

Merknadsbehandling - Kommunedelplan for byutvikling 2024-2034

Kommunedelplan for byutvikling ble sendt på andre gangs høring og offentlig ettersyn 25. november 2024. Høringsfristen var 21. januar 2025. I løpet av høringsperioden mottok 19 merknader, inkludert en samordnet innsigelse fra Statsforvalteren i Nordland og Bane NOR.

Ettersom planforslaget har vært på høring/offentlig ettersyn to ganger, er de fleste av merknadene i andre høringsrunde mindre omfattende enn ved første høring/offentlig ettersyn. Det er gjort enkelte endringer, som er vurdert å være i tråd med endringer som kan gjøres før en sluttbehandling. Endringer i bestemmelsene er vist med blå skrift.

Merknadsbehandlingen er delt opp i to deler. I første del gjør vi rede for de temaene vi ser er gjennomgående for flere av merknadene. Deretter følger en oppsummering av de ulike merknadene til planen, og vurderingene som er gjort av disse. Vi har gjort rede for hvilke endringer som eventuelt har blitt gjort på bakgrunn av merknadene, og hvordan de har blitt innarbeidet i planen.

Del 1. Temaer som går igjen i flere merknader

Parkering

Parkeringskrav

Kravet til antall parkeringsplasser var også et tema ved første gangs høring og offentlig ettersyn. Det går igjen i flere av merknadene ved andre gangs høring og offentlig ettersyn, selv om temaet ble omfattende gjort rede for før forrige høringsrunde. Som ved forrige høringsrunde handler de fleste merknadene om parkeringskrav til boliger, men det er også enkelte merknader om parkeringskrav til andre arealformål. Merknadene handler i hovedsak om å differensiere parkeringskravet ytterligere, innføre frikjøpsordning av parkering for boligbebyggelse og at det skal settes et makskrav for parkering i stedet for et minimumskrav. Det er ikke lagt ved utredninger eller erfaringstall med merknadene som underbygger eller dokumenterer at disse kravene bør endres.

- Planforslaget åpner for at det kan etableres bildelingsordning for blokkbebyggelse. Hele eller deler av parkeringskravet for blokkbebyggelse kan dekkes gjennom bildelingsordning, med unntak av gjesteparkeringsplasser. Parkeringskravet kan reduseres med tre til fem plasser per delebil, avhengig av hvor mange biler som er med i ordningen.
- Ved etablering av større bildelingsordninger kan man vurdere om kravet kan reduseres ytterligere dersom bildelingsordningen er god nok og det finnes alternativ til bil. Dette vil bero på en konkret vurdering i den enkelte sak, der hvor det er relevant.
- Planforslaget åpner også for at parkeringsplasser for boliger kan etableres på andre eiendommer enn der boligene er oppført.
- Det er åpnet for frikjøpsordning, men dette forutsetter at kommunen har mulighet til å etablere tilfredsstillende parkering i området. Det er ikke åpnet for frikjøpsordning for boliger. Årsaken til dette er beskrevet på side 5.

Som beskrevet i merknadsbehandlingen ved første høring og offentlig ettersyn, er seksjon for kart og arealplan enig i at det er viktig å få ned bilbruken i sentrum. Bilbaserte sentrumsområder gjør det mindre attraktivt å bevege seg til fots eller sykkel. Det er også med på å skape barrierer for gående og syklende. Samtidig mener vi at det er viktig å se bilholdet opp mot de lokale forholdene. Mo i Rana er dag en mellomstor norsk by¹, der bilbruken er utbredt. Mange av innbyggerne eier mer enn én bil, og enn så lenge er kollektivdekningen begrenset. Et viktig moment ved Mo i Rana sin attraktivitet, både for dagens innbyggere og mulige tilflyttere, er nærheten til fjord, fjell og naturopplevelser. Det

¹ <https://www.oslomet.no/forskning/forskningsnyheter/smabyene-far-lite-oppmerksomhet> (lest 01.04.2025)

finnes ikke et kollektivtilbud som ivaretar dette behovet, og svært mange vil derfor også i framtiden beholde privatbilen, selv om de bruker den mindre i hverdagen enn tidligere.

Slik det vises på bildene på neste side, er det et utbredt problem med parkering i gateløpet i boligområder der det ikke er lagt til grunn et tilstrekkelig antall biloppstillingsplasser i forhold til antall boenheter. Flesteparten av disse boligene ble bygget på 1950- og 1960-tallet da få eide bil, og parkeringskravene var deretter. Parkering i gateløpet er med på å skape dårlig sikt og trafikkfarlige situasjoner, spesielt for myke og lave trafikanter. Feilparkering gjør det også utfordrende med drift og vedlikehold.

Lignende utfordringer kan også oppstå andre steder dersom parkeringskravene er for lave sammenlignet med faktisk bruk og behov. Som vi la til grunn i forrige merknadsbehandling, mener vi at det er fornuftig å erfare hvordan bildelingsordninger fungerer, før det er aktuelt se på ytterligere endringer i parkeringskravene. Dette må også ses opp mot kollektivdekningen, og hvordan tilbudet blir i årene framover.

Når det gjelder parkeringskrav til andre formål, for eksempel hotell og forretning, har vi ikke fått forelagt noen rapporter eller utredninger som underbygger påstandene om at parkeringskravene er for strenge i forhold til faktisk bruk og behov. Det er derfor ikke aktuelt å gjøre endringer for øvrige parkeringskrav i planen. For nye hotellprosjekter i sentrumsformålet er det imidlertid åpnet for at man kan legge til grunn et annet parkeringskrav enn det som gjelder i overordnet plan, under forutsetning om at destinasjons- og ruteutvikling kan utnytte potensialet som følger av ny flyplass og at en større del av hotellbelegget blir flybasert. Dette krever at det utarbeides en detaljregulering, og at gjennomføres fagkyndige utredninger som dokumenterer at parkeringsbehovet har blitt endret.

Med unntak av boligparkering, er det åpnet for frikjøpsordning for andre arealformål.



Figur 1. Biler som parkerer i gateløpet, Toranesgata, september 2022

(Google Street View, 2024).



Figur 2. Biler som parkerer i gateløpet, Petter Grubens gate, september 2022

(Google Street View, 2024).



Figur 1. Biler som parkerer i gateløpet i Vikaveien, september 2022 (Google Street View, 2024).

Frikjøpsordning

Frikjøp er en frivillig ordning mellom kommune og utbygger. Frikjøpsordning inngår altså ikke kommunens lovpålagte oppgaver, og er dermed ikke en ordning som utbygger kan kreve at kommunen skal tilby. Seksjon for kart og arealplan sin vurdering er at det ikke er kommunen sitt ansvar å sørge for parkering for private boliger, slik at eiendomsutviklere skal slippe å etablere de parkeringsplassene boligbebyggelsen har behov for.

Kort sagt går frikjøpsordning ut på at kommunen og utbygger inngår en avtale som fritar utbygger å anlegge parkeringsplasser i samsvar med vedtatt parkeringsnorm, mot å innbetale et gitt beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes. **Kommunen overtar med dette ansvaret for utbygging av parkeringsplasser, ansvaret for å sørge for et funksjonelt parkeringstilbud og å sørge for drift og vedlikehold av parkeringsplassene.** Det er kommunen som fastsetter frikjøpsbeløpet, og det blir vanligvis satt lavere enn hva det i realiteten koster å anlegge en parkeringsplass.² Det innbetalte beløpet kan bare benyttes til å opparbeide parkeringsanlegg, og resterende sum må innhentes gjennom driftsinntekter, blant annet gjennom parkeringsgebyr. Frikjøpsordning er lite brukt i Norges kommuner i dag.³

I merknadene trekkes frikjøpsordning fram som et virkemiddel for å redusere bilbruken i sentrum og for å skape økonomisk lønnsomhet i det enkelte utbyggingsprosjekt. Samtidig er det ikke så ukomplisert som det presenteres i merknadene. Når kommunen har inngått avtale om frikjøpsordning, **er det kommunen som har ansvaret for å etablere og drifte parkeringsplassene.** Siden beløpet man tar inn gjennom frikjøpsordningen ikke tilsvarer det faktiske beløpet, faller en stor del av det økonomiske ansvaret på kommunen. Prosjektene som er med i frikjøpsordningen, får ikke enerett til parkeringsplassene som er blitt finansiert gjennom prosjektet. Dermed kan det oppstå konkurranse om parkeringsplasser, spesielt dersom kommunen ikke klarer å bygge ut nok plasser i forhold til hva behovet er. Dette kan få flere konsekvenser:

- Feilparkering i omkringliggende gater med påfølgende konsekvenser for trafiksikkerhet, drift og vedlikehold. Dette er det allerede store utfordringer med i dag, slik det allerede er beskrevet under avsnittet om parkeringskrav.
- Privat boligparkering vil gjennom frikjøpsordningen konkurrere mot parkeringsplassene til handel i sentrum. Dette kan igjen svekke detaljhandelen i sentrum mot bilbaserte handelsområder utenfor sentrum.

² <https://www.ks.no/fagomrader/samfunnsutvikling/samferdsel/parkeringspolitikk-i-praksis/de-ulike-tiltakene/frikjop/> (lest 31.03.2025).

³ <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/frikjop-arealer-parkering/> (lest 31.03.2025).

Planen legger ingen begrensninger for at kommunen kan være en samarbeidspart for private aktører med tanke på etablering av parkeringsanlegg. Denne planen legger opp til muligheter for samarbeid mellom kommunen og private aktører på flere områder, mens en frikjøpsordning for boliger vil være å gå i motsatt retning og legge ansvaret for et behov tilknyttet private boliger over på kommunen alene.

Krav til uteoppholdsarealer

Kommunedelplanen hadde ved første høring og offentlig ettersyn allerede åpnet for at kravet til uteoppholdsarealer delvis kunne innfris gjennom bidrag til opparbeiding av offentlige byrom gjennom utbyggingsavtaler. Før andre gangs høring og offentlig ettersyn ble det gjort endringer i bestemmelsene for å tydeliggjøre dette da det var tydelig i flere merknader at dette ikke hadde kommet godt nok fram i planforslaget.

Slik det er forklart i merknadsbehandlingen til første gangs høring og offentlig ettersyn, trenger man et forholdstall for å kunne beregne hvor mye hvert prosjekt skal bidra med i utbyggingsavtaler og opparbeidingen av byrom. Det er tenkt at kravet til uteoppholdsareal i hvert prosjekt skal fungere som dette forholdstallet. Nærmere detaljer må fastsettes i en handlingsplan for parker og byrom. Med utgangspunkt i dette, ser vi ingen grunn til å sette et lavt størrelseskrav til uteoppholdsarealer. Det samme gjelder differensierte størrelseskrav for sentrumsformål. Setter man et lavt størrelseskrav, vil dette i praksis føre til mindre bidrag til ordningen.

I noen av merknadene er det kommentert at kravet til uteoppholdsarealer bare *delvis* og ikke *helt* kan innfris gjennom bidrag til offentlige byrom gjennom utbyggingsavtaler. Årsaken til dette er hensynet til bokvalitet, i tillegg til at man ikke kan ta for gitt at alle har mulighet til eller ønsker å bruke offentlige byrom. Da er det viktig at det finnes et alternativ, selv om det ikke er snakk om et større uteområde. Det er derfor også et krav om at det skal etableres privat uteoppholdsareal for hver boenhet på terrasse, altan eller balkong. Det skal også etableres halvprivate soner med uformelle møteplasser for beboerne i hvert enkelt prosjekt. Det er lagt til en definisjon innledningsvis i bestemmelsene om hva som mener med halvprivate soner i denne planen. Det er snakk om soner som er tilgjengelig for beboerne, og som fungerer som uformelle møteplasser. Sonene markerer overgangen mellom helt private og offentlige byrom, og er ikke tilgjengelig for allmennheten. Eksempler på halvprivate soner er fellesterrasse, inngangsparti eller forhage. Konkret hva som skal etableres, må man ta stilling til i det enkelte prosjekt.

Byggehøyder og fortetting

Før andre gangs høring og offentlig ettersyn ble det gjort endringer av byggehøydene i flere deler av planområdet, med økte byggehøyder sammenlignet med det første planforslaget. Byggehøydene baserer seg på den vedlagte høydeutredningen og en gjennomgang av vedtatte reguleringsplaner i planområdet.

I forbindelse med første gangs høring og offentlig ettersyn, pekte det seg ut to ulike retninger med tanke på byggehøyder og fortetting i planområdet:

- Privatpersonene som hadde sendt inn merknader, var fornøyde med de foreslåtte byggehøydene.
- Bedrifter og andre private virksomheter ønsket at planen skulle legge til rette for økte byggehøyder og mer fortetting.

