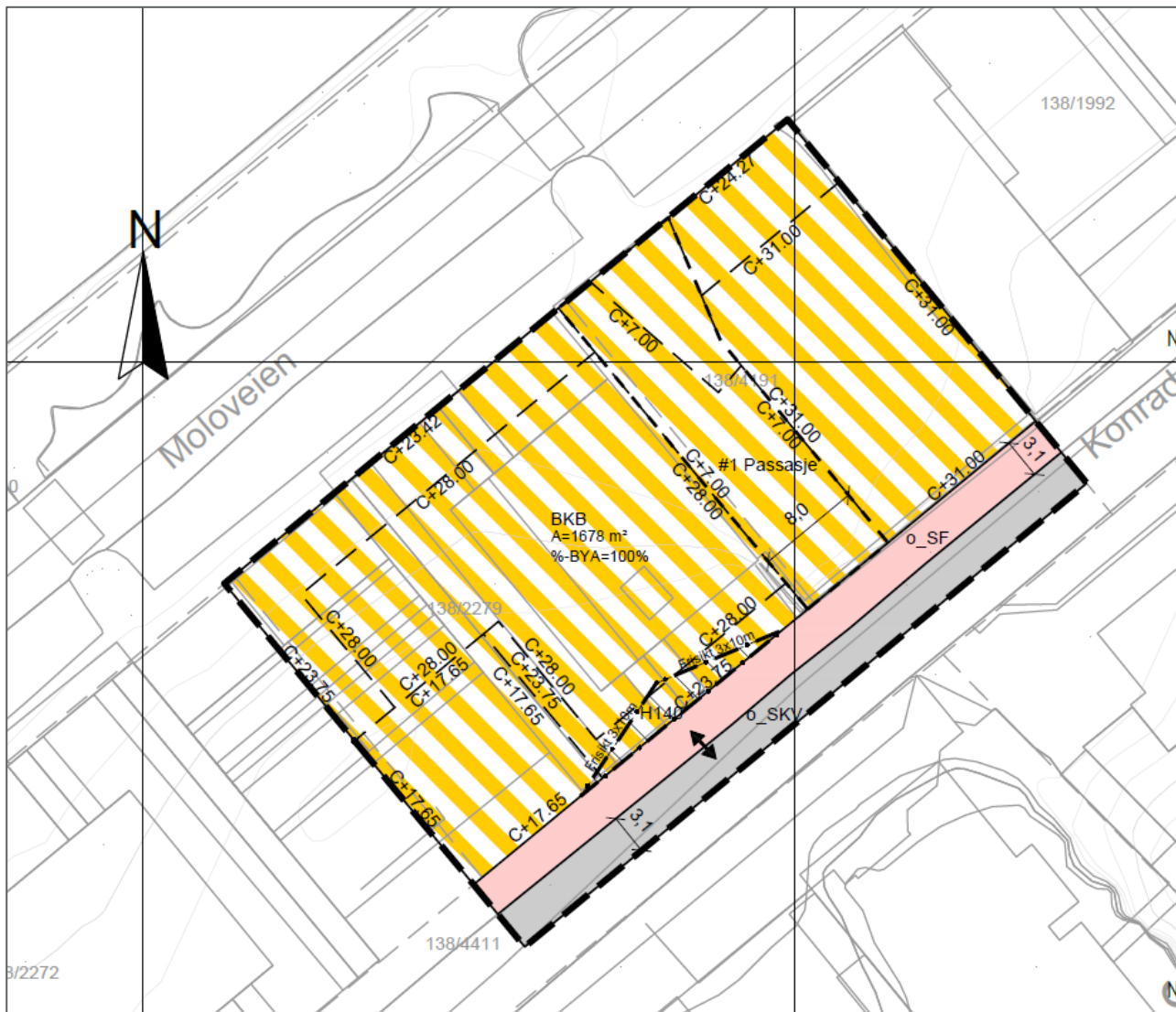
I øverste etasje (7 etg.) på bygningsvolumet mot vest tenkes utdrettet virksomhet med tilgang til takterrasse, se Figur 16.



Figur 16. Foreløpig plantegning av øverste etasje (7. etg) på vestre bygningsvolum. Kilde, Norconsult AS.

5.1.1 Reguleringsformål

Planområdet og forslag til plankart fremgår av Figur 17.



Figur 17. Forslag til plankart. Kilde, Norconsult AS

Planområdet reguleres til følgende arealformål iht. Pbl. §12-5:

Nr. 1) Bebyggelse og anlegg

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål- forretning, tjenesteyting, bolig, kontor, hotell/overnatting, bevertning og parkering (felt BKB, privat eierform)

Nr. 2) Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjørveg (SKV), offentlig eierform
- Fortau (SF), offentlig eierform

Hensynssoner

- Frisikt (sone H140)

Bestemmelsesområder

- Vilkår for bruk av arealer, bygning og anlegg (#1 Passasje)

5.2 Gjennomgang av reguleringsformålene

5.2.1 *Kombinert bebyggelse og anleggsformål (felt BKB)*

Innenfor arealformålet tillates forretning, tjenesteyting med kunderettet produksjon/tjenester/kultur/konsertlokale/events/etc., bolig, kontor, hotell/overnatting, bevertning, energianlegg (trafo/nettstasjon) og parkering. Det er tillatt med inntil 30 boenheter. Boliger tillates ikke i 1. etasje, foruten boliginnganger og sportsboder. Forretning tillates kun i 1. og 2. etasje og i fasadearealene mot Moloveien i 1. etasje tillates kun forretning og publikumsrettet virksomhet. Kravet gjelder ikke for første etasje mot Konrad Klausens vei (dvs. byggets 2 etasje).

Etasjehøyde i 1 etasje tilpasses høyde i eksisterende bygg (Moloveien 12), dvs. cirka 3,85 m brutto høyde.

Maksimal tillatt utnyttelsesgrad settes til %-BYA=100 %.

Det har i prosessen ikke lyktes å kartlegge hvor bygnings skillet går i mellom Moloveien 10 og 12. Det åpnes derfor for mindre justeringer formåls grensen/planavgrensningen mot denne ved søknad om byggetillatelse.

Det stilles krav om en passasje mellom bygningsvolumene i akse Konrad Klausens vei Moloveien. Ut over adkomstfunksjon til byggene skal passasjen inngå som del av byrommet Moloveien/kulturhavna. Her vil allmennheten ha mulighet til å bevege seg fra Konrad Klausens vei til Moloveien og denne akse utgjør i tillegg en siktkorridor mellom nevnte veier og en overordnet siktkorridor fra Harald Langhelles vei mot sjøen.

Funksjoner nevnt i andre avsnitt tillates i passasjen inntil tillatt byggehøyde slik den fremgår av plankartet. Forøvrig tillates trappeløp, ramper, møblering/bepanting, avfalls løsning, varelevering, lette tak, ventilasjonsinstallasjoner, rekkverk etc. så lenge de ikke utgjør et sikthinder fra nivå Harald Langhelles vei eller hindrer den frie passasjen mellom Konrad Klausens vei til Moloveien.

Utkraging av balkonger inn i bestemmelsesområde fra det nordøstlige bygningsvolumet tillates i det omfang at den frie bredden på siktkorridoren ikke blir mindre enn 8,0 m.

Eierformen for området er privat.

5.2.2 *Uteoppholdsareal (BUT)*

Det skal etableres uteoppholdsareal for boliger i samsvar med enhver tids gjeldende krav for Bodø kommune. Uteoppholdsareal som ikke løses innenfor planområdet, kan løses ved innbetaling av et økonomisk bidrag til etablering, reetablering eller oppgradering av offentlige gater, parker eller plasser jf. Kommuneplanens arealdel kapittel 4 og handlingsplan for parker og byrom. Eventuelle tiltak eller bidrag skal knyttes til Moloveien/Kulturhavna.

Se også kapittel 5.9.

5.2.3 Kjøreveg (felt SKV)

Arealformålet utgjør eksisterende offentlig kjøreveg frem til vegmidte av Konrad Klausens vei.

Det er regulert inn en adkomst fra denne til parkeringsanlegg i bygget. Adkomstpilen er veiledende plassert. Mindre justeringer tillates ved søknad om byggetillatelse.

5.2.4 Fortau (felt SF)

Arealformålet utgjør eksisterende offentlig fortau langs Konrad Klausens vei med bredde iht. plankartet.

5.2.5 Bestemmelsesområde (#1 Passasje)

Bestemmelsesområdet utgjør en passasje/trappeforbindelse og siktkorridor mellom Konrad Klausens vei og Moloveien og en overordnet siktkorridor fra Harald Langhelles vei mot sjøen.

Ut over adkomstfunksjon til byggene skal passasjen inngå som del av byrommet Moloveien/kulturhavna og være allment tilgjengelig.

Hva som tillates inntil tillatt byggehøyde slik den fremgår av plankartet er regulert av 4.1.2 (dvs. inntil kote + 7,0). Over dette nivået /høyden tillates trappeløp, ramper, møblering/beplanting, avfallsløsning, varelevering, lette tak, ventilasjonsinstallasjoner, rekkverk, tiltak for vindavskjerming, etc. så lenge de ikke utgjør et sikthinder fra nivå Harald Langhelles vei eller hindrer den frie passasjen mellom Konrad Klausens vei til Moloveien.

Utkraving av balkonger inn i bestemmelsesområde fra det nordøstlige bygningsvolumet tillates i det omfang at den frie bredden på siktkorridoren ikke blir mindre enn 8,0 m.

5.2.6 Sikringssone- frisikt (sone H140)

Sikringssone H140 utgjør en sikringssone for frisikt. Innenfor denne sonen tillates ikke sikthindringer som er høyere enn 0,5 m over vegbanens nivå, foruten enkeltstående søyler, stolper og lignende som tillates.

Frisiktlinjene og tilhørende sikringssone tillates justert ift. avkjørselens endelige plassering og avklares ved søknad om igangsettingstillatelse.

5.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planområdet følger Moloveien og Klaus Konradsvei parallelt. Planområdet er delt i to bygningsvolumer over en felles base, med en åpen passasje mellom disse byggene.

Det østre bygget plasseres på området som i dag består av parkeringsarealer. Det vestre bygget bygges på dagens areal for Moloveien 12 og bygges inntil Moloveien 10.

