
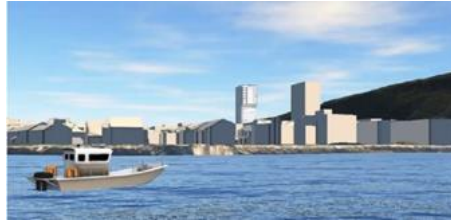


Navn på møtet:	Regionalt planforum 16.11.2022	Møte nummer:	8 - 2022
Møtetype:	Planforum	Dato / tid:	16.11.2022 9.30-15.00
Deltagere:	Se deltakerliste	Sted:	Teams
Møteleder:	Silje Charlotta Wästlund	Referent:	Lill-Anita Horn Mari Didriksen Kristin M. Singstad
Møtefrekvens:		Neste møte:	

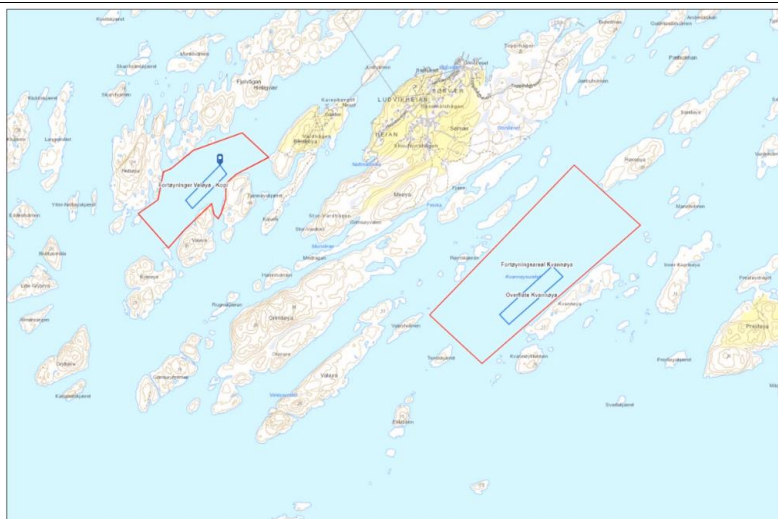
Sak nr.:	Agenda:	Ansvar:
1.	<p>Kl. 9.30-10.20</p> <p>Bodø kommune - Områderegulering av Hernesmyra og områderegulering av Ytterhernes</p> <p>Presentasjon av deltagere: Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Forsvarsbygg, Statens vegvesen, Avinor, Statsforvalteren, NVE.</p> <p>Bodø kommune presenterer områdereguleringene, som bygger på kommunedelplanen vedtatt 16. juni 2022.</p> <p>KDP for Hernes ↓: BA (oransje) er avsatt til framtidig byutvikling, – større grønnstrukturområde i sørøst, tyngre industri (lilla) i vest, ny flyplass i sør.</p>  <p>Områdereguleringene tar med prinsippene fra KDP – kompakte byområder med blandete formål og funksjoner, ulike byggehøyder m.m. Skal sikre kort veg til dagligdagse gjøremål bl.a. ved å minske bilbruken, miljø- og klimahensyn.</p> <p>Hernesmyra: BA1 og del av BA2, Bodø kirkegård + omgivelser. Ytterhernes: NÆ1 og del av BA2 + sjøområder (for mulig molo)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet forslag til planprogram for å orientere om planprosess og viktige temaer for planarbeidet, for å få innspill til dette. Frist for innspill er 8. januar 2023. • Noe utfordrende å ta ut delområder for planleggingen, med hensyn til å fastlegge overordnet struktur som skal henge sammen innenfor hele planområdet for kommunedelplan for Hernes, og fungere også i et 50-100-års perspektiv. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Terminalbygg og tårn er vernet, og vil inngå som premiss for videre planlegging og utforming av området. En støyskjerming noe nordøst for terminalbygget er også vernet – kommunen er i dialog med Kulturminner i Nordland om i hvor stor grad denne skal vernes, siden utforming og beliggenhet vil legge sterke begrensninger på arealbruken. • Mobilitetsplanen viser koblinger som skal ivaretas. Denne er ikke juridisk bindende, men viser prinsipper inkl. koblinger mot byområdet i nord. • Medvirkning – det skal legges arbeid i å trekke med alle grupper til å medvirke til planarbeidet – bl.a. utbyggere og næringsliv, innvandrere og studenter. Det handler om å finne ut av hva de er opptatt av i sin hverdag. • Kommunen har god erfaring fra KDP for Hernes der barn og unge ble invitert inn til medvirkning gjennom Minecraft-spillet. Det vurderes å følge opp også i pågående planprosess etter samme metode. • I planprosessen skal det settes søkelys på sirkulærøkonomi og naturmangfold som en oppfølging av Overordnet miljøprogram (OMP) også på dette plannivået, jf. prinsippet om at OMP følges opp i mer detaljerte plannivå. • Krav om naturbaserte overvannsløsninger – prinsipp om 50 m brede hovedtraséer blågrønne strukturer som skal ivareta overvann, naturmangfold og ferdsel. Mulighetsstudie der konsulenter bistår med konkret lokalisering. • Planprosessen skal også ha et kvalitetsprogram, der bl.a. kunst vurderes som element for inkludering i kvalitetskrav. • Ytterhernes – her vil tyngre industri lokaliseres, nært transportaktører. • Hernesmyra – her vil det også komme arbeidsplasser, funksjonsblanding med boliger, kompakt by. • Bodø kommune deltar i Salten-samarbeid om å gjøre regionen attraktiv for næringslivet, blant annet gjennom Bodø-portalen. Det vises også interesse fra internasjonal virksomhet. • Strategien er fastlagt i kommuneplanens samfunnsdel – fokus på fortetting av eksisterende boligområder, utvikling rettes mot ny bydel og sentrum. Planene skal være klare til å tas i bruk når flyplassen er flyttet. • Områdereguleringen blir den siste kommunale plannivået for kommunedelplaneområdet - deretter blir det detaljreguleringer sannsynligvis i regi av private. Det er derfor viktig at kvalitetskrav blir fastsatt for framtidig planlegging på områdereguleringsnivået. • Forsvaret har eksisterende infrastruktur som må ivaretas også i ny lufthavn, det bes om egne møter for dette. 	
2.	<p>Rana kommune - Detaljregulering for nye Helma hotell, Thomas von Westens gate 2, 3 og 5</p> <p>Deltakere i saken: Rana kommune, Norconsult, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen, Statsforvalteren, Bane NOR</p>	