I denne høringsrunden er det betraktelig færre merknader om byggehøyder, noe som kan tyde på at planforslaget har funnet en god balanse mellom de ulike byggehøydene i planområdet.

Fortsatt er det noen eiendomsutviklere og andre private virksomheter som ønsker mer fortetting og enda høyere byggehøyder. Det er også enkelte som mener at føringene for påvirkning på omkringliggende bebyggelse og byrom er for strenge. Planen legger opp til at det er strengere føringer for høyere bebyggelse som grenser til småhusbebyggelsen, viktige byakser og offentlige byrom for opphold enn ellers i planområdet. Dette mener vi er et viktig prinsipp da høyere bebyggelse har en rekke negative konsekvenser for nærmiljøet, blant annet gjennom skygge og endret lokalklima med mer vind. Offentlige byrom for opphold er særlig viktig i en fortettet by med mindre tilgjengelig uteoppholdsareal i det enkelte prosjekt, og enda flere byboere som brukere av de offentlige arealene. Kan man ikke hensynta disse forholdene, må man heller vurdere om tomten er egnet for det aktuelle prosjektet.

I forbindelse med den forrige merknadsbehandlingen, utarbeidet seksjon for kart og arealplan er grov oversikt over utbyggingspotensial i planområdet. Det ble kun regnet på potensial i områdene der det åpnes for økte byggehøyder sammenlignet med tidligere. Ved første høring og offentlig ettersyn ble det lagt til rette for at det kunne bygges ut cirka 507 000 m² BRA i tillegg til dagens situasjon. Med endringene som ble gjort før andre høring og offentlig ettersyn, ble det åpnet for et enda større utbyggingsvolum med cirka 641 000 m² BRA. Dette er et betydelig utbyggingsvolum sammenlignet med nåværende situasjon. Til sammenligner er det i dag bygget ut cirka 397 000 m² innenfor de aktuelle områdene, og planen åpner totalt for cirka 1 038 000 m² BRA. Det er ikke foreslått noen nye endringer av byggehøyder før sluttbehandlingen.

Endring i bestemmelsene:

- Bestemmelsene om når det krav om vindutredning har blitt endret. Det er nå krav om vindutredning for bebyggelse høyere enn 15,1 meter. Kommunen skal vurdere om det skal være krav om vindutredning for blokkbebyggelse som er lavere enn dette, dersom det kan få negative konsekvenser for lokalklimaet. Det er ikke lenger krav om vindutredning for lavblokk i B2, B3 og B4.
- Bestemmelsen om utkragede bygningsdeler er også endret. for å klargjøre at forbudet bare gjelder utkragede bygningsdeler over offentlig gater og byrom. For høyhuset er bestemmelsen imidlertid beholdt, men den er endret til å gjelde utkragede bygningsdeler utenfor basen.
- Bestemmelsesområde #4, om maksimal tillatt byggehøyde innenfor områder som skal underordne seg Mo kirke, er tatt ut av planbestemmelsene. Ettersom byggehøydene i planområdet er fastsatt i tråd med dette prinsippet, er det vurdert at det er tilstrekkelig med de oppgitte byggehøydene. Ellers er det lagt til i planbeskrivelsen at dette prinsippet ligger til grunn for fastsettelsen av byggehøydene i store deler av planområdet, selv om det ikke lenger finnes som et eget bestemmelsesområde.
- Bestemmelsen om SF5 er noe endret ved at det er lagt til at man kan vurdere en alternativ plassering av punkthuset, dersom det ikke blir bygget der hvor det er lagt til rette for det i planen. Dette forutsetter at den alternative plasseringen oppfyller de samme lokaliseringskriteriene. I tillegg skal bestemmelsene for SF5, de generelle bestemmelsene og retningslinjene for sentrumsformål, samt de generelle bestemmelsene og retningslinjene til planen, følges.

Arkitektonisk utforming

Sammenlignet med tidligere overordnede arealplaner, har kommunedelplan for byutvikling flere bestemmelser om arkitektonisk utforming. Enkelte av merknadene har pekt på at de arkitektoniske bestemmelsene er for strenge og detaljerte i forhold til plannivået.

Planen har blant annet bestemmelser om svalganger, takform, tilpasning til omgivelsene, fargebruk og innglassing av balkonger, altaner og terrasser. Bestemmelsene er tatt med for å ivareta hensynet til bokvalitet, teknisk utforming og estetikk. Erfaringene vi har gjort oss fra flere reguleringsplaner i planområder, gjør at vi mener at det er nødvendig med flere overordnede føringer for å ivareta hensynene nevnt ovenfor. Det er ikke uvanlig at overordnede arealplaner har føringer om dette. Bodø kommune, som ofte trekkes fram som et eksempel, både i merknadene og politisk, har også bestemmelser i overordnet arealplan for å ivareta hensynet til arkitektonisk utforming.

Referanse til teknisk forskrift i bestemmelsene

Flere har sine merknader kommentert at det er unødvendig å henvise til TEK i bestemmelsene. Det er flere årsaker til at det er henvist til TEK:

- Ikke alle kjenner like godt til kravene i TEK som profesjonelle aktører.
- Offentlige myndigheter har krevd at det skal innarbeides henvisninger til TEK for å få fjernet innsigelser.
- Offentlige myndigheter har i flere av sine merknader skrevet at det bør innarbeides bestemmelser som henviser til TEK.
- Planens bestemmelser fungerer også som en «sjekkliste» for utarbeidelse av nye reguleringsplaner. Av erfaring, ser vi at det er diverse ting i TEK mangler når vi får inn nye reguleringsplaner. Det er derfor lagt til enkelte bestemmelser om dette.

Del 2. Merknader og innsigelser til planforslaget

Regionale og nasjonale myndigheter		
Avsender	Oppsummering	Merknadsbehandling
Avinor 15.01.2025	Forebyggende tiltak mot birdstrike Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl, jf. EU-regulativ nr. 139/2014. Ved en lufthavn er det en viss fare for birdstrike, spesielt ved avganger. Faren for birdstrike er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå. Avinor har som mål å redusere birdstrike til et minimum. Avinor skal som flyplasser overvåke en sone på 13 km, jf. EU-regulativ nr. 139/2014. Lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde med tanke på menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Ber om at følgende bestemmelse tas med: Forebyggende tiltak mot birdstrike ved ny Mo i Rana lufthavn Fagerlia <i>Det må i nye reguleringsplaner settes krav om at ny infrastruktur og endringer i landarealer som kommer i berøring/ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking</i> Avsluttende merknader	Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering. Bestemmelsen er lagt til i planbestemmelsene.

	Avinor vil i forbindelse med uttalelser til varsel om oppstart av framtidige detaljreguleringsplaner innenfor planområdet foreslå nødvendige reguleringsbestemmelser som ivaretar forebyggende tiltak mot birdstrike	Tas til orientering.
Bane NOR 10.01.2025	Innsigelse Innsigelsen i forbindelse med første høring og offentlig ettersyn hadde utgangspunkt i at jernbanens arealer ble foreslått til sentrumsformål. Ved andre gangs høring er baneformålet avsatt til baneformål i tråd med gjeldende reguleringsplaner. Før innsigelsen kan anses som imøtekommet, må også stasjonsbygningen settes av til baneformål eller annet egnet samferdselsformål. Planen legger opp til høyhus i området, og fortettingen kan ikke gå på bekostning av stasjonens funksjoner. Planens bestemmelser må sikre at stasjonen og kollektivknutepunktets funksjoner blir tilstrekkelig ivaretatt. Trenger mer informasjon om hvordan funksjonene til stasjonen og kollektivknutepunktene skal ivaretas, før de kan ta stilling til om innsigelsen kan trekkes. Alternativt kan det tas inn en bestemmelse som sikrer at stasjonens funksjoner ivaretas. Planen må oppdateres med dette før innsigelsen kan trekkes. Merknad I byromstrategien står det er potensielle forbindelser skal reguleres inn i nye reguleringsplaner. Påpeker at tiltak for drift, vedlikehold eller utvikling av jernbanen ikke nødvendigvis vil kunne utløse krav om forbindelser over jernbanen. Etablering av nye forbindelser i jernbaneprosjekter må ha en naturlig sammenheng med jernbanetiltak. Andre tiltakshavere må også forholde seg til Bane NORS regelverk ved regulering av forbindelser over jernbanen.	Det er gjort endringer i plankartet og bestemmelsene, og innsigelsen fra Bane NOR har blitt trukket. Stasjonsområde med innfartsparkering har blitt regulert om fra sentrumsformål til bane. Det er lagt inn bestemmelser om hva som kan etableres i formålet og at det ikke er tillatt at nye utbyggingsområder og tiltak kommer i konflikt med hensynet til drift, vedlikehold og utvikling av jernbanestasjonen. Tas til orientering.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 28.11.2025	Automatisk svar med henvisning til at Statsforvalteren har ansvaret for å følge opp at samfunnssikkerhet blir ivaretatt i plansaker. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglige innspill til Statsforvalteren der det er nødvendig.	Tas til orientering.
Nordland fylkeskommune 21.01.2025	Forholdet til regionale interesser Planforslaget er ikke i vesentlig i strid med regionale interesser, slik de blant annet kommer fram i de arealpolitiske retningslinjene i gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025. Planfaglig Tilfreds med at planforslaget er tilgjengeliggjort i kommunens planinnsynsverktøy og i Nordlandsatlas. Kulturminner og kulturmiljø Positivt at de kulturmiljøfaglige merknadene fra forrige høringsrunde har blitt innarbeidet i planforslaget. Dette vil gjøre det mulig å styre byutviklingen slik at kulturmiljøverdiene i planområdet blir ivaretatt.	Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering.
Norges vassdrags- og energidirektorat 16.01.2025	Anser at fare for flom og skred er tilstrekkelig ivaretatt i planen, jf. pbl § 28-1 og TeK17 §§7-2 og 7-3, og innsigelsen er derfor blitt trukket. Forutsetter at planen blir vedtatt i samsvar med innholdet i brev fra kommunen datert 25.11.2024.	Tas til etterretning.

Side 13 av 69

	- Statsforvalteren meldte at innsigelsen knyttet til mangelfull ROS-analyse og ivaretagelse av samfunnssikkerhet ble ansett som imøtekommet den 12. desember 2024, under forutsetning om at denne bestemmelsen tas med i planbestemmelsene: <i>«Ved regulering av de områder innenfor Hensynssone H320_1, skal det gjøres en konkret utredning av risiko for bølgepåvirkning. Dersom slik utredning avdekker reell risiko for bølgeslag/overskylling skal reguleringsplanen ha bestemmelser som viser avbøtende tiltak, samt rekkefølgebestemmelser som sikrer at avbøtende tiltak blir realisert.»</i> - NVE meldte i brev den 16. januar 2025 har de trukket sin innsigelse - Bane NOR sin innsigelse er bare delvis imøtekommet. Innsigelsen handler om arealformålet til stasjonsbygningen og bestemmelse om stasjonens og kollektivknutepunktets funksjoner. Brev fra Bane NOR den 10. januar 2025 beskriver hva som skal til for å løse innsigelsen. Innsigelsen er samordnet med Statsforvalteren i Nordland. Planen kan ikke egengodkjennes av kommunestyret før innsigelsen er løst.	Tas til orientering. Tas til orientering. Det er gjort endringer i plankartet og bestemmelsene, og innsigelsen fra Bane NOR har blitt trukket. Stasjonsområde med innfartsparkering har blitt regulert om fra sentrumsformål til bane. Det er lagt inn bestemmelser om hva som kan etableres i formålet og at det ikke er tillatt at nye utbyggingsområder og tiltak kommer i konflikt med hensynet til drift, vedlikehold og utvikling av jernbanestasjonen.
--	---	--

