

Dato: 23.02.2022

Deres referanse: 2020/5962

Hørings svar – Kommunedelplanens Arealdel 2022-2034 fra BRUS, BNF & NHO Nordland

Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) Nordland, Bodøregionens Utviklingselskap (BRUS) og Bodø Næringsforum (BNF) takker for muligheten til å gi høringsinnspill til Kommuneplanens arealdel (heretter KPA) 2022-2034 på vegne av bedriftene og arbeidsplassene i privat sektor.

Kommunen har gjort et faglig meget solid planarbeid og tilrettelagt for en god prosess. Kommunens fagfolk har vært tilgjengelige og lydhøre for innspill, og har også bidratt til delmål 1.2 i Kommuneplanens samfunnsdel (heretter KPS) om nye metoder for involvering. Her sikter vi særlig til bedre digitale løsninger som tilgjengeliggjør et faglig krevende og omfattende materiale for den menige bedriftsleder og ansatte å sette seg inn i. Vi har naturligvis likevel konstruktive innspill til forbedringer, samt en del påpekninger som kommunen bør se nærmere på og forsøke å hensynta før endelig faglig tilrådning sendes bystyret.

Dokumentet er inndelt slik:

- I. Overordnede innspill til planforslaget
- II. Innspill til alternativene for Lille Hjartøy og Tverlandet, samt tilbakeføring av næringsarealer på Rønvikjordene
- III. Handel og tyngre næringsvirksomhet på Rønvikleira og Langstranda
- IV. Konkrete endringsforslag til relevante bestemmelser i påfølgende kapitler

I. Overordnede innspill til planforslaget

Følgende bør være førende for slutføring av planarbeidet:

1.1 Jobb- og verdiskapning hensyn generelt i planforslaget

En av de viktigste prioriteringer i Kommuneplanens arealdel 2022-2034, må være å legge til rette for økt jobb- og verdiskapning, da dette gir grunnlaget for et levende lokalsamfunn. De største næringene i Nordland er sjømat, industri, energi, reiseliv, varehandel, bygg- og anlegg, med tilhørende tjenesteytende næringer. Bodø har direkte direkte og indirekte sysselsetting i alle nevnte næringer.

Vi mener at det i liten grad i planen hensyntatt de voksende behovene for næringsarealer generelt, og areal til marine og maritime næringer spesielt. Videre er det også lagt inn mange «innstramminger» rundt bestemmelsene for bygg og anlegg og handel, som vi ha en negativ effekt for jobb- og verdiskapningen, og dermed kommunens skatteinntang til velferdstjenester. KPA tilrettelegger ikke i tilstrekkelig grad til økt jobb- og verdiskapning. Vi antar at dette er en konsekvens av bærekraftsmålorankringen, som synes å vært for ensidig retningsgivende for planen. Se pkt. 1.2 og pkt. 1.3 under.

1.2 FN's bærekraftsmål

I forbindelse med den politiske behandlingen av planprogrammet for KPA, ble flere bærekraftsmål omtalt i saksframlegget som mulig førende for planarbeidet, men ingen ble konkret fastsatt. Vi noterer oss de omtalte målene ikke gjenspeiler bærekraftsmålorankringen i KPS, men at det likevel er disse som er lagt til grunn for KPA. Vi mener at også andre av FN's bærekraftsmål, jfr. KPS, er relevante å forankre arealpolitikken i, herunder særlig bærekraftsmål 8 og 9:

8. Anstendig arbeid og økonomisk vekst, herunder:

8.3 Fremme en utviklingsrettet politikk som støtter produktive aktiviteter, opprettelse av anstendige arbeidsplasser, entreprenørskap, kreativitet og innovasjon, og stimulere til formalisering av og vekst i antallet svært små, små og mellomstore bedrifter, blant annet ved å gi dem tilgang til finansielle tjenester

9. Industri, innovasjon og infrastruktur, herunder:

9.1 Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.

9.2 Fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og næringsutvikling, og innen 2030 øke industriens andel av sysselsetting og bruttonasjonalprodukt betydelig, i tråd med forholdene i de respektive landene

9.4 Innen 2030 oppgradere infrastruktur og omstille næringslivet til å bli mer bærekraftig, med mer effektiv bruk av ressurser og mer utstrakt bruk av rene og miljøvennlige teknologiformer og industriprosesser, der alle land gjør en innsats etter egen evne og kapasitet

Vi mener KPA bør gjenspeile bærekraftsmålforankringen i KPS og innarbeide disse målene som førende, og justere planforslaget i tråd med dette. Slik planforslaget foreligger hensyntar det for ensidig de utvalgte målene som ikke vektlegger økonomisk vekst og innovasjon, på tross av at dette er vedtatte målområder i KPS.

1.3 Planforslagets forankring i kommuneplanens Samfunnsdel

Det er etter vårt syn noe divergens mellom kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Vi mener kommunen bør gjøre en skjematisk måloppnåelsesvurdering mellom samfunnsdelens mål og delmål, samt arealdelens forslag til arealbruk med tilhørende bestemmelser og retningslinjer. Det er gjort en slik vurdering målt opp mpt. utvalgte bærekraftsmål, men disse gjenspeiler altså ikke KPS. Vi vil fremheve følgende delmål fra KPS, som vi vurderer at ikke i tilstrekkelig grad kan oppnås slik planforslaget foreligger.

- Delmål 4.4. om at det skal bygges nok boliger, ikke vil kunne oppnås med de detaljerte bestemmelser for boligbygging som det legges opp til i arealdelen. Vi tilrår å fjerne detaljbestemmelsene for boligstørrelse. Dette vil bli utdypet senere i dokumentet.
- Delmål 6.3 og 6.4 om satsing på marine næringer og stimulering til blå-grønn vekst, ikke gjenspeiles i forslagene til arealdisponeringer til disse formålene. Dette gjelder også delmål 4.4 om naturbaserte næringer. Vi tilrår at det innarbeides nye områder for marine næringer.
- Delmål 7.4 (herunder også delmål 4.5 om mobilitetsløsninger) vedr. Smart By som drivkraft for utvikling mener vi bør gjenspeiles i at arealdelen er mer fleksibel. Jo mer detaljert og fastlåst den overordnede arealbruken blir til bestemte løsninger, jo mindre rom gir det for innovasjon og uttesting av smarte løsninger. Dette er en krevende øvelse å balansere, men en tilnærming vi tilrår er å benytte mer retningslinjer fremfor bestemmelser. Det henvises i flere bestemmelser at alternative løsninger kan utarbeides i underordnede planer, men rommet for nytenkning innskrenkes naturlig nok ved strenge og begrensede bestemmelser, som igjen gir for stor prosessrisiko å utfordre.

1.4 Forankring fylkesplan for Nordland

Målområdet «Verdiskaping og kompetanse» ikke er hensyntatt i tilstrekkelig grad i planforslaget, jfr. foregående punkt 1.1-1.3.

Fylkesplan for Nordland utdyper punktet på følgende måte:

«Verdiskaping er i knyttet til økonomisk virksomhet i form av arbeidsplasser, bedriftsetableringer, eksportverdi, omsetning og andre økonomiske mål... Offentlig virkemiddel- og forvaltningsmyndigheter og innovasjonsmiljøer i fylket har viktige roller i å tilrettelegge for utviklingen i næringslivet, blant annet gjennom å bidra med kompetanse, nettverksbygging og gjennom å arbeide for gode, forutsigbare og stabile rammebetingelser. Samarbeid og tiltak skal videreutvikles slik at de i enda større grad kan bidra til at verdiskapingspotensialet i Nordland utløses.»

Vi tilrår at dette vektlegges i justering av planforslaget.

1.5 Nullvekstmål

Planforslaget reflekterer ikke potensialet som ligger i digitalisering og mulighetene for å nyttiggjøre nye teknologiske mobilitetsløsninger, jfr. pkt. 1.3, vedr. delmål 7.4 i KPS.

