

**PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERINGSPLAN
FOR SJØGATA 37-39, BODØ
PLAN ID 2017016**

Utarbeidet av Nordic — Office of Architecture

nordic

OFFICE OF
ARCHITECTURE

Dato 15.03.2018

Innhold

1 Sammen drag	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 planprosess	6
3.2 Varsel om oppstart planarbeid.....	6
3.3 Medvirkningsprosess.....	6
4 Planstatus og rammebetingelser (Vekt på avvik fra overordnet plan).....	7
4.1 Overordnede planer	7
Fylkeskommunale planer	7
Kommuneplanens arealdel evt. kommunedelplaner	8
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	9
4.3 Tilgrensende planer	12
4.4 Temaplaner	14
4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer.....	14
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	15
5.1 Beliggenhet.....	15
• Beliggenhet.....	15
• Avgrensning og størrelse på planområdet	16
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	17
5.3 Stedets karakter	18
5.4 Landskap.....	20
5.5 Kulturminner og kulturmiljø	20
5.6 Naturverdier	20
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder.....	21
5.9 Trafikkforhold	22
5.10 Barns interesser.....	23

5.11 Universell tilgjengelighet	24
5.12 Teknisk infrastruktur	24
5.13 Grunnforhold	25
5.15 Støyforhold	26
5.16 Luftforurensing	27
5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	28
• Risikomatrix, alle relevante forhold skal vurderes.....	28
5.18 Næring	29
6 Beskrivelse av planforslaget	29
6.1 Planlagt arealbruk.....	29
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	29
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	30
Grad av utnytting.....	31
6.4 Miljø.....	37
6.5 Parkering	44
6.6 Tilknytning til infrastruktur.....	44
6.7 Trafikkløsning	44
6.8 Planlagte offentlige anlegg.....	45
6.9 Universell utforming.....	45
6.10 Kollektivtilbud.....	45
6.11 Sosial infrastruktur	45
6.12 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	45
6.13 Plan for avfallshenting.....	45
6.14 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	45
6.15 Rekkefølgebestemmelser	46
7 Konsekvensutredning	47
8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	47
8.1 Overordnede planer	47
8.2 Landskap.....	47
8.3 Stedets karakter	47
8.4 Byform og estetikk.....	48
8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....	48
8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	48
8.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	49

8.8 Uteområder	49
8.9 Trafikkforhold	49
8.10 Barns interesser	50
8.11 Sosial infrastruktur	50
8.12 Universell tilgjengelighet	50
8.13 Energibehov – energiforbruk.....	50
8.14 ROS	50
8.15 Teknisk infrastruktur	51
8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen	51
9 Inkomne innspill	52
10 Avsluttende kommentar.....	57

1 Sammendrag

Hensikten med planen er at tiltakshaver ønsker å regulere planområdet til et kombinert formål av hotell, forretning og tjenesteyting.

Parkeringsbehov for hotellet oppfylles i et separat parkeringshus med parkering for forflytningshemmede langs Sjøgata, og det vil ikke være mulig å parkere langs havnepromenaden. Det opprettes også forbindelser mellom Sjøgata og havn som kun er tilrettelagt gående og syklist, med en begrenset kjøremulighet for varelevering og avfallshenting. Fasader i første etasje mot både Sjøgata og havnepromenaden skal være åpne og utadrettet.

Det foreligger to eldre reguleringsplaner for planområdet, og omreguleringen ønsker å tilrettelegge for endring av byggehøyder og formål fra det som finnes i gjeldende plan. Gjeldende høyder er fra kote +16,0 til +25,3. Utgangspunktet for detaljregulering er å gi rom for økte høyder, og tilrettelegging for andre formål og arealbruk. Endring fra bolig til hotell utløser mindre krav for uteareal og støy og tilrettelegges for andre bygningsvolumer på tomten.

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

2 Bakgrunn

Planområdet ligger i Bodø sentrum, i Sjøgata 37-39 og Hundholmen Byutvikling AS er forslagsstiller. Tiltakshaver, Hundholmen Byutvikling AS, søker å omregulere eiendommene til hotell og legge til rette for økning i utnyttelse av planområdet og forsterket by- og gateliv langs Sjøgata og havnepromenaden med utadrettet funksjoner i første etasje.

Tomten omfattes i Indre Bykjerne området i kommuneplan for Bodø sentrum. I kommuneplanen er området avsatt til sentrumsformål.

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å utvikle eiendommene med en blanding av hotell, forretning og tjenesteyting. Alle eksisterende bebyggelse innenfor planområdet (gnr/bnr 138/4396, 138/2204 og 138/2180), søkes revet for å oppføre et nytt bygg.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Planforslaget er utarbeidet av Nordic — Office of Architecture på vegne av tiltakshaver Hundholmen Byutvikling AS.

Planområdet omfatter gnr/bnr 138/4396, 138/2204 og 138/2180

Tomten er eid av tiltakshaver

2.3 Tidligere vedtak i saken

Det foreligger ikke tidligere vedtak i denne saken.

2.4 Utbyggingsavtaler

Ingen utbyggingsavtaler er knyttet til omreguleringen.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Krav om konsekvensutredning ble vurdert av forslagsstilleren og diskutert i oppstartsmøte. Det ble konkludert at planforslaget ikke utløser krav om konsekvensutredning etter lovverkets forskrift. Brev og vurdering fra Bodø kommune

3 Planprosessen

3.1 Deltagere i planprosess

Forslagsstiller: Hundholmen Byutvikling AS

Forslaget er utarbeidet av: Nordic — Office of Architecture AS

Landskap: Bjørbekk & Lindheim AS

Trafikkanalyse: COWI AS

Støyvurdering: Brekke & Strand Akustikk AS

Vindanalyse: COWI AS

Vurdering av grunnforhold stabilitet: Geoteknisk rapport: Norconsult AS

I tillegg til info- og oppstartmøte har det vært holdt 2 arbeidsmøter mellom forslagsstilleren og Bodø kommune hvor det har blitt orientert om utviklingen av prosjektet og diskutert vesentlige temaer i planprosess. Referater fra disse møtene er vedlagt

3.2 Varsel om oppstart planarbeid

Det ble varslet om oppstart av reguleringsplanarbeid og forhandling om utbyggingsavtale med annonse i Avisa Nordland 03.01.2018 og i brev til berørte naboer og relevante offentlige myndigheter 03.01.2018, etter adresseliste fra Bodø kommune. Det ble i tillegg annonsert på Bodø kommunes nettside.

Det er kommet inn 10 innspill til varsling om planoppstart. Disse er oppsummert og kommentert under kapittel 9 i dette dokumentet og vedlagt i sin helhet.

3.3 Medvirkningsprosess

Det ble i varslingsbrev og annonse informert berørte parter om åpent informasjonsmøte.

Informasjonsmøte ble avholdt 22.01.2018 i lokalene til Hundholmen byutvikling AS i Sjøgata 15. Der ble det presentert planskisser og illustrasjoner av foreløpig prosjekt og orientert om prosjektets hovedgrep og målsettinger.

I tillegg til oppstartmøte er det avholdt 2 arbeidsmøter og der ble det diskutert status og viktige temaer i planarbeidet. Referater fra disse møtene er vedlagt planbeskrivelse.

4 Planstatus og rammebetingelser (Vekt på avvik fra overordnet plan)

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 pkt. 8.2 By- og tettstedsutvikling relevant hvor det blant annet heter at:

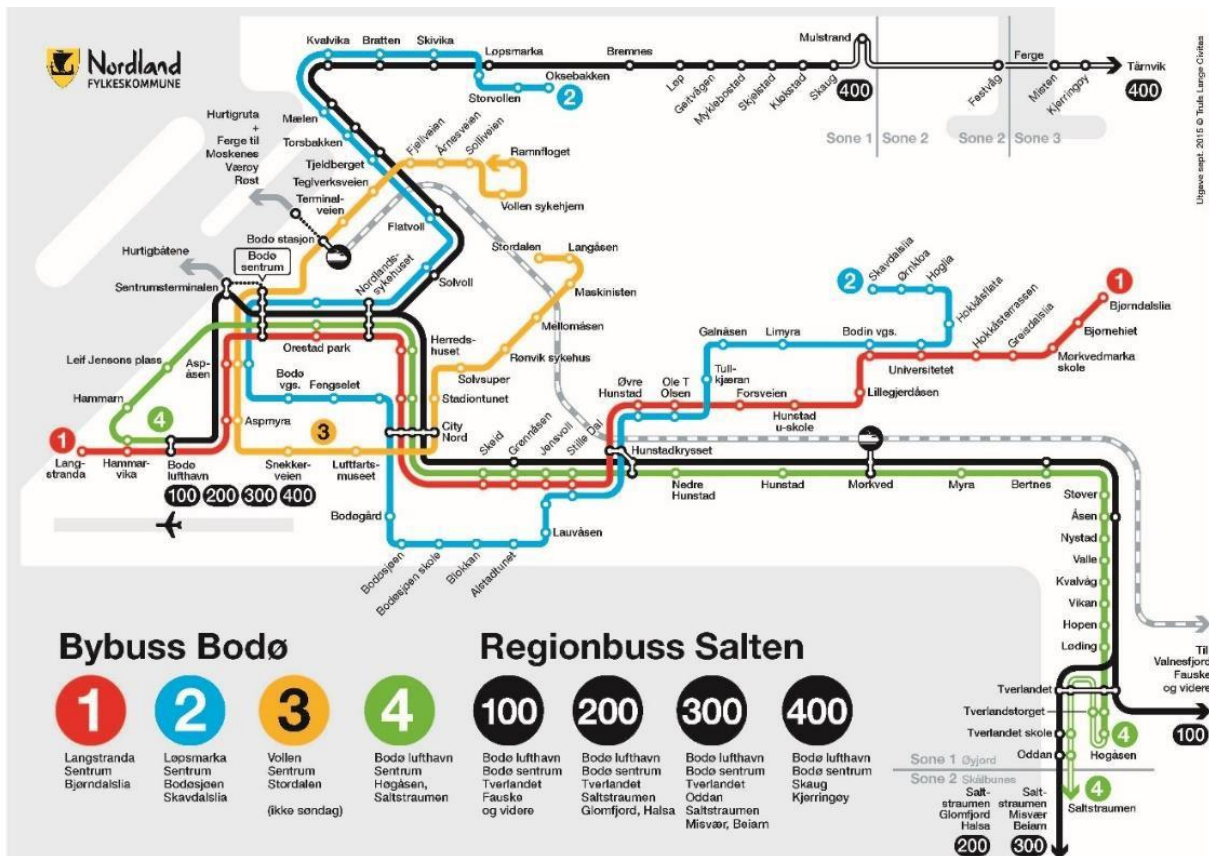
- Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.
- By- og stedsutvikling skal ivareta og bygge videre på kulturhistoriske kvaliteter, stedets karakter og identitet.
- 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.
- Arbeidsplasser, besøksintensive virksomheter og nye boligområder bør lokaliseres i gangavstand fra gode kollektivtilbud.
- Uteområder skal i størst mulig grad sikres en design med universell utforming.

Kollektivplan Bodø 2010-2021

Nordlands 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 antall 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 m gåavstand til nærmeste bussholdeplass. Planområdet ligger med en avstand på ca. 70 meter til kollektivtrase og holdeplasser, ca. 200 meter fra Bodø stasjon og er dermed i tråd med føringer i Kollektivplan Bodø.

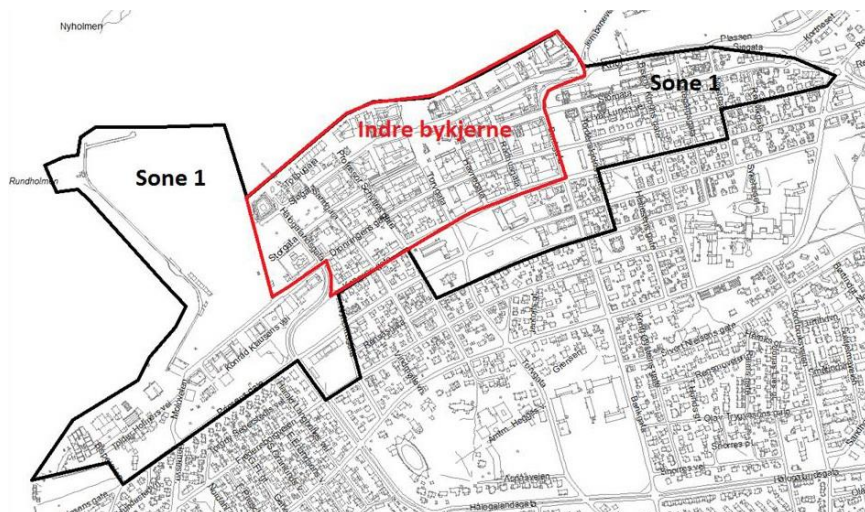


Kart over kollektivsystemet i Bodø.

Kommuneplanens arealdel evt. kommunedelplaner

Kommuneplanen 2014-2026

Kommuneplanen legger opp til at Bodø kommune skal ha en bærekraftig areal- og transportplanlegging som fastsetter grunnlaget for utvikling av en miljøvennlig by og fremtidsrettede transportsystem. Målet om å utvikle Bodø som en kompakt by er et svært sentralt tema i kommuneplanen. Satsingen på byutviklingsområdet for utvikling av nye boligområder, foretting og omformingsområder gir en byvekst som er kompakt og miljøvennlig.



Kart som viser de forskjellige utviklingsområdene i Bodø sentrum.

Planområdet befinner seg i «Indre bykjerne» området hvor høyere tetthet og mer bymessig liv er ønsket. «Bykjernen utvikles som et kompakt bysentrum med høy konsentrasjon av arbeidsplasser, boliger, handel-, næring- og kulturfunksjoner for å sikre stor aktivitet innenfor korte avstander. Dette er en forutsetning for å skape gode kollektivløsninger og mulighet for en bilfri hverdag. Bebyggelsen skal være bymessig med fokus på arkitektur og ta hensyn til historiske bygninger, gateløp, byrom og bevare siktlinjer og forbindelsen til havet.»



Kart som viser de forskjellige utviklingsområdene i Bodø sentrum.

Planområdet inngår i kommuneplanens sone 1 kvartal 8, der det tillates oppført bebyggelse med sentrumsformål. 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, serveringsted eller kulturelle formål. Boliger tillates ikke i 1. etasje.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det foreligger to gjeldende reguleringsplaner for planområdet Reg. plan nr.1023 29-47 og reg. plan nr.1024 for Nerbyen.

Reguleringsplan for Sjøgata 29-47

Reguleringsplan for Sjøgata 29-47 omfatter bolig/forretning/kontor og fellesområder for avkjørsel/parkering, og er vedtatt 11.03.2004. Planområdet omfattes av følgende reguleringsbestemmelser (utdrag):

§1. Området reguleres til følgende formål:

- Byggeområde, blandet formål: Område for boliger, forretninger og kontor
- Offentlig trafikkområde: Havnepromenade i sjø, havneområde på land, kai.
- Fellesområder: Felles avkjørsel, parkering.

§2. Blandet reguleringsformål

I bebyggelsen kan ett eller flere av de formål planen hjemler være representert. Boliger kan innredes fra og med 4.etasje og opp, regnet mot Sjøgaten.