	Øvrige merknader Planfaglige råd • Støy Kommunen har i stor grad imøtekommet merknaden til støy ved første gangs høring. Støysituasjon i planområdet har blitt vurdert, og det er tatt inn bestemmelser som bygger på Miljødirektoratet sin veileder. Forutsetter at behovet for støyutredning på detaljnivå også gjøres ut fra en vurdering av lokale forhold ved planområdet, slik at det ikke bare er kommunedelplanens temakart for støy som blir avgjørende. Det er en viss usikkerhet knyttet til de støysonekartene som er benyttet. Anbefaler at støygrensene i T-1442/2021 tabell 2 tas inn i planbestemmelsene eller at det i alle fall tas inn en henvisning til tabellen. Da slipper man å tolke hele retningslinjen for å slå fast hvilke grenseverdier som gjelder for planen. I punkt 19.1. er det feil henvisning til hvor støybestemmelsene til sentrumsformålet finnes. Stiller spørsmål ved hvorfor bestemmelsene for de enkelte støysonene er tatt inn i forskjellige deler av bestemmelsene. I Miljødirektoratets sin veileder er det anbefalt at kommunen gjennom kommuneplan stiller krav om ny reguleringsplan ved	Det er lagt til i bestemmelsene at vurderingen skal ta utgangspunkt i en vurdering av planområdet på detaljnivå. Det er også lagt til i retningslinjene at de kartlagte støysonekartene er på et overordnet, og at skal støy utredes på et mer detaljert nivå ved planlegging og ved søknad om ny følsom arealbruk, støyende anlegg eller virksomhet. Vi vurderer at det er tilstrekkelig å henvise til retningslinjen, og har derfor ikke inkludert tabellen. Det har blitt rettet opp i feilhenvisninger. Støybestemmelsene er delt opp i generelle og arealspesifikke bestemmelser. De generelle bestemmelsene gjelder for alle arealformål. I tillegg er det også arealspesifikke bestemmelser til sentrumsformålet. Derfor er ikke støybestemmelsene samlet ett sted. Vi vurderer at det ikke er nødvendig å ta inn et slikt plankrav. Det er et generelt plankrav i
--	--	---

	all bygging av ny støyfølsom bebyggelse innenfor gul og rød støysone. I alle fall der hvor det er snakk om etablering av nye boenheter. Dette for å sikre at hensynet til støy ivaretas, og at saken blir tilstrekkelig belyst og forsvarlig behandlet. Ber kommunen om å vurdere å ta inn krav om ny reguleringsplan for slike tilfeller. • Byggehøyder Positivt at bestemmelsene om etasjehøyder har blitt justert etter uttalelsen til første gangs høring og offentlig ettersyn. Minner imidlertid om at det kan være behov for å angi maks høyde når det gjelder møne eller lignede. Henviser som eksempel til punkt 29.1. i bestemmelsene.	planområdet. I tillegg gjelder de generelle bestemmelsene til kommunedelplanen for H910, så fremt det ikke oppstår motstrid. Hvorvidt det er motstrid eller ikke må bero på en konkret vurdering Tas til orientering. Vi vurderer at det ikke er hensiktsmessig å oppgi gesims- og mønehøyde for boligbebyggelse i overordnet plan. Planen har bestemmelser om maks byggehøyde og hvilken taktype som tillates i de ulike områdene. Dette vil sammen styre hvilken mønehøyde og gesimshøyde som kan tillates.
Statens vegvesen 17.01.2025	Uttaler seg både som sektormyndighet innenfor vegtransport og som forvalter av riksveg på vegne av staten. Har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. I dette ligger også retningslinje for støy i arealplanlegging. Flere av merknadene ved første gangs høring er ivaretatt i det reviderte planforslaget. Har likevel merknader til konsekvensutredningen som de vurderer er en vesentlig planfaglig mangel:	Tas til orientering Tas til orientering

	Konsekvensutredning • Er uenig i kommunens vurdering om hva det har vært relevant å utrede under temaet trafikk og mobilitet. Kommunen har argumentert for at det ikke har vært relevant å utrede alt som var listet opp under dette temaet i planprogrammet. Det er vist til at det eneste nye i planen er bildelingsordning. Henviser til endringene som er gjort av arealformål, fortetting og transformasjon, og konsekvensutredning av fortetting. I denne vurderingen står det at dersom kollektivtilbudet ikke oppleves som reelt, så vil det sannsynligvis gi en høyere trafikkbelastning med mer trafikk i nærområdet og nye trafikkmønstre. Mener dette støtter opp om deres merknad om at trafikk og mobilitet skulle ha vært utredet slik planprogrammet sa. Mener denne mangelen vil skape uforutsigbarhet for næringsliv, grunneiere og investorer. Konklusjon • Gjennom høring og offentlig ettersyn, skal Statens vegvesen oppfordre og bidra til at forhold som er viktige for Statens vegvesen, så langt som mulig avklares i overordnet plan. Forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til nye områdereguleringer eller detaljreguleringer dersom trafikkforholdene ikke er tilstrekkelig utredet. Oppfordrer sterkt at det blir tatt inn en generell bestemmelse som setter krav til utarbeiding av trafikkvurdering/trafikkanalyse i framtidige reguleringsplaner. Dette vil føre til større forutsigbarhet for næringsliv, grunneiere og investorer.	Vi står inne for vurderingen som er gjort med tanke på trafikk og mobilitet. Overordnet er bildelingsordning og at det kan etableres parkering på annen eiendom det eneste nye i denne planen. Det er gjennomført en konsekvensutredning på overordnet nivå. Vi mener en mer detaljert utredning av trafikk og mobilitet vil være aktuell i den enkelte reguleringsplan, der hvor det er relevant. Tas til orientering. Bestemmelsen har blitt lagt til i planbestemmelsene under den innledende bestemmelsen om trafiksikkerhet og framkommelighet.
--	--	---

Organisasjoner, foreninger og kommunale råd		
Avsender	Oppsummering	Merknadsbehandling
Eldrerådet 16.01.2025	Påpeker at de er et folkevalgt organ med mandat til å ta opp alle forhold knyttet til eldres livsvilkår i kommunen. Merknadsbehandlingen av merknaden ved første gangs høring om utfordringer i vinterhalvåret, fremstår dels som avvisende og overfladisk. Ser, på bakgrunn av dette, at det ikke er hensiktsmessig å gå inn på en diskusjon med administrasjonen om enkeltpunkter i planen, men håper på en mer konstruktiv og imøtekommende holdning og interesse ved iverksettelse av planens bestemmelser.	Tas til orientering Merknadene til første gangs høring er vurdert ut ifra at dette er en overordnet arealplan og hva en slik arealplan kan ha bestemmelser om. Utfordringer i vinterhalvåret er beskrevet i planbeskrivelsen.
Ranaregionen næringsforening 21.01.2025	Forslaget har for lave ambisjoner med tanke på bærekraftig byutvikling, fortetting og urbanisering. RNF sine overordnede innspill: • Kommunedelplanens bestemmelser og retningslinjer gjennomgås med sikte på å fjerne punkter som allerede er ivaretatt i nasjonale lover og forskrifter. • For å tilrettelegge for urbanisering og bærekraftig utvikling, bør det innarbeides egne bestemmelser for sentrumsformålet. Konkrete innspill til bestemmelsene • <u>KDP 1 – Regulering av hele kvartaler og områder</u> Ordlyden bør justeres for å hindre at bestemmelsen blir et hinder for utvikling. Endringsforslag: «Hele kvartaler eller områder innenfor en naturlig avgrensning bør reguleres samlet gjennom en reguleringsplan»	Tas til orientering. Se side 8 til 9. Det finnes allerede egne bestemmelser for sentrumsformålet. Regulering av hele kvartaler og områder vil føre til en bedre og mer helhetlig utvikling enn det frimerkeregulering gjør. Bestemmelsen legger opp til økt samarbeid,

	• <u>KDP 2 – Generelle bestemmelser om byggehøyder</u> Bestemmelse 2.2 og 2.3 er for detaljerte og bør fjernes. Bestemmelsene, hvis de vedtas, vil kunne hindre muligheten for å utøve tilstrekkelig med skjønn, ta lokale hensyn og finne andre gunstige måter å ivareta omkringliggende bebyggelse, byrom og lokalklima. RNF oppfordrer til å justere høydebestemmelsene slik at den økonomiske bærekraften i planlagte prosjekter ivaretas, samtidig som det tas nødvendig hensyn til lokalklima og omkringliggende bebyggelse. • <u>KDP 4 – Bokvalitet</u> Mener bestemmelsen om krav om fellesfunksjoner i nye boligprosjekter er for høy detaljgrad i en overordnet plan. 8 boenhet er for lavt, og det er utydelig hvilke fellesfunksjoner som vil være tilstrekkelig for å oppfylle kravet. Vil påvirke økonomien i prosjektene negativt. Endringsforslag i 4. punkt to: Fjern første setning, slik at bestemmelsen lyder: «Behovet for fellesfunksjoner og sosiale boformer skal vurderes i hver enkelt reguleringsplan».	noe vi har fått innspill om er ønskelig gjennom hele planprosessen. Konkret vurdering av hvilke kvartaler og områder som skal reguleres samlet, må gjøres på reguleringsplannivå. Bestemmelsen endres derfor ikke. I en fortettet by, er det særlig viktig at det tas hensyn til grønnstruktur og byrom for opphold. Byaksene er en viktig av bystrukturen. Kirkeaksen er blant annet inkludert i Sverre Pedersen sin byplan fra Mo fra 1923-24. Byggehøydene i disse områdene blir derfor ikke endret. Overordnede bestemmelser og føringer om bokvalitet er viktig, og blir enda viktigere i en fortettet by der kravene til uteoppholdsarealer og parkering er lavere enn i omkringliggende småhusbebyggelse. Bestemmelsen om innslag av fellesfunksjoner blir ikke tatt bort. Innledningsvis i bestemmelsene er det lagt til den definisjon om hva som menes med fellesfunksjoner, og det trenger ikke å være dyre eller krevende tiltak. Det kan være så enkelt som en felles benk ved inngangspartiet. Konkret vurdering må gjøres i reguleringsplanen.
--	--	--

	• <u>KDP 6 – Arkitektonisk utforming</u> Mener bestemmelsen om svalganger er for detaljert, og at innglassede balkonger, altaner og terrasser skal kunne regnes som uteoppholdsareal dersom de oppfyller visse kriterier. Innspill til 6.1 svalganger: Bestemmelsen bør endres fra en «skal» til en «bør», for å ivareta de tilfellene der svalganger er eneste løsning. Bestemmelsen om at det kun er tillatt å passere 3 leiligheter bør fjernes, da dette blir et detaljnivå som bør ivaretas i reguleringsplaner. Endringsforslag til 6.2 innglassing av balkonger, altaner og terrasser: «Innglassede balkonger, altaner og terrasser <u>kan regnes som privat uteoppholdsareal hvis glasset kan åpnes og lukkes</u>». • <u>KDP 7 – Uteopphold</u> Positivt med byromskatalog, og at kravet til uteoppholdsarealer kan justeres ved bidrag til offentlige byrom. Ønsker at uteoppholdskravet helt skal kunne oppfylles gjennom utbyggingsavtaler. Det bør settes et minstekrav for minimum uteoppholdsareal (MUA) på 200². Ønsker differensiering av størrelsen for mindre boligprosjekt.	Bestemmelsen får ingen betydning om det står bør i stedet for skal. Bestemmelsen om svalganger er av hensynet til bokvalitet for beboerne og den arkitektoniske virkningen for forbipasserende. Det er ikke for detaljert for dette plannivået. Blant annet har Bodø, som vi alltid får innspill om at er et forbilde for byutvikling, også bestemmelser om svalganger i overordnet plan. Vi forholder til tilbakemelding fra Statsforvalteren i Nordland og Miljødirektoratet sin veileder om behandling av støy i arealplanlegging, som sier at innglassede balkonger, altaner og terrasser ikke kan regnes som uteoppholdsareal, uavhengig av om de kan åpnes eller ikke. Det blir ikke åpnet for at kravet om uteoppholdsarealer <i>helt</i> skal kunne oppfylles gjennom utbyggingsavtaler. I stor grad kan det det, men man må også sørge for noe privat uteoppholdsareal for hver beboer. Vi mener bestemmelsen er klar og tydelig på dette, slik den allerede er formulert.
--	--	---

	Uklart om kravet om privat uteopphold gjelder hvis man opparbeider deler av uteoppholdsarealet til offentlig byrom. Endringsforslag 7.1, punkt 2: «Uteoppholdsarealer kan <u>helt eller</u> delvis oppfylles gjennom å bidra til opparbeiding av offentlige byrom gjennom utbyggingsavtaler ...». Endringsforslag 7.3: «Uteoppholdsarealer som <u>helt eller delvis</u> opparbeides i offentlige byrom». Endringsforslag 7.3.1: «Kravet til uteoppholdsareal <u>kan helt eller delvis</u> oppfylles ...». «...» «I tillegg skal det etableres privat uteoppholdsareal for hver boenhet på terrasse, altan eller balkong. Dette kravet kan utgå i sentrumsformålsområdet, i tilfeller hvor det ikke kan bygges balkong/altan/terrasse av hensyn til fasadevern, konstruksjonsmessige eller arkitektoniske hensyn eller fri høyde til fortau». Endringsforslag 7.2.2 Krav til størrelse: Første avsnitt endres til: «Minimum uteoppholdsareal (MUA) skal tilsvare 10% av boligens bruksareal. Felles uteoppholdsareal skal være mest mulig sammenhengende og kan ikke være mindre enn 50 m²».	Ikke alle kan eller vil bruke offentlige byrom. Har man ikke krav til privat uteoppholdsareal, vil det bli vanskelig for disse beboerne å komme seg ut. Dette gjelder spesielt utsatte grupper, som eldre og de med nedsatt funksjonsevne. Dette kan ikke utgå for sentrumsområdet. Privat uteoppholdsareal er også viktig der, selv om store deler av kravet om uteoppholdsarealer løses i offentlige byrom gjennom utbyggingsavtaler. Størrelseskravet blir ikke endret. Som vi har presisert tidligere, skal kravet inngå som et forholdstall for hvor mye hvert prosjekt skal bidra til offentlige byrom. Da har det liten hensikt å sette et lavere krav.
--	---	---

