

PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERINGSPLAN FOR FRIDTJOF NANSENS VEI 11

Planid.: 2023001

Utarbeidet av Gnist Arkitekter
Dato 19.03.2024



Innholdsfortegnelse

1 Sammendrag	5
2 Bakgrunn	5
2.1 Hensikten med planen	5
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3 Tidligere vedtak i saken	6
2.4 Forholdet til lufthavnen og hinderflaten	6
2.5 Utbyggingsavtaler	6
2.6 Krav om konsekvensutredning.....	7
3 Planprosessen	8
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart	8
3.2 Innspill og merknader til varsel om oppstart.....	8
3.3 Arbeidsmøte	9
3.4 Offentlig ettersyn.....	9
4 Planstatus og rammebetingelser	9
4.1 Nasjonale føringer	9
4.1.1 Lovverk og veiledere	9
4.2 Regionale planer og føringer	9
4.3 Lokale planer og føringer	11
4.4 Gjeldende reguleringsplaner	13
4.5 Tilgrensende planer	14
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	16
5.1 Beliggenhet	16
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	18
5.3 Stedets karakter.....	18
5.4 Landskap	19
5.5 Kulturminner og kulturmiljø	19
5.6 Naturverdier	19
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	20
5.8 Landbruk	21
5.9 Trafikkforhold	21
5.10 Barns interesser	23
5.11 Sosial infrastruktur.....	23
5.12 Universell tilgjengelighet	23

5.13	Teknisk infrastruktur.....	24
5.14	Grunnforhold	25
5.15	Vindforhold	26
5.16	Støyforhold	28
5.17	Luftforurensing	29
5.18	Næring	29
5.19	Analyser/ utredninger.....	30
6	Beskrivelse av planforslaget.....	30
6.1	Planlagt arealbruk	30
6.1.1	Reguleringsformål.....	32
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	32
6.2.1	Reguleringsformål.....	32
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	33
6.3.1	Bebyggelsens høyde	36
6.3.2	Grad av utnytting	36
6.4	Parkering	36
6.5	Tilknytning til infrastruktur	36
6.6	Trafikkløsning.....	36
6.6.1	Kjøreatkomst.....	36
6.6.2	Krav til samtidig opparbeidelse.....	37
6.6.3	Tilgjengelighet for gående og syklende	37
6.7	Planlagte offentlige anlegg	38
6.8	Miljøoppfølging.....	38
6.9	Universell utforming	38
6.10	Uteoppholdsareal	39
6.11	Kollektivtilbud	39
6.12	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	40
6.13	Plan for avfallshenting	41
7	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	42
7.1	Overordnede planer	42
7.2	Landskap og stedets karakter	42
7.3	Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi.....	43
7.4	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	43
7.5	Forholdet til FNs bærekraftsmål	43

7.6	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	44
7.7	Uteområder	44
7.8	Trafikkforhold	45
7.9	Barns interesser	46
7.10	Sosial infrastruktur.....	46
7.11	Universell tilgjengelighet	47
7.12	Energibehov – energiforbruk.....	47
7.13	ROS.....	47
7.14	Avbøtende tiltak / Løsninger ROS.....	47
7.15	Teknisk infrastruktur.....	47
7.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen	48
7.17	Konsekvenser for næringsinteresser	48
7.18	Interessemotsetninger.....	48
7.19	Avveining av virkninger	49
9	Innkome innspill til oppstart.....	50
9.1	Merknader	50
9.2	Annet	64

1 Sammendrag

Reguleringsforslaget omfatter eiendommen Fridtjof Nansens vei 11, samt deler av Torvgata, Fridtjof Nansens vei og Riksvei 80, som ligger like sør for Bodø sentrum. Fridtjof Nansens vei 11 er i kommuneplanens arealdel avsatt til næringsformål. I eksisterende plan er deler av eiendommen regulert med hensynssone båndlegging for regulering etter pbl. Båndleggingen kan oppheves nå kommunedelplan for Hernes er vedtatt. I denne reguleringsplanen sikres arealer til etablering av et nytt kontorbygg med mulighet for hotell og tjenesteyting, arealer til friområde samt til vei, sidearealer til vei, gang- og sykkelvei. Det ivaretar eksisterende kontorbygg, friområde og planlagt busslomme. I tillegg har den til hensikt å sikre gode, fremtidige koblinger for myke trafikanter imellom den nye bydelen Hernes og eksisterende bydeler. Disse er tenkt som grønne akser.

Som del av reguleringsplanen er det utarbeidet plandokumenter, altså plankart, -bestemmelser og -beskrivelse. I tillegg er det utarbeidet fagutredninger og illustrasjoner som er vedlegg til planen.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med detaljreguleringsplanen er å oppheve eksisterende plan, tilrettelegge for ny bebyggelse innenfor feltet «BKB2» og samtidig tilrettelegge for deler av ny infrastruktur til ny bydel Hernes. Det tilrettelegges for utbygging av kontor, hotell og tjenesteyting - herunder lokaler for administrasjon og annen offentlig eller privat tjenesteyting (administrasjonsbygg, fysioterapi, kiropraktor, legekontor, treningsstudio, konsulentvirksomhet, servering/bevertning/kafe), samt tilhørende trafikk- og utomhusareal.

Planforslaget omfatter eiendommene 138/4773 og 138/4171, samt deler av 138/2633, 138/4029, 143/2 og 138/4190. Fridtjof Nansens vei 11 er i dag regulert til næringsbebyggelse, der BN2 også er underlag hensynssone H710 - båndlegging for regulering. Båndleggingen ble innført av hensyn til planarbeidet for ny bydel Hernes, og nå som en overordnet kommunedelplan for Hernes er vedtatt kan båndleggingen oppheves gjennom denne nye reguleringsplanen. Ny plan vil erstatte eksisterende plan.

I dag er det et kontorbygg på feltet BKB1 som videreføres. På BKB2 er det ønskelig å tilrettelegge for ny bebyggelse som skal forholde seg til eksisterende bebyggelse. Det tilrettelegges for parkering på byggets første plan samt i kjeller.

Planområdet grenser til igangsatt områdeplan for Hernesmyra. I detaljplanen for Fridtjof Nansens vei 11 skal det tilrettelegges for gode forbindelser mellom ny bydel og eksisterende bebyggelse og strukturer, parallelt med planprosessen for Hernesmyra. I hovedsak innebærer dette å tilrettelegge for krysningen av Olav Vs gate og Fridtjof Nansens vei, samt for gang- og sykkelvei langs deler av Torvgata. Planen tilrettelegger for fremtidige grønne akser mellom ny og eksisterende bydel.

Planforslaget er basert på vedtak i kommuneplanens arealdel, samt tidligere detaljregulering hvor området er avsatt til næringsbebyggelse med utnyttelsesgrad %-BYA = 100%-BYA. Byggehøyden

settes til maks gesimshøyde på kote +43 moh. Det kan også være aktuelt å bebygge området med lavere bebyggelse enn det planen legger opp til.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

- Forslagsstiller: Byporten Bodø AS v/Trond Amundsen, General Fleischers gate 41A,8003 Bodø
- Plankonsulent: Gnist Arkitekter AS, Sjøgata 5, 8006 Bodø
- Eiendoms- og eierforhold:
 - Gnr./bnr. 138/4773 eies av forslagsstiller
 - Gnr./bnr. 138/4171 eies av Eiendom 2020 AS
 - Gnr./bnr. 138/2633 og 138/4190 eies av Bodø kommune
 - Gnr./bnr. 138/4029 eies av Syvendedags Adventistkirken – eiendomsforeningen
 - Gnr./bnr. 143/2 (Olav Vs gate / Riksvei 80) eies av Statens Vegvesen

2.3 Tidligere vedtak i saken

Eksisterende plan er detaljreguleringsplan for Fridtjof Nansens vei 11, sentrum. Området er avsatt til næringsbebyggelse; kontor og hotell med tilhørende parkering, trafikk- og utomhusanlegg. Tidligere plan før den mindre vesentlige endringen, la opp til konferansehotell opp til kote +43 som bebygde området tett.

Eksisterende reguleringsplan ble endret gjennom forenklet planprosess hvor deler av planområdet ble avsatt til kontor og hotell, mens deler har vært båndlagt med hensynssone for regulering H710 i planen av hensyn til planlegging av ny bydel Hernes. Overordnede rammer er avklart i kommunedelplan for Hernes, og hensynssonen oppheves gjennom denne planprosessen.

2.4 Forholdet til lufthavnen og hinderflaten

Skisseprosjekt av det nye næringsbygget vurderes av AVINOR. AVINOR har gitt innspill til oppstart av planarbeidet, der bl.a. byggehøyde ift. hinderflaten er belyst. Disse forholdene er hensyntatt i planarbeidet og innarbeidet i planens bestemmelser. I henhold til innspill og krav fra AVINOR er det gjort vindanalyser, simulering og turbulensvurderinger i forhold til hvordan nytt bygg vil kunne påvirke forholdene på rullebanen. Forholdene til vind/turbulensforhold er vurdert gjennom omfattende analyser av dagens og fremtidige forhold ved flyplassen. Rapport fra dette ligger vedlagt planleveransen og viser at eksisterende bebyggelse bidrar til sidevind som er over grenseverdier anbefalt av AVINOR, men at nybygget ikke vil forverre vinden over rullebane og rundt landingsterskel.

2.5 Utbyggingsavtaler

Det vil være aktuelt med utbyggingsavtale som gjelder teknisk infrastruktur mellom Bodø kommune og forslagsstiller. Dette innebærer tilkobling til vann- og avløpsnett, fjernvarmenett samt overgang

fra dagens gang- og sykkelvei til Torvgata. Det er lagt inn rekkefølgebestemmelser som stiller krav til opparbeidelse av kommunaltekniske anlegg før det gis lgangsettingstillatelse:

- Teknisk infrastruktur som skal overtas til drift og vedlikehold av kommunen skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet.
- o_GS2 skal være tilknyttet, eller sikret tilknyttet, til o_SG1.

2.6 Krav om konsekvensutredning

I forskrift om konsekvensutredning vil det bare være innenfor kapittel 2, §6 at planen kan berammes av konsekvensutredning. Vedlegg I har to aktuelle punkter hvor planen kan berammes, punkt 24 og 25.

I forhold til punkt 24 vil planen ikke legge opp til en utbygging i størrelsesorden 15.000 m² eller mer.

I forhold til punkt 25 er området i dag regulert gjennom KPA med formål næringsbebyggelse, og er fra tidligere regulert til hotell. Regulering til næringsvirksomheter vil derfor ikke kreve konsekvensutredning eller planprogram. Ved utvidelse av arealformål til også å inkludere tjenesteyting vil dette kunne kreve planprogram/konsekvensutredning.

Området er også regulert gjennom plan; Fridtjof Nansens vei 11, sentrum planID 2015008 til næringsbebyggelse (Kontor og Hotell), trafikkareal (kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg og annen veggrunn – teknisk anlegg) og hensynsoner (H140 frisikt og H710 Båndlegging for regulering etter PBL). Dette legger dermed allerede opp til flere arealformål innenfor lignende formål som ikke skiller seg vesentlig ut.

Etter gjennomgang av forskrifter om konsekvensutredning ser vi ikke at planen vil kunne omfattes av forskrift om konsekvensutredning slik den foreligger. Saken ble endelig avklart i oppstartsmøtet, foreløpig konklusjon er at saken ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Oppstartsmøtet ble gjennomført 04.01.2023.

Oppstart av reguleringsplanarbeid ble kunngjort i Avisas Nordland den 26.01.2023, viser til figur 3.1.

Berørte parter ble varslet gjennom brev. I tillegg ble det holdt et åpent informasjonsmøte 15.02.2023 hos Gnist arkitekter i Sjøgata 5, Bodø.

I møtet deltok en representant fra plankonsulent, en representant fra Bodø kommune og to naboer til planområdet. Hensikten med informasjonsmøtet var å presentere planprosjektet og gi de oppmøtte mulighet til å stille spørsmål til plansaken.

I informasjonsmøtet ble særlig parkeringsproblematikk, snødrift ifm. nybygg, lekearealet i og tilgrensende til planområdet, samt skyggevirksomheter løftet frem som viktige tema.

3.2 Innspill og merknader til varsel om oppstart

Ved varslingsfristens utløp den 10.03.2023 var det kommet inn totalt elleve merknader, hvorav én er varsel om forsinket innspill grunnet behov for opprettelse av settestatsforvalter for Statsforvalteren i Nordland som er leietaker i nabobygget.

Merknadene er fra følgende:

1. Statsforvalteren i Nordland
2. Avinor, med spesifisering for turbulensanalyse
3. BE varme
4. Jon Vestengen, nabo - Torvgata 65
5. LUKS – Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter
6. Statens vegvesen
7. Trond Carlsen og Ann Elin Pettersen, nabo – Torvgata 67
8. Trond Lekang, nabo - Haakon 7 gate
9. Hernes Velforening
10. Nordland Fylkeskommune
11. Kulturkontoret i Bodø kommune

Kunngjøring om igangsatt arbeid med detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale for Fridtjof Nansens vei 11, planID 2023001.

Det varsles herved 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. Saken faller ikke inn under forskrift om konsekvensutredning. Det varsles samtidig om oppstart av forhandling om utbyggingsavtale med Bodø kommune.



Det vil bli holdt et informasjonsmøte med presentasjon av planskisser hos Gnist Arkitekter i Sjøgata 5, 1. etasje, Bodø, fredag 10. mars 2023. *Figur 3.1 Utklipp av annonsen fra Avisas Nordland den 26.01.2023.*

Gnist Arkitekter, 99310172. Direkte berørte parter tilskrives. Innspill til planarbeidet sendes marhan@gnistark.no eller post@gnistark.no innen fredag 10. mars 2023.

Gnist Arkitekter, 25.01.2023

12. Statsforvalteren i Troms og Finnmark (etter fristen)

Merknadene er referert og kommentert i kap. 9.0 i dette dokumentet.

3.3 Arbeidsmøte

I planprosessen har det blitt gjennomført arbeidsmøte mellom plankonsulent og Bodø kommune.

Møtet ble holdt 08.05.2023. Oppsummert ble følgende temaer drøftet:

- Innspill fra og avklaringer gjort med Statens Vegvesen ang. byggeavstand fra senter vei
- Arealformål og opparbeidelse av Torvgata til gang- og sykkelvei
- Behandling av overgangen over Olav V gate til gravlundene, at den illustreres i planbeskrivelsen for å underbygge intensjonen om kobling til ny bydel, samt at Olav V gate vil bli nedklassifisert og få redusert hastighet i fremtiden
- Videreføring av regulert busslomme jf. innspill fra Nordland fylkeskommune
- Ønske om å regulere inntil åtte etasjer og tilrettelegge for parkeringskjeller samt noe parkering i 1. etasje

3.4 Offentlig ettersyn

-

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Nasjonale føringer

4.1.1 Lovverk og veiledere

Grunnlaget for utarbeidelse og vedtak av reguleringsplanen er lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 27. juni 2008. Planlegging og regulering av aktuelle områder berører i tillegg en rekke andre lover og forskrifter som inneholder regelverk for arealbruk og tiltak på land, herunder blant annet:

- Naturmangfoldloven
- Forurensningsloven
- Teknisk forskrift (TEK17)

I tillegg kommer relevante temaveiledere og retningslinjer:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)
- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling (KMD, H5/18)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017)
- Universell utforming i planlegging (KMD, 2021)

4.2 Regionale planer og føringer

Fylkesplan for Nordland 2013-25

De arealpolitiske retningslinjene er en del av *Fylkesplan for Nordland 2013-2025*, som gjelder for området. Målet for arealforvaltningen i Nordland er at arealforvaltningen skal være bærekraftig og gi forutsigbare rammer for næringslivet og befolkningen. Med henvisning til planen generelt og innspill fra Nordland fylkeskommune er det to relevante kapitler i planen; kapittel 8.2 og 8.6.

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 tettsteder 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 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.
- 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 utformet med universell utforming.

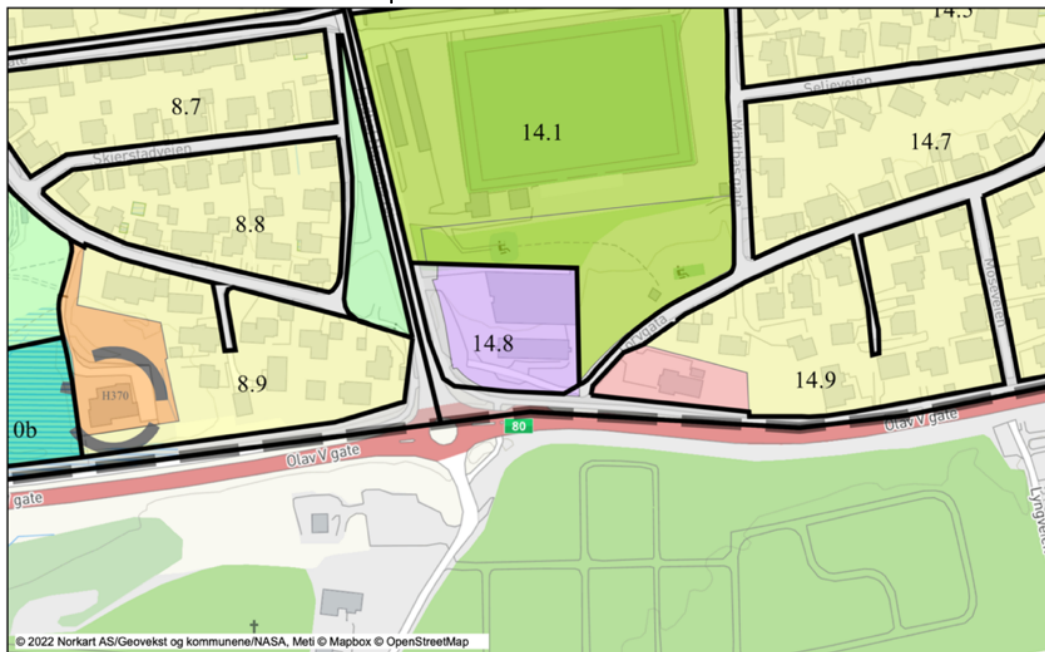
8.6 Klima og klimatilpasning

- 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.

4.3 Lokale planer og føringer

Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Området omfattes av kommuneplanens arealdel 2022-2034 vedtatt den 16.06.2022.



Figur 4.3.1: Utsnitt fra gjeldende kommuneplan, KPA2022-34.

Arealet er satt av til næringsbebyggelse og inngår i bysone 14.8. I kommuneplanens del C – matrise med bestemmelser og retningslinjer for områdene omtalt i del B – er sone 14.8 avsatt til formål hotell. Ut fra dette forstås planforslaget å være i tråd med kommuneplanens intensjoner for utvikling av området. Områder for grøntareal samt gang- /sykkelforbindelse i Torvgata har vei som formål og er dermed i tråd med planlagt bruk.