Ifølge planen er «Kompakt byutvikling det viktigste bidraget til å nå nullvekstmålet». Men planen vektlegger i liten grad andre tiltak. I 2021 la regjeringen fram Klimaplan for 2021-2030. Den inneholder konkrete forslag til politikk for å oppfylle klimamålet og viser at det finnes mange andre måter for å redusere klimagassutslippene, blant annet: overgang til nullutslippsteknologi, elektrifisering av kollektivtransport, reduisering av varetransport i bykjernen og overgang til transportformer med lavere utslipp, etc. Det pågår betydelig satsing på klima- og miljøvennlige transportløsninger over hele landet.

Dersom Bodø og Nordland skal nå klimamålene må infrastrukturen følge teknologiutviklingen. Etablering av infrastruktur som ladestasjoner og tilgangspunkter for nye energibærere er en forutsetning for å ta nye og mer miljøvennlige løsninger i bruk. Dette er vår mening at den presenterte Kommuneplanen reflekterer ikke potensialet som ligger i digitalisering og fremkomst av nye teknologiske løsninger og spesielt elektrifisering av transportmidler, spesielt mht. planens tidsperspektiv.

Også her er fleksibilisering av planen nødvendig, altså mindre bestemmelser og mer retningslinjer som ikke låser løsningene til kun fysisk arealplanlegging. Dette vil bidra til reell måloppnåelse for KPS, jfr. foregående punkter.

To andre konkrete tiltak kommunen kan vurdere for å stimulere til null- og lavutslippsløsninger:

1. Kommunen bør i plan gi lettelse i saksbehandling ved 3.parts miljøsertifisering av byggeprosjekter. Disse finnes allerede og er anerkjente i bransjen – og vil hjelpe med å regulere og måle klima og miljøtiltak i bygg og konstruksjoner – lett målbart og overførbart mot FNs klimamål.
2. Vise og stille økonomiske virkemidler til rådighet for aktører som strekker seg litt lenger innen klima og miljømål. Planmyndigheten kan selvfølgelig ikke bistå i arbeid i tilknytning til virkemiddelapparatet, men kommunen kan stille info og kompetanse tilgjengelig fra andre avdelinger.

1.6 Fortetting

Fortetningspolitikken og bestemmelser på størrelser av boenheter kommer til å ha direkte innvirkning på boligprisene, i et allerede presset boligmarked. Det tilrås vi at det gjennomføres en konsekvensanalyse for boligmarkedet av planforslaget, slik at en kan vurdere om dette samsvarer med KPS delmål 4.4.

Kommuneplanen legges etter prinsippene for fortetting, dette er et tema som har flere sider ved seg. Regjeringen påpeker at fortetting er ikke en ensidig positiv sak: «*Med dagens tomtepriser, samt føringer om at vekst i byer og tettsteder skal skje gjennom fortetting, er det et økende press for å få bygge tettere og høyere i urbane områder. Bokvalitet og høy tetthet er to egenskaper som kan være vanskelig å forene, og hva som vurderes som høy arealutnyttelse er stedsavhengig.*»

Noen utfordringer som bør tas hensyn til ved fortetting:

- Lokalklima: på våre breddegrader, og uten koordinering av fellesarealer i områdeplan, kan høy tetthet gi skyggefulle og lite attraktive uteområder.
- Kontekst: tilpasning til eksisterende bebyggelsesmønstre og bystruktur kan være utfordrende ved vesentlig høyere tetthet enn eksisterende omgivelser.
- Prisdrivende: høy tetthet gir høy markedspris på tomt, som leder til at utbygger må maksimere utbyggingsarealet, ofte utover tomtas tåleevne.
- Kompetanse: gode boliger og utearealer kombinert med høy tetthet krever høy kompetanse på formgiving, og evne til å se gode løsninger.

1.7 Infrastruktur

Infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemidler for økt jobb- og verdiskaping. En fungerende økonomi og økt velferd er avhengig av god mobilitet, og de største næringene i fylket er eksportrettede, arbeidsintensive, desentraliserte og krever effektive eksport ruter samt stor grad av arbeidskraftmobilitet. Bodø er et viktig transportknutepunkt som gjennom sin arealpolitikk, må legge til rette for både inn- og utgående gods for bedriftene i Nordland.

Behovene til den enkelte bedrift varierer, men vei er den transportformen bedriftene viser til er viktigst for å sikre bedriftens fremtid, jobb- og verdiskaping.

Utvikling av og adkomst til viktige godsknutepunkt med intermodalitet og vareflyt må prioriteres i fremtidig planarbeid. Bodø som regionsenter er en viktig driver i utviklingen, og god infrastruktur internt og i tilknytning til andre regionsentrene gir mobilitet for arbeidskraft og effektive transportkjeder for varer og gods.

Videre er også digital infrastruktur avgjørende for jobb- og verdiskaping. Lokale bedrifter rangerer digital infrastruktur høyt i sine tilbakemeldinger.

Investeringer i infrastruktur og gode transportsystemer vil gjøre byen og bysenteret mer attraktiv for investeringer i boliger og lokalisering av næringsvirksomhet. Bodø som regionsenter er en viktig driver i næringsutviklingen i Nordland, og god infrastruktur i bykjernen og i tilknytning til andre regionsentrene gir økt mobilitet for arbeidskraft og effektive transportkjeder for varer og gods. Arealplanlegging må derfor samordnes med den regionale transportpolitikken som er under revisjon, jfr. ny Regional transportplan.

II. Innspill alternativer for Lille Hjartøy og Tverlandet, samt tilbakeføring av næringsarealer på Rønvikjorden

II.I Lille Hjartøy

Området har en lang historikk med omfattende påkostede utredninger. Hovedutfordringen har vært adkomst og modning av området. Området har også vært vurdert som området for uttak av fyllmasser til lufthavn-prosjektet. Per i dag er det lite som tilsier at området vil bli aktuelt for ny tung næringsvirksomhet, og at denne kan og bør konsentreres på Rønvikleira og Langstranda og videre inn i ny bydel.

Imidlertid er utviklingen knyttet til sistnevnte områder heftet med usikkerhet, og vi er inne i en ny grønn industrireise, som utløser helt andre arealbehov enn det vi har hatt de siste tiårene. Summen av dette tilsier at det ikke er tilrådelig å foreta en omregulering av området ved denne rulleringen av KPA.

II.II Tverlandet

For begge områder, tilrår vi alternativ 1 ved denne rulleringen. Tverlandet er en forstad bygget rundt et trafikk-knutepunkt med gode kollektivforbindelser med tog og buss. Det er opplagt et fortetningspotensial, men slik området er utformet i dag, vil ikke en videre boligbygging utløse vesentlig transportarbeid. Dette vil naturligvis svekke balansen i arealregnskapet, men å tilrettelegge for boligbygging på noe nye arealer med lavere prisprofil, tilknyttet et knutepunkt, mener vi kan fullt ut forsvares. Ved neste rullering av KPA, vil vi ha mer avklaringer knyttet til bydel Hernes, da bør saken revurderes. Det er for tidlig nå.

II.III Tilbakeføring av næringsarealer på Rønvikjordene

Dette forslaget bør utsettes til neste rullering av KPA, med samme grunnngivelse som for Lille Hjartøy. Den usikkerhet det er heftet med knyttet til Hernes bydel, samt den positiv uforutsigbare utviklingen ifbm. med nyindustrialiseringen vi ser ifbm. det grønne skifte, vil det potensial medføre tapte muligheter i tidsrommet frem til ny bydel er klargjort for utvikling. Her vet vi også at det vil være utfordringer mht. frigjørelse av næringsarealer i den første tidsperioden, dermed bør ikke Bodø kommune redusere en allerede svak næringsarealreserve på nåværende tidspunkt.

