

Gnist Arkitekter AS
Sjøgata 5
8006 BODØ

Att.: Eirik Martin Tollåli

Vår ref.
19/00702-188

Deres ref.
2023001

Vår dato:
02.03.2023

Deres dato:
25.01.2023

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Bodø kommune - Reguleringsplaner - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan - Fridtjof Nansens vei 11 - PlanID 2023001 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres e-post av 25.01.2023 vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Fridtjof Nansens vei 11, planID 2023001, i Bodø kommune.

Det opplyses at hensikten med planen er å rive eksisterende boligbrakke, og tilrettelegge for utbygging av næringsvirksomhet i Fridtjof Nansens vei 11 felt BN2. Det er ønskelig å tilrettelegge for utbygging av kombinert formål kontor, hotell og tjenesteyting innenfor rammene av kommuneplanens arealdel.

1. Innledning

Luffartstilsynet 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 Luffartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til *CS-ADR-DSN utgave 4*.

Planområdet ligger på nordsiden av Bodø lufthavn, i en avstand av ca. 340 – 440 meter fra rullebanens senterlinje.

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 23.06.2021*.

Restriksjonshøyden (sideflaten) innenfor planområdet ligger på kote 41 – 56 meter over havet (moh), med strengest restriksjoner nærmest rullebanen.

Terrenghøyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 13 – 17 moh.

Når det skal utarbeides en 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 om godkjenning av kranbruken. Det stilles krav om at mobilkranen er utstyrt med fast rødt hinderlys på bomspissen og at den må kunne senkes i forbindelse med flyginger til/fra Bodø lufthavn. Tiltakshaver skal før mobilkranen 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.

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 lufttrafikktenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikkerhetstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022.

BRA-krav for planområdet er på 13,2 moh, gitt av navigasjonsanlegget LOC07.

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.

Til orientering kan det være noe ventetid på å få gjennomført radiotekniske vurderinger.

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 strømnings effekter. 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 tillatte 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.

Siden det planlegges et 28 meters høyt bygg innenfor planområdet, ber Avinor 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 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 spesifisering for gjennomføring av strømningsanalyser ved utbygging nær rullebaner til orientering.

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

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).

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.

Reklameskilt bør prosjekteres med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette 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 belyningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til belyningsplan er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@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 flyplassseier 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 ber om 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

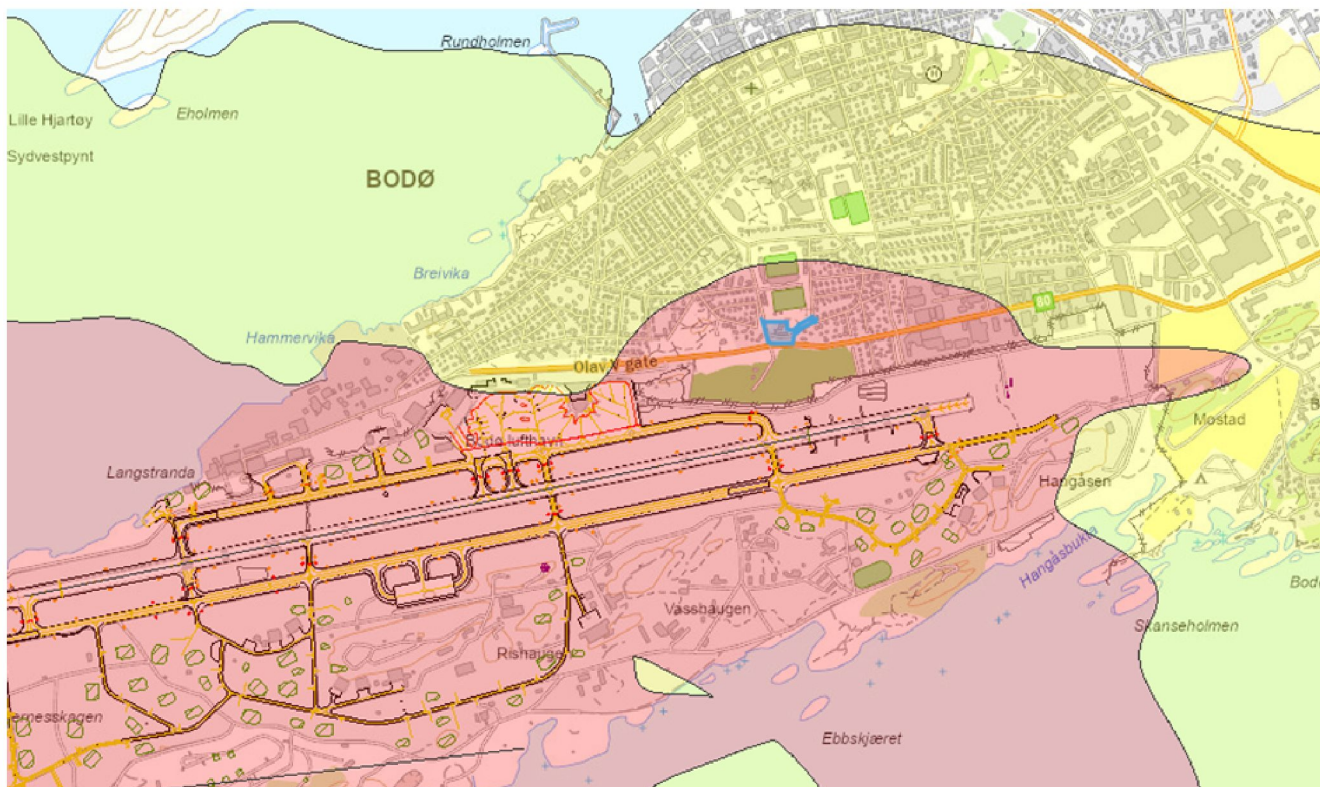
Ny infrastruktur (bygg/anlegg) og endringer i landarealer som kommer i berøring / ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot «birdstrike» er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@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 bebyggelsen.

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.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Vedlegg: 1

Kopi til:
Bodø kommune
Statsforvalteren i Nordland

Til:
Navn

Vår ref.
Vår ref

Vår dato:
16.09.2021

Fra:
Olai R. Hjetland

Deres ref.
Deres ref

Deres dato:
deres dato

Kopi:
Interne Eksterne

Vår saksbehandler:
Olai R. Hjetland

Strømningsanalyser ved utbygging nær rullebaner

Generelt

Notatet beskriver hvordan strømningsvurderinger skal gjøres dersom tiltak som foreslås faller under restriksjonsplanens beskrivelse av tiltak som skal strømnings-vurderes. dvs. høyere enn 1/35-del av avstanden til rullebanen målt vinkelrett på senterlinjen. Høyden settes til sum av bygnings- og evt. terrenghøyde dersom det er overhøyde på lokalt terreng, sett fra rullebanen.

Skjønnsmessig vurdering vil bli gjort av Avinor, for å vurdere om ytterligere analyse (med digital strømningsmodell) er nødvendig. Dersom digital strømningsmodell skal benyttes skal resultatene beskrives gjennom parametere som beskrevet nedenfor. Resultatene fra strømningsanalyse vil bli vurdert av Avinor og om nødvendig, sammen med dominerende aktører på lufthavna.