Innen området kan det oppføres bygninger med gesimshøyde mot Sjøgaten begrenset som angitt på plankartet, stigende fra kote +25,0 (NB! Det gjøres oppmerksom på skrivefeil i bestemmelsene her) for Sjøgaten 29 til kote + 25,3 for Sjøgaten 37 og del av Sjøgaten 39. For Sjøgaten 41 og 43 er maksimal gesimshøyde 20,5 m. For å bevare sikt nedover Bankgaten er høyden redusert i deler av felt K3, K4 og K5. Høydene er avmerket på plankartet og gjelder for gesims mot Sjøgaten. For deler av felt K4 og K5 gjelder angitte høyder mønehøyde. Eventuell toppetasje skal være tilbaketrukket fra Sjøgaten slik at vinkelen med hovedgesimsen utgjør 30-35 grader.

Maksimal utnyttelsesgrad er satt til 100 % BYA.

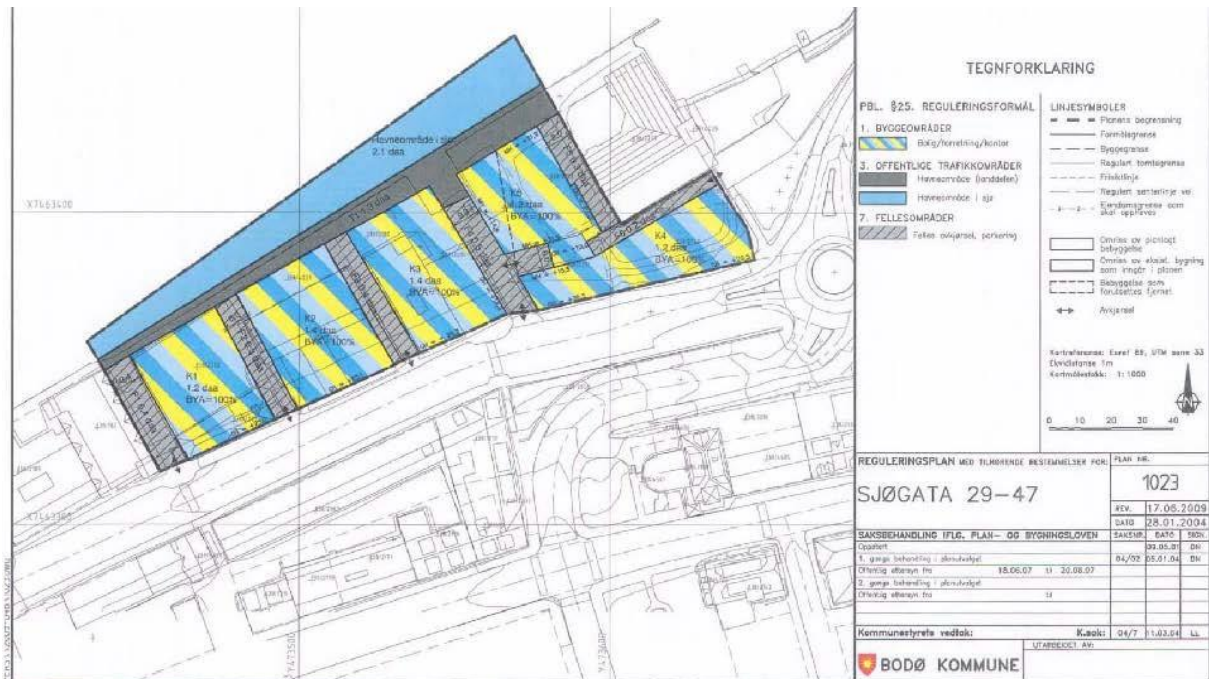
Bebyggelsen i planområdet skal beskyttes mot støy ved hjelp av ytterveggisolering og/eller planløsning slik at det oppnås akseptable støynivåer i h.h.t. Miljøverndepartementets retningslinjer (Rundskriv T-8/79). Tilfredsstillende tiltak mot veitrafikkstøy skal dokumenteres i forbindelse med søknad om tiltak.

§ 4. Havneområde på land, kai

Ytre del av kai er offentlig tilgjengelig som kaipromenade. Området kan benyttes til lagringsområde. For fartøy som ligger til kai tillates ikke bruk av hjelpemotorer, av støymessige grunner, mellom kl. 2200 og 0600.

§ 5. Situasjonsplan

Ved søknad om tiltak skal situasjonsplanen vise plasseringer, bygningers høyde og takform, veier, gatelys, avkjørsel til offentlig vei og øvrig bruk av tomten: evt. lekeplass, parkering, plassering av avfallsbokser o.a.



Reguleringskart Sjøgata 29-47

Reguleringsplan for Nerbyen

Kai/havnepromenaden i planområdet omfattes av 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 HP3. Disse skal vise høyder langs kaifronten, eventuelt nedtrapping til sjøen, områder for fornying, 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 rammetillatelse for de enkelte tilstøtende feltene.

§ 2.15.2

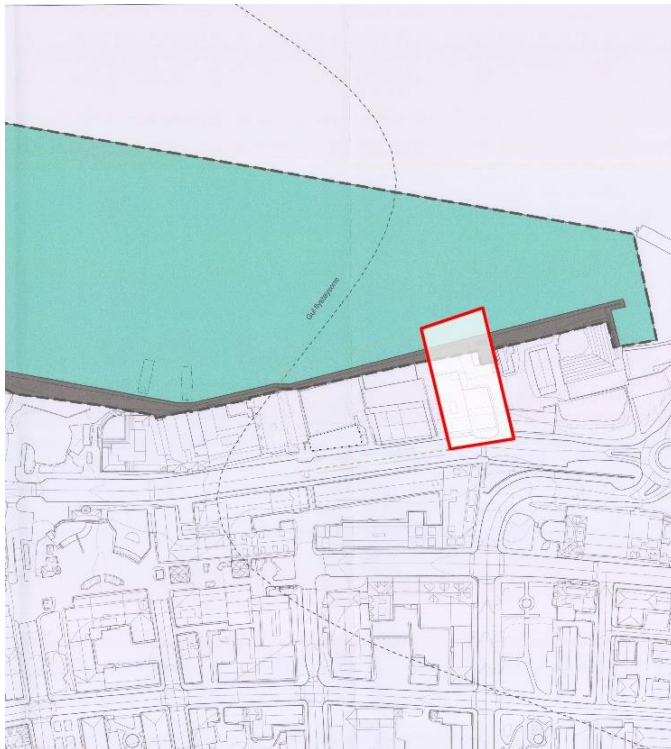
Havnepromenaden skal tilrettelegges for alle grupper i samfunnet (funksjonshemmende, rullestolbrukere, synshemmede mv.) i henhold til prinsippene om universell utforming. Redegjørelse om hvordan dette er løst skal fremgå av rammesøknad.

§ 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 HP3 er det tillatt med kjøring for rednings- og nyttekjøretøy.



TEGNFORKLARING

	Område for offentlig bebyggelse		Planens begrensning
	Gate med fortau		Formålsgrense
	Torg		Grense for bevaringsområde
	Gangveg		Byggegrense
	Kollektivlegg		Regulert senterlinje
	Kal		Regulert kant kjørebane
	Busseholdeplass		Regulert kjørefelt
	Småbåtanlegg (landdelen)		Regulert parkeringsfelt
	Felles avkjørsel		Regulert gjennomgang
	Felles gangareal		Avkjørsel
	Vann- og avløpsanlegg		
	Bolig/Forretning		
	Forretning/Kontor		
	Bolig/Forretning/Kontor		
	Annet kombinert formål		
	Park		
	Havneområde i sjø		
	Bevaringsområder		

0 10 20 40 m
Kartgrunnlag: FKB, sjour 2007.
Kartreferanse: Euref 89, UTM Zone 33
Høydereferanse: NN 1984
Målestokk 1:1000

Reguleringsplan for Nerbyen, Bodø kommune
med tilhørende bestemmelser

Saksbehandling etter plan- og bygningsloven:	SAKSNR.	DATO	SIGL.
1. gangsbehandling i planutvalget	PS 08/95	04.03.08	
Offentlig ettersyn fra 10.03.08 til 25.04.08			
2. gangsbehandling i planutvalget	PS 08/134	13.10.08	KK
Bodø bystyre vedtok av planen:	PS 08/158	23.10.08	KK

Bodø bystyre vedtok av planen: PS 08/158 23.10.08 KK

bodø KOMMUNE

Planen er utarbeidet av:
Bodø kommune
Plankontoret

TEGNINGSNUMMER (Plan-ID) 1024
VERSJON A 13.10.08
DATERT: 23.09.2008 AVB/BJ/VJ

Plankart (utsnitt) med tegnforklaring, Reguleringsplan for Nerbyen. Planområdet er merket med rød firkant.

4.3 Tilgrensende planer

Utgangspunktet er tomtene som er omfattet av K3 i reguleringsplan 1023. I tillegg går plangrensen ut til senterlinje Sjøgata, inntil nylig vedtatt plan i sørvest og inntil formålsgrense K4 og K5 (luftfartstilsynet og Nav) i nordøst. Tilhørende del av havnepromenaden og sjøareal ut til utstrekningen til naboplanen i sørvest tas også med.

Detaljregulering Sjøgata 29-33 (Plan-ID 2014021)

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg
 Kvarterbebyggelse og anlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 Veg
 Gulebrygge
 Kall
 Kai

§12-7 - Bevaringsområder
 Utvalgt for saksbehandling i planutvalget

Linjesymbol
 Fellegrense
 Formålsgrense
 Fellegrense
 Fellegrense

Punktsymboler
 Adkomst

Planinformasjon
Plan-ID: 2014021
Planens tittel: Detaljregulering Sjøgata 29-33
Planens status: Godkjent
Planens utarbeidelsesår: 2008
Planens utarbeidelsesdato: 23.09.2008
Planens utarbeidelsessted: Bodø kommune
Planens utarbeidelsesansvarlig: AVB/BJ/VJ

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Saksbehandling etter plan- og bygningsloven:	SAKSNR.	DATO	SIGL.
1. gangsbehandling i planutvalget	PS 08/95	04.03.08	
Offentlig ettersyn fra 10.03.08 til 25.04.08			
2. gangsbehandling i planutvalget	PS 08/134	13.10.08	KK
Bodø bystyre vedtok av planen:	PS 08/158	23.10.08	KK

Bodø bystyre vedtok av planen: PS 08/158 23.10.08 KK

bodø KOMMUNE

Planen er utarbeidet av:
Bodø kommune
Plankontoret

TEGNINGSNUMMER (Plan-ID) 1024
VERSJON A 13.10.08
DATERT: 23.09.2008 AVB/BJ/VJ

TEKST..

Nabotomtene K1 og K2 har blitt nylig regulert til blandet formå forretning, tjenesteyting og bevertning på bakkeplan, kontorer i andre plan og boliger i de øvrige etasjene. Utbyggingen har en stor andel bolig og har gesimshøyde på +32,7m til +38,7m på deler av tomta. Detaljregulering har fått godkjent økt høyder fra forrige regulering (maks +25,3m) på grunn av forslagets variert komposisjon og en ønske å gi Sjøgata en mer bymessig karakter, som er i tråd men regionale og kommunale utviklingsplaner.

Uteoppholdsarealer har blitt planlagt i gårdsrom og på tak, som også inkluderer arealer for lek. Prosjektet «rydder opp» tomtene på bakkeplan ved at parkering flyttes ned i kjeller og gateparkering langs Sjøgata opprettholdes. Det opprettes også forbindelse mellom Sjøgata og havn som kun er forbeholdt gående og syklist. Det vil ikke lenger være mulig å parkere langs havnepromenaden, og fasader i første etasje mot både Sjøgata og havnepromenaden skal være åpne og utadrettet.

Prosjektet er under oppføring og forventes å være ferdig bygd i starten av 2019.



Illustrasjon Ramsalt prosjekt – Planlagt utbygging (Hundholmen Byutvikling)

Reguleringsplan Bodø Samnett-terminal

Planområdet grenser mot vedtatt reguleringsplan for Bodø Stamnett-terminal. Dette er en områderegulering for Bodø Stamnett-terminal i nord-øst, og inngår som del av del av havnepromenaden. Formålet med planen er å legge til rette for terminalvirksomhet knyttet til havn og jernbane, sikre areal for et oppgradert vegnett, og å passe inn tilgrensende næringsområder nord og sør for terminalområdet. Foreslått reguleringsplan berører ikke direkte denne reguleringsplanen.



Plankart, Reguleringsplan for Bodø Stamnett terminal.

4.4 Temaplaner

Grønnstrukturplan for Bodø Kommune

Grønnstrukturplanen ønsker videre å rette fokus på at det skal skapes gode forbindelser i grønnstrukturen mellom eksisterende byutviklingsområde og ny bydel på flyplassområdet. Det er i Grønnplakaten foreslått mulige koblingspunkt til overordnet grønnstruktur i eksisterende byutviklingsområde. Grønnstrukturplanen har et mål å sikre en struktur av parker, natur- og friområder innenfor byutviklingsområdet.

Prosjektet er innenfor det som er definert byutviklingsområdet. Det tilsier at planforslaget bør legge til rette for gode gang- og sykkel forbindelser til grøntområder og friareal.

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet 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.

SPB 2008 Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre

Målet med den rikspolitiske bestemmelsen om kjøpesentre er å styrke by- og tettstedssettene 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.

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 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

• Beliggenhet

Eiendommene ligger sentralt i Sjøgata i Bodø, ca. 200 m fra jernbanestasjonen og 30 m fra Bankgata, som er en viktig innfartsåre til Bodø. Planområdet avgrenses i sør-øst av Sjøgata, Luftfartstilsynet og NAV-bygget i nord-øst, Ramsalt boligprosjekt (under bygging) i vest og Rønvikleira i nord.

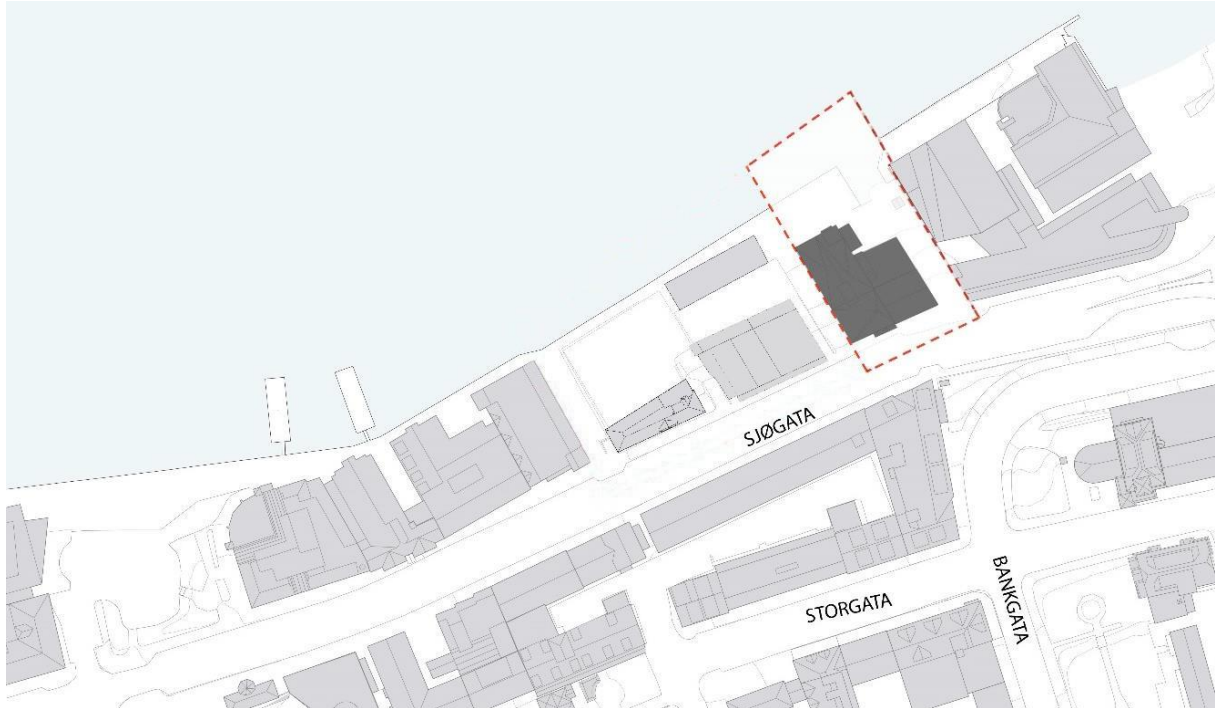
- **Avgrensning og størrelse på planområdet**

Planområdet er på ca. 4 daa – herav utgjør utbyggingsområdet ca. 1,4 daa.