- Norconsult utarbeider detaljregulering for et 20 etg. høyt hotell- og konferansesenter med 2 etg. base ved bakken, utkraging av toppetasjene + parkering under bakken, tett inntil definert sentrumsområde for Mo.
 - Det ønskes synspunkter på konsekvensutredning med hensyn til detaljering og omfang av delutredninger.
 - Et tidlig forslag om omlegging av Thomas von Westens gate er lagt til side.
 - Hvor mye av klima- og bærekraftsforutsetningene skal tas med inn i planen? Konsulenten anser ikke at det er ressursmessig forsvarlig å prosjektere «verdens største bygg» for å ha et sammenligningsgrunnlag.
 - Er massivtre beslutningsrelevant?
 - Hvordan bruke analysene og utredningene inn i planen?
 - Kan skyggekonsekvensene håndteres på en god måte?
-
- Kommunen har gått inn i saken på grunnlag av dokumenter framlagt til planforum – vurderer generelt at utredningene har noe dårlig innbyrdes sammenheng. Kommunen savner at konsekvensene av O-alternativet kommer like tydelig fram innenfor alle utredninger, sammenligningsgrunnlaget er ikke lett å få tak på. Eks. vind i Kirkegata der det vises til at vindforholdene er utfordrende, men av andre årsaker enn tiltaket uten at det svares på hvilke andre premisser som gir vanskelige vindforhold.
 - Sørlandsveien og støy – vil trafikkøkningen ha konsekvenser for eksisterende boliger og nærmiljø?
 - Med hensyn til bærekraftsscreeningene, savnes at det ikke er vurdert mer «intensive» grønne tak (utover sedum), skulle gjerne sett en mer ambisiøs/produktiv planlegging/utredning.
 - Hvordan stiller det seg med hensyn til universell utforming og tilgjengelighet opp på «konferansetaket», jf. planskissenes trappeløsning.
-
- Kommunens foreløpige vurdering er at det savnes beskrivelse av konsekvensene for sol/skygge til omgivelsene, hvor blir det av trafikken, påvirkes trafikken utenfor planområdet, er veiene utenfor dimensjonert, hvordan kjører de videre? Sol/skygge-analyser, snitt, savnes. Sosiokulturell analyse – hvordan opplever nærmiljøet et høyhus inn i området, sett opp mot sosial bærekraft i nærmiljøet. Savner beskrivelse av avbøtende tiltak for å sikre tilgjengelighet og bruk av eksterne.
 - Det er ønskelig at det kommer fram klarere om generell påvirkning av tiltaket for barnehagen og MoBo – vind- og støy-påvirkning på nærmiljøet.

