

# PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERINGSPLAN FOR TOLLBUGATA 9-13 OG HUNDHOLMEN Plass, BODØ SENTRUM

Utarbeidet av LPO arkitekter  
for Løvoldgården AS

12.10.2016  
Revidert 06.02.2017



## Innhold

1 Sammendrag .....	5
2 Bakgrunn .....	5
2.1 Hensikten med planen .....	5
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold .....	5
2.3 Tidligere vedtak i saken .....	5
2.4 Utbyggingsavtaler .....	5
2.5 Krav om konsekvensutredning .....	6
3 Planprosessen .....	6
3.1 Deltagere i planprosessen .....	6
3.2 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart .....	6
4 Planstatus og rammebetingelser .....	6
4.1 Overordnede planer .....	6
4.2 Temaplaner .....	8
4.3 Gjeldende reguleringsplaner .....	10
4.4 Tilgrensende planer .....	12
4.5 Statlige planretningslinjer .....	12
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....	14
5.1 Beliggenhet .....	14
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....	15
5.3 Stedets karakter .....	17
5.4 Landskap .....	18
5.5 Kulturminner og kulturmiljø .....	18
5.6 Naturverdier .....	19
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder .....	19
5.8 Trafikkforhold .....	20
5.9 Barns interesser .....	21
5.10 Sosial infrastruktur .....	21
5.11 Universell tilgjengelighet .....	21
5.12 Teknisk infrastruktur .....	21
5.13 Grunnforhold .....	22
5.14 Støyforhold .....	22
5.15 Luftforurensing .....	23
5.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) .....	23
6 Beskrivelse av planforslaget .....	25
6.1 Planlagt arealbruk .....	25

6.1.1 Reguleringsformål .....	25
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	26
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming .....	27
6.3.1 Bebyggelsens høyde .....	29
6.3.2 Grad av utnytting (veileder) Forskrift .....	30
6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling .....	30
6.4 Boligmiljø/ bokvalitet.....	30
6.5 Parkering .....	30
6.6 Tilknytning til infrastruktur.....	31
6.7 Trafikkløsning .....	31
6.7.1 Varelevering .....	31
6.7.2 Tilgjengelighet for gående og syklende.....	31
6.7.3 Felles atkomstveger, eiendomsforhold.....	32
6.8 Planlagte offentlige anlegg .....	32
6.9 Universell utforming.....	32
6.10 Uteoppholdsareal .....	32
6.11 Kollektivtilbud.....	33
6.12 Kulturminner .....	33
6.13 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett .....	34
6.14 Plan for avfallshenting/ søppelsug .....	34
6.15 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS .....	34
6.16 Rekkefølgebestemmelser.....	35
7 Konsekvensutredning .....	35
8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	36
8.1 Overordnede planer.....	36
8.2 Landskap .....	42
8.3 Stedets karakter .....	42
8.4 Byform og estetikk .....	42
8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi .....	42
8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven .....	42
8.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk .....	42
8.8 Uteområder.....	43
8.9 Trafikkforhold .....	43
8.10 Barns interesser .....	43
8.11 Sosial infrastruktur.....	44
8.12 Universell tilgjengelighet.....	44
8.13 Energibehov – energiforbruk .....	44
8.14 ROS .....	44

8.15 Teknisk infrastruktur .....	44
8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen .....	45
9 Inkomne innspill .....	45
9.1 Merknader .....	45
9.2 Uttalelse til offentlig ettersyn .....	49
10 Avsluttende kommentar .....	49

## **1 Sammendrag**

Tiltakshaver ønsker å regulere planområdet til en kombinasjon av forretning, bevertning, tjenesteyting, kontor, parkering og bolig, samt gatetun og kai. Det tilrettelegges for uteoppholdsarealer for boliger i tråd med overordnede krav, som også inkluderer arealer for lek. Planforslaget åpner opp for en passasje mellom Hundholmen plass og havnepromenaden. Det legges til rette for bearbeidelse av plassen, og en tydeligere deling av program og aktivitet. Det opprettholdes taxi-holdeplass med snuplass og parkering for besøkende.

Det foreligger ingen reguleringsplan for planområdet, og ny detaljregulering ønsker å tilrettelegge for noe endrede byggehøyder og formål enn dagens situasjon. Detaljreguleringen åpner opp for økte høyder, i en variert komposisjon. Boliger tillates fra og med tredje plan.

Det er gjennomført følgende analyser i forbindelse med planarbeidet: Risiko- og sårbarhetsanalyse, trafikkanalyse, støyutredning, vindanalyse samt vurdering av grunnforhold og stabilitet. Analysene er oppsummert i planbeskrivelsen og følger som vedlegg til planforslaget.

## **2 Bakgrunn**

Området ligger i Bodø sentrum, i Tollbugata 9-13, og Løvoldgården AS v/ LPO arkitekter er forslagsstiller for planforslaget. Tiltakshaver Løvoldgården AS ønsker å gjennomføre en reguleringsplanprosess på denne tomten med mål om å tilrettelegge for blanding av bolig og næring som formål, samt en helhetlig utforming av Hundholmen plass.

Planområdet går inn under området Indre Bykjerne i kommuneplanen for Bodø sentrum, hvor området er avsatt til sentrumsformål og grønnstruktur.

LPO arkitekter har jobbet med utvikling av prosjektet i Tollbugata 11 siden 2014.

### **2.1 Hensikten med planen**

Hensikten med planarbeidet er å utvikle eiendommene med en blanding av forretning, tjenesteyting og bevertning på bakkeplan. Andre etasje ønskes utviklet som kontor, bevertning og tjenesteyting. Boliger tillates kun i Tollbugata 9 og 11. Innenfor planområdet vil eksisterende bebyggelse i Tollbugata 9 og 13 videreføres, mens for Tollbugata 11 (gnr/bnr 138/409 og 138/47) og 12 (138/1998) søkes eksisterende bebyggelse revet.

### **2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold**

Planforslaget er utarbeidet av LPO arkitekter på vegne av tiltakshaver Løvoldgården AS, som eier eiendommene gnr/bnr: 138/2395, 138/409 og 138/47.

Planområdet omfatter gnr/bnr: 138/2395, 138/409, 138/47, 138/4283, 138/1998.

Bodø Kommune står som hjemmelshaver på eiendom 138/1998.

Tollbugata 13 ANS eier eiendom 138/4283.

### **2.3 Tidligere vedtak i saken**

Det foreligger ikke tidligere vedtak i denne saken.

### **2.4 Utbyggingsavtaler**

Ved varsling om planoppstart ble det også varslet oppstart av forhandling om utbyggingsavtale.

## 2.5 Krav om konsekvensutredning

Krav til planprogram og konsekvensutredning ble gjennomgått i oppstartsmøte og konklusjon er at saken ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger. Begrunnelse: Planarbeidet antas å være i samsvar med kommuneplanens arealdel, og har ikke et omfang som utløser KU i hht. forskrift.

## 3 Planprosessen

### 3.1 Deltagere i planprosessen

Tiltakshaver: Løvoldgården AS

Forslaget er utarbeidet av: LPO arkitekter as

ROS-analyse: Rambøll

Grunnundersøkelse: Rambøll

Trafikkanalyse: Rambøll

Støyvurdering: Rambøll

Vind/klima: Rambøll

Miljørapport: Rambøll

Kulturminner: LPO arkitekter

Det har vært avholdt flere møter mellom Løvoldgården AS og Bodø kommune hvor det har blitt orientert om utviklingen av prosjektet. Det har også vært avholdt åpent informasjonsmøte for berørte parter.

### 3.2 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Det er varslet oppstart av reguleringsplanarbeid jf. Plan- og bygningsloven § 12-8. Varsel om oppstart reguleringsplanarbeid, med annonse i Avisa Nordland (dat. 07.03.2015) og brev til berørte naboer og relevante offentlige myndigheter (dat. 03.03.2015), etter adresseliste fra Bodø kommune. Det ble i tillegg annonsert på Bodø kommunes nettside

Det er kommet inn seks innspill til varsling av planoppstart. Disse er oppsummert og kommentert under kapittel 9 i dette dokumentet, og vedlagt i sin helhet.

I tillegg til medvirkning iht. lovens minimumskrav, ble det i varslingsbrev og -annonse informert om åpent informasjonsmøte. Informasjonsmøtet ble avholdt 23.mars 2015 i forslagsstillers lokaler, der det ble presentert planskisser og illustrasjoner av foreløpig prosjektet og orientert om prosjektets hovedgrep og målsettinger (vedlegg 1) .

## 4 Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Overordnede planer

#### Fylkeskommunale planer

##### Fylkesplan for Nordland 2013 - 2025

I gjeldende Fylkesplan for Nordland kapittel 8, Arealpolitikk i Nordland, er det uttalt klare mål for arealpolitikken i perioden. Her er spesielt punkt 8.2 By- og tettstedsutvikling relevant hvor det blant annet heter at:

- Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.

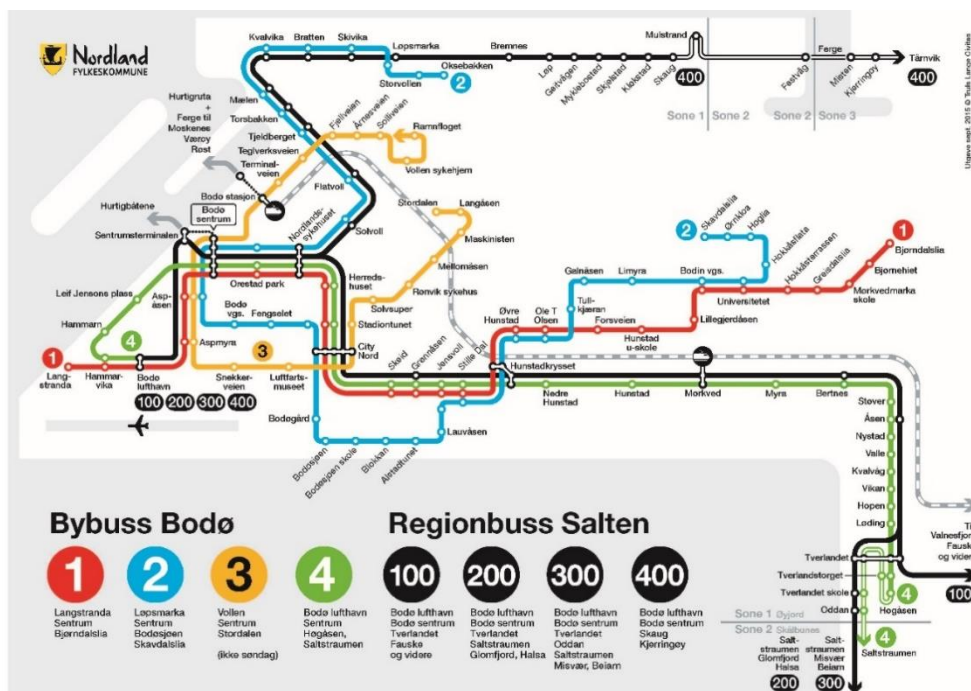
- Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.
- By- og stedsutvikling skal ivareta og bygge videre på viktige kulturhistoriske kvaliteter, stedets karakter og identitet.
- Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.
- Sentrumsområdene skal planlegges og tilrettelegges for handel og kulturtilbud, og tilby gode og inkluderende møteplasser for alle.
- For å imøtekomme dagens og fremtidens boligbehov, skal det legges til rette for tilstrekkelig antall egnede boliger. Boligene, og områdene mellom bygd bolig og uteområdene, skal ha gode løsninger med tilgjengelighet for alle.
- Uteområder skal i størst mulig grad sikres en design med universell utforming.

### Kollektivplan Bodø 2010 - 2021

Nordland fylkeskommune og Bodø kommune har i samarbeid med Statens Vegvesen og Jernbaneverket utarbeidet Kollektivplan Bodø 2010 – 2021. Planen skal danne et forpliktende grunnlag for utviklingen av et godt kollektivtilbud som kan møte fremtidens utfordringer i Bodø.

Bodø er i vekst og en satsing på kollektivtrafikken skal bidra til reduserte miljøbelastninger, ved at vekst i andel reisende tas med buss, og ikke privatbil. Kollektivtrafikken skal også styrke Bodøs funksjon som fylkeshovedstad. Målene skal oppnås ved satsning på oppgradering av kollektivtraseer, holdeplasser og materiell, samt en omlegging av rutenettet og hyppigere avganger.

Fremtidig areal- og byutvikling skal tilpasses foreslått linjenett og legge til rette for økt kollektivbruk. Det bør ikke være mer enn 500 meter gåavstand til nærmeste bussholdeplass.



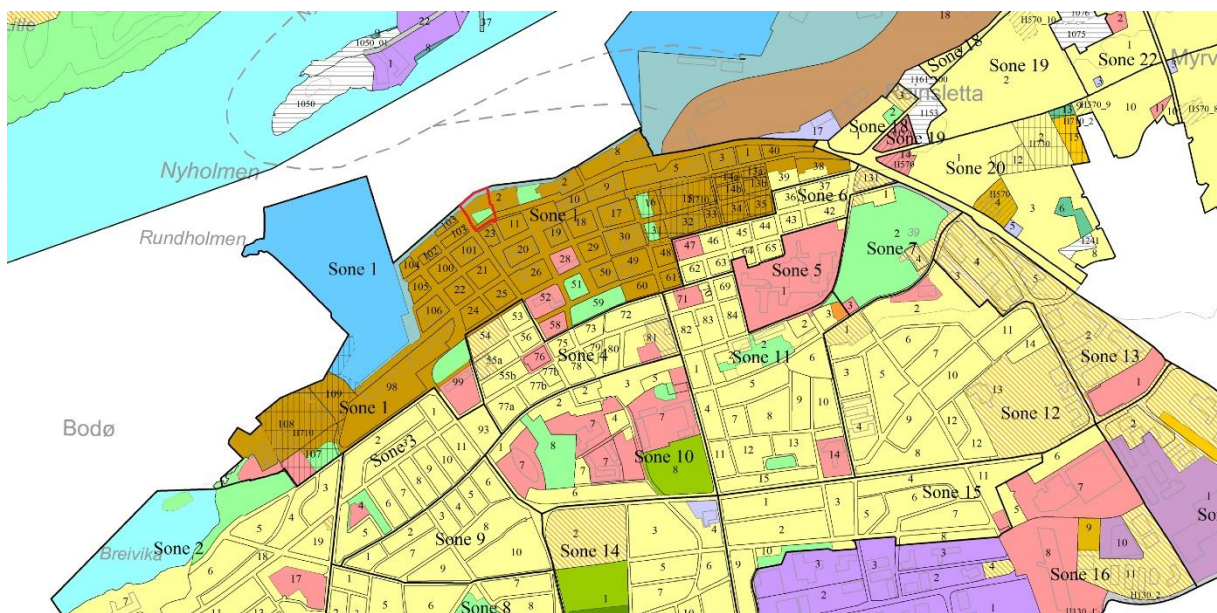
Figur 1. Kart over kollektivsystemet i Bodø.

## Kommuneplanens arealdel

Gjeldende kommuneplans arealdel ble vedtatt av bystyret i møte 19. juni og 11. september 2014, revidert oktober 2015. Kommuneplanen legger opp til at Bodø kommune skal ha en bærekraftig areal- og transportplanlegging som fastsetter grunnlaget for utvikling av en miljøvennlig by og framtidrettede transportsystem. Målet om å utvikle Bodø som en kompakt by er et svært sentralt tema i kommuneplanen. Det legges til rette for bygging av mer boliger gjennom fortetting og nye omformingsområder i sentrum.

Planområdet inngår i kommuneplanens sone 1, kvartal 2, der det tillates oppført bebyggelse med sentrumsformål og torg. I områder avsatt til sentrumsformål tillates forretninger, tjenesteyting (servering, kulturelle virksomheter), kontorer og boligbebyggelse. I 1. etasje mot offentlig gate eller plass tillates bare forretning, serveringssted eller kulturelle formål. Boliger tillates ikke i 1. etasje.

Gesims/mønehøyde for kvartalet er satt til 20 meter, 6-8 etasjer pluss en tilbaketrukket etasje.



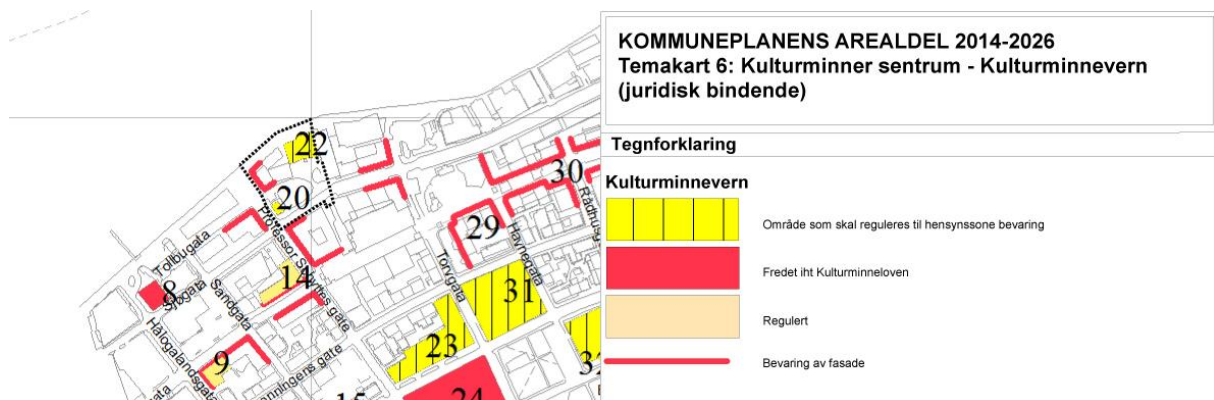
Figur 2. Kommuneplanens arealdel (utsnitt). Planområdet er merket med rød strek.