Illustrasjon Bodø sentrum – Planområdet markert i rødt.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk



Planområdet med eksisterende bebyggelse, veinavn og varslet planavgrønsning.



Flyfoto - Planområdet med eksisterende bebyggelse

I dag brukes planområdet til forretning, kontor og verksted, med et totalt areal på ca. 3.250 m², i tillegg til kai/havnepromenade og tilgrensende veiareal. Dagens bruk av planområdet er en konsekvens av tidligere bruk av hele kai området til industri og verksted. Transformasjon av kaien i Bodø skjer gradvis med utbyggingsprosjekter som konvertere tidligere industri arealer til offentlige formål og bolig.

På tomta rett vest for planområdet er prosjektet Ramsalt under bygging, dette består av en utbygging på ca. 17.500 m² med bolig, næring og kontor. I nærheten finnes det verksted, hotell, forretning, lager og serveringssteder.

5.3 Stedets karakter

Planområdet sett fra havnepromenaden

Sjøgata sett fra sør-vest

Området og bebyggelsen langs Sjøgata og kaifront skiller seg fra den øvrige kvartalsstrukturen i sentrum, både med sin relativt flate topografi og i bygningsstruktur. Bebyggelsen her har en stor variasjon både i uttrykk og høyder. Her er eldre bebyggelse på 2 etasjer, og høyere, nyere næringsbebyggelse med opptil 9 etasjer. Lengre vest ligger også et nytt hotell, som er byens høyeste med 17 etasjer.

Mellom Sjøgata og kaien er det veier på tvers som gir siktlinjer fra indre deler av sentrum og ut til havnen med kontakt til sjøen. Kaien er i dag delvis brukt til trafikkformål. På noen deler er det parkering langs bebyggelsen, varelevering og videre adkomst til bebyggelsen mot øst. Kaien er under oppgradering til sammenhengende havnepromenade, mer tilrettelagt for byens befolkning og rekreasjon.

Sjøgata er ei gate med variert utvalg av butikker, hotell, spisesteder og kontorer. Planområdet ligger i en del av Sjøgata med i noe grad mindre utadrettet virksomhet på gateplanet, enn lenger syd/vest. Ramsalt prosjekt på nabotomta blir en stor tilskudd til offentlige rettet formål i gateplan, og omregulering av planområdet skal forsterke transformasjonen av Sjøgata og styrke områdets karakter som en del av Bodø sentrum.



Planområdet og eksisterende bebyggelse sett fra Sjøgata

Eksisterende bebyggelse på planområdet består i av flere eldre bygg på 2 til 3 etasjer uten verneverdi. Bebyggelsen ligger delvis langs Sjøgata og ned mot Kaifronten. Bygningen i Sjøgata 37 er utført i 3-4 etasjer med flatt tak, mens bygningen i Sjøgata 39 er 2-3 etasjer med skrå tak. Mot syd/vest ligger en høyere bygning med 7 etasjer til næringslokaler, kledd med tegl og metallplater. Mot nord/øst har nabotomt ny bebyggelse til kontor/offentlig forvaltning. Bygningen er på opptil 9 etasjer med avtrapping i forhold til regulert siktlinje. Bebyggelsen på tilgrensende kvartal på motsatt side av Sjøgata er varierende i høyde, med et relativt massivt uttrykk og 3 til 5 etasjer.



Planområdet og eksisterende bebyggelse sett fugleperspektiv

5.4 Landskap

5.4.1 Topografi og landskap

Planområdet har ca. tre meter høydeforskjell fra kaien, som ligger på kote +3 m over havnivå, til Sjøgata på ca. kote +6 m.

Kommuneplanen har satt en begrensning på byggehøyde kote 3,5 m 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.

5.4.2 Solforhold

Planområdet har gode solforhold. Tomten har henvendelse mot sør-øst og nord-vest, og vil dermed ha både formiddags- og ettermiddagssol i sommerhalvåret.

5.4.3 Lokalklima

Området er vindutsatt. Østavinden er merkbar gjennom året. I sommerhalvåret vil også den kalde nordavinden gjøre seg gjeldende. Det er gjort en vindanalyse for prosjektet, utført av COWI (mars 2018). Studien er i sin helhet finnes som vedlagt.

5.4.4 Estetisk og kulturell verdi

Innenfor planområdet ligger det i dag to bygg. Bebyggelsen består av lager/ industribygg og kontor/forretningsbygg. Bygningsmassen har varierende kvalitet og har totalt sett et omfattende oppgraderingsbehov. Byggene har ingen spesiell arkitektonisk eller historisk verdi og alle eksisterende bygg foreslås revet.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller verdifulle kulturmiljø innenfor planområdet.

5.6 Naturverdier

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

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Mesteparten av planområdet er bebygd eller består av areal benyttet til parkeringsplasser og lagervirksomhet/industri. Det eksisterer ikke grøntområder innenfor planområdet. Det er derimot kort avstand til offentlig grøntstruktur i byen. Anna Benoni-parken er det nærmeste grøntområdet, og ligger ca. 100 m sør-øst for planområdet. Det er i tillegg kort vei til Dillanparken (260 m), Rådhusparken og Solparken (240 m).



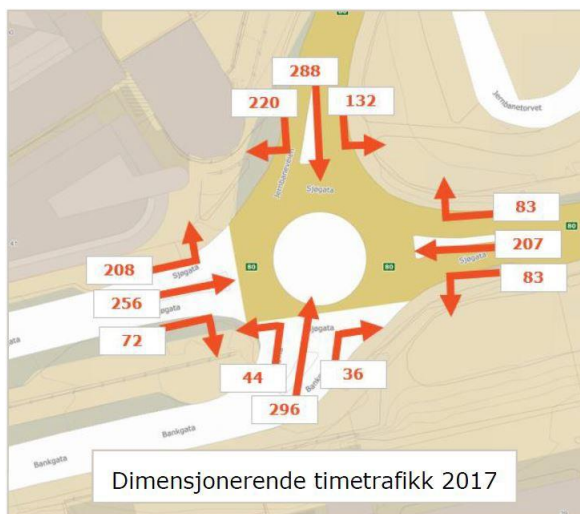
Oversikt grønnstruktur

5.9 Trafikkforhold

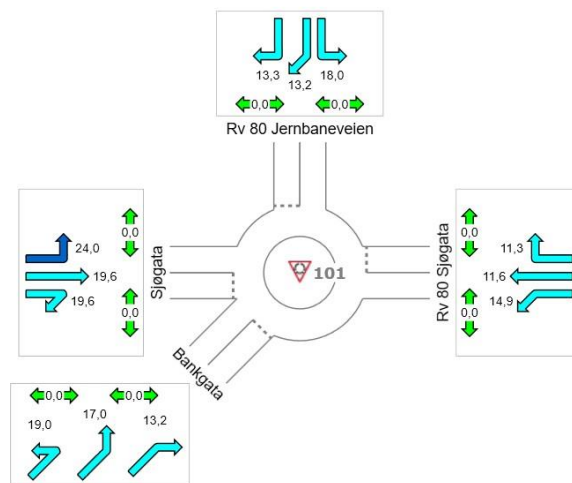
Kapasitetsberegninger i dagens situasjon

I forbindelse med etablering av Aimsun-modell for Bodø ble det høsten 2017 utført trafikktellinger i en rekke kryss, blant annet rundkjøringen Sjøgata/Bankgata/Rv. 80. Armen Rv. 80 Sjøgata var imidlertid ikke talt, så for denne er det gjort estimat basert på oversikt over trafikkvolum på veglenker hentet fra foreløpig rapport for Aimsun-modell for Bodø.

Tellingene er oppsummert, og dimensjonerende timetraffikk for 2017 er vist nede som *Trafikktelling 2017* (venstre). Dimensjonerende timetraffikk er beregnet ved å gange trafikken i største kvarter med 4. Tellingene er gjort i ettermiddagsrush (kl. 15-17), og alle kapasitetsberegningene i dette notatet er dermed for ettermiddagsrush.



Trafikktelling 2017 – Aisum modell Bodø



Gjennomsnittlig forsinkelse 2017-situasjon

Det er gjort kapasitetsberegninger i SIDRA Intersection, og figuren til høyre viser *gjennomsnittlig forsinkelse for 2017-situasjon*. Dette viser hvor lenge trafikantene i gjennomsnitt må vente for å komme inn i rundkjøringen.

Trafikksikkerhet

Figuren under viser registrerte trafikulykker omkring planområdet. Ulykkessteder er markert med grønne punkter, planområdet er markert med oransje stiplet linje.



Registrerte trafikulykker omkring planområdet – Trafikkanalyse (COWI)

Ulykkesituasjon

De fleste av ulykkene i området har skjedd i Sjøgata. De aller fleste ulykkene har lettere skadd som alvorligste skadegrad, men det har vært to ulykker med alvorlig skade, og én dødsulykke. Alle disse har involvert fotgjengere. Fotgjengere har vært involvert i et flertall av ulykkene, de fleste av disse involverer kryssing utenfor gangfelt.

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.

Kollektivtilbud

Lengst vest i Sjøgata ligger sentrumsterminalen (500 m) som betjener regionbussene i Bodø. I Dronningens gate ligger holdeplass «Bodø sentrum» og «Dronningens gt. 25» (150 m) som betjener lokalrutene og regionruter. Det er ikke bussbetjening i Sjøgata.

Planområdet ligger 200 m fra jernbanestasjonen. Gangruta til/fra stasjonen er sikret med fortau langs Sjøgata og gangfelt over Jernbaneveien. Gangfeltet krysser to kjørefelt med mulighet for å dele opp kryssingen ved å vente på deleøy som er ca. 2 m bred.

5.10 Barns interesser

Utbyggingsområdet benyttes, til forslagsstillers kjennskap, ikke i dag av barn. Fortauene langs Sjøgata benyttes av barn og ungdom som ferdes i byen. Barn har en interesse i at løsninger for myke trafikanter er tilsvarende eller bedre enn dagens løsninger.

Det er ingen grøntområder i planområdet som benyttes av barn og unge.

5.11 Universell tilgjengelighet

Nye bygg med publikumsfunksjon skal tilrettelegges for alle grupper i samfunnet i henhold til prinsippene om universell utforming. Hotell og andre arealer utformes iht. krav om tilgjengelighet i Byggeteknisk Forskrift.

5.12 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Det er offentlig vann- og avløpsledninger i omkransende veier. Iht. kommunen kan det være utfordrende med påkobling til pumpestasjon mellom planområdet og bygget til Luftfartstilsynet, hvor ledning må gå over andre private eiendommer i øst. Det knyttes usikkerhet til vannkapasitet på eksisterende pumpestasjon, og dette må undersøkes videre i prosjektet.

Trafo og ledninger

Det er i dag en eksisterende nettstasjon (0529) som vil bli berørt av utbyggingen og må reetableres i den nye bebyggelsen.

Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m.

Prosjektet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme med påfølgende tilknytningsplikt.

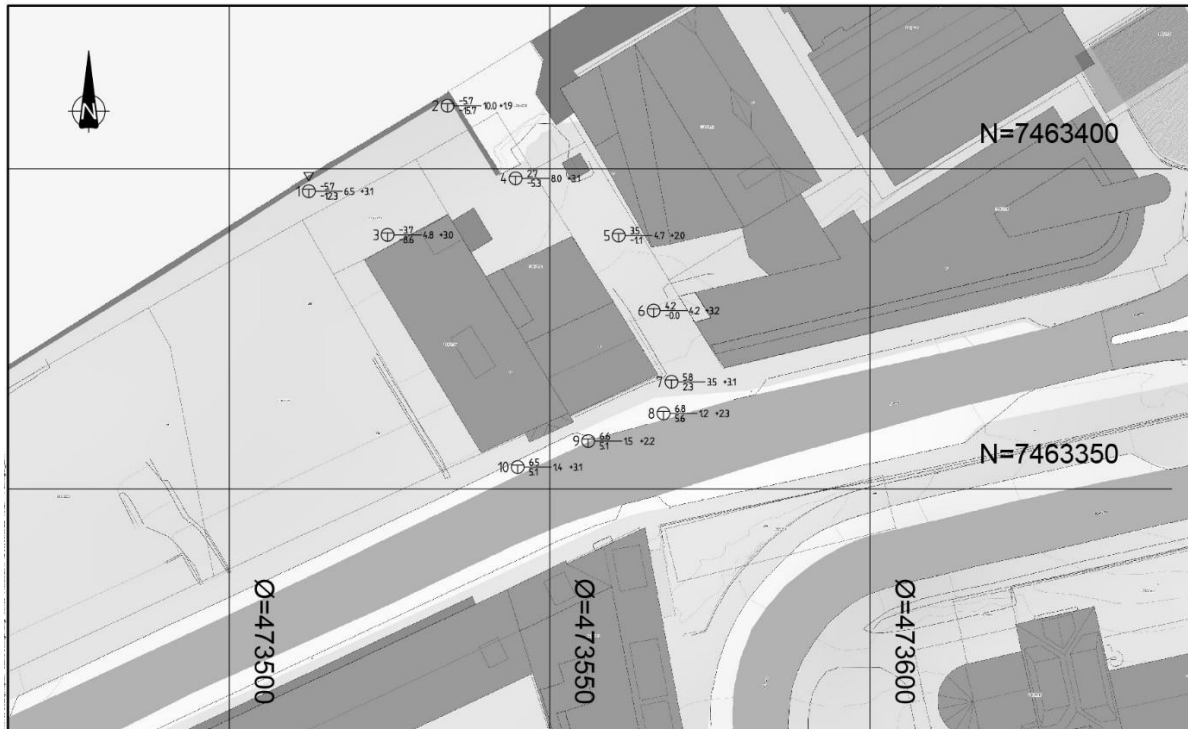
5.13 Grunnforhold

Stabilitetsforhold

Vurderinger av grunnforhold er gjort av Norconsult 2017.12.08, og er vedlagt planforslaget.

Dokumentene oppsummerer forholdene slik:

Langs Sjøgata forventes det en tynn løsmasseoverdekning over berg. Fra Sjøgata og ut mot sjøen faller berget av og løsmassemektigheten øker på. Løsmassene langs Sjøgata forventes til å bestå av oppfylte friksjonsmasser. Ut mot sjøen indikerer boringene en mer variert løsmassesammensetning, generelt innhold av mer finstoffholdige (leirige) masser.