	Bestemmelse 7.3.2 endres også tilsvarende, eller endres til å vise til 7.2.2. • <u>KDP 7.4 – Lekeplasser</u> Fremstår som uklart når kravene til lekeplass kommer inn, og om det er mulig å etablere lekeplasser på offentlige arealer med private bidrag, og hvem som vil ha ansvar for oppfylling av krav om kvartalslekeplass. Tydeliggjør kravene til lekeplass og se på hvordan kravene kan ivareta skjønnsmessige vurderinger, spesielt i bynære prosjekter hvor det er god tilgang til offentlige lekearealer. • <u>KDP 22 – Avfallshåndtering</u> Bestemmelsen bør mykes opp, spesielt i sentrumsformålet, for å muliggjøre gode, rasjonelle fellesløsninger for avfallshåndtering. • <u>KDP 26 – Parkering</u> Positivt med bildelingsordning, men ønsker betydelig lavere parkeringskrav, og at det skal åpnes for frikjøpsordning for å muliggjøre utvikling av sentrumsnære parkeringshus. Henviser til parkering og frikjøpsordning i Bodø.	Størrelseskravet endres ikke for denne bestemmelsen heller. Begrunnelsen er den samme som begrunnelsen ovenfor. Om det skal opparbeides lekeplass, må man ta stilling til der hvor det er aktuelt. Dette er generelle bestemmelser for hele planområdet. Lekeplasser kan opparbeides gjennom utbyggingsavtaler. Vanskelig å skjønne hvordan bestemmelsen skal kunne mykes opp. Det er viktig at nye prosjekter løser avfallshåndtering. Det er lagt til at avfallshåndtering kan etableres i fellesanlegg for flere eiendommer. Planen åpner for bildelingsordning for blokkbebyggelse, med unntak av for gjesteparkering. Det er nøye gjort rede for parkeringskravene, både innledningsvis i denne merknadsbehandlingen og i merknadsbehandlingen ved første høring og offentlig ettersyn.
--	---	--

	Parkeringskravene bør, sammen med øvrige bestemmelser, bygge opp om visjonen om Norges grønne industrihovedstad. Parkeringskravene i planforslaget er for konservative. Mener parkeringskravene er strengere enn i Mosjøen og Sandnessjøen, for eksempel for hotell. Mener kravene vil utfordre økonomien i nye utbyggingsprosjekter. Endringsforslag 26.1 – krav til antall parkeringsplasser. <i>Ny type:</i> Blokkbebyggelse i sentrumsformålet: Parkeringskrav: 0,3 p-plasser pr. boenhet inntil 25m². 0,5 p-plasser pr. boenhet mellom 26-50 m². 1 p-plass pr. boenhet over 55 m². Retningslinjer: Parkeringskrav kan fravikes helt eller delvis dersom det blir etablert bildelingsordning (se bestemmelse 27), eller frikjøpes iht. den til enhver tid gjeldende frikjøpsordning. Detaljhandel, kontor, restaurant og kafeteria: Parkeringskrav: Fra 0,1 til 0,5 p-plasser per 100 m² BRA + lasteareal for vare- og lastebiler. Retningslinjer: Biloppstillingsplasser kan enten være på egen tomt eller på fellesarealer. Parkeringsplasser kan frikjøpes iht. den til enhver tid gjeldende frikjøpsordning. Sentrumsnære hotell/overnattingssteder: Parkeringskrav: 0,1 biloppstillingsplass per bo-rom. Retningslinjer: Biloppstillingsplass kan enten være på egen tomt eller på fellesarealer. Parkeringsplasser kan frikjøpes iht. den til enhver tid gjeldende frikjøpsordning.	Se side 3 og svar til Scandic Meyergården på side 61-62. Det er allerede åpnet for frikjøpsordning, men ikke for boligparkering. Det er ikke et kommunalt ansvar å sørge for parkeringsplassene i private boligprosjekt. Parkeringskrav og frikjøpsordning er nærmere gjort rede for på side 2 til 6.
--	---	--

	Industri- og lagerbebyggelse: Parkeringskrav: 0-0,05 p-plass per 100 m². Endringsforslag 26.6 – Frikjøp av parkeringskravet «Innenfor SF1-SF6 kan tiltakshaver kjøpe seg helt eller delvis fri fra parkeringskravet ved å innbetale et beløp pr. manglende plass. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde. Frikjøpsbeløpet skal innbetales før det kan gis brukstillatelse for tiltaket. Innbetale beløp skal brukes til bygging av parkeringsanlegg». • <u>KDP 27 – Bildelingsordning</u> Positivt med bildelingsordning, men man bør vurdere å øke reduksjonsfaktoren, da studier viser at en delebil kan erstatte betydelig flere privatbiler enn 3-5. Endringsforslag: «Bildelingsordning kan dekke hele eller deler av parkeringskravet for blokkbebyggelse, med unntak av gjesteparkering. Parkeringskravet reduseres med mellom 5 og 15 plasser per delebil, avhengig av hvor mange biler som er med i ordningen. Det kan etableres felles bildelingsordning for flere eiendommer». • <u>KDP 33 – Sentrumsformål (SF)</u> Bestemmelse 33.1 fremstår som uklar, og kan få utilsiktede, negative konsekvenser for etablering av nye arbeidsplasser. Siste avsnitt bør omformuleres, flyttes til generelle bestemmelser, og gjøres om til en retningslinje. Endringsforslag: «Det skal tilstrebes å etablere større arbeidsplasser, offentlig og privat tjenesteyting og service, kulturinstitusjoner og besøksintensive	Vi mener at reduksjonskravet som er lagt til grunn i planen er tilstrekkelig. Det er allerede åpnet for at parkeringskravet kan reduseres ytterligere dersom bildelingsordningen er god nok og det finnes alternativer til bil. Dette skal vurderes konkret i den enkelte sak. Det gjøres derfor ingen endringer i bestemmelsen. Det er uklart hvilken studie det henvises til her da den ikke er lagt ved merknaden. Bestemmelsen er videreført fra kommunedelplan for Mo og omegn. Den er flyttet til generelle bestemmelser. Den gjøres ikke om til en retningslinje.
--	---	--

	virksomheter innenfor området avsatt til sentrumsformål, eller så nært inntil dette at det er naturlig å bevege seg til fots mellom funksjonene og sentrum». • <u>KDP 33.4 – Første etasje</u> Bestemmelsen er formulert slik at den ikke vil gjøre det mulig å se på gode løsninger for tomter som ikke egner seg for publikumsrettet virksomhet. Ønsker derfor at bestemmelsen mykes opp, slik at den ikke hindrer optimal arealforvaltning og muliggjør gode løsninger på tomter i sentrumsformålet som ikke egner seg til næringsareal og publikumsrettet virksomhet.	Lukkede første etasjer i sentrumsformålet gir lite igjen til omgivelsene. Det ser vi allerede i dag i sentrum i lokalene som har folierte fasader. Vi kan ikke se at det er noen tomter i sentrum som ikke egner seg til næringsareal eller publikumsrettet virksomhet. Minimum 50 % av fasaden skal ha vinduer eller gjennomsliktig glass. Eventuelle andre funksjoner bør plasseres bak den delen av fasaden som ikke har glass.
--	---	---

Bedrifter og andre private virksomheter		
Avsender	Oppsummering	Merknadsbehandling
Corponor 21.01.2025	Overordnet • Jobb- og verdiskapning Mener planforslaget ikke er i samsvar med kommuneplanens samfunnsdel eller med fylkeskommunale og statlige føringer for steds- og samfunnsutvikling. Konservative bestemmelser for bygg, anlegg og	Planforslaget er utarbeidet i tråd med øvrige kommunale planer og offentlige føringer. Planforslaget er dessuten sendt på høring til

	handel vil ha negativ effekt for jobb- og verdiskapning. Planforslaget tilrettelegger ikke for å legge opp til et levende lokalsamfunn, og økt jobb- og verdiskapning. • FNs bærekraftsmål Planforslaget tar for lite hensyn til økonomisk vekst og innovasjon i FNs bærekraftsmål. • Planforslagets forankring i kommuneplanens samfunnsdel Mener det ikke er helt samsvar mellom planforslaget og kommuneplanens samfunnsdel: - Planforslaget legger opp til for lite fortetting og urban utvikling. - Biltrafikk bør ha en nullvisjon og det bør være mål om nullvekst om klimagassutslipp fra bil. Bør legge til rette for gode kollektivløsninger og redusert privat bilbruk. - Planforslaget vektlegger gjenbruk av eksisterende bygningsmasse på bekostning av reduksjon av klimagassutslipp fra transport og bilbruk. - Det må ikke settes begrensninger for transformasjon rivning og etablering av framtidsrettede kombinasjonsbygg. - For strenge bestemmelser og lite differensierte bestemmelser knyttet til sentrumsformålet. Gjelder blant annet uteopphold, parkering, høyder og bokvalitet. Disse må gå egne bestemmelser. - For få bestemmelser om sambruk av arealer. Bestemmelsene hindrer etablering av effektive fellesløsninger, og bruk av arealer som allerede er tatt i bruk	flere offentlige myndigheter, og det er ingen tilbakemeldinger på at planforslaget er i strid med fylkeskommunale eller statlige føringer for steds- og samfunnsutvikling. Tas til orientering. Planforslaget legger opp til et betydelig fortetningspotensial i planområdet. Se vedlegg med utregning av utbyggingspotensial. Planforslaget legger også opp til en rekke løsninger som ivaretar en bærekraftig byutvikling. Ellers er det gjort rede for parkering på side 2 til 6 og i merknadsbehandlingen for første høring/offentlig ettersyn. Planen legger opp til stor grad av samarbeid og fellesløsninger.
--	--	--

	• Generelle merknader - Bestemmelser og retningslinjer bør inneholde «bør» og «kan» i stedet for «skal» og «må». - - Det må være egne bestemmelser om sentrumsformålet, blant annet om parkering, uteopphold, høyde og bokvalitet. - - Bestemmelser ivaretatt av pbl/ TEK bør ikke gjentas i KDP. - - Det må åpnes for kombinasjonsbygg innenfor sentrumsformålet (S). - - Det bør finnes en egen bestemmelse for utbyggingsavtaler. Bestemmelsene bør åpne for at kommunen kan regulere blant annet boligsosial boligbygging, som sikrer likebehandling. Anbefaler en generell praksis om at det skal oppnås MVA-refusjon for opparbeidelse av all infrastruktur.	Bestemmelsene blir ikke endret da det vil føre til at de mister sin betydning som bestemmelser. Sentrumsformålene har egne bestemmelser om høyder. Øvrige temaer ivaretas gjennom andre bestemmelser. Se side 8 til 9. Planen åpner allerede for dette. En rekke formål, inkludert bolig, kan etableres i sentrumsformålet. Eventuell regulering av kombinertformål må man ta stilling til på reguleringsplannivå. Vi vurderer at det ikke er nødvendig å legge til en egen bestemmelse om utbyggingsavtaler og hva de skal inneholde. Dette må man heller ta stilling til i de sakene hvor det er aktuelt med utbyggingsavtaler. Det samme gjelder for hvilken finansieringsmodell som skal brukes.
--	---	---