## 4.2 Temaplaner

### Temaplan kulturminner

Temaplanen viser bygninger og bygningsmiljøer som er fredet i hht. kulturminneloven eller som er regulert til bevaring i medhold av Plan- og bygningsloven. Videre vises områder som skal reguleres til bevaring etter Plan- og bygningsloven, og i påvente av regulering gjelder egne bestemmelser som skal sikre bevaring. I bykjernen er det enkelte fasader som er viktig å bevare, og de er vist med fasadevern der det ikke tillates endringer i fasader eller tak.





Figur 3. Temakart kulturminner (utsnitt) med tegnforklaring. planområdet er vist med sort stiple linje.

Fire bygninger innenfor planområdet omfattes av kulturminneplanen:

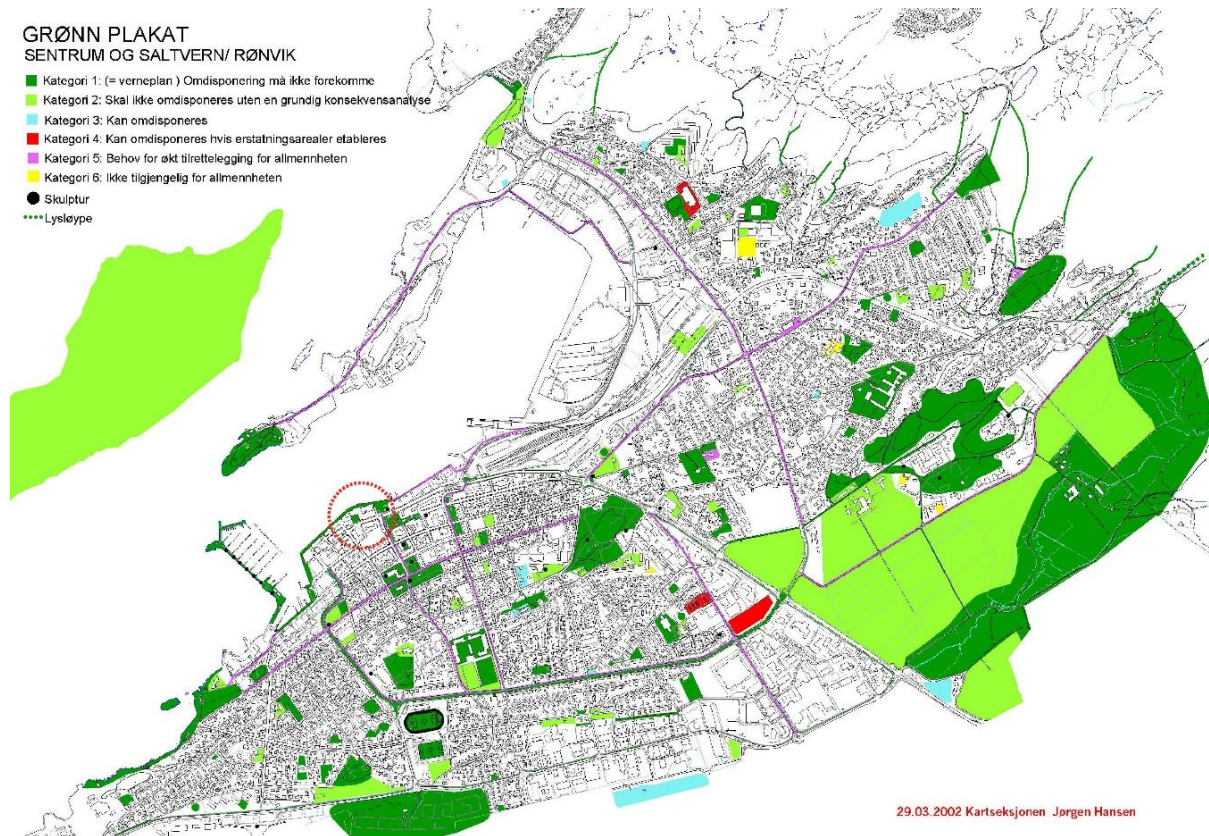
- Tollbugata 12: Kiosk bygget tidlig på 1960-tallet karakteristisk og tidstypisk form. Status regulering: Uregulert. Krav til regulering: Vurderes gjennom detaljregulering.
- Tollbugt. 13: NKL-brygga/Løvold-brygga. Bygget i 1890-årene. Et av sentrums eldste bygg. Status regulering: Uregulert. Krav til regulering: Reguleres med hensynssone bevaring.
- Tollbugt. 13: Oppført på 1930-tallet i funksistil. Et av de få førkrigshusene i sentrum. Godt bevart opprinnelige preg, bl.a. med flatt tak. Status regulering: Uregulert. Krav til regulering: Reguleres med hensynssone bevaring.
- Tollbugt. 9: Oppført i 1962. Verneverdien er knyttet til byggets fasade. Status regulering: Uregulert. Bygget er ikke oppført med spesifikke krav til regulering, men er oppført med bevaring av fasade i Kulturminneplanen.

### Grønnstrukturplan

Foreliggende grønnstrukturplan fra 2002 omfatter deler av kommunen; sentrumsområder, byutviklingsområder og overgangssoner mellom naturområder og bebyggelse. Målsetting for planen er at Bodø gjennom å kartlegge og analysere grønnstruktur skal utarbeide retningslinjer for bruk og forvaltning av uterom med allmenn interesse.

Grønn plakat er en verddivurdering basert på registrering og analyse ut fra tre temakart; landskap (L), naturforhold (N) og rekreasjon (R).

Planområdet berøres av grønnstrukturplanen ved at Havneparken/kaia og Hundholmen plass er definert grøntområder i kategori 1. Kategori 1 (= verneplan): Områder med meget stor L, N, R verdi: "Ut fra hensyn til L-, N- og R-verdier må omdisponering av arealene som forringer disse verdiene ikke forekomme"



Figur 4. Grønn plakat fra 2002. Planområdet ligger innenfor rød stiplet sirkel.

### Grønnstrukturplan under arbeid

Bodø kommune er i oppstartsfasen med å utarbeide ny grønnstrukturplan. Planen skal omhandle hele kommunen med fokus på grønnstrukturområder ved boligkonsentrasjonene. Foreliggende grønnstrukturplan fra 2002 omhandler kun deler av kommunen.

### 4.3 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er i dag i stor grad uregulert, med unntak av kai/havnepromenaden som omfattes av gjeldende reguleringsplan for Nerbyen, vedtatt 23.10.2008. Planbestemmelsene er sist revidert 5. mars 2015, jfr. vedtak i Komite for plan, næring og miljø, sak 15/13. Planområdet inkluderer deler av formålsområdet HP3, som omfattes av følgende reguleringsbestemmelser (utdrag):

- § 1.1  
*Reguleringsformål*  
*Offentlige trafikkområder (PBL. § 25, 1.ledd pkt 3) - Kai/havnepromenade (HPI- HP3)*
- §2.1.6  
*Det skal utarbeides prinsipplaner for HPI, HP2 og HP3. Disse skal vise høyder langs kaifronten, eventuelt nedtrapping til sjøen, områder for fortøyning, eventuelt belysning, materialbruk og møblering. Områdene hvor kaipromenade og gangveier/fortau møtes, skal overgangene funksjonelt og estetisk vektlegges mht utforming. Prinsipplanen skal godkjennes av kommunen og legges til grunn ved søknad og behandling av rammetillatelser for de enkelte tilstøtende feltene.*
- § 2.15.2  
*Havnepromenaden, gågata og andre offentlige og private fotgjengerarealer, parker, lekeplasser og parkeringsplasser mv. skal tilrettelegges for alle grupper i samfunnet*

(funksjonshemmede, rullestolbrukere, synshemmede mv.) i henhold til prinsippene om universell utforming. Redegjørelse om hvordan dette er løst skal fremgå av rammesøknad.

- § 5.4

Det skal utarbeides en prinsipplan for hver av delstrekningene HPI-HP3. Havnepromenaden skal bygges med en helhetlig mht utforming, materialbruk, belysning, møblering i tråd med prinsipplanen. Områdene hvor kaipromenade og gangveier/fortau møtes skal overgangene funksjonelt og estetisk vektlegges mht utforming.

- § 5.7

Innenfor område HPI-3 og OGI-3 er det tillatt med kjøring for rednings- og nyttekjøretøy. Innenfor OG3 tillates kjøring for adkomst til kvartal 2I og I0I. Det er forutsatt enveiskjøring fra Sandgata.

- § 9.7.5

Helhetlig plan for delstrekning HP3 skal være utarbeidet før søknad om rammetillatelse for følgende Kvartal og delfelt: 102, 103, 104.

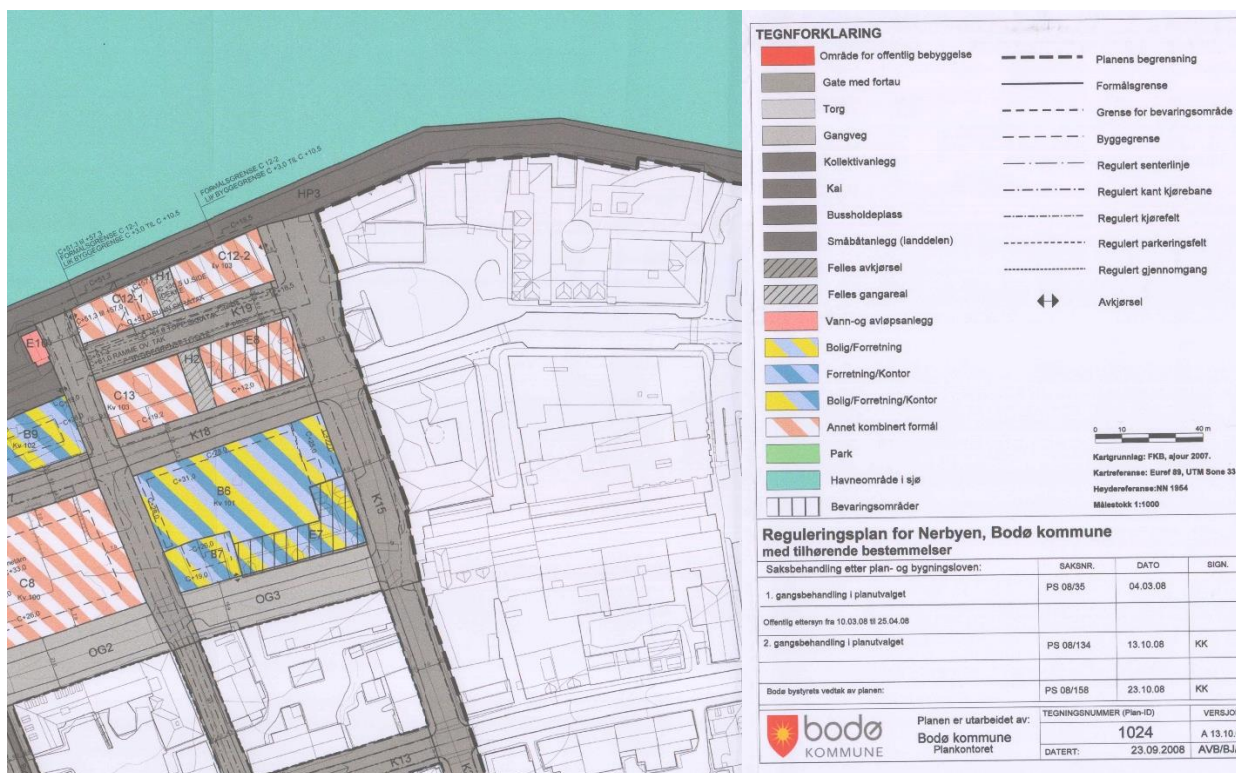
- § 9.8

Offentlige arealer, offentlig infrastruktur og fellesareal innenfor kvartalene skal være ferdigstilt av utbygger i henhold til tabell (utsnitt) før det kan gis brukstillatelse.

Havnepromenade Øst	- HP3- offentlig trafikkområde, havne promenade/kai
--------------------	---

Ved utbygging av delfelt innenfor kvartalene skal fortau og annen nødvendig offentlig infrastruktur bygges ut for hele kvartalslengden mot tilgrensende gate.

Fortau skal opparbeides med inntil 0,5 meter kjørevei utenfor fortauskant.



Figur 5, Plankart (utsnitt) med tegnforklaring, Reguleringsplan for Nerbyen.

Det forberedes oppstart av regulering av Sjøgata, med planavgrensing som delvis overlapper dette planområdet .



#### **4.4 Tilgrensende planer**

Planområdet grenser mot fire vedtatte reguleringsplaner. Reguleringsplan for Nerbyen inngår delvis i planområdet mot nord, og grenser mot planområdet mot vest. I tillegg er det mot øst og sør, reguleringsplaner for kvartal 2, 11 og 23.

##### **Kvartal 2**

Reguleringsplan for kvartal 2, vedtatt 13.6.2002, omfatter kombinert byggeområde for bolig/forretning/kontor i tillegg til offentlig trafikkområde; kai og havneområder i sjø.

Planen tilrettelegger for oppføring av bygninger med gesimshøyde begrenset til kote 22,2, 29,2, 33,2 og 36,8. Maksimal mønehøyde for Sjøgaten er satt til kote 23,3. Utnyttelsesgrad er satt til 100% BYA.

Retningslinjer for utforming av bebyggelsen og kommunens fastsettelse av tiltaksklasse, jfr. PBL §93b: Mot Sjøgata kan det innenfor gesimshøyden bygges i 6 etasjer. Mot kaia og mot Nedre Torv gir gesimshøyden mulighet for en bebyggelse fra 6 til 8 etasjer med tilbaketrasket 9. etasje.

##### **Kvartal 11**

Reguleringsplan for kvartal 11, vedtatt 25.11.1999, omfatter kombinert byggeområde for forretning/bolig. Planen tilrettelegger for en bebyggelse i inntil seks etasjer med maks gesimshøyde på kote 27,0 meter. Underetasje og 1. til 4. etasje er avsatt til kontor- og forretningsformål, mens 5. og 6. etasje er avsatt til boligformål.

##### **Kvartal 23**

Reguleringsplan for kvartal 23, vedtatt 15.09.2015, omfatter trafikkareal og byggeområde for kombinert bebyggelse og anleggsformål. Planen tilrettelegger for bebyggelse opp til 21 m over gjennomsnittlig planert terreng mot Sjøgata, og gesims- og mønehøyde som eksisterende mot Professor Schyttes gate, angitt som bevaring kulturmiljø. Maks tillat utnyttingsgrad er satt til %-BYA=100%.

##### **Nerbyen**

Reguleringsplan for Nerbyen, vedtatt 23.10.2008, inngår som del av planområdet langs havna og grenser mot planområdet i vest, ved kvartal 101 og 103, som omfatter feltene B6, C12-, C12-2, C13 og E8. For feltene C12-1 og C12-2, lengst mot nord og havna, er det i reguleringsplanen avsatt byggeområde for høyhus med en maksimal kotehøyde på + 57. Feltene er i dag ferdig utbygde, ved oppføring av nytt konferansehotell i 18 etasjer som stod ferdig i 2014. Dette er per i dag Nord-Norges høyeste bygg.

Felt B6 er avsatt til kombinert formål forretning/kontor/bolig, med en maksimal gesimshøyde på kote +28 og en maksimal totalhøyde på kote +31. Felt C13 er avsatt til byggeområde for forretning/kontor/hotell/offentlig/allmennyttig med en maksimal kotehøyde på +19,2. Felt E8 er avsatt til spesialområde bevaring.

#### **4.5 Statlige planretningslinjer**

##### **SPR FOR SAMORDNET BOLIG-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING 2014**

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

#### **SPR FOR BARN OG UNGE I PLANLEGGINGEN 1995**

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

#### **RUNDSKRIV T-2/08, OM BARN OG PLANLEGGING**

Regjeringen ønsker at Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal håndheves strengere og mener at i de tilfeller det er interessekonflikter bør barns behov for aktivitetsfremmende arealer veie tyngre enn de hittil har gjort.

Dette rundskrivet presiserer kommunens ansvar for at all plan- og byggesaksbehandling ivaretar hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø. Det er kommunens ansvar uavhengig av hvem som initierer og utfører planleggingen.

#### **SPB 2008 RIKSPOLITISK BESTEMMELSE OM KJØPESENTRER**

Målet med den rikspolitiske bestemmelsen om kjøpesentre er å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling med byspredning, økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil. Det overordnede og langsiktige målet er å utvikle bærekraftige og robuste by- og tettstedsstrukturer som også bidrar til å redusere klimagassutslippene.