	<ul style="list-style-type: none"> • Utredningen av bærekraft og klima er vanskelig å vurdere. Vanskelig med beregningsmodellene og (hvilke relevante) data som mates inn i dem. • Naturlig å peke på de ting som kan heve prosjektet (avbøtende tiltak). • Utredninger gjøres i konseptstadiet – noen valg vil få konsekvenser for utforming av planforslaget. • Utfordringer med bærekraftsberegning i en av Nordlands største byer... modellen tar utgangspunkt i (stort sett) ubebygde arealer. • 0-alternativet kan svares ut ved bruk av gjeldende reguleringsplaner. • Påvirkning av omgivelsene av vind/støy/lys/skygge, innenfor ulike byggehøyder av tiltaket. • Hvor mye av eksisterende flate (terreng) må bygges opp på nytt – gjenbruk av eksisterende masse. • Viser til at høyhusrapporten til Oslo er veldig informativ. Klimaberegninger for et så høyt bygg • Kommunen opplyser at selv mindre bygg i samme område har fått krav om geotekniske undersøkelser, det anbefales at NVE kontaktes for veiledning. • Hva har valg å si for sammenhengen i kjeden av utredninger? • TEK17 – kommunene kan gi bestemmelser om materialvalg av hensyn til klima, ref. brev fra dept. fra 2019 – det vil være opp til kommunen som planmyndighet å si noe om det. Kommunen er ansvarlig myndighet for KU og har gitt en kjapp tilbakemelding. Klimagassutredninger er under utvikling. Det er mulig at Bodø kommune har fått gjennomført klimautredninger for noen av sine høyhusprosjekter, det anbefales å kontakte Bodø. • Kan byggematerialenes opprinnelse og transportbehov brukes som kriterium i bærekraftsanalysen? • Det vises til Klima.no fra Oslo, for gode tips om klimagassberegninger • I utredningsarbeidet er det benyttet klimagassveileder fra Bergen kommune. • Det vises til Rana kommunes samfunnsdel, som har arealstrategier – disse skal være førende for byutviklingen i Rana. • Dagens framlegg i planforum har tjent som en mellomhøring før endelig utforming og innsending av planforslag. 	
3.	<p>Bodø kommune - Varsel om oppstart av endring av kommuneplanens arealdel og høring av planprogram</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i juni 2022, men kystsonen var ikke fokusområde. Det er derfor tatt inn deler av denne nå. I gjeldende kommuneplan er sjøområdene avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag med spesifiserte underformål. • Bystyret fattet vedtak om endring av planen og høring av planprogram 22.09.22. Høringen går helt konkret på to lokalitetene i Helligvær. En mer overordnet gjennomgang av sjøarealene vil kunne gjøres i neste rullering av KPA i kommunen. • Planendringen har som mål å legge til rette for torskeoppdrett på Helligvær, på to steder; ved Valøya og Kvannøya. Det legges opp til romslige avgrensninger. 	