Borepunktene for Grunnundersøkelse – Norconsult



Støysonekart 4m over terreng (Brekke Strand)

Avinors støysonekart for flystøy viser at tomten ligger utenfor gul sone og dermed har støynivå under 52 L_{den} . Trafikkmengden i Sjøgata er for øvrig av en slik størrelse at en lokal trafikkøkning knyttet til hotelldriften ikke vil føre til særlig endring i støybelastning for bygningene i nærområdet.

Støysonekartet viser at fasaden ut mot Sjøgata er støybelastet og har støynivå tilsvarende rød sone. For å ivareta støyforholdene skal det i neste fase utføres en detaljer støyberegning som viser beregnede støynivå utenfor fasade i alle etasjer. Disse støynivåene danner så utgangspunkt for dimensjonering av lydkrav til ytterveggskonstruksjoner og vinduer.

5.16 Luftforurensing

Det er ikke gjennomført analyser av luftforurensning i planområdet. Planområdet er utsatt for luftforurensning fra trafikk i Sjøgata, i tillegg til utslipp fra passerende båter.

Norsk institutt for luftforurensning har nylig publisert en grov kartlegging av forurensningssituasjonen i norske byer og tettsteder (Tønnesen m. fl., 2014). Grovkartleggingen viser at Bodø ligger under nedre vurderingsterskel for svevestøv PM_{10} . For NO_2 ligger Bodø mellom øvre og nedre vurderingsterskel, under grenseverdi. Det er usikkerhet knyttet til beregningen for Bodø, byen har behov for bedre screening. Bodø er ikke blant byene som er i ferd med å overskride grenseverdier for forurensningskomponenter.

Ut fra trafikkanalysen og nærheten til Sjøgata er det høyt sjans for luftforurensing i planområdet på grunn av bilbruk. Dette må hensyn tas i prosjekteringsfasen og bebyggelse, og nødvendige tiltak (VVS) bør planlegges for å hindre effekten av luftforurensingen.

5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

• Risikomatrikse, alle relevante forhold skal vurderes

ROS-analysen er gjennomført av Nordic — Office of Architecture og vedlagt planforslaget som eget dokument. Følgende er utdrag fra analysen:

Geoteknisk

Langs Sjøgata forventes det en tynn løsmasseoverdekning over berg. Fra Sjøgata og ut mot sjøen faller berget av og løsmassemekktigheten øker på. Løsmassene langs Sjøgata forventes til å bestå av oppfylte friksjonsmasser. Ut mot sjøen indikerer boringene en mer variert løsmassesammensetning, generelt innhold av mer finstoffholdige (leirige) masser.

Flomfare

I følge TEK 17 § 7-2 skal sikkerhetsklasse for byggverk i flomutsatte områder og områder som kan være påvirket av stormflo fastsettes. Sikkerhetsklasse vurderes ut fra bygningstype og konsekvens ved flom/storflo. Byggverk skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom slik at største nominelle årlige sannsynlighet i tabellen nedenfor ikke overskrides.

Det planlegges hotell, forretning og tjenesteyting i planområdet, der ventet konsekvens ved oversvømmelse er middels (sikkerhetsklasse F2) etter tabellen for sikkerhetsklasser. Overkant gulv langs kai planlegges på kote + 3. Dette ligger under forventet havnivå ved stormflo i 2100.

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

Vind

Det er foretatt en vindanalyse for eksisterende situasjon og det tyder på at vindretning fra øst er dominerende.

Sårbar flora / fauna

Det er registrert en lokalitet av naturtypen skjellsand i fjorden utenfor planområdet. Lokaliteten er registrert med A-verdi (nasjonalt viktig). Dersom planen medfører fylling i sjøen må naturtypelokaliteten tas hensyn til. Det vurderes at planen for øvrig ikke vil ha konsekvenser for naturmiljøet.

Utsiktede hendelser på veg

Sjøgata er den mest ulykkesbelastede kommunale gaten i Bodø. Sjøgata har tosidig fortau og tosidig gateparkering. Det er en fotgjengerovergang ved planområdets østlige side. Sjøgata planlegges oppgradert fra vei til gate blant annet med bredere fortau. Krav til frisikt og stigningsforhold mot Sjøgata må ivaretas i reguleringsplanen. Fortausbredde i Sjøgata bør være minimum 2,5 m.

Tidligere bruk – Industri

Det har blitt varslet at det har vært lagret og håndtert kull og koks på nabotomtene, samt drevet båtmotorverksted. Det er derfor grunn til å tro at grunnen i planområdet kan også være forurenset.

Det må gjennomføres en fase-1 undersøkelse av grunnen i planområdet, med ev. oppfølgende undersøkelser og tiltaksplan etter forurensningsforskriften. Sedimentene i Bodø havn er forurenset.

Støy

Ut fra støyberegningene ser vi at hotellbygningen som er nærmest Sjøgata vil få støynivå utenfor fasade tilsvarende rød sone. Støynivået vil antas å avta for de øverste etasjene siden avstand til vei blir større.

For å ivareta støyforholdene skal det i neste fase utføres en detaljer støyberegning som viser beregnede støynivå utenfor fasade i alle etasjer. Disse støynivåene danner så utgangspunkt for dimensjonering av lydkrav til ytterveggskonstruksjoner og vinduer.

5.18 Næring

Gjeldende reguleringsplan for området (plan nr. 1023) for Sjøgata 29-47 regulerer utbyggingsområdet til bolig, forretning og kontor.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Eiendommen ønskes utviklet med kombinert hotell, forretning og tjenesteyting formål. Hotellet vi disponere utadrettede funksjoner (restaurant, lobbybar, lounge) mot havnpromenaden og Sjøgata.

Reguleringsformål

Planområdet reguleres til følgende formål jfr. Plan- og bygningsloven § 12-5:

Begyggelse og anlegg (Pbl § 12-5 pkt.1)

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål Hotell/Forretning/Tjenesteyting (H/F/T) herunder bevertning

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

- Veg - offentlig
- Veg - felles
- Kai - offentlig
- Havn - offentlig

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

BEBYGGELSE OG ANLEGG – kombinert formål hotell/forretning/tjenesteyting

Det tillates etablert hotell, forretning, tjenesteyting og bevertning innenfor felt for bebyggelse og anlegg. Det tillates bevertning på bakkeplan ut mot kai. Det skal ligge forretning, tjenesteyting eller bevertning på bakkeplan mot Sjøgata. Fasader på gateplan skal være mest mulig transparente.

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Veg

Området benevnt o_Veg omfatter del av vegareal i Sjøgata og felles avkjørsel for eiendommene i området. Områdene benevnt f_Veg 1 er felles avkjørsel for eiendommene i området. Det skal skilles mellom kjøre- og gangareal i disse områdene.

Havn

Det kan etableres offentlig saltvannsbasseng og flytebrygge innenfor formålet med båtplasser.

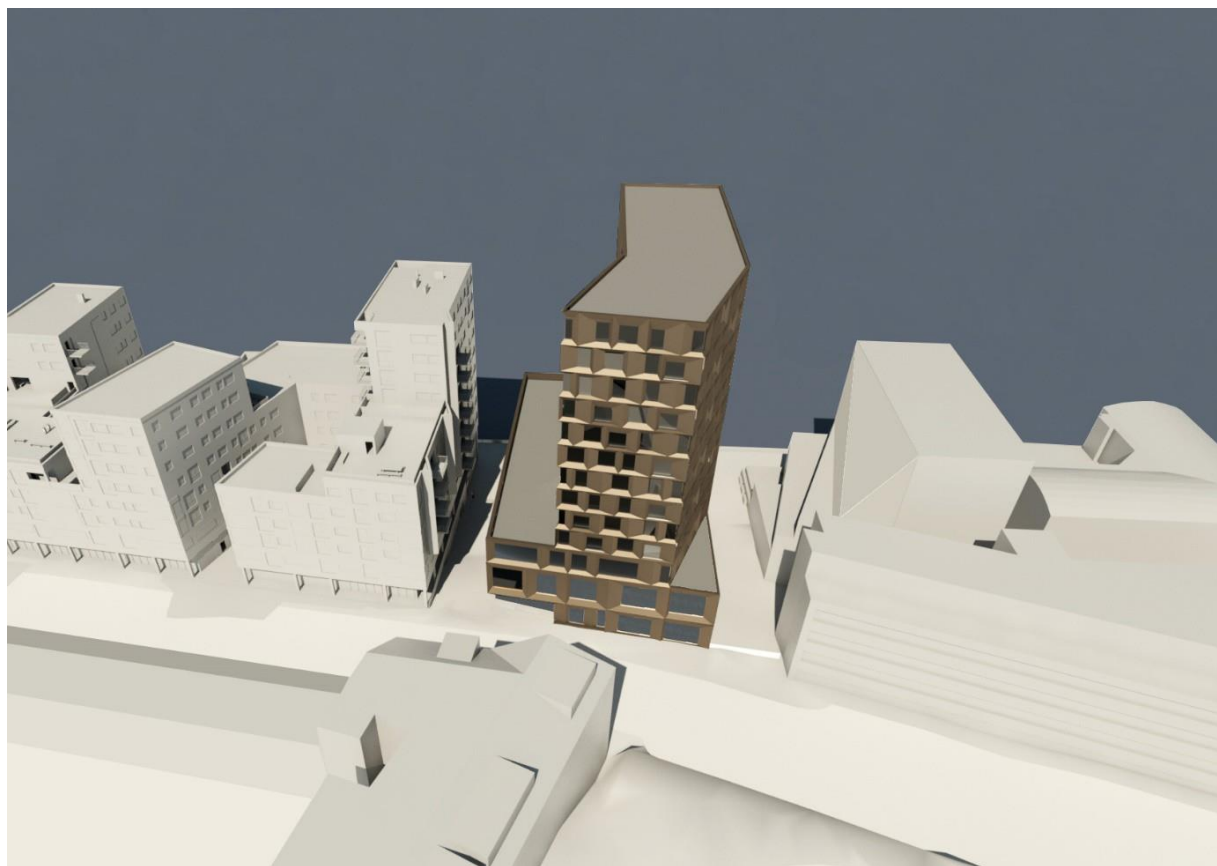
Kai

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. For fartøyer som ligger til kai tillates ikke bruk av hjelpemotorer av støymessige grunner mellom kl. 22.00 og 06.00.

Det tillates kjøring for rednings- og nyttekjøretøy på kai.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

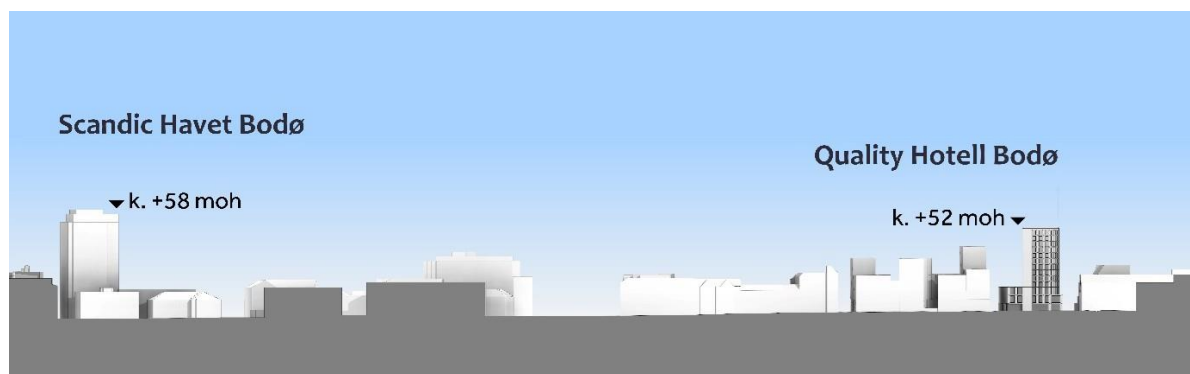
Bebyggelsen skal plasseres innenfor felt for bebyggelse og anlegg, som angitt på plankartet. Det tillates utkraging over havnepromenaden fra c+10 moh. Minst fribredde på havnepromenaden langs utkragede områder skal være 5,0m.



Bebyggelsehøyde

Som vist i plankartet er bebyggelsen regulert med varierte høyder. I siktlinje fra Bankgata er det regulert maks. gesimshøyde på kote +16,0 moh i tråd med gjeldende reguleringsplan. I resten av bebyggelsen er det regulert maks. gesimshøyde på kote +52 moh. Dette tilrettelegges for bebyggelse i østsiden av tomten på 13 etasjer mot Sjøgata og 14 etasjer mot havnepromenade. I vestsiden av tomten er det planlagt lavere bebyggelse med gesimshøyde på kote +21 moh. Plassering av høybebyggelse tar hensyn til boligmiljø i det planlagte boligprosjektet i Sjøgata 35. varierende høyde i bebyggelse vil skape et luftig og lett uttrykk og harmonere gatebilde med de andre bebyggelser langs havnepromenaden og Sjøgata.

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 og denne etasjen. I etasjen mot kai er det tenkt utadrettet virksomhet i forkant, med atkomst fra havnepromenaden. I kommunens prinsipløsninger for utforming av ny promenade er det skissert med en høyde på 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 er det tenkt hotellets restaurant i forkant, med atkomst fra havnepromenaden.



Oppriss som viser prosjekt i sammenheng langs Sjøgata



Oppriss som viser prosjekt i sammenheng med øvrig havnebebyggelse.

Grad av utnytting

Utnyttelse innenfor planområdet vil være ca. BRA = 13.500 m²

Antall hotellrom og konferanseavdeling

Det planlegges for ca. 250 hotellrom med fellesarealer og konferanseavdeling med møtefasiliteter i ulike størrelser (20-120m²) og stor sal for 450 personer.

Etasjen på havnepromenadenivå inneholder restaurant /servering henvendt mot sjøen, mens tekniske arealer, varelevering og lagring er planlagt plassert i bakkant under terreng mot Sjøgata.

På etasjeplan fra Sjøgata ligger hotellets inngangsparti med inntrukket fasadelivet, noe som gir overdekket og beskyttet inngang. Denne etasjen inneholder videre lobby, resepsjon og mindre møteromavdeling. Plan 2 fra Sjøgata inneholder konferansesal, vrimelearealer og grupperom. Etasjene fra plan 3 til plan 12 mot Sjøgata reduseres er en slankere bygningskropp, plassert over base, som inneholder i hovedsak hotellrom.

Utforming

Det legges vekt på å fremheve intensjonen om å skape et attraktivt og særegent signalbygg med høy arkitektonisk verdi samt et positivt kjennetegn for denne delen av bysentrum i Bodø. Materialbruk og detaljering av fasadekledning skal ta hensyn til miljø, vedlikehold og klima i nærheten til sjøen.