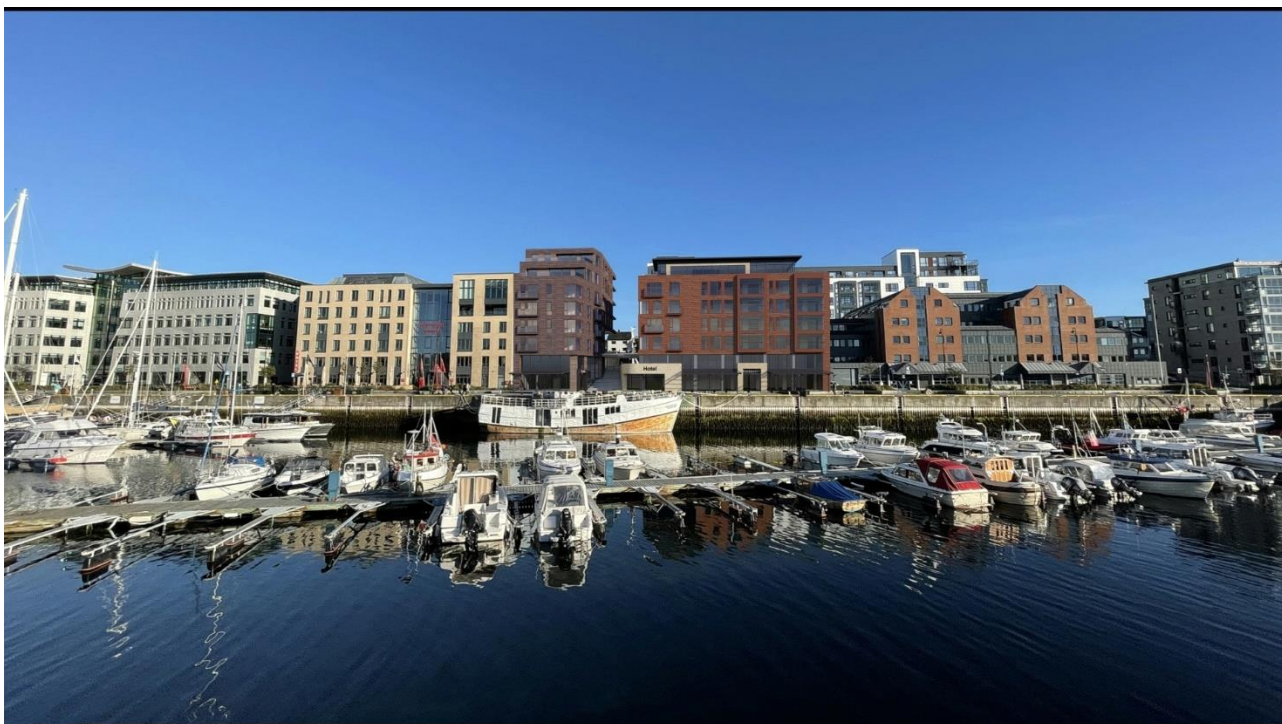
Området har en sentral plassering i bybildet og nærhet til havna. Bebyggelse og tiltak skal plasseres og utformes slik at det har god arkitektonisk kvalitet i seg selv, og slik at det skaper god arkitektonisk helhetsvirkning i forhold til omgivelsene. Bygningene skal plasseres ut mot fortauet og eiendomsgrenser på en slik måte at gateløpet understrekes. Arkitekturen skal innordne seg til og videreutvikle den stedlige, og til dels varierte karakteren langs Moloveien. Dette gjelder både detaljering, vindusinnsetting, sprang, farge og materialbruk.

Bebyggelsen skal utføres med materialer av god kvalitet og med høy håndverksmessig standard. Det skal benyttes en helhetlig materialpalett hvor hoved-kledningen har en matt overflate.

Med bakgrunn i analysen som beskrevet i kapittel 4.3 er en kommet frem til følgende knyttet til materialer og farger. Det tillates benyttet hovedkledninger som stein, tegl/kledningstegl eller puss, for å videreutvikle den stedlige karakteren langs Moloveien. Eventuell bruk av trekledning og platekledning kan kun benyttes i begrenset omfang. Kledning med blankere overflate skal ikke være dominerende mot Moloveien, men kan eksempelvis benyttes for å markere innganger, og aktivere fasadene inn mot passasjen. Karnapper, sprang og balkonger skal underordnes den helhetlige utformingen, uten understøtting i front eller synlig skråstang for oppheng. Mot Moloveien skal det være aktive fasader hvor det tilrettelegges for publikumsrettede funksjoner. Tapetsering av vindusflater mot gate tillates ikke, heller ikke plassering av lagerreoler inntil vindu mot fortau. Det tillates mindre tilbaketrekninger av næringsfasadene på gateplan.

Ved søknad om rammetillatelse skal materialvalg begrunnes, og det dokumenteres et bevisst forhold til bruk av farger som videreutvikler den stedlige karakteren langs Moloveien. Det stilles krav om at prosjekterende foretak må ha sentral godkjenning i tiltaksklasse 3 for arkitektur.

Situasjonsplan i Figur 13, perspektiver og snitt i det etterfølgende viser plassering og utforming/volumer av det tenkte. Alle illustrasjonene følger også vedlagt i fullformat (A3-format). Det gjøres oppmerksom på at farger og materialbruk vist i illustrasjonene kun er foreløpig. Videre er illustrert møblering/uteservering mot Moloveien utenfor planavgrensningen, men i tråd med det som tenkes åpnet for i detaljreguleringsplanen for Kulturhavna.



Figur 18. Perspektiv sett fra Molokneet. Kilde: Norconsult AS.



Figur 19. Perspektiv sett fra Molokneet mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS.



Figur 20. Perspektiv sett fra Moloveien mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS.



Figur 21. Perspektiv sett fra Moloveien mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS.



Figur 22. Perspektiv sett fra Moloveien mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS..



Figur 23. Fugleperspektiv sett fra Moloveien mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS.



Figur 24. Fugleperspektiv sett fra Moloveien mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS.



Figur 25. Perspektiv fra sett langs med Moloveien mot Molorota. Kilde, Norconsult AS.



Figur 26. Perspektiv fra sett langs med Moloveien mot sentrum. Kilde, Norconsult AS.



Figur 27. Fugleperspektiv sett fra Konrad Klausens vei mot Moloveien. Kilde, Norconsult AS.



Figur 28. Fugleperspektiv sett fra Konrad Klausens vei mot Moloveien. Kilde, Norconsult AS.



Figur 29. Passasjen mellom bygningsvolumene sett fra Konrad Klausens vei mot Moloen/småbåthavna. Kilde, Norconsult AS



Figur 30. Passasjen mellom bygningsvolumene sett fra Moloveien mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS



Figur 31. Passasjen mellom bygningsvolumene sett fra Konrad Klausens vei mot Moloen/småbåthavna. Kilde, Norconsult AS.

5.4 Byggehøyder

Av plankartet i Figur 17 fremgår det at høydene vil differensieres innenfor planområdet. Det tillates mindre justeringer av byggegrensene som regulerer byggehøydene ved byggesøknad. Høydene er fastsatt som koter. Et hovedpoeng har vært å tilstrebe en tilnærmet ensartet gesimslinje med den øvrige bebyggelsen langs Moloveien, dvs. på cirka kote +23,42 for det vestligste bygningsvolumet og kote +24,27 på det østligste bygningsvolumet slik som vist i Figur 32 og Figur 33.

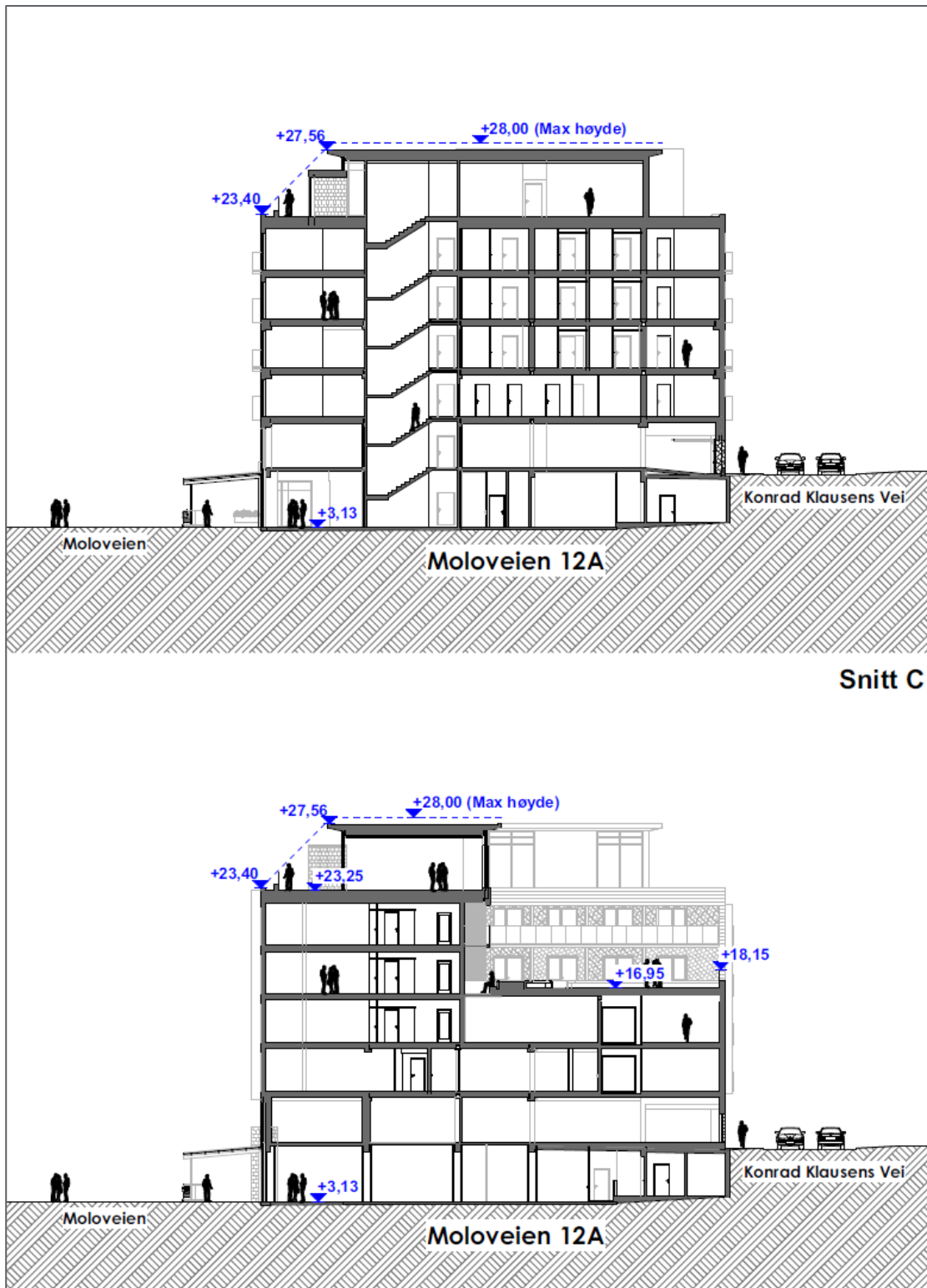
Dette er 19 cm høyere enn det som er tidligere avklart rundt det vestligste bygningsvolumet. Dvs. cirka 76 cm høyere enn laveste innmålte gesims på Thon-hotellet. Bakgrunnen for det økte høyden er at en ønsker hensiktsmessige etasjehøyder for påbygget, samt plass for takisolasjon med tilhørende gesimsløsning.

I foreliggende skisseprosjekt er rekkverk/sikring for takterrassen trukket noe tilbake fra gesims (cirka 1,0 m-1,2m), slik at rekkverket skal påvirke den opplevde gesimshøyden i minst mulig grad fra gata. Dette betyr at det vil være en synlig takflate utenfor gesimsen sett fra takterrassen til næringsarealet/restaurantlokalet. Vi ønsker her å legge til rette for at dette arealet kan gis et tiltalende uttrykk rent estetisk, f.eks ved å benytte beplantning – ref. løsning på Radisson-hotellets balkong. En slik løsning krever imidlertid noe høyde på utsiden for å holde vekstlag og beplantning på plass, og det er derfor behov for å øke gesimsen med ytterligere 20 cm.