III Handel og tyngre næringsvirksomhet på Rønvikleira og Langstranda

Også i bestemmelsene som omhandler handel mener vi at kommunen har lagt inn for stramme føringer og bestemmelser. Det oppfattes som negativt for bedriftene som ønsker å satse og etablere nye butikker, eller ønsker å vokse og skape jobb- og verdiskaping i bykjernen eller andre soner.

Under ønsker vi å kommentere noen enkelte paragrafer og bestemmelser:

§ 2.1 Områder for handel

Retningslinje for lokalisering av handel: «*Spesialiserte og unike forretnings- og servicetilbud som har kommunen eller et større område som handelsomland, ønskes primært lokalisert til bykjernen.*»

Dette oppfattes som et begrensende punkt som ikke tar høyde for at enkelte konsept/kjeder/bransjer ikke er tilpasset å ligge i bykjernen, med mindre denne utvides til å omhandle områder i tilknytting til historisk sentrum. For eksempel Stormyra, Rønvikleira etc.

§ 2.2 Etablering av dagligvareforretninger

«*Nærbutikker med dagligvareprofil som har samlet BRA på inntil 1 500 m² (inkludert lagerareal) kan etableres i trafiksikker gang/sykkelavstand fra boligområder. Det åpnes ikke opp for nye dagligvareforretninger sør for Olav Vs gate i denne planperioden. Det tillates ikke etablering av ny dagligvarehandel i Indre havn (Rønvikleira). Innenfor byutviklingsområdet tillates det ikke etablering av dagligvarehandel som genererer mye biltrafikk.*»

En særlig regulering av dagligvarer, som er et sentralt samfunnsэлеment med tanke på verdikjede, arbeidsliv og at transport og salg av dagligvare anses samfunnskritisk, oppfattes vi som meget uheldig. Dette vil virke begrensende for en hel bransje. Områder 37.05 og 37.07 for eksempel er godt egnet for dagligvareforretninger, og vi kan ikke se hvorfor KPA skulle legge føringer for denne typen etableringer.

Endringsforslag for §2.2

I utgangspunktet ønskes paragrafen tatt ut av KPA, men om vi bryter den opp kan følgende kommenteres:

- Første setning: Kan stå, men bør kanskje ha mulighet i større grad til å tilpasses det området den skal stå.
- Andre setning: Ønskes tatt ut av KPA, men området er trolig ikke aktuelt for utvikling innenfor neste fireårsperiode
- Tredje setning: Bør tas ut, konkurransevridende og uforståelig både med tanke på historikk og fremtidig plan for Indre Havn.
- Fjerde setning: Bør tas ut, Byutviklingsområdet omhandler i stor grad alle Bodøs sentrale bydeler og en dagligvarebutikk, og for øvrig også annen handel, vil alltid kunne argumenteres at vil tilføye økt biltrafikk til området.

Boligbebyggelse på Rønvikleira

KPA legger ikke opp til ny boligbebyggelse på Rønvikleira. I området 37.05 er det allerede flere etablerte leilighetsbygg, og vi kan ikke se at det skulle være noen grunn til å ikke tillate ytterligere boligutvikling innenfor dette området. Området antas å være attraktivt i markedet. Området er nært bysentrum og er i samsvar med formålet om sentrumsfortetting. En utbygging i området vil heller ikke komme i konflikt med industrietableringer som naturlig vil etableres i andre områder på Rønvikleira.

§15.3.1 Næring, kontor, forretning og tjenesteyting

«Områdene 37.02, 37.06, 37.08, 37.09, 37.12, 37.15 og 37.16 skal nyttes til lett næringsvirksomhet, kontor og forretning samt offentlig og privat tjenesteyting. Nye etableringer av dagligvarebutikker tillates ikke.»

Endringsforslag for §15.3.1

Igjen begrenses dagligvare særskilt. Vi mener setningen bør tas bort i sin helhet.

Tyngre næringsvirksomhet

§ 5.10.6 Tyngre næringsvirksomhet i sentrum, indre og ytre havn

Endringsforslag for §5.10.6

Områdene som er omfattet av denne paragrafen er Indre del av Rønvikleira, Burøya og Lille Hjartøy. Vi ber om at næringsarealene på Langstanda - etablerte og nye utbygd - også må defineres til tyngre næringsvirksomhet. Vi er inneforstått med at disse områdene adresseres i KDP ny bydel, men det er altså eksisterende virksomheter i området, som har betydelige planer for ekspansjon, og som vil bli viktige sirkulære og etterhvert lavutslippsvirksomheter i dette industriområdet. Det er en generell mangel på næringsarealer i kommunene, og de eksisterende områdene, med tilstøende områder som på Langstranda må ikke marginaliseres. Eksisterende virksomhet på Langtstranda er tung og består av produksjonsbedrifter, lager, entreprenørvirksomhet, maskinverksted m.m.

IV. Konkrete endringsforslag til relevante bestemmelser

IV.1 Boligbygging

Gjennomgående legger den nye planen opp til enda mer detaljerte bestemmelser for bl.a. generelle kvalitetskrav og «bokvalitet». Etter vårt skjønn hører disse ikke hjemme i en overordnet plan som KPA. Nå fremstår KPA-bestemmelsene på viktige områder nesten som en detaljregulering av hele byutviklingsområdet. Reglene rundt boligstørrelser, antall boenheter og utforming av uteoppholdsarealer setter flere stramme føringer som skaper flere hindringer for utbyggere til å bidra til økt antall boliger, jfr. KPS. Vi mener at det er ikke godt nok faglig begrunnet i planforslaget hvorfor disse reglene er nødvendig, eller vurdert hvilke konsekvenser det får, jfr. pkt. 1.7 i det foregående.

Forslaget vil påvirker boligpriser, og redusere antall prosjekter som vil bli initiert. Videre oppfattes enkelte tiltak rettet mot uteoppholdsareal størrelser som krevende og står ikke helt i tråd med kommunen sitt ønske om fortetting i sentrum.

Vi oppfatter kravene som ganske strengt formulerte, her beskrives mange av reglene som «skal dokumentere», «skal gjennomføre.» Det vises lite fleksibilitet i tolkningen av reglene og lite mulighet til å tilpasse prosjektene slik utbyggerne selv ser som hensiktsmessig.

Vi mener kommunen må legge større vekt på mål og retning, hvor mange av bestemmelsene blir gjort om til retningslinjer/preaksepterte løsninger. Disse vil normalt være førende og retningsgivende ved utarbeiding av nye reguleringsplaner og byggesaker uten at de fullt ut binder opp løsningene i de enkelte planer og tiltak. Dette ville gjøre det lettere å fremme detaljreguleringsplaner og byggesaker som er optimalt tilpasset sted, situasjon og markedsbetov, uten å bli tvunget innenfor rammene av en svært detaljert KPA. I tillegg ville dette forhåpentligvis i større grad anspore utbyggere, arkitekter og planleggere til å tenke nytt og i retning av innovative løsninger.

Vi mener at forslagene i KPA vil dempe boligbyggingstakten i Bodø og øke boligprisene på grunn av lavere nybyggvolum og fordyrende krav og prosesser.

Under ønsker vi å kommentere noen enkelte paragrafer og bestemmelser:

§ 1.1.2 Forholdet til reguleringsplaner

«Kommuneplanens arealdel gjelder ved motstrid foran reguleringsplaner vedtatt før 29.10.2020.»

Konsekvenser av denne bestemmelsen er at den kan sette velbegrunnede bestemmelser i relativt nye reguleringsplaner ut av spill. Dette skaper uforutsigbarhet og tilsidesettelse av juridiske rettigheter tiltakshaver har ervervet gjennom kostbare og omfattende reguleringsprosesser.

Kommunen risikerer at byggesaker innenfor relativt nye reguleringsplaner kompliseres og stopper opp fordi nye bestemmelser i KPA trumfer bestemmelser i gjeldende planer, til tross for at disse har vært gjennom en vesentlig mer målrettet prosess knyttet til detaljregulering av aktuelt utbyggingsområde.