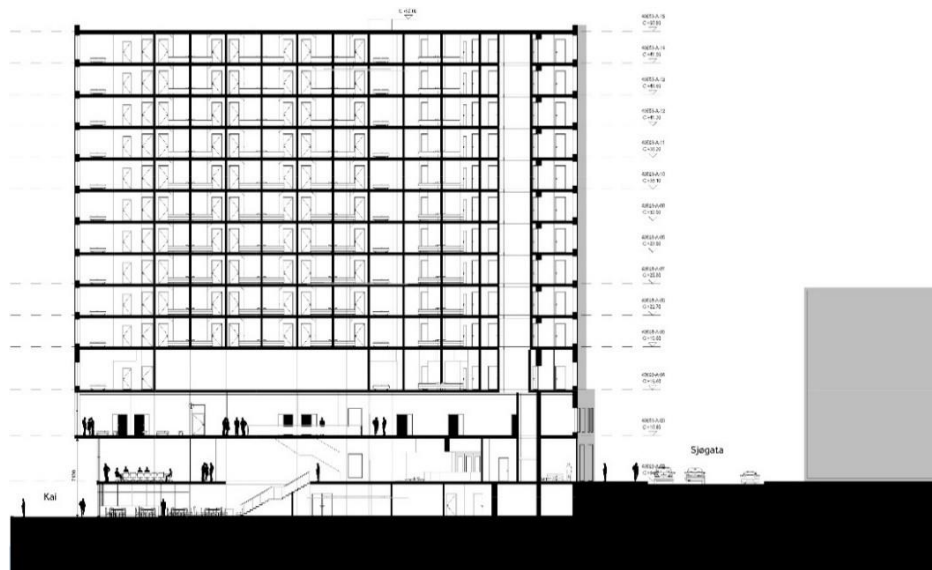
Bygningsvolumet består av 3 deler som varierer i størrelse og høyde, men behandlet likt for å forsterke den helhetlige identitet av bygget. Mot Sjøgata 35 (Ramsalt boligprosjekt) er volumet på 3 etasjer, 13 etasjer i midten og 2 etasjer mot Sjøgata 41.

Bygningsformen er tenkt forsterket med å skape et relieff i form av utformingen av fasadekledning. Fasadekledningen, som varierer i dybde og bredde, skaper et samspill med plassering og størrelse av vinduer.

Fasader mot Sjøgata og havnepromenaden skal være mest mulig transparente slik at visuell kontakt fra Sjøgata til havnepromenaden gjennom hotellet er mulig.



Planlagt bebyggelse og fasadeliv langs Sjøgata. Sett fra sørvest



Plan/agt bebygge/se og fasadeliv /angs kaien, sett fra sjøen

Landskap

Havnepromenaden videreføres fra Ramsalt-prosjektet med tanke på linjeføring og sonedeling, - med forankring i overordnede prinsipp-løsninger og føringer. Ytterste sone mot sjøen er en møbleringssone der gjennomgående elementer fra hele Havnepromenaden videreføres. Innenfor denne ligger en 3 meter bred kjørbart ferdssone/ promenade som er tydelig markert i belegningen. Nærmest hotellet ligger et areal som en markert oppholdssone, der det kan bli uteservering og aktivitet tilknyttet hotellets virksomhet. I forlengelsen av den østre sidegaten etableres det en utkragning og nedtrapping mot sjøen. Dette blir et viktig målpunkt og et markert oppholdssted i et sentralt krysningspunkt mellom Havnepromenaden og gangforbindelsen opp mot Sjøgata/ Bankgata. Havnepromenaden og arealene på sjøsiden av hotellet skal ha en høy standard og etableres som en møteplass for byens lokalbefolkning, turister og hotellgjester med muligheter for uteservering.



Situasjonsplan

Havnepromenade

6.4 Miljø

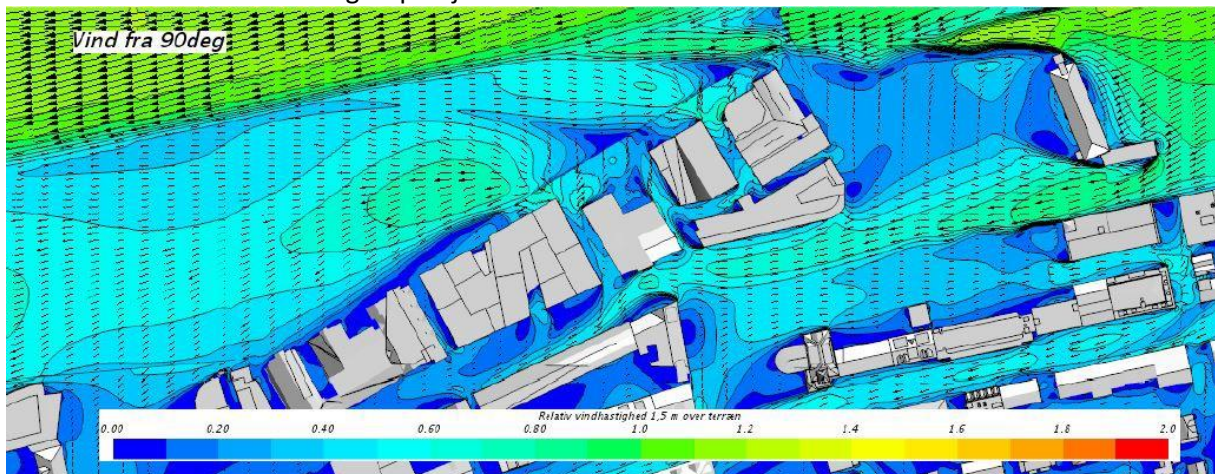
Vindforhold

Det er utført vindanalyse av COWI, som er vedlagt planforslaget. 3D CFD simuleringer av vindforholdene for noe typiske vindretninger for den eksisterende situasjon og for situasjonen med det nye hotell har blitt gjennomført. Herved kan lages en direkte sammenligning og vurdering av konsekvensene for vindmiljøet.

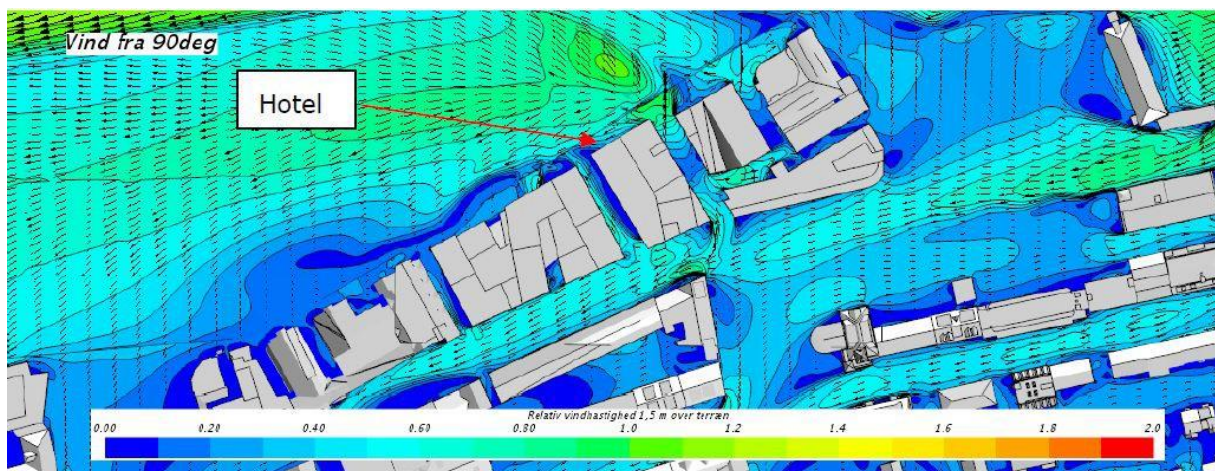
Vinddata for byen viser at vindklimaet er sterkt dominerte av østenvind men også vind fra den sydvestlige sektor ses ofte.

Konklusjon fra denne analysen sier at den østlige vindretningen er også den hvor hotellet har den største innvirkning med hensyn til vindforholdene i nærområdet. Både ut til vannet men også i Sjøgata vest for hotellet, som opplever kraftigere vind. Hotellet betyr således, at vind-komforten forverres ut til vannet ved hotellets nordøstlige hjørne samt syd for hotellet på den motsatte side av gaten. Når man ser på det strengeste krav, overskridelse av 5,4 m/s, ser vindkomforten dessuten voldsomt forverret ut i Sjøgata vest for hotellet, men ikke når man er på det litt moderat krav for gang på 7,9 m/s.

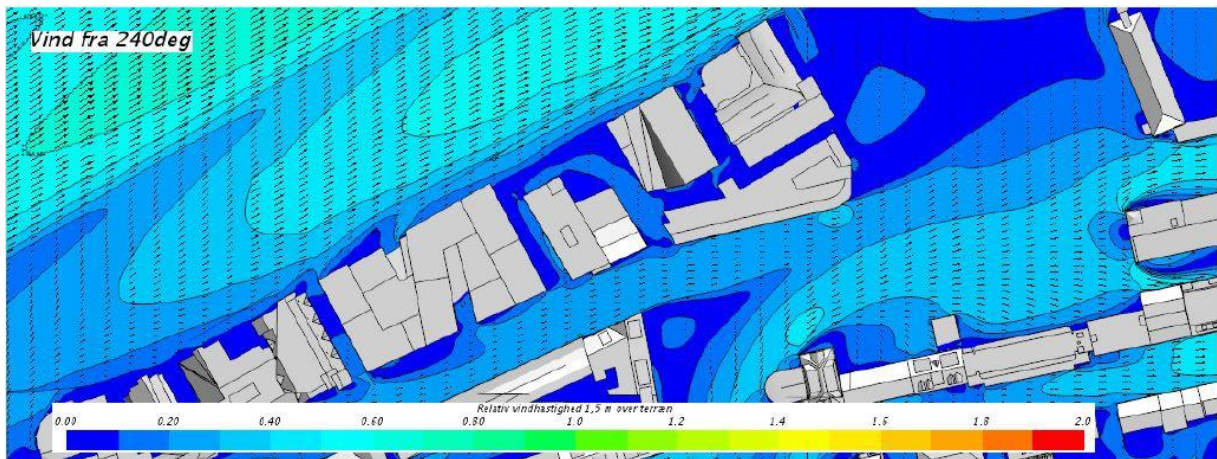
Av de tre vindretninger simulert, hotellet spesielt for vind fra den østlige sektor vil ha en negativ innvirkning på vindmiljøet i nærområdet. Avbøtende tiltak i form av beplantning og/eller skjermer skal vurderes i videreutvikling av prosjektet.



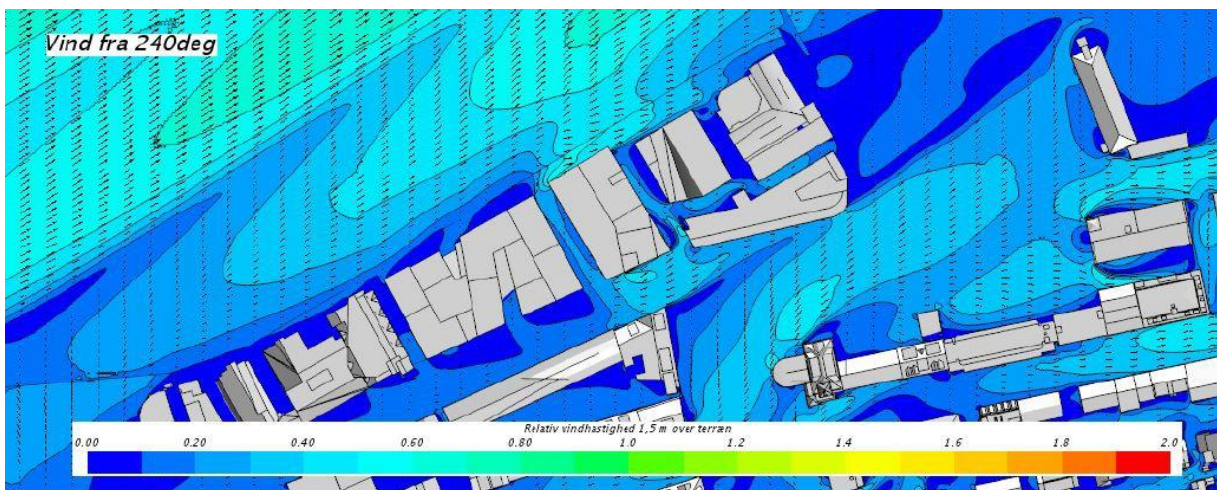
Konturer over relativ gust equivalent mean wind speed samt vindvektorer projiserte på 1,5m-fladen. Vind fra 90°. 1,5 m over terreng. Eksisterende situasjon.



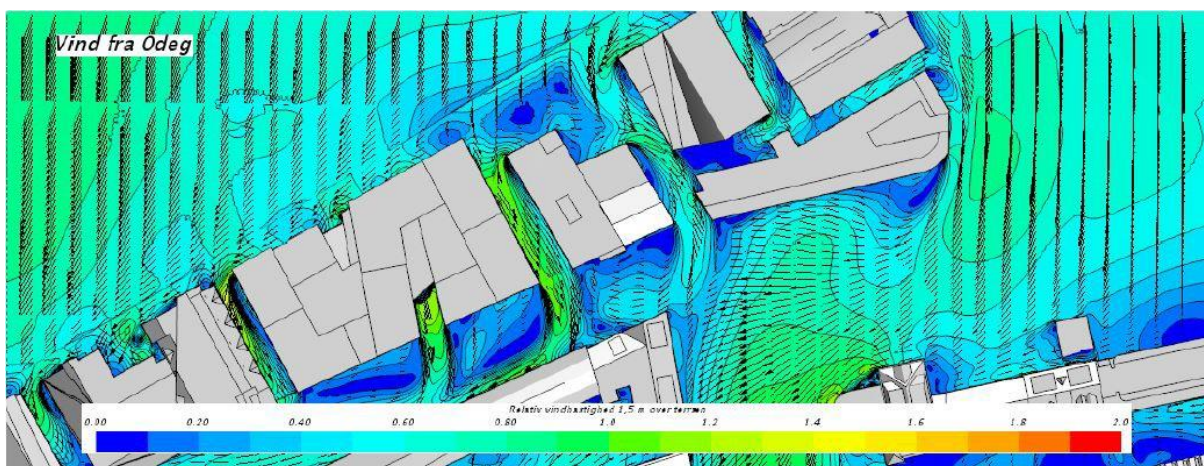
Konturer over relativ gust equivalent mean wind speed samt vindvektorer projiserte på 1,5m-fladen. Vind fra 90°. 1,5 m over terreng. Foreslått situasjon.



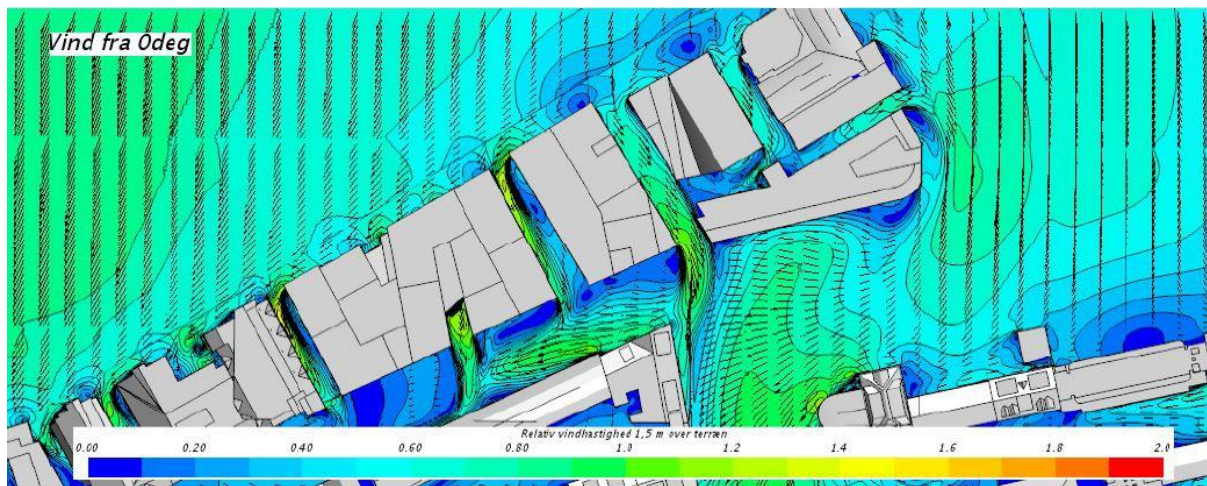
Konturer over relativ gust equivalent mean wind speed samt vindvektorer projiserte på 1,5m-fladen. Vind fra 240°. 1,5 m over terrenng. Eksisterende situasjon.