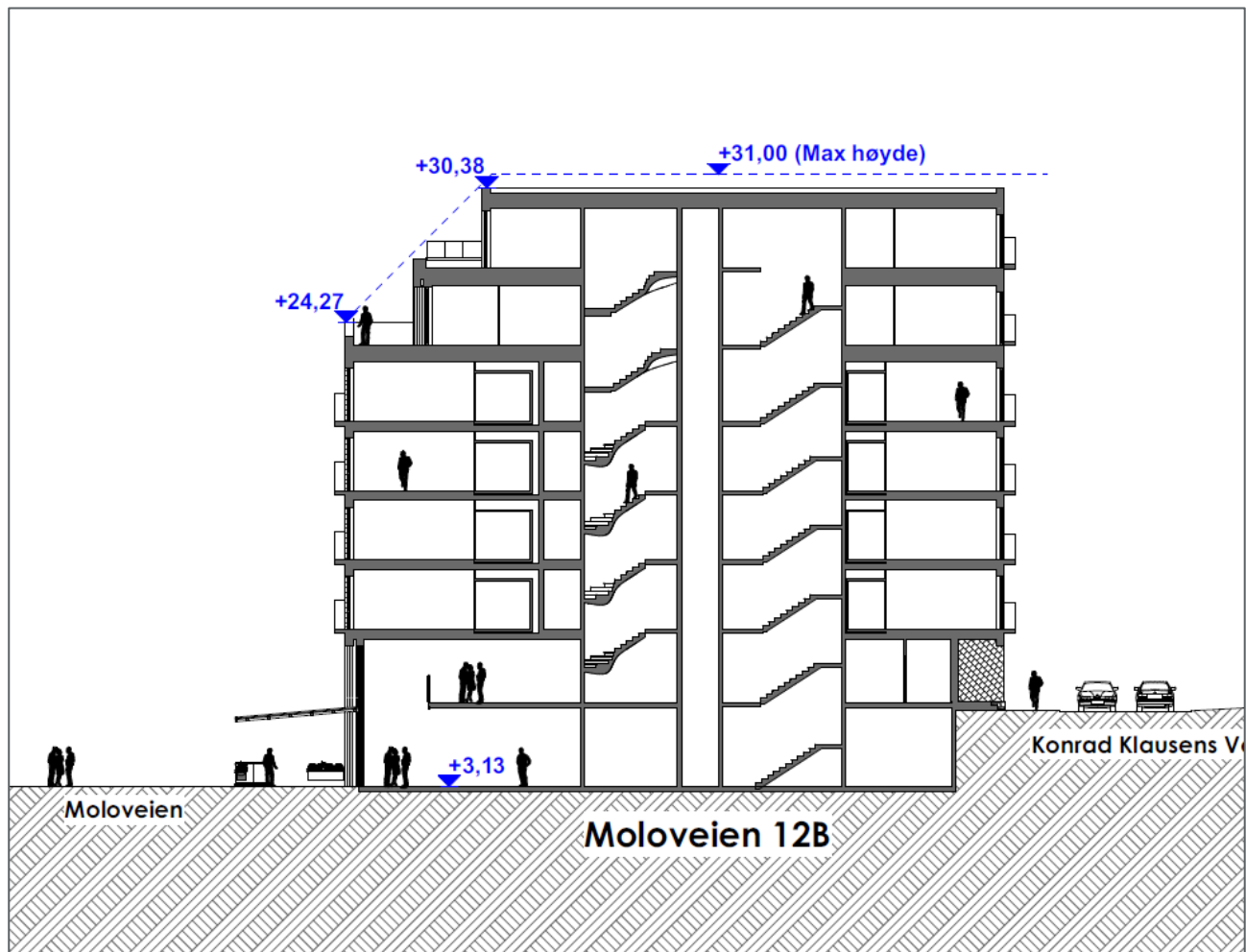
Det tillates tiltak innenfor en linje på 45 grader fra gesims mot Moloveien opp til den maksimale byggehøyde som er satt til kote + 28,0 og + 31,0 for henholdsvis det vestligste og østligste bygningsvolumet. Trappetårn og heishus tillates oppført inntil 3,5 m over de angitte høydene i plankartet, der disse gir tilgang til takterrasse. For øvrig tillates mindre tekniske installasjoner (ventilasjonsmatter, o.l.) over de angitte høydene.

Maksimal tillatt høyde i passasjen er satt til kote + 7,0. Over dette nivået tillates trappeløp, ramper, møblering/beplantning, avfallsløsning, varelevering, lette tak, ventilasjonsinstallasjoner, rekkverk etc. så lenge

de ikke utgjør et sikthinder fra nivå Harald Langhelles vei eller hindrer den frie passasjen mellom Konrad Klausens vei til Moloveien.



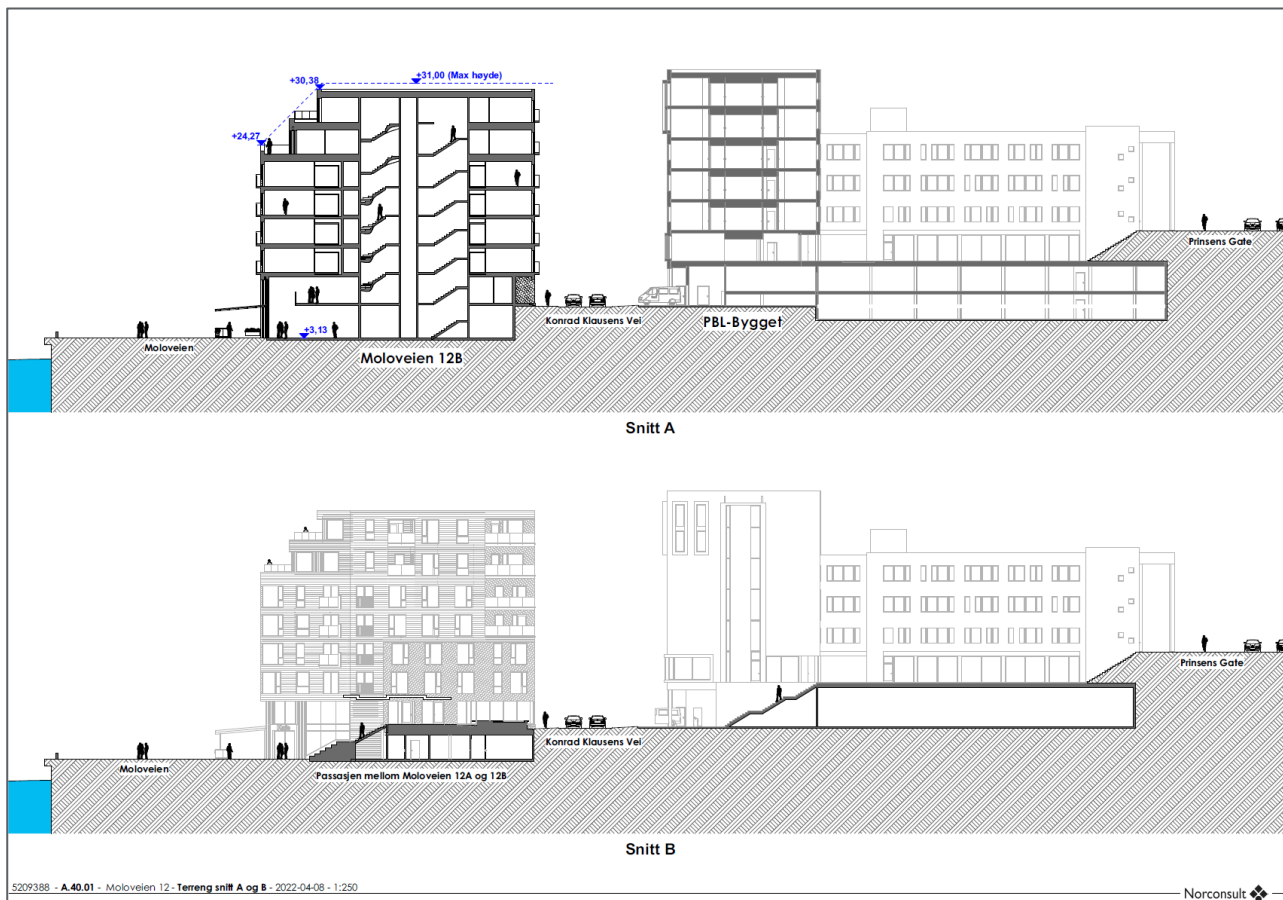
Figur 32. Snitt av det vestligste bygningsvolumet. Kilde, Norconsult AS.



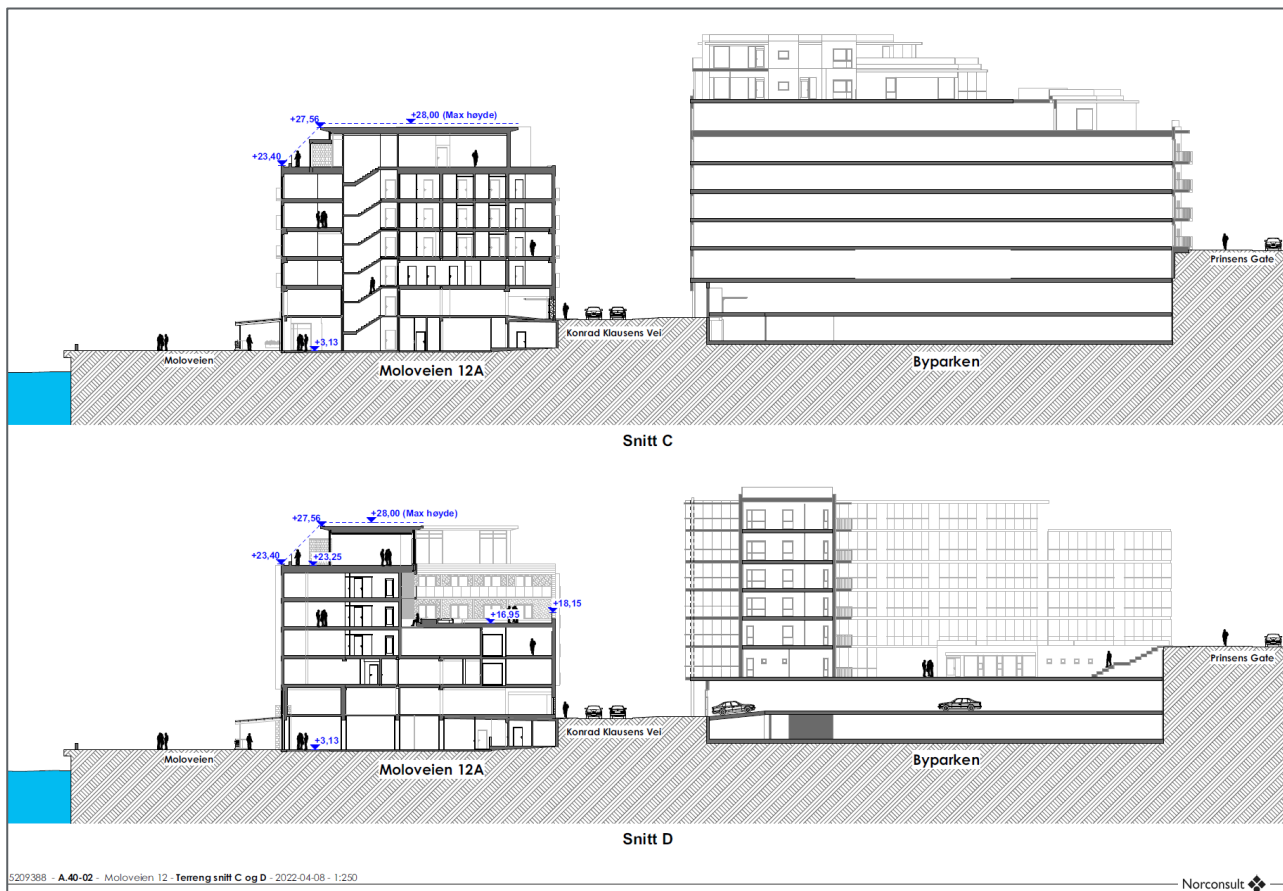
Figur 33. Snitt av det østligste bygningsvolumet. Kilde, Norconsult AS.