Digital strømningsanalyse

For vurdering av turbulens og/eller vindskjær fra planlagte tiltak, skal strømningsmodell bygges etter god standard, med nettmasker som er fine nok til å vise aktuelle endringer med god nøyaktighet. Det er viktig at lokalt terreng oppstrøms tiltaket er godt representert, evt. gjennom en grovmasket modell som gir inndata til en mer finmasket modell.

Det forutsettes at leverandøren har kompetanse på og erfaring med digitale strømningsmodeller og vind-/turbulensanalyser for luftfart, og at *best practice* for slike vurderinger kan benyttes. Det er Avinors erfaring at LES-analyser gir mer realistiske resultater.

Det velges vindretninger ut fra korteste avstand til banen, samt dominerende vindforhold som kan gi uønsket effekt. Vindretninger og styrker velges i samråd med Avinor. Minimum 3 vindretninger benyttes.

Strømningsanalyse kjøres med dagens situasjon, samt med tiltak gjennomført, inkl. terreng- endringer og evt. vegetasjons- endringer.

Utdata skal vise vind i tre akser (motvinds-komponent, sidevinds-komponent og vertikalvinds-komponent) samt Turbulent hastighet, U_t (=rot(TKE)), i m/s.

Parameterne skal tas ut for situasjon med og uten tiltak, for de valgte vindretningene. Resultatene vises i plan 10m over banen (gjærne kontinuerlig 10m over terreng), samt i vertikalt snitt langs banens senterlinje, ut til 1000m før landingsterskel, for aktuell vindretning. Lengdesnittet skal gå opp til 100m over rullebanen.

Det skal vises %-vis *endring* mellom før og etter tiltak, for samme 4 parametere i samme snitt.

De samme 4 parametere skal plottes langs innflygingslinje på rullebanens forlengede senterlinje, med nedstigning 3gr (5,24%). Linjen skal passere landingsterskel i 15m høyde og flate ut i 10m høyde og følge denne høyden nedover banen.



Begrensning av geografisk visning og parametere kan evt. avtales nærmere med Avinor. Avinor kan be om supplerende analyser, for vurdering av effekter som viser seg gjennom analysearbeidet.

Kriterier

Det foreligger pr i dag ikke aksept-kriterier for vindforstyrrelser og turbulens/vindskjær-effekter for fly. Avinor vil i sin vurdering støtte seg på indikatorer og anbefalte grenseverdier beskrevet i litteraturen, samt operativ erfaring og faglige vurderinger sammen med aktuelle flyoperatører.

Bakgrunns litteratur kan eksempelvis være *Wind criteria due to obstacles at and around airports* fra NLR; <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/2281.pdf>

Oppdatert 16.09.2021



Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmárkku stáhtahálddašeadji
Tromssan ja Finmarkun staatinhallittija

Vår dato:

15.03.2023

Vår referanse

2023/2115

Deres dato:

Deres referanse

Gnist Arkitekter AS

Telefonnummer til saksbehandler

Kristine Sørensen Ødegård, 77642119

Statsforvalterens uttalelse til oppstartsvarsel for detaljregulering av Fridtjof Nansens vei 11 i Bodø kommune.

Vi viser til varsel om oppstart av arbeid med detaljregulering med planid 2023001 av Fridtjof Nansens vei 11. Videre viser vi til Kommunal- og distriksdepartementets oppnevning av Statsforvalteren i Troms og Finnmark som settestatsforvalter i saken. Fristen for å avgi uttalelse til oppstartsvarslet utløp 10. mars. Vi har per telefon fått utsatt fristen, som følge av at saken først ble oversendt hit fra departementet 23.2.2022, og fordi den i oversendelsen var opplyst å være en klagesak.

Planen går inn i Statsforvalterens samordningsoppgave. Ordningen gir Statsforvalteren fullmakt til å samordne og eventuelt avskjære innsigelser fra statlige myndigheter.

Formålet med varslet regulering

Eiendommen planlegges regulert med sikte på å tilrettelegge for utbygging av næringsvirksomhet i tråd med overordnet plan. Det planlegges utbygging av kombinert formål kontor, hotell og tjenesteyting med tilhørende infrastruktur og parkering.

Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er opplyst å være i tråd med kommuneplanens arealdel. I gjeldende reguleringsplan er eiendommen avsatt til næringsformål og båndlagt i påvente av at rammene for utbygging i området ble avklart i kommunedelplan for Ny by – ny flyplass. Aktuell kommunedelplan ble vedtatt juni 2022, og forslagsstiller opplyser dermed om at hensynssonen kan oppheves gjennom dette planforslaget.

Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning (KU)

Kommunen og forslagsstiller har vurdert at planen ikke utløser konsekvensutredningsplikt. Statsforvalteren har ingen merknader til denne vurderingen. Vi presiserer at virkningen av planen må komme frem av planbeskrivelsen, jf. plan- og bygningslovens § 4-2 første ledd.

Tema i planleggingen

Vår rolle i planarbeidet er å påse at det tas hensyn til de sektorinteressene vi er satt til å ivareta. I



denne saken er særlig by- og tettstedsutvikling, klimahensyn, universell utforming og samfunnssikkerhet, herunder grunnforhold, støy og overvann aktuelle. Vi forventer at disse temaene er vurdert i plandokumentene når de sendes på høring.

Vi vil kort kommentere enkelte av temaene nedenfor, og andre vesentlige tema innenfor vårt ansvarsområde.

Universell utforming

Statsforvalteren anbefaler at universell utforming vektlegges gjennom å innarbeide følgende forslag til bestemmelse i planforslaget: «Ved søknad om tillatelse til tiltak skal det gjøres rede for hvordan universell utforming er ivaretatt i tiltaket og i planområdet. Redegjørelsen skal følges opp av en kotesatt uteromsplan». En slik bestemmelse sikrer at hensynet til universell utforming blir tilstrekkelig vurdert i søknadsfasen.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planområdet ligger sentralt i Bodø. Det er et mål at vekst i persontransport i storbyområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, se Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Planforslaget omtaler ikke parkeringsløsning for sykkel særskilt. Når planforslaget sendes på høring bør det fremkomme hvordan sykkelparkering skal løses.

Av referatet fra oppstartsmøtet fremgår det at forslagsstiller ønsker å tilrettelegge for parkering på byggets første plan. Statsforvalteren støtter imidlertid innvendingene mot denne løsningen som fremkommer under punktet «Byggets utforming». Vi er enige i at byggets førsteetasje bør henvende seg til omgivelsene, særlig med tanke på at bygget er plassert nært den fremtidige blågrønne aksen.

FNs bærekraftsmål og klimagassreduksjoner

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030, jf. de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging. Dette krever felles innsats fra alle deler av samfunnet. Lokale og regionale aktører er viktige for å nå målene. I denne reguleringsplanen mener statsforvalteren det er mest hensiktsmessig å vektlegge hvordan planleggingen og gjennomføringen av planen kan bidra til å nå bærekraftsmål 11- bærekraftige byer og lokalsamfunn, 12 - ansvarlig forbruk og produksjon og bærekraftsmål 13 – stoppe klimaendringene.

Når det gjelder bærekraftsmål 13 har Norge forpliktet seg til å redusere de nasjonale klimagassutslippene med 50-55 % innen 2030. Dette krever en rask og omfattende omstilling i alle deler av samfunnet i tråd med de statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Det er derfor viktig at klimagassreduksjon og energieffektivisering gis prioritet i planarbeidet, og at løsninger som gir klimagevinst i form av reduserte utslipp blir vurdert. Statsforvalteren anbefaler at lavest mulig klimagassutslipp blir et grunnleggende prinsipp i det videre arbeidet.