Slik bestemmelsen foreligger gir den ingen forutsigbarhet i nyere planarbeider som det er brukt store ressurser fra både forslagsstiller og Bodø kommune på å utarbeide og bekoste. Planprosessene tar alt etter sin kompleksitet fra 1,5 – 3 år å få utarbeidet og stadfestet. Nyere KPA kan ikke gis tilbakevirkende kraft på sentrale forutsetninger for stadfestede planer eller planer som er sendt på offentlig høring før ny KPA er stadfestet/rettskraftig.

For nye planinitiativ som fremmes etter at ny KPA er lagt på offentlig høring, vil det kunne være minnelig og måtte forholde seg til forslag til ny KPA, frem til denne er stadfestet med ev. justeringer etter høring og politisk behandling.

Ny KPA bør ikke gis tilbakevirkende kraft mht. sentrale forutsetninger i stadfestede planer eller planer som er sendt på høring før ny KPA er stadfestet. I motsatt fall vil det skapes stor usikkerhet for utbyggerne og sette planlagte nye bolig- og næringsprosjekter i spill.

Bestemmelsen bør endres, eller i det minste bør datoen for KPAs forrang endres flere år tilbake i tid.

Endringsforslag for §1.1.2

Alle vedtatte regulerings- og bebyggelsesplaner etter 14.06.2018, samt alle reguleringsplaner som er utarbeidet etter KPA 2018 - 2030 og lagt ut på offentlig høring før stadfestelse av ny KPA, gjelder foran kommuneplanens arealdel 2022 – 2034, men med unntak av følgende bestemmelser: §§ 1.2 til og med 1.23. For eldre reguleringsplaner gjelder også unntaket §§ 2 til og med 5. For resterende bestemmelser får kommuneplanen utfyllende og supplerende virkning.

§ 1.2.1 Unntak fra plankrav Boligbebyggelse:

Her har det blitt strammet inn noe fra gjeldende unntak som gjelder inntil 4 enheter. Samtidig er tomteareabegrensingen tatt bort og det er positivt. Det berører kanskje ikke kjernevirksomheten til større utbyggere, men kan påvirke tomteverdier. Åpningen for inntil 4 enheter (f.eks. 4-m bolig) bør beholdes og heller vurderes lempet ytterligere. Forslaget oppfattes som motstridende med formålet om fortetting i sentrum.

Endringsforslag for §1.2.1

Så lenge unntaket er begrenset til småhusbebyggelse, bør antall boenheter bli økt til minimum 6 boenheter.

§1.7.1 – Støy – boliger og støyfølsomme bruksformål

Det er uklart om punktet har til hensikt å fravike krav i T-1442 og NS 8175 eller bare angi når kravene kommer til anvendelse. Mye av teksten fremstår som en ren avskrift av T-1442, mens andre punkter tilsynelatende angir andre/strengere støykrav enn standarden. Som beskrevet tidligere vil en gjengivelse/avskrift av lovkrav skape usikkerhet om hvilke krav som gjelder og man risikerer å få planbestemmelser som er helt utilsiktet.

Endringsforslag for §1.7.1

Teksten kan med fordel forenkles ved kun å henvise til de aktuelle standardene som skal gjelde. Kun der KPA stiller andre krav enn T-1442 og NS 8175 bør dette beskrives. Effektene ved avvik bør også belyses.

§ 1.9 Miljøprogram

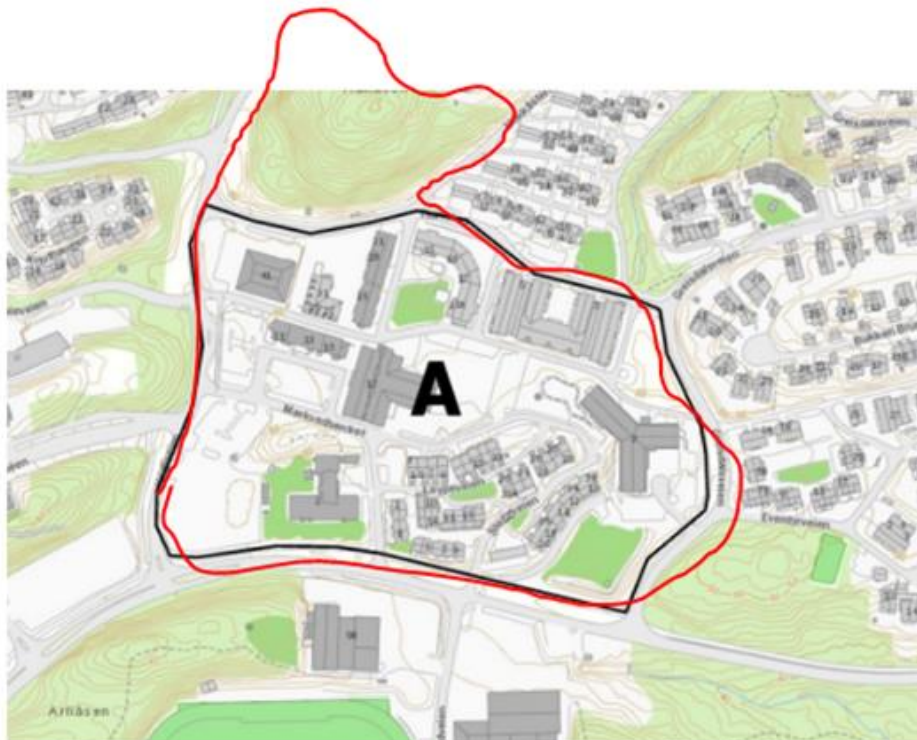
«For alle reguleringsplaner skal det utarbeides miljøprogram. Miljøprogram skal utarbeides etter NS3466 - Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan for ytre miljø.»

Dette er et nytt krav som vil medføre økte dokumentasjonskostnader og merarbeid både for tiltakshaver og kommunens saksbehandling. Her bør det foretas en kost-nytteanalyse av bestemmelsen. Kan vurderes som retningslinje, som vurderes fastsatt som krav i underordnede planer.

§ 3.1 Soneinndeling

For Mørkved bydelssenter bør også Hekkåsen som er omdanningsområde for bolig med nærhet til kollektivtransport (buss og tog), universitetet og gangavstand til butikker, barnehager, skoler, trening og fritidsaktiviteter mm, innlemmes i Sone A.

Endringsforslag for §3.1 – for Mørkved bydel senter



IV. II Parkering

§ 3.2.1 Krav til antall bilparkeringsplasser

Innføring av et maksimumskrav både i sone A og B virker lite konsekvensvurdert. Det er mulig et maksimumskrav kan være aktuelt i enkelte prosjekter/områder, men da må dette innarbeides i aktuell reguleringsplan. I sone B vil f.eks. et generelt maksimumskrav på 2 brytes hver gang en dobbeltgarasje bygges på en tomt.

I tillegg til det ordinære parkeringskravet skal det i alle boligprosjekt med flere enn 15 boenheter etableres minimum 1 parkeringsplass for servicebiler, hjemmetjeneste, håndverkere o.l. Dette gjelder ikke småhus og eneboliger. Det skal etableres 2 plasser for prosjekter med flere enn 45 boenheter, og videre 1 til pr. 30 boenheter. Det skal fremgå av parkeringsplan hvor disse plassene skal etableres. Det bør forutsettes at disse plassene ikke skal regnes inn i BYA-beregningen.

Kravene for sone B gir i realiteten et økt krav til parkering ved at skillet mellom leilighetsstørrelser er fjernet. Dette er uheldig og vil i en del tilfeller (hvor bildeling ikke kan tilbys eller vil godkjent iht. kriterier foreslått i §3.2.3) medføre at det legges til rette for flere biler og settes krav til bygging av for mange p-plasser som igjen vil fordyre leilighetene. For sone B bør minimumskravene etter leilighetenes størrelse fra KPA 2018 – 2030 videreføres, nytt makskrav vurderer vi som i tråd med ønsket bærekraftsutvikling.