Det østre volumet fremstår som et smalt volum over 8 etasjer, hvorav de 2 øverste er tilbaketrukkne etasjer over mindre areal fra Moloveien. Det vestre volumet bygges over 7 etasjer, hvor den øverste etasjen er tilbaketrukket fra Moloveien og Konrad Klausens vei. På det femte planet i det vestre bygget er det en takterrasse som innebærer at en del av bygget består kun av 4 etasjer, se bl.a. Figur 27 og Figur 28.

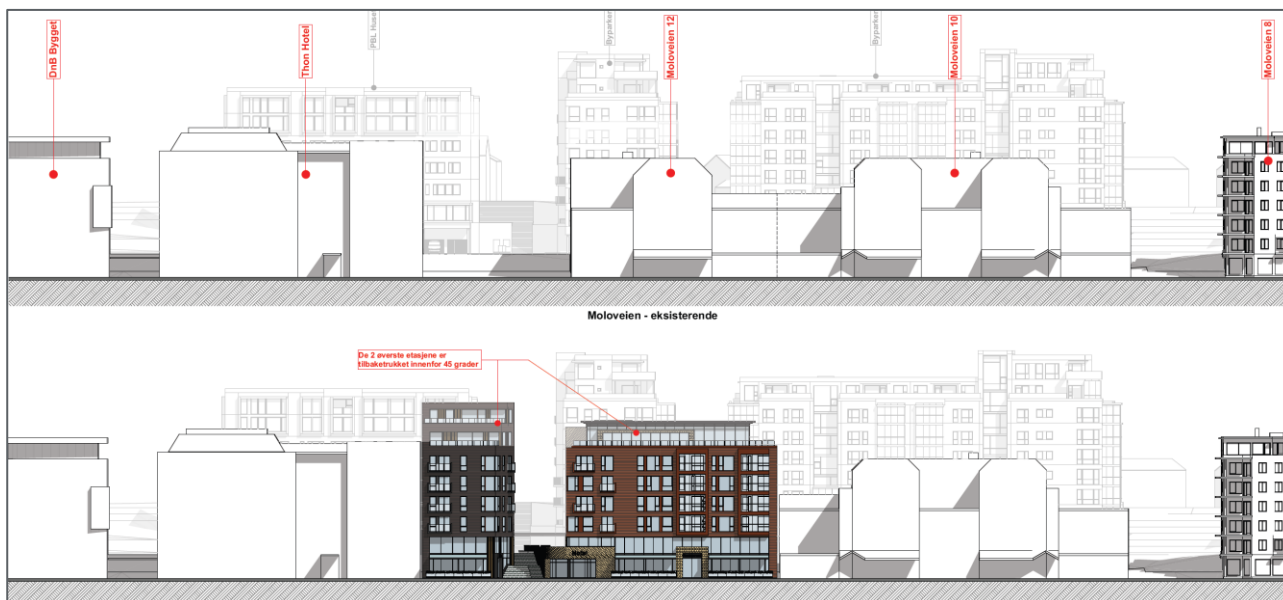
Snittene i Figur 34, Figur 35 og opprisset langs Moloveien i Figur 36 viser hvordan det planlagte forholder seg til nabobebyggelsen. Stedsangivelse for snittene kommer frem av situasjonsplan i Figur 13. Som det vises av disse vil østre bygningsvolum strekke seg nesten like høyt som PBL- bygget som er et rent kontorbygg, mens det vestligste bygningsvolumet vil ligge cirka 2,5 etasjer lavere enn Byparken som er et boligkompleks.



Figur 34. Snitt A og B jfr. situasjonsplan i Figur 13. Kilde, Norconsult AS.



Figur 35. Snitt C og D jfr. situasjonsplan i Figur 13. Kilde, Norconsult AS.



Figur 36. Oppriss langs Moloveien. Kilde, Norconsult AS.

5.5 Siktkorridor

Som det fremgår av gjeldende reguleringsplan for området, ref. Figur 4, er det regulert inn en 10,5 m bred siktcorridor gjennom tomten i forlengelsen av Harald Langhelles vei. I denne korridoren tillater gjeldende regulering bebyggelse opp til kote 13,5 (tilsvareer inntil 3 etasjer over Moloveien avhengig av etasjehøyde). Dette er illustrert med grå bokser i Figur 37 og Figur 38.



Figur 37. Siktcorridor iht. gjeldende regulering. Illustrert fra trapp mellom PBL bygg og Byparken sett mot nordvest/småbåthavna. Kilde, Norconsult AS



Figur 38. Siktkorridor iht. gjeldende regulering. Illustrert fra Moloen sett mot Konrad Klausens vei. Kilde, Norconsult AS.

Det vurderes at siktkorridoren bør styrkes ved at en åpner opp for visuell kontakt til både Moloveien, småbåthavna, sjøen og Hjartøya. Kontakten til sjøen bør kunne oppleves både fra Prinsens gate, gangveien gjennom kvartal 98 og ikke minst fra Konrad Klausens vei.

Det bør derfor ikke bygges i siktkorridorens bredde over nivå cirka Konrad Klausens vei.

Byplangrepet/siktkorridoren bør styrkes ved å gjøre dette til et urbant byrom som både tilrettelegger for fri ferdsel for myke trafikanter mellom Konrad Klausens vei og Moloveien, og som samtidig skaper byliv ved aktive fasader mot denne gang-aksen. Det arealet som avgis med dette grepet ift. gjeldende regulering, ønskes omfordelt ved å redusere siktkorridoren til 8 m bredde, men hvor en beholder cirka regulert bredde inn mot dette byrommet både fra Konrad Klausens vei og Moloveien opp til og med 4 etasje (3 etasjer fra Moloveien). Se illustrasjon av dette i Figur 39 og visualiseringene i kapittel 0.



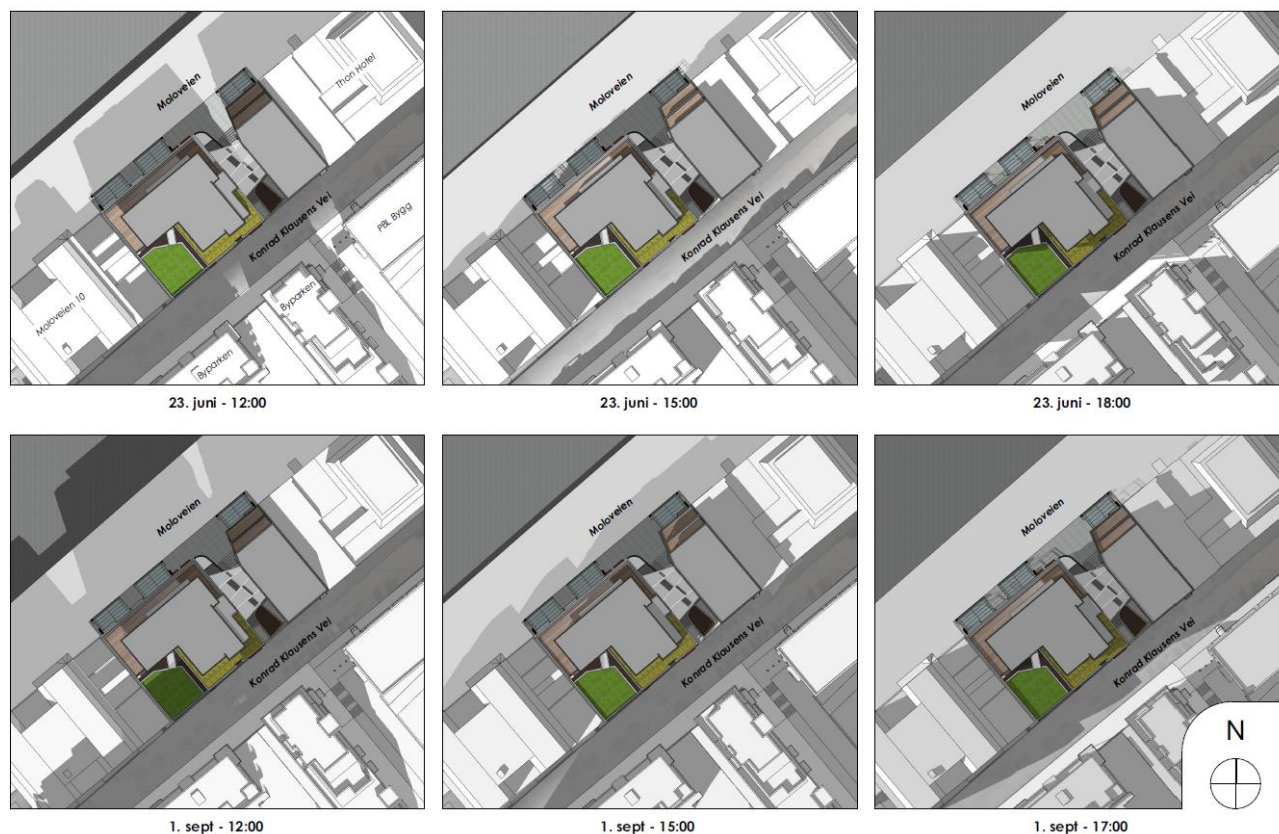
Figur 39. Illustrasjon av siktkorridorens bredde gjennom planområdet. Kilde, Norconsult AS

En bredde på siktkorridoren på 8 m vil for øvrig være tilsvarende som siktkorridoren fra Hålogalandsgata mellom Thon hotellet og Moloveien 16.

5.6 Sol

Sol- og skyggevirkningene av planforslaget er vist i Figur 40 for tidspunktene 23 juni kl. 12, 15 og 18 og 1. september kl. 12, 15 og 17.