I forskriftene fastlegges at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente regionale planer. I områder som ikke omfattes av slike regionale planer vil kjøpesentre større enn 3000 m<sup>2</sup> bruksareal ikke være tillatt.

Bestemmelsene gjelder for lokalisering av alle typer varehandel og andre servicefunksjoner. Dersom det er gjort definisjoner av plasskrevende varer i godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner skal disse også følges.

#### **MILJØVERNDEPARTEMENTETS RETNINGSLINJER FOR BEHANDLING AV STØY I AREALPLANLEGGINGEN, T-1442.**

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruksformål. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veianlegg, næringsvirksomhet og skytebaner. For innendørs støy gjelder kravene i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Denne retningslinjen skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik kan gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, blant annet fylkesmannen.

#### **RETNINGSLINJE FOR BEHANDLING AV LUFTKVALITET I AREALPLANLEGGING, T-1520.**

Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Retningslinjen har ikke status som en statlig planretningslinje etter plan- og bygningslovens § 6-2. Anbefalingene i retningslinjen er veiledende, men vesentlige avvik fra

anbefalingene kan imidlertid gi grunnlag for innsigelse til planen fra offentlige myndigheter, blant annet fylkesmannen.

## 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 5.1 Beliggenhet

Eiendommene ligger sentralt i Bodø sentrum, og planområdet avgrenses av Sjøgata i sør, havnepromenaden i nord, Professor Schyttes gate i vest og Jakhellngården mot øst. Planområdet inkluderer Hundholmen plass og havnepromenaden.

Totalt areal innenfor planområdet er på ca. 5,7 dekar.



Figur 6. Oversiktskart med planområdet markert i rødt



Figur 7. Planområdet med eksisterende bebyggelse, veinavn og varslet planavgrensning.

## 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

### Planområdet

Planområdet omfatter havnebebyggelse, havnepromenade og Hundholmen plass med torgareal, parkeringsplass, taxiholdeplass og kioskbygg / paviljong. Bebyggelsen omfatter næringsbygg og lagerbygg, i skjæringspunktet mellom havn- og bybebyggelse.

I Tollbugata 9, Løvoldgården, finnes det i dag to boenheter. Bygget for øvrig er tatt i bruk til kontorvirksomhet, kjøkken og kafé, samt butikk i første etasje. Tollbugata 11 har i tillegg et lagerbygg langs havnepromenaden, samt parkering innenfor eiendommen.

Tollbugata 12 er et frittstående kioskbygg, langs Sjøgata, som i dag er i bruk som gatekjøkken. I forbindelse med kioskbygget er det etablert taxiholdeplass hvor takutstikk fungerer som klimavern for ventende. Huseiere har i dag en festeavtale med Bodø kommune som utløper 31.12.2021.

I Tollbugata 13 er det i dag turistinformasjon, sykkelutleie, kontor, brygghus og gastropub..

Hundholmen plass er i dag et opparbeidet torg / fotgjengerareal med trær og blomsterbeplantning. Videre fungerer plassen som parkeringsplass og taxiholdeplass med sirkulasjon av biler.

Havnepromenaden er i dag i stor grad i bruk til trafikkformål. Her er parkering langs bebyggelsen, varelevering og videre adkomst til bebyggelsen mot øst. Kaia blir brukt til liggekai hvor fartøy får ivaretatt sine servicefunksjoner.





Foto: Planområdet sett mot øst.



Foto: Løvdgården



Foto: Havnepromenaden



Foto: Løvd kafé



Foto: Hundholmen plass

### Nærområdet

Planområdet ligger sentralt i Bodø sentrum med stor variasjon av servicetilbud og funksjonsblanding innen kort gangavstand.

Glasshuset kjøpesenter og Torget ligger ca. 100 meter fra området. Dette er Bodø sentrums hovedpunkt for handel. Her er stor variasjon av butikker, fra klær og sko til frisør og dagligvarer, i tillegg til kino. Stormen konserthus og bibliotek ligger i enden av Sjøgata mot vest, ca 200 meter fra planområdet, og er Bodøs nye kulturelle møteplass.

Dagens bebyggelse langs havna / Sjøgata er i hovedsak næringsbebyggelse, med varierende innhold av kontorer, service og hoteller. Jakhellinggården grenser mot planområdet i øst, og inneholder butikker og kontorlokaler. Deler av bebyggelsen har hovedadkomst fra Hundholmen plass. Det nye hotellet,



Scandic Havet, grenser mot planområdet mot vest. Dette er i dag Bodøs høyeste bygg med 17 etasjer.

Bodø havn er en stamnetthavn og inngår derfor i et nasjonalt system med utpekte havner, som har en avgjørende rolle for frakt av gods og passasjerer sjøveien. Havna er også under utbygging, en utbygging som er prioritert i Nasjonal transportplan for å legge til rette for større skip og bedre manøvreringsareal.

### **5.3 Stedets karakter**

#### Struktur og estetikk/ byform

Hundholmen plass er i dag et område med flere funksjoner. Den østlige delen er utformet som et torv og møteplass med steinheller og brostein som underlag. Her er det velstelt beplantning i form av trær og blomster i bed, samt blomsterkrukker og trerekke langs Sjøgata og ferdselsåren på tvers av plassen. Beplantningen skaper ulike soner og rom i den østlige delen som gjør at den virker innbydende og rolig, men uten at det føles ut som et naturlig rekreasjonssted.

Den vestlige delen av brukes til parkeringsplass, taxisentral og bespisning. Denne delen skiller seg tydelig fra den østlige delen ved at den er tilrettelagt for kjørende, mens gangtrafikk føres til utkantene av området. Her er det ingen beplantning, med unntak av noen trær langs Sjøgata.

#### Eksisterende bebyggelse

Tollbugata 9 er bygget tidlig på 60-tallet med lys murfasade og saltak og karnapp mot Prof. Schyttes gate. Bygget har gjennomgått en fasadeendring den senere tid og har i dag en platekledd fasade. Bygget er terrassert mot havnepromenaden, med 6 etasjer mot Hundholmen plass og 3 mot sjøen. Det er etablert to leiligheter i bygget, i 3. og 6.etasje. Forretning i 1.etasje, Løvold Café i 2.etasje, kontorer i 3.-5.etasje, i tillegg er det kjøkken i 5.etasje. Mot Prof. Schyttes gate er det et historisk skilt på veggen. Bygget fremstår i god teknisk stand.

Tollbugata 11 består av to bygg som forholder seg henholdsvis til Hundholmen plass og havnepromenaden. Mot plassen er bygget 5 etasjer med saltak i byggets lengderetning, med forretning i første og andre etasje, kontorer i øvrige etasjer. Bygget er fra ca 1967 og fremstår i teknisk dårlig stand. Mot havnepromenaden er det et lavere bygg på en etasje som håndterer varelevering og benyttes som lager. Bakgård benyttes til parkering. Mot Tollbugata 13 er det plassert en trafo i tilknytning til Tollbugata 11, denne stenger for forbindelsen mellom Hundholmen plass og havna.

Tollbugata 12 er et mindre kioskbygg plassert i plassens sydvestre hjørne. Det er bygget tidlig på 60-tallet med en karakteristisk og tidstypisk form. Fasade av rød murpuss, i kontekst med andre murgårder i sentrum. I senere tid er det bygget en takform i kontrast til byggets opprinnelige uttrykk, med formål å reklamere for byggets innhold. To gatekjøkken holder i dag til i bygget. Mot plassen har taket funksjon i form av klimavern for ventende kunder til taxiene. Bygget preges i dag av forfall og grell skilting, uten omtanke for byggets opprinnelige funksjon og uttrykk.

Tollbugata 13 består av 2 bygg hvorav det ene er Bodøs eldste bevarte bygg, også kalt NKL-brygga, bygget i 1898. Huset består av 4 etasjer med saltak. Det har hvit murfasade mot Hundholmen plass, mot havnepromenaden er bygget kledd i gulmalt treverk. Bygget har tilpasset seg funksjoner over tid og har eksponert trekonstruksjon i interiøret.

Andre del av Tollbugata 13 er oppført på 1930-tallet i funkisstil. Bygget er et av få førkrigshus i sentrum. Mørk murbygning med flatt tak. Opprinnelig preg er godt bevart til tross for mange ulike funksjoner i bygget gjennom tidene. Seneste endring er fra våren 2016 hvor fasaden mot Hundholmen plass åpnes opp med flere glassdører i tråd med opprinnelig uttrykk. Det etableres også en terrasse for uteservering mot plassen og nytt inngangsparti. Det er nylig åpnet et nytt serveringssted i lokalene.

Jakhellinggården er utenfor planområdet, men deler av bygget grenser mot Hundholmen plass. Bygget er tegnet av arkitektene Blakstad & Munthe Kaas og ble oppført i forbindelse av gjenreisningen av Bodø etter krigen. Eiendommen har senere vært renoveret og ombygd i flere etapper, senest i 2005-2007.

## 5.4 Landskap

### Topografi og landskap

Planområdet er relativt flatt, og hele planområdet ligger på ca. kote +3,0. Av hensyn til havnivåstigning og stormflo er det for planområdet en byggegrense på kote 3,5 (NN1954). Det er utført målinger av dagens bebyggelse som ligger på et nivå fra ca. kote 2,6 til ca. kote 3,7.

### Solforhold

Planområdet har gode solforhold. Bebyggelsen har en henvendelse mot sør-øst og nord-vest, og Hundholmen plass ligger på sør-øst siden av bebyggelsen og vil dermed ha svært gode solforhold store deler av dagen.

### Lokalklima

Området er noe vindutsatt. Østavinden er merkbar gjennom året. I sommerhalvåret vil også den kalde nordavinden gjøre seg gjeldende. Hundholmen plass har en viss skjerming for fremherskende vindretninger pga bebyggelsens plassering.

### Estetisk og kulturell verdi

Innenfor planområdet ligger det i dag fem bygg. Bygningsmassen har varierende kvalitet. Fire av byggene er nevnt i kommuneplanens temaplan for kulturminner, med ulik beskrivelse.

Hundholmen plass er et sentralt byrom i Bodø sentrum, uten at det er etablert en spesiell type bruke utover parkering og taxi-holdeplass. Plassen mangler også en helhetlig utforming.

Joh. Løvold as har hatt butikk og café på Hundholmen plass i over 75 år og fremstår som en institusjon på stedet.



*Foto: Løvoldgården, 60-tallet.*

## 5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Hundholmen plass er byens eldste plass, og Hundholmen var også det første navnet på Bodø by.

### **Kulturminner**

Fire bygninger omfattes av kommuneplanens temaplan for kulturminner: Kioskbygg på Hundholmen plass, Tollbugata 9 og to bygninger i Tollbugata 13.

- Tollbugata 12: Kiosk bygget tidlig på 1960-tallet, med karakteristisk og tidstypisk form. Hensyn skal vurderes gjennom detaljregulering.

- Tollbugata 9: Løvdgård, bygget 1960-årene. Krav til vern av fasade.
- Tollbugata 13, NKL-brygga/Løvd-brygga. Bygget i 1890-årene. Et av sentrums eldste bygg. Skal reguleres med hensynssone bevaring.
- Tollbugata 13: Oppført på 1930-tallet i funksistil. Et av de få førkrigshusene i sentrum. Godt bevart opprinnelige preg, bl.a. med flatt tak. Skal reguleres med hensynssone bevaring.

For øvrig ingen funn på kulturminnesok.no innenfor planområdet.

## 5.6 Naturverdier

Det er ikke registrert sårbar eller verdifull flora og fauna innenfor planområdet.

## 5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

I henhold til Grønnstrukturplanen (2002) utarbeidet av Bodø kommune er Hundholmen plass i kategori 1. Med det menes at dette er et område med meget stor rekreasjonsverdi, og at omdisponering av arealene som forringer disse kvalitetene ikke må forkomme.

Havneparken / kaia er også nevnt i Grønnstrukturplanen med stor rekreasjonsverdi for byens innbyggere. Promenaden inngår i det som beskrives som grønne veier som skal åpnes opp og gjøres tilgjengelig for gående og syklende.

Hundholmen plass har stort potensiale som rekreasjon- og aktivitetsområde i byen. I forhold til overordnet struktur i byen ligger den i akse med Solparken og Domkirkeparks langs Prof. Schyttes gate og i nær avstand til grønn akse langs Torvgata med Solparken og Nedre Torg i hver ende.



*Figur 8. Oversikt grønnstruktur med havnepromenaden, planområdet markert med rødt omriss.*

## 5.8 Trafikkforhold

Vurderinger av trafikkforhold er gjort av Rambøll (17.06.2016), og er vedlagt planforslaget.

### Kjøreatkomst

Det er i dag kjøreadkomst til planområdet fra Sjøgata via Professor Schyttes gate. Det er parkeringsplass på Hundholmen plass, i Professor Schyttes gate og på Havnepromenaden, i tillegg til noen parkerings-plasser i bakgården i Tollbugata 11.

Sjøgata, som går langs Hundholmen plass, er hovedadkomsten til nordre del av sentrum og mates fra rv.80 ved Jernbanestasjonen i øst og fra Hålogalandsgata i sørvest.

### Trafikkmengde

ÅDT for Sjøgata mellom Hundholmen plass og Prof. Schyttes gate er målt til 9900 i 2011.

### Ulykkessituasjon

Siden 2005 har det skjedd totalt 7 trafikkulykker i området. Samtlige ulykker involverer fotgjengere, hvorav 1 har alvorlighetsgrad «alvorlig skadd». De fleste ulykkene skjedde for mer enn 10 år siden. Ingen av trafikkulykkene har direkte sammenheng med aktivitet i byggene innenfor planområdet.

### Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Sjøgata er den mest ulykkesbelastede kommunale gaten i Bodø. Gjennom Bypakke Bodø skal Sjøgata transformeres fra vei til gate med bredere fortau, beplantning, kortere fotgjengerkryssinger og økt belysning. Gaten må tilpasses alle trafikantgrupper.

Det er tenkt at fortau skal oppgraderes med ledelinjer, nedsenket og opphøyd gangfelt, hvilebenker, belysning og trygge overganger. Generelt bedre universell utforming.

### Kollektivtilbud

Planområdet ligger svært sentralt i Bodø sentrum og har dermed god tilgjengelighet til offentlig transport. Bodø sentralterminal for buss og hurtigbåt, ligger bare ca. 100 meter fra planområdet, i Tollbugata. I tillegg ligger bussholdeplassen Bodø sentrum i Dronningens gate bare ca. 200 meter fra planområdet, og er dermed i tråd med føringer i Kollektivplan Bodø. Samlet betjener disse bussholdeplassene de fleste sentrale bussruter i Bodø.

Bodø togstasjon ligger ca. 600 meter fra planområdet.

### Kai

På grunn av kaias tekniske tilstand er det i dag satt en vektbegrensning i bruken av den. Begrensningen er satt pt til 5 tonn aksellast. Det gir visse ulemper når det gjelder avfallshåndtering og vareleveringen for næringsvirksomhet i området i dag.

### Havn

Bodø havn er en stamnetthavn og inngår derfor i et nasjonalt system med utpekte havner, som har en avgjørende rolle for frakt av gods og passasjerer sjøveien. Havna er også under utbygging, som er prioritert i Nasjonal transportplan for å legge til rette for større skip og bedre manøvreringsareal.

Planområdet ligger mot deler av havna som kalles Dampskipskaia og Lillebrekken.

Hurtigbåtterminalen ligger ca 150 meter sørvest fra planområdet.

### Taxi

Bodø Taxi har i dag venteplass for biler på Hundholmen plass med stor kapasitet og fleksibilitet.

## 5.9 Barns interesser

Utbyggingsområdet benyttes til forslagsstillers kjennskap ikke i dag av barn. Det er et opparbeidet torg på deler av Hundholmen plass, uten at det er kjent at det brukes av barn. Fortauene langs Sjøgata benyttes av barn og unge som ferdes i byen. Barn har en interesse i at løsninger for myke trafikanter er tilsvarende eller bedre enn dagens løsninger.

## 5.10 Sosial infrastruktur

### Skolekapasitet og barnehagedekning

Skolekapasitet og barnehagedekning har ikke vært en diskusjon med myndighetene i planprosessen. Forslagsstiller antar derfor at det er tilstrekkelig skolekapasitet og barnehagedekning i området. Parkveien barnehage (0-5 år) og Aspåsen barnehage (1-5 år) ligger begge ca 800 meter fra planområdet. Nærmeste barneskole er Aspåsen barneskole i Hålogalandsgate 25, ca. 750 meter fra planområdet. Nærmeste ungdomsskole er Bankgata ungdomsskole, Bankgata 26, ca. 800 meter fra planområdet.

## 5.11 Universell tilgjengelighet

Nye bygg med publikumsfunksjon skal tilrettelegges for alle grupper i samfunnet i henhold til prinsippene om universell utforming. Boliger utformes iht. krav om tilgjengelighet i Byggteknisk Forskrift.