Det å oppstille et krav til maksimalt antall parkeringsplasser, kan være hensiktsmessig for enkelte arealpressede områder, men bør ikke formuleres generelt i KPA. Maksimalbegrensinger bør, om nødvendig, fastsettes i den enkelte reguleringsplan. Parkeringskrav i et utbyggingsprosjekt er prisdrivende. De som etterspør små leiligheter, er ofte prissensitive og velger bort parkering ved leilighetskjøp. Minimumskrav fastsatt etter leilighetenes størrelse i KPA 2018-2030, er godt tilpasset etterspørselen i markedet og bør videreføres.

Endringsforslag for §3.2.1 for sone B

For sone B bør minimumskravene etter leilighetenes størrelse fra KPA 2018 – 2030 videreføres.

§ 3.2.2 Krav til antall sykkelparkeringsplasser

I sone A er det bygget mange boliger og det er fortsatt en målsetting å øke antall boliger i sentrumsområdene. Dette har endret seg fra å være et mål for å forsterke og sikre levende bysentra for både handel og kultur mm., til å være ett av de mest sentrale tiltakene for å bygge bærekraftige byer.

Erfaringene fra de fleste sentrumsnære boliger som er bygget de siste 7 - 8 årene viser at 50 – 70% av alle sykkelparkeringsplassene er ubrukte. I mange tilfeller er det ikke mulig/svært vanskelig å etablere sykkelparkeringsplasser i enkelte bykvartaler. I bykvartaler med eksisterende bebyggelse som søkes endret gjennom bruksendring ved byggesøknad eller regulering, kan det være store begrensinger med å få etablert ny parkering på egen tomt eller i eget bygg. Det samme gjelder for mange eksisterende næringsarealer hvor mange som jobber der også sykler til jobb. Samtidig er det for få offentlige sykkelparkeringsplasser i sentrum, og med ønsket utvikling vil dette også bli et økende problem.

Det er etter vår oppfatning et mindre behov for privat sykkelparkering i sentrum for boliger, mens det for næringsvirksomhet og besøkende til et økende antall boliger i sentrum, så vil det også være et økende behov for tilrettelagte sykkelparkeringsplasser i offentlige arealer. For å sikre ønsket bærekraftig utvikling bør kravet til sykkelparkering kunne løses helt eller delvis i offentlige arealer i sone A – sentrum. Det bør innføres frikjøpsordning for sykkelparkering i sone A.

Endringsforslag for §3.2.2 for sone A - sentrum

- Minimumskravet for Bolig kan løses gjennom frikjøpsordning/bidrag til etablering av sykkelparkering i offentlig gatetun/fortau/park med inntil 50%.
- Minimumskravet for kontor/næring mm kan helt eller delvis løses gjennom frikjøpsordning/bidrag til etablering av sykkelparkering i offentlig gatetun/fortau/park.

§ 3.2.3 Dokumentasjon av parkeringsløsning

«Antall plasser fastsettes etter tabellen i § 3.2.1 og § 3.2.2, **eller i reguleringsplan og byggesak etter særskilt vurdering.** En slik vurdering skal inneholde:

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

Første setning er bra, men vil kunne slås i hjel av siste setning i paragraf 3.2.3 dersom denne ikke tas ut. Videre påpeker våre medlemmer at bestemmelsen som regulerer maksimalt utnyttelse av tomt til parkering er særlig innskrenkende og svært krevende å håndtere innenfor utviklingsarbeid, særlig knyttet til kundeavhengig virksomhet. Det bør være tilstrekkelig å regulere min/maks, samt i egen detaljregulering. Bestemmelsen er også oppgitt «sovende» av administrasjonen og ikke benyttet i forrige periode. Bør defineres bruksområde eller tas bort. Sone A strekker seg også i Mørkved og Tverlandet bydelssentrum, her vil det være ekstra krevende å holde seg innenfor denne bestemmelsen.

Endringsforslag for §3.2.3

Vi ber kommunen utdype hvem som skal vurdere hva som er reelt parkeringsbehov og hvilke kriterier skal legges til grunn når man skal bestemme f. eks «besøksintensitet»

§ 3.4 Parkering for bolig

Dagens praksis har gjort at dette ikke har vært et problem hittil, men formuleringen gir unøddig grunnlag for tolkning. Bestemmelsen burde være helt unødvendig i all småhusbebyggelse i sone B. Kravet er i enkelte prosjekt fordyrende og unødvendig komplisert for bygg med få enheter.

Parkeringsplasser som etter KPA må avsettes til servicebiler, hjemmetjeneste o.l. bør ikke inngå i BYA-beregningen. Krav om avsetning av parkeringsplasser til servicebiler, hjemmetjeneste o.l. bør ikke gjelde ved bruksendringer og bør i større grad være gjenstand for behovsprøving både i sone A og B.

Endringsforslag for § 3.4 Parkering for bolig

På eiendommer hvor det ikke er tilstrekkelig areal til å oppfylle kravene både til uteoppholdsareal og parkering, skal uteoppholdsareal prioriteres løst foran parkering. I tillegg til det ordinære parkeringskravet skal det i alle boligprosjekter med flere enn 15 boenheter etableres minimum 1 parkeringsplass for servicebiler, hjemmetjeneste, håndverkere o.l. Dette gjelder ikke småhus og eneboliger. Det skal etableres 2 plasser for prosjekter med flere enn 45 boenheter, og videre 1 til pr. 30 boenheter.

Dette kravet gjelder ikke for sone A – Sentrum.

Det skal fremgå av parkeringsplan hvor disse plassene skal etableres. Der det ikke er minimumskrav til parkering skal det alltid etableres 1 plass til forflytningshemmede for hver 15. bolig. I de øvrige sonene gjelder kravene i § 3.3.1, første avsnitt.

Dette kravet gjelder ikke for sone A – Sentrum.

Sone A: For bygninger i sone A med mer enn 2 boenheter skal alle parkeringsplassene legges i parkeringsanlegg eller under bygg/bakken. Dette gjelder ikke serviceplasser og plasser for forflytningshemmede, som kan etableres på terreng eller i bebyggelsen på egen tomt.

For min. 5% av alle leiligheter som er tilgjengelige iht. forskriftskrav, skal det etableres 1 parkeringsplass (avrundet oppover til hele plasser) for større elektriske rullestoler, terrengstoler, handikapssykler ol. Plassene skal være innendørs og ha tilgang til lading. Parkeringsplassene kan etableres sammen med ordinær sykkelparkering, og skal ha tilgang til felles vaskeanlegg/sykkelreparasjon. Hver p-plass skal ha et minstemål på 1,5x2m.

For sone A - Mørkved og Tverlandet, kan tiltakshaver kjøpe seg helt eller delvis fri fra de krav til antall parkeringsplasser som fremgår av bestemmelsene ved å innbetale et beløp per manglende plass. Bystyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde. Innbetalte beløp skal brukes til bygging av parkeringsanlegg.

Bildeling

«For boligprosjekter over 15 boenheter kan hele eller deler av bilparkeringskravet løses gjennom bildeling. Gjennom vurdering etter kriterier satt opp i § 3.2.3 kan hver parkeringsplass avsatt til bildeling erstatte 3 til 5 bilparkeringsplasser som er omfattet av minimumskravet. Plassene må være etablert som vist i § 3.3.1. Bildelingsplasser skal være felles for boligprosjektet»

Denne bestemmelsen gir en interessant mulighet, men vil også være risikabel. Her bør det i planen utdypes hvordan man kan sikre at bildelingsløsningen fungerer og opprettholdes over lengre tid. I denne sammenheng må sone A vurderes som 3 soner: Sentrum, Mørkved og Tverlandet. I Sone A – sentrum vil det alltid være tilgjengelige offentlige p-plasser for hjemmetjeneste og servicebiler ol. I tillegg er det tilrettelagt for vareleveranser som også kan benyttes til korte stopp ifm både serviceoppdrag og transportoppdrag for hjemmetjeneste/syketransport.