Kommunedelplaner

Deler av planområdet berøres av kommunedelplan for grønnstruktur og kommunedelplan for sykkel, se figur 4.1.2.2. Planområdet grenser mot kommunedelplan for Hernes mot sør.



Figur 4.3.2: Utsnitt fra kommunekartet med kommunedelplaner. Planavgrensning i sort, stiplet linje.

Kommunedelplan for sykkel 2018-2025

Kommunedelplan for sykkel er en tematisk kommunedelplan som inneholder en strategisk plan for kommunens sykkelplanlegging med handlingstiltak. Hensikten med planen er at Bodø skal bli en sykkelby for alle grupper av befolkningen, og at flere skal benytte sykkel som transportmiddel i stedet for personbil. En registrert sykkelrute inngår i planområdet langs Olav V gate og Fridtjof Nansens vei. I planarbeidet vil gang- og sykkelveien hensyntas, planlegges og prosjekteres i tråd med føringer gitt i kommunedelplanen for sykkel. I tillegg til markert sykkelvei i denne kommunedelplanen, vil den delen av Torvgata som inngår i planområdet opparbeides som en gang- og sykkelvei. Denne er dog ikke en del av den aktuelle kommunedelplanen for sykkel, men ses i sammenheng med den pågående områdeplanleggingen av Hernesmyra.

Kommunedelplan for grønnstruktur

Grønnstrukturplan for Bodø kommune er en kommunedelplan/temaplan utarbeidet i forbindelse med kommuneplanens arealdel 2018-2030. Hensikten med planen er å bevare og videreutvikle byens grønnstruktur innenfor byutviklingsområdet i en situasjon med forventet befolkningsvekst og fortetting. I tillegg er hensikten å bidra til å fremme bærekraftig utvikling i tråd med overordnede kommunale og statlige føringer.

Det ligger et grøntområde/friområde nord/øst for planområdet. En liten del øst for selve utbyggingstomta inngår i planområdet. Ellers grenser planen til det samme friområdet mot nord og nordøst. Dette friområdet er markert «Parker, natur- og friluftsområder (P)» i kommunedelplanen og er et viktig område for lek og rekreasjon året rundt. I planleggingen av området skal dette friområdet hensyntas og kvaliteter ivaretas så langt det lar seg gjøre.

Temaplaner

Følgende temakart i kommuneplanens arealdel berører planområdet:

- TK3 Støysone flyplass nåværende (gul sone)
- TK3 Støysone veg (deler av området i rød og gul sone)
- TK6 Soner for parkering og uteopphold (sone B)
- TK8 Byggerestriksjoner og hinderflater

- TK19 Avrenningslinjer

Følgende temaplaner for Bodø kommune er aktuelle:

- Temaplan for overvann
- Handlingsplan for parker og byrom

4.4 Gjeldende reguleringsplaner

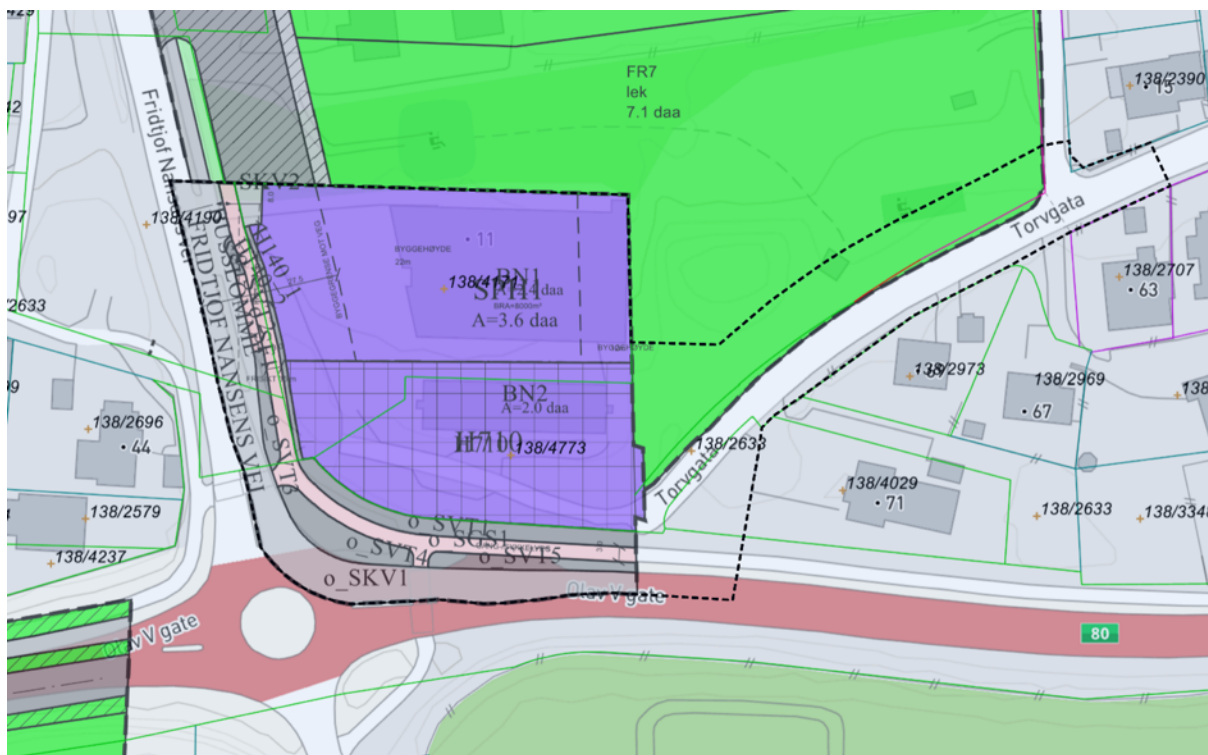
Detaljreguleringsplan for Fridtjof Nansens vei 11, Sentrum, plan-ID 2015008, vedtatt 29.08.2018

Planområdet inngår i detaljreguleringsplan for Fridtjof Nansens vei 11, sentrum, plan-ID 2015008, vedtatt den 20.08.2018. I denne planen er BN1 bygd ut, mens BN2 omfatter området som nå planlegges utbygd. Området er avsatt til næringsbebyggelse; kontor og hotell med tilhørende parkering, trafikk- og utomhusanlegg. BN2 utgjør også hensynssone H710 i planen – sone med båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven. Båndleggingen gjelder til de overordnede rammene er avklart i kommunedelplan for Hernes. Kommunedelplan for Hernes ble vedtatt i juni 2022, og hensynssonen kan nå oppheves gjennom planprosess.

Hele den eksisterende planen inngår i ny detaljplan. I tillegg til dette planområdet inkluderer den nye detaljplanen deler av Torvgata og grøntarealet øst for tomten, viser til figur 4.4.2.



Figur 4.4.1: Utsnitt fra gjeldende detaljreguleringskart



Figur 4.4.2: Ny planavgrænsning (sort stiplede linje) lagt inn på eksisterende reguleringsplaner.

Forslaget til den nye planavgrænsningen sammenfaller med eksisterende plangrens mot sør, vest, nord og nordøst øst. I tillegg inkluderer foreslått planavgrænsning noe av anlegget for lek i reguleringsplan for Aspmyra stadion (id 1159_01), samt Torvgata frem til Märthas gate og deler av eiendommen 138/4029. Dette for å innarbeide en god overgang fra Torvgata til Olav V gate, som siden skal forlenges som en grønn akse for fotgjengere og syklistene videre sørover til den nye bydelen Hernes. For Torvgata ønskes en også gjennom planen å regulere om veien fra krysset Torvgata/Märthas gate til gang- og sykkelvei langs RV 80 til gang- og sykkelvei med tillatt kjøring til eiendommer.

4.5 Tilgrensende planer

Aspmyra stadion, reg.endr., plan-ID 1159_01, vedtatt i bystyret 16.03.2006, er den eneste tilgrensende detaljreguleringsplan til planområdet. Deler av området «FR7 lek» i denne planen inngår i ny plan. Denne planen, samt tiliggende friområder må hensyntas og innarbeides i den nye planen.



Figur 4.5.1: Tilgrensende detaljreguleringsplan til planområdet.

I tillegg til eksisterende tilgrensende plan, er det igangsatte planprosesser for områdeplan for Hernesmyra, som omslutter planområdet i vest og sør.



Figur 4.5.2: Utsnitt fra kommunekartet som viser igangsatte reguleringsplaner

Planene må hensyntas og innarbeides i den nye planen.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

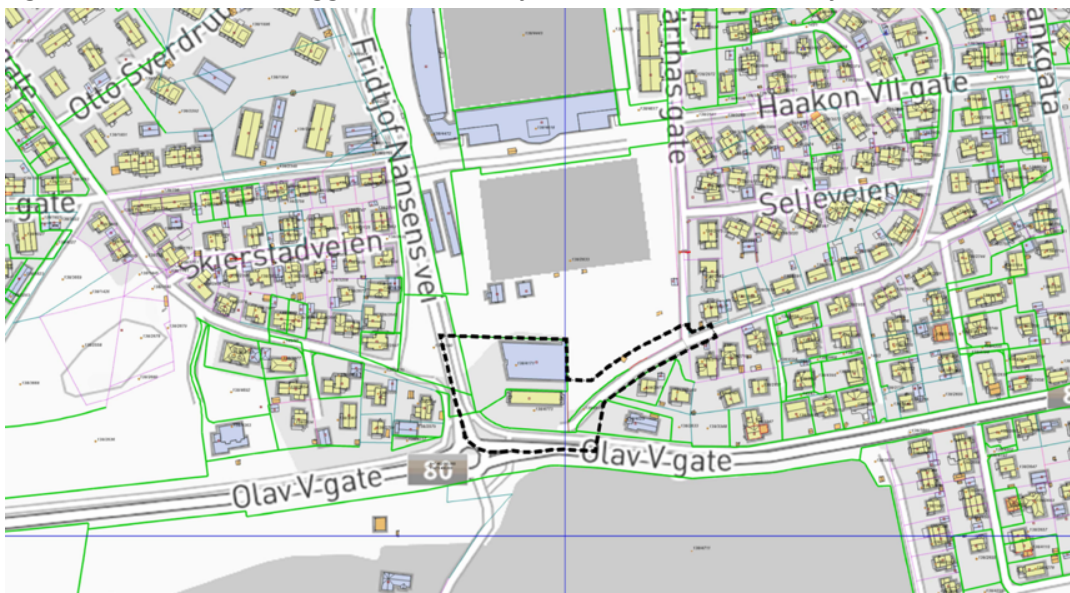
5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i krysset Fridtjof Nansens vei og Olav V gate, langs veien mellom flyplassen og Bodø sentrum. Her er det god tilgjengelighet både for kollektivtrafikk, bil, sykkel og fotgjengere. Avstanden til flyplassen er ca. 700 m og til sentrum ca. 1 km, begge innenfor gangavstand.

Planavgrensningen følger gjeldende reguleringsplan mot vest og mot nord. Mot nordøst følger den eiendomsgrensen samt plangrensen til gjeldende reguleringsplan. Mot øst er den avgrensningen lagt langs Torvgata mot Märthas gate, ti meter fra vegkanten. Her krysser den Märthas gate og Torvgate. Mot sørvest følger den eiendomsgrensene og grense parkeringsplass på eiendom 138/4029. Videre følger den senterlinje Olav V gate frem til startpunktet. Planområdet omfatter eiendommene på Fridtjof Nansens vei 11, det vil si gnr./bnr. 138/4171 og 4773, samt deler av eiendommene 143/2, 138/2633, 4190 og 4029. Planområdet er ca. 5,5 daa stort.



Figur 5.1.1 Planområdet ligger ca. 1 km sør for Bodø sentrum. Hentet fra Bodø kommunes kartportal.



Figur 5.1.2 Oversiktskart hentet fra Bodø kommunes kartportal med planområdets avgrensning.



Figur 5.1.3 Planområdet markert på satellittbilde hentet fra Bodø kommunes kartportal.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er i dag bebygget med et fireetasjes kontorbygg (innenfor BKB1) og en midlertidig boligrigg (BKB2), med tilhørende veiareal og parkering på terreng. Viser til figur 5.1.3. Øvrig areal består av samferdsels- og grøntarealer. Avkjøringen til næringseiendommene er fra Fridtjof Nansens vei. Boligriggen planlegges revet. Kontorbygget huser i dag Statsforvalteren i Nordland.

Torvgata avsluttes i dag mot eiendommens sørøstgrense.

Friområdet i nord og øst er lekeplasser og fotballbane. Aspmyra stadion ligger nord for dette friområdet. På sørsiden av Olav V gate ligger en gravlund. Vest for Fridtjof Nansens vei ligger et boligområde med småhusbebyggelse med to- og firemannsboliger i to etasjer, omgitt av hager på romslige eiendommer. På østsiden av Torvgata ligger Adventskirken i Bodø samt småhusbebyggelse. Friområdet på østsiden grenser også til småhusbebyggelse.

5.3 Stedets karakter

Planområdet er småkupert og bevokst med noen løvtrær. Eksisterende bebyggelse på selve planområdet er et fireetasjes kontorbygg og en toetasjes, midlertidig boligrigg. Området ligger relativt fritt ift. nabobebyggelsen, omgitt av friarealer og veier. Det fireetasjes kontorbygget knytter seg til den tyngre bebyggelsen i aksene inn mot sentrum, dvs. Statsforvalterens kontorbygg, Aspmyra stadion, blokkbebyggelsen langs Hålogalandsgata, Aspåsen skole/kulturhus, samt Fylkeshuset. Området fremstår som et bevokst og grønt område til tross for til dels mye trafikk, særlig med gravlundene i sør, friområdet i nord/øst og generell beplantning i området. Det er mye aktivitet i området pga. motorisert trafikk og viktige forbindelser for mange trafikanter.

5.4 Landskap

Planområdet er lett kupert med høyeste parti på ca. kote 16 og laveste på ca. kote 13,5. Høyeste parti ligger mot Olav V gate der boligriggen er plassert med tilhørende parkeringsplasser på grusflater. Kontorbygget ligger lavere med inngangsplan på kote 15 moh. En større parkeringsplass er etablert vest på tomte tilknyttet kontorbygget. Det er noe vegetasjon i skråningen imellom boligriggen og riksvei 80 samt på friområdet mot øst og langs Torvgata. Grøntarealene mot Nord-øst er opparbeidet med parkpreg, mens områdene mellom BKB2 og RV 80 samt grøntområder, er mer viltvoksende skog/kratt.



Figur 5.4.1 T.v. viser høydeforskjellen på tomte. Dette terrenget planlegges å tas ned til samme nivå som eksisterende kontorbygg. T.h. viser vegetasjonsbeltet imellom boligrigg og riksveien.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert bevaringsverdige kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet etter søk i Miljødirektoratets naturbase. På gravlundens kirkegård sør for planområdet er det registrert et funnsted for en eggformet søkkstein, viser til figur 5.6.1 med merket plassering «R». Løsfunn datering: uvisst tid. Kategori: arkeologisk minne. Vernestatus: uavklart (fra kulturminnesøk/Askeladden).

5.6 Naturverdier

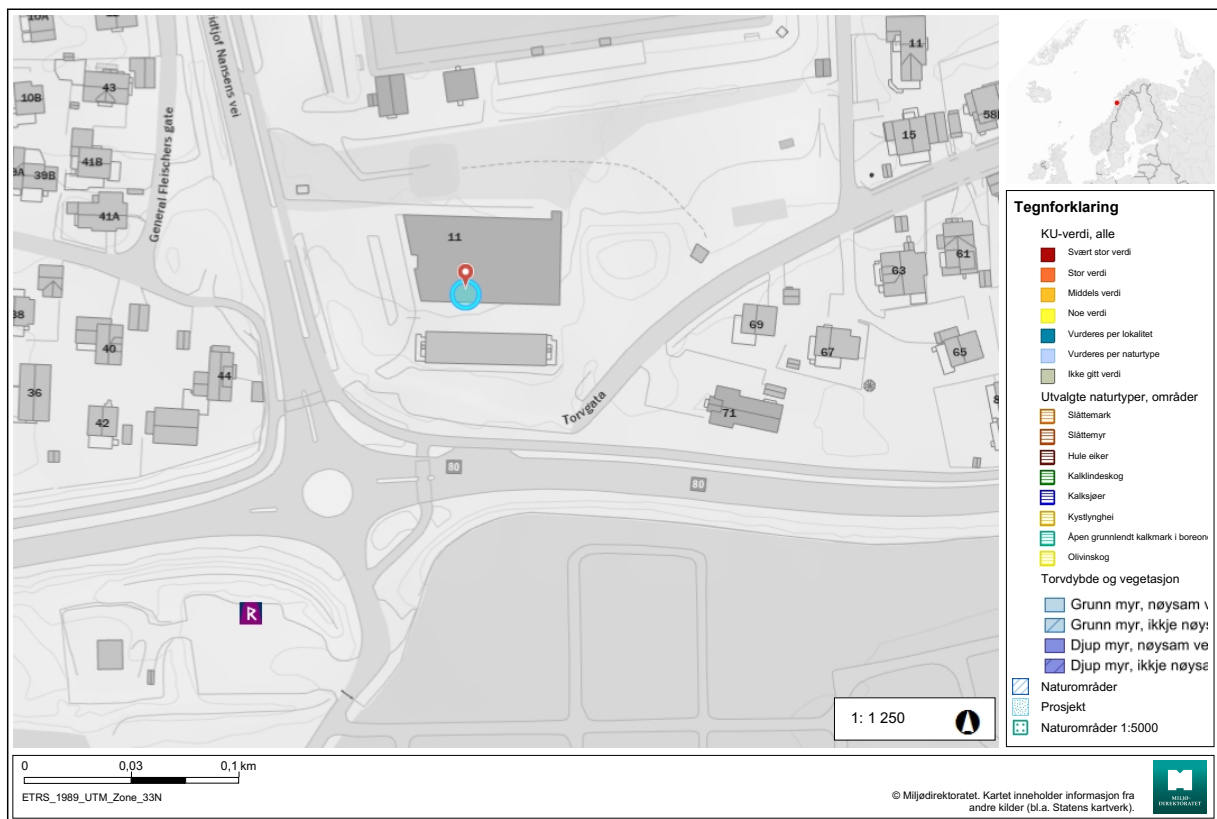
Planområdet i seg selv har få naturverdier. En sjekk i Miljødirektoratets naturbase viser ingen registreringer av spesielle arter eller forekomster av naturtyper av spesiell verdi på området. Eksisterende vegetasjon er vanlig i området og anses ikke spesielt bevaringsverdig.

Naturmangfoldet er hovedsakelig knyttet til friområdet som området grenser mot, samt i uteområder og hager tilknyttet eksisterende bebyggelse.

Området er blitt undersøkt av Rambøll AS ifm. planprosessen til eksisterende detaljplan, og konkluderte da med følgende:

Vurdering i forhold til Naturmangfoldloven kap. 11.