Tidlig på dagen gir tiltaket skyggekast på Moloveien, hvorpå skyggkastet dreier mot Konrad Klausens vei og bebyggelsen der senere på ettermiddagen. Dvs. på lik linje med den øvrig bebyggelse langs Moloveien,

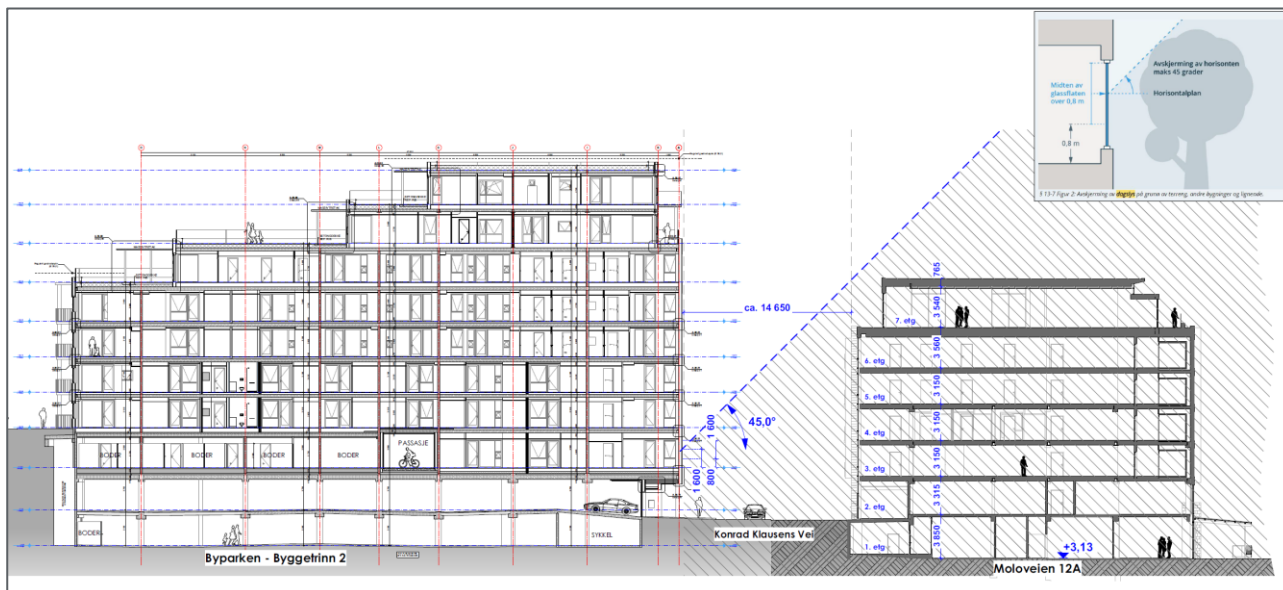


Figur 40. Sol-skygge diagram for planlagt bebyggelse. Kilde, Norconsult AS.

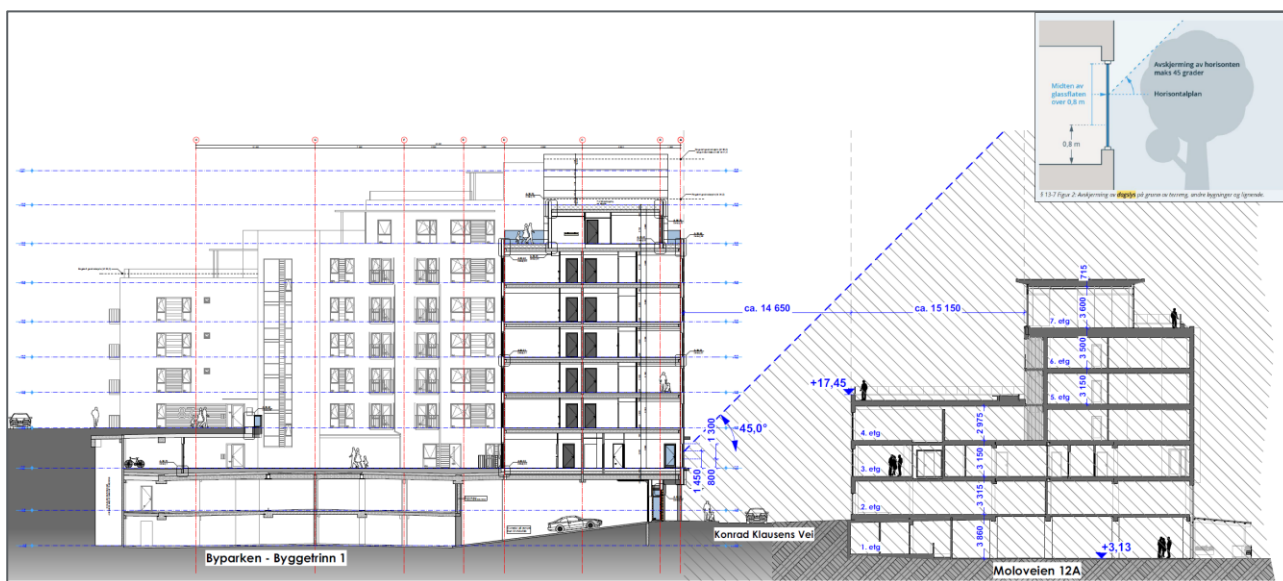
Det legges ikke opp til felles uteoppholdsareal i planområdet. Dette skal løses i Moloveien.

5.7 Dagslys

Det er utarbeidet dagslysanalyser med bakgrunn i TEK17 som viser at foreslått bebyggelse på planområdet ikke vil influere på dagslys kravene iht. TEK17 for leilighetene i Byparken, se Figur 41 og Figur 42.



Figur 41. Prinsippsnitt som viser at det vestligste bygningsvolumet ikke vil influere på dagslys-krav iht. TEK17 for leilighetene i Byparken. Kilde, Norconsult AS.



Figur 42. Prinsippsnitt som viser at det vestligste bygningsvolumet ikke influere på dagslys-krav iht. TEK17 for leilighetene i Byparken. Kilde, Norconsult AS.

5.8 Universell utforming

For boliger, uteområder, adkomst til og i bygninger gjelder krav fastsatt i til enhver tid gjeldende teknisk forskrift.

Universell utforming til bygg løses fra Moloveien og fra Konrad Klausens vei. Grunnet vesentlig høydeforskjell mellom de to gatenivåene vil det ikke være løsbart med universell utforming utendørs i passasjen mellom byggene.

Næringsarealene og alle boenhetene vil være universelt tilgjengelig.

5.9 Uteoppholdsareal

For inntil 50 boenheter som planen åpner for er det iht. arealdelen av kommuneplanen krav om 15 m² pr boenhet, hvorav minimum 5 m² til privat uteoppholdsareal (balkong) og 10 m² i fellesareal. Alle boenhetene vil få privat uteoppholdsareal i tråd av balkong. Uteoppholdsarealet løses ved bidrag til opparbeidelse av Kulturhavna/Moloveien.

5.10 Bomiljø/bokvalitet

Det er et mål i kommuneplanen om fortetting i Bodø sentrum gjennom økt andel av boliger. Planområdet ligger sentralt med nærhet til handel, service og kultur som gjør området til et attraktivt boområde. Med dens sentrale beliggenhet er det trafiksikker og kort avstand til offentlige parker, torg og uterom til rekreasjon for barn og voksne (ref. blant annet kapittel 31), som supplement til de arealer som etableres i planområdet.

5.11 Parkering

Området ligger innenfor sone A i arealdelen av kommuneplan og vil følge de parkeringskrav som gjelder for sonene.

Type utadrettet virksomhet, antall boenheter og hotellrom er ikke helt bestemt ennå. Det kan være at det blir bygd færre boenheter enn 50 til fordel for flere hotellrom.

Foreløpig tenkes 10 parkeringsplasser for bil og sykkelparkering i 2 etasje med adkomst fra Konrad Klausens vei, se Figur 15. Parkering iht. KPA sine krav som ikke kan etableres innenfor planområdet, tenkes løst med parkeringsplasser forslagsstiller har i nabobebyggelsen med adkomst direkte fra Konrad Klausens vei (eier 30 parkeringsplasser i Byparken). Disse er i en avstand mindre enn 200 m fra inngangen til boligdelen av prosjektet. Totalt har prosjektet tilgang på 40 parkeringsplasser som vil være tilstrekkelig iht. kommunens krav.

Sykkelparkering for utadrettet virksomhet (forretning, service, overnatting, bevertning, etc.) løses med det tilbud som finnes i offentlig gate (Moloveien/Kulturhavna), mens sykkelparkering for boenhetene løses i planområdet.

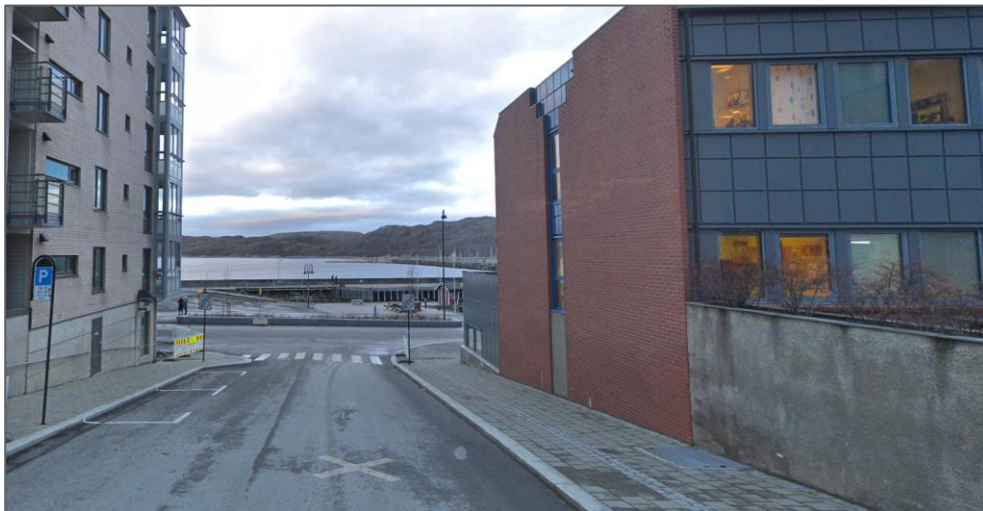
5.12 Trafikkavvikling og trafiksikkerhet

Moloveien vil endres med den nye detaljreguleringen av Moloveien/Kulturhavna, ved at det planlegges for at veien skal transformeres til gågate og byrom. Moloveien skal bli en bilfri gate hvor de gående og syklende prioriteres, men hvor vareleveringer og renovasjon fortsatt vil være tillatt. Ellers tenkes varelevering også fra Konrad Klausens vei ved bruk av offentlig tilgjengelig parkeringsplasser utenfor PBL- bygget.

Konrad Klausens vei vil beholde sin funksjon som toveiskjørt vei med innkjøring til parkeringskjellere, og parkering på gatenivå tilsvarende dagens situasjon.

Det planlagte tiltaket vil øke trafikkbelastningen i området noe, uten at det vil gå ut over kapasiteter til vegnettet som er robust og oversiktlig. Konrad Klausens vei har god standard med langsgående fortau, og er koblet samme med øvrig vegnett med løsninger for de myke trafikantene.