Bygg som føres opp i dag, vil fortsatt være i bruk i 2050, når Norge skal være et lavutslippssamfunn. Planen bør derfor sette rammer som sikrer at boliger i planområdet blir oppført med passiv- eller plusshusstandard, og med lavest mulig utslipp av klimagasser. Det innebærer klimavennlige materialer og energieffektivitet i nybygg og rehabiliterte bygg. Det bør også sikres lavest mulig klimagassutslipp fra bygge- og anleggsfasen.



Vi ber om at planbeskrivelsen omtaler og drøfter hvordan utbyggingen vil bidra til å nå relevante punkter i FNs bærekraftsmål, og hvilke miljøkrav som skal stilles i planen, da ved anskaffelser og utbygging.

Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse

ROS-analysen skal utarbeides i tråd med veilederen Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging (2017). Vi gjør oppmerksom på at veilederen i tillegg til sjekklister sier at det skal gjøres analyser av konkrete, sannsynlige hendelser, jf. kap 4.4 og vedlegg 1 i veilederen.

Oversending av planforslag i SOSI-format før høring

Vi ber om at kommunen før høring av planforslaget sender SOSI-fil og PDF-utskrift av plankartet til Kartverket på e-post planTRF@kartverket.no. Kartverket vil utføre en teknisk kontroll av planen og melde eventuelle rettingsbehov tilbake til kommunen. Kontrollen bør skje før høring, slik at eventuelle feil og mangler er rettet opp før plankartet sendes ut på høring. Den digitale planen lagres i en egen regional høringsdatabase som de statlige og regionale høringsinstansene benytter i sin saksbehandling. Dette forenkler saksbehandlingen og gir raskere og bedre høringsuttalelser.

Statsforvalteren stiller seg rådighet for spørsmål og drøftinger i det videre arbeidet med planen. Ved henvendelser ber vi dere oppgi saksnummer

Med hilsen

Kristine Sørensen Ødegård
seniorrådgiver

Hans Kristian Rønningen (e.f.)
leder for planseksjonen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Bodø kommune

Emne: Hernes Velforenings innspill/uttalelse til detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale - Fritjof Nansens vei 11

Dato: onsdag 8. mars 2023 19:40:54 sentraleuropeisk normaltid

Fra: Heleen Langfjord

Til: GNIST arkitekter, Marielle Sivertsen Hansen

Kopi: Helge Didriksen, trcarl@icloud.com, Torbjorn@sveinsauto.no, tiedemannslys@hotmail.com, arneutz@gmail.com

Med bakgrunn i styremøte i Hernes velforening 09.02.2023 og etter infomøte med Gnist Arkitekt AS 15.02.23 ønsker Hernes velforening å komme med følgende innspill til utbyggings- og detaljreguleringsplan for nytt bygg i Fritjof Nansens vei 11:

RV80 Snø forhold gangsti:

Det er i dag mye nordlig vind (nordvest og sørvest er dominerende) Byggetrinn 1 mister mye snø i vinden ned på gangsti og på RV80 å plassere et så stort tiltak så nær veien kommer til å medføre at gang og sykkelsti får redusert fremkommelighet på vinterstid sammen med brøyte frekvens for Statens vegvesen øker - byggegrenser bør trekkes nærmere eksisterende bebyggelse enten ved å redusert avstand mellom byggene eller bygge smalere det bør også være en større avstand mellom vei og bygg som sikret at snø som blåser av taket ikke lander på vei og gangsti. Sikt kan periodevis også være en utfordring.

Utredning av støy:

Byggetrinn 1 har blanke fasader plate kled og mye glass som reflekterer støy fra flytrafikk og veien mot min lekearealet og min eiendom som i dag allerede ligger i støysone fra veien. Fasader bør enten være kledd med materiale som ikke reflekterer støy eller fasaden bør være skrå så støyen reflekteres opp (f.eks 30 grader) bredde og høyde på bygget kommer til å reflektere mye støy fra både RV80 og fra flyplassen

ULEMPE Byggehøyde - Solforhold

Byggehøyde av høyhus i dagens småhusbebyggelse i hele området er av oss naboer uønsket. Vi mener dette vil gå ut over boligverdi, trivsel og ikke minst solforholdene både foran og bak nytt planlagt bygg – som er planlagt til ca 30 meter. Byggehøyden bør IKKE overstige nabobygget, nåværende Statsforvalterens 4-etasjes bygg i Byporten.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Dagens bygg er ikke pent eller noe byen kan være stolt av sammenlignet med flere andre nyere prosjekter. Det bør i reguleringsplanen stilles krav til fasadeherunder material valg og farge. Trinn 1 ser ut som et «discount bygg» sammenlignet med tilstøtende eiendommer. Reguleringsplanen må stille krav til material valg som tre, og farger slik at man sikrer bedre kvalitet og innpassing.

Når man kjører langs RV80 fra Stormyra ut mot Langstranda kommer det i forslaget til å ha en enorm høy byggehøyde sammen lignet med resten av gaten og tilstøtende eiendommer bygget er tilsvarende plassert på RV 80 sitt høyeste punkt forslag er at man vurderer at høyde byggets 1. etasje bør plasseres i samme nivå som nabobygget og eller samme kote som RV80 å plassere så høyt bygg på en bakketopp med parkering under, er ikke pent.

Parkeringsarealer bør være på taket og eller under bakken. Ikke i første etasje.

For å ha en sammenhengende estetikk bør tillatte Byggehøyde reduseres til å ha samme som omliggende bygninger (høgst samme som trinn 1), området består av frittstående småhus, idrettsanlegg og så stort et tiltak passer ikke inn i området regulert høyde bør ikke overstige dagens plan med +37meter men foreslår mere harmonisk utforming med to like bygninger på kvote 32 tilsvarende dagens byggehøyde

Parkering:

Det er i dag et område på ca. 500M2 med parkering på eiendommen hvor dette ønskes erstattet 100% med et bygg, i tillegg har Byggetrinn 1 medført en enorm parkeringsbelastning i området rundt (flere gater) med sine ca 180 arbeidstakere som har 23 parkeringsplasser på egen tomt. I tillegg til hverdagsutfordringene med parkering er belastet med parering for både GLIMT kamper, cup-kamper og helgeturneringer på kunstgressbanem, samt brukt av reisende som bruker flyplass og byens befolkning som benytter friarealet med gapahuk og lekeplass hele året. Vi er pr. i dag eneste område uten tidsbegrenset parkering.