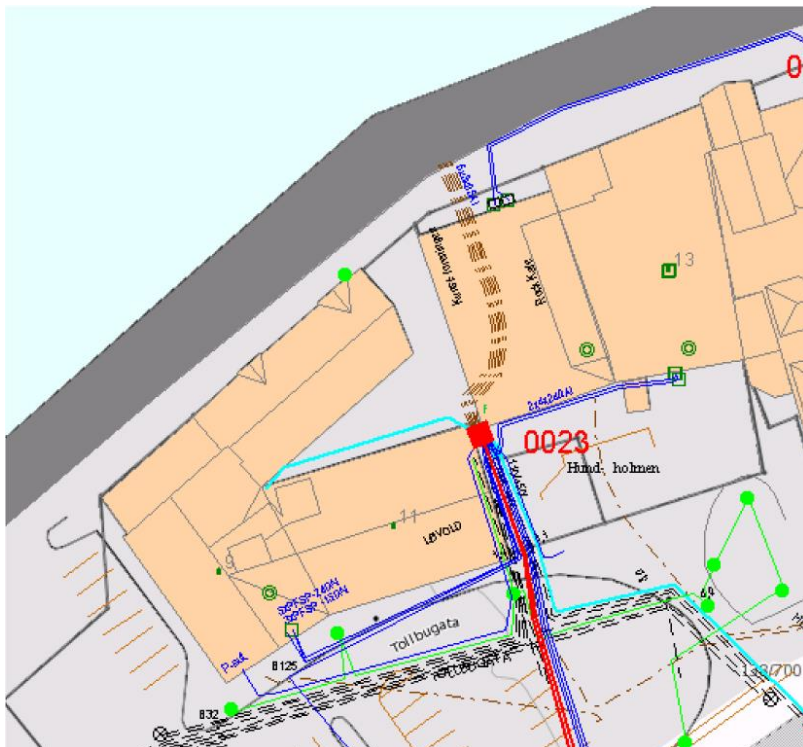
## 5.12 Teknisk infrastruktur

### Vann og avløp

Det er offentlige vann- og avløpsledninger i omkransende veier og på tvers av Hundholmen plass. Det må etableres dialog med Byteknikk i videre prosess.

### Trafo

Det ligger en eksisterende trafo innenfor planområdet, som vist på kart. Eksisterende nettstasjon 0023 må reetableres i ny bebyggelse.



Figur 9 Høyspentkabler og nettstasjon (markert med rødt) som vil bli berørt av utbyggingen. (kilde: Nordlandsnett, e-post datert 6.3.2015).



## Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme med påfølgende tilknytningsplikt.

### 5.13 Grunnforhold

Vurderinger av grunnforhold er gjort av Rambøll (23.05.2016), og er vedlagt planforslaget. Dokumentene oppsummerer forholdene slik (utdrag):

Sonderinger og prøvetaking viser fyllmasser og liten dybde til berg sør-øst på eiendommen. Fyllmassene består av leire, sand og silt med gruskorn, tegl-, humus-, og skjellrester. I de undersøkte punktene på kaia nord-vest på eiendommen er det originale masser bestående av skjellsand over et lag med antatt leire over berg.

Berget ligger 1,6 m under terreng sør-øst på eiendommen, mens det synker bratt på mot nord og vest. I punkt 1 som ble boret gjennom kaidekket, ligger bergoverflaten ca 25 m under nivået for kaia.

### Ledninger

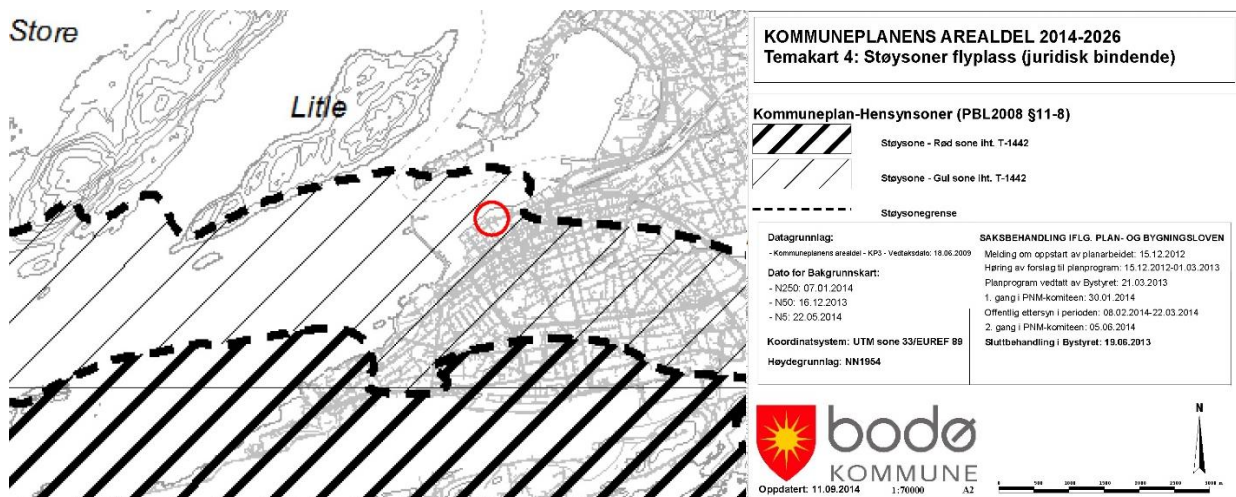
Offentlige ledninger (vann og avløp) ligger under offentlige trafikkarealer og på tvers av Hundholmen plass, og berøres dermed ikke av planlagt utbygging. Det samme gjelder elektriske anlegg, etter innspill fra Nordlandsnett ved varsling av planoppstart.

### Forurensning i grunnen

Rambøll har utarbeidet en datarapport (27.05.2016) med tiltaksplan for forurenset grunn, vedlagt planforslaget. Rapporten er basert på miljøtekniske undersøkelser på tomten. Det er påvist forurensete masser innenfor planområdet, i henhold til forurensningsforskriften utløser det krav om utarbeidelse av tiltaksplan for forurenset grunn. Tiltaksplanen skal sikre riktig behandling og disponering av overskuddsmasser / forurensete masser for å unngå spredning av forurensning.

### 5.14 Støyforhold

Planområdet ligger innenfor gul sone i kommuneplanens temakart 4, støysoner flyplass. Det er dermed krav til at støyfaglig utredning følger reguleringsplanforslaget.



Figur 10 Kommuneplan, temakart 4: Støysoner flyplass (utsnitt).  
Planområdet er illustrert med rød sirkel.

Det er gjennomført støyberegninger for planlagt prosjekt, utført av Rambøll (27.05.2016, rev. 24.01.2017), som er vedlagt saken. Støyberegningene viser at det planlagte bygget i Tollbugata 11 vil være i gul sone for støykildene veitrafikk og flytrafikk, som medfører fravik fra grenseverdier T-1442. Avbøtende tiltak er beskrevet, og det viser seg at tiltak vil kunne tilfredsstillende avvikskriterier i T-1442.

Revisjon av støyrapport fokuserer på forholdet mellom boliger og støy fra fartøy som ligger langs havna med bruk av hjelpemotor. Beregninger av havnestøy viser at fasaden nærmeste havnen vil være i rød sone, mens de andre fasadene vil ha fasadenivå innenfor grenseverdiene. Det opplyses om at beregningene kun er et grovt estimat basert på data fra Bodø Havn og det er i stor grad kun beregnet med støy fra hjelpemotorer. Avbøtende tiltak er beskrevet i rapporten. Bruk av hjelpemotorer vil reduseres noe når det åpnes for tilgang på landstrøm langs kaia i i første kvartal av 2017.

### **5.15 Luftforurensing**

Det er etter forslagsstillers vurdering ikke noen særlige forhold som gjør seg gjeldende her. Det kan være støvproblematikk knyttet til bruk av piggdekk på vinterstid, som imidlertid er en generell problematikk i tettbebygde strøk og er ikke særlig knyttet til planområdet. Med beliggenheten langs havnen kan det antas at det er god utlufting i planområdet.

### **5.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)**

ROS-analysen er gjennomført av Rambøll (27.06.2016) og vedlagt planforslaget som eget dokument. Følgende er utdrag fra analysen:

#### Geoteknisk ustabilitet

Det er varierende dybde til berg, kaien er etablert over en steinfylling. All belastning fra nye bygg må overføres til fjell via pilarer/peler under ytre del av kaia, da verken kai eller nåværende terreng/fylling kan forutsettes å ta med belastning.

#### Flomfare

Planområdet ligger ved fjorden i Bodø, og vil kunne bli direkte påvirket av havnivåstigning. Oversvømmelse kan gi store økonomiske konsekvenser, men kritiske samfunnsfunksjoner settes ikke ut av spill. I følge TEK 10 § 7-2 skal byggverk i sikkerhetsklasse F2 plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom/flo slik nivået for 200-års flom/flo ikke overskrides. For det aktuelle planområdet vil det si, at bebyggelse skal plasseres over 348 cm (ift. NN1954).

I følge kommuneplanen § 1.5 skal byggegrense mot sjø settes slik at overflate i gulv i 1. etg. ligger på minimum kote +3,5m.

#### Vind

Rambøll har gjennomført vindberegninger i planområdet. Bodø er en by der det generelt blåser mye.

#### Støy

Uteoppholdsarealer, samt sørlige og vestlige fasader i planområdet ligger i gul støysone. Gul sone er en vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Videre ligger planområdet innenfor gul sone for støy fra flytrafikk. Store deler av Bodø sentrum ligger i gul sone for flystøy, da Bodø lufthavn ligger svært tett på sentrum. Det er vanskelig å skjerme for flystøy, og det er ikke foreslått avbøtende tiltak mot dette.

#### Luftforurensning

Det er ikke gjennomført analyser av luftforurensning i planområdet. Området er utsatt for luftforurensning fra Sjøgata og passerende båttrafikk. Planområdet ligger med god utlufting mot fjorden, og er ikke innestengt. Bodø kommune, ved miljøenheten, er nå med på et prosjekt der luftkvalitet måles. Det foretas målinger av luften tre plasser i Bodø og resultatene ligger på Bodø Kommunes nettsider. Ved prosjektering av ventilasjonsanlegg skal det ikke legges opp til luftinntak fra nordsiden av bebyggelsen.

### Forurensing i grunnen

Det er gjennomført miljøtekniske grunnundersøkelser, med datarapport og tiltaksplan for forurenset grunn i planområdet. Rapporten viser at det er forurensete masser i planområdet, som krever utarbeidelse av tiltaksplan for forurenset grunn. Avdekket forurensningsnivå er ikke høyere enn at alle masser kan ligge igjen/gjenbrukes på tomte. Oppgravde masser skal ikke tilbakeføres. Forurensete masser som fraktes ut av området skal leveres godkjent mottak.

### Kulturminner

Planområdet er en del av sentrumsområdet i Bodø som er registrert i NB!-registeret (Figur 5). Bymiljøet i Bodø sentrum er av nasjonal interesse. Området er en del av gjenreisningsbebyggelsen utført av Brente Steders Regulering under og etter andre verdenskrig. Bebyggelsen i Tollbugata 13 er SEFRAK-registrert. I temakart Kulturminner til kommuneplanens arealdel 2014-2026 er bebyggelsen i Tollbugata 13 avsatt som område som skal reguleres med hensynssone bevaring. Videre skal kiosken i Professor Schyttes gate vurderes gjennom detaljregulering. Det er også satt krav til bevaring av fasade på bebyggelsen i Tollbugata 9.

### Brannsikkerhet

Ny bebyggelse må tilrettelegges slik at rednings- og slukkemannskap får frie angrepsveier ved en eventuell hendelse.



## 6 Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Planlagt arealbruk

Eiendommene ønskes utviklet med en blanding av forretning, tjenesteyting, bevertning og parkering på bakkeplan. Tjenesteyting, kontor, bevertning, parkering og boliger videre oppover i øvrige etasjer. Hundholmen plass foreslås som en kombinasjon av parkering og gatetun.



Figur 11 Situasjonsplan

#### 6.1.1 Reguleringsformål

Planområdet er regulert til flg. formål, jfr. plan- og bygningsloven § 12-5:

Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 pkt.1)

- Sentrumsformål,  
Boliger, offentlig og privat tjenesteyting, herunder forretning, kontor og bevertning samt parkering (BS)

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

- Fortau – offentlig (SF)
- Veg – offentlig (SV)
- Gatetun – offentlig (SGT)
- Parkering – offentlig (SPP)
- Kai – offentlig (SK)

## 6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

### BEBYGGELSE OG ANLEGG

#### **Sentrumsformål; bolig, offentlig og privat tjenesteyting, herunder forretning, kontor og bevertning samt parkering.**

Bebyggelse og anlegg med sentrumsformål er fordelt på fire eiendommer innenfor kvartalet. Det tillates etablert bolig med tilhørende leke- og uteoppholdsareal, tjenesteyting herunder forretning, kontor og bevertning. Bolig tillates fra og med 3.etasje og oppover. Det tillates forretning, tjenesteyting eller bevertning i 1. etasje. I BS3 tillates bolig fra 4.etasje.

Bakkeplan innenfor formål BS3 skal være offentlig tilgjengelig i hele formålets bredde og opparbeides i sammenheng med gatetun og kai.

Parkering for Tollbugata 11 skal foregå i parkeringsanlegg i kjernen av bygget. Det tillates inn- og utkjøring område for parkering på Hundholmen plass.

Innenfor BG#1, BG#2 og BG#3 kan bygg krages utover formålsgrenser i hht bestemmelser.

Innenfor BG#5 kan det etableres terrasse og inngangsparti for tilrettelegging av publikumsrettete funksjoner iht bestemmelser.

Det tillates skjerming / innglassing av balkonger.

Eksisterende bebyggelse som ligger innenfor byggeområde BS2 og BS3 tillates revet.

Håndtering av avfall skal løses innenfor egen eiendom.

### SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

#### **Fortau**

Eksisterende fortau rundt plass og bebyggelse beholdes.

#### **Veg**

Området benevnt o\_Veg omfatter del av vegareal og fortau i Sjøgata. Arealet skal opprettholdes som i dag i påvente av reguleringsplan for Sjøgata.

#### **Gatetun**

Gatetun skal være offentlig tilgjengelig hele døgnet. Innenfor BG#4 skal det etableres lekeareal i henhold til krav i kommuneplanen i forbindelse med etablering av boliger. Gatetunet samt areal innenfor BS3 og parkering skal utformes som en helhet. Gatetun skal utformes med en kombinasjon av harde og myke flater.

#### **Parkering**

Det skal etableres inntil 20 parkeringsplasser, hvorav 2 til HC. Det skal tilrettelegges for taxier med sнопlass innenfor formålsområdet.

#### **Kai**

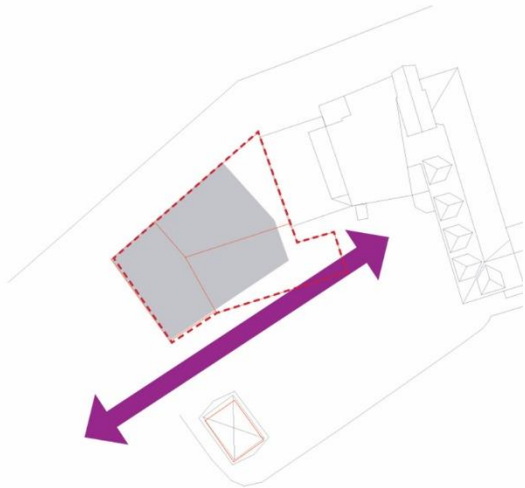
Opparbeidelse av kaiområdet innenfor planområdet skal skje iht. prinsippene i planen for havnepromenaden (benevnt HP3 i regulering Nerbyen). Ytre del av kai er offentlig tilgjengelig som kaipromenade. Området kan ikke benyttes til lagringsområde.

Det tillates kjøring for rednings- og nyttekjøretøy på kai, samt varelevering.

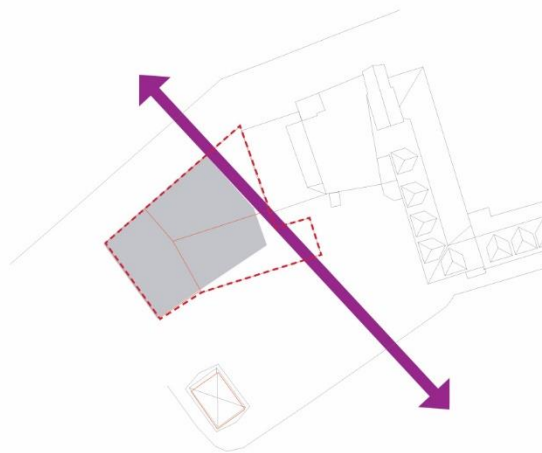
### 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planen søker å tilrettelegge for ny bebyggelse i Tollbugata 11 som må betraktes i en større byplanmessig sammenheng, ved at den tilpasses tiliggende byrom på en måte som gir økt kvalitet utover eiendommens grenser.

Ny bebyggelse i Tollbugata 11 plasseres med fasadeliv i forlengelsen av Tollbugata 9 og med det videreføres fasadelivets retning i nytt bygg. Dette gjør at plassen åpnes mer mot sørvest, og gir bedre kontakt mellom Hundholmen plass og Scandic Hotell Havet.