For gående er det godt utbygd med fortau på begge sider av Konrad Klausens vei. Fortauet strekker seg ned til Moloveien fra vestre del av Konrad Klausens vei, se Figur 43. Det må sikres sikker krysning av Konrad Klausens vei med tilhørende fotgjengerfelt i aksene mellom Byparken og den nye passasjen ned til Moloveien. Det er lagt inn sikttrianter iht. vegnormalene for avkjørselen til nytt parkeringsanlegg.



Figur 43. Fortau langs Konrad Klausens vei ned til Moloveien. Kilde, Google Street view.

Ulykkesstatistikk viser at det i området kun er registrert et få antall ulykker nær planområdet, og det tilbake til 1997 og 2002. Dette gjaldt en fotgjenger som krysset Hålogalandsgata fra Konrad Klausens vei, og en påkjøring bakfra samt avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning i Moloveien. Ut ifra statistikken kan en konkludere med at området ikke er spesielt ulykkesutsatt. Det vurderes derfor ikke behov for spesielle tiltak.

5.13 Teknisk infrastruktur

Ny bebyggelse vil bli knyttet til offentlig nett. I utgangspunktet ser det ut som om eksisterende system har tilstrekkelig kapasitet, jf. innspill til oppstartsmøtet fra VA-avdelingen i Bodø kommune. Forholdet må avklares i den videre prosjekteringen.

Hvorvidt planområdet skal tilkobles fjernvarmeanlegget eller om det skal ses på andre tilsvarende løsninger er ikke avklart. Om førstnevnte velges må fjernvarmeanlegget forlenges i Moloveien da det pr. nå er avsluttet omtrent ved Moloveien 16/18.

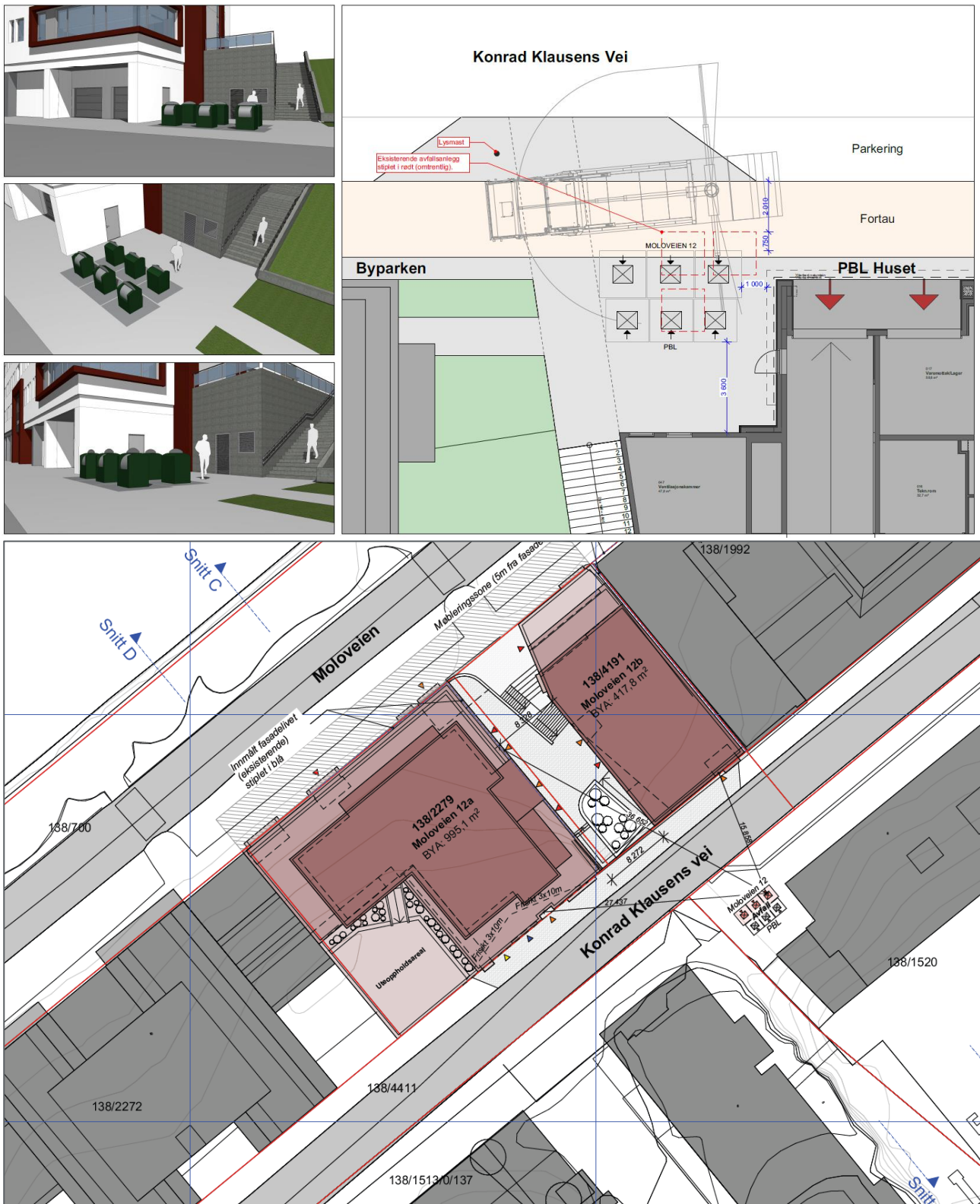
5.14 Planlagte offentlige anlegg

Som det kommer frem flere steder tidligere i denne beskrivelsen så har Bodø kommune planer for oppgradering av Moloveien og Kulturhavna. Bodø kommune er videre grunneier og medutvikler av det som skal foregå i Molobyen/utviklingsområdet vest.

5.15 Renovasjon

Avfall fra næringsvirksomhet tenkes i hovedsak løst via avfallsrom i bygget, mens husholdningsavfallet løses med nedgravde avfallscontainere ved samlokalisering med PBL- huset sitt renovasjonsanlegg.

Figuren nedfor viser hvordan dette er tenkt løst ved at dagens anlegg bestående av tre containere utvides med tre nye.



Figur 44. Løsning for renovasjon ved samlokalisering med PBL- huset sitt anlegg.

Løsningen har vært til uttalelse hos IRIS og avdeling vei og trafikk i Bodø kommune som har uttalt seg positive til løsningen.

5.16 Støy

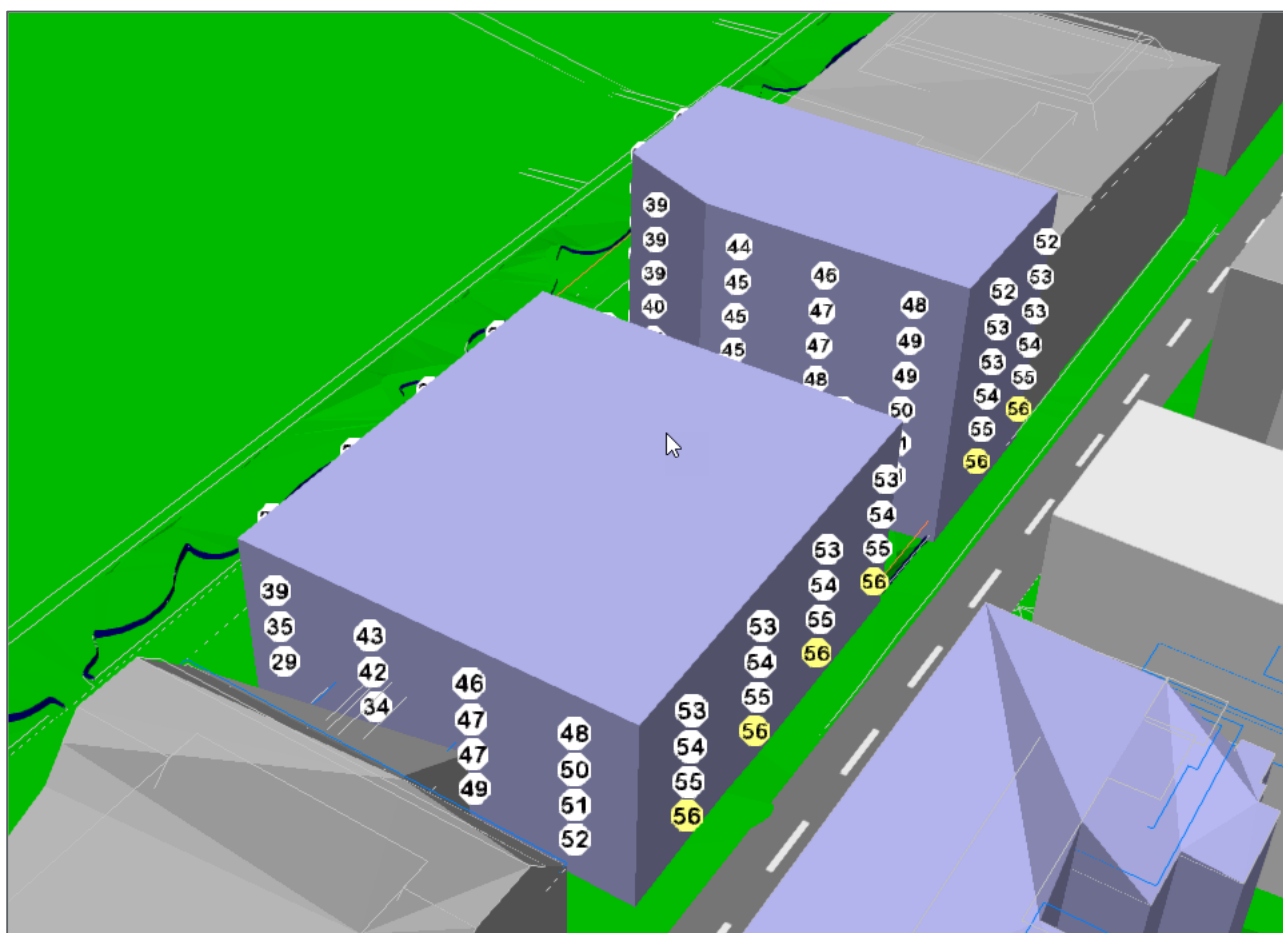
Delkapitlene under gjengir utdrag fra notat; *Moloveien 12, Innledende lydtekniske vurderinger, datert 03.12.21. Cowi AS*. Notatet i sin helhet følger som del av plandokumentene til saken.

5.16.1 Fra veitrafikk

Cowi har på oppdrag fra Norconsult utført beregning av støy fra veitrafikk forbi planområdet. Beregningene er utført med CadnaA versjon 2021 med utgangspunkt i følgende grunnlag:

- Digitalt kartunderlag.
- Trafikkmengde ÅDT = 900 for Konrad Klausens vei basert på mottatt informasjon og trafikkutredning¹ fra Norconsult.
- Hastighet 30 km/t i henhold til Statens vegvesens database.
- Ingen trafikk i Moloveien.

Beregningsresultat for L_{den} ved fasader er vist i Figur 3.