- Tradisjonelle tema skal utredes (KU).
Viktige problemstillinger; avklare hvordan næringen kan utvikles innenfor bærekraftige rammer, påvirkning naturmangfold, fortøyning og anleggsplassering (mht farled, båttrafikk og fiskeriaktivitet).
Forurensning: lys-, og lydforurensning, organisk avfall.
Forhold til eksisterende fiskerier, og ville bestander av torsk. Forhold til eksisterende aktivitet.
- Fremdriftsplan: høring vinteren 22/23, vedtak våren 23.
- Kommunen legger opp til å vurdere influensområdet eller planområdet etter utredningstema. Noen tema har lokal virkning mens andre kan ha virkning over et større område. Den totale belastningen på Helligvær blir vesentlig.
- En justering av deler av sjøarealene som det legges opp til her er ikke like utfordrende som ved en endring i en trang fjord. Endring i fjordene vil kreve at det sees på sjøarealene i større sammenheng for å kunne vurdere total belastning.
- Kommunen ble i møtet utfordret på mulighetene for å se på en kommunedelplan for Helligvær som helhet, som prosess og alternativ til endring av KPA.
- Hls risikorapport (2022) er best tilgjengelig kunnskap mht. KU.
- Planprosessen legger opp til «enkeltsaksbehandling på overordnet nivå». Det er utfordrende å se lokalitetene i en helhetlig vurdering. Dermed blir det krevende å si noe om hvilke type som skal komme hvor, og alternativvurderingen. Dersom det vises at disse lokalitetene som er tegnet inn er uegnet, har man ikke alternativer.
- Normalt sett vil KU være på overordnet nivå på kommuneplannivå. Men dersom det er indikasjoner at noe er viktig, vil en kunne kreve at det innhente informasjon på detaljert nivå. Kommunen vil være ansvarlig til å innhente informasjon. Dette vil ikke skje ikke på konsesjonsbehandlingsbasis. Jo mer et sårbart område er, vil det kunne stille strengere krav til informasjonsinnhenting (f. eks informasjon om sjøfugl).
- Senere konsesjonsbehandlingen vil det bli gjort detaljerte undersøkelser, under og rett ved lokalitetene.

	<ul style="list-style-type: none"> • Sivilombudet bad i år departementet å vurdere vedtak av Brønnøy sin kommuneplanens arealdel på nytt – dette gjelder saker om oppdrettsanlegg.¹ • Områdene der lokalitetene ønskes plassert er grunne sjøområder. Illustrasjonene viser en grov markering. Arealbehovet vil nok bli mindre. • Det vil kunne være behov å revidere bestemmelsene kommunen har på denne typen anlegg. • Bestemmelsen § 10.5.3 Akvakultur (AKV) Disse områdene er avsatt som rene akvakulturområder. Allmenn ferdsel er forbudt 20 meter fra anleggets nærmeste overflatedel, men anleggslokalisering må samtidig sikre at allmenn ferdsel kan skje i en 100 meters sone fra land kan knyttes til hele området, både den flytende del og fortøyninger, men det vil sannsynligvis fortsatt være utfordrende med bestemmelsen om 100-meters ferdselssone. • Mattilsynet er positive til tidlig involvering av lokalitetsvurderinger. Disse lokalitetene (i Helligvær) hvor det planlegges for oppdrett av torsk, ligger nærme et fiskemottak der det lett kan forekomme smitte fra bl.a. hvitfisk. Det er i tillegg et rognkjeksoppdrett i nærheten av de tenkte lokalitetene. Mattilsynet har satt veiledende avstandskrav på 5 km, som også er nedfelt i Mattilsynets retningslinjer. Lokalitetene der de tenkes plassert kan være utfordrende. Avstandskravet gjelder også mellom torsk og laks. • Grunt havnivå (slik som her) kan også bidra til sedimentering som igjen kan føre til gassdannelser og dårlig forhold for torsken. Mattilsynet har gitt lignende uttalelse til bl. a kystsoneplan for Vesterålen. • Mattilsynet har svært mange søknader for oppdrett av torsk i de nordlige fylkene til behandling. Nordcod i Gildeskål er i drift. Mattilsynet har i region nord per nå godkjent ca. 10 lokaliteter i nord. Avstand til andre aktører er gjerne det som er utfordrende. 	
4.	<p>Bodø kommune – Varsel om oppstart, Nye Bodø stamnetterminal</p> <p>Planoppstart om Bodø havn og utviklingen der, ved jernbanen og kaia. Planoppstart er sendt ut, fristen er 23. november. Målene for saken er blant annet helhetlig utvikling av område, brukermedvirkning med mer.</p> <p>Hensikten med planen er å bedre binde sammen området på sjøsiden og landsiden. I dag må man frakte gods mellom jernbane og havn på Jernbaneveien, dette er et hinder både tids- og kostnadmessig. Det mangler en effektiv kobling mellom sjøsiden og landsiden. Dagens bygningsstruktur er utdatert. Planområdet er godt og sentralt plassert i bybildet, så her ligger det muligheter for positive ringvirkninger for Bodø by.</p> <p>Bodø havn prøver å tilrettelegge for planlegging for grønn omstilling i Norge, ved hjelp av å flytte godskorridorer via vei og jernbane til havs. ASKO har</p>	