Konturer over relativ gust equivalent mean wind speed samt vindvektorer projiserte på 1,5m-fladen. Vind fra 240°. 1,5 m over terrenng. Eksisterende situasjon.



Konturer over relativ gust equivalent mean wind speed samt vindvektorer projiserte på 1,5m-fladen. Vind fra 0°. 1,5 m over terrenng. Eksisterende situasjon.



Konturer over relativ gust equivalent mean wind speed samt vindvektorer projiserte på 1,5m-fladen. Vind fra 0°. 1,5 m over terrenn. Eksisterende situasjon.

Solforhold

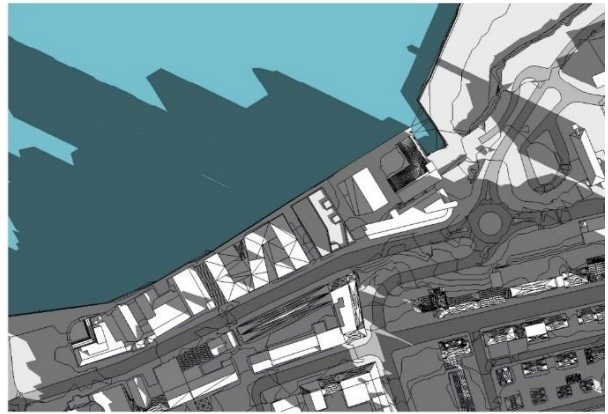
Det er gjennomført solstudier for planlagt prosjektet for datoene 21. mars, 1. juni, 1. august og 1. september, klokken 9, 12, 15 og 18.

Studiene viser at prosjektet skal har ubetydelig virkning på uteoppholdsrom i det nye boligprosjektet i vestsiden av planområdet.

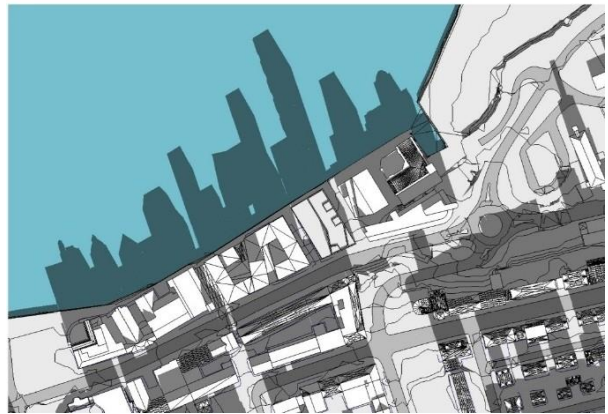
Det NRK Nordland bygningen i nordøst fra Luftfartstilsynet har en takterrasse. Solforhold på dette takterrassen er ikke påvirket av foreslått hotell, med alle skyggene fra Luftfartstilsynet.



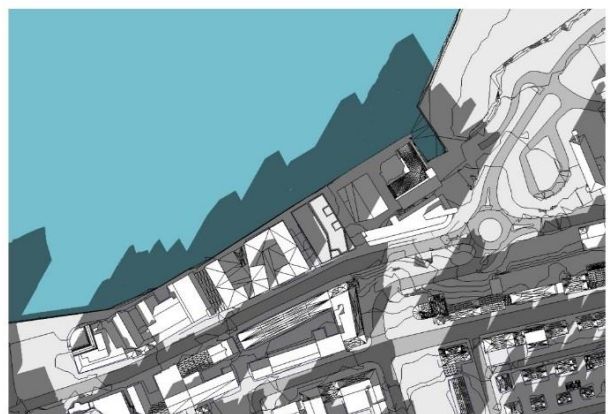
21. mars kl.9



21. mars kl.12



21. mars kl.15

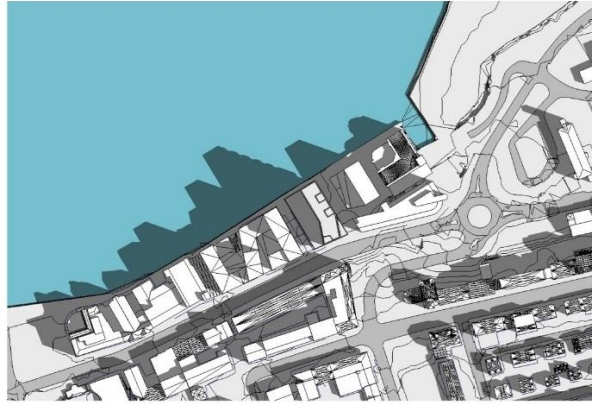


21. mars kl.18

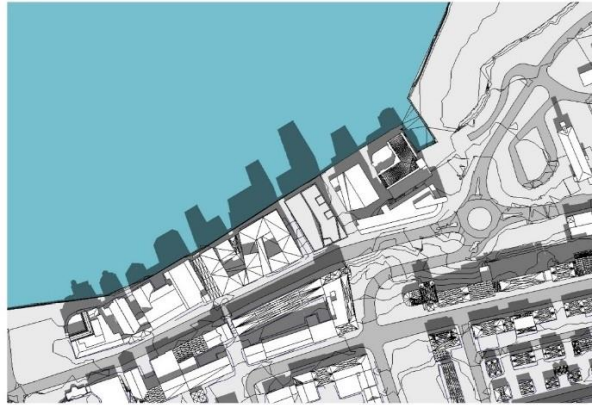




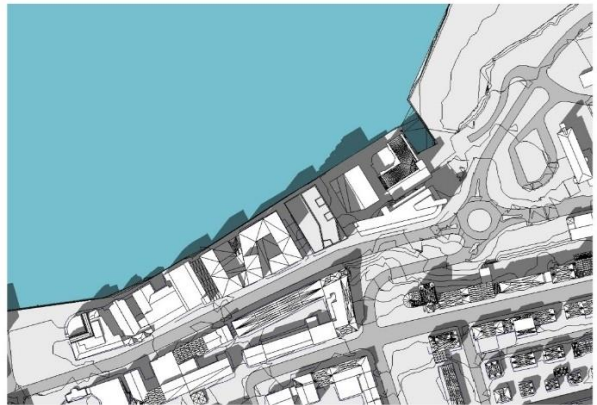
1. juni kl.9



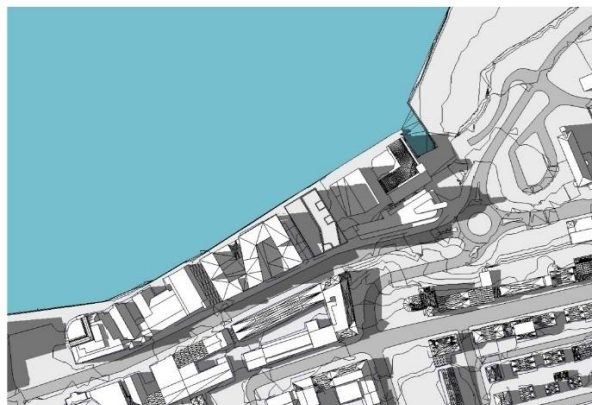
1. juni kl.12



1. juni kl.15

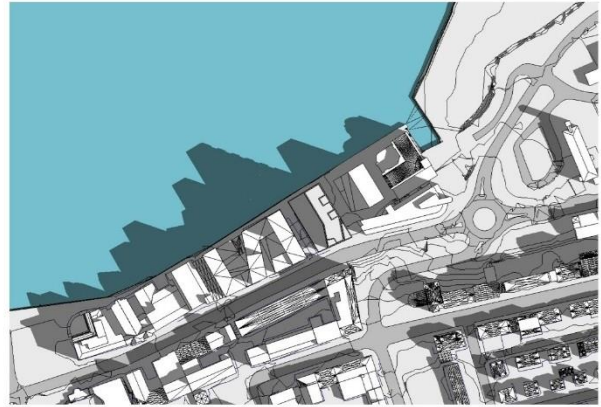


1. juni kl.18

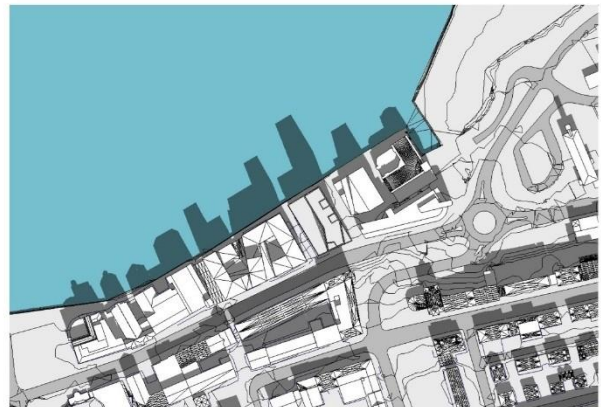




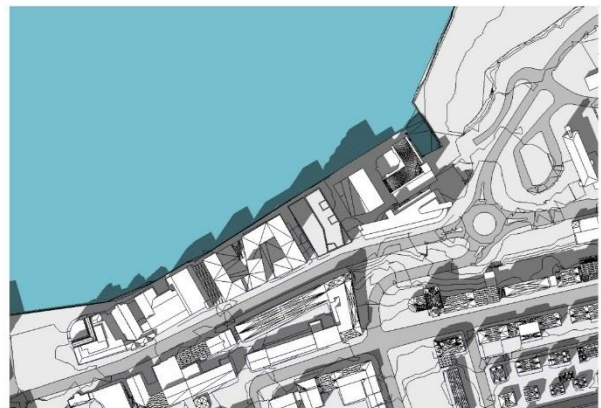
1. august kl.9



1. august kl.12



1. august kl.15

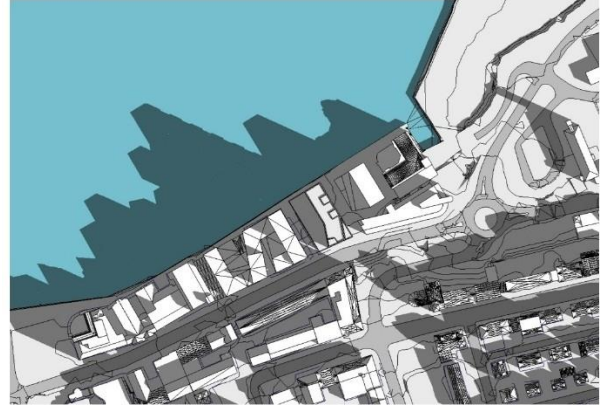


1. august kl.15





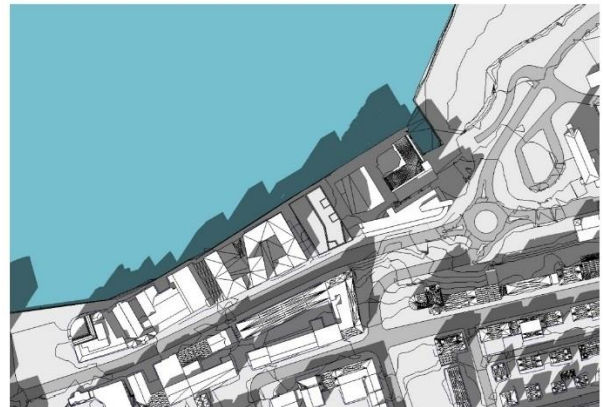
1. september kl.9



. september kl.12



1. september kl.15



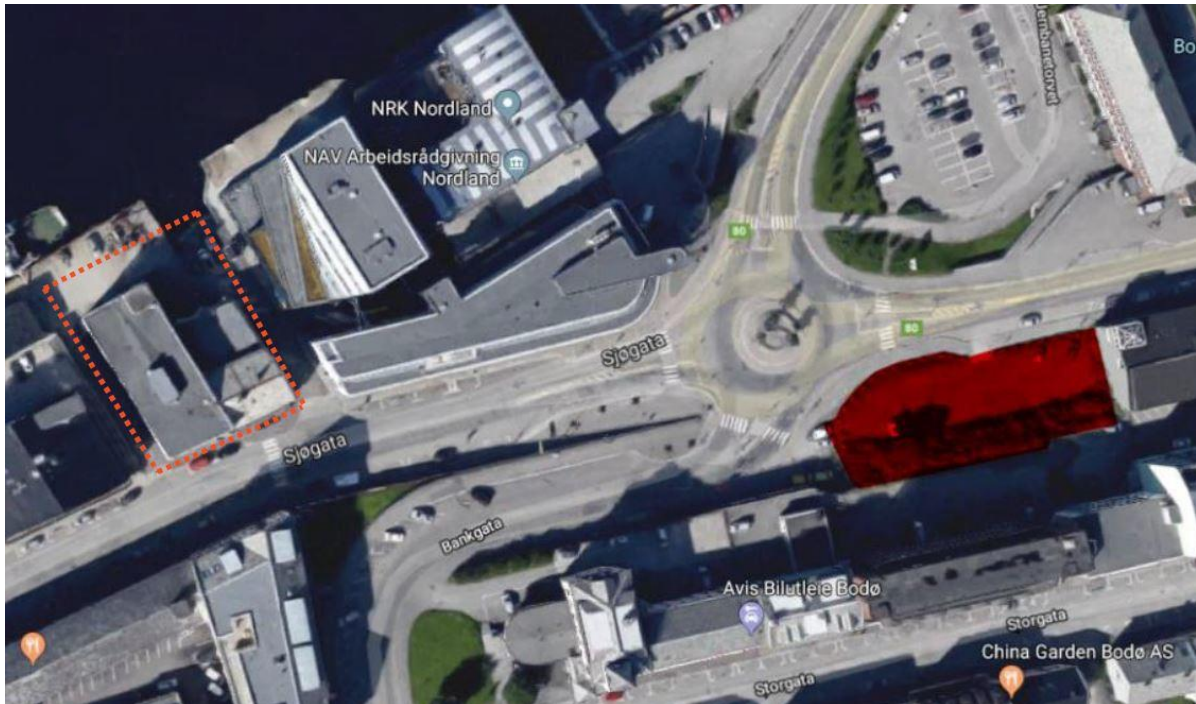
. september kl.18



6.5 Parkering

Hotellet planlegges med 250 rom, samt restaurant mot havnepromenaden. Det er ikke planlagt noe parkeringsanlegg i planområdet, parkering til hotellet foreslås plassert på tomten markert med rødt areal nedenfor, ca. 200 m øst for planområdet (planområdet er markert med oransje stiplet linje). Gjeldende norm for parkering for sone 1 i Bodø er 0,1 plasser per hotellrom, noe som gir 25 p-plasser.

For sykkelparkeringsplass er norm i sone A 0,2 sykkelparkeringsplass per hotellrom, noe som gir 50 plasser. Disse er foreslått plassert i passasjen mot kai i østsiden av planområdet.



Parkering til hotellet

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Prosjektet legger til rett for kobling til fjernvarme.

