

Planbeskrivelse

OLAV V GATE 98B, BODØ KOMMUNE

DETALJREGULERINGSPLAN

PLAN-ID 2023009

03.04.2024

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn	5
2.1	Hensikten med planen	5
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold	5
2.3	Utbyggingsavtaler	5
2.4	Krav om konsekvensutredning	5
3	Planprosessen	6
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart	6
4	Planstatus og rammebetingelser	7
4.1	Overordnede planer	7
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	8
4.3	Tilgrensende planer	8
4.4	Temakart fra kommuneplanens arealdel	9
4.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	11
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	12
5.1	Beliggenhet	12
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	13
5.3	Stedets karakter	14
5.4	Landskap	14
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	14
5.6	Naturverdier	15
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	15
5.8	Landbruk	15
5.9	Trafikkforhold	15
5.10	Barns interesser	16
5.11	Universell tilgjengelighet	16
5.12	Teknisk infrastruktur	16
5.13	Grunnforhold	19
5.14	Støyforhold	20
5.15	Luftforurensning	20
5.16	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	20
5.17	Næring	21
5.18	Analyser/utredninger	21
6	Beskrivelse av planforslaget	22
6.1	Planlagt arealbruk	22
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	23

6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	24
6.4	Parkering	27
6.5	Tilknytning til infrastruktur	28
6.6	Trafikkløsning	29
6.7	Planlagte offentlige anlegg.....	30
6.8	Miljøoppfølging.....	30
6.9	Universell utforming	30
6.10	Uteoppholdsareal	30
6.11	Kollektivtilbud	31
6.12	Kulturminner	31
6.13	Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett	31
6.14	Plan for avfallshenting/søppelsug	31
6.15	Avbøtende tiltak/løsninger ROS.....	31
6.16	Rekkefølgebestemmelser.....	32
7	Konsekvensutredning.....	32
8	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	33
8.1	Overordnede planer.....	33
8.2	Landskap	33
8.3	Stedets karakter	33
8.4	Byform og estetikk	33
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....	33
8.6	Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven	33
8.7	Forholdet til FNs bærekraftsmål	34
8.8	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk.....	35
8.9	Uteområder	35
8.10	Trafikkforhold	36
8.11	Barns interesser.....	36
8.12	Sosial infrastruktur.....	36
8.13	Universell tilgjengelighet	36
8.14	Energibehov – energiforbruk.....	36
8.15	Risiko og sårbarhet.....	36
8.16	Jordressurser/landbruk	37
8.17	Teknisk infrastruktur	37
8.18	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	37
8.19	Konsekvenser for næringsinteresser	37
8.20	Interessemotsetninger	37
8.21	Avveining av virkninger.....	37
9	Innkomne innspill til oppstart.....	38

1 Sammendrag

Planen legger opp til oppføring av ny bebyggelse i Olav V gate 98B, gnr/bnr 138/3974. Bebyggelsen skal dekke funksjonene forretning og kontorer.

Hoveddelen av planområdet reguleres til kombinert forretning og kontor, og kan bygges ut med inntil 100 % BYA i henhold til kommunedelplan for Hernes. Arealet innenfor byggegrensen er på 2.149 m², og med bebyggelse i to etasjer gir dette en teoretisk maksimumsgrense på 4.298 m² BTA. Den faktiske utnyttelsen planlegges å bli ca. 2.300 m² BTA.

Ny bebyggelse er foreslått med gesimshøyde på inntil 9,7 meter, tilsvarende kote +24,2. Dette er ikke i konflikt med restriksjonsplanen for Bodø lufthavn.

Olav V gate reguleres til dagens situasjon, mens adkomstveien og krysset reguleres i henhold til håndbok N100. I krysset reguleres det også inn sikttrianter med frisiktsoner.

Adkomst vil være som i dag. Parkering skjer på bakkeplan, med 22 plasser for bil og 34 plasser for sykkel. Varelevering og renovasjon vil foregå på egen tomt.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for utvidelse av eksisterende næringsbygg på eiendom 138/3974, samt tilhørende adkomst og parkering. Detaljreguleringsplanen bygger på rammene gitt i kommunedelplan for Hernes. Bebyggelsen skal dekke funksjonene forretning og kontorer.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Stadssalg AS, postboks 395, 8001 Bodø.

Plankonsulenter er AFRY Ark Studio og Advansia.

Planområdet omfatter hele eller deler av følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Eier
138/3974	Stadssalg AS
138/3999	Stadssalg AS og Gest Eiendom AS
138/4182	Gunvald Johansen Eiendom AS
138/4334	Bodø kommune
138/4512	Stadssalg AS og Gest Eiendom AS
143/2	Statens vegvesen
145/17	Bodø kommune

2.3 Utbyggingsavtaler

I oppstartsvarelet er det kunngjort oppstart av forhandling om utbyggingsavtale, etter plan- og bygningsloven kapittel 17, mellom Stadssalg AS og Bodø kommune.

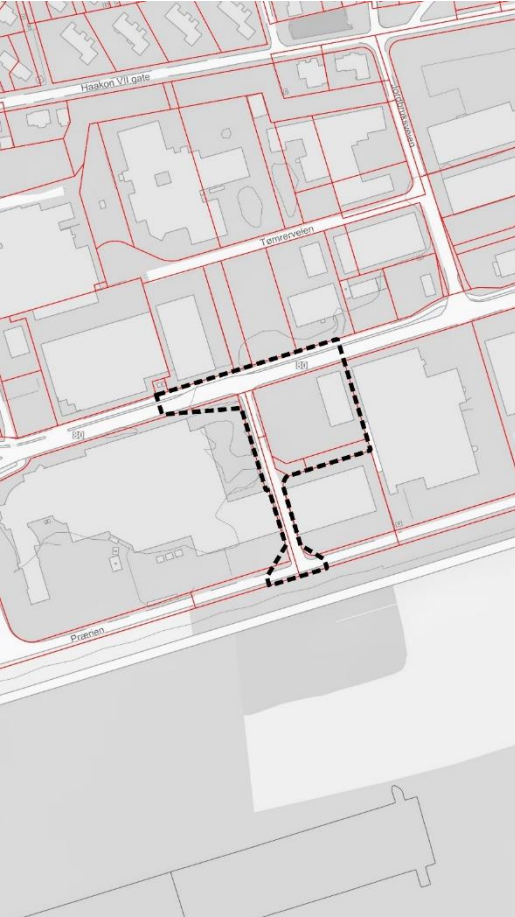
2.4 Krav om konsekvensutredning

Det ble i oppstartsmøtet konkludert med at planen ikke faller inn under tiltak som utløser krav til konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredninger, ettersom det ikke medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble varslet til berørte parter 03.01.2024 og annonsert i Avisa Nordland 04.01.2024, med merknadsfrist 04.02.2024.

<p style="text-align: center;">VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING FOR OLAV V GATE 98B, BODØ KOMMUNE</p> <p>AFRY Ark Studio, på vegne av forslagstiller Stadssalg AS, varsler herved om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Olav V gate 98B, gnr/bnr: 138/3974 m.fl. (3703, 3999, 4182, 4334, 4512), 143/2, 145/17, Bodø kommune, i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 og Forskrift om konsekvensutredninger.</p> <p>Hovedhensikten med planen er å legge til rette for utvidelse av eksisterende næringsbygg med tilhørende adkomst og parkering. Planområdet er på 7,2 daa.</p> <p>Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning etter <i>Forskrift om konsekvensutredninger</i> av 01.07.17.</p> <p>Medvirkning – frist for forhåndsuttalelser</p> <p>Merknader og innspill til planarbeidet sendes innen 4. februar 2024 til plankonsulent:</p> <p>AFRY Ark Studio v/ Andreas Bjørne Jacobsen e-post: andreas.jacobsen@afry.com eller Lilleakerveien 8, 0283 Oslo med kopi til postmottak@bodo.kommune.no</p> <p>Merk med tydelig overskrift: «Olav V gate 98B» og saksnummer 2023/8055</p> <p>For mer informasjon og dokumenter i saken, se også Bodø kommunes hjemmeside: www.bodo.kommune.no</p>	
---	---

Figur 3.1: Tekst fra annonse i Avisa Nordland, samt kart med varslet plangrense.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Fylkesplan for Nordland 2013-2025

Fylkesplanen er en overordnet plan for den helhetlige utviklingen i Nordland, og legger føringer og strategier for den regionale planleggingen der.

Særlig relevant for Olav V gate 98B er følgende retningslinjer:

8.2. By- og tettstedsutvikling:

- a) Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. I arealplanleggingen skal transformasjon og fortetting i by- og tettsted og rundt kollektivknutepunkter vurderes som virkemidler for å unngå uønsket spredning av bebyggelse.
- b) Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafikksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.
- c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.
- o) Grøntområder, parker, gang- og sykkeltraseer og turdrag innen og mellom boligområder, nærturområder, skole, butikk og andre viktige servicepunkter, skal sikres gjennom kommunens arealplaner.

8.4. Næringsutvikling:

- a) Arealplanleggingen skal sikre næringslivets behov for forutsigbarhet og legge til rette for utbyggingsareal, ressursgrunnlag og infrastruktur som vei, vann, kraftlinjer og bredbånd.
- b) Arealplanleggingen skal sikre vekst og utviklingsmuligheter for byer og tettsteder med hensyn til tilgang på tomter til næringsliv og boligbygging.

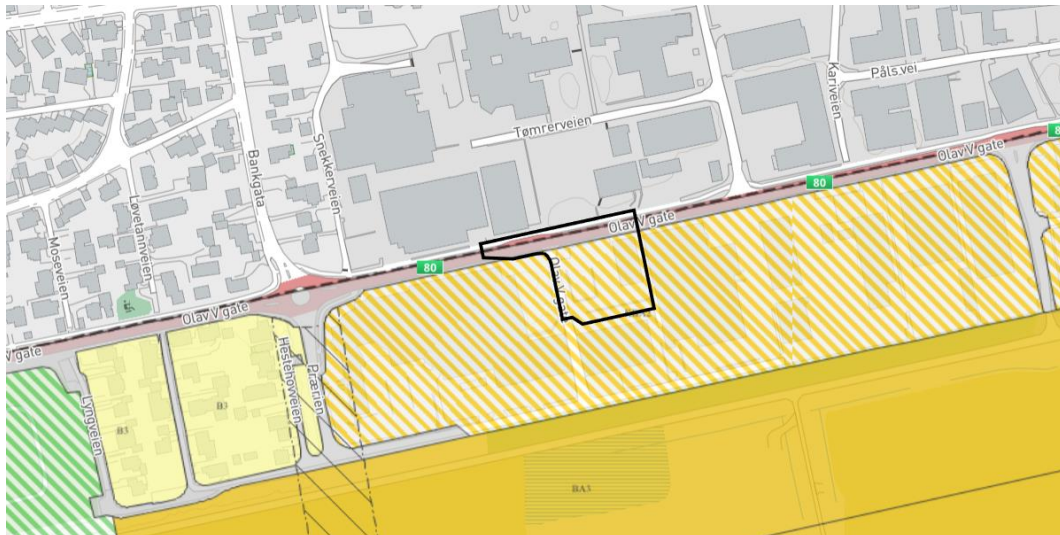
8.6. Klima og klimatilpasning:

- e) Energibruk og tilrettelegging for nye miljøvennlige energiløsninger, skal være et gjennomgående perspektiv i kommuneplaner og planer som legger til rette for utbygging.
- f) Kommunene bør gjennom planlegging og veiledning legge til rette for at bebyggelse og infrastruktur lokaliseres og utformes for en effektiv utnyttelse av fjernvarme.
- g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder.

4.1.2 Kommunedelplan for Hernes

Planområdet er omfattet av kommunedelplan for Hernes, ikrafttredelsesdato 16.06.2022. Område KBA2 er her regulert til kombinert bebyggelse og anleggsformål (næring og forretning), med følgende relevante bestemmelser:

- Maks utnyttelsesgrad på 100 % BYA og maksimal gesimshøyde på 12 m.
- Det tillates ikke etablering av daglighandel, eller av ny eller utvidelse av eksisterende handel utover 3000 m² BRA.
- For hver 100 m² BRA skal det avsettes minst 1 og maks 2 parkeringsplasser for bil, og minst 1,5 parkeringsplasser for sykkel. Kravet skal rundes opp til nærmeste hele plass.
- Minst 5 % av parkeringsplassene skal være for forflytningshemmede.
- Ved tilbygg, påbygg og bruksendring skal det gjøres en samlet vurdering av parkeringsbehov for hele bygningsmassen.
- Oppstillingsplasser for varelevering, renovasjon og servicebiler skal dokumenteres.
- Ved utbygging til kontorformål kan maksimalt 15 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Ved utbygging til forretning er det maks 20 %.