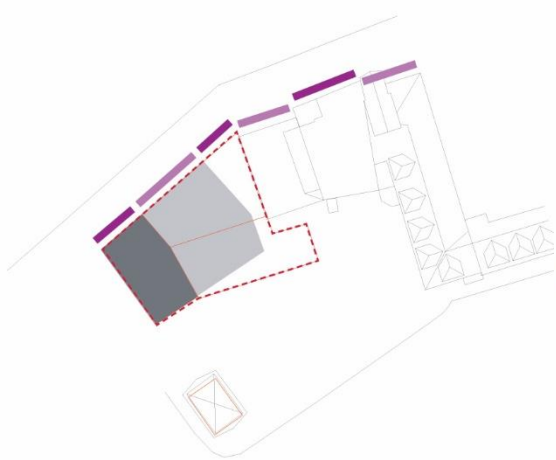


Figur 12. Illustrasjon viser akse fra hotellet.

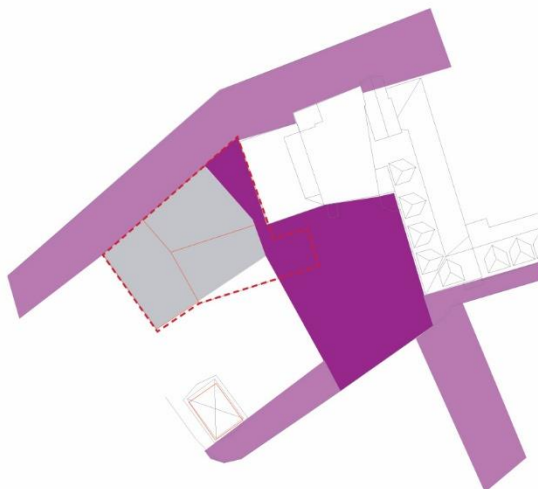


Figur 13. Illustrasjon viser ny siktlinjje.

Smug mellom Hundholmen plass og havnepromenaden åpnes og med det etableres en siktlinjje fra Hundholmogata ut mot havet. Bredden på smuget gjør at det blir et lunt sted langs promenaden. Forløp av ulike fasader og åpne rom langs promenaden skaper en spennende vandring langs sjøen. Oppfattelsen av nytt bygg langs bakken vil ikke bryte med inntrykk av varierte fasader og korte intervaller mellom hver type.



Figur 14. Forløp av korte intervaller langs havnepromenaden.



Figur 15. Nye flater og forbindelser.

Ved å åpne smuget og bearbeide Hundholmen plass skaper man nye forbindelser og nye flater i byen. Hundholmen plass er et solfylt og lunt sted som innbyr til aktivitet og opphold.

Planen legger til rette for å rive dagens kioskkbygg på plassen for å ivareta hensyn til taxier, parkeringsbehov og utforming av plassen.

Tollbugata 9 bevares med bakgrunn i at bygget er i svært god teknisk stand. Butikken og Løvold Cafés særegne posisjon i Bodø fremstår som en institusjon med identitet sterkt knyttet til området.

Nytt bygg ligger inntil Tollbugata 9 opp til og med 5.etg, for så å trekkes tilbake og gi rom for private uteplasser mot sørvest. Byggets flater mot nord og sør brytes opp ved skrå linjer og skaper mindre felt som får små retningsendringer. Dette er gjort for å skape en dynamikk i volumet. Lys og skygge vil virke forskjellig på feltene og gi en spenning i overflaten. De skrå linjene vil også ha et slektskap til historiske bygg med saltak langs havnepromenaden, samt eksisterende Løvold-gård.

Bygget er tenkt som en rolig bakgrunn i bybildet. Vinduer er holdt i få formater, de følger formen og leilighetenes logikk. I de nederste bolig-etasjene er balkongene ment å være en del av helhetsuttrykket til bygget. Enkeltstående balkonger er plassert i de øverste etasjene mer skjermet fra det offentlige livet på bakkeplan.



Figur 16 Tollbugata 11 mot Hundholmen plass.

Balansen mellom det helt private og det offentlige rommet rett utenfor veggen er noe som står sentralt i utformingen av prosjektet. Det å gi beboerne kvaliteter, samtidig som prosjektet gir noe til byen, plassen og promenaden. Det er private for alle leilighetene. I de nederste etasjene er balkongene løst med et felles arkitektonisk grep langs bygget, men de skal være tydelig adskilt fra hverandre med skillevegger. Det skal være et fellesskap mellom beboerne og identitet til prosjektet, men også være en del av byen. En i rekken langs sjøen og en bakgrunn for aktiviteten i byen.

Adkomst til næringslokaler er lokalisert langs havnepromenaden og mot Hundholmen plass. Adkomst til boliger er lokalisert mot øst, i overgangen mellom plass og smug. Rom for sykkelparkering har adkomst fra havnepromenaden. Varelevering og søppelhåndtering for næring håndteres fra sjøsiden. Avfall for bolig er planlagt innenfor eiendommen, enten ute i form av nedgravde containere eller i bebyggelsen med eget avfallsrom.





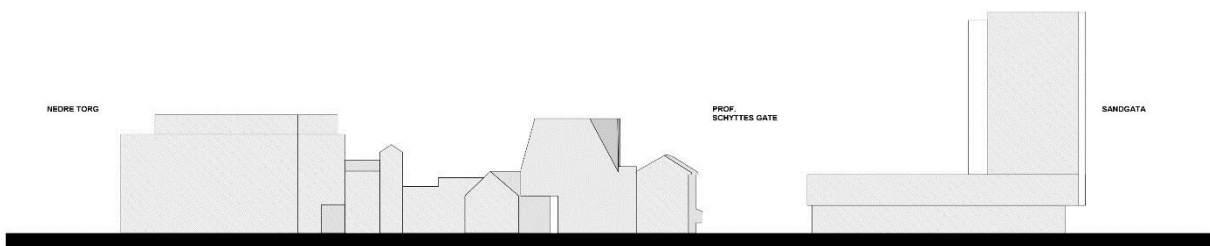
Figur 17 Tollbugata 11 mot havnepromenaden.

### 6.3.1 Bebyggelsens høyde

Bebyggelsen er regulert med varierte høyder som vist i plankartet. Variasjonen i høyder vil bryte opp volumene, og gi et mer variert gateliv mot Hundholmen plass, mot sjøen og langs havnepromenaden.

Tollbugata 11 er planlagt i 9 etasjer. Hvorav 2 etasjer for næring med bruttohøyde på 3,7 meter, påfølgende 7 etasjer bolig med bruttohøyde 3,1 meter. Dette gir en total høyde på 30,0 meter. (ca)

Det tillates heisoppbygg og mindre tekniske installasjoner og heisoppbygg inntil 2 meter over dette.



Figur 18 Oppriss viser fasader mot sjøfronten.

Kommuneplanen har satt en begrensning på byggehøyde kote +3,5 m på grunnplan, for å være rustet mot framtidig havnivåstigning inkludert stormflo. Kaia har i dag, og vil ved rehabilitering opprettholde et nivå på kote +3 m eller lavere på grunn av tilpasning mot eksisterende kai og bebyggelse.

Reguleringsplanen tillater å kunne legge overkant gulv i etasjen mot kai på kote +3. Dette begrunnes med mulighet for å oppnå universell utforming i overgangen mellom kai, Hundholmen plass og denne etasjen. I kommunens prinsippløsninger for utforming av ny promenade er det skissert med en høyde på ca kote +2,77 m. Dette er godt over høyeste målte vannstand til nå, på kote +2,32 (målt 26.11.2011). I etasjen mot kai bør det åpnes for mulig utdrettet virksomhet i forkant, med atkomst fra havnepromenaden. Mot Hundholmen plass ligger innmålte høyder rundt kote + 3,0.



Figur 19 Fugleperspektiv viser variasjon av høyder og forløp langs havnepromenaden.

### 6.3.2 Grad av utnyttning (veileder) Forskrift

Utnyttelse innenfor hvert felt skal ikke overskride areal som beskrevet under:

BS1 – Maks. BRA = 2500 m<sup>2</sup>.

BS2 / BS3– Maks. BRA = 5600 m<sup>2</sup>.

BS 4 – Maks. BRA = 2600 m<sup>2</sup>.

### 6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

Det planlegges for ca. 35 leiligheter i planområdet. Det planlegges en fordeling mellom små leiligheter (mindre enn 50 m<sup>2</sup> BRA) og mellomstore/store leiligheter (større enn 50 m<sup>2</sup> BRA).

### 6.4 Boligmiljø/ bokvalitet

Det er et mål i gjeldende kommuneplan å fortette med flere boliger i Bodø sentrum. Planområdet har en attraktiv beliggenhet med god utsikt mot sjø og fjell, samtidig som det er midt i sentrum. Fra fjerde etasje vil det også være åpent og flott utsyn til fjellene i syd. Volumdisponering er planlagt for at flest mulig leiligheter skal ha best mulig lys og utsiktsforhold.

Det planlegges for en variasjon i leilighetsstørrelser for å nå ulike befolkningsgrupper. Leilighetene er organisert rundt en trapperomskjerne og det er høy grad av hjørneleiligheter. Dette gir kvaliteter både i forhold til gode dagslysforhold, effektiv og god planløsning (mulighet for soverom på stille side der det er nødvendig) og privat uteareal med utsikt og sol.

Leilighetene har privat uteareal i form av balkonger knyttet direkte til leiligheten på minimum 5 m<sup>2</sup> i henhold til krav. Med en sentral beliggenhet er det også kort avstand til offentlige parker, torg og uterom til rekreasjon for barn og voksne, som supplement til de arealer som etableres i prosjektet.

### 6.5 Parkering

Kravet til parkering skal være i henhold til en hver tids gjeldende bestemmelser for Bodø kommune.

Dagens krav til parkering omfattes av parkeringsvedtekter for sone A i kommuneplan, med følgende krav til antall biloppstillingsplasser og sykkelparkering:

Virksomhet	Enhet	Bil	Sykkel
Bolig < 50 m <sup>2</sup> BRA	Pr. boenhet	Minimum 0,5	2
Bolig > 50 m <sup>2</sup> BRA	Pr. boenhet	Minimum 0,7	2

Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	0,5-0,8	2
Forretning	100 m <sup>2</sup> BRA	0,8-1	2
Servering/bevertning	100 m <sup>2</sup> BRA	1-1,5	2

Parkering for boligene planlegges tilrettelagt i mørke arealer i kjernen av bygget. Et helautomatisk parkeringssystem muliggjør parkering på 4 nivå i høyden av de 3 nederste etasjene. HC-parkering må det tilrettelegges for i nærheten av inngangen til boligene. Kommunale parkeringsplasser er planlagt videreført i den nye planen, i tillegg etableres p-plasser for bevegelseshemmede i henhold til krav i kommuneplanen. Prosjektet må forholde seg til eksisterende avtaler om parkering. Utarbeidelsen av parkeringsområde må inkludere alle involverte parter. Det etableres i tillegg en vente-og lastesone ved innkjøring til parkeringsanlegg. Sykkelparkering vil foregå i forbindelse med inngang, både innendørs og utendørs innenfor egen eiendom.

## 6.6 Tilknytning til infrastruktur

Prosjektet legger til rette for tilkobling til fjernvarme.

## 6.7 Trafikkløsning

Prosjektet endrer ikke eksisterende trafikkforhold. Prosjektet knytter seg til Prof. Schyttes gate og Sjøgata for adkomst med bil og for gående. Kai/havnepromenaden opprettholdes kjørbare for nødvendig servicetrafikk og utrykningskjøretøy, samt varelevering til eiendommene.

### Kjøreatkomst

Det vil opprettholdes bruk av eksisterende adkomst til Hundholmen plass fra Professor Schyttes gate. Innkjøring til innvendig parkeringsanlegg krysser fortau langs Tollbugata. Dette har vært utredet i tett kontakt med kommunen og det blir omtalt som det minst problematiske alternativet. Detaljert utomhusplan vil fokusere på gode og trygge forhold for alle trafikanter. Inn- og utkjøring må synliggjøres i form av lys- eller lydsignal for å markere trafikk.

### Varelevering

Omfang av varelevering vil være avhengig av type virksomhet. Varelevering vil i hovedsak skje fra havnepromenade.

### Taxi-holdeplass

Planforslaget legger til rette for å videreføre taxiernes tilstedeværelse på Hundholmen plass med holdeplass, snuplass og ventesone. Det tillates også etablering av venteskur / skjermingselement for ventende taxi-kunder, på hensiktsmessig sted i forbindelse med holdeplass.

#### 6.7.1 Varelevering

Varelevering vil få adkomst fra nord, fra kai, tilsvarende dagens situasjon.

#### 6.7.2 Tilgjengelighet for gående og syklende

Ved opparbeidelse av havnepromenaden og oppgradering av Sjøgata i henhold til Bypakke Bodø, vil planområdet få en forbedret tilgjengelighet for gående og syklende. Gjennom å åpne opp passasjen mellom Hundholmen plass og havnepromenaden vil det etableres en forbindelse som kun er tilgjengelig for gående og syklende. Opprettelsen av passasjen gir god adkomst både fra kai/havnepromenade og Sjøgata. Hundholmen plass vil få et tydeligere skille mellom område for biler og område avsatt for gående og syklende.

Boliger og forretninger vil etableres med separate innganger. Oppgradering av Hundholmen plass vil legge til rette for adkomst til eiendommene.

### 6.7.3 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Felles adkomstvei til alle fra Prof. Schyttes gate opprettholdes.

### 6.8 Planlagte offentlige anlegg

Veianlegg og ledningsanlegg oppgraderes iht. prosjekter til Bodø Kommune. Planen detaljregulerer ikke kaipromenaden og fortau langs Sjøgata, men tilgrensende utearealer i prosjektet vil tilpasses utformingen av disse, og det vil vektlegges å skape gode overganger.

### 6.9 Universell utforming

Nye bygg med publikumsfunksjon skal tilrettelegges for alle grupper i samfunnet i henhold til prinsippene om universell utforming i Byggteknisk Forskrift.

Boliger utformes iht. krav om tilgjengelighet i Byggteknisk Forskrift.

### 6.10 Uteoppholdsareal

Kravet til uteoppholdsareal skal være i henhold til en hver tids gjeldende bestemmelser for Bodø kommune.

Dagens krav til uteoppholdsareal omfattes av arealnorm for indre bykjerne i kommuneplan, med krav om 5 m<sup>2</sup> pr boenhet, med minimum dybde på 1,5 m (balkong/altan/terrasse).

I bygg med boenheter større enn 50 m<sup>2</sup> skal det i tillegg etableres felles lekeplass med 10 m<sup>2</sup> pr boenhet etter følgende tabell:

Inntil 5 boenheter	Min. 50 m <sup>2</sup>
5 – 15 boenheter	Min. 150 m <sup>2</sup>
15 – 30 boenheter	Min. 300 m <sup>2</sup>
Over 30 boenheter	Min. 500 m <sup>2</sup>

Arealet må løses på egen grunn eller i fellesareal som ikke ligger mer enn 150 meter fra inngangen til boligdel.

Alle leilighetene i prosjektet etableres med minimum 5 m<sup>2</sup> privat uteareal.

Prosjektet i Tollbugata 11 har et avtrykk innenfor eiendomsgrensen som gir et stort areal til felleskapet. Det åpnes opp mellom Hundholmen plass og havnepromenaden og gir sikt fra Hundholmgata til havet. Det etableres en forbindelse mellom plassen og hotellet. Samt at det gis areal til en hensiktsmessig utforming av selve Hundholmen plass. Det arealet som gjenstår innenfor eiendomsgrensen fyller overnevnte funksjoner og egner seg derfor ikke til lekeareal. Som en konsekvens av dette er det mest hensiktsmessig å bidra med lekeareal på selve plassen i form av skulpturelle elementer og abstrakte former. Det er ment å invitere til åpen og fantasifull lek. Dette vil bidra til ulik aktivitet på plassen og gjøre den interessant for flere aldersgrupper. Ved å investere i offentlige plasser vil en også investere i liv og aktivitet i byen og gjøre den attraktiv.

Dagens opparbeidelse av plassen er et fellesprosjekt mellom Bodø kommune og fylkeskommunen. Nordnorsk granitt er brukt i bedet. Videre arbeid med Hundholmen plass vil ta tak i det arbeidet som har vært gjort på plassen. Det være seg gjenbruk av granitt, videreføring av materialpalett og etablering av fortene hvor det allerede er lagt til rette for det. Det må tas hensyn til eksisterende visposssystem, nedlagt i grus, som varmer opp fortauet og plassen, med sjøvarme fra Jakhellngården.

I den videre prosessen med plassen er det lagt opp til medvirkning av de ulike aktørene med eierskap i plassen, men også tilgrensende eiendommer og barn og unge.





Figur 20 Illustrasjon viser prosjektets avtrykk i forhold til eiendomsgrensen, samt krav til lekeplass i forhold til plassen.

Hundholmen plass er tilgjengelig fra Sjøgata, Professor Schyttes gate og fra sjøsiden via smuget.