Figur 45. Beregnet støynivå, L_{den} , fra Konrad Klausens vei ved fasader langs planområdet. Kilde, notat Moloveien 12, Innledende lydtekniske vurderinger, datert 03.12.21. Cowi AS

Resultatene viser at støynivået er begrenset ved fasader. Leiligheter fra plan 4 og opp vil få tilfredsstillende støynivå ved fasader ($L_{den} \leq 55$ dB). De nederste leilighetene på plan 3 vil få en marginal overskridelse av grenseverdien, med $L_{den} = 56$ dB ved fasader mot Konrad Klausens vei.

Ensidige leiligheter på plan 3 har behov for tiltak for å få tilgang til luftemulighet via vindu i fasade med støynivå under grenseverdien, samt eventuelt balkong med tilfredsstillende støynivå. Beregninger viser at et tiltak med 1 m høyt tett rekkverk vil være tilstrekkelig for å oppnå $L_{den} < 55$ dB på disse balkongene og ved bakenforliggende fasade.

5.16.2 Fra uteservering

Som en del av restauranten på plan 1 i den vestre bygningen vurderes det muligheten for å ha uteservering på gateplan. Avstanden til fasader for overliggende boliger er kort, og høye lydnivå bør derfor ikke forekomme, spesielt på nattetid dersom det planlegges soverom vendt mot overliggende fasade. Det finnes dessverre ikke noe konkret grunnlag for hvilke lydnivåer som kan forventes for ulike former for uteservering, og det er derfor ikke mulig å vurdere med sikkerhet om slik drift kan forekomme. En mulig tilnærming kan være en kombinasjon av lydmålinger, administrative tiltak og lydisolerende tiltak for fasader og vinduer mot boliger. De førstnevnte mulighetene må vurderes når man har oversikt over leietakers ønsker for drift. Noen aktuelle ideer kan være:

- Balansert ventilasjon utformes slik at man unngår åpninger i fasaden mot gata.
- Der hvor det er mulig legges soverom mot fasade bort fra uteserveringen.
- Fasader, vinduer og eventuelt innglassing utføres med så god lydisolasjon som mulig. Et foreløpig utgangspunkt for målsetning kan være vinduer som holder $R_w \geq 50$ dB.
- Støyreducerende konstruksjon/tak rundt/over uteservering.

5.16.3 Bruk av takterrassen

Takterrassen kan være aktuell til ulike formål, med blant annet bar/lounge med bakgrunnsmusikk, uteservering, yoga eller annen trening, og eventuelt arrangementer av ulik art.

Man må sikre at krav til trinnlydnivå, lydisolasjon og støynivå mot underliggende boliger ivaretas. Kravet til støynivå gjelder både mot egen bygning samt mot eksisterende nabobebyggelse med støyfølsomt bruksformål. I dette tilfellet vil kort avstand til vinduer mot oppholdsrom i egen bygning være dimensjonerende.

Nærheten til boligene i underliggende etasjer medfører at det ikke vil være mulig å gjennomføre aktiviteter med høye lydnivå på takterrassen uten at dette vil være til sjanse.

Det overordnede kravet til trinnlydnivå fra takterrassen mot underliggende boliger er $L'_{n,w} \leq 48$ dB. Dette kan ivaretas med et trinnlyddempende overgulv på terrassen. Detaljer for løsning må vurderes senere i prosjektet, men et mulig utgangspunkt kan være påstøp på trinnlyddempende mineralullplater (som en del av det termiske isolasjonssjiktet) eller en løsning med tremmegulv på tilfarere som opplagres elastisk mot underlaget. Eventuelt utvidet bruk med kilder til strukturlyd (tredemøller, dans eller annen rytmisk last, e.l.) vil medføre behov for mer omfattende løsninger. Hvorvidt sistnevnte aktiviteter er mulig, og i så fall hvilke tiltak som kreves, vil blant annet avhenge av egenskapene for eksisterende bærekonstruksjon. Dette vil i så fall være et tema som må vurderes i samarbeid med RIB.

Den korte avstanden til fasader for boligene medfører at det ikke vil være mulig å gjennomføre konserter e.l. arrangementer med høye lydnivå utendørs på takterrassen uten at dette vil bli sjenerende. Slike arrangementer må i så fall skje innendørs i observatoriet på takterrassen, men også da vil lydisolasjon i bassområdet medføre noen begrensninger for hvilke aktiviteter som kan forekomme. Et mulig utgangspunkt for tiltak dersom man ønsker å tilrettelegge for noe utvidet aktivitet kan være som følger:

- Tungt flytende gulv som opplagres med elastiske klosser mot dekket.
- Avhengig av hva man kan oppnå med kombinasjonen av dekke og flytende gulv, kan det i tillegg være behov for en nedforet lydisolierende himling i underliggende leiligheter.
- God lydisolasjon i yttervegger, vinduer, dører og tak. Detaljer for løsninger må vurderes nærmere dersom man ønsker å tilrettelegge for utvidet bruk av dette arealet.

5.16.4 Annet

Notatet beskriver også bygningsmessige tiltak for å hindre at arrangementer med høy lydnivå i de to første etasjene ikke skal være til sjenanse for boligene i etasjene ovenfor.

5.17 Vind og vindkomfort

Rambøll har vært engasjert til å utføre en vindkomforstudie. Det vises til teknisk notat «Moloveien 12, Vindkomfortstudie», versjon 03, datert april 2022 (følger vedlagt i sin helhet). Notatet konkluderer som følger:

Det er gjennomført en vindforsterkningstudie av planforslag til Moloveien 12 sammen med området rundt, hvor de seks mest fremtredende vindretningene har blitt simulert. Lawsons komfortkriterier ligger til grunn for vurderingen av vindkomfort, og det er brukt vinddata fra Bodø flyplassen målestasjon for 2001-2021. I resultatene fremgår de lokale hastighetene fra simuleringene vist for en referansehastighet på 5,5 m/s i 10 m høyde. I resultatbildene er det også angitt hvor stor andel av året disse vindretningene kan forventes.

Bodø er en by som er kjent for mye vind. På grunn av det er det spesielt viktig å skape områder som er vindskjermet for å utvide utendørskomfort. Vind fra øst-nordøst, øst og øst-sørøst er på mer enn 45 % av året og er mer sannsynlig i vinter måneder. Høyere vindhastigheter er også mer sannsynlig i vinterhalvåret. Vind fra retningene mellom sørvest og nordvest er sannsynlig 30 % av året. Simuleringene av vind fra vest og nordvest viser vindforsterkning på bakkenivå. Det er potensielle vindkomfortproblemer i området mellom bygg 12A og 12B når det blåser fra nordvest fordi utformingen mellom bygningsvolumene kan skape en slags trakteeffekt der vinden akselereres mellom bygninger. Sannsynlighet for dette er kun 2,4% av året (ca. 210 timer), noe som er lite i et helårsperspektiv. Terrassen i femte etasje er godt skjermet fra alle simulerte vindretninger. Terrassene i toppetasjene har utfordrende vindkomfortforholdene når vind blåser fra sørvest, vest og nordvest men er generelt godt skjermet av rekkverk. Det er mulig å forbedre utekomfort på disse terrassene ved å optimalisere utforming av rekkverk.

Avbøtende tiltak i områder med vindforsterkning kan være ruhet i fasader som f.eks horisontale/vertikale bygningsutspring eller solavskjerming, som er delvis allerede implementert. I passasjer eller traktformede områder kan man bryte opp vinden med vegetasjon som busker, trær eller skjermmer. Implementering av tiltak kan ses nærmere på i neste detaljeringsfase.

5.18 Miljøoppfølging

Siden det er mistanke om forurensning i grunnen, jf. aktsomhetsområdet for forurenset grunn, stilles det krav til at dette skal være dokumentert senest ved søknad om igangsettingstillatelse. Ved mistanke om forurenset grunn der det skal gjøres tiltak, er det krav om en tiltaksplan for håndtering av forurenset masse i henhold til forurensningsforskriftens kap.2. Denne skal være godkjent før det kan gis igangsettingstillatelse, og basere seg på miljøtekniske grunnundersøkelser.

Det skal utarbeides massebudsjett og regnskap ved uttak av masser på mer enn 150 m³ faste masser. Det skal forelegges massebudsjett for tiltak der slikt krav inntreffer ved søknad om igangsettingstillatelse. Der slikt krav inntreffer, skal det forelegges masseregnskap før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest kan gis. Masseregnskapet skal dokumentere disponeringen av massene.

5.19 Grunnforhold

Det er ikke avdekket forhold som tilsier at planområdet vil være geoteknisk utfordrende å bygge ut ift. det tiltenkte. Området er allerede delvis bebyggt, og det er bebyggelse langs med hele Moloveien.

Geotekniske vurderinger ift. stabilitet skal følge søknad om igangsettingstillatelse.

5.20 Risiko- og sårbarhet

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er området geoteknisk ustabil/er det fare for utglidning?		Grunnforholdene må dokumenteres i byggesak (jf. bestemmelser).
	Er området utsatt for springflo/flom i sjø/vann?	x	
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/lukket bekk?	x	
	Er det radon i grunnen?		Det er ikke gjennomført målinger. Fra 1.7.2010 er det lovpålagt krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg mennesker.
	Annet (spesifiser)?	x	
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på veg 		Mulig
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på jernbane 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på sjø/vann/elv 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser i luften 		Mulig
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> Utslipp av giftige gasser/væsker 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser 	x	

	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrisitet 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Teletjenester 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Vannforsyning 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Renovasjon/spillvann 	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		
	<ul style="list-style-type: none"> • Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer? 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master? 	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		
	<ul style="list-style-type: none"> • Til skole/barnehage 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Til nærmiljøanlegg (idrett etc.) 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Til forretning 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Til busstopp 	x	
	Brannberedskap		
	<ul style="list-style-type: none"> • Omfatter området spesielt farlige anlegg? 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)? 		Brannvann må dokumenteres i byggesak.
	<ul style="list-style-type: none"> • Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil? 		Atkomst fra alle veier rundt planområdet.
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomhet?		
	<ul style="list-style-type: none"> • Gruver: åpne sjakter, steintipper etc. 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc. 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Annet (spesifiser) 		Det stilles krav om utsjekk av eventuell forurensning i grunn før igangsettingstillatelse kan gis.

Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (spesifiser)	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	<ul style="list-style-type: none"> Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål? 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten? 	x	

5.21 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

5.21.1 Grunnforhold

Tiltak/Bestemmelse: Før igangsettingstillatelse kan gis skal det dokumenteres at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til det omsøkte tiltaket.

5.21.2 Brannslukking

Tiltak/bestemmelse: Dokumentasjon på at bygget/anlegget får tilstrekkelig vann til brannslukking og til eventuelle sprinklingsanlegg skal dokumenteres før igangsettelsestillatelse kan gis.

5.21.3 Forurensning

Tiltak/bestemmelse: Det skal kartlegges hvorvidt grunnen er forurenset. Det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurensete masser der det avdekkes forurensning. Denne skal godkjennes av Bodø kommune. Forøvrig gjelder generell aktsomhetsplikt ved planlagte gravearbeid.