Figur 4.1: Utsnitt av kommunedelplan for Hernes med planområdet markert. Planområdet ligger innenfor felt KBA2 og er regulert til kombinert bebyggelse og anleggsformål.

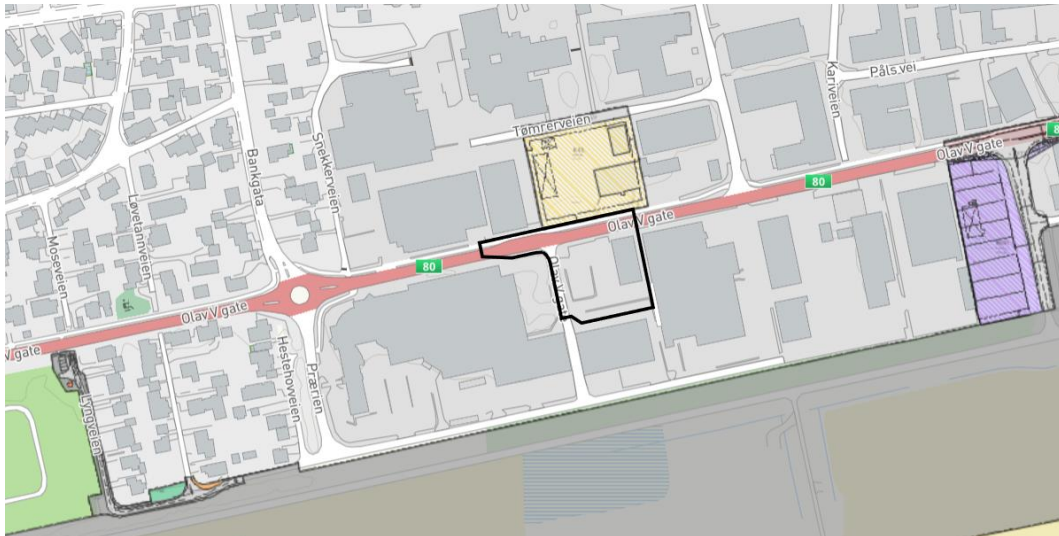
4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det er ingen gjeldende reguleringsplan innenfor planområdet.

4.3 Tilgrensende planer

Plan-ID 2013006, Tømrrerveien 4-8, ikrafttredelsesdato 07.05.2014. Planen omfatter eiendommen nord for planområdet, og er regulert til kombinert bebyggelse og anleggsformål.

Plan-ID 2013008, Områderegulering for sivil lufthavn i Bodø, ikrafttredelsesdato 16.06.2016. Lufthavnen ligger rett syd for planområdet, og er regulert til lufthavn.

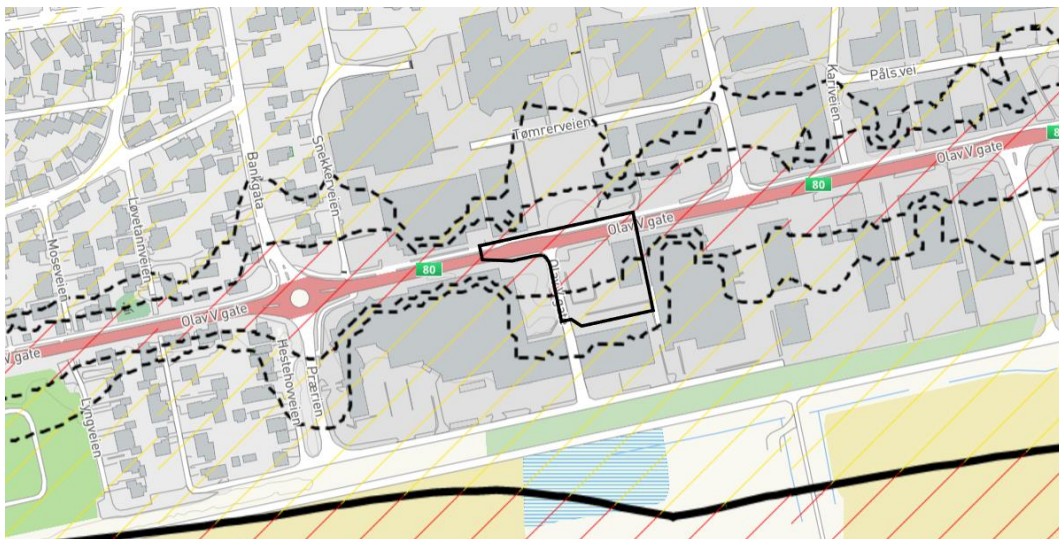


Figur 4.2: Utsnitt fra Kommunekart med gjeldende reguleringsplaner i området.

4.4 Temakart fra kommuneplanens arealdel

Temakart 3 Støysoner

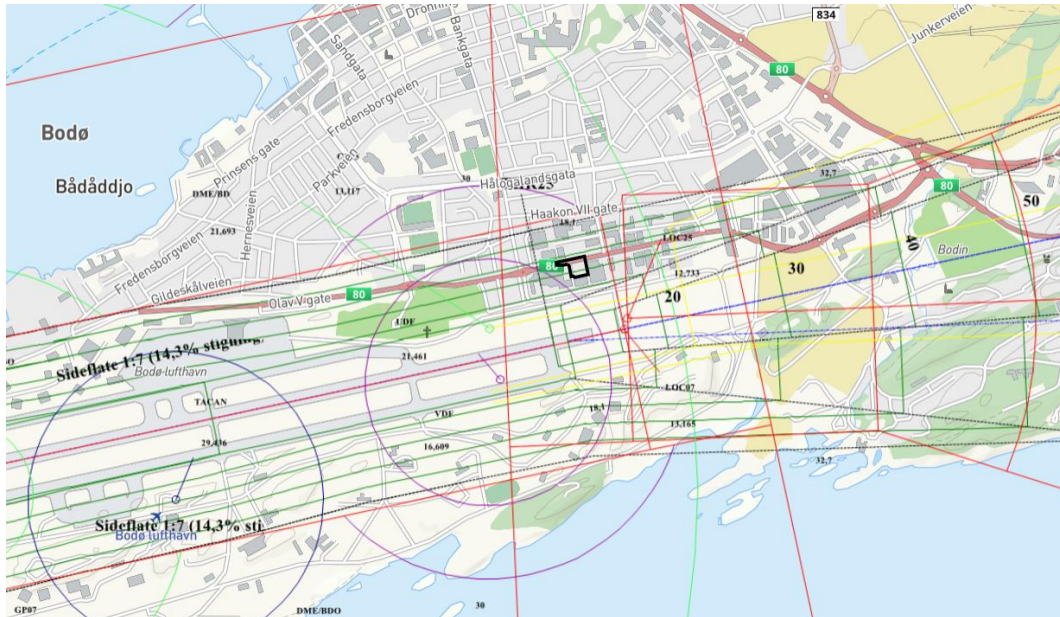
Planområdet ligger i både rød og gul støysone for veitrafikk, men den nye bebyggelsen vil ligge i gul støysone. Med dagens lufthavn plassering ligger planområdet i gul støysone for flytrafikk, men etter flytting av Bodø lufthavn vil det ligge utenfor.



Figur 4.3: Utsnitt fra Kommunekart med støysone for veitrafikk innenfor stiplede linjer, og støysone for flytrafikk innenfor heltrukket linje (hele utsnittet ligger i gul støysone for flytrafikk).

Temakart 8 Byggerestriksjoner og hinderflater nåværende

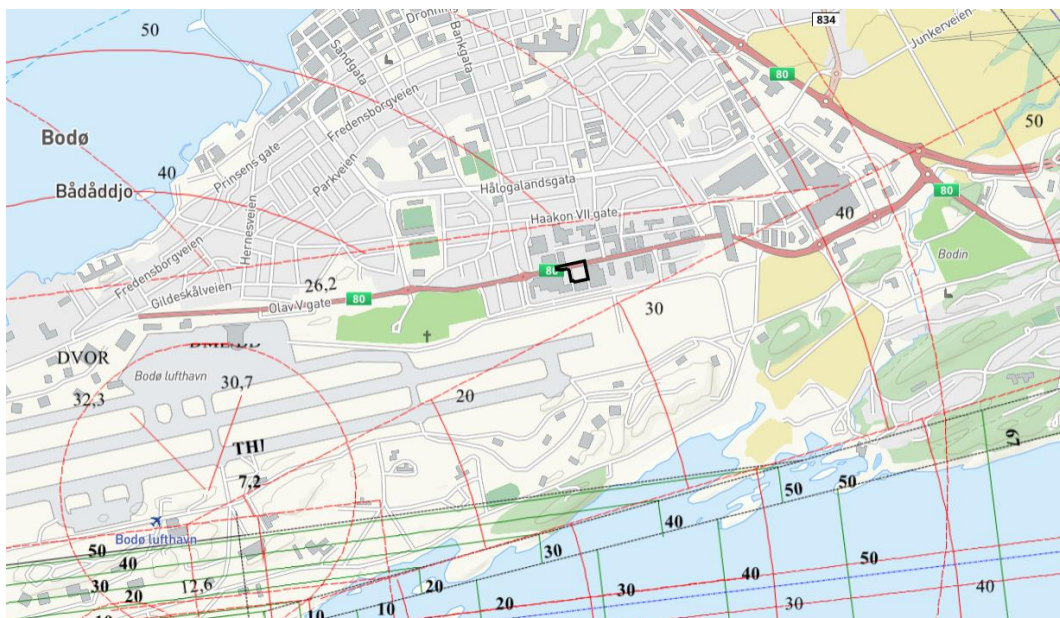
Planområdet ligger innenfor sonen for hinderflater i eksisterende situasjon for Bodø lufthavn. Dette medfører restriksjoner på byggehøyder, belysning, bygningsutforming og annet som kan påvirke lufthavnvirksomhet og flytrafikk. Maksimal byggehøyde for planområdet øker, parallelt med Olav V gate, fra kote +26 i sør til kote +37 i nord.



Figur 4.4: Utsnitt fra Kommunekart med byggerestriksjoner og hinderflater for Bodø lufthavn med dagens plassering.

Temakart 9 Byggerestriksjoner og hinderflater fremtidig

Ved fremtidig flytting av Bodø lufthavn lengre sørvest vil planområdet falle utenfor sonene som omfattes av hinderflatene. Det vil likevel fortsatt gjelde høyderestriksjoner for nybygg og tiltak.



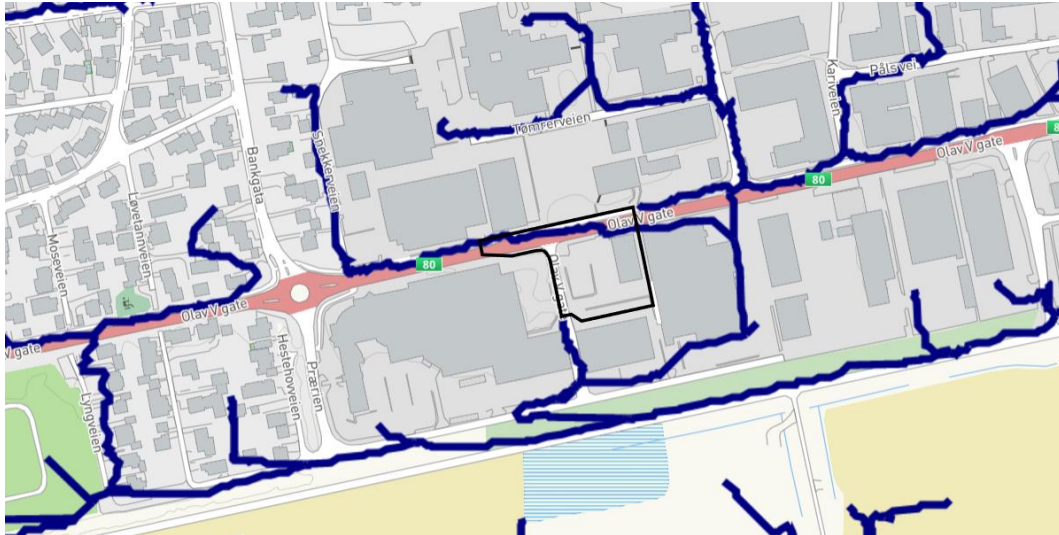
Figur 4.5: Utsnitt fra Kommunekart med byggerestriksjoner og hinderflater for Bodø lufthavn med fremtidig plassering.

Temakart 12 Byutviklingsområdet

Planområdet ligger innenfor byutviklingsområdet.

Temakart 19 Avrenningslinjer

Det går flere avrenningslinjer gjennom planområdet, og disse skal hensyntas i utarbeidelse av VAO-plan.