I bykvartaler med eksisterende bebyggelse som søkes endret gjennom bruksendring ved byggesøknad eller regulering, vil det være store begrensinger med å få etablert ny parkering på egen tomt. Ofte er hele tomten bebygget.

For nybygg vil foreslåtte krav til p-plasser for disse tjenestene av samme grunn kun være mulig med bygging av underjordiske p-anlegg for de aller fleste sentrumskvartalene. Dette virker å være et underlig krav som ofte ikke er mulig å oppfylle i sentrum spesielt ifbm med eksisterende bebyggelse. Uten videreføring av eksisterende frikjøpsordning eller tilgang til ubebygget tomteareal vil det være både umulig og/eller lite ønskelig å endre eller bygge fasader med porter til parkering for eksterne tilfeldig/varierende brukere. Denne paragrafen medfører at minimumsparkering = 0, i realiteten ikke er gjeldende fullt ut for boligprosjekter i sone A.

Forslaget om min. antall p-plasser for forflytningshemmede som kan ha mer særskilte behov, er således mer forståelig. Men det grunnleggende prinsippet om bærekraftig byutvikling og nullvekst i biltrafikk i sentrum, må også være gjeldende for forflytningshemmede gjennom valget om å kunne bosette seg i sentrum.

Også denne gruppen vil gjøre et aktivt valg om å bosette seg et sted hvor behovet for egen bil kan velges bort. Hvor det er nærhet til det meste, samt lettere tilgang til kollektivtransport og vareleveringslommer som kan benyttes av større taxier, som er tilrettelagt for denne brukergruppen ved transportbehov som ikke kan løses med kollektivtilbud. Samt bo i et bomiljø med direkte tilgang til fortau og byrom som i all hovedsak er brøytet eller har gatevarme på vinterstid, og med bedre fremkommelighet.

Det vil derfor være mer fornuftig at KPA setter krav til parkeringsplasser i fellesarealer for brukerutstyr for denne gruppen, slik som: elektriske rullestoler, terrengstoler, handikapssykler ol. Frikjøpsordningen må også vurderes videreført som et supplement eller alternativ løsning for de p-plassene som må etableres i sone A for Mørkved og Tverlandet. Dette kan gi svært gode muligheter for å sikre at disse sentrumsområdene også er sikret gode parkeringsmuligheter for alle.

IV.III Generelle kvalitetskrav

§4.2.1 Solforhold

«Alle boliger skal ha tilgang til uteoppholdsareal. Uteoppholdsarealet på bakken er de deler av tomta som ikke er bebygd eller avsatt til parkering/innkjøring. Uteoppholdsareal kan etableres som vist i § 4.2.1. Felles uteoppholdsareal skal være egnet til rekreasjon, lek og aktiviteter for alle, og hensynta ulike aldersgrupper og funksjonsnivå. Arealene skal være trygge og inkluderende møteplasser. Uteoppholdsarealet skal plasseres og utformes slik at god kvalitet oppnås, herunder forhold til sol og lys, støy og annen miljøbelastning. Minimum 50 % av felles uteoppholdsareal skal være solbelyst ved vår- og høstjevndøgn minimum i 3 timer etter kl. 16.00.»

Kravet virker umulig å oppnå. Solnedgang i Bodø ved vårjevndøgn er kl. 18:15 og fordrer da fri sikt til horisont i vest. Her hjelper det ikke å lempe på kravet ved å bruke annen dato eller tidspunkt. Det er alt for stor variasjon i orientering, terrengformasjoner, vegetasjon og nabobebyggelse til at et konkret krav på tid og dato bør brukes her. I tillegg er det slik at de aller fleste nye felleselekeplasser har tilfredstillende lys- og solforhold. Kravene for sollys ved vår- og høstjevndøgn må kontrolleres mht Bodøs breddegrad og solvinkel.

Kravet virker å være for uoppnåelig for store deler av byutviklingsområdet, oruten ny bydel - Hernes - både mht. størrelse og varighet. Det må også innarbeides avviksveileder for sone A hvor det bør lempes på krav slik at noe uteopphold kan løses på egen tomt selv om plassering av eksisterende - egen og tilstøtende og ny bebyggelse umuliggjør det generelle kravet til sollys.

Der hvor alle andre kvalitetskrav er innfridd vil dette allikevel gi et godt supplement til sentrums totale uteopphold og god bokvalitet.

Endringsforslag for § 4.2.1

“Lekeplasser skal gis best mulig plassering med tanke på sol, klima, naturopplevelser, terreng, trafiksikkerhet, støy mm.”

§4.2.3 Uteoppholdsarealer

«Ved flere felles uteoppholdsarealer i samme planområde skal det planlegges for ulike kvaliteter og funksjoner. Etter vurdering kan deler av tomten som inneholder naturterreng og andre kvaliteter beregnes inn i uteoppholdsarealet. Mindre byggverk som grillbu, lekestue, gapahuk, drivhus, pergola ol. kan tillates etter samme vurdering. Alle opparbeidede deler av uteoppholdsarealet skal være universelt tilgjengelig.»

Bestemmelsen er i utgangspunktet positiv fordi den gir større mulighet for variasjon mellom lekeplasser. Kravet om at alle opparbeidede deler av oppholdsarealet skal være universelt tilgjengelig slår imidlertid fort ovennevnte formulering i hjel, og den bør nyanseres, ellers vil det begrense muligheter og være svært vanskelig å tilfredsstille. Vi savner også en definisjonen på “opparbeidet del”. De fleste deler av et uteoppholdsareal vil være bearbeidet/opparbeidet.

Forslaget medfører også økt arealbruk uten at dette er nærmere begrunnet. Dersom man sammenligner med Kravene i KPA 2018 – 2030 vil forslaget ved lik fordeling mellom store og små leiligheter, medføre et økt areal på ca. 43%. Vi finner det underlig at det ikke skal skilles mellom små og større leiligheter. I etablerte boligområder iht. KPA 2018 – 2030 oppleves ikke felles uteoppholdsarealer å være for små, tvert imot fremstår mange av disse ubrukte og til dels overgrodde.

I gjennomsnitt bor ca. 2,1 personer pr.bolig i Norge, og tallene er synkende, og ca. 67% av alle som trenger en bolig er enten enslige eller par uten barn uansett aldersgruppe. Sentrale føringer og bærekraftsmål setter strengere krav til mere kompakt og arealeffektiv utnyttelse og utvikling av tettsteder og byer. Dette forslaget vil medføre en betydelig økt arealbruk, i strid med ønsket måloppnåelse.

“Det skal legges til rette for bruk av uteoppholdsarealet året rundt. Det skal gjøres rede for belysning og for større utomhusarealer skal det lages en belyningsplan.”

Her bør kommunen spesifisere ytterligere hva det innebærer med tilrettelegging for bruk året rundt.

“Boenheter skal ha et uteoppholdsareal på minimum 25 m² pr boenhet. Av disse skal minimum 5 m² være privat. Minimum 20 m² skal inngå i fellesareal. Uteoppholdsareal skal ikke ligge mer enn 200 m fra inngang til boligdel, og skal ha trafiksikker atkomst og plassering. Arealet kan etableres slik som skissert i § 4.2.1”

Bestemmelsen er en lettelse for store enheter, men en innskjerping for mindre enheter.

TEK 17 kapittel 8, stiller krav til universell utforming av uteareal, og inneholder et praktisk unntak for uteareal eller del av uteareal som etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse, jf. punkt 8.2 andre ledd. Vi stiller spørsmålstegn ved at KPA foreslår å ha strengere krav til universell utforming enn TEK 17. KPA bør ikke inneholde reguleringer som allerede følger av gjennomarbeidede og veloverveide lov- og forskriftskrav.