Det er gjennomført vindanalyse og soldigrammer på utearealene i prosjektet. Det fremgår av disse at østre del av Hundholmen plass vil være solfylt og i le for fremherskende vindretning.

### 6.11 Kollektivtilbud

Utbygging av planområdet påvirker ikke avvikling av kollektivtrafikken.

### 6.12 Kulturminner

Tollbugata 9, Løvold-gården, er markert med fasadevern i kulturminneplanen. Tidstypiske trekk og detaljer i fasaden bør beholdes så langt som mulig eller føres tilbake til opprinnelig uttrykk. Det er lagt inn bestemmelsesområder på begge sider av bygget som åpner for utkranger over angitte høyder. Intensjonen er å ta høyde for fremtidig bruk og tilrettelegging for universell tilgjengelighet. Løvold café er i dag ikke tilgjengelig med heis og dette er noe som er planlagt utbedret. Bestemmelsesgrensene er også tenkt i sammenheng med nytt bygg, slik at både kontinuiteten i Tollbugata 9 blir videreført og forbindelse til ny kontekst blir etablert. Nytt volum innenfor bestemmelsesgrensene skal ta hensyn til fasade- og takvern, og materialbruk skal videreføres.

Planforslaget åpner for at Tollbugata 12 kan rives. Slik kioskbygget fremstår i dag er det preget av forfall og kraftig skilting som dominerer arkitekturen. Arealet er lite og forslagsstiller er noe usikker på hvilken funksjon som kan fylle dette arealet i forhold til dagens krav og nye planer for Hundholmen plass.

Muligheten for riving begrunnes også med et sterkt ønske fra Bodø Taxi om å opprettholde eksisterende holdeplass i område, med plass til ca 10 biler og ønske om mulighet for klimavern. Alternativ plassering av holdeplass er blitt presentert planavdelingen og taxi-næringen. Næringsdrivende i område har et sterkt behov for fortsatt å beholde noe gateparkering, da det er av stor betydning for kundegrunnet. For byen og plassen er det viktig at folk oppsøker den av ulike årsaker og da har næringsvirksomhet høy verdi for området. For å oppnå dette er det gjennom undersøkelser kommet fram til at kioskbyggets plassering og funksjon ikke er optimal.

Kommunens ønske om å videreføre dagens 20 parkeringsplasser har også vært av betydning når kioskbygget har blitt vurdert.

Tollbugata 13 reguleres med hensynssone bevaring i hht kommunens kulturminneplan. Dette er to tidstypiske bygg fra henholdsvis 1890-årene og 1930-tallet. NKL-brygga er et av Bodø sentrums eldste bygg, mens 30-tallbygget er et av få førkrigshus i sentrum. Bevaringen gjelder fasader og takflate, jf. sone for bevaring av kulturmiljø i plankartet. Fasadeendringer som forandrer bygningens tidstypiske karakter tillates ikke. Eventuell tilbakeføring er tillatt. Originale detaljer skal så langt som mulig beholdes. Eventuelle skilt skal underordne seg fasaden. Innvendig kan bygningen bygges om og tilpasses nye behov. Riving av eksisterende bygg tillates ikke.

Nytt bygg, Tollbugata 11, vil innordne seg i rekken av hus langs havnepromenaden. Bygget vil framstå som en representant for sin tid og vil på den måten bidra til at de andre husene inngår i en lesbar historisk kontekst. Det nye bygget vil la Tollbugata 13 stå fritt med synlig fasade mot vest mot passasjen.

### **6.13 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett**

Tilknytning til vann, avløp og offentlig nett må planlegges i dialog med Byteknikk. Fettavskiller er i dag plassert nedgravd under Prof. Schyttes gate mot hotellet, det regnes for å være god kapasitet på anlegget.

### **6.14 Plan for avfallshenting/ søppelsug**

For ny bebyggelse, Tollbugata 11, planlegges det etablert et avfallsrom for næring med tilgang fra kai/sjøside. Avfallshåndtering for bolig er planlagt løst innenfor egen eiendom med nedkast til beholdere under bakken utendørs eller med eget avfallsrom i bebyggelsen. Nærhet til inngang til boligene og tilgjengelighet når det gjelder henting av avfall er viktig i vurdering av plassering. Eksisterende bebyggelse vil opprettholde eksisterende løsninger.

### **6.15 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS**

ROS-analysen er vedlagt som et eget dokument. Analysen viser at det er utfordringer knyttet til:

#### **Geoteknisk ustabilitet**

Bygget forutsettes i sin helhet fundamentert til berg. Eksisterende mur under kaikanten er skadet, og forutsettes utbedret i forbindelse med byggingen. Det må tas hensyn til kaiforankring inn på tomte videre i prosjektet.

#### **Kulturminner**

Bebyggelsen i Tollbugata 13 må reguleres med hensynssone bevaring kulturmiljø. Videre bør det innarbeides bestemmelser som hindrer fasadeendringer på bebyggelse i Tollbugata 9. Det bør redegjøres for kulturminneverdien av kiosken i Professor Schyttes gate i planbeskrivelsen.

#### **Forurenset grunn**

Oppgravde masser skal ikke tilbakeføres. Forurensete masser som fraktes ut av området skal leveres godkjent mottak. Det bør foretas supplerende prøvetaking av masser under eksisterende bygg, etter riving, minimum tre prøvepunkter. Gravearbeider i området skal følges opp av miljøteknisk rådgiver. Mellomlagring og transport må gjøres på en slik måte at forurensning ikke blir spredd.

#### **Havnivåstigning**

Overkant til gulv langs kai planlegges på kote + 3 m. Dette ligger over forventet havnivå ved 1000-års stormflo. I følge kommuneplanens § 1.5 skal byggegrense mot sjø settes slik at overflate i gulv i 1. etg. ligger på minimum kote +3,5 m. Det må dermed søkes dispensasjon mot dette kravet. For at bebyggelsen skal være i tråd med TEK 10 må bygget fundamenteres så det tåler stormflo.

## Vind

Beregningene viser at det ved gjennomføring av tiltak etter planen ikke vil bli ubehagelige vindhastigheter ved bygget (Tollbugata 11) ved normale vindforhold.

## Støy

Støyforholdene innendørs og utendørs skal være dokumentert i en støyfaglig utredning, for å sikre at kravene til innendørs støynivå i teknisk forskrift ikke overskrides. Det skal legges vekt på at alle boenheter får en stille side, og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold. I veileder til T-1442 anbefales det at i tettbebygde strøk kan åpne for muligheter for å akseptere avvik for flystøy på utendørs arealer og ved fasade på grunn av begrensede muligheter for å skjerme for flystøy, og det forslås derfor ikke avbøtende tiltak med hensyn til flystøy.

Balkonger som vender mot Sjøgata og kaia må skjermes, og det må etableres absorberer i underkant av overliggende balkonger. Videre bør leilighetene etableres med minimum ett soverom mot stille side eller mot innglasset del av balkong. For å sikre at innendørs støynivå blir tilfredsstillende må det utføres akustisk prosjektering når planløsningen er kjent. Del av Hundholmen plass som er i rød sone for støy må skjermes for å nå tilfredsstillende nivå for lek- og uteoppholdsareal. Dette vil være en del av videre utforming og prosjektering av plassen.

## Brannsikkerhet

Ny bebyggelse må tilrettelegges slik at rednings- og slukkemannskap får frie angrepsveier ved en eventuell hendelse. Havnepromenaden må ha tilkomst. TEK 10 § 11-17 må legges til grunn.

## **6.16 Rekkefølgebestemmelser**

Det er stilt rekkefølgekrav til følgende forhold:

1. Utomhusplan
2. Plan for anleggsrigg
3. Teknisk infrastruktur
4. Brannvann
5. Støy
6. Skolekapasitet
7. Geoteknisk undersøkelse
8. Forurenset grunn
9. Tilrettelegging for fjernvarme
10. Opparbeidelse av uteoppholdsarealer
11. Funn av eldre kulturminner i grunnen
12. Sikringstiltak knyttet til stormflo

## **7 Konsekvensutredning**

Saken faller ikke inn under forskrift om konsekvensutredninger (se avsnitt 2.5).

## 8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

### 8.1 Overordnede planer

Planen er i hovedsak i tråd med gjeldende kommuneplan, bortsett fra byggehøyde, utkraging og nivå plan 1.

#### Byggehøyde

Det er planlagt for en byggehøyde på 9 etasjer i Tollbugata 11, med en gesimshøyde på 30 meter.

Kommuneplanen tillater 6-8 etasjer pluss tilbaketrukket etasje, med gesimshøyde 20 meter. Innenfor indre bykjerne kan det tillates økt med byggehøyde på inntil 3,5 meter, tilsvarende 1 etasje, under forutsetning av det gjennom detaljregulering dokumenteres spesielt høye arkitektoniske kvaliteter, og/eller kvaliteter som er betydelig bedre enn minstekravene i kommuneplanen.

Utdrag fra kommuneplanens bestemmelser:

*Med høy kvalitet menes kvalitet menes kvalitet som i vesentlig grad er høyere enn kvalitetskravene i kommuneplanen. Følgende forhold vil inngå i en helhetsvurdering av hvert enkelt prosjekt:*

- *Spesielt høye arkitektoniske kvaliteter, herunder materialbruk, form og detaljering av bygg og fellesarealer*
- *Hvis bygningen inneholder boliger: Over 2/3 tosidige, gjennomlyste leiligheter*
- *Spesielt gode planløsninger knyttet til lysforhold og takhøyder*
- *Betydelig større felles utearealer utover kravene i planen*
- *God forståelse av omgivelsene og prosjektets rolle i byskalaen*
- *Snitt gatebredde / gesimshøyde bredere enn 1:1, samt produksjon av gode byrom.*

Prosjektet i Tollbugata 11 legger opp til et bygg med moderne uttrykk med gode og holdbare materialer. Prosjektet prioriterer gode uterom på bakkeplan, som går på bekostning av en potensiell utnyttelse innenfor eiendommen. Å skape et miljø og et attraktivt sted på Hundholmen plass anses som svært viktig for prosjektet.

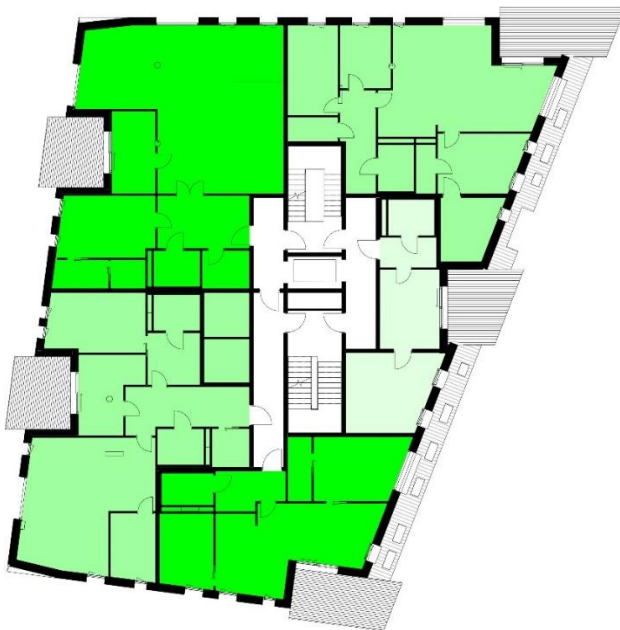
Formen på bygget oppstår i hensyn til omkringliggende hus, forhold til plassen og ønske om å tilby boliger med gode kvaliteter. Store flater mot nord og sør brytes ned med skrå linjer med små retningsendringer i fasadene, det er ment å skape et fint spill i fasaden i forhold til hvordan lyset treffer flaten. Situasjonen rundt bygget gjør at beboerne vil ha en fantastisk utsikt i alle retninger i de øverste etasjene. Den dynamiske formen til bygget gir også spennende negative rom rundt bygget og gir noe annerledes til rekken av hus langs havnepromenaden.

Prosjektet har en bevisst holdning til hvordan det er å bo midt i byen mot en offentlig plass og havnepromenade. Det er viktig at de enkelte boenhetene innordner seg i en større helhet og et fellesskap. Få vindusformat og sammenhengende balkonger på de nederste boligetasjene er et uttrykk for dette. Et arkitektonisk grep som forholder seg til helheten.

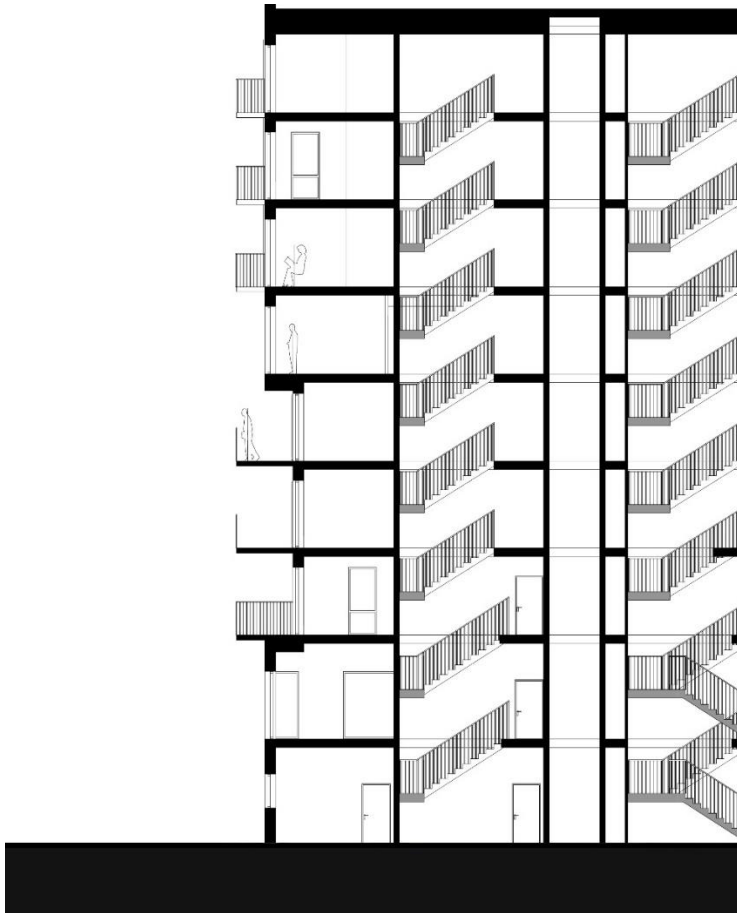


Figur 21 Illustrasjon viser nytt forløp langs Havnepromenaden, med korte intervaller av ulike uttrykk. Åpning leder mot Hundholmen plass.

Det er høy grad av hjørneleiligheter i prosjektet. Dette gir gode forhold med tanke på lys og eventuelle støykilder. Det er lagt opp til 3,1 meter brutto høyde i boligetasjene, som også bidrar til gode lysforhold i leilighetene. I næringsetasjene er det lagt opp til 3,7 meter brutto høyde.



Figur 22 Plan viser høy grad av hjørneleiligheter med gode lysforhold og interessant utsikt.



Figur 23 Snitt viser at prosjektet er planlagt med generøse høyder.

Nærhet til Hundholmen plass gir prosjektet ytterligere kvaliteter i form av åpenhet og tilgang på dagslys. Det avsettes areal på plassen for lek i form av skulpturelle elementer og abstrakte former. Utover dette arealet gjenstår det store areal som kan fylle andre funksjoner i byen. Det at prosjektet er i tilknytning både til Hundholmen plass og havnepromenaden midt i Bodø sentrum gjør situasjonen spesiell og setter prosjektet i en særstilling. Prosjektet har private balkonger som er større enn krav til uteoppholdsareal i Kommuneplanen.



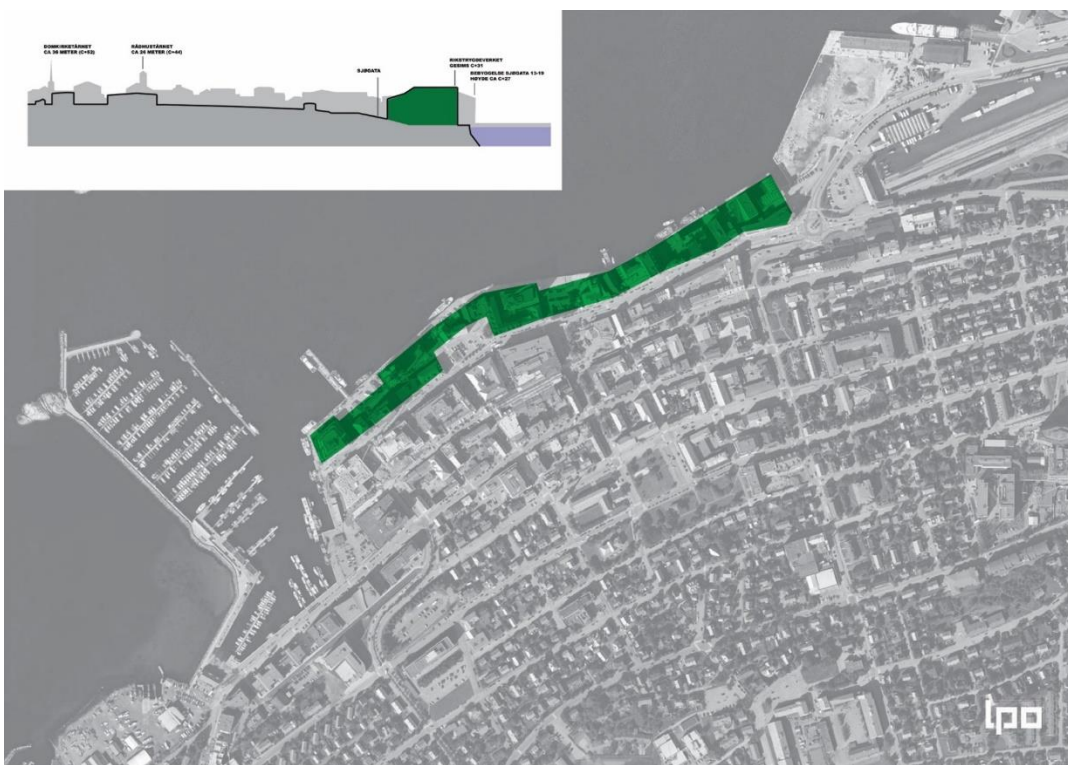
Figur 24 Illustrasjon viser hva lekeareal utgjør på Hundholmen plass med planlagt leilighetsfordeling.