Figur 4.6: Utsnitt fra Kommunekart med avrenningslinjer i området.

Temakart 20 Bydeler

Planområdet ligger i bydel Hernes.

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

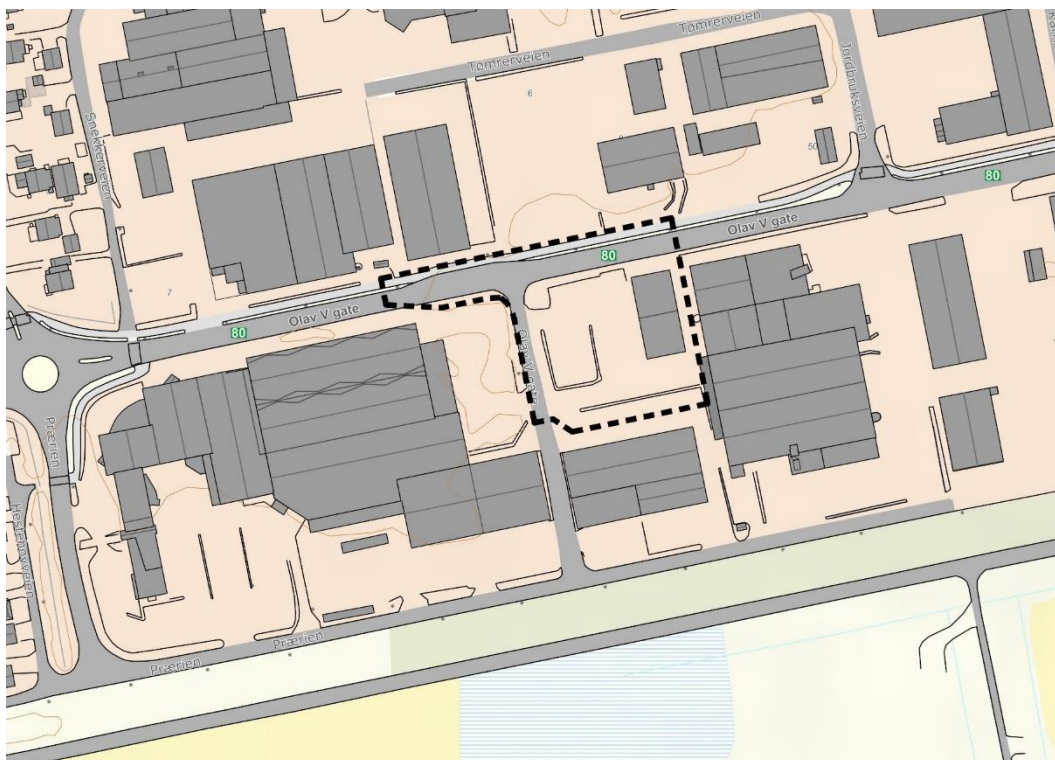
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging av 26.09.2014
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning av 28.09.2018
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) av 11.06.2021
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520-2012) av 25.04.2012
- Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt 20.09.1995
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027, vedtatt 20. juni 2023

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet



Figur 5.1: Kart over Bodø med planområdet markert i rødt.



Figur 5.2: Kart over planområdet og omkringliggende arealer.

Planområdet ligger i et etablert næringsområde i bydel Hernes i Bodø kommune, mellom Olav V gate (rv. 80) og Prærien.

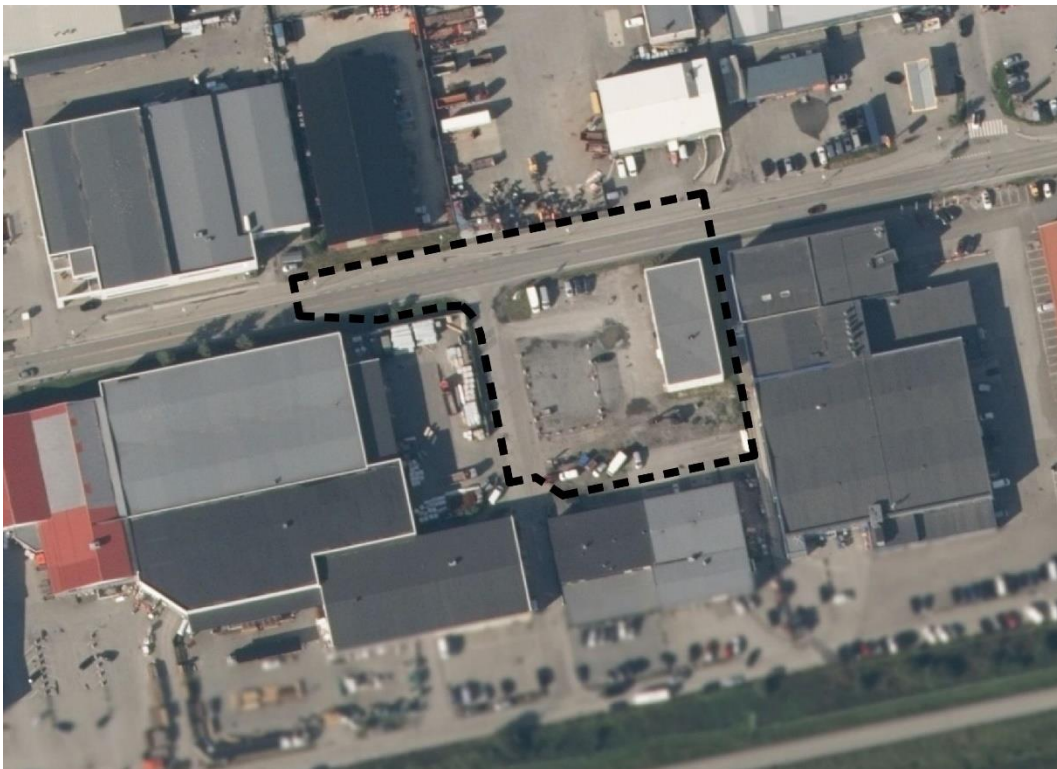
Planavgrensningen omfatter eiendommen ved Olav V gate 98B og den delen av Olav V gate som går forbi, samt deler av adkomstveien til Prærien og areal for regulering av sikktrekant i krysset.

Planområdet er på totalt 5,9 daa.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Utenom veiarealene består planområdet av grus- og asfaltflater som brukes til parkering og lagring, noe grøntareal i form av gresskleddede grøfter, og et bygg i to etasjer med grunnflate på ca. 500 m². I første etasje av dette bygget er det garasjer og i andre etasje er det kontorer.

Omkringliggende arealer består i stor grad av større næringsbygg med industri, lager og/eller handel, med tilhørende utendørs oppbevaring og parkering. Like syd for planområdet ligger Bodø lufthavn, der mesteparten av overflaten er åpen fastmark.



Figur 5.3: Ortofoto av planområdet og omkringliggende arealer. (Norge i bilder, 2022).

5.3 Stedets karakter

Nærområdet er preget av større næringsbygg bestående av lager, lett industri, og plasskrevende forretninger. Bebyggelsen består hovedsakelig av 1-2 etasjer, der inngangene hovedsakelig er tilknyttet parkeringsplasser heller enn direkte til Olav V gate. Det er store asfalterte arealer som brukes til utendørs lagring og parkering, og minimalt innslag av grønt. Området bærer generelt et sterkt preg av bilbasert næring og høy andel bilbruk.



Figur 5.4: Olav V gate sett mot planområdet (foto: Kristoffer L. Seivåg).

5.4 Landskap

Landskapet i området er flatt. Det er relativt gode solforhold på grunn av lav bebyggelse og fravær av vegetasjon. Kotehøyden på terrenget varierer mellom 14,5 og 15,0 meter over havet.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjennomført en sjekk av kulturminnelokaliteter på Kulturminnesøk. Det er ikke registrert noen kulturminner eller kulturmiljøer i umiddelbar nærhet til planområdet.

5.6 Naturverdier

Planområdet er fullt opparbeidet, med unntak av noen gresskledde grøfter. Det er ikke registrert verneområder, utvalgte naturtyper, inngrepsfrie naturområder eller verdifulle/utvalgte landskap på planområdet. Det er i nærheten av planområdet registrert de truede artene fiskemåke og gråmåke, samt de nær truede artene stær og sanglærke.

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet er fullt opparbeidet i dag, og har ingen rekreasjonsverdi.

5.8 Landbruk

Det er ingen landbruk i nærheten av planområdet.

5.9 Trafikkforhold

Kjøreadkomsten til Olav V gate 98B skjer hovedsakelig direkte fra Olav V gate (rv. 80). Dette er en tofelts vei med ensidig gang- og sykkelvei på nordsiden. Veien har en fartsgrense på 50 km/t og årsdøgntrafikk (ÅDT) på 9.850 (2022).

Alternativ adkomst er via Prærien fra syd. Dette er en adkomstvei uten fortau, og fartsgrense 50 km/t (uskiltet). Mellom Olav V gate og Prærien går det i tillegg en mindre adkomstvei uten eget navn. Denne går i stor grad i ett med de omkringliggende flatene, og oppleves som en integrert del av arealet rundt planområdet.



Figur 5.5: Kart over trafikulykker, markert med grønn prikk. (Kilde: Statens vegvesen/Vegkart)

Statens vegvesen har registrert fire ulykker i nærheten av planområdet de siste ti årene – alle i Olav V gate. Tre av disse skjedde i krysset mellom Olav V gate og Jordbruksveien, like øst for planområdet, mens den fjerde skjedde i nordvestre ende av planområdet.

For å komme seg til eiendommen som gående eller syklende må man benytte Olav V gate, som har gang- og sykkelvei på nordsiden, for så å krysse veien utenom fotgjengerovergang. Alternativt kan man ta Prærien fra rundkjøringen i vest og ankomme eiendommen fra syd. Dette er ikke særlig gunstig for myke trafikanter, og det er derfor ønskelig å i fremtiden etablere fortau også på sydsiden av Olav V gate.

Nærmeste bussholdeplass til planområdet er Bodø videregående skole, som ligger ca. ti minutter (700 m) i gangavstand fra Olav V gate 98B. Herfra går både linje 3 og linje 4. Tidligere stoppet linje 3 rett ved planområdet (Snekkerveien bussholdeplass), men linjetraseen ble nylig endret slik at den ikke lenger følger Olav V gate.

5.10 Barns interesser

Planområdet har ingen verdier for barn og unge, og det er ingen interessepunkter i nærheten.

5.11 Universell tilgjengelighet

Planområdet er flatt, og det er enkelt å ta seg frem for de fleste brukergrupper. For svaksynte er det derimot problematisk, ettersom området hovedsakelig består av utflytende arealer uten noen form for ledelinjer.

5.12 Teknisk infrastruktur

5.12.1 Vann og avløp

Det er kommunal vannforsyning til området. Hovedvannledningen nord for planområdet er VL150 PVC og ligger langs Olav V gate, mens hovedvannledningen i sør er VL280 PVC og ligger langs Prærien. Kommunen har opplyst om at det er tilstrekkelig kapasitet i nettet til å håndtere dagens situasjon i området, i tillegg til en liten økning i forbruk.

Tilgang for slokkevann for planområdet i dag er fra hydrant 145356, som ligger i nordvestre hjørne av planområdet, på nordsiden av Olav V gate.

Den eksisterende bebyggelsen innenfor planområdet er påkoblet kommunalt spillvannanlegg, og spillvann fra området renner med selvføll. Se vedlagt VAO-rammeplan.

Det er i dag god infiltrasjonsevne til grunnen i planområdet, men det er utfordringer knyttet til vannansamling på overflaten. Avrenningsmønsteret går sørover mot fjorden, og det går ingen vesentlige flomveier gjennom området. Det går to AF-ledninger gjennom planområdet: en AF250 under gang- og sykkelveien i Olav V gate, og en AF300 i sideterrenget rett nord for denne. Sistnevnte fører i hovedsak overvann.

5.12.2 El-anlegg

Det er allerede tilkobling til strømmettet i planområdet. Det er ikke mottatt innspill fra Bodø Energi om kapasitetsproblemer eller andre forhold som kan påvirke planen.