	Forslag til endring av bestemmelser - 1. Regulering av hele kvartaler og områder Bør endres til en bør-bestemmelse i stedet for en skal-bestemmelse. Ønsker retningslinjer om at regulering av kvartaler forutsetter at det bare er én eier av området. - 2.2. Bebyggelse inntil grønnstruktur, byakser og byrom for opphold Bestemmelsen skiller mellom bolig og annen bebyggelse. Overordnet plan bør ikke detaljeres med tanke på etasjer eller type innhold. Bestemmelsen er for streng, og vil være til hinder for kombinasjonsbygg. Inntrukne etasjer er ikke den eneste måten å oppnå færre negative effekter for lokalklima og byrom. Ønsker byggehøyde inntil 15,1 meter + to inntrukne med 45 % vinkel mot gate/byrom/grønnstruktur. Ønsker også at det skal være mulig med gjennomsnittsberegning av gesimshøyde inntil 15,1 meter.	Regulering av hele kvartaler og områder vil føre til en bedre og mer helhetlig utvikling enn det frimerkeregulering gjør. Bestemmelsen legger opp til økt samarbeid, noe vi har fått innspill om er ønskelig gjennom hele planprosessen. Konkret vurdering av hvilke kvartaler og områder som skal reguleres samlet må gjøres på reguleringsplannivå. Verken bestemmelsen eller retningslinjen blir endret. Bestemmelsen er ment å gjelde all bebyggelse, uavhengig av formål. Det er nå endret i bestemmelsene Hensikten bak bestemmelsen er å forhindre negative konsekvenser i deler av planområdet som har en særlig viktig betydning, spesielt i en fortettet by. Grønnstruktur og byrom for opphold er særlig viktig når planen nå åpner for at man i stor grad kan bidra med opparbeiding av offentlige byrom i stedet for å opparbeide felles uteoppholdsareal i hvert prosjekt.
--	---	---

	- 2.3. Sprang mellom byggehøyder Mangler begrunnelse, og framstår som en uklar «vernebestemmelse» som vil motvirke god byplanfaglig utvikling. 4 meter avstandskrav til nabogrense og/eller dokumentasjon gjennom sol-/skygge- og vindanalyser vil løse utfordringer/ulempen mot tilstøtende bebyggelse. Bestemmelsen bør utgå. - 4. Bokvalitet For detaljert og begrensende bestemmelse, som ikke er mulig å oppfylle innenfor økonomisk bærekraftighet. Gjelder særlig etablering av fellesfunksjoner i nye prosjekter med mer enn 8 boenhet. Trekker fram etablering av gjesteleilighet som et eksempel en dyr fellesfunksjon. Mener kravet om fellesfunksjoner først bør slå inn ved mer enn 15 boenheter. Foreslår også endringer i bestemmelsen og at deler av bestemmelsen heller blir retningslinjer.	Når det gjelder aksene, er både Kirkeaksen og Havmannaksen viktige byakser. Kirkeaksen er blant annet inkludert i Sverre Pedersen sin byplan fra Mo fra 1923-24. Begge to er i byromstrategien trukket fram som byrom for framtidig utvikling. Inntrukne volumer er et viktig virkemiddel for å hindre negative virkninger av høye bygg. Bestemmelsen blir derfor ikke endret. Hensikten med bestemmelsen er at bebyggelsen gradvis skal gå fra lav til høy, og at det skal sikre bokvalitet for innbyggerne, spesielt i omkringliggende småhusbebyggelse. Derfor tas ikke denne bestemmelsen bort. Det vil være mulig å etablere fellesfunksjoner innenfor økonomisk bærekraftighet. Det er lagt til en ny definisjon innledningsvis i bestemmelsene om hva fellesfunksjoner kan være, og det kan være snakk om alt fra felles benker og sykkelparkering til vaskerom og verksted. Det har aldri vært et krav at det skal etableres gjesteleilighet. Konkret hvilke fellesfunksjoner som skal etableres, må man vurdere i den enkelte reguleringsplan.
--	--	---

	- 6.1. Svalganger Enig i at svalganger i sentrumsområder bør unngås og/eller utformes med god arkitektonisk utforming. Bestemmelsen bør endres slik at det står at svalganger bør unngås, i tillegg til å fjerne at svalgang bare kan tillates dersom det er den eneste mulige løsningen. Foreslår å øke antall leiligheter som kan passeres vi svalgang fra 3 til 5, dersom det etableres en privat sone på minimum 1,2 meter. Private soner kan etableres i svalgangene etter en nærmere vurdering av støy og andre miljøfaktorer, men ikke medregnes som privat balkong/terrasse. - 6.2. Innglassing av balkonger, altaner og terrasser Kan tolkes som om det bare er krav til privat uteoppholdsareal per boenhet på terrasse, altan eller balkong dersom kravet til uteoppholdsareal delvis opparbeides gjennom bidrag til offentlige byrom. Mener det bør være et generelt krav til privat uteopphold eller så bør kravet fjernes helt. Hele kravet til uteoppholdsareal bør kunne løses gjennom bidrag til offentlige byrom.	Kravet blir ikke endret fra å gjelde mer enn 8 til mer enn 15 boenheter. Øvrige deler av bestemmelsen endres heller ikke. Utgangspunktet for bestemmelsen er bokvalitet og estetisk utforming. Det er derfor en skal-bestemmelse. Det er åpnet opp for et unntak fra dette, og forslagsstiller må da bevise hvorfor svalgang er den eneste mulige løsningen. Vi vurderer at 3 boenheter er den øverste grensen for hvor mange boenheter som kan passeres i en svalgang. Uavhengig av om det etableres privat sone, vil flere boenheter føre til mer gjennomstrømming av folk, med påfølgende bråk, forstyrrelser og nedsatt bokvalitet. Eventuelle private soner i svalganger må man ta stilling til i de sakene der hvor det er aktuelt. Det er ingenting i bestemmelsene som hindrer etablering av dette. Det er et eget krav om privat uteoppholdsareal for prosjekter som løser store deler av kravet om uteopphold gjennom bidrag til byrom. Det åpnes ikke for at kravet helt kan innfris gjennom ordningen. Store deler kan det, men ikke alt. Ikke alle kan eller vil bruke offentlige
--	--	--

	Bestemmelse bør endres til at innglassing av privat uteopphold er tillatt hvis glasset kan åpnes og lukkes, og bør maks utgjøre 1/3 av total fasadeflate. Mener det må skilles mellom innglassing og vinterhager. Mener at innglassede balkonger kan regnes som uteoppholdsareal, dersom det kan åpnes og støykrav er oppfylt. Henviser til bestemmelse fra Bodø kommune om dette. - 7.2.1. Krav til utforming Mener at bestemmelsen om relativt flatt terreng må tas bort, og heller legge til at helning ikke kan være brattere enn 1:5. - 7.2.2. Krav til størrelse Mener det bør skilles på størrelse mellom sentrumsformålene og boligformål. Det må også differensieres på prosjektets størrelse/antall. Krav til sammenhengende fellesareal på bakkeplan er for strengt/høyt. - 7.3./7.3.1. Uteopphold som delvis opparbeides i offentlige byrom Mener det er helt feil at ikke hele kravet til uteoppholdsarealer ikke helt kan opparbeides i offentlige byrom.	byrom. Har man ikke krav til privat uteoppholdsareal, vil det bli vanskelig for disse beboerne å komme seg ut. Dette gjelder spesielt utsatte grupper, som eldre og de med nedsatt funksjonsevne. Vi forholder til tilbakemelding fra Statsforvalteren i Nordland og Miljødirektoratet sin veileder om behandling av støy i arealplanlegging, om at innglassede balkonger, altaner og terrasser ikke kan regnes som uteoppholdsareal, uavhengig av om de oppfyller støykrav eller kan åpnes. Bestemmelsen tas ikke bort. Konkret får man vurdere dette nærmere i den aktuelle reguleringsplan. Det åpnes ikke for å differensiere mellom de ulike formålene. Kravet til uteoppholdsarealer er ment som et forholdstall for hvor mye hvert prosjekt skal bidra med i utbyggingsavtaler og bidrag til offentlige byrom. Det har derfor ingen hensikt å legge til et lavere krav. Det åpnes ikke for at kravet helt kan innfris gjennom ordningen. Store deler kan det, men ikke alt. Ikke alle kan eller vil bruke offentlige
--	---	--

	Foreslår endringer i bestemmelsen om vilkår og krav til utforming. Mener det skal stå at krav til felles uteoppholdsareal helt eller delvis kan løses på offentlige parker, gater eller plasser, og at arealet som skal benyttes opparbeidet til park/gate/plass, er under planlegging eller inngår i kommunale handlingsplaner for grønnsstruktur. I tillegg er det foreslått en unntaksbestemmelse for privat uteoppholdsareal i sentrumsformålet, dersom visse vilkår er oppfylt. - 7.3.2. Krav til størrelse Mener denne kan utgå fordi kravene blir ivaretatt i bestemmelsen i punktet ovenfor. - 7.4. Lekeplasser Mener bestemmelsen ikke samsvarer med bestemmelsene i punktene ovenfor. Krav til felles uteopphold oppfyller kravene til nærlekeplass gjennom bestemmelsene, og bestemmelse om lekeplass bør derfor utgå. Mener det heller kan legges til en ny bestemmelse om opparbeiding av strøkslekeplass ved planlegging av mer en 250 boenheter. Mener også det skal legges til en retningslinje om at det helt eller delvis ikke må opparbeides dersom det er 500 meter avstand fra skolegård, park/byrom eller større friområder. - 22. Avfallshåndtering I sentrumsformålet må avfallshåndtering løses helt eller delvis på offentlig grunn. Begrunnelsen er at sentrumsformål har høy arealutnyttelse og bygg med kombinertformål. I tillegg vil etablering av avfallshåndtering på egen eiendom kunne føre til farlige adkomstløsninger, dårlig arkitektonisk utforming og kriminalitet.	byrom. Har man ikke krav til privat uteoppholdsareal, vil det bli vanskelig for disse beboerne å komme seg ut. Dette gjelder spesielt utsatte grupper, som eldre og de med nedsatt funksjonsevne. Øvrige bestemmelser om vilkår og krav til utforming vurderer vi at er gode nok som de er, og det gjøres derfor ingen endringer. Det er ikke gjort endringer som tilsier at denne bestemmelsen kan tas bort. Om det skal opparbeides lekeplass, må man ta stilling til der hvor det er aktuelt. Dette er generelle bestemmelser for hele planområdet, ikke krav til de enkelte prosjektene, i tillegg til krav om uteoppholdsarealer. Kommunens arealer er offentlig byrom som skal brukes av hele befolkningen. Det er derfor ikke aktuelt at private aktører skal bruke dem til å løse avfallshåndtering i sine prosjekter.
--	---	--

	Det er foreslått flere kriterier for at avfallshåndtering skal løses helt eller delvis på offentlig grunn, blant annet om strømtilgang og at må finnes en egnet plassering som ikke er i konflikt med andre hensyn. - 24. Trafikksikkerhet og framkommelighet Må tydeliggjøres at det gjelder for boligprosjekter. Må finnes et unntak om boligprosjektet primært gjelder senior- eller omsorgsboliger. Infrastruktur innenfor sentrumsformålet er primært et offentlig ansvar. Det er vanskelig for utbygger å dokumentere trafikksikker skolevei. Utbyggingsavtale må regulere opparbeiding av sikker skolevei. Bestemmelsen passer bedre for feltutbygginger utenfor sentrum. - 2.4. Fortau Bestemmelsen må si at offentlig fortau skal opparbeides gjennom utbyggingsavtale fordi opparbeidelse av offentlig infrastruktur gir adgang til momsrefusjon. Kan også inngå i kommunens planer om oppgradering av teknisk infrastruktur, samferdsel mm. Det vil være tilstrekkelig at utbygger har sikret midlertidig forsvarlig adkomst og økonomisk sikkerhetsstillelse/bidrag for å få brukstillatelse. - 26. Parkering - o Småhusbebyggelsen For strengt at det er krav om at situasjonsplanen skal vise at det er plass til parkering i sentrumsnære områder. I praksis krav om to parkeringsplasser. Mener det bryter med bærekraftig arealutnyttelse.	Det nå åpnet for at flere prosjekter kan gå sammen om avfallshåndtering. Kravet om trafikksikker skolevei er innarbeidet etter merknad fra Statens vegvesen i forrige høringsrunde. Selv om ulike prosjekter ikke nødvendigvis henvender seg til barnefamilier, så får nye prosjekter innvirkning på trafikale forhold i og rundt planområdet. Hvorvidt det skal brukes utbyggingsavtale eller ikke, må man ta stilling til der hvor det blir aktuelt. Bestemmelsen må ikke si noe om utbyggingsavtale. Hvorvidt det skal brukes utbyggingsavtale eller ikke, må man ta stilling til der hvor det blir aktuelt. Dersom man avdekker at det er behov for fortau, kan ikke dette utsettes. Hensikten bak bestemmelsen er trafikksikkerhet. Bestemmelsen blir ikke endret, og kravet om at situasjonsplanen skal vise at det er plass til å bygge garasje for noen av boligtypene som inngår i småhusbebyggelsen, består. Småhusbebyggelsen er i hovedsak sentrert rundt sentrumskjernen. Fjerner man kravet,
--	---	--