6.7 Trafikkløsning

Prosjektet endrer ikke eksisterende trafikkforhold. Prosjektet knytter seg til Sjøgata for adkomst med bil og for gående, samt tverrforbindelser mot kai. Kai/havnepromenaden opprettholdes kjørbart for nødvendig servicetrafikk og utrykningskjøretøy, men sperres for privatbil.

Kjøreatkomst

Det blir kjøreatkomst fra Sjøgata, en felles med tilgrensede eiendom i vest og en tilsvarende mot øst. Detaljert utomhusplan vil fokusere på gode og trygge forhold for alle trafikanter. Siktlinjer etableres ved utkjøringer mot Sjøgata.

Det vil være behov for av- og påstigningsone for enkel tilgang for buss og taxi, og det bør derfor etableres en parkeringslomme for korttidsparkering i nærheten av hovedinngangen.

Utforming av vegger

Fortauet mot Sjøgata skal ha en utforming og standard som samsvarer med resten av gaten og inngår i en helhetlig funksjonell og estetisk sammenheng. Hovedinngangen til hotellet markeres mot gaten

med et inntrukket og overbygget inngangsparti av høy standard og med en liten, møblert oppholdssone

Varelevering

Innganger for varelevering/ avfallshåndtering til hotellet ligger langs den østre fasaden og det etableres en støttemur som ivaretar en langsgående adkomst på 1. etasjenivå.

Tilgjengelighet for gående og syklende

Gangfelt over Sjøgata opprettholdes, og gangtrafikken fra Bankgata ledes på østsiden av bygget og ned mot Havnepromenaden. Gaten på østsiden av bygget er toveiskjørt i den øvre delen for å ivareta innkjøringen til p-kjeller til Luftfartstilsynet. Her anlegges et nytt fortau langs hotellet og fortauet langs Luftfartstilsynet opprettholdes som i dag. Nedre del av gaten er enveiskjørt for varetransport og avfallshåndtering. Kjørebane her er markert med nedsenkete kantsteinslinjer i et ellers helhetlig dekke som strekker seg fra vegg til vegg, som en «shared space»-løsning. På denne måten styrkes forbindelsen mellom Sjøgata og Havnepromenaden for myke trafikanter Pumpestasjonen flyttes for å ivareta en god visuell og fysisk forbindelse mot sjøen, og reetableres som et rom under terreng, med adkomst fra et lokk på gatenivå, eller integreres i bebyggelsen. Sidegaten på vestsiden av hotellet, ligger utenfor reguleringsformålet, og utvikles av Ramsalt-prosjektet. Fortauet langs hotellet er svært smalt i nedre del av gaten, og bør om mulig utvides noe.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

Veianlegg og ledningsanlegg oppgraderes iht. prosjekter til Bodø Kommune. Planen detaljregulerer ikke kaipromenaden og 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 Byggeteknisk Forskrift. 10% av hotellrommene skal tilpasses gjester med nedsatt funksjonsevner.

6.10 Kollektivtilbud

Utbygging av planområdet påvirker ikke avvikling av kollektivtrafikken.

6.11 Sosial infrastruktur

Planlagt utbygging vil ikke påvirke eksisterende sosiale infrastruktur.

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

Ny bebyggelse skal tilknyttes til offentlig nett. Kapasitet og eventuell omlegning av tekniske føringer i området skal avtales med tekniske etater i kommune.

6.13 Plan for avfallshenting

Metode for oppbevaring og hyppighet for avlevering av avfall vil avtales med renovasjonsselskap.

6.14 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

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

Geoteknisk ustabilitet

Det er knyttet usikkerhet til eksisterende kai- og bygningers fundamentering. Stabiliteten er avhengig av dette. 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 belastning den nye bebyggelsen. Nærmere geotekniske vurderinger av området er nødvendig. Det må foretas nøyaktig kartlegging av sjøbunn og eksisterende konstruksjoner. medfører.

Forurenset grunn

Det er sannsynlig at det kan være forurensning i grunnen med tanke på tidligere bruk. Eventuell forurensning i grunnen forutsettes kartlagt innen det kan gis igangsettingstillatelse for nybygg.

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. eventuelle oppholdsarealer og tekniske arealer på kainivå skal sikres mot havnivåstigning og stormflo.

Støy

Krav til støyforhold er fastsatt gjennom Teknisk Forskrift (TEK), som henviser til standard *NS8175 Lydforhold i bygninger- Lydklasser for ulike bygningstyper*. Her er det satt krav til innendørs lydnivå som vist i tabellen under. Kravet innebærer at fasade (yttervegg, vindu etc) må dimensjoneres for å gi tilstrekkelig lydisolasjon ut ifra den aktuelle støybelastningen utenfor fasade.

Støyberegningene viser at fasaden ut mot Sjøgata er støybelastet og har støynivå tilsvarende rød sone. For å ivareta støyforholdene skal det i neste fase utføres en detaljer støyberegning som viser beregnede støynivå utenfor fasade i alle etasjer. Disse støynivåene danner så utgangspunkt for dimensjonering av lydkrav til ytterveggskonstruksjoner og vinduer.

Trafikk

Planområdet ligger i nordlige del av Bodø sentrum med trafikkert vei på én side. Sjøgata har en årsgjenntrafikk (ÅDT) på ca. 11 600 (2012). Tiltaket er ventet å gi en økt turproduksjon i Sjøgata på 510 enveis bilturer hver dag (i 2030).

Krav til friskt og stigningsforhold mot Sjøgata må ivaretas i reguleringsplanen. Fortausbredde i Sjøgata bør være minimum 3 m.

6.15 Rekkefølgebestemmelser

Det er stilt rekkefølgekrav til følgende forhold:

1. Funn av eldre kulturminner i grunnen
2. Utomhusplan
3. vindforhold
4. Plan for anleggsrigg
5. Teknisk infrastruktur
6. Geoteknisk undersøkelse
7. Brannvann
8. Støyskjerming
9. Forurenset grunn
10. Havnivåstigning og stormflo

11. Tilrettelegging for fjernvarme
12. Anleggsfasen
13. Forholdet til flyplassen
14. Parkering

7 Konsekvensutredning

Forslagsstiller og Bodø kommune har vurdert at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives

8.1 Overordnede planer

Planområdet er i dag regulert til Bolig/Forretning/Kontor. Formålet foreslås endret til Hotell/Forretning/Tjenesteyting. Planforslaget er tråd med gjeldende reguleringsplanen men det foreslås en høyere bebyggelse.

Føringer i kommuneplanenes arealdel 2014-2026 understøtter planforslaget i området med sentrumsformål.

Bebyggelsens varierende høyde fra øst (13 etasjer) til vest (4etasjer) vil forsterke og skape en positiv fjernvirkning av byens bilde fra sjøen. Det eksisterer allerede mangfold av forskjellige høyder mot sjøen; fra 2-4 etasjer bebyggelse til 17 etasjer i vest, noe som skaper en fin visuell opplevelse. Den slange utformingen av den høye delen av hotellet vil gi en lett og luftig fjernvirkning fra både sjøen og bykvartalene bak.

De åpne og utadrettede funksjoner på gateplanet både på hotellet og boligprosjektet til vest vil skape en aktiv gate både i Sjøgata og kaifronten. Dette vil bidra positivt til å underbygge overordnede prinsipper om fortetting og utvikling av bysentrum.

8.2 Landskap

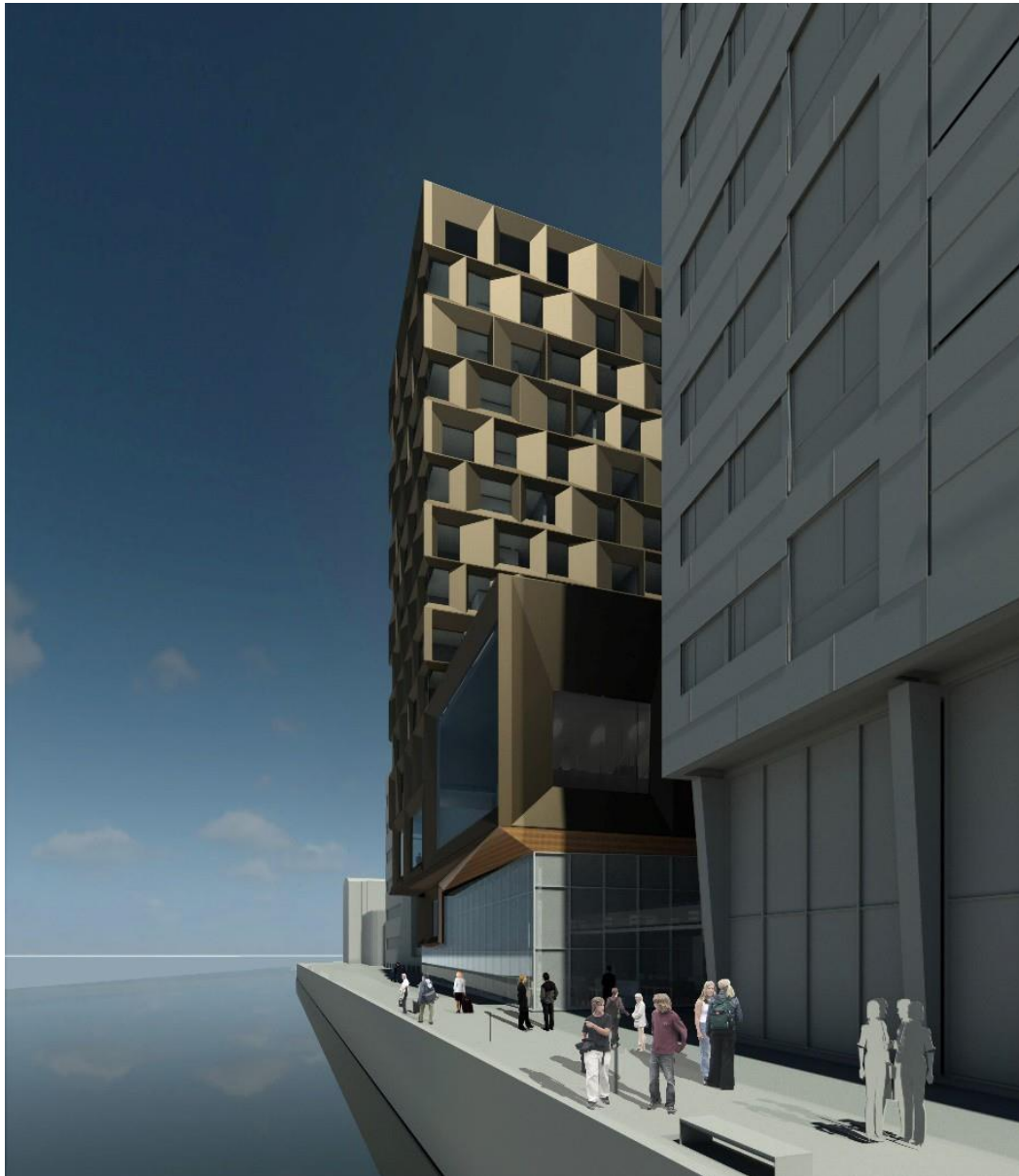
Utbygging av planområdet vurderes å ha en ubetydelig virkning på landskapet.

8.3 Stedets karakter

Et av planforslagets hovedmål er å endre stedets karakter, som er preget av mindre næringslokaler og gateparkeringsplasser mot sjøen. området foreslås transformert til et aktiv, vibrant og attraktivt sted for lokale beboere og gjester av byen. Siktlinje fra Bankgata blir ivaretatt og et attraktivt utsikt gjennom hotellet fra Sjøgata til sjøen vil være mulig gjennom en transparent og aktiv fasade. Utviklingen av planområdet vil også bidra til å skape et nytt og attraktivt møtested i dette område av sentrum i Bodø. Dette vil ha positiv virkning for økt arbeidsplasser og byliv.

8.4 Byform og estetikk

Det vil være en positiv virkning på byform og estetikk ved å utbygge planområdet med høy kvalitet og arkitektonisk verdi, og erstatte kvaliteter (middels til dårlig) som eksisterer i området i dag. Det vil være også mulig å legge til rette for en aktiv havnepromenade som vurderes å gi en positiv virkning.



8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Planlagt utbygging vil ikke ha påvirkning på registrerte kulturminne eller kulturmiljø.

8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Det er ikke innenfor planområdet registrert sårbar eller verdifull flora eller fauna ved befaring eller

gjennom offentlige registre. Forslagsstiller vurderer derfor at kunnskapsgrunnlaget og føre-var-prinsippet i loven (§§ 8 og 9) er ivaretatt.

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. Prosjektet vurderes å ha en positiv virkning for rekreasjonsinteresser lokalt.

8.8 Uteområder

Det eksisterer ikke utearealer i planområdet. Utbyggingen vil gi en mulighet til å forbedre uteområdet i havnepromenaden, noe som vurderes å ha positiv virkning.

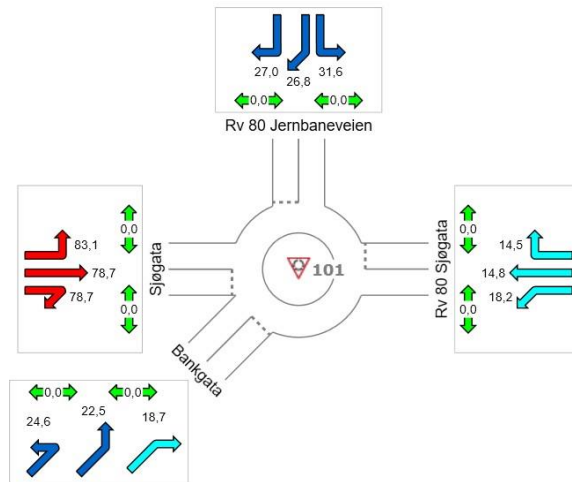
8.9 Trafikkforhold

Kapasitetsberegningene viser at det kan oppstå framtidige kapasitetsproblemer i rundkjøringen Sjøgata/rv. 80. Dette gjelder hovedsakelig armen fra Sjøgata. Byggingen av hotellet bidrar imidlertid til en beskjeden trafikkøkning, og det er ikke dette tiltaket alene som gjør at avviklingen kan bli ustabil. Beregningene viser at avviklingen nærmer seg ustabil i 2030 også uten de planlagte utbyggingene.

Dimensjonerende timetrafikk 2030 inkl. Ramsalt

Dim. timetrafikk 2030 inkl. Ramsalt og Hotell

Trafikken tilknyttet hotellet består både av gjestetrafikk og diverse nyttetrafikk. Nyttetrafikken skal inn og ut av planområdet, mens gjestetrafikken vil være mer spredt, siden det ikke er gjesteparkering i planområdet. All trafikken er likevel tilknyttet planområdet i kapasitetsberegningene, dette for å vise worst case-situasjon, og siden det vil kunne være av-/påstigning foran hotellet selv om parkering skjer et annet sted (hotellets parkering, gateparkering eller annet).



Gjennomsnittlig forsinkelse år 2030 inkludert Ramsalt

Gjennomsnittlig forsinkelse år 2030 inkludert Ramsalt og Hotel

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.

8.10 Barns interesser

Det er ikke krav om lekeareal innenfor planområdet, men oppgradering av Sjøgata og havnpromenade vil gi en bedre og tryggere adkomst til og fra planområdet. Tiltaket vurderes å gi en positiv virkning på barns interesser.

8.11 Sosial infrastruktur

Utbyggingen av planområdet vurderes å ha ubetydelig virkning på sosial infrastruktur.