I følge § 8 i Naturmangfoldloven skal offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet bygge på kunnskap som arter og naturtypers utbredelse og økologiske tilstand. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Det foreligger liten/ingen risiko for skade på naturmangfoldet knyttet til nedbygging av vegetasjon og forstyrrelser av faunaen om dette prosjektet skal realiseres. Området har/er delvis bebygget med bygninger og veger og ikke et område tilknyttet viktig grønnstruktur i forhold til naturmiljø.



Figur 5.6.1: Planområdets beliggenhet i forhold til friområder, grøntareal og registrert kulturminne.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet grenser til et stort friområde i nord/øst som blir brukt av mange og vedlikeholdt av Hernes velforening. Friområdet omfatter bl.a. en kommunal fotballbane og lekeplass. Sør for planområdet ligger en gravlund.



Figur 5.7.1: T.v. viser friområdet nord/nordøst for planområdet, sett fra lekeplassen mot vest/nordvest. T.h. viser lekeplassen øst for planområdet. Bilde tatt fra Torvgata mot nord. Foto: Gnist Arkitekter

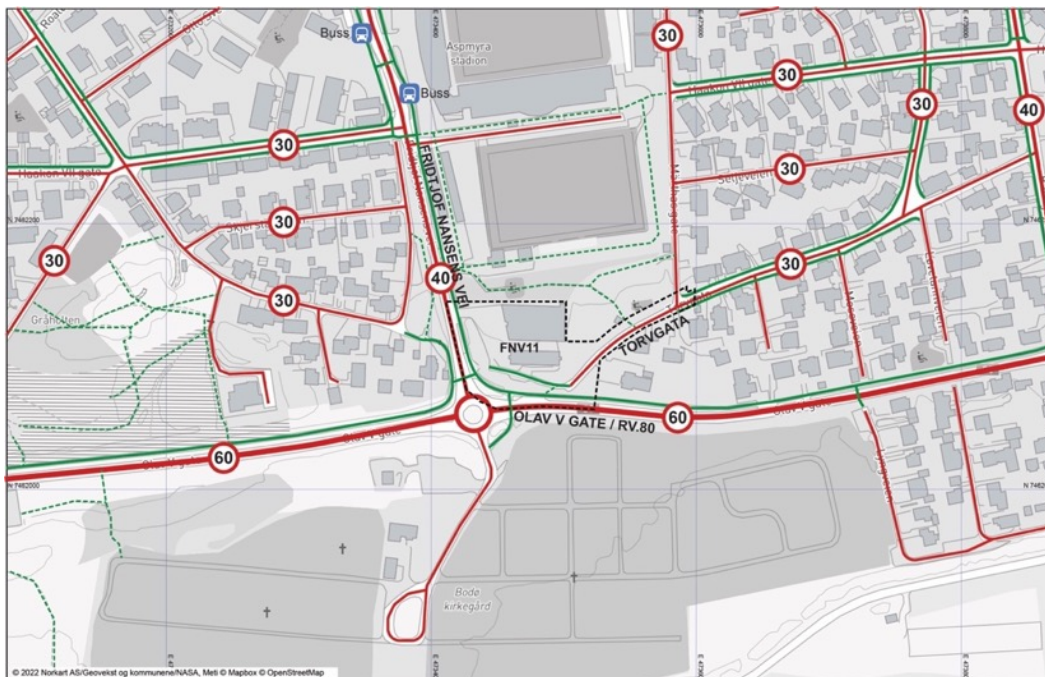
Ellers er planområdet omsluttet av mye trafikkareal med til tider høy trafikk, som minsker rekreasjonsverdien på disse delene av området.

5.8 Landbruk

Det er ikke landbruksareal tilknyttet eller tett på planområdet.

5.9 Trafikkforhold

Planområdet ligger ved en rundkjøring der Fridtjof Nansens vei møter Olav V gate. Her er det forholdsvis mye trafikk og hastigheter på hhv. 40 og 50 km/t.



Figur 5.9.1: Mobilitetskart. Rød linje viser motorisert trafikk. Grønn linje viser gang- og sykkeltrafikk. Grønn, stiplet linje viser fotgjengersnarveier.

Kjøreatkomsten til planområdet er fra Fridtjof Nansens vei, plassert nordvest på planområdet. Denne er utformet noe bred og må utbedres for sikrere ferd for myke trafikanter i fremtiden. Avkjørselen videreføres slik den er planlagt i eksisterende plan og må dermed strammes opp iht. planen. På selve planområdet er det to parkeringsplasser – én tilknyttet hvert sitt bygg. Næringsbyggets er asfaltert og oppmerket mens boligriggens er gruslagt. Gruslagt parkeringsplass i tilknytning til boligrigg vil ikke videreføres, men vil bli bygget ned/gjort om til grøntareal.

Torvgata ligger øst for planområdet og strekker seg videre utover i Østbyen og inn mot sentrum. Denne gata ender i en blindvei sørøst på feltet «BKB2» på planområdet. Selv om veien er fysisk forbundet med parkeringsplassen til boligriggen, er atkomsten her stengt for trafikk. Det er dannet en sti mellom Torvgata og gang- og sykkelveien langs Olav V gate.



Figur 5.9.3: Torvgata (midt i bildet) ender opp ved parkeringsplassen til boligriggen sørøst på planområdet. Bildet er tatt fra gang-/sykkelvei langs Olav V gate mot nord/nordøst. Foto Gnist Arkitekter

Det er en gang- og sykkelvei langs Olav V gate og Fridtjof Nansens vei som gir god fotgjenger- og sykkelforbindelse inn til sentrum og ut mot flyplassen. Fotgjengerfelt ved rundkjøringen ivaretar fremkommeligheten over både Fridtjof Nansens vei og Olav V gate for myke trafikanter.

Kollektivtilbudet omfatter busstrafikk langs Fridtjof Nansens vei og Olav V gate med tilfredsstillende frekvens. I dag er det bussholdeplasser like nord for området, ved Aspmyra stadion, men eksisterende plan legger til rette for å kunne etablere busstopp ved i tilknytning til planområdet.

5.10 Barns interesser

Jf. bl.a. rikspolitiske retningslinjer om barn og unges interesser i planleggingen, temaveileder om barn og unge i plan- og byggesak, samt KPAs §1.23 skal barn og unges interesser synliggjøres i planleggingen.

Opparbeidet gang- og sykkelvei langs Fridtjof Nansens vei og Olav V gate samt fotgjengerfelt i nær tilknytning til planområdet gir trafikksikker adkomst til skole og barnehager. Torvgata samt gang- og sykkelvei langs området brukes daglig av folk på vei til og fra skole og jobb. Snarvei igjennom planområdet blir også brukt til dette samt fritidsaktiviteter som f.eks. fotballkamper på Aspmyra stadion.

Området grenser til et stort friområde som blir brukt av barn og unge til lek og idrett. Dette kommunale friområdet er regulert til lekeplass og omfatter to lekeområder der deler er utstyrt med lekeapparater og sittebenker. På vinterstid brukes en haug her til akebakke. Deler av dette arealet inngår i planområdet.

Området ligger i nærheten av Bodø sentrum med skole, barnehage og fritidstilbud. I tillegg grenser planområdet til en større kommunal fotballbane i nord og ligger i gangavstand til både Aspmyra stadion og Aspåsen skole og kulturskole.

5.11 Sosial infrastruktur

Barnehagetilbudet i sentrumsområdet dekkes av ca. ti barnehager med en-to km avstand fra planområdet.

Det er to barneskoler, en ungdomsskole og en videregående skole i Bodø sentrum innenfor 0,6-1,8 km avstand fra planområdet.

5.12 Universell tilgjengelighet

Den utbygde delen av planområdet (BKB1 samt vei) er tilrettelagt for universell utforming iht. til gjeldende TEK på utbyggingstidspunktet. Resterende deler av planområdet er ikke tilrettelagt for universell utforming per i dag.

Områdets topografi utgjør små utfordringer med hensyn til gjennomføring av universell utforming.

For uteområder, atkomst til og i bygninger er krav fastsettes i Teknisk forskrift (TEK17).

Retningslinje jf. KPA er at universell utforming av produkter/kommunikasjonsmidler og bygde omgivelser skal bidra til at de kan brukes av alle mennesker i så stor utstrekning som mulig - uten behov for tilpassing eller en spesiell utforming:

1. Like muligheter for bruk.
2. Fleksibel i bruk.
3. Enkel og intuitiv i bruk.

4. Forståelig informasjon.
5. Toleranse for feil.
6. Lav fysisk anstrengelse.
7. Størrelse og plass for tilgang og bruk.

5.13 Teknisk infrastruktur

På området finnes det i dag infrastruktur for vann og avløp, overvannshåndtering samt strøm- og teleforsyning. Det er infrastruktur både til eksisterende kontorbygg og til midlertidig brakkerigg på tomten. Arva AS har vurdert at et nytt tiltak i størrelsesordenen som er foreslått vil medføre behov for utvidet strømkapasitet gjennom trafostasjon bygget inn i nytt bygg.

I reguleringsprosessen har Hinnstein AS laget en VAO-plan som vedlegg til reguleringsplanen. I denne er det bl.a. kartlagt eksisterende ledningsnett, viser til vedlegg 2- *VAO-plan*. Her er det også kartlagt manglende brannvannskapasitet ved utbygging av nybygg. Forslag til løsning er beskrevet i rapporten, sammen med ny ledningstrasé til nybygget. Dette er også nærmere beskrevet i kapittel 6 i dette dokumentet.

I reguleringsplanen skal det inngå rammeplan/overordnet plan for vann, avløp og overvann (VAO-plan), jf. krav i kommunalteknisk norm. Det skal avklares arealbehov for infrastruktur over og under bakken i reguleringsplanen, videre skal løsningene sikres i planbestemmelsene. Tre-trinnsstrategien skal legges til grunn, jf. temaplan for overvann. Overvann skal hovedsakelig håndteres på egen eiendom. Ved påslipp til offentlig overvannsnett skal tiltakshaver dokumentere ledig kapasitet på overvannsnettet. Blågrønn faktor skal benyttes som metode iht. NS 3845:2020 ved håndtering av overvann. Blågrønn faktor 0,6 skal brukes som utgangspunkt for utbygging og prosjektering i dette planområdet. Vannveier og flomavrenning skal alltid kartlegges for å unngå skade på naboeiendommer. Det finnes ikke åpne eller lukkede bekker, bekkedrag eller vannveier på planområdet, jf. temakart 18 og 19. Blå grønn faktor er beskrevet i vedlegg 3.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, hvor det er tilknytningsplikt til fjernvarmenettet når konsesjonær har bekreftet at fjernvarme kan leveres på konsesjonsvilkår. Det kan gjøres unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at alternative løsninger vil gi lavere klimagassutslipp og lavere energibruk. Dokumentasjonen må være basert på internasjonale godkjente standarder. For bygg med tilknytningsplikt skal rammetillatelse ikke gis før det er dokumentert at avtale om tilknytning er inngått.

Konsesjonær BE Varme AS har bekreftet at fjernvarme kan leveres til det planlagte området/bygget. Dette vil innebære at bygningen må ha et vannbårent varmeanlegg beregnet for det totale varmebehovet til bygget. Tilknytningsavtale skal signeres før prosjektering og utbygging av fjernvarmetrasé igangsettes.

5.14 Grunnforhold

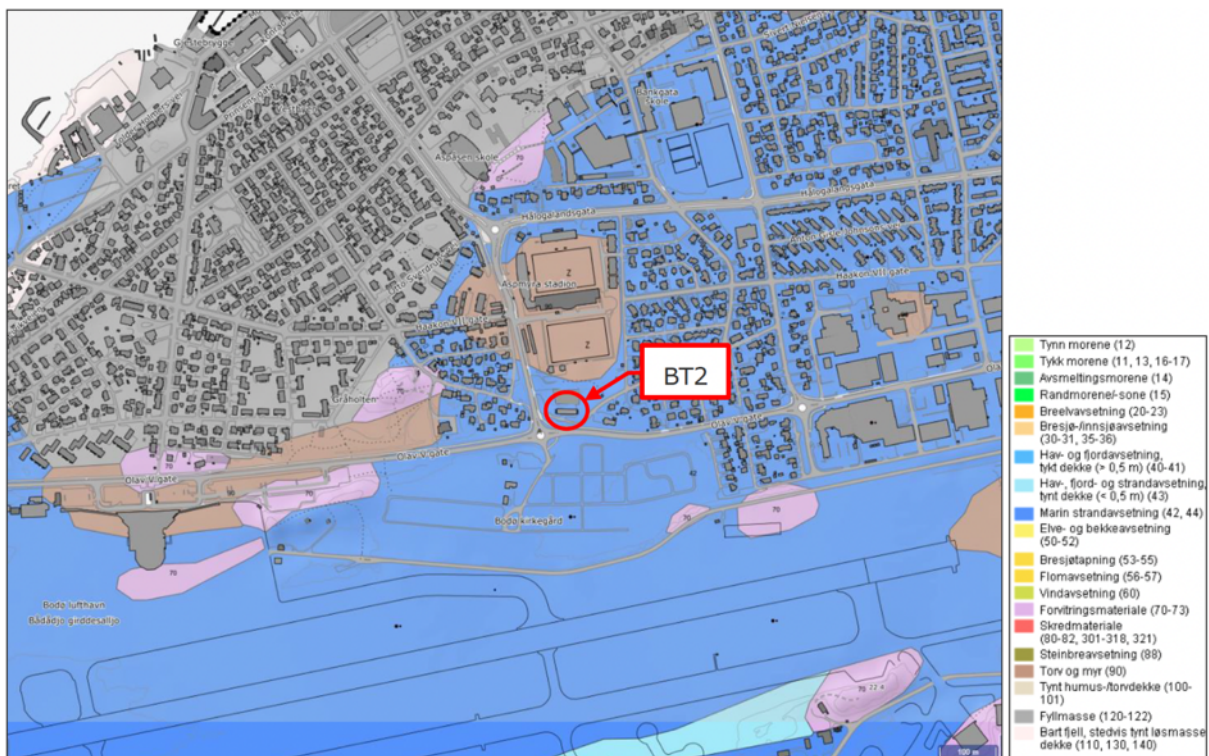
Rambøll AS har utarbeidet et geoteknisk notat med innledende geotekniske vurderinger som vedlegg til reguleringsplanen, viser til vedlegg 4-Geoteknisk vurdering. Terrenget på og rundt planområdet er generelt flatt. Sør på tomte er det dog en liten høyde som ligger ca. 1 meter høyere enn resten av tomte, der som brakkeriggen med tilhørende parkering ligger.

Kvartærgeologisk kart over området angir marin strandavsetning inne på planområdet. Nord for tomte er det angitt torv og myr, viser til figur 5.14. Løsmassene på tomte generelt er lagdelte med sand og silt over fast leire ned til berg. Viser til geoteknisk notat for mer utdypende beskrivelse av grunnforholdene.

Geoteknisk notat fra Rambøll konkluderer og angir følgende videre arbeid:

«Det planlegges å bygge et 8 etasjer bygg med kjeller ved Fridtjof Nansens vei 11. I forbindelse med detaljreguleringsfase er det utført innledende geotekniske vurderinger. Konklusjoner ut fra vurderinger er følgende:

- Det ble kontrollert sikkerhet mot naturfare (flom og skred) iht. TEK17 § 7-1(1). Tomte som skal reguleres er ikke innenfor aktsomhetsområde for flom eller skred. Med bakgrunn i topografi og registrerte grunnforhold i området anses tomte å være klarert med tanke på områdestabilitet.
- Bygningen kan direktefundamenteres på original mineralsk masser/berg. Fundamentene skal legges på avrettingslag av pukkk eller sprengstein.
- Byggegrøp kan graves med frie skråninger med maks. helning 1:1,5. Det forventes at utgravingen foregår under grunnvannstand som kan medføre utfordringer i anleggsfasen. Det anbefales at graveskråninger beskyttes mot erosjon i anleggsperiode.
- I detaljprosjektering må det kontrolleres at omrisset av byggegrøpa ikke påvirker stabiliteten av eksisterende bygg, slik at det eventuelt kan vurderes enten et oppstøtningstiltak for byggegrøp eller plassering/størrelse på utgraving. Det anbefales at deler av Torggata stenges for trafikk i anleggsperiode.»



Figur 5.14.1: Løsmassekart hentet fra NGUs kartdatabase, 24.05.2023.

Hvis grunnen kan være forurenset skal det foretas nødvendige undersøkelser før igangsetting av tiltaket, jf. forurensningsforskriften kap. 2 (Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider). Dersom undersøkelsen påviser forurensete masser, skal tiltaksplan utarbeides. Tiltaksplanen skal godkjennes av kommunens forurensningsmyndighet før igangsettingstillatelse kan gis.

Ved uttak av faste masser på mer enn 150 m³, skal det forelegges massebudsjett i forbindelse med søknad om igangsettingstillatelse. Massebudsjett skal dokumentere uttak, disponering og deponering av massene. Masseregnskap skal forelegges før bebyggelsen tas i bruk.

Det geotekniske notatet vurderer også grunnlag for geoteknisk prosjektering. Viser til vedlegget for mer utfyllende info, ved uoverensstemmelse mellom dette dokumentet og vedlegget er det vedlegget som gjelder. Oppsummert er krav til prosjektering vurdert til å være iht. geoteknisk kategori 2, det plasseres i pålitelighetsklasse 2 og tiltaksklasse 2, grunntype B legges til grunn som dimensjonerende responspekter til byggetrinn 2, det er ikke flom- eller skredfare på planområdet, og krav til partialfaktorer for materialparametere oppgis i vedlegget. Relevante miljøaspekter nevnt i notatet er støy, støv og rystelser i forbindelse med pigging og sprengning, forurenset grunn er sjekket og ikke funnet ifølge databasen, materialer fra sprengning/pigging bør vurderes som gjenbrukbart som avretningslag under fundamenter. Det er ikke funnet kulturminner eller naturverdier i området. Videre vurderer notatet lagdeling, materialparametere, fundamentering og utgraving og sikring av byggegrøp.

Grunnen vil bli nærmere geoteknisk undersøkt ifm. planlegging av utbygging. Planområdet er ikke innenfor aktsomhetsområdet for flom eller skred.

5.15 Vindforhold

Outdoor Environment Technology AS har utarbeidet en vind- og turbulensanalyse som vedlegg til reguleringsplanen, viser til vedlegg 6-Vindanalyse.

På årsbasis dominerer landvind fra østlig sektor. Eksisterende bebyggelse bidrar til sidevind som er over grenseverdier anbefalt av AVINOR. Det foreligger pr i dag ikke aksept-kriterier for vindforstyrrelser og turbulens/vindskjær-effekter for fly. AVINOR sine anbefalinger støtter seg på grenseverdier i litteraturen.