	Ønsker at parkeringskravet for utleiedel/sekundærleilighet skal differensieres, og at det skal være 0,5 parkeringsplass for hybel inntil 25 m². ○ Blokkbebyggelse B2, B3, B4 Ønsker egne parkeringskrav for disse formålene. Foreslåtte krav er ikke i tråd med bærekraftig sentrumsutvikling. Minimum – maksimum 0,3-0,5 parkeringsplass per boenhet inntil 25 m² 0,7-1,0 parkeringsplass per boenhet 25 m²-50 m² 1-1,4 parkeringsplass per boenhet for boenheter over 50 m² +0,2 gjesteparkering per boenhet ○ Leiligheter innenfor sentrumsformålet Ønsker egen parkeringsbestemmelse for leiligheter i sentrumsformålet. Minimum - maksimum 0,3-0,5 parkeringsplass per boenhet inntil 25 m² 0,7-1,0 parkeringsplass per boenhet 25 m²-50 m²	vil man risikere at det blir å umulig å bygge garasje på tomten i framtiden. For øvrig er bestemmelsen allerede noe endret fra første høring ved at det er snakk om én enkeltgarasje. Det åpnes ikke for å differensiere kravet. Vi har allerede utfordringer med feilparkering i gater og andre steder fordi det ikke er tatt høyde for parkering for utleieleiligheter. Det åpnes ikke for å differensiere kravet. Foreslåtte parkeringskrav er satt ut ifra en helhetlig vurdering av parkeringsbehovet i planområdet. Det er allerede utfordringer med feilparkeringer i områder med for liten parkeringsdekning. Å bo i en mindre leilighet er ikke ensbetydende med at man ikke har bil. Det er allerede åpnet for at parkeringskravene helt eller delvis kan fravikes for blokkbebyggelse dersom man etablerer bildelingsordning. Det tas ikke inn egne parkeringsbestemmelser for sentrumsformålet. Se ellers svar i avsnittet over.
--	--	--

	1-1,4 parkeringsplass per boenhet for boenheter over 50 m² ○ Detaljhandel, kontor, restaurant og kafeteria For høyt krav. Varetransport bør løses i lastesoner i offentlig gate/gatetun. Minimum – maksimum 0,5-0,8 parkeringsplasser per 100 m² BRA. ○ Sentrumsnære hotell/overnattingssteder For høyt krav. Minimum – maksimum 0,1-0,3 parkeringsplasser per gjesterom ○ Industri- og lagerbebyggelse For høyt krav. Årsverk bør brukes i stedet for areal. Ansatte kan ta kollektivtrafikk til og fra jobb. Minimum – maksimum 0,3-0,5 parkeringsplasser per årsverk - 26.3. Parkering under bebyggelse eller i parkeringsanlegg Hele boligprosjekter kan ikke legges til grunn for dette kravet. Det må gjelde for bygninger med mer enn 4 boenheter. Mener det er urimelig med dette kravet for rekkehus, seksmannsboliger osv. Kravet i B1-B4 bør reduseres til at minimum 70 % skal legges under bygg. Mer riktig å kreve at parkering skal være under bygg i sentrumsformålet. Begrensende økonomisk å kreve at disse arealene kun skal kunne legges under bebyggelsen. Underjordisk parkering må kunne ligge under uteoppholdsarealer.	Se side 2 til 5. Se side 2 til 5 og side 61 til 62. Antall årsverk kan endre seg, og vil være en umulig målenhet i praksis. Se ellers side 2 til 5. Bestemmelsen er endret sånn at det gjelder når det er mer enn 6 boenheter. Det er lagt til at parkering skal legges under bebyggelsen, fortrinnsvis under terreng. For parkering som inngår i første etasje, gjelder bestemmelse 14.
--	--	--

	Må ses i sammenheng med frikjøp av parkeringskrav og opparbeidelse av felles parkeringsanlegg. - 26.6. Frikjøp av parkeringskravet Mener det må være frikjøpsordning i sentrumsformålet, uten unntak. Det vil gi mulighet til å bygge ut større parkeringsanlegg. Mener det vil føre til økonomisk bærekraft for utbygger og mer bærekraftig utvikling. Spleiselaget må være i offentlig regi. Det må være valgfritt å delta for utbyggere. Utbyggere må kunne delta delvis, dersom de velger å etablere noe parkering i eget prosjekt. Mener Teaterparken er et godt eksempel på område for nytt parkeringsanlegg under bakken. Henviser til Bodø og frikjøpsordning der. - 30. Boligbebyggelse (B2) Ønsker utvidelse av sentrumsformålet til området B2 som grenser til SF1 og SF2 på begge sider av Lars Meyers gate og mot Bekkedalsveien i sør. Mener det skal være tillatt med samme høyder som i SF3. - 33.3.3. SF Mener det er lagt for store begrensninger på området. Mener tilgrensende bebyggelse langs Lars Meyers gate (nr. 7B) skaper presedens for at det bør kunne tillates 5+1 inntrukken etasje innenfor SF3. Ønsker byggehøyder maksimalt 20,8 meter med inntrukken fasade fra 13,7 meter.	På side 5 til 6 er det gjort rede for hvorfor det ikke er åpnet for frikjøpsordning for boliger. Det er åpnet for frikjøpsordning for andre formål. Det åpnes ikke opp for å utvide sentrumsformålet her. Overordnet arealformål er sett opp mot regulert bruk av områdene. Det er ikke naturlig med sentrumsformål her. Omkringliggende bebyggelse skaper ingen presedens for byggehøyder i ny utbygging. Høydeutredningen som følger med planen, anbefaler 3+1 etasjer for denne eiendommen.
--	--	---

	Henviser til reguleringsplanprosessen til Lars Meyers gate 9A og 9B, og mener kommunen har forledet dem med tanke på hvor mange etasjer man kunne bygge. Det er høyere byggehøyder i SF1 på andre siden av gaten. Mener bestemmelsen om viktige siktlinjer er upresis. Bestemmelsen er til hinder for god byutvikling.	Den grenser til en småhusbebyggelse, noe som også har betydning. Vi kjenner ikke til at kommunen skal ha "forledet" Corponor i denne plansaken, men det fremgår av møtereferat hva planseksjonen har sagt om byggehøyder og tilpasning til omgivelsene Siktlinjer handler at bebyggelsen skal utformes slik gående og syklende lett kan orientere seg i landskapet. Bestemmelsen tas ikke bort.
Eiendoms- selskapet Ranheim 21.01.2025	Overordnet Den reviderte planen har skapt stort engasjement iblant boligutviklerne og medlemsbedriftene i Ranaregion Næringsforening (NRF). Vi støtter høringsinnspillet til NRF og håper at dette engasjementet og alle innspillene fra næringen synliggjør behovet for flere endringer før planen kan vedtas. Det er positivt at kommunen på enkelte punkter har justert KDP og i noen grad etterkommet innspillene innenfor SF, men revidert forslag er fortsatt for konservativt - særlig mtp. på følgende forhold: • Byggehøyder/inntapping og utforming/bokvalitet har for detaljerte og konservative bestemmelser.	Tas til orientering. Det er gjort rede for alle disse temaene innledningsvis i merknadsbehandlingen og hva som ligger til grunn for bestemmelsene.

	• Parkering har for høye krav for dekning i sentrum, og kravene er i strid med formålsbestemmelsen og mål i KPS (kommuneplanens samfunnsdel). • MUA har for strenge krav og minimumskravet er for høyt, særlig innenfor SF. Enkelte områder bør tillate at MUA helt oppfylles i fellesareal/ offentlig byrom. • Strengere krav enn teknisk forskrift bør unngås og ikke gjentas i KDP. Parkering Kommunen har mottatt svært mange innspill på krav til parkering i forrige høringsrunde: at kravene er for høye, at de bør differensieres mer og at en frikjøpsordning bør innføres. Hvorfor har kommunen valgt å beholde kravene uendret, når også de er enige at bilbruken må ned? En reduksjon av bilbruk i Bodø er et eksempel på at nettopp det fører til bedre kollektivdekning, som kommunen hevder ikke er bra nok i Rana for å kunne innfri lavere krav også her. Delebil-løsninger bør også innføres. Bodø har dermed lyktes med å tørre å senke kravet og etablert tilstrekkelig med kommunale p-plasser og p-hus, for så å kunne fjerne minimumskravet og mulighet for frikjøpsordning. Problem med parkering gatelangs kan løses ved skilting, ikke ved å påføre utbyggingsprosjekter unødvendige kostnader. Innspill til KDP Oppfatningen er at dette forslaget til KDP på mange punkter vil innebære det motsatte av formålsbestemmelsen:	Det er gjort rede for dette på side 2 til 6. Det ble også gjort rede for dette i merknadsbehandlingen til første høring/offentlig ettersyn. Planen legger opp til bildelingsordning. Planen åpner for frikjøpsordning, men ikke for boligbebyggelse. Det er gjort rede hvorfor på side 5 til 6. At bilene står parkert i gatene, bekrefter at parkeringsbehovet er større enn tilgangen på parkeringsplasser. Bilene forsvinner ikke ved skilting, men flyttes til et annet sted.
--	--	---

	• Detaljnivået er såpass høyt at det ikke kan regnes som på et “overordnet strategisk nivå”. • Mål om “effektiv arealbruk” oppnås ikke når prosjekter i sentrum må ha egne store utomhus- og parkeringsarealer. • Sentrum blir ikke “attraktivt og levende” ved å legge opp til omfattende bilbruk og høye krav til parkering både for bolig og næring. Innspill til bestemmelser <u>KDP 1 – regulering av hele kvartaler</u> Innspill til regulering av hele kvartal/områder i siste høringsrunde har blitt avvist. En slik bestemmelse vil være et hinder for utvikling, har en uklar rekkevidde og påtvinger felles regulering av arealer med ulik modningsgrad med flere hjemmelshavere. Kostnad og risiko vil bli betydelig for den enkelte part som ønsker en ny detaljregulering, og er ikke forsvarlig. Det er ikke hensiktsmessig å pålegge naboer regulering, uten å ønske det selv. Bestemmelsen bør endres fra “skal” til “bør”.	Detaljeringsnivået er i tråd med det en overordnet arealplan kan ha bestemmelser om. Det er åpnet for bildelingsordning, og dermed er det ikke krav om «store» parkeringsarealer om bildelingsordning blir etablert. Det er heller ikke krav om store utomhusarealer. Dette presiserte vi allerede i merknadsbehandlingen ved første gangs høring/offentlig ettersyn. Store deler av kravet til uteoppholdsarealer kan løses gjennom bidrag til offentlige byrom, slik det er beskrevet på side 6. Planforslaget legger opp til bildelingsordning for boliger i sentrum. Det er mulig å benytte seg av frikjøpsordning for øvrige formål. Regulering av hele kvartaler og områder vil føre til en bedre og mer helhetlig utvikling enn det frimerkeregulering gjør. Bestemmelsen legger opp til økt samarbeid, noe vi har fått innspill om er ønskelig gjennom hele planprosessen. Konkret vurdering av hvilke kvartaler og områder som skal reguleres samlet, må gjøres på reguleringsplannivå. Bestemmelsen endres derfor ikke.
--	---	---

<u>KDP 2.2 - tilpasning grønnstruktur, byakser og byrom</u> Det er uklart hvorfor det skilles mellom høyder for “boligbebyggelse” og “andre typer bebyggelse”, og det vil få utilsiktede virkninger. Hvilke regler gjelder da for kombinasjonsbygg? Det anses for strengt å regulere ytterligere høydebegrensninger inntil byakser #1 og grøntstruktur mv., og bør hellere reguleres inn i det enkelte arealformål på detaljreguleringsnivå. Hele bestemmelsen bør tas ut, og byaksene bør ivaretas gjennom regulering i bestemmelse 3, uten konkrete høydebegrensninger. Lokalklimatiske forhold (lys og vind) må løses i detaljreguleringen.	Det er rettet opp i denne bestemmelsen, slik at det bare står én høyde. Bestemmelsen om nedtrapping er for å forhindre negative konsekvenser i deler av planområdet som har en særlig viktig betydning, spesielt i en fortettet by. Grønnstruktur og byrom for opphold er særlig viktig når planen nå åpner for at man i stor grad kan bidra med opparbeiding av offentlige byrom i stedet for å opparbeide felles uteoppholdsareal i hvert prosjekt. Når det gjelder aksene, er både Kirkeaksen og Havmannaksen er viktige byakser. Kirkeaksen er blant annet inkludert i Sverre Pedersen sin byplan fra Mo fra 1923-24. Begge to er i byromstrategien trukket fram som byrom for framtidig utvikling. Dersom overordnet plan ikke har slike bestemmelser, får man ingenting å henge det på i detaljregulering.
<u>KDP 4 - bokvalitet</u> Det er uklart om bestemmelsene er minimumsvilkår og “skal” oppfylles eller kun vektlegges i hvert prosjekt. Det er ikke økonomisk realiserbart å oppfylle “skal”-kravene og god bokvalitet vil variere fra prosjekt til prosjekt. Hele første avsnitt i	Bestemmelsen er viktig for å sikre god bokvalitet, og blir derfor ikke endret.