Trinn 2 inneholder så mange enheter et bruksmønster at kommunens minste areal pr egnet eller m2 ikke er å anse som en god løsning det er nødvendig at man med erfaring fra trinn 1, foreslår MINST 3 til 4 etasjer med parkering under bygget og under bakkenivå. I tillegg til dialog med kommune for å få tidsbegrenset parkering i dagtimene på Torvgata 500M fra bygget og hele Marthas gate. Trinn 1 har mye utenomhus parkering i tillegg til nabogater fylles opp med biler på dagtid. Erfaring fra dett må tas med over i planen for trinn 2 og sid dette er dobbelt så stor er det jo enkelt å dimensjonere antall parkeringsplasser

Offentlig transport:

Det er lite offentlig transport i området som korrespondere mer pendler ruter (kontorer) - ekstra parkeringsareal er nødvendig. Det er langt til sentrum det forventes at brukere kommer med bil dette må hensyntas ved dimensjonering av parkering

FORMÅL HOTELL og Avstand til flyplass:

Avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotell plassering, NY BY OG NY FLYPLASS bør legge til rette for plassering av flere hoteller straks flyplassen er flyttet kommer det til å være feilplassert i forhold til sentrum og flyplassen

Utbyggingsavtale:

Forslag til gang og sykkelvei er usammenhengende og dårlig illustrert det er en enorm trafikk av skolebarn samt trafikk til flyplassen av folk som jobber, reiser eller henter passasjerer. Tidligere var Torvgata forbundet med RV80 med asfalt noe tiltakshaver har fjernet og sperret av. Adkomst gangvei går midt over lekeplassen og akebakken som i dag brukes av både skoler, barnehager - i tillegg til barn i området. Utbyggingsavtale bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og **ikke på areal til lekeplassen**, tillegg bør lekeplassen bør ha fortau langs alle sider, dvs. også langs Marthas gate. Det bør i tillegg etableres lys på lekeplassen og nytt gatelys.

Reguleringsområde:

Området bør avgrenses til kun å inneholde eiendommen til planstiller, ikke offentlig eiendom

Lekeplassen:

Det er lagt adkomst til begge bygg over lekeplassen sin akebakke dette er ikke hensiktsmessig og direkte farlig, adkomst må plasseres på tiltakshavers eiendom. Plen er klippet, lekeplassen er bygget og ivaretatt over en 25-årsperiode av Hernes velforening, altså dugnadsarbeid av områdets nabolag.

Utnyttelsesgrad:

Bør være samme som for området 33 til 35%

Skyggeforhold:

Vedlagte illustrasjoner inneholder ikke skyggeforhold på lik linje med FASE 1, regner med at det er så mye skygge at lekeplassen ikke lenger har sol på dagtid / ettermiddag, samme gjelder solforhold for kystgressbanen på Aspmyra. Solforhold må utredes og tiltak bør vurderes (byggehøyde eller senkning av bygg i terreng)

Med vennlig hilsen

På vegne av Hernes Velforenings styre:

Heleen Langfjord

Helge Didriksen

Trond Carlsen

Torbjørn Håke Johansen

Ørjan Olaisen

Arne Utz



Statens vegvesen

GNIST ARKITEKTER AS
Sjøgata 5

8006 BODØ

Marielle Sivertsen Hansen

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Einar Kalvik / 45727778

Vår referanse:
23/17822-3

Deres referanse:

Vår dato:
03.03.2023

Uttalelse – Detaljregulering – Fridtjof Nansens vei 11 – Gnr. 138 bnr. 1473 m.fl. i Bodø kommune – Varsel om oppstart

Vi viser til brev datert 25.01.2023 med varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan Fridtjof Nansens vei 11, i Bodø kommune.

Saken gjelder

Det varsles om at Fridtjof Nansens vei 11, gnr/bnr 138/4773 og 4171, samt deler av 138/4190, 2633, 4029, 2390 og 143/2, planlegges regulert med sikte på å tilrettelegge for utbygging av næringsvirksomhet i tråd med overordnet plan. Det planlegges utbygging av kombinert formål kontor, hotell og tjenesteyting med tilhørende infrastruktur og parkering. Planområdet utgjør ca. 9,2 daa. Det planlegges bebyggelse på inntil åtte etasjer.

Planområdet ligger i tilknytning rv.80.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31
8012 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesens rolle i denne saken er som forvalter av riksveg og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Arealpolitiske føringer for planarbeidet

Vi forutsetter at føringer og krav i vegnormaler og statlige retningslinjer blir ivaretatt i planprosessen. Eventuelle avvik fra krav i vegnormaler må være omtalt i planen og nødvendig godkjenning for valgt løsning må innhentes hos vegeier. Videre må det tilrettelegges for myke trafikanter og trygg skoleveg.

Statens vegvesens innspill til planarbeidet

I varsel om oppstart vises forslag til byggegrense i situasjonsplan figur 3. Vi foreslår at byggegrensen er på minimum 20 meter fra midtlinjen til rv.80. Dette for å sikre tilstrekkelig plass til vintervedlikeholdet.

Transportforvaltning nord 1
Med hilsen

Jan-Åge Karlsen
Seksjonssjef

Jan-Einar Kalvik
Overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Gnist arkitekter
v/ Marielle Sivertsen Hansen

Kommentar fra LUKS til:

Varsel om oppstart-detaljregulering for Fridtjof Nansens vei 11.

Når rammetillatelse og igangsettingstillatelser er gitt, er på mange måter HMS-forholdene for vareleverandørene til det aktuelle området gitt. Det er følgelig av stor betydning at nedenstående momenter blir vurdert før slike tillatelser bli gitt.

Nødvendig areal må avsettes slik at varetransport med den typen biler vareleverandørene faktisk benytter, kan foregå i samsvar med vegtrafikkloven. Videre må sjåførenes arbeidsmiljø være ivaretatt.

Følgende faktorer må ivaretas for en fremtidig god og sikker fremkommelighet for vareleverandørene:

Varelevering og sykkelfelt

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlige situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. Ref. Klæbuveien 70 i Trondheim. Her måtte biloppstillingsplassen flyttes til innsiden av sykkelfeltet etter pålegg fra Arbeidstilsynet grunnet den farlige situasjonen som var skapt ved at sykkelfeltet lå på innsiden av biloppstillingsplassen for vareleverandørene.

Sykkelfelt må avsluttes ved merkede varemottak, slik at vareleverandørene lovlig kan stå der for å utføre sitt arbeid.

Biloppstillingsplasser for vareleverandørene

Varetransportørene har behov for en lasteplass på 20 m pr. kvartal. Biloppstillingsplassen må ligge i kjøreretningen på begge sider av gaten. Dette gjelder alle steder hvor det er virksomhet som trenger vareleveranser.

Det må også settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser i boligområder, det være seg småhusbebyggelse eller blokker.

Tilrettelegging med infrastruktur for miljøvennlige tyngre kjøretøy

Vareleverandørene er pådrivere for å ta i bruk hensiktsmessige miljøvennlige kjøretøy. Vi benytter bl.a. hydrogenlastebiler, el-lastebiler, LNG- og CNG-lastebiler, biogasslastebiler og ditto varebiler.

Ryging må unngås

Reguleringsplaner må i størst mulig grad begrense nødvendigheten av å rygge for å komme til lovlige biloppstillingsplasser. Dette vil være et profylaktisk tiltak mot alvorlige ulykker.

Adkomst, plassering og utforming av varemottaket

Fellesareal både ute og inne må dimensjoneres og disponeres så gående, syklende, distribusjonsbiler og privatbiler ikke kommer i konflikt med hverandre.

Det må legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter. Gatebredden der det transporteres varer og gods med lastebiler må være minimum 7 m fordi slike biler er 3,2 m brede med speil

Størrelsen på vareleverandørenes biler

Vareleverandørene benytter typisk bilstørrelser som er tilpasset deres rutenett. Derfor skal gods til mange kunder som regel transporteres på en bil som er fylt helt opp når den forlater utkjøringsstedet.

Bransjestandard for varelevering (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt.