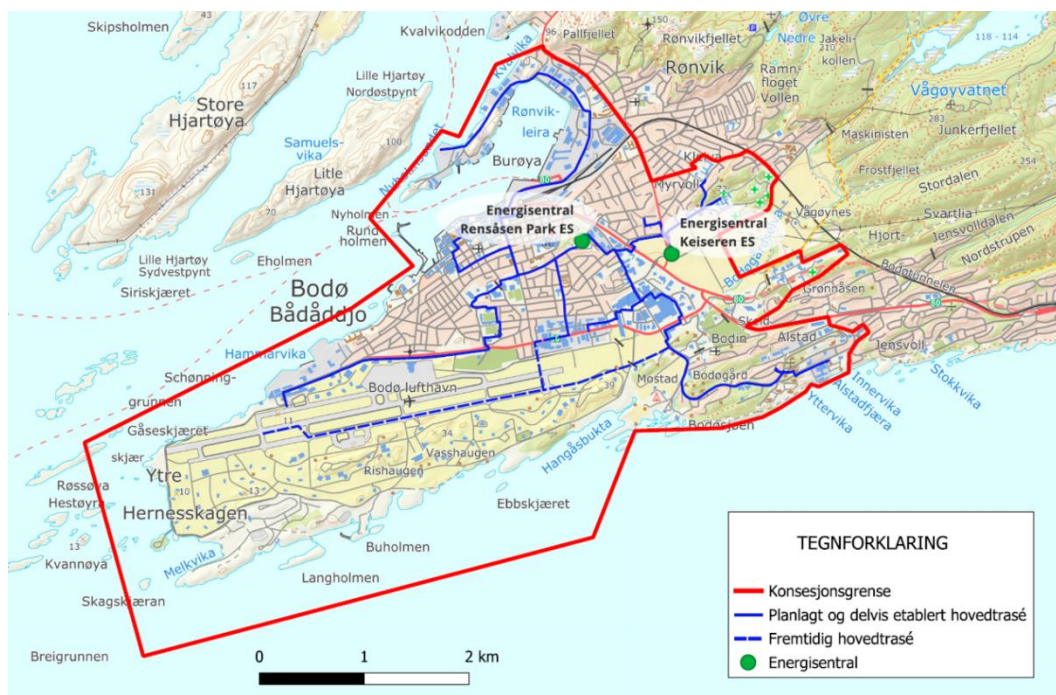
5.12.3 Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor BE Varme AS sitt konsesjonsområde for fjernvarme. Kommuneplanens arealdel inneholder følgende bestemmelse om fjernvarme:

§ 5.1.1 Energiløsning

Innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme er det tilknytningsplikt til fjernvarmenettet når konsesjonær har bekreftet at fjernvarme kan leveres på konsesjonsvilkår. Tilknytningsplikten gjelder både for private og offentlige bygg. Tilknytningsplikten gjelder ikke for oppføring/hovedombygging av enebolig, rekkehus samt annen bygning som har mindre enn 500 m² oppvarmet bruksareal. Det kan gjøres unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at alternative løsninger vil være miljømessig bedre. Dokumentasjonen må være basert på internasjonale godkjente standarder.

For bygg med tilknytningsplikt skal igangsettingstillatelse ikke gis før det er dokumentert at avtale om tilknytning er inngått.



Figur 5.6: Konsesjonskart for fjernvarme og traseer per 19.10.2023. Kilde: BE Varme AS.

I henhold til bestemmelsen er det tilknytningsplikt for planområdet, forutsatt at konsesjonær kan levere det. Distribusjonsnett for fjernvarme er ikke ført helt frem til planområdet, og tilkobling vil kreve utbygging av ca. 170 meter med fjernvarmenett. Veien forbi planområdet er likevel merket opp som en fremtidig hovedtrase.

5.13 Grunnforhold



Figur 5.7: Løsmassekart fra NGU. Kilde: Norges Geologiske Undersøkelse.

Ifølge NGUs løsmassekart består grunnen i planområdet hovedsakelig av marin strandavsetning med stedvis tynt dekke av jord. Vegetasjonen i området består av busker og kratt. Vest og sør for planområdet er det områder med forvittringsmateriale og myr. Det er god infiltrasjonsevne rundt planområdet.

I forbindelse med planarbeidet er det utført geotekniske grunnundersøkelser på lokasjon. De øverste 1,5 meterne består av topplag med fyllmasser og organisk materiale, etterfulgt av løsmasser som leire, silt og sand. Berg ligger på mellom 6,2 og 20,3 meters dybde. Geoteknisk notat konkluderer med at bebyggelse mest sannsynlig kan direktefundamenteres, forutsatt at masser med organisk innhold masseutskiftes med sprengstein.

Selv om hele planområdet er innenfor aktsomhetsområdet for marin leire ligger det i stor avstand fra registrert kvikkleirepunkt (1,4 km) og faresone for kvikkleireskred (2 km). Det er fravær av både sprøbruddmateriale og utsatt terreng, og området vurderes som stabilt med tanke på ras- og skredfare.

Området har moderat til lav aktsomhetsgrad for radon.

5.14 Støyforhold



Figur 5.8: Kart over støysoner fra veitrafikk.

Planområdet ligger i både gul og rød støyzone for veitrafikk. Nybygget vil ligge i gul støyzone. For flytrafikk ligger området i gul støyzone, men ved fremtidig flytting av lufthavnen vil planområdet falle utenfor støysonen. Dette er også vist i kapittel 4.4.1.

5.15 Luftforurensning

Ifølge Meteorologisk institutt, på Miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet, er det beregnet lav årsmiddelkonsentrasjon av NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5} rundt planområdet, og det er dermed tilfredsstillende luftkvalitet der. I perioder med lav temperatur kan den store trafikkmengden i Olav V gate (rv. 80) likevel medføre lokalt dårligere luftkvalitet.

5.16 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risiko- og sårbarhetsanalyse er vedlagt planforslaget. Analysen viser til høy sannsynlighet for store nedbørsmengder og urban flom på grunn av klimaendringer. Hele planområdet er i dag omfattet av aktsomhetsområde for flom, men det er ikke registrert noen flomfare. ROS-analysen peker på middels konsekvens for materielle verdier og små konsekvenser for liv og helse samt stabilitet.

Det anbefales å legge til rette for god overvannshåndtering innenfor planområdet, samt å sikre flomveier. Dette kan bidra til å redusere sannsynlighet, årsak, sårbarhet, konsekvenser og usikkerhet ved de uønskede hendelsene.

På grunn av faren for birdstrikke (kollisjon mellom fugler og fly) anbefales det tiltak for å redusere mengden fugler som beveger seg i nærheten av flyplassen. Fremtidige tiltak skal utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler.

5.17 Næring

Planområdet ligger i et etablert næringsområde med et stort antall bedrifter innen ulike bransjer. I Olav V gate 98B er det et bilutleiefirma og flere ulike mindre bedrifter leier kontorer, og i 98A er det bilverkstedvirksomhet. I byggene øst, vest og nord for planområdet holder det til ulike plasskrevende forretninger, deriblant flere byggevareforhandlere.

5.18 Analyser/utredninger

Det er gjennomført en trafikkanalyse (vedlagt) for å se på ulike behov og løsninger for adkomst og parkering.

Kapasiteten på eksisterende teknisk infrastruktur er undersøkt og beskrevet i vedlagt VAO-rammeplan.

I forbindelse med planarbeidet er det utført geotekniske grunnundersøkelser av planområdet. Vedlagt planforslaget er geoteknisk notat og datarapport fra grunnundersøkelse. Konklusjonene om grunnforhold er gjengitt i kapittel 5.13.

Det er også utarbeidet en miljørapport (vedlagt) der det er undersøkt om grunnen i planområdet er forurenset. Analyserte prøver er i tilstandsklasse 1 og 2 («meget god» og «god»), der sistnevnte innebærer en liten overskridelse av normverdi for stoffet arsen på dybde 1-2 meter i én av prøvene. Rapporten vurderer totalt sett området som ikke forurenset.

6 Beskrivelse av planforslaget



Figur 6.1: Skjermbilde av plankartet.

6.1 Planlagt arealbruk

Planen legger til rette for utbygging av området til kombinert kontor og forretning, med inntil ca. 3.500 m² BYA (innenfor bestemmelsenes krav om 100 % BYA).

6.1.1 Reguleringsformål

Arealformål	
§ 12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1810 - Forretning/kontor (3)	3,7
Sum areal denne kategori:	3,7
§ 12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (2)	0,4
2011 - Kjøreveg	1,1
2015 - Gang-/sykkelveg	0,4
2018 - Annen veggrunn – tekniske anlegg (5)	0,3
Sum areal denne kategori:	2,2

Totalt alle kategorier:	5,9

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

Forretning/kontor (F/K)

På F/K legges det til rette for bebyggelse og anlegg som vil dekke funksjonene til forretning og kontorer. For bebyggelsen vil det være parkering på bakkeplan.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)

Veg (V)

f_V er adkomstveien mellom Olav V gate og Prærien, og skal ved utbedring utformes i henhold til kommunens norm og Statens vegvesens veinormaler. Veien er felles for tilliggende eiendommer.

Kjøreveg (KV)

o_KV er kjørebanelen i Olav V gate (rv. 80). Det reguleres inn sikktrekant for krysset med adkomstveien. Ellers ingen endringer fra dagens situasjon. Veien er offentlig.

Gang-/sykkelveg (GS)

o_GS er gang- og sykkelveien på nordsiden av Olav V gate. Det reguleres ingen endringer fra dagens situasjon. Gang- og sykkelveien er offentlig.

Annen veggrunn – tekniske anlegg (AVT)

o_AVT1 er rabatten mellom kjøreveien og gang- og sykkelveien i Olav V gate. o_AVT2 er grøften på nordsiden av gang- og sykkelveien. o_AVT3 er grøften på sydsiden av Olav V gate. Det reguleres ingen endringer fra dagens situasjon. Areal for annen veggrunn er offentlig.

Hensynssoner (§§ 12-6, 12-7 og 11-8)

Sikrings-, støy- og faresoner (§ 11-8 a)

H140 er sikringssoner for friskt i krysset mellom Olav V gate og adkomstveien. Her tillates ikke sikthindringer i siktplanet eller som er høyere enn 0,5 m over kjørebanelen, med unntak av enkeltstående trær, stolper og lignende.

Soner for båndlegging i påvente av vedtak (§ 11-8 d)

H710 er båndleggingssoner for å legge til rette for fremtidig etablering av fortau på sydsiden av Olav V gate. Det tillates midlertidig arealbruk som enkelt og på kort tid kan fjernes i forbindelse med eventuell fremtidig regulering av fortau.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming



Figur 6.2: Skisseplan som viser planområdet med foreslått bebyggelse og utomhusarealer.

Bebyggelsen planlegges som en utvidelse av eksisterende bygg i Olav V gate 98B. Utvidelsen vil skje mot syd og vest fra søndre ende av eksisterende bygg, og får dermed en L-form. Det nye bygget vil få en grunnflate på ca. 860 m². Lengden er 52,2 meter øst-vest og 17,9 meter nord-syd. I indre hjørne mellom eksisterende og nytt bygg planlegges det nytt inngangsparti og nytt trappehus med heis. Medregnet dette vil grunnflaten til ny bebyggelse bli ca. 910 m².



Figur 6.3: Illustrasjon av fremtidig bebyggelse sett fra nordvest.



Figur 6.4: Illustrasjon av fremtidig bebyggelse sett fra vest.



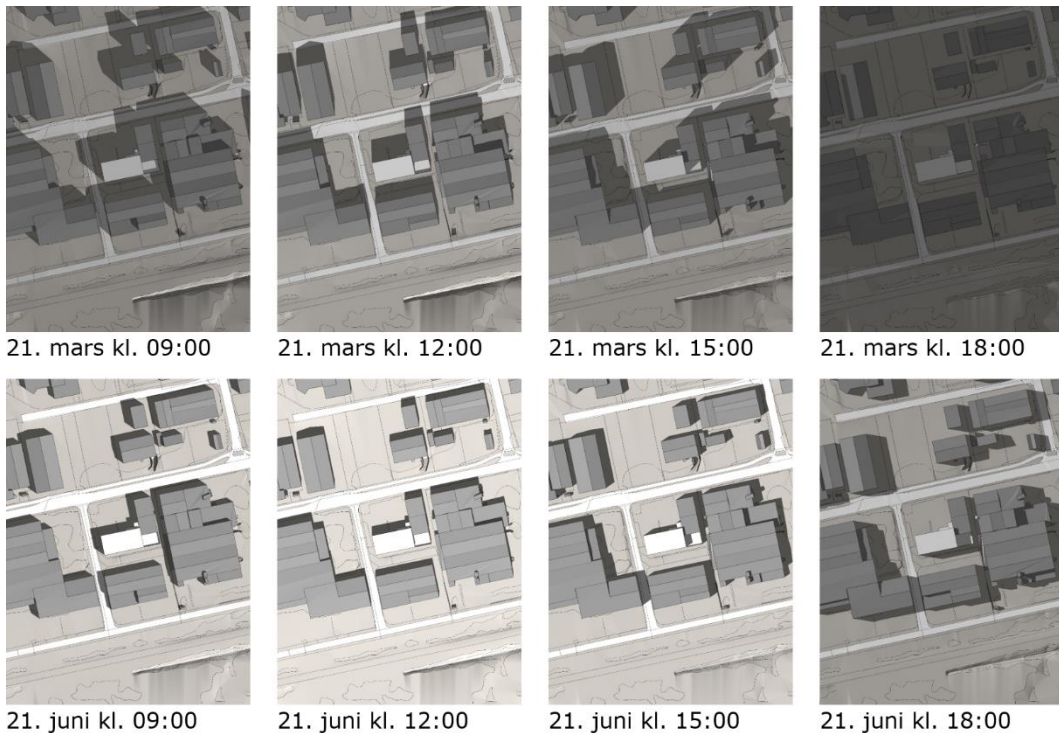
Figur 6.5: Illustrasjon av fremtidig bebyggelse sett fra sørøst.