	bestemmelsen bør derfor utgå. Videre er krav i TEK godt nok ivaretatt og kan fjernes fra KDP. <u>KDP 5 – universell utforming</u> Bestemmelse om universell utforming ivaretas av TEK og bør derfor utgå i KDP. <u>KDP 6.1 - svalgang</u> Dersom det er mulig så bør svalganger unngås i sentrum, men dette må utformes som et “bør”-krav. Regelen er for detaljert. <u>KDP 6.2 - innglassing balkonger</u> Bestemmelsen for innglassing av fasader er for detaljert, og kan være uhensiktsmessig og gi en utilsiktet effekt for det enkelte prosjekt. Estetikk er naturligvis viktig, men må i enkelte tilfeller avveies mot andre hensyn, som bokvalitet. KDP skal være en overordnet plan og avveininger bør derfor heller gjøres i en detaljregulering.	Bestemmelsen blir ikke tatt ut. Se begrunnelse på side 8 til 9. Som det ble gjort rede for i merknadsbehandlingen ved første høring og offentlig ettersyn, er utgangspunktet for denne bestemmelsen bokvalitet og estetisk utforming. Med få unntak, gir svalgangsløsninger dårligere bokvalitet og uheldig estetisk utforming. For beboerne gir det innsyn, lite privatliv og direkte ferdsel langs leiligheten, med påfølgende følelse av utrygghet. Den estetiske utformingen gir lite igjen til omgivelsene. Bestemmelsen blir derfor ikke endret. Ettersom planforslaget åpner for at det kan gjennomføres en del tiltak i tråd med gjeldende reguleringsplaner uten at det kreves ny reguleringsplan, er det viktig at bestemmelsene i KDP er detaljerte nok til å være førende for slike tiltak der eldre reguleringsplaner ikke inneholder bestemmelser om dette
--	---	---

	<u>KDP 6.2 - tilpasning omgivelser</u> Formålet bak bestemmelsen om en helhetlig utvikling kan være et “bør”-krav, hvor nærmere vurdering gjøres i detaljreguleringen. Det er ønskelig at ny bebyggelse skal ta hensyn til sine omgivelser, men bestemmelsen er for rigid og detaljert slik den er nå. <u>KDP 7.1 - uteopphold</u> Det er positivt at krav til uteopphold kan løses gjennom bidrag til fellesareal og offentlige byrom, men bør utvides til at krav til uteoppholdsareal kan løses i sin helhet med denne muligheten. <u>KDP 7.2.2 - MUA</u> Minimumskrav til sammenhengende areal bør senkes vesentlig, og krav til uteopphold bør differensieres ut fra beliggenhet, nærmiljø og type bolig. MUA bør i sin helhet kunne etableres på et areal utenfor prosjektet/ annen eiendom gjennom felles løsninger i samarbeid med øvrig næring/ kommunen. Avklaringer bør gjøres i detaljreguleringen.	For øvrig ser vi ikke hvordan den er for detaljert for dette plannivået. Bodø har en ganske lik bestemmelse i sin overordnede arealplan. Bestemmelsen blir ikke endret. Bestemmelsen mister sin betydning om det står «bør». Som vi svarte i merknadsbehandlingen til første høring/offentlig ettersyn, må man vurdere konkret tilpasning nærmere i den enkelte reguleringsplan. Kravet kan i stor grad løses gjennom bidrag til fellesareal, men ikke helt. Ikke alle kan eller vil bruke offentlige byrom. Har man ikke krav til privat uteoppholdsareal, vil det bli vanskelig for disse beboerne å komme seg ut. Dette gjelder spesielt utsatte grupper, som eldre og de med nedsatt funksjonsevne. Som vi presiserte i merknadsbehandlingen til første høring/offentlig ettersyn, er det tenkt at kravet til uteoppholdsarealer skal fungere som et forholdstall for hvor mye hvert prosjekt skal bidra med i samarbeidsordningen. Det har
--	--	---

	<u>KDP 7.3 - offentlig byrom</u> Bestemmelsen bør endres (se innspill KDP 7.1) til å gi mulighet i sin helhet til å kunne oppfylle kravet til uteoppholdsareal gjennom bidrag til offentlige byrom. <u>KDP 7.3.2 - størrelse</u> Minimumskravet til uteoppholdsareal bør differensieres ut fra beliggenhet, nærmiljø og type bolig. Minimumskrav til sammenhengende areal bør senkes vesentlig. Det er andre forhold enn sammenhengende areal som avgjør om arealet er godt og egnet til bruk. Dette bør avklares i detaljreguleringen. <u>KDP 7.4 - lekeplass</u> Det er uklart på hvilken måte krav til lekeplass kommer inn og hvordan det er tenkt løst: hvem har ansvar for å etablere for dette og om det kan gjøres på offentlig areal med bidrag fra private. Hvordan er fordelingen tenkt løst på antall boliger: per prosjekt eller kvartal? Dette må redegjøres nærmere. <u>KDP 11.3 - riving</u> Det kan ikke stilles krav til at utbygging skal følge «umiddelbart» etter riving: et prosjekt kan av ulike årsaker ta lengre tid enn planlagt etter riving. Selv om rivingstomter ikke skal stå uferdige over lengre tid, så vil bestemmelsen kunne innebære en vesentlig kostnadsøkning i et prosjekt. Samt at en etablering av «midlertidig grøntanlegg» vil innebære en sløsing av ressurser og kan medføre større klimautslipp enn nødvendig. Bestemmelsen må derfor endres til et "bør"-krav. <u>KDP 22 - avfall</u>	derfor liten hensikt å skulle differensiere kravet. Se svar til bestemmelsen om uteopphold Se svar til MUA. Om det skal opparbeides lekeplass, må man ta stilling til der hvor det er aktuelt. Dette er generelle bestemmelser for hele planområdet. Tomter som står brakk i lengre tid fordi bygningsmassen er revet i påvente av ny utbygging, er skjemmende og gir ingenting igjen til omgivelsene. I planområdet er det flere tomter som har stått slik i årevis. Det er det denne bestemmelsen skal motvirke. Ønsker man ikke å måtte så, får man heller tenke seg bedre om før man river eksisterende bygningsmasse.
--	---	---

	En slik bestemmelse vil hindre gode fellesløsninger og samarbeid mellom prosjekter. Det er flere eksempler på prosjekter i sentrum som kunne vært tjent med å dele på avfallshåndtering. Avfallshåndtering bør kunne løses på tredje-parts grunn eller på offentlig grunn. Bestemmelsen bør endres. <u>KDP 24 - trafikk</u> Det er vanskelig å se omfanget av denne bestemmelsen, særlig krav om «trafikksikker skolevei skal dokumenteres»: hva innebærer det? Bestemmelsen må vurderes og begrunnes før den kan vedtas, og siste avsnitt bør derfor fjernes. <u>KDP 26.1 - parkering blokk</u> Parkeringskravet er generelt for høyt for hele sentrum og er for konservativt – også delmål i planbeskrivelsen som vil redusere privatbilbruk i sentrum ved å tilrettelegge for gående, syklende og kollektivtransport. Kommunen gir jo selv uttrykk for at det er ønskelig å redusere bilbruk i sentrum og finne gode bærekraftige løsninger. Som eiendomsutviklere er vi opptatt av en miljømessig- og økonomisk bærekraft i egne prosjekter. Derfor vil krav til antall p-plasser være negativt for miljø og økonomi i et prosjekt. Å bygge p-kjellere er svært kostnadsdrivende, og vil stagnere utviklingen i sin helhet. Markedet styrer etterspørselen, men kommunen bør ikke stille så høye krav at prosjekter ikke er mulig å realisere. KDP er såpass konservativt at det er flere prosjekter og planer i sentrum hvor det er åpnet for en betydelig lavere parkeringsdekning enn KDP legger opp til. For de planene som er under regulering (og planer som ikke er særskilt unntatt iht. bestemmelse 42 og sone H910), så vil mange prosjekter ikke kunne realiseres.	Bestemmelsen er endret sånn at flere prosjekter kan gå sammen om å etablere avfallshåndtering. Det åpnes ikke for å legge til rette for at privat avfallshåndtering skal skje på kommunal grunn. Bestemmelsen er tatt med etter tilbakemelding fra Statens vegvesen i første høringsrunde. I praksis vil en slik vurdering ta utgangspunkt i en beskrivelse av trafikkbildet og en vurdering av om skoleveien er trygg. Det er gjort rede for parkering på side 2 til 6. Det er åpnet for bildelingsordning, noe som vil kunne redusere parkeringskravet for blokker betydelig.
--	--	--

	Bodø kommune har hatt stor suksess med frikjøpsordning, og kommunen bør derfor se til dem for å innhente kunnskap og erfaring. Bodø har også erfaring med en differensiering av boligtype/ leilighetsstørrelse/ beliggenhet, hvor p-kravet er langt mer markedsstyrt, og avveies av nærhet til kollektivtilbud. Det er veldig positivt at p-kravet kan fravikes helt eller delvis ved bildelingsordning, men reduksjonsfaktoren er for konservativ. Det foreslås å endre det til: • Minimum 0,3 p-plasser pr. Boenhet inntil 25m2 • Min. 0,5 p-plasser pr. Boenhet inntil 55m2 • 1 p-plass pr. boenhet over 55m2 P-plasser kan frikjøpes iht. den enhver tid gjeldende frikjøpsordning. <u>KDP 26.1 - parkering forretning og næring</u> Parkeringskrav er for høyt, og bør differensieres ut fra beliggenhet, frikjøpsordning og mulighet for samlokalisering i større p-anlegg. Det foreslås å endre det til: <i>Detaljhandel, kontor, restaurant og kafeteria:</i> • 0,5 p-plasser per 100m2 BRA + lasteareal for vare- og lastebiler	Det er gjort rede for parkering på side 2 til 6. Det er åpnet for frikjøpsordning for disse formålene.
--	---	---

	P-plasser kan frikjøpes iht. den enhver tid gjeldende frikjøpsordning. <i>Sentrumsnære hotell/ overnattingssteder:</i> • 0,1 p-plass per hotellrom • + lasteareal for vare- og lastebiler P-plasser kan frikjøpes iht. den enhver tid gjeldende frikjøpsordning. <u>KDP 26.1 - industri og lager</u> Det vil være vesentlig forskjell i behov for parkering tilknyttet industri- og lagerbygg, basert på hvilken type bruk og bemanning som kreves. Det foreslås å endre det til: • 0-0,5 p-plass per 100m² <u>KDP 26.2 - sykkelparkering</u> Krav til andel s-plasser bør vurderes fra prosjekt til prosjekt, fordi det gir en økt kostnad og stort klimaavtrykk ved bygging av unødvendig store kjellere (hvor s-plasser plasseres). Et alternativ er å bygge utendørs s-parkering under tak. Det foreslås å endre det til: • 1,2 s-plass per boenhet, hvor fortrinnsvis 1 skal være innendørs eller i utendørs s-parkering med tak • 0,2 s-plass per boenhet utendørs <u>KDP 26.3 - parkeringsanlegg</u> Krav om «<i>største tillatte høyde på sokkel langs gatenivå er 60 cm over gjennomsnitt planert terreng</i>» er vanskelig å forutse, og hvordan det vil bli for et prosjekt i en naturlig skråtomt. Er miljø- og økonomi vurdert når det legges opp	Se side 3 og side 61 til 62. Det er gjort rede for parkering på side 2 til 6. Bestemmelsen sier 1,2 per boenhet, hvorav fortrinnsvis 1 skal være inne og 0,2 ute. Ettersom det står fortrinnsvis, er det ikke et absolutt krav, men noe som helst skal følges. Dette gir rom for å vurdere den aktuelle situasjon i hver enkelt sak, med utgangspunkt i bestemmelsen. Dersom det er helt spesielle terrengforhold gjør det nødvendig med avvik fra dette, er det mulig å regulere spesifikt for et begrunnet avvik fra dette.
--	--	---

	til at det skal bygges flere etasjer under bakken (ref. krav over)? Parkering under bakken bør derfor vurderes nærmere i detaljreguleringen. <u>KDP 26.6 - frikjøpsordning parkering</u> Kommunen bør åpne for frikjøpsordning av p-plasser for næring og bolig (se kommentar til punkt 26.1). Bodø kommune har hatt god erfaring med denne ordningen, og det har gitt et økonomisk grunnlag for bygging av felles p-anlegg på strategisk valgte plasser. En slik ordning vil også for vår kommune kunne bidra til: • en mer effektiv arealbruk i sentrum, og p-areal tilknyttet et prosjekt kan frigjøres til andre viktige funksjoner. • å finansiere et større p-hus, som både kan bygges og driftes mer rasjonelt enn dersom hvert enkelt prosjekt må oppfylle kravene tilknyttet eget prosjekt selv. • å begrense antall p-plasser spredt i sentrum, og heller peke ut et par større p-hus i randsonene, som stimulerer til bruk av kollektivtransport, sykling og gange, i tråd med kommunens mål om å redusere biltrafikk og klimagassutslipp. • å skape et fotgjengervennlig bymiljø som vil gi et bedre og mer attraktivt sentrum, som igjen vil styrke næringsliv og bolyst. Endringsforslag: <i>«Innenfor SF1 – SF6 kan tiltakshaver kjøpe seg helt eller delvis fri fra parkeringskravet ved å innbetale et beløp pr. manglende plass. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde. Frikjøpsbeløpet skal innbetales før det kan gis brukstillatelse for tiltaket. Innbetalte beløp skal brukes til bygging av p-anlegg.»</i>	Det er åpnet for frikjøpsordning for næring. Det er gjort rede for på side 5 til 6 hvorfor det ikke er åpnet for frikjøpsordning for boliger.
--	---	--