Krav til uteoppholdsareal bør på samme måte som i KPA 2018-2030, tilpasses leilighetsstørrelsene i det enkelte prosjekt. En slik differensiering er godt tilpasset etterspørselen i markedet og medfører en effektiv arealutnyttelse.

Endringsforslag for § 4.2.3 Krav til uteopphold sone B

For sone B må krav til uteopphold differensieres mellom leiligheter over og under 50m² på samme måte og på samme nivå som i KPA 2018 – 2030.

Overvann

“Overvann og eksisterende vannveier skal håndteres og inngå i uteoppholdsarealet. Jf. § 5.1.4 Overvannshåndtering og blågrønn faktor.... Ved uteoppholdsareal på lokk skal det etableres et jordsmonnslag med dybde på minst 0,5 meter på minst 80 % av uteoppholdsarealet.”

Uklar bestemmelse som potensielt kan få store negative konsekvenser.

§5.1.1 Energiløsning

Tilknytningsplikt bør i større grad være gjenstand for en kost-nyttevurdering. Dette gjelder særlig i forbindelse med hovedombygginger, der tilknytningsavgiften fremstår som urimelig, ettersom det ofte er betydelig rimeligere å benytte alternative og effektive energiløsninger.

Vi stiller spørsmålsteget ved om det bør være tilknytningsplikt for alle bygg over 500 kvm. For mindre bygg som ligger langt fra hovednettet, vil tilknytningsavgiften utgjøre en betydelig del av den totale byggekostnaden. Uten at det settes tydeligere kriterier for tilknytningsplikten, vil vedtak om tilknytningsplikt ofte kunne angripes som vilkårlig og gjenstand for urimelig forskjellsbehandling.

Ordningen med tilknytningsplikten bør evalueres.

§ 5.1.3.2 Terrengbehandling og landskap

«Ved regulering kreves det en helhetlig landskapsanalyse for området. Før tiltak tillates skal det dokumenteres at fjernvirkning og landskapstilpasning ivaretas. Nye tiltak skal underordnes viktige landskapstrekk og tilpasses eksisterende terreng. Nye byggetiltak skal ha minst mulig bruk av store skjæringer, fyllinger og murer. Maksimal høyde på støttemurer og fjellskjæringer skal ikke overskride 2,5 m.»

Kravet om maks 2,5 m støttemur/skjæring er svært vanskelig å få til i mange utbyggingsområder, spesielt der det er bratt terreng. Bare sprang på 1 etasje, altså hus med underetasje krever skjæringer/murer på opp mot 3 meter. Et slikt krav vil ofte være svært fordyrende og føre til mye større terrengbearbeidelse enn nødvendig, og vil begrense mulighet til å bevare opprinnelig terreng. Som et generelt krav er dette alt for omfattende og det bør tas ut. Vi er enige i at det må gjøres helhetlige analyser av landskapet ifbm. regulering for å optimalisere at områder for bygninger og uteopphold plasseres på riktig sted uten for store terrenginngrep.

Hoved- og adkomstveier bør ikke anses som byggetiltak i denne sammenheng. Hvis ikke vil svært mange tomter innenfor byutviklingsområdet ikke kunne bygges ut. På generelt grunnlag mener vi også at kravet til maks 2,5 m. er for strengt uten at dette kan fravikes gjennom ROS – analyser og stedlig tilpasning gjennom regulering hvor eks. naturverdier, hensyn til naboer og gode uteoppholdsarealer vil få en klar fordel av mer kompakt bebyggelse, men som vil medføre avvik fra dette kravet.

Endringsforslag for §3.2.1 for sone B

Ved regulering kreves det en helhetlig landskapsanalyse for området. Før tiltak tillates skal det dokumenteres at fjernvirkning og landskapstilpasning ivaretas. Nye tiltak skal underordnes viktige landskapstrekk og tilpasses eksisterende terreng.

Nye byggetiltak skal ha minst mulig bruk av store skjæringer, fyllinger og murer. Maksimal høyde på støttemurer og fjellskjæringer skal som hovedregel ikke overskride 2,5 m.

Kravet kan avvikes gjennom regulering der topografiske forhold tilsier dette. Avvik skal dokumenteres og utredes med egen ROS -analyse.

§ 5.1.3.5 Krav til arkitekturprosjektering

«Det valgte arkitektoniske grepet skal alltid gjøres rede for, vurderes og illustreres i planbeskrivelsen, og de mest sentrale kvalitetene i dette skal sikres i planbestemmelsene.

Større eller særlig eksponerte byggeprosjekter skal prosjekteres av foretak som har sentral godkjenning i tiltaksklasse 3 for arkitektur. Med særlig eksponerte menes tiltak i indre bykjerne, langs hovedvegnettet og innfartsårer eller tiltak som berører byggverk eller områder med historisk, arkitektonisk eller kulturell verdi. Dette inkluderer alle tiltak som berører områder med vernet bebyggelse.»

For de største og mest komplekse prosjektene kan kommunen ved oppstart av regulering/prosjektering stille krav om parallelløppdrag, arkitektkonkurranse o.l. Dette for å belyse ulike alternativer og finne frem til de beste kvalitetene.

Vi stiller spørsmålsteget om det ønskelig med en så inngripende bestemmelse som i tillegg er åpen for vurdering når det kommer til å vurdere størrelse, eksponering og beliggenhet. Dette er formuleringer som gir stort rom for tolkning og liten forutsigbarhet.

Endringsforslag for §5.1.3.5

Kommunen må utdype hvordan dette er tenkt håndtert i større felt med trinnvis utbygging

§ 5.1.4 Overvannshåndtering og blågrønn faktor

I reguleringsplaner skal terreng – og overflateutforming, grønnstruktur, vegetasjon og overvannshåndtering samordnes. Overvann skal hovedsakelig håndteres lokalt med åpne løsninger. Følgende blågrønn faktor skal legges til grunn for utbygging og prosjektering av uteområder:

- Næringsområder: 0,4
- Boligområder i sone A: 0,6
- Boligområder i sone B: 0,8

Hele kapitlet er nytt og innfører krav og faktorverdier vi vet lite om konsekvensen av, både i praksis og mht. kostnader. Det er åpenbart at dette vil føre til nye og store problemstillinger som fortjener mer erfaring og prøving med, før kommunen innfører eksakte krav. Vi mener at det ikke er forsvarlig å legge inn eksakte krav til blågrønn faktor i denne rulleringen av KPA.

Endringsforslag for §5.1.4

Det er uklart hvilken praktisk effekt bestemmelsen har, og bør utredes før det fastsettes som krav i KPA.

§ 5.2 Boligbebyggelse og bokvalitet

Dette oppfatter vi å være en bestemmelse som er lite relevant for Bodø, og særlig i sone B som omfatter et så stort og variert byutviklingsareal. Markedet i Bodø er begrenset og ganske oversiktlig, og balansen mellom store og små enheter regulerer seg relativt raskt etter behov og etterspørsel.

Forslaget er etter vårt syn helt i utakt med overordnede sentrale føringer og bærekraftsmål som setter krav til mere kompakt og arealeffektiv utnyttelse og utvikling av tettsteder og byer. Det er etter vårt skjønn noe merkelig at det nå foreslås en betydelig inngripen i hvilke boligstørrelser som kan bygges, uten at dette er nærmere begrunnet i saksutredningen til ny KPA, som har som hovedfokus å tilpasses kommuneplanens samfunnsdel og klima- og energiplanen.

Både foreslått maksimalt antall boliger under 50m² og minimumskrav til antall boliger over 80m² vil medføre en betydelig økt arealbruk, og mindre areal- og energieffektive bygg.

Dette forslaget er også helt i utakt med boligmarkedet, hva som etterspørres og hva de aller fleste har råd til å kjøpe jfr. gjeldende byggeforskrifter og boliglånsforskrifter.