Vindpåvirkning som følge av planlagt tiltak er beskrevet i sammendraget for:

Nærliggende rullebane og landingssone:

Nybygget vil ikke forverre vinden over rullebane og rundt landingsterskel.

Snødrift:

Den aktuelle utbyggingen er relativt skjermet for fremherskende østlig vintervind og det antas at snødrift ikke medfører ekstra utfordringer.

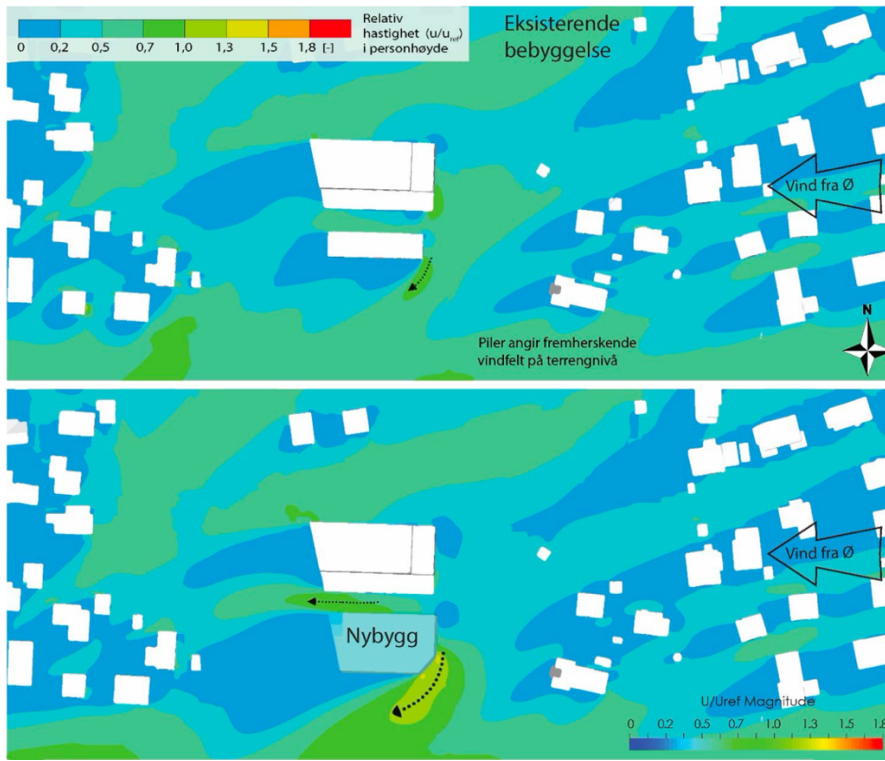
Omliggende gateløp og uteoppholdsareal:

Fremherskende vind fra VSV og Ø har innvirkning på omliggende gateløp og uteoppholdsareal.

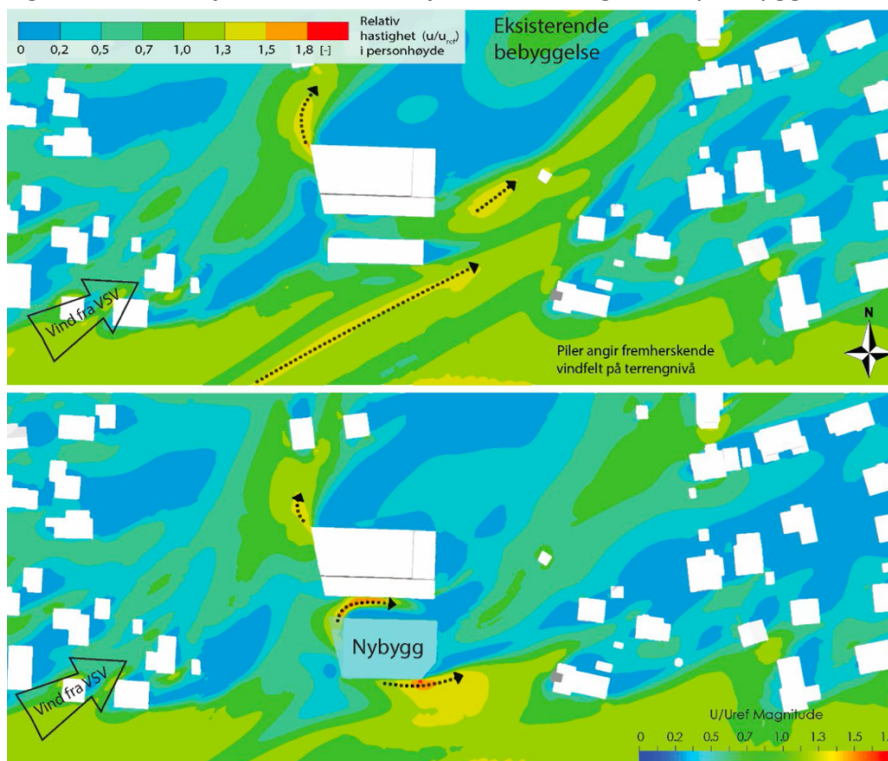
Nybygget gir økt vindforsterkning i passasjen mot nabobygningen i nord, samt rundt sørøstlig hjørne.

I forbindelse med omliggende gateløp anbefales det avbøtende tiltak:

Bevaring av eksisterende omliggende trær/vegetasjon, samt etablering av ny langs fasadene. Bruk av vindskjerm langs fasaden. Vindskjermer kan eventuelt settes opp i etterkant av utbygging.



Figur 5.15.1: Vindforhold med vind fra Øst, med og uten ny bebyggelse



Figur 5.15.2: Vindforhold med vind fra Vest-sørvest, med og uten ny bebyggelse.

5.16 Støyforhold

Planområdet ligger i dag helt innenfor gul flystøysone fra Bodø lufthavn, og deler av området er innenfor gul og rød støysone for vei fra omkringliggende gater og veier, primært fra Olav V gate.

Rambøll AS har utarbeidet en støyutredning som vedlegg til reguleringsplanen, viser til vedlegg 5-*Støyutredning*. Følgende er beskrevet i sammendraget:

«Det er utført en støyutredning for Byporten Bodø AS i Bodø kommune. Det er planlagt et nytt bygg for kontor- eller hotellvirksomhet på tomten, og myndighetskrav er definert i byggteknisk forskrift som peker på lydklasse C i NS 8175.

Støyyvurderingene viser at samlet støy, Ld, fra veitrafikk og flytrafikk på fasadene er 70-72 dB. Det er beregnet innendørs støynivå i henhold til Håndbok 47, for å finne nødvendig lydisolasjon i fasadene og taket. Takkonstruksjonen må holde $R_w + C_{tr} \geq 40-45$ dB eller bedre, og fasadene (samlet for vegg og vindu) må holde $R_w + C_{tr} \geq 40-50$ dB eller bedre. Utstrakt bruk av glass anbefales ikke fordi det blir vanskelig å oppnå nødvendig lydisolasjon i fasaden. Følgende kan bidra til å redusere krav til lydisolasjon i fasadene og taket i prioritert rekkefølge:

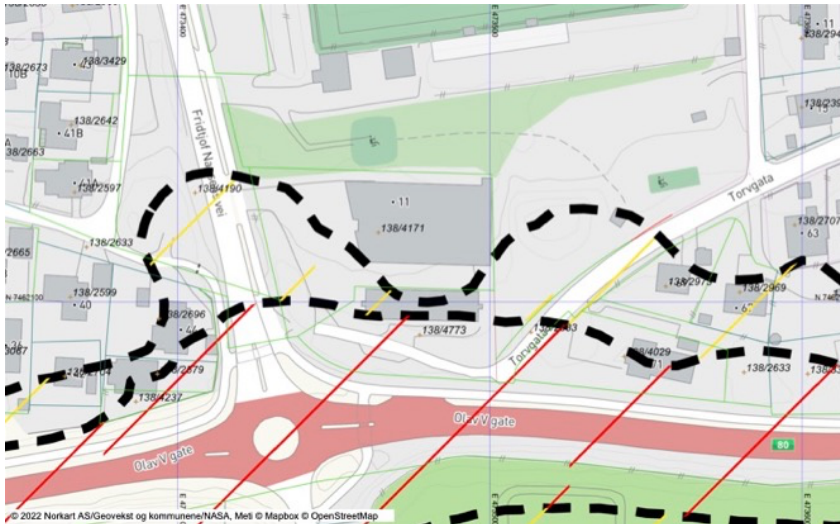
- Unngå små rom med to fasadevegger
- Unngå små rom i fasadene som peker mot Riksvei 80
- Unngå konferanserom med to fasadevegger»

Støy forventes å bli vesentlig redusert som følge av flytting av flyplass og hovedvei til flyplass.

Støyberegning for ny lufthavn viser at planområdet ikke lengre vil ligge i gul støysone for flytrafikk når rullebanen flyttes. Det må likevel settes krav til støydempende tiltak iht. gjeldene regelverk der det er behov.



Figur 5.16.1 Flystøysone dagens situasjon



Figur 5.16.2 Støysone veg dagens situasjon



Figur 5.16.3 Flystøysone fremtidig situasjon

5.17 Luftforurensing

Eventuell luftforurensning er hovedsakelig knyttet til trafikken langs Olav V gate, men også Fridtjof Nansens vei og flytrafikken.

Svevestøv vil kunne forekomme, avhengig av vindretningen.

Det forutsettes at planlagt virksomhet oppfyller gjeldende krav i forurensingsloven.

5.18 Næring

Næringsvirksomheten på planområdet er kontorbygget der Statsforvalteren i Nordland holder til. Dette er et fire etasjers høyt bygg på ca. 3 000 m²-BTA med ca. 30 parkeringsplasser i tilknytning på terreng. Området inngår i planen som område BKB1 og er i tidligere reguleringsplan regulert med maksimal tillatt byggehøyde kote+ 37 moh og kote+ 27 moh.

Det skal sikres gode trafiksikre forhold for varelevering på egen eiendom. Alminnelig varetransport må sikres mot at det oppstår farlige situasjoner og slik at myke trafikanter og sjåførens arbeidsmiljø ivaretas på en god måte. Det vises til teknisk forskrifts krav til utforming, adkomst, parkering, oppstillingsplass og varemottak.

Nye næringsbygg som produserer den type avfall som kan bruke avfallsanlegg under terrengnivå, skal etablere slike anlegg. Alternativt kan det etableres avfallsrom i bebyggelsen.

I utgangspunktet er maksimal tillatt utnyttingsgrad %-BYA = 100 i gjeldende KPA for planområdet, med mindre noe annet bestemmes i reguleringsplanen. Dette gitt at alle gjeldende krav oppfylles. Tidligere regulerte byggehøyder for tomten (BKB2), forholder seg til hinderflaten til dagens Bodø lufthavn, angitt til kote+ 43 moh. Fremtidig hinderflate for ny flyplass er kote+ 54 moh. For

Det stilles krav til god utforming av bebyggelse og transport/vareleveranse og utarbeiding av sporingsanalyse for vareleveranse i forbindelse med rammesøknad.

Det må sikres tilstrekkelig areal til kommunaltekniske anlegg, trafoer og andre tekniske installasjoner for fremtidige utvidelser og føringsveier. Adkomsten til dette skal til en hver tid være tilgjengelig.

5.19 Analyser/ utredninger

Følgende dokumenter er utarbeidet i reguleringsprosessen i tillegg til selve reguleringsplanen:

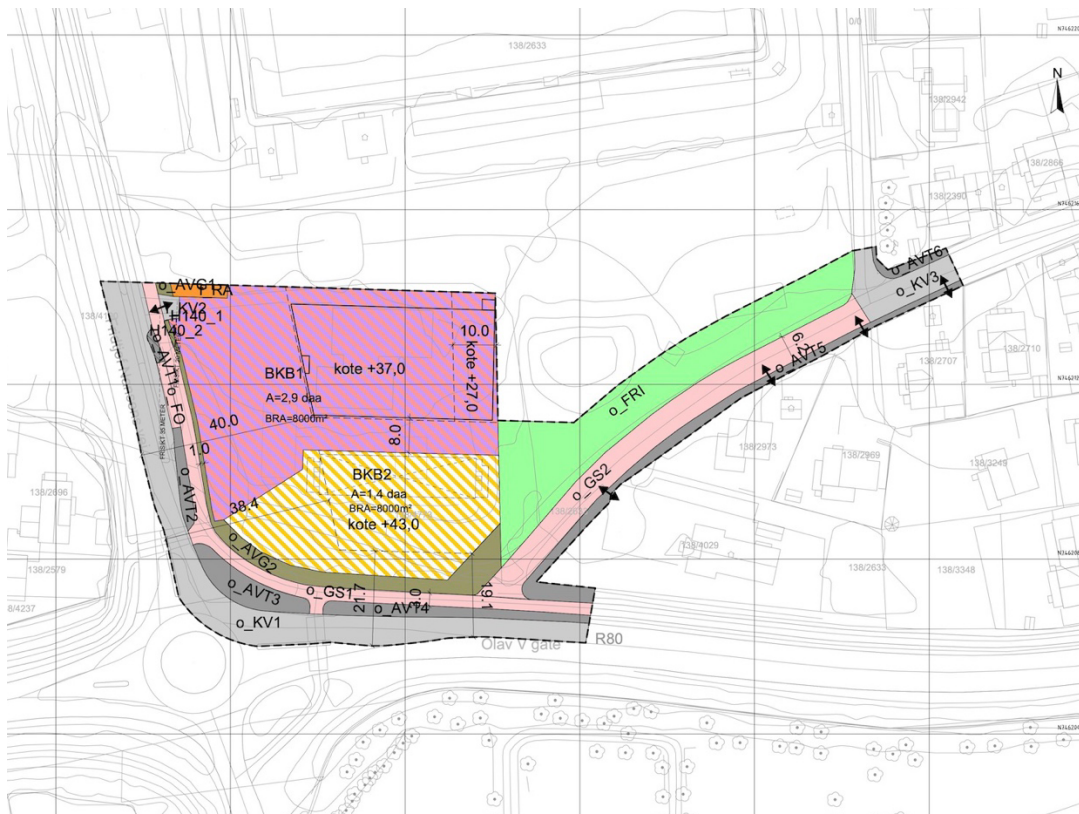
- Støyutredning – Rambøll Norge AS
- Vindanalyse – Outdoor Environment Technology AS
- VAO-plan – Hinnstein AS
- Blå/grønn faktor, vannveier – Gnist Arkitekter AS
- Geoteknisk rapport – Rambøll Norge AS
- Sol- og skyggestudie – Gnist arkitekter AS
- Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan – Gnist Arkitekter AS

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Planområdet omfatter ca. 9,1 daa. Arealene på terreng er fordelt som følger:

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| - Bebyggelse og anlegg | 4300 m ² |
| - Kjøreveg | 1340 m ² |
| - Annet vegareal | 1050 m ² |
| - Gang-/sykkelveg og fortau | 1193 m ² |
| - Friområde | 1173 m ² |



Figur 6.1.1 Plankart nivå 2- På terreng



Figur 6.1.2 Plankart nivå 1 - Under terreng

6.1.1 Reguleringsformål

Planområdet fordeler seg på følgende formål:

Vertikalnivå 1, under grunnen:

- Parkeringshus/-anlegg, PH

Vertikalnivå 2, over grunnen:

Bebyggelse og anlegg:

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål- Kontor og tjenesteyting (felt BKB1)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål- Kontor, hotell, parkering og tjenesteyting (felt BKB2)
- Renovasjonsanlegg (felt RA)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Kjørevei, (felt KV1, KV2 og KV3)
- Gang-/sykkelveg, GS
- Fortau, F
- Annen veigrunn – grøntareal (felt AVG)
- Annen veigrunn – tekniske anlegg (felt AVT)

Grøntstruktur:

- Friområde (felt FRI)

Hensynssoner:

- Hensynssone frisikt (H140)

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Reguleringsformål

Kombinert bebyggelse og anleggsformål- Kontor og tjenesteyting

Formålet dekker eksisterende bebyggelse på området som i dag er kontorbygg for Statsforvalteren i Nordland. Formålet tilrettelegger for videre bruk av bygget og tilhørende parkeringsanlegg på terreng som i dag. Tjenesteyting er i bestemmelsene begrenset til å omfatte tjenesteyting innenfor administrasjon og/eller annen offentlig eller privat tjenesteyting (begrenset til servering/bevertning/kafe/resturant og konsulentvirksomhet),

Kombinert bebyggelse og anleggsformål- Kontor, hotell, parkering og tjenesteyting

Formålet tilrettelegger for ny bebyggelse og utvikling av et etablert næringsareal tett knyttet opp mot etablert infrastruktur. Formålet tilrettelegger for bebyggelse med hotell, kontor, parkering og tjenesteyting i opp til 8 etasjer med parkering i bebyggelsens 1. etg og anlegg under bakken. Planen tilrettelegger for bebyggelse opp til 8000m² BRA. Tjenesteyting er i bestemmelsene begrenset til å omfatte tjenesteyting innenfor administrasjon og/eller annen offentlig eller privat tjenesteyting (begrenset til servering/bevertning/kafe/resturant og konsulentvirksomhet),

Renovasjonsanlegg

Formålet regulerer eksisterende renovasjonsanlegg med nedgravdanlegg for eksisterende bebyggelse på tomten.

Parkeringshus-/anlegg

Formålet regulerer mulighet for etablering av parkeringsanlegg for bil og sykkel, samt teknisk infrastruktur under terreng for BKB1 og BKB2. Formålet sikrer mulighet for parkering under bakken for ny bebyggelse, som ikke skal ha parkering på terreng, men i bebyggelse eller under bakken. Parkering i anlegg er oppad begrenset til 75 p-plasser.

Kjøreveg

Formålene sikrer og viderefører eksisterende kommunale og statlige veier og regulerer innkjøring til områder for bebyggelse og anlegg. Videre omfatter reguleringsforslaget atkomst fra Fridtjof Nansens vei 11 med veibredder, svingradier og frisikt som tilfredsstillende gjeldende krav. Eksisterende avkjørsel reguleres smalere enn tidligere for å øke trafikksikkerheten for kryssende gang-/sykkelvei.

De delene av Fridtjof Nansens vei og Olav V gate som inngår i planavgrensningen videreføres som kjørevei som i dagens plan, uten justeringer. Dette innebærer også busslomme Langs Fridtjof Nansens vei som ikke er realisert.

Krysset Märthas gate / Torvgata reguleres til kjørevei med nødvendige sideareal.

Gang- og sykkelvei

Formålene sikrer eksisterende og ny gang-/sykkelforbindelse innenfor planområdet. Gang-/sykkelvei langs Fridtjof Nansens vei og RV80 videreføres som i eksisterende plan. Veiarm fra Kryset Märthas gate / Torvgate til RV80 reguleres om fra vei til Gang-/sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommer. Dette veiarealet innlemmes i planen for å sikre at den nye bebyggelsens plassering og utforming fungerer godt sammen med den fremtidige grønne fotgjenger- og sykkeltransportåren, som skal koble eksisterende byområder med ny bydel Hernes.