5.22 Rekkefølgebestemmelser

Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelser tilknyttet følgende forhold:

5.22.1 Før rammetillatelse

Før rammetillatelse kan gis skal følgende foreligge:

- Situasjonsplan.
- Overordnet plan for kommunaltekniske anlegg (veg, vann- og avløp, overvann). Planen skal være godkjent av Bodø kommune.
- Dokumentasjon rundt material- og fargevalg
- Avklaring rundt fjernvarme.
- Dokumentasjon på skolekapasitet.

5.22.2 Før igangsettingstillatelse

Før igangsettingstillatelse kan gis skal følgende foreligge (relatert omsøkt utbygging/byggetrinn):

- Godkjente detaljplaner for kommunalteknisk anlegg, herunder dokumentasjon av tilstrekkelig vann til brannslukking. Planen skal være godkjent av Bodø kommune (plangodkjenning av kommunaltekniske planer).

- Inngått avtale om bidrag til opparbeidelse av Moloveien/kulturhavna dersom boliger skal etableres som del av prosjektet.
- Plan for avfallshåndtering godkjent av renovasjonsmyndighet og Bodø kommune.
- Dokumentasjon som godtgjør at støykravene oppfylles.
- Dokumentasjon av grunnen i forhold til stabilitet og eventuell forurensning.
- Godkjent ulempeplan.
- Miljøsaneringsbeskrivelse og rivingsbudsjett bygg.
- Massebudsjett.
- Eventuell godkjenning fra Avinor for bruk av kraner over kote +52 moh.
- Kommunalteknisk infrastruktur, herunder veg, vann- og avløpsanlegg som skal overtas til drift og vedlikehold av Bodø kommune skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

5.22.3 Før bebyggelse tas i bruk

Før bebyggelse kan tas i bruk må følgende foreligge:

- Ferdig opparbeidet teknisk infrastruktur iht. eventuell utbyggingsavtale og plangodkjente kommunaltekniske planer.
- Dokumentasjon på at krav til parkering er oppfylt..
- Gjennomføring av nødvendige tiltak i forbindelse med grunnforhold, forurensede masser.
- Eventuelle avbøtende tiltak ift. støy.
- Dokumentasjon avfallsleveranser riving.
- Masseregnskap.

6 Konsekvensutredning

Plansaken faller ikke inn under forskrift om konsekvensutredninger.

Planlagt arealbruk er i tråd med overordnet plan og rammene for planarbeidet er gitt i kommuneplanens arealdel og vedtatt regulering. Formålet skal ikke endres og tiltaket er vurdert så lavt at planen ikke vil skape vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Det reguleres ikke for tiltak som faller inn under vedlegg I eller II i forskrift om konsekvensutredning.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede rammer og planer

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel når det gjelder arealbruk (sentrumsformål). Kravet for å kunne øke byggehøyden på hver av bygningene er ivarettatt og kompensert med tilsvarende reduksjon av bygg i siktkorridoren/passasjen mellom byggene. Hovedargumentasjon for dette er, som beskrevet tidligere, er å legge til rette for kontakt mellom bakenforliggende bebyggelse og området ned mot Moloveien og havna, skape byliv mellom byggene samt minimalisere konsekvensene ift. tap av lys- og utsikt til bakenforliggende boligblokk.

Planen vurderes videre å være i tråd med Fylkesplanen for Nordlands strategier for en bærekraftig arealplanlegging og de Statlige anbefalingene for samordnet areal- og transportplanlegging med hensikt om å planlegge for redusert transportbehov (rett virksomhet på rett sted) og tilrettelegging for økt bruk av miljøvennlig transport.

7.2 Stedets karakter

Planområdet og bebyggelsen langs Moloveien utgjør et strategisk viktig område for å binde sammen sentrum med Molobyen/Utviklingsområde vest som er under utvikling. I en fremtidig situasjon vil området ved småbåthavna og Moloveien endres fra å være en utkant av sentrum til å bli en svært viktig del av det sentrale Bodø. Senere vil området være med på å binde byen sammen med områdene som gjøres tilgjengelig for byutvikling i tråd av Ny By- Ny flyplass prosjektet.

Området har allerede vært under kraftig transformasjon med allerede utviklede boligprosjekter i kvartal 98 (Byparken etc.). Dette sammen med det som kommer til å skje i Molobyen og at området ligger i aksen/traséet til Bodø sitt mest benyttede turmål, Moloen- gjør at det er en stor befolkning i området som igjen vil danne et godt grunnlag for et aktivt bymiljø.

Prosjektet vil bidra til å skape byliv og generere starten på en bymessig utvikling for hele Moloveien og før det som skal skje i Molobyen. Byliv er menneskene som bruker byen- mens bebyggelsen og byrommene skaper rammene og arenaene hvor bylivet kan utspille seg. Dette prosjektet ønsker å bidra til å berike arkitekturen i Bodø og skape byliv.

De nye byggene vil ha et urbant og moderne arkitektonisk uttrykk som gjør at strukturen er lik og passer inn mellom nabobyggene Thon Hotel og Moloveien 10, tross i at fasaden vil få en annen overflatefarge. Store rektangulære vindusflater er lik flere øvrige bygg i Moloveien og Konrad Klausens vei. Detaljene av treverk er med å myke opp fasaden og gir bygget et særpreg.

Byggene er lagt parallelt med nabobyggene for å understreke gateløpet, og for å skape en sammenhengende gangsoner foran byggene. Passasjen mellom byggene er trukket noe tilbake fra Moloveien. Dette bidrar å skape dynamikk i gateløpet, i tillegg til å gi en bedre og lunere romfølelse mellom byggene.

Det vurderes som positivt at det eksisterende arealet for parkeringsplasser i dagen erstattes med en bygningskropp som bidrar til å fullføre gateløpet og videre bidrar til byliv for myke trafikanter. Utadrettet virksomhet med transparente fasader i de to nedre etasjene vil bidra til å skape mer aktivitet og økt byliv langs Moloveien.

7.3 Landskap

Området går fra å være delvis åpent og ubebygd på arealer for eksisterende parkeringsplass til å erstattes av en kompakt bygningskropp over åtte etasjer i vestre del og i tillegg en økt byggehøyde i østre del. Dette kan isolert sett sies å være en vesentlig landskapsendring.

Området er samtidig en del av et allerede godt utbygd byområde der bebyggelsen rundt følger det naturlige landskapsterrenget, noe som gjør at det ikke skapes silhuettvirkning på grunn av den bakenforliggende bebyggelsen i Konrad Klausens vei og Prinsens gate. Det nye bygget vil samtidig føye seg inn etter eksisterende gateløp og byggegrenser, og vil på den måten gli inn med de omkringliggende omgivelsene. Ivaretagelsen av en åpen siktkorridor mellom byggene vurderes som viktig for opplevelsen av landskapsrommet og kontakten mellom Moloen og havna og bakenforliggende bebyggelse og byrom. Fjerning av parkeringsplasser i dagen vil også anses som positivt for opplevelsen av området.

Den samlede landskapsvirkningen vurderes derfor å være minimal.

7.4 Kulturminner

Det er ingen data som tilsier at det finnes kulturminner i området eller at området inngår i et kulturmiljø. Den generelle aktsomhetsplikten vedrørende kulturminner vil ivaretas i bestemmelsene.

7.5 Trafikale forhold

Området vil totalt sett i sammenheng med utviklingen av bilfritt gateløp i Moloveien bidra til en tryggere opplevelse og fremkommelighet for myke trafikanter.

Reguleringen forventes ikke å medvirke til trafikkavviklingsproblemer i omkringliggende gatenett, og det er/planlegges for gode fortausløsninger i og rundt planområdet for de myke trafikantene.

Det planlagte hotellet kommer til å ligge relativt sentralt og med kort veg til togstasjon og fergekai, og kommer derfor til å skape forholdsvis lite biltrafikk.

7.6 Teknisk infrastruktur

Det skal tas hensyn til eksisterende kabelanlegg i grunn. Flytting, nærbygging, etc. må avklares med kabeleier. Plassering av tekniske anlegg som nettstasjon, kabelanlegg mv. skal avklares med energileverandør.

7.7 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket vil ikke ha økonomiske konsekvenser utover potensialet for økt skatteinngang. Gjennomføringen vil ikke å berøre kommunalteknisk infrastruktur foruten istandsetting etter arbeider med tilknytning til teknisk infrastruktur.

7.8 Interesse motsetninger

Ved varsel om planoppstart kom det inn flere merknader fra nærliggende naboer som var bekymret for konsekvensene utbyggingen ville ha for dem. Merknadene gikk i hovedsak på trafikkkløsnings, nærhet og byggehøyde. Disse forholdene er redegjort for i foregående kapitler.

7.9 Bærekraft og folkehelse

Bodø kommune har ambisiøse mål for bærekraftig utvikling av kommunen, som blant annet er nedfelt i kommuneplanens samfunnsdel.

Også fra nasjonalt hold forventes det at samfunns- og arealplanleggingen er bærekraftig. I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 er en av regjeringens forventninger at kommunene *legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen*.

I 2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling frem mot 2030. Målene gjelder for alle land, og er et veikart for den globale innsatsen for en bærekraftig utvikling.

FNs bærekraftsmål er utformet med tanke på å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030. Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng og skal legges til grunn for planarbeidet. Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov.



Figur 46: FNs bærekraftsmål (kilde: FN-sambandet)

I løsningene som planen åpner for er det innarbeidet flere miljøtiltak som er i tråd med kommunens og regionens overordnede planer, FNs bærekraftsmål, kommunens klima- og energiplan og kommunens folkehelseplan. Planforslaget vurderes å være spesielt forankret i 3 av FNs bærekraftsmål;

Mål 8- Anstendig arbeid og økonomisk vekst: Planen legger opp til næringsetableringer som gir økonomisk vekst og arbeidsplasser.

Mål 11- Bærekraftige byer og samfunn: gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige. Planen reduserer transportbehovet samtidig som fortetting gjør at man ikke trenger å ta i bruk ubebygde områder for å dekke våre behov. Moderne boliger med varierende størrelse bidrar til et inkluderende samfunn. Ved å ta i bruk allerede bygde arealer sikres nærings- og boligbehov med minimalt miljømessig fotavtrykk.

Mål 13- Stoppe klimaendringene: Området ligger i sentrum og det er kort vei til alle fasiliteter som vil bidra til å redusere transportbehov, klimagassutslipp og bidra ift. ønsket/målsettingen om kompakt by- og tettstedsutvikling.

7.10 Avveininger av virkninger

Området ligger i sentrum og det er kort vei til alle fasiliteter som vil bidra til å redusere transportbehov, klimagassutslipp og bidra ift. ønsket/målsettingen om kompakt by- og tettstedsutvikling. Dette også i tråd av at eksisterende bygningsmasse ikke vil bli revet, men vil bli tatt vare på og ombygd. Prosjektet vil være med på å stimulere til økt aktivitet i sentrum og vurderes å gi et godt tilskudd i bybildet. Det kan bli flere boliger i sentrum og det vil imøtekomme etterspørsel etter overnatting i Bodø kommune.

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen med tilhørende utredninger vil planforslaget etter forslagstillers vurdering i liten grad medføre negative konsekvenser for miljø og samfunn. Planforslaget vurderes å skape flere arbeidsplasser, bidra positivt i byutviklingen og videre gi økte inntekter for kommunen.