6.3.1 Bebyggelsens høyde

Planområdet ligger ca. 280-380 meter nord-nordøst for landingsterskel for rullebane 25 (fra øst) ved Bodø lufthavn. Soner for innflyvning til flyplassen legger restriksjoner på byggehøyden i området, og dette er fastsatt med skrå hinderflater på hver side av rullebanen. Restriksjonshøyden ligger på ca. kote +26 (meter over havet) i søndre ende av planområdet, og stiger lineært med 14,3 % til ca. kote +37 i nordre ende av planområdet. Terrenghøyden på tomten ligger på ca. kote +14,5.

Planområdet tillater generelt bebyggelse med byggehøyde på inntil 12 meter, i tråd med kommunedelplan for Hernes sine bestemmelser punkt 4.1.2, men bebyggelsen skal uansett ikke gjennomtrengte gjeldende hinderflate for Bodø lufthavn. Dersom høyeste takhøyde overskrider 9 meter over terreng, eller kote +24, kan Avinor kreve at det gjøres turbulensvurderinger, hvorpå tiltakshaver skal sørge for, og bekoste, innhenting av strømningsanalyse fra anerkjent leverandør utført i henhold til Avinors retningslinjer.

Nybygget er skissert med en gesimshøyde på 9,7 meter, tilsvarende ca. kote +24,2. Eksisterende bygg er ca. 6,7 meter høyt, tilsvarende ca. kote +21,2.



Figur 6.6: Sol- og skyggeanalyser av planområdet med foreslått bebyggelse i hvitt.

6.3.2 Grad av utnyttning

Område F/K kan bygges ut med inntil 100 % BYA, altså 3.531 m² BYA for F/K1 hvis man ser bort ifra hensynssonene for frisikt (H140) og fremtidig fortau (H710). Arealet innenfor byggegrensen er på 2.149 m², og med bebyggelse i to etasjer gir dette en teoretisk maksimumsgrense på 4.298 m² BTA. Den faktiske utnyttelsen planlegges å bli ca. 2.300 m² BTA.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Det er skissert en utvidelse fra dagens ca. 1000 m² BRA til ca. 2.200 m² BRA med bygningsutvidelsen. Av dette går ca. 500 m² til butikkareal.

Endelig antall arbeidsplasser er vanskelig å beregne ettersom det er tenkt både forretning og kontorlokaler, men det antas omtrent 20 arbeidsplasser totalt.

6.4 Parkering

Krav til parkering er satt i kommunedelplanens bestemmelser. Følgende punkter fra § 2.1.6 er særlig relevante for planen:

- For hver 100 m² BRA skal det avsettes mellom 1 og 2 parkeringsplasser for bil, og minst 1,5 parkeringsplasser for sykkel. Ved beregning skal det rundes oppover til nærmeste hele plass.
- Av samlet antall parkeringsplasser skal minst 5 % være utformet og reservert for forflytningshemmede, med kortest mulig gangavstand til hovedinngang.
- Parkeringsplassene for sykkel skal etableres innenfor en avstand på maks 25 m fra hovedinngang. Sykkelstativ skal være låsbart og gis en god estetisk utforming.
- Ved utbygging med krav om flere enn 7 parkeringsplasser kan andelen tomteareal som benyttes til parkering på terrengnivå være maks 15 % ved kontorformål og maks 20 % ved forretningsformål.

Det er skissert 22 parkeringsplasser for bil, hvorav to plasser er utformet og reservert for forflytningshemmede. Bestemmelsene om parkering i kommunedelplan for Hernes stiller krav til mellom 23 og 45 parkeringsplasser for bil, beregnet utfra den foreslåtte bebyggelsens størrelse. På grunn av bebyggelsens formål er det anslått et lavere behov enn kravet i kommunedelplanens bestemmelser, og planforslagets bestemmelser nedjusterer derfor kravet til at det skal avsettes 0,5-1,5 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA. Den planlagte virksomheten i nybygget er anslått til å få relativt få besøkende, og det legges til rette for at de ansatte kan sykle til jobb. Det vises til trafikkanalysen som støtter nedjustering av parkeringskravet. Færre parkeringsplasser er også positivt med tanke på nullvekstmålet for personbiltrafikk og trafikkavvikling i området.

Det er også skissert 34 parkeringsplasser for sykkel, noe som er i henhold til bestemmelsenes krav i forhold til bebyggelsens størrelse. Samtlige plasser plasseres innen en avstand på 25 meter fra inngangen til det nye bygget. I tillegg er det skissert en alternativ plassering for parkering av 10 sykler vest for ny bebyggelse, i en avstand på like over 25 meter fra hovedinngang.

Det ble i oppstartsmøte med kommunen konkludert med at det kan ses bort ifra kravene om maksimal andel areal som benyttes til parkering på terrengnivå. Bakgrunnen for vurderingen er stedets nåværende karakter, det foreslåtte tiltakets tidsperspektiv og omfang, og hensyn til fremtidig transformasjon av området. I forhold til bebyggelsens formål, størrelse og planlagte bruk er det lite hensiktsmessig å bygge underjordisk parkeringsgarasje, og en slik konstruksjon kan bidra til å komplisere en fremtidig transformasjon av området. Med utgangspunkt i 18 m² per ordinære plass og 36 m² per plass for forflytningshemmede, begge inklusivt manøvreringsareal, vil de 22 skisserte parkeringsplassene uansett resultere i at under 15 % av tomtearealet brukes til parkering på terrengnivå.

6.5 Tilknytning til infrastruktur

6.5.1 Vann og avløp

Det er utarbeidet VAO-rammeplan for planforslaget. Her følger oppsummerte punkter fra rammeplanen. Se vedlegg for hele rapporten.

Kapasiteten til vannverket er ifølge Bodø kommune tilstrekkelig til å forsyne området samt en mindre økning i forbruk. Planforslaget legger ikke opp til betydelig større vannforbruk. Etter dialog med Bodø kommune foreslås det å legge etablere ny brannkum i adkomstgaten, med føring av ny vannledning sørover til påkobling til eksisterende VL280 i ny kum i Prærien. Fra VL150 i Olav V gate omkobles de eksisterende stikkledningene til Olav V gate 98A og 96B til ny vannledning.

Tilgang til slokkevann er ca. 50 meter fra hjørnet på tomten, noe som ikke er tilfredsstillende avstand til inngang i henhold til TEK17. Det er behov for etablering av brannkum innenfor 25-50 meter fra inngangen til hovedangrepsvei, og det foreslås derfor etablering av brannkum i adkomstgaten. I forbindelse med dette ønsker kommunen også å bytte ut eksisterende brannhydrant i Prærien med ny brannvannskum. Dette avklares videre med kommunen i løpet av detaljprosjekteringen.

Spillvannsystemet i planområdet er, i likhet med dagens situasjon, planlagt med selvføll. Det er ifølge Bodø kommune tilstrekkelig kapasitet i nettet til å håndtere en utbygging i området. Det foreslås likevel å etablere en kommunal spillvannskum i adkomstgaten, og denne legges da i samme grøft som vannledningen sørover med påkobling til eksisterende AF630 i ny AF-kum i Prærien.

Utbygging av planområdet vil ikke endre vannveiene vesentlig, og dagens flomveier er dermed ivarettatt. Planforslaget legger opp til økt andel tette flater enn i dagens situasjon, og dette sammen med forventet økning i nedbørsmengde medfører noe økt avrenning fra området. Dette medfører et behov for lokale overvannstiltak som mottar overvann fra tette flater.

Det foreslås å etablere et fordrøyningsanlegg som vil kunne ta unna takvann, drenering fra bygg og overløp fra infiltrasjonssandfang. Som et ytterligere tiltak for overvannshåndtering kan andelen tette flater reduseres ved bruk av permeable dekkematerialer. I tillegg til å ta unna overvann på en bedre måte enn tette flater kan de også holde og rense forurensninger som oljerester fra parkerte biler og andre forurensninger i overvannet.

I VAO-rammeplanen er det regnet frem til en blågrønn faktor for dagens situasjon på 0,26, noe som er ganske lavt på skalaen som går fra 0 (dårligst) til 1 (best). I et næringsområde som dette kan det være utfordrende å implementere blågrønne tiltak, men mulighetene for dette må ses nærmere på i detaljprosjekteringen. Tiltak som kan øke den blågrønne faktoren er bruk av permeable overflater, tilrettelegging for trær, og etablering av fordrøyningsbasseng, hvorav sistnevnte er en del av planforslaget.

6.5.2 El-anlegg

Planlagte tiltak kobles på eksisterende strømnnett i området. Eksisterende strømnnett er kontrollert, og det er konkludert med at det er tilstrekkelig kapasitet i området.

6.5.3 Fjernvarme

Kommuneplanens bestemmelser § 5.1.1 om energiløsning stiller krav til at bebyggelse med minst 500 m² oppvarmet bruksareal utløser plikt om tilknytning til fjernvarmeanlegg, forutsatt bekreftelse fra konsesjonær om at fjernvarme kan leveres på konsesjonsvilkår. For den foreslåtte bebyggelsen anbefaler BE Varme fritak fra tilknytningsplikten på grunn av at det ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut fjernvarmenettet frem til ny bebyggelse. Dermed er det ikke planlagt bruk av fjernvarme til oppvarming av den foreslåtte bebyggelsen. Det er likevel mulighet for fremtidig tilknytning til fjernvarmeanlegget.

6.6 Trafikkløsning

Det er utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver de trafikale forholdene i både dagens situasjon og planlagt situasjon. Denne viser til at tiltakene i planforslaget vil ikke medføre behov for ytterligere tiltak på eksisterende veinett.

6.6.1 Kjøreadkomst

Adkomst til planområdet vil være som i dag, fra Olav V gate. Det vil også fortsatt være mulig å kjøre via Prærien. Deler av adkomstgaten mellom Olav V gate og Prærien reguleres i henhold til dagens krav i håndbok N100. I plankartet er avkjørsler markert med avkjørselspil. På grunn av kjøremønsteret for varelevering er det satt av en bred åpning for innkjøring til parkeringsplassen. Denne kan eventuelt innskrenkes ved bruk av overkjørbart areal slik at de fleste av bilene bruker en smalere adkomståpning.

6.6.2 Utforming av veger

Det er ingen nye veier i planområdet, kun eksisterende. Utformingen av Olav V gate reguleres som dagens situasjon. Den delen av adkomstgaten mellom Olav V gate og Prærien som går omfattes av planområdet reguleres til utforming som adkomst til næringsområde uten fortau etter kap. 2.7 i håndbok N100, med to kjørefelt à 3 meter bredde, og 0,75 meter brede skuldre på hver side.

Ved eventuell utbedring av adkomstveien i henhold til reguleringsplanen skal også krysset med Olav V gate oppgraderes. Hjørneavrundingen er tegnet opp i henhold til håndbok N100 kap. 4.1.4.1, med en radius på 12,5 meter, noe som gir alle dimensjonerende kjøretøy mulighet til å kjøre gjennom krysset. Endelig utforming kan avvike fra reguleringsplanen dersom behovet viser seg å være annerledes.

6.6.3 Varelevering

Varelevering vil skje på egen tomt, gjennom garasjeport inn til lageret i vestre ende av det nye bygget. Med den skisserte løsningen vil det ikke bli nødvendig med rygging på felles adkomstvei. Se trafikkanalysen for illustrasjoner med kjøretøysporing.

6.6.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Tilgjengeligheten til tomten er noe problematisk, som beskrevet under kapittel 5.9. Planforslaget båndlegger areal til fremtidig etablering av fortau på sydsiden av Olav V gate. Båndleggingen omfatter også areal til eventuell fotgjengerovergang på tvers av adkomstveien ved krysset med Olav V gate.

Det legges opp til etablering av 34 parkeringsplasser for sykkel innenfor en avstand på 25 meter fra hovedinngang. Disse etableres utendørs.