Kjøretøy som benyttes trenger frihøyde på 4,5 m. Kjøretøyenes bredde er 3,2 m inklusive speil. Single bil er 12 m lang, semitrailer 17,5 m, bil og henger 19,5 m og modulvogntog 25,25 m.

Særlig ved skoler og barnehager

Varemottak må plasseres slik at kjøretøyene kan benytte dem uten å kjøre forbi hovedinngangen, inn i skolegårder og uteareal eller rygge over sykkelfelt, gangveier eller fortau. Oppstillingsplassen for vareleverandøren må ikke være i konflikt med utrykningskjøretøyenes adkomstveier.

Særlig om trær, belysning og gatedekket

Trær må ikke plantes så de hindrer sikt eller manøvrering av distribusjonsbilene til lovlige biloppstillingsplasser. Trærne må ikke stenge for sideveis avlasting/pålessing av kjøretøyene. Grener som stikker ut over kjørebane og biloppstillingsplassene må ikke være lavere enn 4,5 m.

Lyktestolper må ikke plasseres så de hindrer sikt eller manøvrering av distribusjonsbilene til lovlige biloppstillingsplasser. Lyktestolpene må ikke stenge for sideveis avlasting/pålessing av kjøretøyene. Lysarmatur som stikker ut over kjørebane og biloppstillingsplassene må ikke være lavere enn 4,5 m.

Fortau må ikke ha vannrenner eller dekkebekledning som er til hinder for trilling av traller. Benyttes brostein må disse værere kuttet.

Bestemmelsene som ble gjemt bort

Aktuelle paragrafer om adkomst, plassering og utforming av varemottak i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4.

§ 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik: § 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.



§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggverkets behov).

Med vennlig hilsen
Jürg Berger



Fagsjef logistikk
Post/Besøksadresse:
Prinsensgate 1c.
0152 Oslo
M: 91776743
E: jb@luks.no
W: www.luks.no

Gnist Arkitekter

Att.: Marielle Sivertsen Hansen

Deres ref.:	Deres brev av:	Vår ref.:	Dato:
Byporten AS	25.01.2023	ETO	08.03.2023

Svar på varsel om oppstart detaljregulering for Fridtjof Nansens vei 11

Det vises til varsel om oppstart detaljregulering for Fridtjof Nansens vei 11, gnr/bnr 138/4773 og 4171, samt deler av 138/4190, 2633, 4029, 2390 og 143/2.

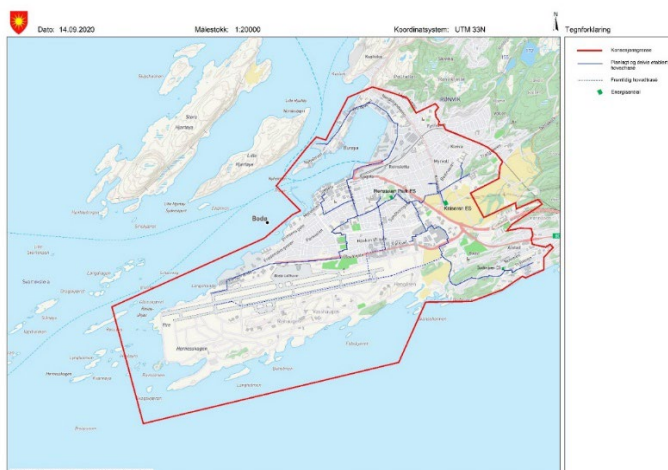
Det planlegges utbygging av kombinert formål av hotell, kontor og tjenesteyting.

Kommunen har gjennom sin klima- og energiplan lagt vekt på å få redusert klimagassutslipp og skape en miljøvennlig by, og det fokuseres på fornybare og effektive løsninger.

BE Varme bidrar ved å levere fornybar og miljøvennlig varme til byggene i Bodø. Produksjon av fjernvarme utnytter lokal returtreflis til fornybar energiproduksjon, samtidig som det tilgjengeliggjør kapasitet i el-nettet.

Fjernvarme kan også benyttes til fossilfri oppvarming og uttørking på byggeplasser, noe som bidrar til klimavennlige byggeplasser og bedre utnyttelse av el-nettet og tilgjengelig elektrisitet.

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.



Konsesjonskart for fjernvarme i Bodø.

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 (gulvvarme til bad, radiatorer, ventilasjon til leiligheter og fellesareal, gulvvarme, varmt tappevann). 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. Fjernvarme er etablert langs Fridtjof Nansens vei. Plassering av teknisk rom vil ha en økonomisk og teknisk innvirkning og BE Varme bes komme tidlig inn i prosessen for å avklare detaljer.

Det vil bli beregnet en tilknytningsavgift i samsvar med energilovens § 5-5 som beregnes for hvert enkelt tilfelle.

Mer informasjon og tekniske retningslinjer ligger på www.bodoenergi.no.

Med vennlig hilsen
BE Varme AS

Eline Olafsrud
Konstituert direktør
Tlf. 90 80 72 25

ULEMPE Byggehøyde - Solforhold

Planskisse for utbygging viser en høyde på bygg som etter vår mening er for stor for området. Dette i forhold til bygg ved siden og andre bygg i umiddelbar nærhet. Bygget vil og ha en stor innvirkning på solforhold til nabohus i nærhet og lekeplass som er mye benyttet. Området vil få en betydelig forringelse i verdi ved en sånn byggehøyde. Samme byggehøyde som Statsforvalterbygg vil godtas.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse.

Dagens Statsforvalter bygg er på ingen måte særlig flott og noe byen kan være stolt av sammenlignet med flere andre nyere prosjekter. Det må i reguleringsplanen stilles krav til fasade- herunder material valg og farge. Trinn 1 ser ut som et «discount bygg» sammenlignet med tilstøtende eiendommer. Reguleringsplanen må stille krav til material valg og farger så man sikrer bedre kvalitet og innpassing. Vi foreslår en lys farge på kledning slik at ikke vi blir slukt i et mørkt bygg, da vår hoved utsikt fra stue, vil være byggetrinn 2.

Når man kjører langs RV80 fra stormyra ut mot Langstranda kommer det i forslaget til å ha en enormt høy byggehøyde sammenlignet med resten av gaten og tilstøtende eiendommer. Bygget er tilsvarende plassert på RV 80 sitt høyeste punkt.

For å ha en sammenhengende estetikk bør tillatte Byggehøyde reduseres til å ha samme som omliggende bygninger (høyst samme som trinn 1), Området består av frittstående småhus, idrettsanlegg og en flott lekeplass som er mye benyttet av barnehager og skoler i sentrum. Så ett så stort et tiltak passer ikke inn i området, regulert høyde bør ikke overstige dagens plan med kote 37 men foreslår mere harmonisk utforming med to like bygninger på kote 32 tilsvarende dagens byggehøyde.

RV80 Snø forhold gangsti:

Det er i dag mye nordlig vind (nordvest og sørvest er dominerende) Byggetrinn 1 mister mye snø i vinden ned på gangsti og på RV80. Så å plassere et så stort tiltak så nær veien kommer til å medføre at gang og sykkelsti får redusert fremkommelighet på vinterstid sammen med at brøyte frekvens for Statens vegvesen øker - byggegrenser bør trekkes nærmere eksisterende bebyggelse enten ved å redusert avstand mellom byggene eller bygge smalere, det bør også være en større avstand mellom vei og bygg som sikrer at snø som blåser av taket ikke lander på vei og gangsti. Sikt kan periodevis også være en utfordring.