Bebyggelsen på 9 etasjer mot sjøen vil ikke være til ulempe for naboer. Bebyggelsen i «båndet» mellom Sjøgata og sjøen har en egen karakter, sammenlignet med bykvartalene bak. I bebyggelsen mot havna er det store høydemessige variasjoner, fra det nye hotellet på 17 etasjer i vest, til vernet bebyggelse på 2 til 4 etasjer, og til bygget for luftfartstilsynet på 9 etasjer i nord. Denne variasjonen er positiv for fjernvirkningen av byens «skyline» fra sjøen og ikke til ulempe for øvrig bybebyggelse og byrom da den ligger på nordsiden av øvrig bystruktur. En variert havnebebyggelsen vil skape en fin kontrast til de mere homogene bykvartalene bak. Det skaper et variert og oppbrutt fasadeliv mot Sjøgata, slik at helhetsopplevelsen av bebyggelsen ikke vil fremstå som massiv.





Figur 25 Illustrasjon viser ulike bygningsstrukturer i byen. Blå viser kvartalsstruktur, gul småhusbebyggelse, grønn er blandet struktur som både forholder seg til kvartal og småhus. Lilla markerer «båndet» langs havnepromenaden, rødt omriss viser spesielle bygg.



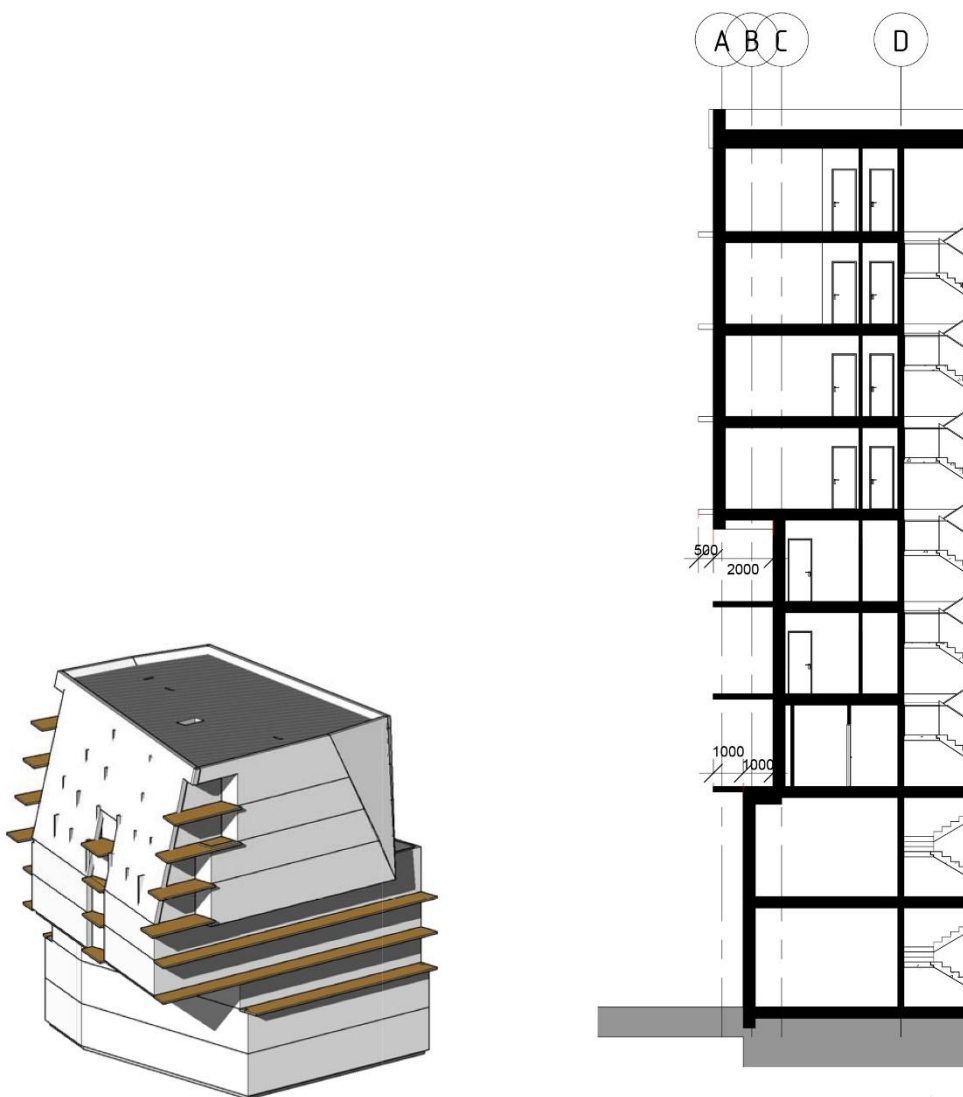
Figur 26 Illustrasjon viser prinsippnitt av hvordan terrenget i sentrum forholder seg til rekken langs sjøen og øvrig bystruktur.



Det foreligger planer for oppgradering av Sjøgata og Havnepromenaden. Prosjektet tilrettelegger for åpne og aktive fasader mot begge byrom, og vil dermed støtte denne planlagte utviklingen. Hyggelig gatemiljø vil gjøre det lettere for folk i byen å velge å gå eller å sykle fremfor å kjøre bil. Prosjektet tilrettelegger for en blanding av forretning, kontor og bolig. Dette vil også kunne bidra til liv i nrområdet gjennom hele døgnet.

### Utkraginger

Havnepromenaden er ca 12 m bred og bygget forholder seg til det store rommet på denne siden. Vi foreslår at bygget trekkes inn 1 m på plan 3,4 og 5, med balkonger som stikker ut 1 m. Ca 7 m over bakkeplan. Kommuneplanen tillater at balkonger utkrages 0,5 meter. Vi mener situasjonen gjør det mulig med 1,0 meter. Det skjer høyt over havnepromenaden, og fjernvirkningen vil hovedsakelig være fra båtene. Videre krager bygget ut i liv med balkongene på plan 6,7, 8 og 9, 1 m ut, med balkonger som stikker ut 0,5 m utenfor dette. Dette er en del av et helhetlig grep og gjør at utformingen av balkongene inngår i et større arkitektonisk grep.



Figur 27 Illustrasjon viser balkonger og utkraging mot havnepromenaden.

## **1.etasje**

Det planlegges bebyggelse på en lavere kotehøyde enn hva kommuneplanen tillater. For å få gode løsninger med hensyn på universell utforming er det ønskelig med en kote høyde +3,0 m på overkant gulv i 1.etasje. Bygget må fundamenteres så det tåler stormflo. Hensynet til havnivåstigning og stormflo er innarbeidet i planbestemmelsene. For å få gode løsninger med hensyn på universell utforming er det ønskelig med en kote høyde +3,0 m på overkant gulv i 1.etasje.

Samlet vurderes planlagt utbygging å ha en positiv virkning på overordnede planer, ved at den underbygger overordnede målsettinger om fortetting og byromsutvikling.

## **8.2 Landskap**

Utbygging av planområdet vurderes å ha en ubetydelig virkning på landskapet.

## **8.3 Stedets karakter**

Planområdet er i dag preget av næring og kontor. Hundholmen plass preges av parkering, blomsterkrukker og et lite helhetlig uttrykk. Det vil i prosjektet legges til rette for en tydeligere sonedeling av plassen, med taxi-holdeplass og parkering mot vest. I den østlige delen av plassen etableres det et attraktivt torg med beplantning og skulpturelle elementer som legger til rette for lek i et solrikt område i le for vinden. Det nye bygget legger seg inn i rekken av hus langs havnepromenaden og blir et uttrykk for samtidsarkitektur blant de andre byggene som representerer ulike tider og stilepoker. Det opparbeides attraktive private utearealer for boliger, og aktive, åpne fasader mot tilgrensende byrom. Planlagt utbygging ivaretar siktforhold både for byen bak, og for nye planlagte leiligheter. Prosjektet fortetter med både boliger og arbeidsplasser i sentrum, som vil gi en økning av mennesker til det lokale servicetilbudet og grunnlag for mer byliv. Planlagt utbygging vurderes å ha en positiv virkning på stedets karakter.

## **8.4 Byform og estetikk**

Området fremstår i dag som litt rotete uten helhetlig tanke rundt plassen og forbindelser i byen, med dårlig kvalitet på eksisterende bebyggelse i Tollbugata 11. Planlagt utbygging vil rydde opp i forholdene rundt Hundholmen plass og etablere en ny og forbedret plass, tverrforbindelser til havna og uterom som vurderes å gi en positiv virkning på byform og estetikk.

## **8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi**

Planforslaget åpner for at kioskbygget i Tollbugata 12 fjernes. Kioskbygget er i dag preget av forfall og dårlige tilpasninger opp gjennom tiden og vi ser at det kan være vanskelig å tilpasse det dagens behov med utforming av en ny plass. Dagens plassering gjør det vanskelig å løse ønske om både parkering og taxiholdeplass på en god måte.

## **8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven**

Det er ikke innenfor planområdet registrert sårbar eller verdifull flora eller fauna ved befarings eller gjennom offentlige registre. Forslagsstiller vurderer derfor at kunnskapsgrunnlaget og føre-var-prinsippet i loven (§§ 8 og 9) er ivarettatt.

Utbygging av planområdet berører dermed ikke naturmangfold. Øvrige §§ i kap II i Naturmangfoldloven kommer dermed ikke til anvendelse.

## **8.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk**

Den planlagte utbyggingen bygger ikke ned eksisterende rekreasjonsområder/uteoppholdsarealer, men åpner opp for en bedre bruk av og enklere tilgjengelighet til planlagt havnepromenade. Det etableres en passasje og en ny siktlinje mellom Hundholmen plass og Havnepromenaden som gir god tilgjengelighet til kai og sjø. Prosjektet vurderes å ha en positiv virkning for rekreasjonsinteresser lokalt.

## 8.8 Uteområder

Torget skal ved ny utforming opparbeides med elementer som kan benyttes til opphold, lek og aktivitet. Hundholmen plass er i kommuneplanen avsatt til friområde. Havnepromenaden er planlagt opparbeidet som tilgjengelig og attraktiv forbindelse i byen. Ved ny utbygging planlegges åpnet en gang-forbindelse mellom Hundholmen plass og Havnepromenaden.

**Det er i dag liten grad av boliger i planområdet. Prosjektet tilrettelegger for felles og private utearealer til planlagte boliger, og krav til lekearealer løses på Hundholmen plass for beboere og brukere av byen. Utbyggingen av planområdet vurderes å ha en positiv virkning på uteområder.**

## 8.9 Trafikkforhold

Rambøll har utarbeidet en trafikkanalyse (juni 2016), vedlagt planforslaget. Ifølge rapporten vil ikke trafikken i nærområdet påvirkes nevneverdig av utbyggingen, sammenlignet med generell trafikkvekst. Det er vurdert å være liten trafiksikkerhetsrisiko ved utbygging av prosjektet som skissert, grunnet lavt fartsnivå og god sikt i området og på arealene hvor gående ferdes. Gatenettet består også av fortau som gir gående et eget areal å ferdes på.

### Kollektivtilbud

Utbygging av planområdet vurderes å ha en ubetydelig virkning på kollektivtrafikk. Nasjonale målsettinger tilsier at en stor andel av trafikkvekst skal tas ved kollektivtransport, gange og sykkel. Fortetting i sentrum, nær et eksisterende blandet funksjonstilbud, og eksisterende kollektivtraseer og holdeplasser bygger opp under denne målsettingen.

### Sykkel

Sjøgata inngår ikke i del av gatenettet som skal opparbeides med særskilte tiltak for sykkel. Prinsippet i Sjøgata er «sykling i blandet trafikk i lav hastighet». Det arbeides med en ny regulering av Sjøgata som kan endre på dette prinsippet.

### Kai

Det er ikke kjent når kaia er tenkt utbedret med tanke på tåleevne og laster. Inntil kaia er i teknisk stand til å håndtere undergrunns søppelsystem med henting av kjøretøy etter dagens standard, vil det tillates en temporær løsning med flyttbare dunker i forbindelse med innendørs søppelrom som i dag. Varelevering vil også måtte tilpasses lastbegrensningene inntil utbedringene er utført.

### Havn

Planforslaget vil ikke begrense bruken av kaia eller fartøyenes mulighet til bruk av hjelpemotor. Det vil bli gjort bygningstekniske tiltak på bygget for å sikre boligene i forhold til støy og luftinntak kan ikke plasseres mot nord.

### Taxi

Venteplass for taxier er tenkt videreført i planforslaget. Det vil bli lagt vekt på en fleksibel løsning i del av plassen som også brukes til kommunal parkering. Dagens krav til p-plasser er mer plasskrevende enn når parkeringen slik den er i dag ble planlagt, dette kan medføre at det blir noe mindre kapasitet når det gjelder oppstillingsplasser for taxier. Det vil bli lagt vekt på gode løsninger i dialog med Bodø Taxi.

## 8.10 Barns interesser

Krav til lekeareal løses innenfor planområdet på Hundholmen plass. I tillegg er det korte avstander til kaipromenade, parker, torg og plasser ellers i byen. Ved at området i dag ikke har tilrettelagt lekeareal, sees dette som en forbedring i området og en positiv utvikling. Oppgradering av havnepromenade og Sjøgata, med bedre tilrettelegging for fotgjengere og sykkel, vil også forbedre og trygge adkomsten til og fra planområdet. Sikkerhet mot Sjøgata må ivaretas i form av en buffer eller

tydelig overgang mellom plassen og gaten. Det vurderes at hensyn til barn og unge er tilstrekkelig ivare tatt i planforslaget.

### **8.11 Sosial infrastruktur**

Skolekapasitet og barnehagedekning har ikke vært en diskusjon med myndigheter i planprosessen. Forslagsstiller antar derfor at det er tilstrekkelig skolekapasitet og barnehagedekning i området.

Utbygging av planområdet vurderes derfor å ha en ubetydelig virkning på sosial infrastruktur.

### **8.12 Universell tilgjengelighet**

Bebyggelsen utformes med krav om universell utforming (publikumsfunksjoner og utearealer) og tilgjengelighet (boliger) – dette iht. gjeldende byggeteknisk forskrift.

Utbygging av planområdet vurderes derfor å ha en liten positiv virkning på universell tilgjengelighet.

### **8.13 Energibehov – energiforbruk**

Energiløsning for bebyggelsen blir iht. gjeldende Byggeteknisk Forskrift (TEK). På tidspunktet for planinnsending er det TEK 10. TEK 10 stiller krav om at bygninger over 500 m<sup>2</sup> oppvarmet BRA skal prosjekteres og utføres slik at minimum 60 % av netto varmebehov kan dekkes med annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet eller fossile brensler hos sluttbruker.

### **Planområdet ligger dessuten innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og det er derfor tilknytningsplikt for fjernvarme.8.14 ROS**

ROS-analysen er vedlagt som eget dokument og referert i avsnitt 6.15. Analysen viser at det er utfordringer knyttet til:

- Geoteknikk
- Kulturminner
- Forurensing i grunn
- Havnivåstigning
- Støy
- Brannsikkerhet

Det er gjort egne vurderinger av planens virkning for kulturminner i foregående avsnitt.

Det er ventet økt havnivå, og ved stormflo kan sjøen i planområdet komme nesten opp til kaikanten. Det planlegges bebyggelse lavere enn hva kommuneplanen tillater. Bygget må fundamenteres så det tåler stormflo. Hensynet til havnivåstigning og stormflo må innarbeides i planbestemmelser. Det er vurdert følgende sikringstiltak på bygningene.

For å ta hensyn til kommuneplanens bestemmelse § 1.5 om byggegrense på kote +3,5 m mot sjø, mener vi følgende avbøtende tiltak må utredes i detaljprosjektet:

- Alle tekniske rom og føringsveier plasseres over kote +3,5 m.
- Eventuelt ny trafo plasseres over kote +3,5 m.
- Motor- og styreskap for heis plasseres i topp av heissjakt.
- I forbindelse med heisgruber kan det tilrettelegges for pumpekummer.
- Vurdere etasjehøyder for eventuelt fremtidig heving av overkant gulv i kjelleretasje.