Fortau

Areal til fortau settes av i tilknytning til busslommen.

Annen veigrunn -, grøntareal /tekniske anlegg

Nødvendig areal til snødeponering og teknisk anlegg settes av i planen. Det settes også av sideareal mot vest som i eksisterende plan og nye grøntarealer mot sør for å tilrettelegge bedre for grønn kobling mot Hernes og beplantning langs gang-/sykkelveg.

Grønnstruktur

Grøntarealet innlemmet i planen vil videreføres som grøntareal. Det vil bli mulig å krysse dette området via en sti til og fra Torvgata og Fridtjof Nansens vei – denne opparbeides som en sti, ikke gang- og sykkelvei.

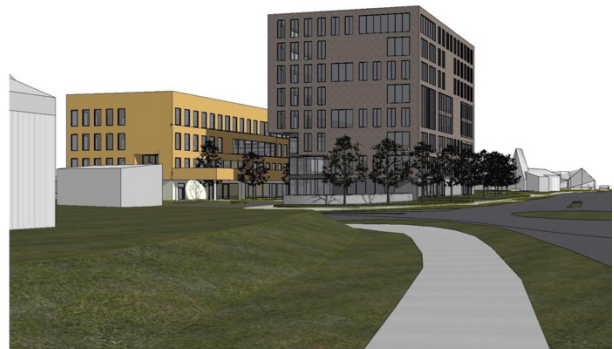
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Foreslått bebyggelse er vist på illustrasjonsplanen og i perspektivene under. Innenfor planområdets felt BKB2 er det ønskelig å tilrettelegge for oppføring av et kontorbygg med mulighet for hotell og tjenesteyting på inntil åtte etasjer (gesimshøyde kote +43,0 moh). I tillegg tilrettelegges det for

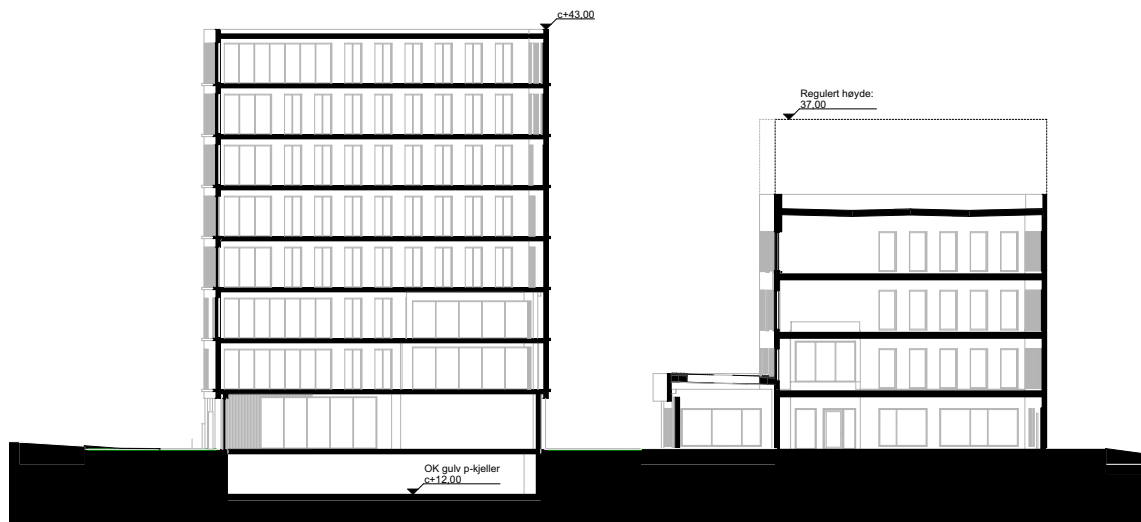
parkering i anlegg under bakk og på deler av byggets 1. etg. Nybygget vil forholde seg til eksisterende bebyggelse og dele innkjøring og trafikkarealer med eksisterende næringsbygg. Hovedadkomst til nybygget plasseres i nær tilknytning til adkomst for eksisterende bebyggelse. I tilknytning til hovedadkomst legges det også til rette for innkjøring til parkeringsareal i byggets 1. etg og nedkjøringsrampe til parkeingsanlegg under terreng.



Figur 6.3.1 Illustrasjonsplan av mulig utbygging



Figur 6.3.2 Perspektiver av mulig utbygging



Figur 6.3.3 Snitt ny bebyggelse og regulerte høyder Inngangsplan for begge bygg på kote +15

Utover ny bebyggelse ønsker man i planen å tilrettelegge for gode kommunikasjonsveier for myke trafikanter gjennom og rundt planområdet. Dette gjelder særlig inn mot krysset Fridtjof Nansens vei/Olav V gate, samt avslutningen av Torvgata inn mot rundkjøringen.

Planbestemmelsene for BKB1 (Eksisterende kontorbygg på området) videreføres i ny plan med de samme bestemmelsene for høyder, utforming, og BYA som i dag. Dette tilrettelegger for mulig påbygg (ca 1 etg.) som i eksisterende plan. Eneste endring er at byggehøyde oppgis i kote over havet, og ikke som høyde fra ferdig planert terreng.

Ny byggegrense i planen etableres slik at fremtidige grønne akser imellom den nye bydelen i sør og eksisterende by sikres. Mot vest er bygget trukket såpass langt mot øst at det følger fasaden til eksisterende næringsbygg i nord, mens det mot sør gjøres plass til beplantning mot Olav Vs gate. På det sørøstlige hjørnet skrås byggegrensa slik at det blir plass til en sammenhengende trerekke langs Torvgata mot Olav V gate. På illustrasjonsplanen over (figur 6.3.1) er det illustrert en tenkt fremtidig overgang over Olav V gate som et prinsipp (ikke faktisk løsning) for å underbygge intensjonen om kobling til ny bydel. Olav V gate vil høyst trolig bli nedklassifisert i fremtiden med omlegging av hovedvei til flyplassen og har allerede fått redusert hastighet til 50 km/t. Trafikkarealene rundt fotgjengerovergangen over Olav V gate må ikke bli for utflytende samtidig som man ønsker å holde det åpent for mulige kryssløsninger i fremtiden. Det er tenkt kryssing i plan, ikke under- eller overgang. Disse grepene gjør at planen ivaretar rom for en fremtidig grønn akse både mot Torvgata og mot Fridtjof Nansens vei. Det legges ikke opp til utvidet utendørs parkering for biler, men det kan være aktuelt med åpen sykkelparkering eller sykkelkur på deler av arealet mot krysset. Det foreslås også mulighet for å løse parkering i parkeringskjeller.

Ny bebyggelse blir liggende som et sentralt bygg i området, med god eksponering i alle retninger. Bygget vil bli det klart høyeste i området og har gode utsikts- og solforhol.

6.3.1 Bebyggelsens høyde

Det planlegges bebyggelse på inntil åtte etasjer med en regulert gesimshøyde på maks kt+43,0 moh. I byggets førsteetasje planlegges det adkomst, evt. resepsjon for bygget og nødvendige støttefunksjoner, samt parkeringsplasser. Trolig vil også trafo bli etablert i byggets 1. etg. Ved adkomsten heves deler av bygget på de nedre etasjene for å danne uteareal og inngangssoner under tak. Det tilrettelegges også for mulig anlegg under terreng med f.eks. parkeringskjeller, tekniske areal eller lignende.

6.3.2 Grad av utnytting

Grad av utnytting er gitt for de aktuelle områdene for bebyggelse med henholdsvis BRA for bebyggelse på BKB1 og BKB2, og %BYA for PH.

	BKB1	BKB2	PH
BRA	8000 m ²	8000 m ²	
BYA			100%

6.4 Parkering

Illustrasjonsplanen viser eksisterende parkeringsplasser på terreng. Det legges ikke opp til utvidet parkering på terreng utover dette i planforslaget. I det aktuelle området for eventuell utendørs parkering er det ønskelig å ivareta en grønn akse, parkering etableres derfor innomhus for ny bebyggelse innenfor planområde BKB2. Illustrasjonsplanen viser en innkjøring til parkering på byggets første etasje samt en nedkjøringsrampe til eventuell parkering i parkeringskjeller, som vil løse parkeringsbehovet.

Parkeringskrav skal løses i henhold til gjeldende parkeringsbestemmelser i KPA. Dokumentasjon på parkeringsløsning er satt som rekkefølgekrav i bestemmelsene. Antall p-plasser for bil er oppad begrenset til 75 p-plasser i anlegg.

6.5 Tilknytning til infrastruktur

Planen vil komme til å ha berøring med relevant infrastruktur for vann, avløp, overvann, EL og fjernvarme. Eksisterende infrastruktur vil bli oppgradert iht. behovsspesifikasjon.

6.6 Trafikkløsning

6.6.1 Kjøreatkomst

Planområdet beholder eksisterende kjøreatkomst fra Fridtjof Nansens vei. Denne blir felles for den eksisterende og den nye næringsbygningen, samt for varelevering og parkeringsløsningene tilknyttet disse. Krav til svingradier og friskt skal ivaretas. Dagens atkomst er utformet i overkant bred, særlig mtp. fortøyet som krysser atkomsten og sikkerheten til myke trafikanter. Kjøreatkomsten er derfor i

planen strammet opp. Gjeldende krav vil ivaretas ifm. utbyggingen. Veirett fra nabotomt / BKB1 er gitt, og ligger inne som tinglyst veirett på nabotomt. Det er lagt til krav om at innkjøring til eiendom må være ferdigstilt i henhold til reguleringsplan før brukstillatelse.

6.6.2 Krav til samtidig opparbeidelse

I planbestemmelsene er det lagt inn rekkefølgekrav for å sikre samtidig opparbeidelse av offentlig infrastruktur som skal overtas av kommunen. For planen vil dette gjelde vann og avløp, samt innkjøring til området og avslutningen av Torvgata, som må opparbeides eller være sikret ferdigstillelse.

6.6.3 Tilgjengelighet for gående og syklende



Figur 6.6.3.1 Forbindelser for myke trafikanter / Tilgjengelighet

Planområdet ligger sentralt i Bodø, og er godt plassert i forhold til gang- og sykkelnettverk. Det ligger dermed godt plassert for å kunne løse mye av persontransportbehovene gjennom kollektiv, gang og sykkel. Det er gode gang- og sykkelforbindelser langs Olav V gate og Fridtjof Nansens vei, langs opparbeidede fortau og gang- og sykkelvei. Torvgata opparbeides i tillegg som gang- og sykkelvei som kobles sammen med gang- og sykkelvei langs Olav V gate. Forbindelsen til flyplassen, sentrum og øvrige deler av byen er dermed god og forbedres ytterligere gjennom planforslaget. Internt på området skal det være god fremkommelighet for gående og syklende med trafiksikker adkomst til begge bygg, og ny sti mellom byggene og ut til Torvgata.

6.7 Planlagte offentlige anlegg

I forbindelse med det nye bygget må det legges nye ledninger for vann og avløp til eksisterende anlegg. Det er kartlagt eksisterende trasé like nord for planområdet. I VAO-plan utarbeidet av Hinnstein AS er det foreslått ny rørtrasé ifm nytt tiltak. I tillegg er det dokumentert et underskudd på brannvannsdekning og foreslått plassering av ny brannvannstank for å dekke behovet.

Torvgata fra Märthas gate frem til gang- og sykkelvei langs RV80 gate reguleres i planen til gang- og sykkelvei. Denne er i dag en bilvei som gir atkomst til eiendommer øst for Torvgata. Denne reguleres til gang- og sykkelvei, men med kjøring til tilgrensende eiendommer langs Torvgata. Kobling mellom Torvgata og gang- og sykkelvei langs Olav V gate skal også ferdigstilles i forbindelse med utbygging av BKB2

Arva AS har anslått at det nye tiltaket vil medføre behov for utvidet strømkapasitet. Det er stilt krav til at eventuell trafo skal plasseres i bebyggelse så langt det er forsvarlig.

6.8 Miljøoppfølging

Iht. kommuneplanens arealdel §1.9 er det utarbeidet et miljøprogram (MP) og en miljøoppfølgingsplan (MOP) i prosjektet etter NS 3466:2009. Da prosjektet er i en tidlig fase, hvor endelig bygg ikke er prosjekter, er både miljøprogram og miljøoppfølgingsplan overordnede dokumenter, som må videreutvikles i det videre arbeidet med prosjekter. Viser til vedlegg 1- miljøprogram.

6.9 Universell utforming

Utbyggingen av området vil følge gjeldende lover og forskrifter for universell utforming og tilgjengelighet. I søknad om rammetillatelse skal det gjøres rede for hvordan universell utforming er ivarettatt i tiltaket og i planområdet, dette gjennom en kotesatt utomhusplan som skal vedlegges søknad om rammetillatelse.

6.10 Uteoppholdsareal



Figur 6.10.1 Grønne forbindelser

Arealet foran/vest for nybygget vil bli opparbeidet som en plass med grøntareal, trær, fast dekk og sittebenker. Her vil det bli gode solforhold. Trafikksikkerhet skal ivaretas i detaljutformingen. Grøntområdet nord og øst for planområdet sørger for lekeareal, selv om det ikke stilles særskilte krav om det til det aktuelle formålet. Vegetasjon i friområdet skal bevares så langt som mulig og det er skal tas særlig hensyn i bygg og anleggsfasen. Det vil plantes nye trær langs de opparbeidede, grønne gang- og sykkelforbindelsene fra ny til eksisterende bydel, eksisterende trær langs Olav V gate vil bli vurdert i detaljprosjektet og eventuelt erstattes av nye trær. Området mellom byggene vil fungere som en passasje og snarvei mellom Torvgata og fortauet/fotgjengerfeltet langs/over Fridtjof Nansens vei. Grøntområdet og lekearealet som innlemmes i planen vil bevares som dette. Etter innspill fra naboer er stien som danner en snarvei mellom Torvgata og Fridtjof Nansens vei flyttet noe lengre unna haugen på friområdet, som benyttes som akebakke om vinteren. Dermed vil ikke denne være til hinder for fremtidig bruk av området som i dag.

Det er stilt krav i rekkefølgebestemmelsene om utomhusplan som del av søknad om rammetillatelse.

6.11 Kollektivtilbud

Planområdet ligger sentralt i Bodø og det er statlige målsetninger for at vekst i persontransport i storbyområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Reguleringsplanen hensyntar disse målene ved at det settes av areal for/videreføres allerede regulert ny bussholdeplass med tilhørende fortau innenfor planområdet, langs Fridtjof Nansens vei. Planområdet har også ved dagens situasjon

gode kollektivtilbud, og det ligger bussholdeplass 200 m nord for planområdet, som gir gode bussforbindelser. Langs Fridtjof Nansens vei er det hyppige avganger med linje 1 og 2 samt regionale busser til og fra Bodø lufthavn. Dette sørger for gode forbindelser kollektivt både lokalt og regionalt.

6.12 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet en overordnet plan for vann, avløp og overvann. Vi viser til vedlagt VAO-plan utarbeidet av Hinnstein AS, vedlegg 2 VAO-plan.

Sammendrag av rapport:

Det er ikke nok brannvann for nytt tiltak i kommunalt nett utfra preaksepterte brannvannskrav. Det bør detaljprosjekteres av branningeniør for å fastsette brannvannskrav for fasadeslukking og sprinkleranlegg. Løsning på manglende vannmengde blir brannvannstank eller utredning og fremføring av 315 VL på kirkegården sør for Olav V gate. Brannvannstanken dekker manglende vannmengde og kan taktisk plasseres for å dekke alle fasader med kort slangeutlegg. Dersom VL 315 ledningen kan levere restkapasiteten til brannvannskravet kan brannvannstank erstattes av brannkum.

Ny ledningstrase foreslås som i figur 11. Det er ikke kontrollert fall i ny trase da grunnlag fra kommunen ikke er tilstrekkelig, men antas nok fall da der allerede eksisterer en AF trase. Pumping kan bli nødvendig. Dette avklares i detaljeringsfasen. Torvgata 71 må separeres før påkobling.

Spillvannsledning legges ut i felles VA trase til Torvgata hvor de tilknyttes ny kommunal kumgruppe som avgrenser privat og offentlig nett. Ny spillvannsledning erstatter eksisterende AF ledning i samspill med ny overvannsledning. Private påkoblinger må ivaretas under etablering av ny kommunal grøft. Pålegg om separasjon av private tilkobling bør vurderes i forbindelse med dette anlegget. Spillvann tilkobles eksisterende kommunal AF Ledning i krysset Torvgaten/ Martas gate i ny kum eller kum 147871 med ei Ø250 pvc med min fall 16‰. Det er gjort beregninger av spillvannsmengde for et hotell da dette sannsynlig vil gi størst bidrag i ledningsnettet.

Ny situasjon gir en avrenning fra tiltaksområdet på 19,4l/s inkludert klimafaktor. Dette sett opp mot dagens situasjon øker avrenningen fra 15,4 l/s. Dette skjer da takflatearealet øker betydelig og grøntarealet minker noe.

I dagens situasjon renner alt overvann bortsett fra takvann fra tiltaksområde ut mot grøntarealer hvor det infiltreres og ledes til sluker langs vei og parkeringsarealer. Takvann ser ut til å føres i grunnen og antas videreført til eksisterende overvannsledninger i området

Differansen i avrenningen fra de tette flatene og som blir direkte bidrag til kommunalt overvannssystem er 4,9l/s og er den dimensjonerende overvannsmengden som tilføres kommunalt ledningsnett.

Restkapasitet på kommunalt ledningsnett er ikke oppgitt av kommunen, og må kontrolleres før påslipp. Kommunen ønsker påslipp til OV 300 langs Fridtjof Nansens gate. Restkapasitet på kommunalt nett og avklaring mot kommunen for hvor mye påslipp som kan ledes til OV 300 evt til AF i Martas gate må avklares.

Det er laget beregning for blågrønn faktor i hht til krav i kommuneplanens araldel. For område skal det legges en faktor på 0.6 til grunn. Beregning fra blågrønn faktor viser at området totalt sett vil ha en blågrønn faktor på 0.63. Rapport for blågrønn faktor gir også en oversikt over vannveier og avrenningsmønster i området.

Intensjonene i VAO-plan er fulgt opp i planbestemmelsene ved at det er lagt inn rekkefølgekrav for utarbeidelse av overordnet plan for kommunaltekniske anlegg og detaljert plan for overvannshåndtering, godkjent av Byteknikk før det gis rammetillatelse. Videre er det lagt inn rekkefølgekrav hvor detaljplaner for samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og grønnstruktur, herunder vei, fortau, gatelys og VAO, skal være godkjent av Bodø kommune hvor det før gis igangsettingstillatelse på tiltak.