6.6.5 Felles adkomstveger, eiendomsforhold

Deler av adkomstveien mellom Olav V gate og Prærien er i dag forvaltet av Bodø kommune. Ved eventuell fremtidig oppgradering av veien vil videre forvaltningsansvar avklares med Bodø kommune.

Avkjørsler fra adkomstveien vises med avkjørselspiler på plankartet. Plassering av avkjørslene kan endres noe i forbindelse med videre planlegging.

6.7 Planlagte offentlige anlegg

Adkomstveien mellom Olav V gate og Prærien reguleres til utforming i henhold til håndbok N100. Det er planlagt etablering av nye kummer og vannledninger i tilknytning til foreslått ny bebyggelse. Bestemmelsene tilrettelegger for eventuell etablering av trafokiosk i planområdet.

6.8 Miljøoppfølging

Miljøprogram er vedlagt plandokumentene, og miljøoppfølgingsplan utarbeides før igangsettingstillatelse. Det er ambisjoner om lavt energiforbruk og minimale virkninger på omgivelsene. Det kan i fremtiden bli aktuelt med tilknytning til fjernvarmeanlegg.

6.9 Universell utforming

Krav til universell utforming skal imøtekommes for all utbygging. Det etableres parkering for forflytningshemmede i tilknytning til hovedinngangen, og det er skissert heis i det nye trappehuset.

6.10 Uteoppholdsareal

Det er ikke krav til uteoppholdsarealer for kontor- og forretningsformål. Det vil likevel etableres/beholdes noe grøntareal mellom kjøreareal og parkering/bebyggelse.

6.11 Kollektivtilbud

Busslinje 3 gikk tidligere i Olav V gate. Vestgående busslomme for Snekkerveien bussholdeplass ligger på nordsiden av Olav V gate og inngår i planområdet. Dette arealet beholdes som i dag, for ikke å utelukke at bussen igjen kan stoppe her.

6.12 Kulturminner

Ettersom det ikke er registrert kulturminner i planområdet vil planen kun ta generelle forbehold til gravearbeider i bestemmelsene.

6.13 Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet VAO-rammeplan for planforslaget, se kapittel 6.5. Det skal i henhold til bestemmelsene etableres ny brannkum og ny kommunal spillvannskum. Det skal også etableres lokale overvannstiltak i henhold til tretrinnsstrategien, deriblant fordrøyningsanlegg og infiltrasjonssandfang, og avrenningsveier skal sikres. Ny bebyggelse skal kobles på eksisterende strømmnett, og det er mulighet for fremtidig tilknytning til fjernvarmeanlegg.

6.14 Plan for avfallshenting/søppelsug

Plan for avfallshenting skal utarbeides i forbindelse med rammesøknad. Planforslaget legger opp til frittstående søppelskur tilknyttet bebyggelsen. Forslag til plassering er vist på skisseplanen, se kapittel 6.3.

6.15 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

ROS-analysen peker på høy sannsynlighet for store nedbørsmengder og problemer med overvann. Gjennom punkt 2.5 i bestemmelsene sikres det avbøtende tiltak for overvannshåndtering, deriblant etablering av ny brannkum, kommunal spillvannskum, fordrøyningsanlegg og infiltrasjonssandfang. Disse tiltakene er beskrevet nærmere i kapittel 6.5.1 og i vedlagt VAO-rammeplan.

På grunn av nærheten til Bodø lufthavn og fare for birdstrike (kollisjon mellom fugler og fly) skal tiltak utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler. Blant annet skal det benyttes en lukket avfallsløsning.

6.16 Rekkefølgebestemmelser

6.16.1 Før rammetillatelse

Før rammetillatelsen kan gis skal følgende foreligge:

- Situasjonsplan og utomhusplan skal være utarbeidet.
- Plan for avfallshenting skal være utarbeidet.
- Overordnede planer for offentlig samferdselsanlegg skal være godkjent av Statens vegvesen. Overordnede planer for annen offentlig infrastruktur, herunder VAO-anlegg, skal være godkjent av Bodø kommune.
- Godkjennelse fra Avinor for ny bebyggelse/anlegg og bruk av kraner med hensyn til høyderestriksjoner ved Bodø lufthavn.
- Positiv radioteknisk vurdering for bygg/påbygg/anlegg og/eller bruk av mobilkran.
- ROS-analyse skal være utarbeidet med hensyn til fare for birdstrike.

6.16.2 Før igangsettingstillatelse

Før igangsettingstillatelse kan gis skal følgende foreligge:

- Tiltaksplan for anleggsfasen skal være godkjent av Bodø kommune.
- Miljøoppfølgingsplan for anleggs- og driftsfase.
- Belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene skal være godkjent av Avinor. Planen skal også omhandle anleggsfasen.
- Detaljplaner for offentlig samferdselsanlegg skal være godkjent av Statens vegvesen. Detaljplaner for annen offentlig infrastruktur, herunder VAO-anlegg, skal være godkjent av Bodø kommune.
- Nødvendig offentlig infrastruktur skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet.
- Ved uttak av masser på mer enn 150 m³ skal massebudsjett og -regnskap utarbeides. Masseregnskapet skal dokumentere disponeringen av massene.

6.16.3 Før ferdigattest/midlertidig brukstillatelse

Før ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse kan gis skal følgende foreligge/være ferdig opparbeidet:

- Parkering skal være ferdigstilt i henhold til rammetillatelse.
- Hele anlegget skal være ferdig i henhold til godkjent situasjonsplan. Brukstillatelse for deler av anlegget kan godkjennes såfremt det har en naturlig avgrensning og er ferdigstilt i henhold til gitte tillatelser.
- Offentlig samferdselsanlegg og annen offentlig infrastruktur, herunder VAO-anlegg, skal være opparbeidet i henhold til godkjente detaljplaner.

7 Konsekvensutredning

Som beskrevet i kapittel 2.4 ble i oppstartsmøtet konkludert med at planen ikke faller inn under tiltak som utløser krav til konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredninger, ettersom det ikke medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

I dette kapitlet beskrives eventuelle virkninger og konsekvenser av planforslaget. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt overordnet plan, temaplan eller vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt, eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak beskrives også.

8.1 Overordnede planer

Planforslaget fraviker kommunedelplanens bestemmelser på minstekrav til parkering for bil, jf. kapittel 6.4. Det er gitt fritak fra krav i kommuneplanens bestemmelser om tilknytning til fjernvarmeanlegg. Planforslaget er ellers i tråd med overordnede planer.

8.2 Landskap

Planforslaget har ubetydelig virkning på det overordnede landskapet.

8.3 Stedets karakter

Planforslaget bygger videre på stedets karakter, og endrer ikke oppfatningen eller forståelsen av området.

8.4 Byform og estetikk

Planforslaget passer godt inn blant den eksisterende bygningstypologien i området, og det nye bygget vil ha lignende arkitektonisk uttrykk som det eksisterende på tomten.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø i planområdet.

8.6 Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven

§ 8. Kunnskapsgrunnlaget

Det er innhentet kunnskap om naturmangfoldet i planområdet både fra tilgjengelige databaser og gjennom befarings (vinterstid). Kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig i forhold til planens omfang og områdets eksisterende situasjon.

§ 9. Føre-var-prinsippet

Så langt man kan se fra det tilgjengelige kunnskapsgrunnlaget er det ingen grunn til å tro at planforslaget vil medføre vesentlig skade på naturmangfoldet. Blant naturtyper som er kartlagt etter Miljødirektoratets instruks er det ikke registrert noen i nærheten av planområdet, og planområdet er allerede fullt utbygd. Det er lite trolig at de registrerte artene i nærområdet (se kapittel 5.6) blir påvirket av planen.

§ 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planforslaget medfører ingen endring i belastning på økosystemet i området. Området er i dag kraftig nedbygget, og planforslaget endrer ikke dette.

§ 11. Kostnadene ved miljøforringing skal bæres av tiltakshaver

Det er ikke avdekket behov for avbøtende tiltak på naturmangfold.

§ 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er lite natur i nærheten av planområdet, og det er lite trolig at tiltak i forbindelse med planforslaget vil påvirke natur og miljø. Gjennomføring av tiltak skal til enhver tid følge gjeldende lover og forskrifter.

8.7 Forholdet til FNs bærekraftsmål

Planforslaget bygger opp under flere av FNs bærekraftsmål.

Mål 3: God helse og livskvalitet

Målet innebærer at det skal sikres god helse og fremmes god livskvalitet for alle, uansett alder. Planforslaget støtter dette målet gjennom å legge opp til økt sykling til og fra området. Det planlegges etablering av et betydelig antall parkeringsplasser for sykkel, noe som tilrettelegger for at både ansatte og besøkende kan velge å sykle fremfor å kjøre bil dit, noe som bidrar til bedre folkehelse. Det settes også av areal til fremtidig etablering av fortau på sydsiden av Olav V gate, noe som vil gjøre det både tryggere og mer attraktivt å gå der.

Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Planforslaget legger opp til flere arbeidsplasser og økonomisk vekst. Området ligger relativt nært både boligområder og videregående skole, så det er gode muligheter for at unge kan få jobb i virksomhetene der.

Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur

Planforslaget omfatter et bygging av et nytt forretnings- og kontorbygg i et etablert næringsområde. Bebyggelsen vil planlegges og oppføres i henhold til gjeldende byggeteknisk forskrift med strenge krav til bærekraft. Det planlegges etablering av ny teknisk infrastruktur for overvannshåndtering og vannforsyning, og det er mulighet for tilknytning til fjernvarmeanlegg i fremtiden.

Mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Planforslaget innebærer fortetting av et allerede nedbygd område sentralt i Bodø, og unngår dermed å bygge ned uberørt natur. Gjennom etablering av sykkelparkering og med den korte avstanden til store deler av Bodø by er det muligheter for ansatte å gå eller sykle til og fra jobb, noe som kan bidra til å redusere biltrafikk i området. Den allerede etablerte busslommen på nordsiden av Olav V gate beholdes i tilfelle den igjen skal betjene en busslinje gjennom Olav V gate. På sørsiden av Olav V gate settes det av areal til fremtidig etablering av fortau, som vil bidra til at flere kan gå i området.

Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon

Det legges opp til bruk av materialer med fokus på bærekraft i bygningsmassen. Avfall som genereres i forbindelse med virksomheten skal gjenvinnes i tråd med lokale normer. Det er utarbeidet miljøprogram som vedlegg til planforslaget, som blant annet omtaler miljømål for naturmiljø, utslipp og aktiviteter. Disse miljømålene skal følges opp både i anleggsfasen og i etterkant.

Mål 17: Samarbeid for å nå målene

I selve planprosessen er det gjennomgående tverrfaglig samarbeid på tvers av sektorer og lokasjoner. Planprosessen som gjennomføres innebærer bred medvirkning i henhold til lovverket slik at alle berørte parter og andre interesserte kan si sin mening om planforslaget og påvirke resultatet, uavhengig av hvorvidt man direkte påvirkes av det. Kommunen har også stilt krav om utarbeidelse av en 3D-modell av planlagt bebyggelse som vil være offentlig tilgjengelig i en kartløsning med både nåværende og fremtidig bebyggelse vist i 3D på terrenget. Denne løsningen gjør det mulig for flere å se hvordan ulike foreslåtte tiltak vil se ut allerede før de er bygget, noe som kan motivere til økt medvirkning.

8.8 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planområdet har ingen rekreasjonsverdi i dag, og planforslaget medfører ingen endringer på dette punktet.

8.9 Uteområder

Uteområdene på tomten er i dag en åpen grusplass, og vil opparbeides til adkomstområde med parkeringsplasser. De grønne grøftene i planområdet vil i hovedsak beholdes som i dag.

8.10 Trafikkforhold

Planforslaget vil ikke medføre nevneverdige endringer i forhold til dagens trafikk-situasjon, jf. trafikkanalysen. Det tilrettelegges for oppgradering av adkomstveien mellom Olav V gate og Prærien gjennom å regulere til utforming i henhold til håndbok N100, noe som kan bedre trafiksikkerhet og -flyt. Det legges opp til etablering av et betydelig antall sykkelparkeringsplasser slik at flere kan velge sykkel fremfor bil. Det sikres etablering av fortau på sydsiden av Olav V gate, noe som eventuelt vil ha en større betydning for trafikkforholdene, og siktterkanter reguleres inn i kryss.

8.11 Barns interesser

Planforslaget berører ikke arealer som kan være av interesse for barn og unge.

8.12 Sosial infrastruktur

Planforslaget påvirker ikke sosial infrastruktur.

8.13 Universell tilgjengelighet

Uteområdene som er tilknyttet tiltaket vil bli opparbeidet i henhold til gjeldende forskrifter og standarder, og vil medføre en betydelig forbedret universell tilgjengelighet i forhold til dagens ujevne grusdekke. Planområdet er ellers flatt.