8.12 Universell tilgjengelighet

hotellet skal universell utformes i henhold til gjeldende byggetekniske forskrifter. Dette vil ha en positiv virkning på tilgjengelighet i planområdet.

8.13 Energibehov – energiforbruk

Energiløsning for bebyggelsen blir iht. gjeldende Byggeteknisk Forskrift (TEK). På tidspunktet for planinnsending er det TEK 17. TEK 17 stiller krav om at bygninger over 1000 m² oppvarmet BRA skal prosjekteres og utføres slik at minimum 60 % av normert netto varmebehov, beregnet etter NS 3031:2014, må dekket med energifleksible systemer.

Planområdet ligger dessuten innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og det er derfor tilknytningsplikt for fjernvarme, om det kan dokumenteres for mer miljøvennlig løsning.

8.14 ROS

Risiko- og sårbarhetsanalysen er vedlagt som eget vedlegg og beskrevet i avsnitt 6.18. Analysen avdekker utfordringer knyttet til:

- Rasfare

- Flomfare
- Vind
- Støy
- Forurensning i grunnen

Trafikk, geoteknikk (rasfare og forurensning i grunnen) og støy er vurdert i avsnitt 6 (beskrivelse av tiltak).

Hotelletasjen på kainivå med utadrettet restaurant og servering planlegges på kote 3,0 moh, for å sikre universell utformet adkomst fra havnepromenaden og sjø. Dette er noe lavere enn hva kommuneplanen tillater, med tanke på havnivåstigning og stormflo.

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.
- Ny trafo plasseres over kote +3,5 m.
- Motor- og styreskap for heis plasseres i topp av heissjakt.
- I forbindelse med heisgrober kan det tilrettelegges for pumpekummer.
- Vurdere etasjehøyder for eventuelt fremtidig heving av overkant gulv i kjelleretasje.

8.15 Teknisk infrastruktur

pumpestasjonen innenfor planområdet mellom Sjøgata 39 og 41 skal flyttes og nedgraves under veien eller integreres i bebyggelsen.

Det skal etablere ny nettstasjon i bebyggelsen.

Ledninger og traseer innenfor skal omlegges. Utbyggingen vurderes å ha en ubetydelig virkning på infrastruktur i området.

8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Prosjektet vil være et viktig bidrag til å øke hotellkapasiteten i Bodø, noe som vurderes positivt for reiseliv, arbeidsplasser og servicetilbud.

Utbyggingen vurderes å ha ubetydelige direkte økonomiske konsekvenser for kommunen, men vil bidra til en positiv virkning av byutviklingen.

9 Innkomne innspill

9.1 Merknader

Det er mottatt 11 innspill/merknader til varslingsplan om oppstart reguleringsarbeid. Disse i sin helhet er vedlagt planen

1. Avinor
2. Statensvegvesen
3. Sametinget
4. NVE
5. Nordland fylkeskommune
6. Kystverket
7. Bodø Havn KF
8. Syklistene Bodø
9. Offentlig Bygg 1 AS
10. IRIS

1. Avinor

- a) Planområdet ligger i sin helhet innenfor horisontalflaten, som er en høyderestriksjonsflate i restriksjonsplanen for lufthavnen, som ligger på kote 58,3 moh. Videre ligger planområdet innenfor den horisontale flaten til en fremtidig ny rullebane med hinderflate som vil ligge på kote 52,0 moh, og vil bli begrensende byggehøyde for planområdet (inkl. heishus, trappehus, vifter, antenner osv.). Avinor ber om at følgende bestemmelse brukes:

Det må ikke etableres bygg, tilbygg eller anlegg som gjennomtrenger høyderestriksjonsflatene/hinderflatene (horisontalflaten) i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn, dvs. kote 52 meter over havet.

- b) Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 58,3 meter over havet, må tiltakshaver utarbeide risikoanalyse som skal sendes til Avinor som grunnlag til en eventuell søknad om forhåndsgodkjenning til Luftfartstilsynet.

Forslagstillerens svar

Kommentarene tas til etterretning og teksten inkluderes i reguleringsbestemmelser.

2. Statens vegvesen

- a) Trafikkanalysen må vurdere om tiltaket vil gi negativ påvirkning av kapasiteten i rundkjøringen i krysset mellom Sjøgata, Bankgata, Jernbaneveien og Sjøgata.

b) Nå planlegges en endret arealbruk og et større bebygd areal opptil kote + 52. Det vil gi en annen trafikk til og fra rundkjøringen enn det som i trafikkanalysen er benevnt område K3.

c) Trafikkanalysen fra 2015 må derfor oppdateres med nye trafikk tall for den nye situasjonen og vurdere om kapasiteten i krysset blir god nok for fremtiden.

Forslagstillerens svar

Det er utarbeidet trafikkanalyse for planområdet og vedlagt planforslaget. Kapasitetsberegningene i trafikkanalysen viser at det kan oppstå framtidige kapasitetsproblemer i rundkjøringen Sjøgata/rv. 80. Beregningene viser også at avviklingen nærmer seg ustabil i 2030 også uten de planlagte utbyggingene.

Planområdets sentrumsnær plassering vil kunne føre til lavere trafikkgenerering, da det er enklere for gjester å bruke andre transportmidler enn personbil for å komme seg til hotellet og å besøke andre turistdestinasjoner i og omkring byen. Andre formål, f.eks. bolig og kontor, medfører mye større bilbruk på dagligbasis. Formål som hotell medfører høyere bruk av offentlig transport og taksi, istedenfor personbil.

3. Sametinget

a) Sametinget kjenner ikke til at det er registrert automatisk fredete samiske kulturminner i det omsøkte området. Har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget.

b) Minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten og sender forslag til tekst som bør inkluderes i reguleringsbestemmelsene.

Forslagstillerens svar

Innspill tas til orientering og følgende tekst inkluderes i planforslagets reguleringsbestemmelser.

Skulle det under arbeid i marken komme frem gjenstander eller levninger, som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnemyndighetene omgående, jf. Lov 9. Juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 8. Sametinget skal ha særskilt varsel.

4. NVE

a) På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

b) NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivarettatt i planen.

c) NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige -regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.

Forslagstillerens svar

Det henvises til ROS- og grunnforhold analysene vedlagt planforslaget.

5. Nordlands Fylkeskommune

- a) Foreslått høyde strider med gjeldende kommuneplans bestemmelser og regulerte høyder i området. Det er foreslått utkragede bygningsdeler over havnepromenaden som vil ha større utstrekning enn tillatt i kommuneplanens arealdel.
 - b) Det kan bli aktuelt med alternativ utforming sammenlignet med prinsipplan for havnepromenaden. Regulert høyde i siktkorridor fra Bankgata mot Landegode opprettholdes.
 - c) Bodø kommune har vurdert at arbeidet ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger. Ber at dette begrunnes ved offentlig ettersyn.
 - d) Gjeldende Fylkesplan for Nordland: Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.2. om *By- og tettstedsutvikling*.
 - e) Fylkeskommune mener at det ikke er en optimal løsning at tilrettelegging for punkthusbebyggelse av denne høyden skjer gjennom en detaljreguleringsprosess. Tiltaket er ikke innarbeidet i forslag til kommuneplanens arealdel. Vi ber kommunen å vurdere tiltakets konsekvenser for det omkringliggende området belyses.
 - f) Havnepromenaden er så langt vi kan se, ikke registrert gjennom friluftslivskartleggingen i Bodø. Fylkeskommune er bekymret for at et bygg som krager ut over kai kan få negative konsekvenser for opplevelsesverdien, og områdets potensiale som nærturområde.
 - g) En stor fortetting i området må sees i lys av blant annet boligveksten i Bodø sentrum, som vil føre til vesentlig økt befolkning i området. Vi ber om at dette belyses i planarbeidet.
 - h) Kommunen har vurdert at tiltaket ikke vil ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Ber kommunen begrunne når saken sendes til høring og offentlig ettersyn.
 - i) Finner foreslått rammer for parkering hverken i referat fra oppstartsmøte eller i varsel om oppstart. Trafikkanalyser fremheves imidlertid som et viktig tema for planarbeidet.
 - j) Vi ber kommunen og forslagstiller benytte seg av Nordlandsatlas.
- På generelt grunnlag vil fylkeskommunen bemerke at:
- k) Ny bebyggelse og rom mellom bebyggelsen må vise hensyn til de estetiske forhold, det bør legges særlig vekt på utforming av tilgjengelige og attraktive byrom.
 - l) Det bør tas hensyn til fremtidige klimaendringer i planlegging og utbygging. Det skal legges vekt på sårbarhet for klimaendringer i kommunenes ROS-analyser.

m) Med høyere byggehøyde enn det dagens bebyggelse i planområdet har, vil byen ytterligere bli bygget inne fra sjøen og omgivelsene. Dette er uheldig for byens identitet som nordnorsk kystby.

n) Fylkeskommunen ser det som svært viktig at så mye som mulig av sikten i siktkorridoren fra Bankgata mot Landegode opprettholdes.

o) Planen skal tilrettelegge for et nytt høyhus, som kommer i tillegg til de fire punktbyggene i byens sentrum som gjeldende planer legger til rette for. Det bør utarbeides visualiseringer som tydeliggjør konsekvensene for landskap og bylandskap, sett både fra sjø- og landsiden.

Forslagstillerens svar

- a) Planforslaget er i tråd med kommunedelplanen som legger føringen for at bykjernen utvikles som et kompakt bysentrum, men utfordrer den med høyde. Det er vurdert slik at tomtens plasseringen og bygningsutformingen vil forsterke og bidra positivt i utviklingen av Sjøgata.
- b) Regulert høyde i siktlinje fra Bankgata opprettholdes i planforslaget maks. kote 16 meter over havet.
- c) Konsekvensutredning av planforslaget er ikke nødvendig etter Bodø kommunes vurdering.
- d) Fylkesplan for Norland med sine arealpolitiske retningslinjer legger vekt på høykvaliteter i planleggingen og fortettingen, noe som anses i tråd med planforslaget. Foreløpige illustrasjoner av fjernvirkning er vedlagt planbeskrivelsen
- e) Kommentar tas til orientering.
- f) Utkragingen ut over kai vil skape en positiv variasjon langs Rønvikleira og skal utformes slik at opplevelsesverdien av sjøkanten ivaretas. Fribredde i havnpromenaden skal være min. 5 meter.
- g) Fortettingen i bysentrum er i tråd med kommunedelplanen og er et resultat av utviklingsplaner i Bodø generelt. Planforslaget blir et positivt bidrag til å aktivisere den del av bysentrum.
- h) Kommentar tas til orientering.
- i) Det er ikke planlagt å etablere nye bilparkeringsplasser i planområdet. Parkeringsplassbehov vil bli dekket i planlagt parkeringshus i nærheten av planområdet og planlegges etter gjeldende parkeringsnormen.
- j) Kommentar tas til orientering.
- k) Kommentar tas til orientering.
- l) Risiko- og sårbarhetsanalyse er oppsummert i planbeskrivelsen og vedlagt som egen rapport.
- m) Byen er i kontinuerlig vekst, utvikling og transformasjon. Foreslåtte høyder er vurdert i konteksten og anses som positiv med tanke på kommuneplanens føringer om at bykjernen utvikles som et kompakt bysentrum.
- n) Siktlinje fra Bankgata er definert i gjeldende reguleringsplan og skal opprettholdes i planforslaget.
- o) Foreløpige volumstudier for fjernvirkning av bygget er vedlagt planbeskrivelsen. Ved søknad om rammetillatelse skal fjernvirkningen dokumenteres ytterligere.

6. Kystverket

Planarbeidet må se på hvordan omreguleringen kan påvirke havna gjennom å ha en god dialog med Bodø havn KF og hente inn nødvendig data for hvordan sjøarealet innenfor planområdet blir brukt og kan brukes i fremtiden.

Forslagstillerens svar

Kommentarer tas til orientering.

7. Bodø Havn KF

- Det opplyses om at alle tiltak som planlegges utført på kai eller i sjø iht. vedlagt stiplet linje i oversendt kartutsnitt også skal behandles iht. Havn- og farvannsloven §27 første ledd. Eventuell søknad angående dette sendes Bodø Havn KF.

Forslagstillerens svar

- Kommentarer tas til etterretning

8. Syklistene Bodø

- Kai. Det er viktig at det planer tas høyde for løsninger for syklende og gående på strekninga Jernbane – Stormen og for at dette området også er et boligområde med blokkbebyggelse.
- Videre er den framtidige havnepromenaden primært tiltenkt sykkel og gange. Når det i hotellet også er tenkt å etablere restaurant må det og legges til rette for sykkelparkering

Forslagstillerens svar

- Planforslaget sikrer sykkelparkering innenfor planområdet i reguleringsbestemmelser. Antall sykkelparkeringsplasser beregnes etter gjeldende parkeringsnormen.
- Utomhusplanen viser foreslåtte sykkelparkeringsplasser ved restauranten på kai nivå.

9. Offentlig Bygg 1 AS

- Vi er skeptiske til et bygg med foreslått høyde og forslaget vil gi dårligere utsikts- og lysforhold samt at vi frykter at vindkomforten på gateplanet mot øst vil bli kraftig forringet. For å unngå denne effekten bør høyhuset flyttes lenger mot vest.

- b) Ber om at hotellets konsekvenser på sol- og vindforholdene mellom byggene mot øst illustreres.
- c) Vi mener at siktkorridoren fra Bankgata ved siden av hotellet er feil definert og plassering av høyblokken justeres, særlig siden forslaget er mye høyere enn eksisterende reguleringen.

Forslagstillerens svar

- a) Plasseringen av høyhuset i østsiden av tomten tar hensyn til boligmiljø for prosjektet vest for planområdet. Utsikt- og synlighetskvaliteter i byggene på østsiden av planområdet blir ikke svekket av høyhusplasseringen, da siktkorridor mellom byggene skal opprettholdes.
- b) Sol- og vindforholdene er illustrert og vedlagt planforslaget.
- c) Siktlinje er definert i gjeldende reguleringsplan og skal opprettholdes i planforslaget.

10. Iris

- a) Vi anbefaler at det etableres undergrunns anlegg for avfallshåndtering innenfor planområdet.

Forslagstillerens svar

- a) Etter erfaring fra naboprojektet (Ramsalt), og dialog med IRIS gjennom planprosessen, ser vi at det er ugunstig å foreslå søppelhåndtering under bakken. Vanntabellene og grunnstabilitet gjør det vanskelig og ekstremt kostbart å ha en lukket søppelkontainere under bakken. Det foreslås derfor søppelhåndtering i bygget ved felles vei i første etasje. Dette illustreres i planbeskrivelsen.

10 Avsluttende kommentar

Planforslaget er i tråd med kommunedelplanen som legger føringen for at bykjernen utvikles som et kompakt bysentrum med høy konsentrasjon av arbeidsplasser og utviklingen av Sjøgata 37-39 vurderes som et bidrag til økt turisme, næringsliv og arbeidsplasser i sentrum av Bodø. Sentrumsnær plassering av bygget legger til rette for redusert trafikk og skaper et nytt møtested for lokalsamfunnet og byens besøkende.

I tillegg til utviklingen i nabotomten til vest, vil bebyggelsens utadrettede funksjoner på gateplanet bidra til en mer aktivisert Sjøgata og kaifronten i dette området av byen.

Planforslagets intensjon er å skape et signalbygg med høy arkitektonisk kvalitet gjennom utformingen og materialbruk, noe som vil ha positive konsekvenser for byutviklingen.