6.13 Plan for avfallshenting

Renovasjon løses enten ved å benytte eksisterende nedgravd avfallsanlegg i området regulert f_RA, nytt avfallsrom internt i bygget eller i et nytt nedgravd avfallsanlegg innenfor området med arealformål BKB2. Godkjent løsning for renovasjon skal foreligge før det gis rammetillatelse. Løsningen godkjennes av IRIS i forbindelse med søknad om rammetillatelse.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Området omfattes av kommuneplanens arealdel 2024-2032 og er avsatt til næring.

Forslaget er i overensstemmelse med kommuneplanen og i tråd med tidligere regulerte formål på tomten. Planforslaget utløser ikke krav om konsekvensutredning.

7.2 Landskap og stedets karakter

En gjennomføring av forslaget vil medføre at området videreutvikles som en tomt med større næringsbygg med relativt høy utnyttelsesgrad sett i m² BRA. For tomteutnyttelsen målt i BYA, opptar bebyggelsen en begrenset del med satte byggegrenser, sett opp mot tidligere planer og tomtens størrelse og sentrale plassering.

Den planlagte bygningen vil i kraft av sitt volum ha nær- og fjernvirkning, og spesielt påvirke nærområdets uttrykk og karakter. Bygget vil ved full utbygning bli det klart høyeste bygget i området, og vil klart skille seg fra småhusbebyggelsen i områdene mot øst og vest. Det er likevel forsøkt å ta hensyn til eksisterende bygge- og siktlinjer, og bygget vil gi en avslutning av Fridtjof Nansens vei opp mot kirkegården, krysset og «dreiningspunktet» som rundkjøringen utgjør.

Aksen langs Fridtjof Nansens vei er preget av bygningsvolumer av en større skala mot øst, og den nye bygningen som også ligger langs denne aksen, vil videreføre denne typologien og være en fortsettelse/avslutning/start av de større bygningsvolumene inn mot sentrum. Bebyggelsen vil være tilbaketrukket fra Fridtjof Nansens vei, slik at den følger byggelinje som skapes ved Aspmyra stadion og skaper godt med luft i aksen.

Bygget vil videreføre det allerede eksisterende skillet mellom denne skalaen og den frittliggende småhusbebyggelsen langs vestsiden av Fridtjof Nansens vei. De åpne uteoppholdsarealene mellom planområdet og Aspmyra stadion vil utjevne dette skillet noe. Det vil bli en kontrast i bygningsvolumer fra planområdet til småhusbebyggelsen øst for området.

I fjernvirkning vil bygningens plassering i krysningen mellom to viktige hovedårer i byen, mellom flyplassen og sentrum, gjøre bygget til et landemerke og et dreiningspunkt i bylandskapet.

Eksisterende bebyggelse gir noe skyggevirksomhet til områdene rundt, noe ny bebyggelse også vil gjøre. Boligområder vest for planområdet blir i svært liten grad påvirket av skyggevirksomhet. Skyggevirksomheten begrenser seg til tidlig/sent på året ved lav sol om morgenen. tidlig på morgene og det samme gjelder for kunstgressbanen mot nord hvor slagskyggen ikke når annet en svært sent/tidlig på året.

Ift. byggets slagskygger vil disse legge seg en del over friområdene mot nord og øst, og vil i beskjeden grad berøre bebyggelsen rundt. Noe av lekearealet vil bli påvirket av skyggeeffekten. Ref. sol- og skyggestudie, vedlegg 7- solstudie.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Det er ikke kjent at det finnes kulturminner, kulturmiljø eller andre forhold i området som berøres av verneverdi.

Utbygging gir ingen konsekvenser for ovennevnte forhold.

7.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Omfanget av bevaring, skjøtsel og hensyn til naturmiljøet er vurdert ift. utbyggingsplanene. Utbygging vil medføre små konsekvenser for overnevnte forhold.

Det foreligger liten/ingen risiko for skade på naturmangfoldet knyttet til nedbygging av vegetasjon og forstyrrelser av faunaen. Området er allerede for det meste bebygget med bygninger og veier.

7.5 Forholdet til FNs bærekraftsmål

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.



Figur 7.5.1 FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov.

I denne planen vurderes følgende bærekraftsmål som særlig aktuelle:

Bærekraftsmål nr. 3 – God helse og livskvalitet

Bærekraftsmål nr. 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Bærekraftsmål nr. 11 – bærekraftige byer og lokalsamfunn

Bærekraftsmål nr. 12 – ansvarlig forbruk og produksjon

3: Prosjektet tar sikte på å skape godt og trygt miljø, med gode bygg for arbeid, overnatting og opphold. Planen legger til rette for utbedring av gang- og sykkelveier, grønn mobilitet og samferdsel.

8: Gjennom gjennomføring av planens formål vil en skape arbeidsplasser både på kort og lang sikt. Gjennom arbeid med å oppføre byggene og infrastruktur tilknyttet disse, og gjennom å skape varige arbeidsplasser for kontor, hotell og tjenesteyting.

11: Planen legger til rette for fortetning i byer og tettsteder, oppgradering av infrastruktur, ny bebyggelse og utvikling av infrastruktur for gående og syklende. Planen legger også til rette for nytt stopp for kollektivtrafikk, og fortetning rundt knutepunkt.

12: Denne planen legger opp til utbygging av et nytt bygg til kontor eller hotell. Utbygging medfører ressursbruk, og eventuell hotellvirksomhet legger opp til økt turisme. I valg av byggematerialer vil det i tråd med gjeldene regelverk og overordnede føringer, velges bærekraftige materialer og fra selskaper som har en etisk leverandørkjede og bearbeidelse. Eksisterende bebyggelse på delområdet som planlegges utbygget, er modulbaserte løsninger som planlegges flyttet og gjenbrukt på annen lokasjon.

7.6 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Den planlagte utbyggingen vil kunne påvirke forholdene, også positivt, for rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk i friområdet som området grenser til i nord og øst. Det vil bli noe skyggepåvirkning på grønt-/lekearealet nord og nordøst for området. Samtidig legger planen til rette for bedre og sikrere gang- og sykkelforbindelser langs og rundt planområdet, og bygger ikke ned eksisterende grøntareal, men utvidere disse.

Mellom byggene planlegges det beplantning, uteområde og sti.

7.7 Uteområder

Uteområdet vil omfatte bygningens forplass, grøntareal mellom byggene og friområder rundt planen. Forplassen, samt grønne arealene mellom ny bygningskropp og gang- og sykkelvei, vil bli en del av den grønne forbindelsen imellom ny og eksisterende bydel. Dette vurderes som et positivt tilskudd til omgivelsene. Eksisterende parkeringsplass utvides ikke, men strammes inn gjennom planen, og legger til rette for plassdannelse og grøntareal på hjørnet mot rundkjøringen. Planene legger godt til rette for å knytte området inn mot grøntareal i øst og nord, og grøntarealet mellom byggene vil skape en trygg snarvei gjennom området. Eksisterende grøntareal (friområder) mot øst og nord bevares i planen, selv om disse vil bli noe mer påvirket av skyggeeffekter fra ny bebyggelse enn ved eksisterende bebyggelse. Som det fremgår av Sol- og skyggediagram er det spesielt tidlig på året at slagskygger fra ny bebyggelse vil bidra til økt skyggeeffekt på områder mot øst fra ca kl 14. Fra mai-august vil det i stor grad bare være de nærmeste arealene som blir negativt påvirket av skygge fra ny bebyggelse fra 14-18.00.

Som det fremgår av vindanalyse vil ny bebyggelse ikke gi betydelig negativ innvirkning på vindforholdene i friområdene, men heller en beskjeden dempende effekt for dominerende

vindretninger. Uteområdet mellom byggene, samt sørøstlige hjørne vil få økt vindeffekt ved dominerende vindretninger. Denne effekten er det tatt høyde for i planforslaget og gjennom bevaring av eksisterende vegetasjon, beplantning med nye trær og nye skjermingstiltak vil bidra til å redusere denne effekten.

7.8 Trafikkforhold

En utbygging som planlagt vil medføre noe økt trafikk til og fra planområdet som følge av aktiviteten i nytt bygg. Trafikken på vei- og gatenettet både i form av gjestetrafikk og varetransport vil øke. Økningen må likevel ses på som beskjeden i forhold til den totale trafikkmengden i området og langs eksisterende veier. Det er ikke registrert ÅDT for Fridtjof Nansens vei, men Olav V gate (RV80) har ÅDT total på 7000 fra runnkjøringen mot flyplass, og 9000 ådt total fra rundkjøring og østover (kilde: SVV vegkart atlas, beregning ved skjønn 2022).

Eksisterende avkjøring har god kapasitet og har gode siktforhold. Innstramning i avkjørsel henhold til planen, ny gang-/sykkelvei og nye adkomstareal til nytt og eksisterende bygg, vil bidra positivt til forholdene for myke trafikanter.

Utbyggingen vil medføre noe endret kjøremønster i Torvgata når kjøreveien omgjøres til gang- og sykkelvei. Det vil altså ikke være tillatt å kjøre bil på den delen av Torvgata som strekker seg sørover fra Märthas gate, med unntak av kjøring til eiendommene langs denne veistrekningen. Det vil trolig bli en reduksjon av motorisert trafikk her, først og fremst som konsekvens av opphør av parkering langs veien, som i dag er til hinder for naboer og kan skape uoversiktlige trafikale situasjoner. Denne virkningen av planen vurderes som positiv mht. fotgjengere og syklister da dette er en vei som brukes mye av ovennevnte og skal danne del av den grønne forbindelsen inn til ny bydel. Omregulering av Torvgata til gang- og sykkelvei vil også ha positive virkninger for naboer ved å begrense uønsket gateparkering og ferdsel med bil i området.

At stien igjennom grønnstrukturen i planområdet opparbeides som en mer markert sti forbundet mellom Torvgata og Fridtjof Nansens vei vurderes også som en positiv virkning, da det vil lette ferdselen for myke trafikanter, og kan bidra til bedre tilrettelagt adkomst til området fra vest. Stien skal imidlertid ikke være til hinder for rekreasjonsbruk av grønnstrukturen, særlig mtp. haugen som danner en akebakke om vinteren.

Dagens bussholdeplass er nokså nær planområdet og vurderes som god. Den planlagte busslommen, som er en videreføring av tidligere plan, vil bedre forbindelsen ennå mer lokalt. Det forventes at ny bussholdeplass kombinert med parkeringskrav vil kunne øke trafikken per buss, sykkel og til fots.

Trafikken som skapes av nytt bygg vil i stor grad være reiser til og fra jobb i morgen- og ettermiddagsrush. Økt trafikk fører til større sannsynlighet for trafikkulykker, men lav fartsgrensen og gode siktforhold bidrar til å holde skadegraden av en eventuell ulykke lav. Å stramme opp avkjørselen har positiv effekt på trafiksikkerheten.

Vareleveranse til bygget har atkomst fra samme atkomstvei som til parkeringen. Selve vareleveransen vil trolig være av lite omfang og foregår i tilknytning til byggets hovedinngang. Eksisterende bebyggelse har i dag varelevering på byggets nordside, godt skilt fra annen trafikk og myke trafikanter. Varelevering for nytt bygg vil være på vestsiden av nytt/eksisterende bygg langs fasadene.

Ettersom bebyggelsen ikke er ferdig prosjektert, er det ikke mulig å fastslå reelt parkeringsbehov i planen. Parkering skal løses etter en hver tids gjeldene bestemmelse for parkering i KPA, men det er likevell lagt inn bestemmelser for å oppad begrense antall p-plasser. For eksisterende parkeringsløsning på terreng er disse oppad begrenset til 30 plasser. For nye parkeringsplasser i anlegg er disse begrenset til 75 plasser.

Det er ønskelig med en fleksibel plan som åpner for å benytte nye løsninger for sambruk av transportmidler og redusere personbiltrafikk. Det er derfor satt rekkefølgekrav til at det i forbindelse med byggesak (rammesøknad) skal dokumenteres parkeringsløsning i henhold til krav i kommuneplanens arealdels bestemmelser § 3.2.1, 3.2.2 og 3.2.3. Dokumentasjon skal vise:

- Utredning av reelt parkeringsbehov, basert på antall årsverk/samtidig tilstedeværende ansatte, boligtyper og størrelser, besøksintensitet, kollektivdekning, stedlige forhold osv.
- Detaljert og målsatt parkeringsplan som viser opparbeiding av parkeringsplasser med ulike brukskategorier
- Vurderinger av potensiale for sambruk av plasser
- Andel bildelingsplasser som kan innfri minstekravet
- I arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter kan det kreves en mobilitetsplan, som vurderer det totale mobilitetsbehovet

7.9 Barns interesser

Det foreslåtte tiltaket vil ikke medføre fysiske inngrep i eksisterende leke- og uteoppholdsarealer av betydning. Stien styrkes som en sti for å gjøre denne tydeligere, og mer tilgjengelig. Opparbeidelsen skal være av beskjedne art, uten å gjøre større terrenginngrep eller endre terrenget.

Slik det kommer frem av skyggediagrammer vil den planlagte bebyggelsen medføre at deler av leke- og uteoppholdsarealene vil få noe slagskygge på formiddag og sein ettermiddag.

Planlagt tiltak vil gi økt vindforsterkning i passasjen mot nabobygningen og rundt sørøstlig hjørne. Det er anbefalt avbøtende tiltak i form av etablering av vindskjermer langs fasaden eller trær/vegetasjon. Dette stilles det også krav om i bestemmelsene for planen.

Tiltaket vil ikke bidra til å forverre trafikksikkerheten i området i en grad som krever ekstra tiltak ift. barn og unges interesser. Avkjørselssituasjonen vil strammes opp og forbedre forholdene for myke trafikanter ytterligere. Det samme vil omregulering av Torvgata gjøre.

Bygningskomplekset vil pga. sin størrelse og beliggenhet i begrenset grad bidra til å skjerme deler av lekearealene mot flystøy og trafikkstøy fra Olav V gate. Dette medfører en liten forbedring av støyforholdene på leke- og uteoppholdsarealene nord og øst for bygningen.

Den planlagte bygningen vil ikke medføre konsekvenser av så alvorlig karakter at spesielle tiltak er nødvendig utover avbøtende tiltak for vind.

7.10 Sosial infrastruktur

Utbyggingen av et bygg for kontor/hotell/tjenesteyting vil ikke utløse krav om opparbeidelse av sosiale tjenestetilbud. Planlagt utbygging vil ikke påvirke barnehage- eller skolekapasiteten i

området. Tjenester knyttet til helse, omsorg og undervisning vil forbli uendret, med unntak av eventuelle tjenester som lokaliserer seg i nytt bygg.

7.11 Universell tilgjengelighet

Utbyggingen av området vil følge gjeldende lover og forskrifter for universell utforming og tilgjengelighet. Utbyggingen vil med tanke på tilgjengelighet kunne forbedre dagens situasjon ytterligere ved å utjevne deler av terrenget, bedre tilknyttingene til gang- og sykkelveier og ved ny bebyggelse som følger overordnede forskrifter (TEK17).

7.12 Energibehov – energiforbruk

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og det planlegges for å koble bygget opp mot fjernvarmenettet. Utover dette vil det være behov for ny trafo for nytt bygg på BKB2. Integrering av trafo i bebyggelse er hensyntatt i planbestemmelsene.

Energibehov og energibruk i den planlagte bebyggelsen vil følge gjenglede lover og forskrifter.

7.13 ROS

Risiko og sårbarhetsanalyse er utarbeides i tråd med veilederen Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging (2017). Det gjøres 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. ROS-analyse er vedlagt som vedlegg 8-ROS. Påviste forhold i ROS-analysen vil bli ivaretatt.

7.14 Avbøtende tiltak / Løsninger ROS

Analysen viser at risiko i hovedsak er knyttet til tiltakets plassering og nærhet til Bodø lufthavn. Risikoen er knyttet til vind og tubulensvikrning mot rullebane, forstyrrelser av flynavigasjonsanlegg, villedende belysning og hinder i innflygningen. Samtlige tema knyttet til forhold ved lufthavn og bebyggelsens påvirkning på denne, er hensyntatt gjennom bestemmelser i planen og analyser for vind og turbulensforhold. Herunder bestemmelsenes punkt 2.12 og rekkefølgekrav med krav til dokumentasjon godkjent av avinor.

For støy er det lagt inn bestemmelser som hensyntar støy og støysoner, med krav til innendørs støynivå og løsninger for å ivareta dette.

For lokale vindforhold er det lagt inn bestemmelse for avbøtende tiltak i punkt 3.1.1 f) og rekkefølgekrav før det gis ferdigattest.

Brannvannsdekning er ikke i seg selv en større risiko for planområdet, men her kan nevnes at det er ivaretatt gjennom VAO-plan og rekkefølgebestemmelser

7.15 Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme i Bodø og konsesjonær har bekreftet at nybygget kan knyttes på fjernvarmenettet. Nye føringer til bygget må etableres. Bygget må ha vannbåren varme.

Det må legges opp nye rørtraséer for vann og avløp til og fra nybygget. Plassering kommer frem av VAO-plan.

Det er avdekket manglende brannvannskapasitet for nybygget. Forslag til plassering av ny brannvannskum og brannvannstank kommer frem av vedlagt VAO-plan.

Det må etablere ny trafo for BKB2. Integrering av trafo i bebyggelse er hensyntatt i planbestemmelsene.

7.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

En etablering av formål kontor / hotell / tjenesteyting vil skape arbeidsplasser på både kort og lang sikt. Det vil på kort sikt gi arbeidsplasser til gjennomføring av tiltak innenfor planområdet, og på lang sikt gi arbeidsplasser tilknyttet de aktuelle formålene med kontor, tjenesteyting og hotell. Virksomheten forventes også å ha positiv synergieffekt mtp. service og support for øvrig næringsliv i Bodø og omegn. Ved hotellvirksomhet bidrar det til større skatteinngang, som over tid vil oppveie investeringskostnadene.

Overtakelse av teknisk infrastruktur (herunder vei og VA) vil kunne føre til økte utgifter, men disse vil hentes inn gjennom beskatning.

7.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Tiltaket omfatter næringsvirksomhet som vil skape nye heltidsarbeidsplasser samt deltidsarbeidsplasser. Utbyggingen forventes å gi positive ringvirkener ift. økt økonomisk aktivitet i Bodø sentrum. Nytt hotell vil øke konkurransen i markedet for hoteller, men samtidig gi flere overnattingsrom i byen som kan bidra positivt for reiseliv og konferanse/arrangement.

7.18 Interessemotsetninger

Bygningens høyde og volum, økt trafikk, endring av trafikkmønster i Torvgata og flere mennesker i nabolaget kan skape interessemotsetninger mellom utbygger, hjemmelshavere, beboere og brukere i omkringliggende områder. Videre vil det også kunne oppstå interessemotsetninger mellom naboskapet ifm. skygge, solforhold og klima.