8.14 Energibehov – energiforbruk

Basert på ENOVAs byggstatistikk for 2017 bruker et gjennomsnittlig kontorbygg 180 kWh/m² per år, og et butikkbygg bruker 369 kWh/m² per år. For det planlagte tiltaket tilsvarer dette en investering på ca. 300.000 kWh per år. Denne beregningen tar utgangspunkt i ca. 20 % andel fjernvarme og resten elektrisk, og faktisk energiforbruk kan avvike.

8.15 Risiko og sårbarhet

Det er i dag tidvise problemer med lokalt mye overvann i planområdet, noe som har potensiale til å forverres i fremtiden på grunn av klimaendringer, samt at planforslaget legger opp til økt andel tette flater. ROS-analysen peker på høy sannsynlighet for store nedbørsmengder og mye overvann, med middels konsekvenser for materielle verdier. Vedlagt VAO-rammeplan anbefaler ulike tiltak for håndtering av overvann. Flere av disse er beskrevet i kapittel 6.5.1 og sikret for gjennomføring i planforslagets bestemmelser. De planlagte tiltakene er ventet å bedre forholdene i planområdet sammenlignet med dagens situasjon.

Faren for birdstrike (kollisjon mellom fugler og fly) ved Bodø lufthavn vil ikke endres nevneverdig som følge av planforslaget. Det legges opp til lukket avfallsløsning for ikke å tiltrekke fugler, og det skal ikke etableres andre tiltak som bidrar til at fugler beveger seg i nærheten av flyplassen.

8.16 Jordressurser/landbruk

Planforslaget påvirker ikke jordressurser eller landbruk.

8.17 Teknisk infrastruktur

Nye anlegg for vann og avløp og strøm tilknyttes eksisterende anlegg i nærheten, men dette har liten eller ingen betydning for kapasitet i anleggene. Eksisterende anlegg er beskrevet i kapittel 5.12 og planlagte løsninger er beskrevet i kapittel 6.5 og i VAO-rammeplanen. Det er mulighet for fremtidig tilknytning til fjernvarmeanlegg.

8.18 Økonomiske konsekvenser for kommunen

En utbyggingsavtale mellom utbygger og Bodø kommune vil håndtere forhold når det gjelder tilpasning til offentlige anlegg.

8.19 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget medfører økt næringsvirksomhet i området, noe som vil gi positive ringvirkninger for både næringsområdet og byen ellers. Bedriftene som holder til i nabobygget i Olav V gate 98A vil bli mindre synlige fra veien, men disse fanger allerede lite oppmerksomhet i dag. Ved innkjøringen fra Olav V gate er det tenkt å sette opp en skiltsøyle, noe som vil bøte på den reduserte synligheten.

8.20 Interesse motsetninger

Det er ikke registrert interesse motsetninger.

8.21 Avveining av virkninger

Planforslaget medfører ingen vesentlige virkninger i forhold til dagens situasjon. Det er anslått liten endring i trafikkmengder i området som følge av den foreslåtte bebyggelsen. Dagens problemer med overvannshåndtering er vurdert til å bli forbedret gjennom de planlagte tiltakene.

9 Innkomne innspill til oppstart

Helse- og miljøtilsyn Salten

Brev datert 19.01.2024:

«Folkehelseloven kap. 3 miljørettet helsevern, forskrift om miljørettet helsevern og arealretningslinje om støy, T-1442, vil være førende for vår vurdering.

- Som det framgår av saksunderlaget, kan tiltaket medføre noe økt trafikk, men dette er ikke betydelig i forhold til den eksisterende trafikkmengden på Olav V gate og tiliggende veier. Det framgår at det planlegges næringsbygg med butikk, lager og kontor, uten at dette så langt er nærmere beskrevet. Dette tilsier at det i tillegg til arbeidstakere også vil være kundetrafikk til området, samt varetransport. Adkomst til eiendommen går fra en adkomstvei mellom Olav V gate og Prærien på vestsiden av planområdet, og vil beholdes som i dag.

Rv 80 Olav V gate har gang- og sykkelvei langs gatens nordside, det vil si at myke trafikanter må krysse Rv 80 Olav V gate for adkomst til området. Trafikksikkerhet og manglende tilrettelegging for myke trafikanter som må krysse Rv 80 Olav V gate, har vært en kjent og omtalt risiko over flere år. Ved krysset Bankgata / Rv 80 Olav V gate er det etablert gangfelt. Her er det også kryssende gangfelt over veien Prærien og mot boligområdet. Det ble sist år etablert nytt gangfelt over Rv 80 Olav Vs gate like øst for Jordbruksveien, samtidig som fartsgrensen er redusert. Fartsgrensen er nå 50 km/t fra krysset Jordbruksveien og videre ned mot Langstranda.

På sørsiden av Olav V gate er det ikke gang og sykkelsti. I referat fra oppstartsmøte skrives følgende under Vei og trafikk; «Planforslaget må gjøre det mulig å etablere fortau på sørsiden av Olav V gate i fremtiden gjennom en hensynssone.» Det skrives også at det må vurderes om innkjøring fra Olav V gate skal forbyes, og atkomst til eiendommen skal gå fra Prærien for bedre trafikkavvikling i området. Etablering av kjøremønster, fysiske skiller ol. kan bidra til å bedre oversikten og gi forutsigbarhet. I påvente av evt. fortau på sørsiden, bør det derfor i det videre planarbeidet fokuseres på myke trafikanter og ivaretagelse av trafikksikkerheten, også i forhold til godstransport/ tungtransport, renovasjon ol. Det er positivt at det utarbeides en trafikkanalyse med foreslåtte tiltak.

- Planområdet ligger i området ved enden av nåværende rullebane, i rød og gul støysone for veitrafikk, hvorav nybygget vil ligge i gul støysone. Det omtalte planområdet ligger mellom andre større næringsbygg. Det grenser ikke direkte mot boligområde eller støyfølsom bebyggelse. Det planlegges næringsbygg med butikk, lager og kontor, noe som ikke indikerer støyende aktivitet.
- I planen er det ikke omtalt etablering av avfallsordning, herunder om det planlegges felles ordning for virksomhetene. Ved etablering av avfallsordning bør det vektlegges å forebygge risiko for lukt /skadedyr, men også trafikksikkerhet.»

Vår kommentar:

Tas til orientering.

Planforslaget båndlegger et tre meter bredt areal på sørsiden av Olav V gate for fremtidig regulering av fortau, og det reguleres inn frisisiktsoner i krysset. Ny situasjon vil bedre oversiktighet i forhold til dagens situasjon, der planområdet oppleves som én stor utflytende grus- og asfaltflate.

Det har i planarbeidet blitt sett på flere ulike løsninger for avfallshåndtering, med fokus på blant annet trafiksikkerhet rundt renovasjonskjøretøy, forebygging av lukt og skadedyr, og å minimere fare for birdstrike ved Bodø lufthavn. På grunn av dette legges det opp til en lukket avfallsløsning.

Statens vegvesen

Brev datert 19.01.2024:

«Det er positivt at det skal utarbeides en trafikkanalyse som del av planarbeidet. Det må beregnes trafikk inn og ut på riksveien.

Veglovens generelle byggegrense i uregulerte områder er 50 meter fra midtlinje av vegen. I referat fra oppstartsmøtet står det at planforslaget må gjøre det mulig å etablere fortau på sørsiden av Olav V gate i fremtiden. Vi er enige i at det må settes av areal til fremtidig infrastruktur for myke trafikanter. Parkeringsareal i fremtidig situasjon med bygd fortau må omtales i planen.

Atkomst fra riksvegen må utformes og dimensjoneres i henhold til vegnormalen. Sikttekantene må tegnes på plankartet og målsettes.

Planområdet omfatter deler av vegareal på riksveg 80 som Statens vegvesen eier og forvalter. Planen må derfor sendes Statens vegvesen for gjennomgang før den sendes på offentlig høring. På den måten kan vi fange opp uklarheter som kan føre til forsinkelser i planprosessen. Byggegrense fra Rv 80 skal avklares med Statens vegvesen som vegmyndighet.»

Vår kommentar:

Tas til orientering.

På grunn av området karakter og eksisterende bebyggelsesmønster rundt riksveien (Olav V gate) er byggegrensen satt til 8 meter fra veiens senterlinje. Dette er én meter utenfor båndleggingssonen for fremtidig fortau på veiens sørside.

Adkomstveien mellom Olav V gate og Prærien er regulert til utforming som adkomst til næringsområde i henhold til N100 kap. 2.7. Kryss er utformet etter kap. 2.8 med vogntog som dimensjonerende kjøretøy. Sikttekantene er tegnet opp og målsatt.

Avinor

Brev datert 30.01.2024:

«1. Innledning

Luftfartstilsynet har den 01.08.2016 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Bodø lufthavn. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 6.

Planområdet ligger ca. 210 – 380 meter nord-nordøst for landingsterskel til bane 25 (fra øst) ved Bodø lufthavn.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn

Hele planområdet ligger innenfor sideflaten som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for dagens Bodø lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.430 og CS ADR-DSN.J.480, gjeldende fra 29.03.2022.

Høyderestriksjonen (sideflaten) ved den bebyggbare delen av planområdet ligger på kote 27,5 – 36,0 meter over havet (moh), med strengest restriksjoner i den sørlige delen av planområdet, vist med 2-meterskoter på kartskissen over planområdet på neste side. Mellom kotene må det interpoleres for å finne korrekt høyderestriksjon.

Høyderestriksjonen (sideflaten) vil bli ettersendt digitalt på dwg-fil i egen e-post.

Terrenghøyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 14 – 15 moh.

Når det skal utarbeides ny detaljreguleringsplan er det viktig for Avinor at all ny bebyggelse innenfor planområdet, herunder eventuelle heissjakter og tekniske påbygg, holder seg under hinderflatene (sideflaten) i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn i tråd med overnevnte EASA-krav.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn

Det må ikke etableres bygg, påbygg eller anlegg som gjennomtrenger hinderflatene (sideflaten) i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn.

Det er ikke tillatt med bruk av tårnkran av hensyn til flysikkerheten.

Dersom det skal benyttes mobilkran, må tiltakshaver på forhånd søke Bodø lufthavn (post@avinor.no) om godkjenning av kranbruken. Det stilles krav om at mobilkran er utstyrt med fast rødt hinderlys på bomspissen i tråd med gjeldende regelverk og at den må kunne senkes i forbindelse med flyginger til/fra Bodø lufthavn. Tiltakshaver skal før mobilkran kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Bodø lufthavn og ansvarlig kranfører. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre en risikoanalyse i samråd med Bodø lufthavn for å sjekke ut om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten.

Kommunen kan ikke gi ramme-/igangsettingstillatelse for ny bebyggelse/anlegg og bruk av kraner før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Avinors kontaktperson ved Bodø lufthavn i forbindelse med varslingsprosedyre og risikoanalyse for bruk av mobilkran er: Jan Inge Dahl, tlf. 917 50 934 eller e-post: jan.inge.dahl@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: <https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i *Forskrift om krav til lufttrafikk tjenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022*.

BRA-krav for planområdet er gitt av navigasjonsanlegget GP25 med 13,1 moh.

Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radiotekniske vurderinger

Ved etablering av alle nye bygg/påbygg/anlegg skal tiltakshaver sende søknad til Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.

Ved bruk av mobilkran, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på mobilkranen.

Kommunen kan ikke gi ramme-/igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bygg/påbygg/anlegg og/eller bruk av mobilkran.

Radioteknisk vurderinger bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger).

Bestilling sendes til Avinor på følgende e-post: post@avinor.no.

4. Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape turbulens som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at bygg/anlegg mv. med høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengelsen av den ut til 2 km fra terskel kan gi uheldige strømningseffekter. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet), vanlig banebruk, hvor turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang/landing kan bli påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc.

Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Bodø lufthavn, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075*.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Turbulensforhold ved Bodø lufthavn

Planlagt tiltak som vil få en høyde over rullebanen større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), er betinget av Avinors godkjenning med henblikk på turbulens. Det samme gjelder tiltak som planlegges etablert på terreng som er lavere enn rullebanen, dersom tiltaket i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Planer og opplysninger for tiltaket skal forelegges Avinor (post@avinor.no) for turbulensvurdering, på slik form at Avinor entydig kan danne seg et bilde av tiltaket, med målsatt plassering ift. rullebane, spesielt minste avstand fra tiltak til rullebanens senterlinje (eller forlengelse av denne), dimensjoner, samt høyde på tiltaket, inkl. maksimal høyde på tiltaket over terreng, samt terrengformasjoner rundt tiltaket. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse skal tiltakshaver, som grunnlag for Avinors turbulensvurdering, sørge for og bekoste innhenting av strømningsanalyse fra anerkjent leverandør utført i henhold til Avinors retningslinjer.