¹ <https://www.sivilombudet.no/aktuelt/ma-vurdere-saker-om-oppdrettsanlegg-pa-nytt/>

	<p>planer om en utslippsfri transportkorridor i nord, som allerede er iverksatt. Ambisjonene er å redusere mengden vogntog, og i saken sees det derfor på hvordan dette kan muliggjøres innenfor strukturene på kaia.</p> <p>Trusler for planarbeidet er blant annet at Jernbaneveien blir en barriere. Grunnforhold som hindrer bruk av arealer.</p> <p>Overordnet plan (kommuneplanens arealdel for Bodø) er vedtatt 16.06.2022. Planforslaget er i tråd med overordnet plan.</p> <p>Innspill og spørsmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fylkeskommunen: Hva tenker kommunen om disse planene, knyttet til det som ble skrevet i referatet om oppstartsmøtet og fremtidige planer for Hernes</i> <p>Tiltaket er i tråd med den overordnede kommunedelplanen. En bedre kobling mellom jernbanen og havna blir bra. Kommunen hadde ingen vesentlige merknader i oppstartsmøtet. Kommunen ønsker god havneutvikling. Det har aldri blitt vurdert å flytte driften fra indre havn til den nye utviklinga på Hernes, men dette må kanskje vurderes på sikt. Kommuneplanleggerne er veldig positive til prosjektet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fylkesveg (Nordland fylkeskommune): Det er planlagt et møte i november, bare ta kontakt ved eventuelle spørsmål.</i> • <i>Statens vegvesen: veldig viktig at Vegvesenet involveres i prosessen. Blir det noen endringer fra gjeldende plan?</i> <p>Ja, det blir det, men også mye som blir værende. De største endringene er at gjeldende plan er litt for streng. Mulig utvikling av havneterminalen må muliggjøres og må få mer armslag for utvidelse i fremtiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Statsforvalteren: Ser at kommune/tiltakhaver er opptatt av å være så fleksibel som mulig. Det er viktig å ha en hovedstruktur i planen, som gjør det enklere å forholde seg til og styre etter. Er det noen tanker om litt mer åpning for grønne lommer og tilgjengelighet for allmenhetens ferdsel, særlig mot småbåthavnen i nord?</i> <p>En av tingene som er sett på i forprosjektet er flatedrenering og mulige grøntarealer. Akkurat den vurderingen gjøres i disse dager. Behandling av overflatevann vil kanskje kunne kombineres med grønne lommer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fylkeskommunen: Det jobbes med nasjonal transportplan, og ulike muligheter der. Det kan kanskje være aktuelt å se til i planarbeidet med tanke på allmenhetens ferdsel.</i> <p>Det er viktig å få samkjørt aktører, som statens veivesen og bane Nord. Viktig at samarbeidsprosjektet mellom aktører fungerer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fylkeskommunen påpeker i likhet med Statsforvalteren viktigheten av at allmenhetens tilgjengelighet sikres allerede i forprosjektet.</i> • <i>Vegvesenet: Skal sykkelveg inn i reguleringsplanen? Dette kommer i eget innspill ved planoppstart.</i> 	
--	---	--

Møteliste:**Sak 1. Bodø kommune - Områderegulering av Hernesmyra og områderegulering av Ytterhernes**