For nabobebyggelse innenfor planområdet vil de tape utsikt mot sør, samtidig som de vil få økt trafikk og strøm av personer inn i området. Samtidig blir hele området vesentlig forbedret og gitt et mer helhetlig uttrykk enn slik området fremstår i dag. Bebyggelse vil samtidig få skygge fra nytt bygg, men for miljøaspektet kan dette bidra positivt ved å begrense behov for kjøling. Eksisterende bebyggelse ble oppført av forslagstillere og eier av eiendommen har derfor vært kjent med ny bebyggelse hele tiden.

For naboer mot øst vil planforslaget gi noen fjernvirkninger og kaste noe skygge sent/tidlig på året og seint på kvelden. Samtidig er planforslaget en nedjustering sett opp mot tidligere reguleringsplan som hadde et betydelig større fotavtrykk med skyggevirking for nabolaget.

Torvgata har blitt brukt til parkering (villparkering) og personer som har hensatt bilen her vil naturligvis miste muligheten til dette fremover. Naboer har likevel stilt seg positive til dette så langt i prosessen, da det primært er utenforstående som benytter veien til parkering.

7.19 Avveining av virkninger

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort ovenfor vil planforslaget etter forslagstillers vurdering i liten grad medføre negative konsekvenser for miljø og samfunn, sett opp mot positive ringvirkninger.

9 Innkomne innspill til oppstart

9.1 Merknader

Sammendrag av merknadene gjengis her og kommenteres hvordan dette er tatt hensyn til i planen.

Avsender	Innspill	Dato for innkommet innspillet
1	Statsforvalteren i Nordland og Det kongelige kommunal- og distriktsdepartement	20.02.2023 og 23.02.2023
<p>Statsforvalteren i Nordland er langtidsleier av nabobygget i FNV11 og vil dermed bli påvirket av eventuelt nytt næringsbygg. Statsforvalteren i Nordland erklærer seg inhabil og anmoder departementet om oppnevning av settestatsforvalter for å ivareta Statsforvalterens oppgaver knyttet til detaljreguleringsplanen gjennom hele prosessen.</p> <p>Av brev fra Det kongelige kommunal- og distriktsdepartement datert 23.02.2023 oppnevnes Statsforvalteren i Troms og Finnmark som settestatsforvalter i saken. Viser til sammendrag av innkommet innspill fra statsforvalteren i Troms og Finnmark med kommentar under punkt 9.1.12 i dette dokumentet.</p>		
2	Avinor	02.03.2023
<p>Avinor viser til Nærhet til rullebane hvor hele planområdet ligger innenfor restriksjonshøydeområde (sideflaten) som for området ligger på kote 41-56 moh. De viser videre til viktigheten av at ny bebyggelse med tekniske installasjoner og overbygg holder seg under sideflaten for Bodø lufthavn. Av hensyn til drift og sikkerhet ved Bodø lufthavn bes det derfor om at det tas inn bestemmelser for å sikre interesser i planarbeidet.</p> <p>1. Bestemmelse for: Høyderestriksjoner</p> <p><u>Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn:</u> <i>Det må ikke etableres bygg, påbygg eller anlegg som gjennomtrenger hinderflatene (sideflaten) i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn.</i> <i>Det er ikke tillatt med bruk av tårnkran av hensyn til flysikkerheten.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>Kommunen kan ikke gi ramme-/igangsettingstillatelse for ny bebyggelse/anlegg og bruk av kraner før det foreligger godkjenning fra Avinor.</i></p> <p>2. Bestemmelse for: Byggerestriksjon for flynavigasjonsanlegg</p> <p><u>Krav til radiotekniske vurderinger</u> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>Kommunen kan ikke gi ramme-/igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bygg/påbygg/anlegg og/eller bruk av mobilkran.</i></p>		

3. Krav til turbulensvurdering:

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.

4. Farlig eller villedende belysning:

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 for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

5. Forebyggende tiltak mot birdstrike

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 nød prosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.

Avslutningsvis viser Avinor til at området ligger innenfor rød flystøysone og at det derfor bør stilles vilkår om at lydkrav etter TEK17 skal legges til grunn for den planlagte bebyggelsen.

Planleggers kommentar	Tas til etterretning og viser til planbestemmelsenes §2.12 hvor bestemmelser for høyderestriksjoner, krav til radioteknisk vurdering, krav til turbulensvurdering, farlig eller villedende belysning og forebyggende tiltak mot «birdstrike» er tatt med. Videre vises det til rekkefølgebestemmelsene hvor det er tatt med krav om godkjenning fra Avinor før det kan gis ramme-/igangsettingstillatelse for ny bebyggelse/anlegg eller brukes kraner. I tillegg er det tatt inn bestemmelse om lydkrav som ønsket i planbestemmelsenes §2.13 Vi viser også til vedlagte vind og turbulensanalyse.
-----------------------	---

3

BE varme

08.03.2023

Viser til at planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme med nærhet til eksisterende rørnett.

BE varme viser til vedtak i PS 11/31 hvor det ble innført tilknytningsplikt innenfor området for fjernvarmekonsesjon, når leverandør kan levere varme.

Videre informeres det:

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.

Planleggers kommentar	Tas til etterretning og viser til planbestemmelsens §2.14 samt rekkefølgekrav hvor hensyn til tilknytningsavtale er tatt med som krav før rammetillatelse kan gis.
-----------------------	--

4	Jon Vestengen – Torvgata 65	12.02.2023
---	-----------------------------	------------

RV80 snøforhold

Påpeker at vind- og snøforholdene ifm tiltaket vil skape problemer knyttet til fremkommelighet på gangstien. Byggegrensen må flyttes nærmere eksisterende bebyggelse, avstand fra vei til bygg må økes slik at snø fra bygget ikke lander på vei og gangsti, og sikt kan periodevis være utfordrende.

Støy

Viser til at Byggetrinn 1 har blanke fasader som reflekterer støy fra flytrafikk og RV80 mot lekeareal og eiendom som allerede ligger i støysone fra RV80. Mener fasader på nytt bygg bør kles med absorberende/ikke reflekterende materialer, eller annen løsning som sprer lyd vekk fra bebyggelse og uteoppholdsareal oppover (f.eks 30 grader).

Byggehøyde og solforhold

Ber om at bygget senkes ned i terreng og påpeker at byggehøyden ikke bør overstige nabobygget. Dette særlig pga investering i solcelleinstallasjon på eget hustak og den negative innvirkningen byggehøyden kan få på dette.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Ønsker at det i reguleringsplan stilles krav til fasader, herunder materialvalg og farge for å sikre bedre kvalitet og innpassing. Bekymret for byggehøyden langs RV80 i forhold til resten av gata og tilstøtende eiendommer. Byggets 1. etasje bør plasseres på samme nivå som nabobygget og/eller samme kote som RV80. Parkeringsareal bør være på taket og/eller under bakken, ikke i første etasje. Viser til at området består av småhus og lavere bebyggelse og mener regulert høyde ikke burde overskride dagens plan (kt+37) og helst ikke over kt+32 som er byggehøyde for trinn 1.

Parkering

Viser til at parkeringsbelastningen i området er stor. Dette som følge av byggetrinn 1, arrangementer som fotballkamper på Aspmyra samt trafikk ifm flyplassen, alt dette i sammenheng med at det ikke er tidsbegrenset parkering i området. Er kritisk til at parkeringsareal vil erstattes av nytt bygg. Parkeringskrav i overordnet plan er ikke en god løsning mtp erfaringer fra byggetrinn 1. Foreslår minst 3-4 etasjer med parkering under bygget/bakkenivå og dialog med kommunen ang. tidsbegrenset parkering på dagtid innenfor 500 meter fra bygget i Torvgata og i hele Marthas gate. Det påpekes at erfaringer fra byggetrinn 1 tas med i planleggingen av trinn 2.

Offentlig transport

Det er lite offentlig transport i området som korresponderer med pendlere, altså er ekstra parkeringsareal 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

Påpeker at avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotellplassering. Også ved flyttet flyplass vil formålet være feilplassert.

Utbyggingsavtale

Påpeker at gang- og sykkelvei blir usammenhengende og at mengden trafikk her er stor, bl.a. av skolebarn. Snarvei fra Torvgata til rommet mellom byggene vil krysse lekeareal og akebakke som brukes hyppig. Utbyggingsavtalen bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og ikke på lekeareal. Lekeplassen bør ha fortau langs alle sider, også langs Marthas gate, og det bør etableres nye gatelys og lys på lekeplassen.

Reguleringsområde

Ønsker at planavgrensning reduseres til kun å gjelde eiendommer som forslagstiller eier.

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

Solforhold må utredes og tiltak bør vurderes (byggehøyde eller senkning av bygg i terreng). Særlig lekeplassen og kunstgressbanen på Aspmyra trekkes frem som særlig negativt påvirket av tiltaket mtp solforhold.

Planleggers
kommentar

Tas til orientering, de ulike temaene er kommentert ut under.

RV80 snøforhold

Viser til vindanalyse som viser at dominerende vindretning er VSV og Ø. Snødrift i eksisterende situasjon og analyse av fremtidig situasjon er beskrevet i punkt 5.15 i planbeskrivelsen, hvor det vises til at bebyggelse ikke vil gi økte utfordringer med snødrift. Videre er vindforhold hensyntatt i bestemmelsen punkt 3.1.1 f)

Støy

Tas til orientering. Viser til vedlagt støyutredning samt planbeskrivelsens punkt 5.15 hvor situasjon og tiltak er beskrevet.

Byggehøyde og solforhold

Vi har forståelse for bekymringer knyttet til reduksjon i produksjon på solcelleinstallasjon, men viser samtidig til at regulerte høyder er lik tidligere regulert høyde på tomten, samt at tomten ligger vest og ikke sør for Torvgata 65. Vi viser samtidig til utvidet sol- og skyggediagram som viser at skygevirksomhet på det aktuelle taket er begrenset til kl 18.30 – 19.30 fra 20. mars til 21. august (ingen skygge i Juni/Juli).
Altså betydelig mindre skygge enn det som er forespeilet i innspillet.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Vi har forståelse for at bebyggelsen kan virke høy, men viser til tidligere regulert høyde, samt bestemmelsen punkt 2.2, 3.1.1 c) og 3.1.3.

Parkering

	<p>Viser til planbeskrivelsens punkt 6.4 hvor tema parkering er beskrevet samt bestemmelsenes punkt 2.4, 3.1.2 og 3.1.3 hvor det er lagt inn krav for parkering. Det er også lagt inn nivå under terreng som er regulert til parkering i planen. Videre viser vi til ny regulering av deler av torvgata til gang-/sykkelvei, som vil hindre parkering i de delene som er innenfor planområdet. Bestemmelser for parkering er i henhold til overordnet plan.</p> <p>Offentlig transport Viser punkt 6.11 i planbeskrivelsen hvor temaet er beskrevet, samt at bussholdeplass innenfor planområdet videreføres også i ny plan. Rute 1 og 2 har hyppige avganger fra nærliggende bussholdeplass, i tillegg til regionale busser.</p> <p>Formål hotell og avstand til flyplass Tas til orientering.</p> <p>Utbyggingsavtale Tas til orientering. Det beskrives her flere områder som ikke inngår i planområdet, og derfor ikke er relevante for planen som sådan. Relevant infrastruktur er hensyntatt med krav om opparbeidelse i rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>Reguleringsområde Viser til referat oppstartsmøte hvor temaet er behandlet. Planavgrensning er begrunnet med behovet for å få en sammenhengende plan hvor fortau, gang- og sykkelveier, veier og grøntareal.</p> <p>Lekeplassen Tas til etterretning. Det er ikke planlagt eller tilrettelagt i planen for adkomst fra Torvgata som det uttrykkes bekymring for, men tilrettelegges for en mindre sti / utbedring av eksisterende sti for å bedre allmen ferdsel gjennom området til fot/sykkel. I revidert situasjonsplan er også sti flyttet for å unngå å komme i konflikt med nevnte akebakke.</p> <p>Utnyttelsesgrad Tas til orientering. Foreslått utnyttelsesgrad er i henhold til overordnet plan (KPA2022-34). Området er avsatt til næringsbebyggelse og det legges opp til utnyttelse satt med m² BRA for næringsbebyggelse, som i foregående planer. Det er også lagt svært restriktive byggegrenser som hindrer «utflytende bebyggelse».</p>	
5	LUKS	07.03.2023
<p>Leverandørens utviklings- og kompetansesenter har generelle innspill til planen for å tilrettelegge for trygge trafikk- og arbeidsforhold for leverandør og logistikk bransjen.</p> <p>Varelevering og sykkelfelt: Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlige situasjoner mellom sjåførere som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart</p> <p>Biloppstillingsplasser for vareleverandørene</p>		

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.

Tilrettelegging med infrastruktur for miljøvennlige tynge 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.

Ryggning må unngås

Reguleringsplaner må i størst mulig grad begrense nødvendigheten av å rygge for å komme til lovlige biloppstillingsplasser.

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. Tilrettelegge trafikkareal til faktisk størrelse på biler

Størrelsen på vareleverandørenes biler

Henviser til bransjestandard for varelevering, og at det må tas hensyn til type transport som benyttes i det enkelte tilfelle.

Særlig ved skoler og barnehager

Trygghet ved levering til skoler.

Særlig om trær, belysning og gatedekket

Lyktestolper, gatelys/belysning og trær må ikke være til hinder for fremkommelighet eller av/pålasting. Fortau og dekke må være egnet for transport til/fra bygg/bil.

Aktuelle bestemmelser i TEK:

Henvisning til kapitler som er sentral for deres behov. Herunder §8.8, §8.9 og §12-1.

Planleggers kommentar	Tas til orientering. Planen tilrettelegger for trygg og sikker varelevering. Dette er videre beskrevet i beskrivelsen punkt 6.6 og 7.8. Samt gitt bestemmelser for gjennom bestemmelsenes punkt 2.1, 2.6, 3.11 d) og rekkefølgekrav i 5.1
-----------------------	---

6	Statens Vegvesen	03.03.2023
----------	-------------------------	-------------------

Statens vegvesens rolle i denne saken er som forvalter av riksveg og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Herunder er deler av RV80 tatt med i planområdet.

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.

Planleggers kommentar	Tas til etterretning. Etter korrespondanse med Statens Vegvesen aksepteres foreslått byggegrense mot rv.80. Avstander til byggegrense er angitt i plankart.
-----------------------	---

7	Trond Carlsen og Ann Elin Pettersen – Torvgata 67	08.03.2023
----------	--	-------------------

Byggehøyde og solforhold

Mener høyden på bygget er for stor i forhold til omliggende bebyggelse, det vil ha stor innvirkning på naboers og lekeplassens solforhold. Dette vil forringe verdi. Samme byggehøyde som nabobygget (byggetrinn 1) vil godtas.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Ønsker at det i reguleringsplan stilles krav til fasader, herunder materialvalg og farge for å sikre bedre kvalitet og innpassing. Bekymret for at et stort mørkt bygg vil dominere, vil foretrekke en lys fasade. Kritisk til materialvalg i Byggetrinn 1 (bygget som statsforvalteren i dag leier). Påpeker viktigheten av byggets estetikk i sammenheng med plassering og høyden.

Bekymret for byggehøyden langs RV80 i forhold til resten av gata og tilstøtende eiendommer. Viser til at området består av småhus og lavere bebyggelse og mener regulert høyde ikke burde overskride dagens plan (kt+37) og helst ikke over kt+32 som er byggehøyde for trinn 1.

RV80 snøforhold

Påpeker at vind- og snøforholdene ifm tiltaket vil skape problemer knyttet til fremkommelighet på gangstien. Byggegrensen må flyttes nærmere eksisterende bebyggelse, avstand fra vei til bygg må økes slik at snø fra bygget ikke lander på vei og gangsti, og sikt kan periodevis være utfordrende.

Støy

Viser til at Byggetrinn 1 har blanke fasader som reflekterer støy fra flytrafikk og RV80 mot lekeareal og eiendom som allerede ligger i støyzone fra RV80. Mener fasader på nytt bygg bør kles med absorberende/ikke reflekterende materialer, eller annen løsning som sprer lyd vekk fra bebyggelse og uteoppholdsareal oppover (f.eks 30 grader).

Parkering

Viser til at parkeringsbelastningen i området er stor. Dette som følge av byggetrinn 1, arrangementer som fotballkamper på Aspmyra samt trafikk ifm flyplassen, alt dette i sammenheng med at det ikke er tidsbegrenset parkering i området. Er kritisk til at parkeringsareal vil erstattes av nytt bygg. Bekymret for fremkommeligheten til nødetaer, renovasjon og brøytemannskap. Parkeringskrav i overordnet plan er ikke en god løsning mtp erfaringer fra byggetrinn 1. Foreslår minst 3-4 etasjer med parkering under bygget/bakkenivå og dialog med kommunen ang. tidsbegrenset parkering på dagtid innenfor 500 meter fra bygget i Torvgata og i hele Marthas gate. Det påpekes at erfaringer fra byggetrinn 1 tas med i planleggingen av trinn 2.

Offentlig transport

Det er lite offentlig transport i området som korresponderer med pendlere, altså er ekstra parkeringsareal 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

Påpeker at avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotellplassering. Også ved flyttet flyplass vil formålet være feilplassert.

Utbyggingsavtale

Påpeker at gang- og sykkelvei blir usammenhengende og at mengden trafikk her er stor, bl.a. av skolebarn. Snarvei fra Torvgata til rommet mellom byggene vil krysse lekeareal og akebakke som brukes hyppig. Utbyggingsavtalen bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og ikke på lekeareal. Lekeplassen bør ha fortau langs alle sider, også langs Marthas gate, og det bør etableres nye gatelys og lys på lekeplassen.

Reguleringsområde

Ønsker at planavgrensning reduseres til kun å gjelde eiendommer som forslagstiller eier.

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

Solforhold må utredes og tiltak bør vurderes (byggehøyde eller senkning av bygg i terreng). Særlig lekeplassen og kunstgressbanen på Aspmyra trekkes frem som særlig negativt påvirket av tiltaket mtp solforhold. Trekker også frem sol-/skyggeforhold på egen veranda særlig på den tida de bruker den mest.

Planleggers
kommentar

Tas til orientering, de ulike temaene er kommentert ut under.

Byggehøyde og solforhold (og skyggeforhold)

Vi har forståelse for bekymringer knyttet til solforhold på eget uteoppholdsareal, men viser samtidig til utvidet sol- og skyggestudie som viser at nybyggets påvirkning på den aktuelle verandaen er begrenset til kl. 17.00/17.30 – 19.00 fra 20. mars til 21. august. Viser også til at regulerte høyder er lik tidligere regulert høyde på tomten.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Tas til orientering. Viser til tidligere regulert høyde, samt bestemmelsenes punkt 2.2 og 3.1.1 c)

RV80 snøforhold

Viser til vindanalyse som viser at dominerende vindretning er VSV og Ø. Snødrift i eksisterende situasjon og analyse av fremtidig situasjon er beskrevet i punkt 5.15 i planbeskrivelsen, hvor det vises til at bebyggelse ikke vil gi økte utfordringer med snødrift. Videre er vindforhold hensyntatt i bestemmelsenes punkt 3.1.1 f)

Støy

Tas til orientering. Viser til vedlagt støyutredning samt planbeskrivelsens punkt 5.15 hvor situasjon og tiltak er beskrevet.