Vi vil påpeke at eiendomsmarkedet og utbyggerne tilpasser seg hele tiden markedet gjennom trender, hvilke boliger og boligmikser som til enhver tid etterspørres og hva boligkjøperne har råd til å kjøpe. Selv om kommunen i planforslaget krever at alle større prosjekter skal ha et gitt antall større boliger betyr ikke dette at disse verken blir solgt eller utleid. Dette skyldes at stadig færre har råd til både å kjøpe eller å leie disse. Konsekvensen av forslaget er at utbyggingen vil stanse opp, fordi ingen utbyggere eller banker er villige til å ta risikoen med å bygge leilighetsprosjekter som ikke kan selges eller leies ut uten tap.

Kommunen har foreslår at boligprosjekter innenfor sone A kan fravike de foreslåtte min./maks. kravene gjennom regulering, hvilket er bra dersom kravet blir stående, men hovedproblemet er at hovedtyngden av boligene som skal bygges i de kommende årene, skal bygges i sone B.

Utbyggerne opplever stadig større utfordringer med å finne løsninger og boligkonsepter som gjør det mulig for alle kjøpergrupper å kunne kjøpe seg ny bolig. Uansett om det er en førstegangskjøper eller den godt voksne som ønsker seg en enklere og mer tilpasset bolig.

Med gjeldende byggelånsforskrift og stadig økende byggekostnader vil en detaljstyring av størrelse og type bolig som er lov å bygge gjøre det nesten umulig å kunne tilby markedet boliger som de aller fleste har råd til å kjøpe. Vi klarer ikke å se at det foreligger gode faglige grunner for forslaget.

Vi mener dette vil øke de sosiale forskjellene, først og fremst ved at stadig flere grupper av befolkningen ikke vil få mulighet til å kjøpe eller bytte bolig tilpasset boligbehov og livssituasjon. Dette vil også øke presset på kommunale sosialtjenester og sykehjemsplasser på sikt.

Dersom forslaget til §5.2.2 blir stadfestet i KPA 2022 – 2034, vil svært mange boligprosjekter bli utsatt eller ikke bli realisert. Redusert nyboligbygging vil igjen medføre en forsterket ubalanse i boligmarkedet med ytterligere prisvekst. På sikt vil dette kunne medføre ytterligere nedgang i befolkningsveksten og med negativ utvikling av Bodø. Stadig færre vil ønske å flytte til og/eller bo i en by hvor det er dyrt å bo, nesten umulig å finne seg bolig og hvor det ikke skapes utvikling og nye arbeidsplasser. I tillegg risikerer vi et betydelig frafall av arbeidsplasser og kompetanse innenfor fastlands Norges største næring i Bodø- og Saltenregionen som kan være utfordrende og ta tid å gjenoppbygge. En slik nedbyggingen av næringen vil også få negative konsekvenser for utviklingen ifbm. nyindustrialiseringen i kommuner som Vefsn, Rana og Narvik.

Endringsforslag for §5.2.2 Boligstørrelser og antall boenheter

Krav til boligstørrelse i nye større leilighetsprosjekter (mer enn 15 nye boenheter):

Det skal være varierte leilighetsstørrelser.

Maksimalt antall boenheter skal fastsettes i reguleringsplanbestemmelsene.

§ 5.2.3 Bokvalitet

Det er bra at kravene her er utformet som bør- krav og retningslinjer, og ikke som eksplisitte krav. Punktet om at små boliger bør ha 2,5 meter takhøyde er upresist unødvendig.

Endringsforslag for §5.2.3

2,4 m takhøyde er innarbeidet som en norm og modul i nesten alle boligbygg og Bodø kommune bør ikke ha noen avvikende norm på dette for en bestemt gruppe boliger. Økt etasjehøyde har kostnadskonsekvens og ved flere etasjer vil også gesimshøyder kunne bli utfordret.

§ 5.2.5 Avfallshåndtering

Denne paragrafen er lite endret fra gjeldende KPA og litt lempet på i Sone A mht. plassering på egen grunn. Kravene i gjeldende KPA til plassering og godkjenning av nedgravde søppelanlegg har utløst unødige komplikasjoner, herunder behov for dispensasjoner. I tillegg er ordningen fordyrende i små prosjekter.

Grensen for 3 enheter er svært lav, og bør være høyere. Kravet om at anlegget alltid skal plasseres på egen tomt er av og til komplisert å få til, og i noen tilfeller direkte upraktisk. Dette vil bli forsterket når en i tillegg får en retningslinje om at også naboer skal kunne benytte anlegget. Fellesanlegg for avfall er bra og framtidsrettet, men ordningen ville være tjent med større fleksibilitet, optimalisering og bedre samordning når nye anlegg plasseres, uavhengig av om det skjer på egen tomt eller egnet kommunal grunn, herunder i annet veiformål/friområde.

Endringsforslag for §5.2.5

Nå praktiseres bestemmelsen om plassering på egen grunn på en måte som både fordyrer anleggene og hindrer optimal plassering mht. til funksjonalitet og flest mulig brukere. Dette er lite fremtidsrettet og bærekraftig. Bestemmelsen foreslås fjernet.

§ 5.2.7 Innglasset uteoppholdsareal- balkonger, altaner, terrasser mv.

«Innglassing av balkonger, altaner, terrasser mv. for privat uteopphold er tillatt hvis glasset kan åpnes og lukkes. Utforming og plassering av disse skal planlegges tidlig i prosjektet og integreres på en god estetisk måte i fasaden. Innglassede bygningsdeler skal ikke dominere fasadeuttrykket, og kan maksimalt utgjøre en tredjedel av total fasadeflate på angjeldende vegg. Hvis fasaden har flere eksisterende balkonger, altaner, terrasser mv. tillates det ikke enkeltvis innglassing.»

Innglassing av balkonger er noe mange ønsker, og tiltak som kan øke uteoppholdsarealets bruksområde og være god klimatilpasning. Det virker etter vårt skjønn kompliserende at KPA skal sette detaljerte grenser for omfanget av dette. Vi ser at det kan være behov for å begrense at det innglassing skjer tilfeldig i enkelte bygg og leiligheter, men dette er likevel et forhold som bør overlates til den enkelte detaljreguleringsplan eller byggesak.

Kommentarer til øvrige områder:

ALSOS Kjerringøy: Området «Alsos» på, Kjerringøy er regulert til boligformål. T Kolstad Eiendom AS har utredet mulighetene for å utvikle området i henhold til gjeldende reguleringsplan. På grunn av utfordrende grunnforhold, er det ikke regningssvarende å utvikle området i tråd med gjeldende regulering. For at området skal kunne utvikles, bør det i KPA legges opp til en kombinasjon mellom fritidsbebyggelse og boligbebyggelse, der boligbebyggelsen etableres i forbindelse med etablert infrastruktur.

Gnr. 40 bnr. 4: Tomten kan potensielt være egnet til småhusbebyggelse. Området vil være en naturlig forlenging av Slåttlia og har liten verdi mht. alternativ bruk. Området bør reguleres til boligformål for å kunne utvikle Jensvollalen videre.

Tverlandet: Det fremkommer av planbeskrivelsen at: «*Det er et mål å legge til rette for en videreutvikling/fortetting av Tverlandet tettsted innenfor den strukturen området har i dag. Utviklingstakten er langsommere enn i byutviklingsområdet for øvrig, og det må holdes øye med barnehage- og skolekapasitet slik at det ikke blir nødvendig med ny-investeringer i bydelen.*»

Vi synes det er feil utgangspunkt å beregne boenheter etter skolekapasiteten. Skal bydelen utvikles bør den også tåle å utvide utdanningstilbudet i takt med ønskede befolkningsveksten. Utvikling av området, nye arbeidsplasser og næringer vil kunne generere ytterligere midler som igjen kan brukes på ny skole og barnehage.

Beste hilsen

Daniel Bjarmann-Simonsen
Regiondirektør
NHO Nordland

Elnar Holmen
Adm. dir.
BRUS AS

Merete Nordheim
Direktør
Bodø Næringsforum

Bodø 23.02.2022

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikke signatur.