Ole Trones	oletro28@nfk.no
Liss-Ane Simonsen	lissim@nfk.no
Martinus A Hauglid	marhau@nfk.no
Kristoffer Larsen Seivåg	Kristoffer.Larsen.Seivag@bodo.kommune.no
Skogstad, Ole Christian	fmnoosk@statsforvalteren.no
Jørn Øines Olsen	jorn.olsen@vegvesen.no
Silje Charlotta Wästlund	silwas@nfk.no
Lill-Anita Horn	lilhor@nfk.no
Graabræk, Odd Arnold	Odd.Arnold.Graabraek@forsvarsbygg.no
Sesselja Jonsdottir	sesjon@nfk.no
Renée Susanne Fossum	renee.susanne.normann@vegvesen.no
Søren Elkjær Kristensen	sek@nve.no
Mari Didriksen	mardid@nfk.no
Tim Christian Tomkins-Moseng	timmos@nfk.no
Grethe Kvam Vorvik	grevor@nfk.no
Oda Marie Hansen	odahan09@nfk.no
Jan-Einar Kalvik	Jan-Einar.Kalvik@vegvesen.no
Nybak, Elin	Elin.Nybak@avinor.no
Prestvik Hilde Marie	hilde.marie.prestvik@banenor.no
Heidi Ramsvik	heiram@nfk.no
Pettersen, Elisabeth Utstøl	fmnoepe@statsforvalteren.no

Sak 2. Rana kommune - Detaljregulering for nye Helma hotell, Thomas von Westens gate 2, 3 og 5

Ole Trones	oletro28@nfk.no
Line Margrethe Hansen	line.margrethe.hansen@vegvesen.no
Jamtli, Trine Johanne	trine.johanne.jamtli@rana.kommune.no
Jørn Øines Olsen	jorn.olsen@vegvesen.no
Oda Marie Hansen	odahan09@nfk.no
Silje Charlotta Wästlund	silwas@nfk.no
Tim Christian Tomkins-Moseng	timmos@nfk.no
Hanssen, Hanne Margot Karbøl	fmnohah@statsforvalteren.no
Prestvik Hilde Marie	hilde.marie.prestvik@banenor.no
Jan-Einar Kalvik	Jan-Einar.Kalvik@vegvesen.no
Wibeke Johansen	Wibeke.Johansen@norconsult.com
Blikra, Inger Solveig	Inger.Blikra@rana.kommune.no
Tuva Cathrine Daae	Tuva.Cathrine.Daae@norconsult.com
Renée Susanne Fossum	renee.susanne.normann@vegvesen.no
Baksaas, Emilie Lian	emilie.lian.baksaas@rana.kommune.no

Sak 3. Bodø kommune - Varsel om oppstart av endring av kommuneplanens arealdel og høring av planprogram

Sak 4. Bodø kommune – Varsel om oppstart, Nye Bodø stamnetterminal

Ole Trones	oletro28@nfk.no
Tim Christian Tomkins-Moseng	timmos@nfk.no
Hanssen, Hanne Margot Karbøl	fmnohah@statsforvalteren.no
Anniken Malene Frantzen Sørflaten	Anniken.Malene.Frantzen.Sorflaten@mattilsynet.no
Elisabeth Karlsen	elkarl@nfk.no
Marit Lunde	Marit.Lunde@bodo.kommune.no
Kjetil Christensen	Kjetil.Christensen@bodo.kommune.no
Cathrine Lofstad	Cathrine.Lofstad@mattilsynet.no
Baksaas, Emilie Lian	emilie.lian.baksaas@rana.kommune.no
Mari Didriksen	mardid@nfk.no
Rian, Monica Devik	Monica.Devik.Rian@rana.kommune.no
Silje Charlotta Wästlund	silwas@nfk.no
Skogstad, Ole Christian	fmnoosk@statsforvalteren.no
Runa Gudmundsdottir Jonassen	rujon@fiskeridir.no
Silje Svendsen	sisve@fiskeridir.no
Sesselja Jonsdottir	sesjon@nfk.no
Oda Marie Hansen	odahan09@nfk.no
Heidi Ramsvik	heiram@nfk.no
Gjerde, Sevrin	Sevrin.Gjerde@multiconsult.no
Kjetil Christensen	Kjetil.Christensen@bodo.kommune.no
Truls Mortensen	trm@bodohavn.no
Erlend A. Willumsen	eaw@bodohavn.no
Jan Ove Tangstad	Jan.Ove.Tangstad@bodo.kommune.no
Truls Mortensen	trm@bodohavn.no
Jørn Øines Olsen	jorn.olsen@vegvesen.no
Graabræk, Odd Arnold	Odd.Arnold.Graabraek@forsvarsbygg.no
Line Margrethe Hansen	line.margrethe.hansen@vegvesen.no
Kristin Marie Singstad	krisin@nfk.no
Espås Ole Magne	Ole.Magne.Espas@banenor.no