Utredning av støy:

Byggetrinn 1 har blanke fasader og plater kledd med mye glass som reflekterer støy fra flytrafikk og veien mot vårt lekeareal og vår eiendom som i dag allerede ligger i støysone fra veien. Fasader bør enten være kledd med materiale som ikke reflekterer støy og/eller fasaden bør være skrå at støyen reflekteres opp (f.eks 30 grader). Bredde og høyde på bygget kommer til å reflektere mye støy fra både RV80 og fra flyplassen.

Parkering:

Det er i dag et område på ca. 500M2 med parkering på eiendommen hvor dette ønskes erstattet 100% med et bygg, i tillegg har Byggetrinn 1 medført en enorm parkeringsbelastning i området rundt (flere gater) dette er for øvrig et område som fra før av er belastet med parkering for både GLIMT kamper, personer som jobber i sentrum og reisende fra flyplassen da vi er eneste område uten tidsbegrensning.

Belastningen er så stor at per i dag så sliter både renovasjon og brøytemannskap med å få utført jobben sin. Og skulle det bli brann i ett hus på "rette" tidspunkt vil ikke brannbiler/utrykningskjøretøy komme seg frem.

Trinn 2 inneholder så mange enheter at bruksmønster fra kommunen minste areal pr enhet eller m2 ikke er å anse som en god løsning da det er nødvendig at man med erfaring fra trinn 1, foreslår MINST 3 til 4 etasjer med parkering under bygget og under bakkenivå. I tillegg til dialog med kommunen for å få tidsbegrenset parkering i dagtimene på Torvgata, feks 500 m fra bygget og hele Mærthas gate. Trinn 1 har mye utenomhus parkering i tillegg til at nabogater fylles opp med biler på dagtid. Erfaring fra dette må tas med over i planen for trinn 2 og siden dette er dobbelt så stort så er det jo enkelt å dimensjonere antall parkeringsplasser.

Offentlig transport:

Det er lite offentlig transport i området som korresponderer med pendlere - ekstra parkeringsareal er nødvendig. Det er langt til sentrum, det forventes at brukere kommer med bil, og dette må hensyntas ved dimensjonering av parkering

Formål Hotell og Avstand til flyplass:

Avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotell plassering, NY BY OG NY FLYPLASS bør legge til rette for plassering av flere hoteller, straks flyplassen er flyttet kommer det til å være feilplassert i forhold til sentrum og flyplassen.

Utbyggingsavtale:

Forslag til gang og sykkelvei er usammenhengende og dårlig illustrert det er en enorm trafikk av skolebarn samt trafikk til flyplassen av folk som jobber, reiser eller henter passasjerer, tidligere var Torvgata forbundet med RV80 med asfalt, denne har tiltakshaver fjernet og sperret av, adkomst gangvei går midt over lekeplassen og akebakken som i dag brukes av både skoler og barnehager i tillegg til barn i området. Utbyggingsavtale bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og ikke på areal til lekeplassen, i tillegg bør lekeplassen ha fortau langs alle sider, dvs. også langs Mærthas gate . Det bør i tillegg etableres lys på lekeplassen og nytt gatelys.

Reguleringsområde:

Området bør avgrenses til kun å inneholde eiendommen til planstiller ikke offentlig eiendom.

Lekeplassen:

Det er lagt adkomst til begge bygg over lekeplassen sin akebakke. Dette er ikke hensiktsmessig og er direkte farlig, adkomst må plasseres på tiltakshavers eiendom.

Utnyttelsesgrad:

Bør være samme som for området 33 til 35%

Skyggeforhold:

Vedlagte illustrasjoner inneholder ikke skyggeforhold på lik linje med FASE 1, regner med at det er så mye skygge at nabohus, lekeplassen og Aspmyra kunstgress har så mye skygge og fravær av solforhold at dette bevist ble utelatt? Nøyere gjennomgang av skygger og solforhold må utredes på nytt og da uten at nærliggende eiendommer og lekeplass bla blir berørt og får forringelse i verdi. Som sagt så vil jo vår hoved utsikt fra stue være det nye bygget, og vår altan som også vender mot det nye bygget, vil få skygge på den tiden av året der vi bruker denne altanen mest.

Mvh

Trond Carlsen og Ann Elin Pettersen

Kristoffer Seivåg BYUTVIKLING - Byutvikling

Dato:14.03.2023
Saksbehandler:Aviaja Kleist
Telefon direkte:90 40 09 72
Deres ref.:
Løpenr.:22988/2023
Saksnr./vår ref.:2020/4697
Arkivkode:L13

Innspill fra kulturkontoret - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - Fridtjof Nansens vei 11 - Bodø kommune

Kulturkontoret beklager at vi ikke sendte inn innspill før fristens utløp.

Deler av planområdet går inn i detaljreguleringen for Aspmyra stadion og har arealformålet friområde. Dette området har Hernes velforening en tidsubegrenset bruksrettsavtale på. Hernes velforening drifter og vedlikeholder området. Deler av lekeplassen i friområdet ligger innenfor planområdet. I avtalens §9 står det at Bodø kommune må si opp bruksrettsavtalen med ett års varsel dersom kommunen trenger arealet til annet formål.

Det er ønskelig at kulturkontoret involveres dersom det skal planlegges gang- og sykkelvei gjennom friområdet for å finne best mulig løsning. Det er mye gangtrafikk gjennom området ifm. kamper på Aspmyra stadion. Det vil være hensiktsmessig å se på om man kan lage en smidigere løsning for dette hvis det skal etableres en ny gang- og sykkelvei.

Kulturkontoret mener at det er viktig å prøve å bevare all vegetasjon på kommunal grunn inn mot tomtegrensen for å skjerme friområdet mot bygget. Særlig med tanke på at det planlegges å bygge helt inn til tomtegrensen. Det er lite trær igjen i området rundt Aspmyra og det er et forblåst område.

Med hilsen

Lars Bang
seksjonsleder

Aviaja Kleist
rådgiver

Emne: Høringsuttalelse 220038 Fridtjof Nansens vei 11 - Byporten trinn 2
Dato: onsdag 15. februar 2023 16:02:55 sentraleuropeisk normaltid
Fra: Trond Lekang
Til: Marielle Sivertsen Hansen, GNIST arkitekter, firmapost@vegvesen.no

Uttalelse på vegne av Trond Lekang - Haakon 7 gt 75 – 8004 Bodø

RV80 Snø forhold gangsti

Det er i dag mye nordlig vind (nordvest og sørvest er dominerende) Byggetrinn 1 vil miste mye snø i vinden ned på gangsti og på RV80 ved å plassere et så stort bygg så nær veien. Det kommer til å medføre at gang og sykkelsti får redusert fremkommelighet på vinterstid sammen med svekket brøytefrekvens for Statens vegvesen. Det bør være en større avstand mellom vei og bygg som sikret at snø som blåser av taket ikke lander på vei og gangsti.