### **8.15 Teknisk infrastruktur**

Trafoer som blir berørt av tiltaket skal reetableres i ny bebyggelse. Utbyggingen vurderes derfor å ha en ubetydelig virkning på nettverksstasjoner i området.

## 8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbyggingen legger til rette for en økning av boligareal i sentrum, forretninger på gateplan og nye arealer for kontor. Dette kan medføre noe økt press på offentlig infrastruktur, men som det fremgår av dialog med kommunen, som også beskrevet i avsnittet ovenfor, er kapasiteten i den offentlige infrastrukturen dimensjonert til å ta denne økningen. Kommunens overordnede planer legger også til rette for en vekst (10 %), og man kan derfor anta at kommunale anlegg er dimensjonert for denne veksten.

En økning av boligandelen, og tilrettelegging for nye arbeidsplasser i sentrum vil også bygge opp under eksisterende servicetilbud, kollektivtilbud og andre sentrale funksjoner. Dette støtter en ønsket utvikling for kommunen. Hundholmen plass og havnepromenaden er planlagt oppgradert og prosjektet vil også støtte denne utviklingen ved tilrettelegge for utadrettet virksomhet på gateplan.

Det vurderes at planforslaget ikke vil føre til direkte økonomiske konsekvenser for kommunen, men kunne gi en liten positiv virkning på byutviklingen.

## 9 Innkomne innspill

### 9.1 Merknader

Det er mottatt seks innspill/merknader til varsling av planoppstart. Disse følger i sin helhet som vedlegg til planforslaget.

1. Nordlandsnett dat. 06.03.2015
2. Fiskeridirektoratet region Nordland dat. 06.03.2015
3. Salten Brann IKS dat. 09.03.2015
4. Statens vegvesen dat. 11.03.2015
5. Fylkesmannen i Nordland dat. 26.03.2015
6. Nordlands fylkeskommune dat. 27.03.2015

#### 1. Nordlandsnett

- a) Orienterer om at de har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet.
- b) Ber om at det ikke må iverksettes tiltak som forringer adkomst til anlegg, eller gjøres inngrep i terreng som endrer overdekning av kabler eller oppfylling som reduserer høyden til luftledningsanlegg.
- c) Gjør oppmerksom på at spenningsnivå for ledningsanlegg ikke må påføres plankartet, og at alle kraftledninger, uavhengig av spenningsnivå og utforming skal ha en enhetlig utforming på kart. Ved flere parallelle ledninger i samme trase, skal det tegnes som én. Høyspenningsledninger skal ikke tegnes på plankart. Viser til forskrift om beredskap i kraftforsyningen § 6-2.
- d) Merknad om at det i god tid før utbygging må avklares hvordan nye bygninger skal forsynes med strøm, og i hvilken grad eksisterende kabler kan benyttes, evt. behov for ny(e) nettstasjon(er).
- e) Orienterer om at den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet som hovedregel må dekke kostnader av tiltaket. Evt. nye traseer skal ha minst like gode vilkår som eksisterende. Dersom planen forutsetter flytting av eksisterende høyspenningsanlegg, skal det settes av plass til ny trasé og/eller nettstasjon.
- f) Det må orienteres om etablering av fjernbåren varme, da det påvirker behov for elektrisk strøm.

- g) Gjør oppmerksom på at ved bygging nær luftledninger er det ikke nødvendigvis samsvar mellom nødvendig avstand for innfri anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsgrense.
- h) Vurderer at det kan iverksettes tiltak inntil kabelgrøft for høyspentkabler, men ikke kan planlegges for bebyggelse over kabelgrøft.
- i) Informerer om at det må settes av plass til en eller flere nye nettstasjoner i området, og at disse bør ta hensyn til distribusjon. Nettstasjon skal ha minimum 3 meter avstand til veikant og ligge utenfor frisisiksoner, og ha en størrelse opptil 15 m<sup>2</sup>. Om disse etableres som egne rom i bygg, skal de ta hensyn til adkomst, ventilasjon mv.
- j) Vektlegger at eksisterende nettstasjoner må tas hensyn til ved en minimumsavstand til brennbare overflater på minimum 5 meter.
- k) Ber om at spesifikke krav ivaretas i plan med bestemmelser. Dette omhandler:
  - Der nettselskapet har angitt behov for plassering av ny nettstasjon, må det reguleres et areal til slikt formål
  - Nettstasjoner tillates oppført i forbindelse med strøm til stedbunden næring i LNFR-område samt i areal regulert til utbyggingsformål
  - Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrensener og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.
  - Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.
- l) Informerer om at dersom veigrunn ikke er aktuell å bruke som kabelgrøft, kan gangsti og friområde benyttes.
- m) Ber om å bli kontaktet i god tid før utbygging for å kunne planlegge nye anlegg og angi hvor det er ønskelig å grave nye kabelgrøfter.
- n) Presiserer at høyspenningsledninger ikke må flyttes.

*Forslagsstillers kommentar:*

- a) - h) Merknader tas til orientering.
- i) - k) Eksisterende nettstasjoner reetableres i ny bebyggelse jf. Planbestemmelser. Krav til plassering og utforming av nye nettstasjoner skal oppfylles og dokumenteres ved rammesøknad.
- l) - n) Merknader tas til orientering.

2. Fiskeridirektoratet region Nordland

- a) Informerer om at de har ingen merknader eller innspill knyttet til varslet oppstart av planarbeid.

3. Salten Brann IKS

- a) Orienterer om at brannvesenet bruker kaia som kjøreadkomst og oppstilling for innsats mot Jakhelln Brygge / Hovedredningssentralen. Hovedangrepsvei mot Jakhelln Brygge/Hovedredningssentralen er dennes vestre inngang på sjøsiden, hvor det er hovedtavle for brannalarmanlegg, brannheis og hydrant i nærliggende kaiområde.

*Forslagsstillers kommentar:*

- a) Prosjektet vil ikke endre de generelle forhold og tilgjengelighet på kaien. Adkomst for utrykningskjøretøy sikres i planen jf. bestemmelsene.

4. Statens Vegvesen

- a) Informerer om at de har ingen merknader til oppstarten av dette planarbeidet.

## 5. Fylkesmannen i Nordland

- a) Forutsetter at området som i dag benyttes av drosjene og til parkeringsplass avsettes som grønnstruktur/friområde i henhold til kommuneplan. Minner om betydningen av å opprettholde havneformål nærmest sjøen.
- b) Minner om betydningen om å ivareta barn og unges interesser i planleggingen, med grunnlag i barnekonvensjonen. Her fremheves bl.a. barnets rett til hvile, fritid og lek, som kan oppnås ved å tilrettelegge for miljøer som fremhever dette. Forslagsvis parker, samfunnshus, lekeplasser og idrettsanlegg. Betydning av trygge bomiljø og omgivelser som prioriterer fotgjengere og syklister fremheves.
- c) Viser til at i henhold til plan- og bygningslovens §5-1 skal man tilrettelegge for medvirkning, og at det her er viktig å sikre at grupper, som barn og unge med krav om spesiell tilrettelegging, får aktiv medvirkning. I henhold til rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging pkt. 4 skal kommunen vurdere konsekvenser for barn og unge i byggesaksbehandling. Synspunkter som gjelder barn som berørt part skal komme frem på en slik måte at de selv har mulighet til å bli hørt.
- d) Fremhever at i henhold til Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, skal arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø, noe som bl.a. forutsetter at arealene er store nok og egner seg for lek og opphold.
- e) Orienterer om Miljøverndepartementets [rundskriv T-2/08](#) som forutsetter tilgjengelighet og gode atkomstmuligheter til arealer og anlegg for daglig fysisk aktivitet og friluftsliv i nærmiljøet er særdeles viktig, fordi barns aksjonsradius er begrenset. Mindre barn har ikke forutsetninger for å mestre kompliserte trafikksituasjoner, og det er derfor svært viktig med trafikksikre arealer og ferdselsårer.
- f) Informerer om byggt teknisk forskrift kapittel 8 der det er gitt bestemmelser om uteoppholdsareal.
- g) Vektlegger at planens konsekvenser for barn og unge må i det videre planarbeidet vurderes, og kravene til planleggingsprosessen og fysisk utforming i de rikspolitiske retningslinjene for barn og planlegging må oppfylles i prosjektet. Kommunen må også oppfylle sine forpliktelser i henhold til barnekonvensjonen.
- h) Viser til Kommuneplanens arealdel for Bodø som inneholder bestemmelser om uteoppholdsareal, og skal anvendes i bygge- og reguleringsaker. Forutsatt at disse oppfylles, vil konsekvensene for barn og unge kunne anses som tilstrekkelig vurdert når det gjelder dette forhold. Planens konsekvenser må imidlertid også vurderes når det gjelder muligheten for å ferdes trygt til og fra arealer utenfor planområdet som må forventes benyttet, bl.a. skole/barnehage. Trafikksikkerhet må vektlegges, og hensynet til barn og unge og deres mulighet til å ferdes trygt må veie spesielt tungt.
- i) Informerer om at som grunnlag for planlegging av boliger i planområdet må det utarbeides støyfaglig utredning iht veileder M-128 til støyretningslinjen, jf. kommuneplanens § 1.4.2 og T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Vi viser her spesielt til retningslinjens pkt. 3.2.1 Etablering av ny bebyggelse i støysonene, avvik fra anbefalingene i sentrumsområder og kollektivknutepunkter. Det må tas inn bestemmelser slik som angitt i retningslinjen.
- j) Minner om at forurensningsforskriften kapittel 2 gjelder ved terrenginngrep i områder hvor det har vært virksomhet som kan ha forurenset grunnen, det finnes tilkjørte forurensete masser eller det av andre årsaker er grunn til å tro at det er forurenset grunn. Kommunens

aktsomhetskart for forurenset grunn tilsier også at det i planområdet må foretas vurderinger og undersøkelser når det gjelder forurensning i grunnen.

- k) Orienterer om målsetting om en mer effektiv behandling av plansaker og bedre samarbeid mellom kommunene og statlige myndigheter. Ber derfor om at kommunene setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter i konfliktfylte saker før saken sendes på offentlig ettersyn.
- l) Fra 1. januar 2014 har Fylkesmannen, Statens kartverk i Bodø og Nordland fylkeskommune tilbydd alle kommuner i Nordland kvalitetssikring av arealplaner ved offentlig ettersyn. Ber om at denne plansosifil, kart som pdf og lenke til plandokument blir sendt til [plannordland@kartverket.no](mailto:plannordland@kartverket.no) ved utleggelse av planen til offentlig ettersyn.

*Forslagsstillers kommentar:*

- a) Planen legger til rette for et tydeligere skille mellom ulike aktiviteter på plassen. Område for parkering og taxier reduseres i forhold til dagens situasjon, men det beholdes i forhold til vurdering av uttrykt behov fra de involverte. Det legges opp til økt aktivitet på Hundholmen plass, med ulike funksjoner som vil tiltrekke seg ulike aldersgrupper til ulike tider på døgnet. Planen for plassen vurderes som bedre i forhold til dagens situasjon.
- b) Merknaden tas til orientering.
- c) Det ble avholdt åpent informasjonsmøte 23.mars 2015, som annonsert ved kunngjøring av oppstart planarbeid.
- d) Det er avsatt leke- og oppholdsareal i tråd med overordnede føringer.
- e) Felles utearealer sikres tilgjengelige i tråd med krav til universell utforming. Planforslaget tilrettelegger i tillegg for en mer oversiktlig situasjon på Hundholmen plass, ved at det blir et tydeligere skille mellom ulike aktiviteter. Det tilrettelegges også for tværforbinding mellom plassen og Havnepromenaden, som vil være kun for gående og syklende.
- f) Privat og felles uteoppholdsareal er sikret gjennom bestemmelsene, i henhold til overordnede føringer.
- g) Merknaden tas til orientering.
- h) Viser til kommentar d) og e).
- i) Rambøll har utarbeidet en støyfaglig utredning som følger planforslaget. Krav og hensyn til støy er tatt inn i bestemmelsene.
- j) Rambøll har utarbeidet en datarapport med tiltaksplan for forurenset grunn som vedlegges planforslaget.
- k) Merknaden tas til orientering.
- l) Merknaden tas til orientering.

6. Nordland Fylkeskommune

- a) Orienterer om at Fylkesrådet har i 2014 gitt stedsutviklingstilskudd til opparbeidelse av havnepromenaden, og at det vil være uheldig om innkjøring til p-anlegg og parkering tilrettelegges over kaifront da det vil være i strid med stedsutviklingsprosjektet. Vurderer at det vil være uheldig med etablering av parkering i 1. etasje da dette arealet bør prioriteres til utadrettet virksomhet i tråd med kommuneplanens arealdel.
- b) Viser til at kommuneplanens arealdel ble vedtatt høsten 2014, og forventer at detaljplanlegging er i tråd med de rammer som er fastsatt. Byggehøyder fremheves som tema.
- c) Informerer om at det i gjeldende Fylkesplan for Nordland kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland er uttalt klare mål for arealpolitikken, og ber om at disse hensynstas i planarbeidet.
- d) Fremhever at eiendommen Tollbugata 13 omfatter to sammenhengende bygg som begge er med i «Temaplan kulturminner» i kommuneplanens arealdel, og hvor det inngår at disse skal reguleres med hensynssone bevaring. Også kiosken i Tollbugata 12 er med i temaplanen, og for denne bygningen skal krav til regulering vurderes gjennom detaljregulering. Tollbugata 9 er



på «Temakart 6: Kulturminner sentrum – Kulturminnevern» markert med symbol for fasadevern, hvilket innebærer at det ikke tillates endringer i fasader eller tak. Det anbefales at det gis tydelige og presise reguleringsbestemmelser knyttet til hva som kan og ikke kan tillates av endringer på de verneverdige bygningene. Dersom de for eksempel har eldre/autentiske bygningselementer som det er vesentlig for kulturminneverdien å bevare, bør krav om dette inngå i bestemmelsene. Forbud mot riving bør inngå i klartekst. Nærhet til kulturminner tilsier videre at det bør legges stor vekt på god tilpasning av ny bebyggelse i miljøet.

#### *Forslagsstillers kommentar:*

- a) Innkjøring til p-anlegg tilrettelegges fra Hundholmen plass. Pga vanskelige grunnforhold er det ikke mulig å anlegge parkeringskjeller i planområdet. Parkering vil derfor måtte løses over bakkenivå. Det er valgt et helautomatisk parkeringsanlegg, som er svært arealeffektivt. Dette plasseres i kjernen av bygget, over tre etasjer, slik at det kan etableres utadrettet virksomhet langs alle fasader. Det tillates kjøring for rednings- og nyttekjøretøy på kaia, samt varelevering.
- b) Det er i planområdet tillat bebyggelse i 6-8 etasjer pluss tilbaketrunket etasje. Gesimshøyde er satt til 20m. Viser til § 12.5.3 i Kommuneplanens bestemmelser hvor det i indre bykjerne kan tillates økt byggehøyde med inntil 3,5 m, tilsvarende 1 etasje, under forutsetning av det dokumenters spesielt høye arkitektoniske kvaliteter, og / eller kvaliteter som er betydelig bedre enn minstekravene i kommuneplanen.
- c) Forslagsstiller er av den oppfatning at aktuelle retningslinjer i Arealpolitikk i Nordland er hensyntatt.
- d) Temaet er vurdert og utredet i planbeskrivelsen og medtatt i bestemmelser.

## **9.2 Uttalelse til offentlig ettersyn**

### **10 Avsluttende kommentar**

Virkninger og konsekvenser ved planforslaget er kartlagt og vurderes å ha overveiende positive virkninger og er i samsvar med regionale og nasjonale føringer omkring fortetting og blandede byfunksjoner i sentrale områder. Oppgradering av Hundholmen plass som legger opp til ulike funksjoner og aktivitet for ulike aldersgrupper åpner opp for ny bruk av et sentralt byrom. Med blanding av funksjoner og beliggenheten ved vannet ligger det til rette for et godt bomiljø og den planlagte utbyggingen gir et godt bymessig preg. Planlagt bebyggelse vil gi en god og variert utforming av planområdet med høy arkitektonisk kvalitet, i tillegg til god og robust materialbruk.

Planforslaget vurderes ikke å ha negative konsekvenser for miljø og samfunn og er i tråd med kommunens intensjon om tilrettelegging for boliger i sentrum og utadrettede aktiviteter på gateplan.

#### Vedlegg:

- Vedlegg 1 – Presentasjon informasjonsmøte 23.03.2015
- Vedlegg 2 – Sol- / skyggediagram
- Vedlegg 3 – Tollbugata 13
- Vedlegg 4 – ROS-analyse
- Vedlegg 5 – Grunnundersøkelser
- Vedlegg 6 – Trafikkanalyse
- Vedlegg 7 – Støyutredning, rev 01 oversendt 24.01.17.

- Vedlegg 8 - Vindanalyse
- Vedlegg 9 - Miljørapport