Parkering

Viser til planbeskrivelsens punkt 6.4 hvor tema parkering er beskrevet samt bestemmelsenes punkt 2.4, 3.1.2 og 3.1.3 hvor det er lagt inn krav for parkering. Det er også lagt inn nivå under terreng som er regulert til parkering i planen. Videre viser vi til ny regulering av deler av torvgata til gang-/sykkelvei, som vil hindre parkering i de delene som er innenfor planområdet. Bestemmelser for parkering er i henhold til overordnet plan.

Offentlig transport

Viser punkt 6.11 i planbeskrivelsen hvor temaet er beskrevet, samt at bussholdeplass innenfor planområdet videreføres også i ny plan. Rute 1 og 2 har hyppige avganger fra nærliggende bussholdeplass, i tillegg til regionale busser.

Formål hotell og avstand til flyplass

Tas til orientering.

	<p>Utbyggingsavtale Tas til orientering.</p> <p>Reguleringsområde Viser til referat oppstartsmøte hvor temaet er behandlet. Planavgrensning er begrunnet med behovet for å få en sammenhengende plan hvor fortau, gang- og sykkelveier, veier og grøntareal.</p> <p>Lekeplassen Tas til etterretning. Det er ikke planlagt eller tilrettelagt i planen for adkomst fra Torvgata som det uttrykkes bekymring for, men tilrettelegges for en mindre sti / utbedring av eksisterende sti for å bedre almen ferdsel gjennom området til fot/syssel. I revidert situasjonsplan er også sti flyttet for å unngå å komme i konflikt med nevnte akebakke.</p> <p>Utnyttelsesgrad Tas til orientering. Foreslått utnyttelsesgrad er i henhold til overordnet plan (KPA2022-34). Området er avsatt til næringsbebyggelse og det legges opp til utnyttelse satt med m² BRA for næringsbebyggelse, som i foregående planer. Det er også lagt svært restriktive byggegrenser som hindrer «utflytende bebyggelse».</p>	
8	Trond Lekang – Haakon VII gate 75	15.02.2023
<p>RV80 snøforhold Påpeker at vind- og snøforholdene ifm tiltaket vil skape problemer knyttet til fremkommelighet på gangstien. Byggegrensen må flyttes nærmere eksisterende bebyggelse, avstand fra vei til bygg må økes slik at snø fra bygget ikke lander på vei og gangsti, og sikt kan periodevis være utfordrende.</p> <p>Støy Viser til at Byggetrinn 1 har blanke fasader som reflekterer støy fra flytrafikk og RV80 mot lekeareal og eiendom som allerede ligger i støysonen fra RV80. Mener fasader på nytt bygg bør kles med absorberende/ikke reflekterende materialer, eller annen løsning som sprer lyd vekk fra bebyggelse og uteoppholdsareal oppover (f.eks 30 grader).</p> <p>Byggehøyde og arkitektonisk utførelse Byggehøyden bør ikke overstige nabobygget. Ønsker at det i reguleringsplan stilles krav til fasader, herunder materialvalg og farge for å sikre bedre kvalitet og innpasning. Bekymret for byggehøyden langs RV80 i forhold til resten av gata og tilstøtende eiendommer. Parkeringsareal bør være på taket og/eller under bakken, ikke i første etasje. Viser til at området består av småhus og lavere bebyggelse og mener regulert høyde ikke burde overskride dagens plan (kt+37) og helst ikke over kt+32 som er byggehøyde for trinn 1.</p> <p>Parkering Viser til at parkeringsbelastningen i området er stor. Dette som følge av byggetrinn 1, arrangementer som fotballkamper på Aspmyra samt trafikk ifm flyplassen, alt dette i sammenheng med at det ikke er tidsbegrenset parkering i området. Er kritisk til at parkeringsareal vil erstattes av nytt bygg. Må være et krav til kommunen å få tidsbegrenset parkering på dagtid innenfor 500 meter fra bygget i Torvgata og i hele Marthas gate. Det påpekes at erfaringer fra byggetrinn 1 tas med i planleggingen av trinn 2.</p> <p>Avstand til flyplass og beliggenhet</p>		

Påpeker at avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotellplassering. Også ved flyttet flyplass vil formålet være feilplassert. Påpeker også at gang- og sykkelvei blir usammenhengende og at snarvei fra Torvgata til rommet imellom byggene vil krysse lekeareal og akebakke som brukes hyppig. Utbyggingsavtalen bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og ikke på lekeareal. Lekeplassen bør ha fortau langs alle sider, også langs Marthas gate, og det bør etableres nye gatelys og lys på lekeplassen.

Planleggers kommentar

Tas til orientering, de ulike temaene er kommentert ut under.

RV80 snøforhold

Viser til vindanalyse som viser at dominerende vindretning er VSV og Ø. Snødrift i eksisterende situasjon og analyse av fremtidig situasjon er beskrevet i punkt 5.15 i planbeskrivelsen, hvor det vises til at bebyggelse ikke vil gi økte utfordringer med snødrift. Videre er vindforhold hensyntatt i bestemmelsenes punkt 3.1.1 f)

Støy

Tas til orientering. Viser til vedlagt støyutredning samt planbeskrivelsens punkt 5.15 hvor situasjon og tiltak er beskrevet.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Vi har forståelse for at bebyggelsen kan virke høy, men viser til tidligere regulert høyde, samt bestemmelsenes punkt 2.2, 3.1.1 c) og 3.1.3

Parkering

Viser til planbeskrivelsens punkt 6.4 hvor tema parkering er beskrevet samt bestemmelsenes punkt 2.4, 3.1.2 og 3.1.3 hvor det er lagt inn krav for parkering. Det er også lagt inn nivå under terreng som er regulert til parkering i planen. Videre viser vi til ny regulering av deler av torvgata til gang-/sykkelvei, som vil hindre parkering i de delene som er innenfor planområdet. Bestemmelser for parkering er i henhold til overordnet plan.

Avstand til flyplass og beliggenhet

Tas til orientering. Innspill til lekeareal tas til etterretning. Viser til at vist tilkomst er gang- og sykkelvei og dermed ikke vil medføre større fare. I revidert situasjonsplan er også sti flyttet for å unngå å komme i konflikt med nevnte akebakke.

9

Hernes Velforening

08.03.2023

RV80 snøforhold

Påpeker at vind- og snøforholdene ifm tiltaket vil skape problemer knyttet til fremkommelighet på gangstien. Byggegrensen må flyttes nærmere eksisterende bebyggelse, avstand fra vei til bygg må økes slik at snø fra bygget ikke lander på vei og gangsti, og sikt kan periodevis være utfordrende.

Støy

Viser til at Byggetrinn 1 har blanke fasader som reflekterer støy fra flytrafikk og RV80 mot lekeareal og eiendom som allerede ligger i støysone fra RV80. Mener fasader på nytt bygg bør kles med absorberende/ikke reflekterende materialer, eller annen løsning som sprer lyd vekk fra bebyggelse og uteoppholdsareal oppover (f.eks 30 grader).

Byggehøyde og solforhold

Uønsket av naboer med høyhusbebyggelse blant småhusbebyggelsen, mtp boligverdi, trivsel og solforhold. Byggehøyden bør ikke overstige nabobygget (byggetrinn 1).

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Ønsker at det i reguleringsplan stilles krav til fasader, herunder materialvalg og farge for å sikre bedre kvalitet og innpassing. Bekymret for byggehøyden langs RV80 i forhold til resten av gata og tilstøtende eiendommer. Byggets 1. etasje bør plasseres på samme nivå som nabobygget og/eller samme kote som RV80. Parkeringsareal bør være på taket og/eller under bakken, ikke i første etasje. Viser til at området består av småhus og lavere bebyggelse og mener regulert høyde ikke burde overskride dagens plan (kt+37) og helst ikke over kt+32 som er byggehøyde for trinn 1.

Parkering

Viser til at parkeringsbelastningen i området er stor. Dette som følge av byggetrinn 1, arrangementer som fotballkamper på Aspmyra samt trafikk ifm flyplassen, alt dette i sammenheng med at det ikke er tidsbegrenset parkering i området. Er kritisk til at parkeringsareal vil erstattes av nytt bygg. Parkeringskrav i overordnet plan er ikke en god løsning mtp erfaringer fra byggetrinn 1. Foreslår minst 3-4 etasjer med parkering under bygget/bakkenivå og dialog med kommunen ang. tidsbegrenset parkering på dagtid innenfor 500 meter fra bygget i Torvgata og i hele Marthas gate. Det påpekes at erfaringer fra byggetrinn 1 tas med i planleggingen av trinn 2.

Offentlig transport

Det er lite offentlig transport i området som korresponderer med pendlere, altså er ekstra parkeringsareal 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

Påpeker at avstanden til flyplassen er så stor at tiltaket ikke har noen geografisk fordel for hotellplassering. Også ved flyttet flyplass vil formålet være feilplassert.

Utbyggingsavtale

Påpeker at gang- og sykkelvei blir usammenhengende og at mengden trafikk her er stor, bl.a. av skolebarn. Snarvei fra Torvgata til rommet imellom byggene vil krysse lekeareal og akebakke som brukes hyppig. Utbyggingsavtalen bør tilrettelegge for en løsning med fortau og adkomst på det som i dag er vei og ikke på lekeareal. Lekeplassen bør ha fortau langs alle sider, også langs Marthas gate, og det bør etableres nye gatelys og lys på lekeplassen.

Reguleringsområde

Ønsker at planavgrensning reduseres til kun å gjelde eiendommer som forslagstiller eier.

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. Hernes Velforening har dugnadsbasert ivaretagelse av lekeplassen og plenen.

Utnyttelsesgrad

Bør være samme som for området 33-35%.

Skyggeforhold

Solforhold må utredes og tiltak bør vurderes (byggehøyde eller senkning av bygg i terreng). Særlig lekeplassen og kunstgressbanen på Aspmyra trekkes frem som særlig negativt påvirket av tiltaket mtp solforhold.

Planleggers kommentar

Tas til orientering, de ulike temaene er kommentert ut under.

RV80 snøforhold

Viser til vindanalyse som viser at dominerende vindretning er VSV og Ø. Snødrift i eksisterende situasjon og analyse av fremtidig situasjon er beskrevet i punkt

5.15 i planbeskrivelsen, hvor det vises til at bebyggelse ikke vil gi økte utfordringer med snødrift. Videre er vindforhold hensyntatt i bestemmelsen punkt 3.1.1 f)

Støy

Tas til orientering. Viser til vedlagt støyutredning samt planbeskrivelsens punkt 5.15 hvor situasjon og tiltak er beskrevet.

Byggehøyde og solforhold

Tas til orientering. Viser til at regulerte høyder er lik tidligere regulert høyde på tomten med mindre fotavtrykk enn tidligere plan. Viser videre til sol/skyggediagram som viser faktisk skyggevirkning.

Byggehøyde og arkitektonisk utførelse

Vi har forståelse for at bebyggelsen kan virke høy, men viser til tidligere regulert høyde, samt bestemmelsen punkt 2.2, 3.1.1 c) og 3.1.3.

Viser til snittegning som synliggjør at byggets første etasje er planlagt å ligge på samme nivå som første etasje i byggetrinn 1.

Parkering

Viser til planbeskrivelsens punkt 6.4 hvor tema parkering er beskrevet samt bestemmelsen punkt 2.4, 3.1.2 og 3.1.3 hvor det er lagt inn krav for parkering. Bestemmelser er i henhold til overordnet plan.

Offentlig transport

Viser punkt 6.11 i planbeskrivelsen hvor temaet er beskrevet, samt at bussholdeplass innenfor planområdet videreføres også i ny plan. Rute 1 og 2 har hyppige avganger fra nærliggende bussholdeplass, i tillegg til regionale busser.

Formål hotell og avstand til flyplass

Tas til orientering.

Utbyggingsavtale

Tas til orientering. Det beskrives her flere områder som ikke inngår i planområdet, og derfor ikke er relevante for planen som sådan. Det er tatt med rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av relevant infrastruktur, som eventuelt gjennomføres med utbyggingsavtale.

Reguleringsområde

Viser til referat oppstartsmøte hvor temaet er behandlet. Planavgrensning er begrunnet med behovet for å få en sammenhengende plan hvor fortau, gang- og sykkelveier, veier og grøntareal.

Lekeplassen

Tas til etterretning. Det er ikke planlagt eller tilrettelagt i planen for adkomst fra Torvgata som det uttrykkes bekymring for, men tilrettelegges for en mindre sti / utbedring av eksisterende sti for å bedre almen ferdsel gjennom området til fot/sykkel. I revidert situasjonsplan er også sti flyttet for å unngå å komme i konflikt med nevnte akebakke.

Utnyttelsesgrad

	Tas til orientering. Foreslått utnyttelsesgrad er i henhold til overordnet plan (KPA2022-34). Området er avsatt til næringsbebyggelse og det legges opp til utnyttelse satt med m ² BRA for næringsbebyggelse, som i foregående planer. Det er også lagt svært restriktive byggegrenser som hindrer «utflytende bebyggelse».	
10	Nordland Fylkeskommune	10.03.2023
<p>Med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende innspill til planarbeidet:</p> <p>Det forutsettes 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.</p> <p>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.</p> <p><i>Kollektiv</i> 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. Videre henvises det til fylkesplan for Nordland kapittel 8.2 punkter c, e, h, i, l, og q</p> <p>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. Videre henvises det til fylkesplan for Nordland kapittel 8.6 punkt a, e, f, og g.</p> <p>Kulturminner Ingen merknader</p> <p>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.</p>		

Digital plandialog

Informerer om at fylkeskommunen i samarbeid med kartverket og statsforvalteren tilbyr kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Ber kommune og planlegger benytte tjenesten og sende planforslaget på sosi-format til dem.

Veiledning

Viser til at kommune og konsulent oppfordres til å ta kontakt med aktuelle saksbehandlere for veiledning ved behov.

Planleggers kommentar	Tas til etterretning. Regulert busslomme i eksisterende detaljreguleringsplan videreføres. Viser til miljøprogram (MP) og miljøoppfølgingsplan (MOP) samt utarbeidet vindanalyse, VAO-plan og blågrønn faktor.
-----------------------	--

11	Bodø Kommune - Kulturkontoret	14.03.2023
-----------	--------------------------------------	-------------------

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.

Planleggers kommentar	Viser til planforslaget slik det er utformet, hvor grøntareal/friområde bevares og utvides med grøntareal langs gang-/sykkelvei. Torvgata gjøres om til gang-/sykkelvei med tilkjøring til eiendommer, samt at det etableres mindre sti fra Torvgata til området for næringsbebyggelse.
-----------------------	---

12	Statsforvalteren i Troms og Finnmark	15.03.2023
-----------	---	-------------------

Statsforvalteren har ingen merknader til vurderingen av konsekvensutredningsplikten. Det presiseres at virkningen av planen må komme frem av planbeskrivelsen. Statsforvalterens rolle i planarbeid er å påse at det tas hensyn til de sektorinteressene de er satt til å ivareta. I denne saken er særlig by- og tettstedsutvikling, klimahensyn, UU og samfunnsikkerhet, herunder grunnforhold, støy og overvann aktuelle. Disse temaene må vurderes i plandokumentene før de sendes på høring.

Universell utforming

Universell utforming anbefales innarbeidet i planforslaget slik: «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».

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planområdet ligger sentralt i Bodø og målet er at vekst i persontransport skal tas kollektivt, med sykkel og gange. Løsning på sykkelparkering bør komme frem før forslaget sendes på høring. Statsforvalteren er enige i at byggets førsteetasje bør henvende seg til omgivelsene (ikke parkering).

FNs bærekraftmål

I denne planen bør det vektlegges hvordan planlegging og gjennomføring kan bidra til å nå bærekraftsmål 11 (bærekraftige byer og lokalsamfunn), 12 (ansvarlig forbruk og produksjon) og 13 (stoppe klimaendringene). Planen bør sette rammer som sikrer at boliger blir oppført som passiv- eller plussstandard, med lavest mulig utslipp av klimagasser, og med lavest mulig utslipp fra bygge- og anleggsfasen. Statsforvalteren ber om at beskrivelsen omtaler og drøfter hvordan utbyggingen vil bidra til å nå relevante bærekraftsmål og hvilke miljøkrav som skal stilles i planen ved anskaffelser og utbygging.

Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse

ROS-analysen skal utarbeides i tråd med veilederen Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging (2017). Det gjøres oppmerksom på at det skal gjøres analyser av konkrete, sannsynlige hendelser.

Oversending av planforslag i SOSI-format før høring

Statsforvalteren ber om at kommunen før høring sender planforslaget i SOSI-fil og PDF-utskrift av plankartet til Kartverket (planTRF@kartverket.no) for teknisk kontroll og eventuelt melding om rettingsbehov til kommunen.

Planleggers kommentar	<p>Tas til etterretning. Viser til beskrivelse av virkningen av planen i planbeskrivelsen. Videre vises det bestemmelsenes punkt 2.1 og rekkefølgebestemmelsene hvor det er tatt med krav om redegjørelse for ivaretagelse av universell utforming gjennom en kotesatt utomhusplan. I tillegg er sykkelparkering, aktuelle bærekraftsmål og ROS-analyse tatt med i planbeskrivelsen.</p> <p>Det er fra forslagstillers side ønskelig med mulighet for å benytte deler av 1. etg, spesielt arealer som ikke er knyttet opp mot adkomstareal og som vender mot sør og øst, til parkering. Dette begrunnes i at en ønsker å ha mulighet til å bygge tilstrekkelig parkeringsareal i hht. nåværende KPA ved full utbygging. En eventuell løsning med å bygge p-anlegg under nabotomt, uteoppholdsareal og sideareal vil medføre store økonomiske konsekvenser, samt redusere infiltrasjonsegenskapene til grøntarealer og permeable dekker.</p> <p>Det er i Planbestemmelsenes §2.2 lagt inn klare føringer for at byggets 1. etg skal gis god estetisk utforming med vindu/åpninger som resterende deler av fasaden, slik at det ikke blir lukkede fasader eller bærer preg av å være rent parkeringsareal. Eventuelle portløsning skal også være av «høy estetiske utførelse». Det er også lagt inn krav til at 1. etg skal ha etasjehøyde som tillater enkel endring av bruksformål.</p>
-----------------------	---

9.2 Annet

Vedlegg:

- 1 Miljøprogram
- 2 Vao-plan
- 3 Blågrønn faktor
- 4 Geoteknisk vurdering
- 5 Støyutredning
- 6 Vindanalyse
- 7 Solstudie
- 8 ROS Analyse