Utredning av støy

Byggetrinn 1 har blanke fasader og platekledd og mye glass som reflekterer støy fra flytrafikk. Fasader bør enten være kledd med materiale som ikke reflekterer støy eller fasaden bør være skrå så støyen reflekteres opp (f.eks 30 grader) bredde og høyde på bygget kommer til å reflektere mye støy fra både RV80 og fra flyplassen

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Byggehøyden bør IKKE overstige nabobygget. Dagens bygg er på ingen måte noe fint og noe byen kan være stolt av sammenlignet med flere andre nyere prosjekter må det i reguleringsplanen stilles krav til fasadeherunder materialvalg. Reguleringsplanen må stille krav til materialvalg og farger så man sikrer bedre kvalitet og innpassing. Når man kjører langs RV80 fra Stormyra ut mot Langstranda kommer det i forslaget til å ha en enorm høy byggehøyde sammenlignet med resten av gaten og tilstøtende eiendommer. Parkeringsarealer bør være på taket og eller under bakken. Ikke i første etasje. For å ha en sammenhengende estetikk bør tillatte Byggehøyde reduseres til å ha samme som omliggende bygninger (høgst samme som trinn 1), området består av frittstående småhus, idrettsanlegg og så stort et tiltak passer ikke inn i området regulert høyde bør ikke overstige dagens plan.

Parkering:

Det er i dag et område på ca. 500M2 med parkering på eiendommen hvor dette ønskes erstattet 100% med et bygg, i tillegg har Byggetrinn 1 har medført en enorm parkeringsbelastning i området rundt (flere gater) dette er for øvrig et område som fra før av er belastet med parkering for både GLIMT kamper og flyplassen da vi er eneste område uten tidsbegrensing. I tillegg til må det være et krav til med kommune for å få tidsbegrenset parkering i dagtimene på Torvgata 500M fra bygget og hele Marthas gate. Trinn 1 har mye utenomhus parkering i tillegg til nabogater fylles opp med biler på dagtid. Erfaring fra dette må tas med over i planen for trinn 2.

Avstand til flyplass og beliggenhet:

Avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotellplassering I NY BY OG NY FLYPLASS bør det legges til rette for plassering av flere hoteller straks flyplassen er flyttet. Dette bygget kommer det til å være feilplassert i forhold til sentrum og flyplassen. Forslag til gang og sykkelvei er usammenhengende og dårlig illustrert det er en enorm trafikk av skolebarn samt trafikk til flyplassen av folk som jobber, reiser eller henter passasjerer. Utbyggingsavtalen bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og ikke på areal til lekeplassen, tillegg bør lekeplassen ha fortau langs alle sider, dvs. også langs Marthas gate. Det bør i tillegg etableres lys på lekeplassen og nytt gatelys.

New Message

Bodø kommune
Postboks 319

8001 BODØ

Innspill - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - Fridtjof Nansens vei 11 - Bodø kommune

Nordland fylkeskommune viser til varsel om oppstart av detaljregulering for Fridtjof Nansens vei 11. Frist for innspill er 10. mars 2023.

Det varsles om at Fridtjof Nansens vei 11, gnr/bnr. 138/4773 og 4171, samt deler av 138/4190, 2633, 4029, 2390 og 143/2, planlegges regulert med sikte på å tilrettelegge for utbygging av næringsvirksomhet i tråd med overordnet plan. PlanID 2023001. Det planlegges utbygging av kombinert formål kontor, hotell og tjenesteyting med tilhørende infrastruktur og parkering. Planområdet utgjør ca. 9,2 daa.

Forslaget er i tråd med arealformål i kommuneplanens arealdel.

Kommunen har vurdert at planen ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredning. Arealbruken er avklart på overordnet plannivå og gjennom eksisterende detaljregulering. Intensjonen er at planen ikke skal legge opp til en utbygging som overstiger 15 000 m².

Med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende innspill til planarbeidet:

Merknader

Forslagstiller viser til at planforslaget er i tråd med overordnet plan. Det forutsettes derfor at planforslaget ikke vil være i strid med regionale interesser slik de blant annet kommer fram i gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025, kapittel 8 om Arealpolitikk i Nordland.

www.nfk.no/arealpolitikk. Fylkeskommunen viser spesielt til kap. 8.2 og 8.6.

8.2 By- og tettstedsutvikling

Byer og tettsteders funksjon som positive drivkrefter i Nordland skal utvikles basert på stedets kvaliteter og lokale fortrinn. Fylkeskommunen stiller seg bak kommunens vurdering om blant annet

at første etasje burde henvende seg til sine omgivelser, samt viktigheten av å bevare de blågrønne strukturene og muligheten for sykling og gange.

Kollektiv

Dersom dette prosjektet blir realisert, vil området samlet sett, ha behov for gode transportmuligheter. Dette siden et relativt stort antall personer vil ha tilhørighet til området. Både linje 1 og 2 (5 min. frekvens), samt regionbusser til/fra Bodø Lufthavn, passerer området i Fridtjof Nansens vei 11. For å sikre god og enkel adkomst for kollektivreisende bør det etableres nye bussholdeplasser nær området. Nordland fylkeskommune ber derfor tiltakshaver ta kontakt med Bodø kommune og foreslå at dagens holdeplasser ved Aspmyra stadion, flyttes nærmere Fridtjof Nansen vei 11. Dette vil gi en bedre fordeling av holdeplasser i området og være en god løsning for tilgang til Fridtjof Nansen vei 11.

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.

e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.

h) Kommunen skal vurdere hvordan kommunale parkeringsvedtekter for sentrumsområdet kan bidra til å imøtekomme nasjonale målsettinger for økt kollektivbruk.

i) Det må søkes gode løsninger for tilgjengelighet til kollektivtransport og overgang mellom ulike transportmidler.

l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.

q) Uteområder skal i størst mulig grad sikres en design med universell utforming.

8.6. Klima og klimatilpasning

Hverken referatet fra oppstartsmøte eller varsel om oppstart nevner hvordan planområdet vil påvirkes av klimaendringer eller utfordringer med klima tilknyttet etableringen. Arealforvaltningen i Nordland skal innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og styrke tilpasningsevnen til et endret klima. Spesielt er overvann viktig å belyse i denne saken, da det er avrenning fra nedbør og vann fra snøsmelting på overflaten. Dette vannet kan føre til problemer og skader spesielt i tettbygde strøk. Det burde også belyses hvorvidt og eventuelt hvordan oppføring av bygget vil påvirke dominerende vindretninger og opplevelsen av vinden for de som ferdes til fots og gange.

Det vises til kap.8.6 klima og klimatilpasning i regionale arealpolitiske retningslinjer:

a) Kommunene oppfordres til å belyse sårbarhet for og tilpasning til klimaendringer ved rullering av klima- og energiplaner.

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.

Kulturminner

Fylkeskommune har sjekket nevnte planer mot våre arkiver. Så langt fylkeskommunen kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger.

Innspillet gjelder ikke samiske kulturminner; Det vises til egen uttalelse fra Sametinget.

Planprosess og medvirkning

Planarbeidet er varslet iht. plan- og bygningslovens § 12-8. Nordland fylkeskommune minner likevel om kommunens særlige ansvar for å legge til rette for aktiv deltakelse fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder slik som barn og unge.

Digital plandialog

I samarbeid med Kartverket og Statsforvalteren i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Dette gjelder både planavgrensning ved oppstart, planforslag ved høring / offentlig ettersyn og endelig vedtatt plan. Publisering i Nordlandsatlas bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, og gir god oversikt over arealforvaltningen. Vi ber derfor kommuner og planleggere benytte seg av tjenesten. Send planforslag på sosi-format til plannordland@kartverket.no.