Vedlagt følger spesifikasjon for gjennomføring av strømningsanalyser ved utbygging nær rullebaner til orientering.

Avinor vil presisere at bygningshøyde (høyeste takhøyde) kan tillates inntil 9 meter over terreng / kote 24 moh uten ytterligere turbulensvurderinger. Avinor ber om å bli informert, med målsatt oppriss og plan, dersom høyeste takhøyde overskrider 9 meter over terreng, slik at turbulensvurderinger kan gjøres.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til turbulensvurdering er: Olai Hjetland, tlf. 994 60 045 eller e-post: olai.rune.hjetland@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

5. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c).

Planområdet ligger innenfor et vurderingsområde som ICAO Annex 14 anbefaler har følgende utstrekning: Et rektangel som strekker seg 4500 meter før terskler og etter baneende, samt 750 meter til siden for rullebanens forlengede senterlinje.

Det må ikke planlegges for følgende forhold:

- Hvitt lys i retning mot innflygingsretningen.
- Fasadeskilt på handelsbygg i inn- og utflygingsretningen.
- Store og lyssatte reklamesøyler.

Videre presiseres at alle punktllys må rettes ned og være skjermet oppover. Avinor anbefaler bruk av farger som ikke kan forveksles med innflygingslys.

Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Belysningen skal ikke være sterkere enn annen

belysning i området. Overnevnte forhold gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden.

Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Bodø lufthavn skal det utarbeides en belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til belysningsplan er:

Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

6. Forebyggende tiltak mot birdstrike

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt birdstrike, som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger.

I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasser overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Avinor jobber ut fra at risikoen for birdstrike allerede starter ved ca. 2000 fot (ca. 600 meter) over lufthavnen.

Med bakgrunn i dette krever Avinor at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen, jf. *EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes – General:*

Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Bodø lufthavn

Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrike. ROS-analysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering.

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

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot birdstrike, herunder utarbeidelse av ROS-analyse og utformingskrav er:

Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

7. Flystøysoner

De siste flystøysoneberegninger for Bodø lufthavn er for perioden 2015 – 2026 og er beregnet av SINTEF IKT, rapport A28026, datert 22.12.2016, jf. rundskriv T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging. Flystøysonekartet er en kombinasjon av eksisterende rullebane og planlagt fremtidig rullebane sør for dagens (alternativ 1).

Til orientering ligger planområdet i rød flystøysone, i nedre del av støysonen, se utsnitt av gjeldende flystøysonekart på neste side der planområdet er vist med blå farge.

Bodø kommune bør stille vilkår om at lydkravene etter TEK17 skal legges til grunn for den planlagte næringsbebyggelsen.

8. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke hensyntas i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.»

Vår kommentar:

Tas til orientering.

Alle foreslåtte bestemmelser fra merknadsbrevet er tatt med i planbestemmelsene.

Maks byggehøyde på planområdet er 12 meter over planert terreng, tilsvarende kote +26,5, noe som er lavere enn hinderflaten for hele byggeområdet.

Ny bebyggelse er skissert med høyeste takhøyde 9,7 meter over terreng, tilsvarende ca. kote +24,2.

Det er i planarbeidet sett på flere ulike løsninger for avfallshåndtering, blant annet for å minimere fare for birdstrike ved Bodø lufthavn. På grunn av dette legges det opp til en lukket avfallsløsning.

Vurdering av støyforhold er gjort med utgangspunkt i kommunens kart over støysoner for flytrafikk, der planområdet ligger i gul støysone.

Gunvald Johansen Eiendom AS

Brev datert 31.01.2024:

«Vi registrerer at veiene og innkjøringen/avkjøringen fra Olav. V. Gt omfattes av reguleringsarbeidet. Her ønsker vi å påpeke at det er svært viktig for vår eiendom, som bedriver varehandel/transport/logistikk - at adkomster og avkjørsler holdes åpen.

Vi registrerer også at areal på vår eiendom er markert. Er det behov for endringer i adkomster og avkjørsler som følge av høyere trafikkbelastning i området, mener vi eventuelle konsekvenser tilhører tiltakshaver sin eiendom, ikke vår.»

Vår kommentar:

Tas til orientering. Reguleringsplanen må forholde seg til og følge gjeldende krav i veinormalene, deriblant for dimensjonering av veier og opptegning av sikktrekanter og frisiktsoner. Ifølge vedlagt trafikkanalyse er det ikke forventet en merkbar økning i trafikkmengde på adkomstveien eller i krysset med Olav V gate.

Det foreslås tiltak i adkomstveien mellom Olav V gate og Prærien, blant annet oppgradering av tverrsnittet og etablering av nye kummer og vannledninger. Disse tiltakene, samt anleggstrafikk ellers i forbindelse med oppføring av ny bebyggelse, kan påvirke adkomster rundt planområdet. Gjennomføring av disse tiltakene vil det ses nærmere på i forbindelse med rammesøknad.

Statsforvalteren i Nordland

Brev datert 07.02.2024:

«**Klima og miljø**

Selv om planområdet er relativt lite, ligger tomta i et område som berører mange tema relatert til miljø, klima og forurensning. Statsforvalteren er positiv til at det i planinitiativet og referatet fra oppstartsmøtet er gitt en god beskrivelse av ulike tema som skal vurderes. Vi har i tillegg følgende innspill som må vurderes i planarbeidet:

Forurensning

Basert på eksisterende og tidligere aktiviteter i området, samt referat fra oppstartsmøte, er det grunn til å tro at grunnen kan være forurenset. Vi viser til Miljødirektoratets veileder om forurenset grunn i arealplanlegging.

Vi anbefaler at det vurderes planbestemmelser som sikrer at tiltakshaver skal levere tiltaksplan for forurenset grunn jf. forurensningsforskriften kapittel 2, som skal godkjennes av kommunen før terrenginngrep iverksettes.

Klimatiltak

Med dagens utvikling og utfordringer rundt klimaendringer, er det viktig å se på hvordan planen kan bidra til å redusere klimagassutslipp, samt energibruk for nye og eksisterende tiltak i området. Regjeringen forventer i henhold til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 bl.a. at omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov (pkt 45). Videre nevnes det at det skal legges til rette for energieffektivisering og fleksibel energibruk i næringsliv (pkt 46), og at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å bl.a. legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, og effektiv arealbruk (pkt 51). Til slutt vises det til pkt 61. om at samfunns- og arealplanleggingen samordnes med planlegging av vannforsyning og avløp, herunder overvannshåndtering og vurdering av naturbaserte løsninger.

Med bakgrunn i ovennevnte, anbefales det at det tas inn bestemmelser som bidrar til å redusere planområdets klimafotavtrykk, og at det vurderes muligheter for løsninger som kan bidra til å produsere energi og god overvannshåndtering med naturbaserte løsninger. Eksempler er bruk av solcelletak, blågrønne tak og regnbed. Vegetasjon kan gi avskjerming, skygge, hindre vind og gi en lunere temperatur rundt byggene. Grønne tak kan isolere og hindre varmetap. Oslo kommune har laget et faktaark med testede, anlagte og mulige tiltak for blågrønne overvannsløsninger, som kan gi inspirasjon for planarbeidet. Det bør også sees nærmere på tilrettelegging for ladeplasser til elbiler og gode parkeringsplasser for (el)sykler.»

Vår kommentar:

Tas til orientering.

Krav om at tiltakshaver skal levere tiltaksplan for forurenset grunn er inkludert i planbestemmelsene. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført grunnundersøkelser som har påvist generelt god tilstand i grunnen med tanke på forurensning.

Det legges opp til et betydelig antall sykkelparkeringsplasser, og det er mulighet for fremtidig tilknytning til fjernvarmeanlegg. I tillegg skal det gjøres ulike tiltak for overvann, blant annet med nye kummer, fordrøyningsbasseng og infiltrasjonssandfang. Bebyggelsen vil utformes og oppføres i henhold til gjeldende byggeforskrift med strenge krav til klima og miljø.

Nordland fylkeskommune

Brev datert 07.02.2024:

«**Arealpolitikk**

Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling, kystsonen, og klima og klimatilpasning. Disse retningslinjene er uttrykk for vesentlige regionale interesser i arealforvaltningen i Nordland. Se nettsiden www.nfk.no/arealpolitikk.

Nordland fylkeskommune viser spesielt til følgende kapitler i retningslinjene:

Kap. 8.2. By- og tettstedsutvikling

- b) Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.*
- c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.*
- o) Grøntområder, parker, gang- og sykkeltraseer og turdrag innen og mellom boligområder, nærturområder, skole, butikk og andre viktige servicepunkter, skal sikres gjennom kommunens arealplaner.*

Foreliggende varsel viser til størrelse på planlagte bygg, og nevner i tillegg at byggehøyden vil ligge noe over eksisterende bygg. Fylkeskommunen registrer at det i referat fra oppstartsmøte står følgende:

«...Den nye bygningsmassen ønskes oppført i to etasjer sør på eiendommen, med tilsvarende høyde på eksisterende bygg... Videre står det: ...maksimal gesimshøyde på 12 meter...»

Et næringsbygg med en slik høyde vil kunne påvirke nærområdet på flere måter. Hvis bygningshøyden overstiger eksisterende bygg i området anmodes det særskilt om at det utarbeides plan- og fasadeskisser som synliggjør høyde og skyggevirking, i tillegg til å angi høyde. Det anmodes også om at det gjennomføres en vindanalyse som sier noe om hvordan en bygning med den høyden vil kunne påvirke gående og syklende i nærheten av bygget.

Fylkeskommunen er for øvrig fornøyd med at det skal utarbeides en trafikkanalyse.

Kap. 8.6. Klima og klimatilpasning

- e) Energibruk og tilrettelegging for nye miljøvennlige energiløsninger, skal være et gjennomgående perspektiv i kommuneplaner og planer som legger til rette for utbygging.*
- f) Kommunene bør gjennom planlegging og veiledning legge til rette for at bebyggelse og infrastruktur lokaliseres og utformes for en effektiv utnyttelse av fjernvarme.*
- g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder.*

Det er bra at det skal utarbeides en plan for overvannshåndtering. Fylkeskommunen gjør likevel oppmerksom på nye bestemmelser i plan- og bygningsloven om håndtering av overvann og som er ikraftsatt 1.januar 2024 [Nye regler om håndtering av overvann for nye byggetiltak - Direktoratet for byggkvalitet \(dibk.no\)](#). I tilknytning til dette anbefales det å se på testede tiltak [overvann-grønne-tak-for-flomdemping.pdf \(nve.no\)](#).

Nordland fylkeskommune er fornøyd med øvrige relevante overordnede føringer beskrevet i planinitiativet kap. 3.1. Likevel gjøres det oppmerksom på at nye [Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023–2027 \(regjeringen.no\)](#) er vedtatt.

Medvirkning

Prosess og medvirkning som beskrevet i planinitiativet virker å oppfylle plan- og bygningslovens krav til medvirkning.

Kulturminner og kulturmiljø

Nordland fylkeskommune ved kulturminner og kulturmiljø har sjekket oppstartsmeldingen mot våre arkiver. Så langt fylkeskommunen kjenner til, er planene ikke i konflikt med verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er forvaltningsmyndighet for. Nordland fylkeskommune har foreløpig ingen kulturmiljøfaglige merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger.

Innspillet gjelder ikke samiske kulturminner; det vises til egen vurdering fra Sametinget.

Digital plandialog

Det er positivt at oppstart av planarbeidet er publisert i Nordlandsatlas. Det bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, samt en god oversikt over arealforvaltningen.

Planfaglig veiledning

Fylkeskommunen skal i henhold til plan- og bygningsloven § 3-2 bistå og veilede kommunene i deres planoppgaver. Konsulent og kommune oppfordres til å ta kontakt med aktuelle saksbehandlere ved behov. Fylkeskommunen viser til planveiledning på nettsiden [Veiledning, råd og bistand i plansaker - Nordland fylkeskommune \(nfk.no\)](#).»

Vår kommentar:

Tas til orientering.

Relevante retningslinjer fra Fylkesplan for Nordland 2023-2025 er omtalt i planforslaget.

Den planlagte byggehøyden skiller seg ikke ut i forhold til eksisterende bebyggelse i nærheten. Planbeskrivelsen inkluderer både en sol- og skyggeanalyse og perspektivtegninger av skissert bebyggelse. Det er liten grunn til å tro at vindforholdene vil endres merkbart som følge av den foreslåtte utbyggingen. Dersom byggehøyden overstiger 9 meter over terreng eller 24 meter over havet kan Avinor kreve at det utføres vurderinger av eventuell påvirkning på turbulens ved Bodø lufthavn.