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 www.nfk.no/planlegging.

Med vennlig hilsen

Silje Charlotta Wästlund
faggruppeleder for plan og analyse

Tim Christian Tomkins-Moseng
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Tema	Ansvar	Kontakt
Plan	Tim Chr. Tomkins-Moseng	timmos@nfk.no
Kulturminner	Grethe Kvam Vorvik	grevor@nfk.no
Kollektiv	Bjørnar Klausen	bjokl@nfk.no

Hovedmottakere:

Gnist Arkitekter As Eirik Tollåli Sjøgata 5 8006 BODØ

Kopi til:

Sametinget Ávjavárgeaidnu 50 9730 KARASJOK
Statsforvalteren i Postboks 1405 8002 BODØ
Nordland

Emne: SNØ PÅ RV 80, STØY FRA VEI - Høringsuttalelse 220038 fridjof nansens vei 11 - Byporten trinn 2

Dato: søndag 12. februar 2023 12:09:54 sentraleuropeisk normaltid

Fra: Jon Vestengen

Til: Marielle Sivertsen Hansen

Kopi: GNIST arkitekter, firmapost@vegvesen.no

Uttalelse på vegne av Jon Vestengen - Torvgata 65 – 8004 Bodø

RV80 Snø forhold gangsti:

Det er i dag mye nordlig vind (nordvest og sørvest er dominerende) Byggetrinn 1 mister mye snø i vinden ned på gangsti og på RV80 å plassere et så stort tiltak så nær veien kommer til å medføre at gang og sykkelsti får redusert fremkommelighet på vinterstid sammen med brøyte frekvens for Statens vegvesen øker - byggegrenser bør trekkes nærmere eksisterende bebyggelse enten ved å redusert avstand mellom byggene eller bygge smalere det bør også være en større avstand mellom vei og bygg som sikret at snø som blåser av taket ikke lander på vei og gangsti. Sikt kan periodevis også være en utfordring.

Utredning av støy:

Byggetrinn 1 har blanke fasader plate kled og mye glass som reflekterer støy fra flytrafikk og veien mot min lekearealet og min eiendom som i dag allerede ligger i støysone fra veien. Fasader bør enten være kledd med materiale som ikke reflekterer støy eller fasaden bør være skrå så støyen reflekteres opp (f.eks 30 grader) bredde og høyde på bygget kommer til å reflektere mye støy fra både RV80 og fra flyplassen

ULEMPE Byggehøyde - Solforhold

Bygget MÅ senkes ned i terreng og **Min eiendom har større solcelle installasjon** på taket og Trinn 2 og foreslåtte regulering ligger direkte mot sør samtidig medfører foreslått byggehøyde reduksjon i produksjonen med anslagsvis minst 20% dette har en stor negativ konsekvens for meg som har forestått en så stor investering på taket. Byggehøyden bør IKKE overstige nabobygget

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Dagens bygg er på ingen måte noe fint og noe byen kan være stolt av sammenlignet med flere andre nyere prosjekter må det i reguleringsplanen stilles krav til fasade- herunder material val og farge trinn 1 ser ut som et «discount bygg» sammenlignet med tilstøtende eiendommer. Reguleringsplanen må stille krav til material valg og farger så man sikrer bedre kvalitet og innpassing.

Når man kjører langs RV80 fra stormyra ut mot langstranda kommer det i forslaget til å ha en enorm høy byggehøyde sammen lignet med resten av gaten og tilstøtende eiendommer bygget er tilsvarende plassert på RV 80 sitt høyeste punkt forslag er at man vurderer at høyde byggets 1. etasje bør plasseres i samme nivå som nabo bygget og eller samme kote som RV80 å plassere så høgt et bygg på en bakketopp med parkering under blir stygt og ikke fint.

Parkerings arealer bør være på taket og eller under bakken. Ikke i første etasje

For å ha en sammenhengende estetikk bør tillatte Byggehøyde reduseres til å ha samme som omliggende bygninger (høgst samme som trinn 1), området består av frittstående småhus, idrettsanlegg og så stort et tiltak passer ikke inn i området regulert høyde bør ikke overstige dagens plan med +37meter men foreslår mere harmonisk utforming med to like bygninger på kote 32 tilsvarende dagens byggehøyde

Parkering:

Det er i dag et område på ca. 500M2 med parkering på eiendommen hvor dette ønskes erstattet 100% med et bygg, i tillegg har Byggetrinn 1 har medført en enorm parkeringsbelastning i området rundt (flere gater) dette er for øvrig et område som fra før av er belastet med parering for både GLIMT kamper og flyplassen da vi er eneste område uten tidsbegrensing.

Trinn 2 inneholder så mange enheter et bruksmønster at kommunens minste areal pr egnet eller m2 ikke er å anse som en god løsning det er nødvendig at man med erfaring fra trinn 1, foreslår MINST 3 til 4 etasjer med parkering under bygget og under bakkenivå. I tillegg til dialog med kommune for å få tidsbegrenset parkering i dagtimene på Torvgata 500M fra bygget og hele Marthas gate. Trinn 1 har mye utenomhus parkering i tillegg til nabogater fylles opp med biler på dagtid. Erfaring fra dett må tas med over i planen for trinn 2 og sid dette er dobbelt så stor er det jo enkelt å dimensjonere antall parkeringsplasser

Offentlig transport:

Det er lite offentlig transport i området som korresponderer mer pendler ruter (kontorer) - ekstra parkeringsareal er nødvendig. Det er langt til sentrum det forventes at brukere kommer med bil dette må hensyntas ved dimensjonering av parkering

FORMÅL HOTELL og Avstand til flyplass:

Avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotell plassering, NY BY OG NY FLYPLASS bør legge til rette for plassering av flere hoteller straks flyplassen er flyttet kommer det til å være feilplassert i forhold til sentrum og flyplassen

Utbyggingsavtale:

Forslag til gang og sykkelvei er usammenhengende og dårlig illustrert det er en enorm trafikk av skolebarn samt trafikk til flyplassen av folk som jobber, reiser eller henter passagerer, tidligere var torvgata forbundet med RV80 med asfalt dette denne har tiltakshaver fjernet og sperret av, adkomst gangvei går midt over lekeplassen og akebakken som i dag brukes av både skoler og barnehager i tillegg til barn i området. Utbyggingsavtale bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og **ikke på areal til leikeplassen**, tillegg bør lekeplassen bør ha fortau langs alle sider, dvs. også langs Marthas gate . Det bør i tillegg etableres lys på lekeplassen og nytt gatelys

Reguleringsområde:

Området bør avgrenses til kun å inneholde eiendommen til planstiller ikke offentlig eiendom

Lekeplassen:

Det er lagt adkomst til begge bygg over lekeplassen sin akebakke dette er ikke hensiktsmessig og direkte farlig, adkomst må plasseres på tiltakshavers eiendom

Utnyttelsesgrad:

Bør være samme som for området 33 til 35%

Skyggeforhold:

Vedlagte illustrasjoner inneholder ikke skyggeforhold på lik linje med FASE 1, regner med at det er så mye skygge at lekeklassen ikke lenger har sol på dagtid / ettermiddag, samme gjelder solforhold for kystgressbanen på aspmyra solforhold må utredes og tiltak bør vurderes (byggehøyde eller senking av bygg i terreng)

Mange Hilsener

Jon Vestengen