	<u>KDP 27 – bildelingsordning</u> Det er veldig positivt at kommunen legger opp til at parkeringskravet kan reduseres ved etablering av bildelingsordning. Men reduksjonsfaktoren er for konservativ med kun 3-5 plasser per delebil, når studier viser at 1 delebil kan erstatte opp til 15 private biler. Kravet om tinglysing er uklar, og om en bestemmelse om tinglysing vil oppnå dette, og hvem som skal være rettighetshaver til en slik heftelse på grunneiendom, og hvordan den håndheves i praksis. Endringsforslag: <i>«Bildelingsordning kan dekke hele eller deler av parkeringskravet for blokkbebyggelse, med unntak av gjesteparkering. Parkeringskravet reduseres med mellom 5 og 15 plasser per delebil, avhengig av hvor mange biler som er med i ordningen. Det kan etableres felles bildelingsordning for flere eiendommer.»</i> <u>KDP 30.2 - takform</u> Krav til takform i hele sentrum er for streng. Det vil si at alle boligprosjekter (blokkbebyggelse) skal ha saltak eller valmtak. Det bør være tilstrekkelig at boligbebyggelsen tilpasser seg omgivelsene. Bestemmelsen er en utilsiktet detaljstyring av boligutviklingen i sentrum.	Det er uklart hvilken begrunnelse som ligger til grunn for hvorfor reduksjonsfaktoren er for konservativ. Det er åpnet for at man kan vurdere en ytterligere reduksjon, dersom bildelingsordningen blir stor nok og det finnes gode alternativer til bil. Det er ikke lagt med noen studier ved merknaden som underbygger at 1 delebil kan erstatte 15 biler. Tinglysning er for å sikre at bildelingsordningen blir etablert. Det blir ikke gjort noen endring av denne bestemmelsen. Denne bestemmelsen gjelder boligformålet B2, ikke sentrumsformål. Det er åpnet for at det kan vurderes annen takform for lavblokk, dersom det ivaretar hensynet til omgivelsene og nærliggende bebyggelse
--	--	--

	Hele bestemmelsen bør tas ut eller begrenses til B1 områder. <u>KDP 33.3.4 - SF4</u> Det er positivt at tillatt byggehøyde er økt noe fra første høringsrunde. Men i SF4, som dekker de mest sentrale arealene i Mo i Rana, så bør man kunne gå enda litt mer opp i høyden, gitt at øvrige krav ivaretas, til minimum 8-9 etasjer. Det bør ikke reguleres at inntrapping skal skje, men at det må vurderes inntrapping eller andre tiltak for å sikre gode lokalklimatiske forhold på bakken. Påvirkning på lokalklima bør avklares i detaljreguleringsplan. Det er både miljømessig- og økonomisk bærekraftig å bygge i høyden, og gjør prosjektene mer realiserbare. Endringsforslag, første avsnitt: <i>«Innenfor SF4 kan det tillates bebyggelse med varierende byggehøyder maksimalt 29,9m. Det skal vurderes inntrukket fasade fra 15,1m, med mindre andre løsninger gir et bedre resultat mtp. estetiske og lokalklimatiske forhold. Byggehøyden skal måles fra gjennomsnittlig terrengs nivå (se punkt 2.2).»</i> <u>KDP SF (alle punkter) - utkraging</u> Det er uklart hvorfor det er en bestemmelse med et generelt forbud i hele SF mot utkraging, og om dette gjelder som et forbud mot balkonger i hele sentrum. Dette er for detaljert for en overordnet plan, og strekpunktet foreslås tatt ut for alle SF.	Det er ikke krav om takform for noen av sentrumsformålene. Det ble gjort rede for hva som lå til grunn for de endrede byggehøydene i merknadsbehandlingen til første høring/offentlig ettersyn. Dette er gjentatt på side 7 til 8. Med bakgrunn i dette, er det ikke åpnet for ytterligere endringer i byggehøydene. Påvirkning på lokalklima skal avklares i detaljreguleringsplan. Det er viktig at det finnes overordnede bestemmelser å knytte avbøtende tiltak på. Inntrukne etasjer er dessuten ikke bare av hensyn for lokalklimaet, men også av den visuelle effekten for omgivelsene, spesielt på gateplan. Med unntak av for høyhuset, er bestemmelsen noe endret, slik at det nå står at det skal ikke være utkragede bygningsdeler over offentlige gater og byrom. Da kan det etableres utkragede balkonger mot indre bygård eller innkragede balkonger mot offentlig gater og byrom.
--	---	---

	<u>KDP SF (alle punker) - inntrapping</u> Det er uklart hvorfor bestemmelsen har et generelt påbud for hele SF. Dette gir liten mulighet til å tilpasse seg området og utnytte potensialet i tomtearealet. Dette bør vurderes i detaljreguleringsplan. Endringsforslag: <i>Dette endres i alle SF til at fasade bør inntrekkes fra det i de respektive SF angitte antall meter, med mindre andre løsninger gir et bedre resultat mtp. det estetiske og de lokalklimatiske forhold.</i> <u>KDP 33.4 - første etasje</u> Det er for strengt å forby etablering av bolig i første etasje innenfor SF (sentrumsformålet). Det må avgjøres i en detaljregulering. Det bør åpnes for at det kan tillates for boliger vendt mot indre gårdsrom, gjennomgående boliger og boliger som ikke vender ut mot de mest trafikkerte gatene i sentrum. Bestemmelsen vil kunne medføre at man tvinges til å etablere næringsareal eller annet på tomten som ikke er egnet for dette. Endringsforslag: <i>«I første etasje mot offentlig hovedgate og torg skal det være forretning eller publikumsrettet virksomhet. I nye bygg skal første etasje ha en etasjehøyde på minimum 4m for økt fleksibilitet. Dette kravet gjelder ikke for boligbygg.</i> <i>For øvrige gater er det kun tillatt å etablere bolig i første etasje langs gatene innenfor sentrumsformålet, dersom det kan vises til at god bokvalitet er sikret. Unntaket fra dette er for SF6, hvor det er tillatt å</i>	Inntrukne etasjer er et viktig grep for dempe høydevirkninger for omgivelsene. Dette trekkes også fram i høydeutredningen som følger med planen. Bestemmelsen endres derfor ikke. Det er ikke forbudt å etablere bolig i første etasje innenfor sentrumsformålet, men det er ikke tillatt å etablere bolig langs gatene (med unntak av SF6). Det er med andre ord mulig å etablere boliger mot indre gårdsrom, så lenge de ikke vender ut mot gate.
--	--	---

	<i>etablere bolig i første etasje uten nærmere dokumentasjon på bokvalitet.»</i> <u>KDP 38 – kombinert formål</u> I dette området bør det åpnes også for forretning, for eksempel nærbutikk el. tilknyttet boliger. Ettersom det allerede er tillatt med tjenesteyting anses det ikke nødvendig med ytterligere utredning i overordnet plan. Endringsforslag: <i>«Innenfor område KBA3 er det tillatt å oppføre bolig, tjenesteyting, forretning og næring».</i> <u>KDP 42 - H910</u> Planer som omfattes av sone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde (H910), må også gjelde for grunneiendommene gnr. 20 bnr. 677, 674, 675 og 721 mfl. (planID 2117). Endringsforslag: <i>«Reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde uendret er vist i planen som detaljeringssone H910.</i> <i>Følgende reguleringsplaner inngår i sonen:</i> - 2117: Detaljregulering for Sentrum sørvest, Mobekken-Havmannaksen - 2120: Detaljregulering for Vikaåsen, endring - 2127: Detaljregulering for Meierikvartalet - 2146: Detaljregulering for Smedplassen Kongsveien	I henhold til kart- og planforskriften, inngår forretning under hovedformålet forretning, og ikke tjenesteyting. Vi vurderer at det ikke er hensiktsmessig å åpne for forretning i dette området. Det er allerede mange områder, både i nærheten og andre steder, som er avsatt til forretningsformål. Forretning vil dessuten generere mer trafikk til området, og det vil være uheldig med forretning på begge sider av E6 i dette området. Alle reguleringsplanene i planområdet er vurdert opp mot planens hensikt og planens overordnede føringer. Det er foretatt en konkret vurdering om eventuelle motstrid mellom reguleringsplaner og overordnet plan er av en sånn karakter at de ikke bør videreføres. Plan 2117 er blant annet ikke i tråd med byggehøydene i overordnet plan. Den er derfor ikke videreført med H910. Plan 2117 oppheves ikke, så det vil være mulig å bygge uten ny reguleringsplan så lenge man også holder seg innenfor bestemmelsene i KDP (så lenge det ikke er motstrid
--	---	--

	- 2157: Detaljregulering for Lars Meyers gate 23 og 25 - 2163: Detaljregulering for Fridtjof Nansens gate 8 - 2165: Detaljregulering for Fridtjof Nansens gate 10, 12, og Kirkegata 7 - 2174: Detaljregulering for torg, nedre Nordlandsveien - 2180: Detaljregulering for kvartalet Furuholmgården - 2182: Detaljregulering for Nordlandsveien 73 - 2187: Detaljregulering for Thomas Von Westens gate 10 - 2195: Detaljregulering for Nordlandsveien 41»	
Helgeland bolig 21.01.2025	Forslag til endringer av bestemmelser • <u>KDP 1 – Regulering av hele kvartaler og områder</u> Ønsker å få endret ordlyden fra «skal» til «bør» reguleres samlet gjennom én reguleringsplan. Siden krav om samlet regulering av hele kvartaler ofte er urealistisk, og at «bør» gir mer fleksibilitet og gjør det enklere å utføre utviklingsprosjekter. • <u>KDP 2.3 – Sprang mellom byggehøyder</u> Bestemmelsen bør utgå i sin helhet. Siden ordlyden i punktet er uklar og kan skape misforståelser, noe som kan lede til unødvendige forsinkelser og utfordringer i planprosesser.	Regulering av hele kvartaler og områder vil føre til en bedre og mer helhetlig utvikling enn det frimerkeregulering gjør. Bestemmelsen legger opp til økt samarbeid, noe vi har fått innspill om er ønskelig gjennom hele planprosessen. Konkret vurdering av hvilke kvartaler og områder som skal reguleres samlet, må gjøres på reguleringsplannivå. Bestemmelsen endres derfor ikke. Vi ser ikke hva som er uklart med denne bestemmelsen. Hensikten med bestemmelsen er at bebyggelsen gradvis skal gå fra lav til høy. Dette skal sikre bokvalitet for innbyggerne, spesielt i omkringliggende småhusbebyggelse. Bestemmelsen gjelder nybygg som grenser til småhusbebyggelsen.

	• <u>KDP 4 - Bokvalitet</u> Bør fokuseres på variasjon i leilighetstørrelser, og fellesfunksjoner bør kun kreves i prosjekter med 20 enheter eller mer. Kravene om bokvalitet er et eksempel på kostnadsdrivere som ikke er forsvarlige for mindre prosjekter. Økt fleksibilitet vil legge bedre til rette for økonomisk bærekraftige prosjekter. • <u>KDP 6.1 - Svalganger</u> Fjern begrensningen på maksimalt 3 leiligheter fra hovedadkomsten til egen bolig. Begrensningen er uheldig, og kan forhindre utviklingen av funksjonelle og kostnadseffektive boligprosjekter.	Eksempler på fellesfunksjoner kan være alt fra benker og sittegrupper til sykkelparkering eller miljøstasjon. Hva som er aktuelt, må man vurdere i den enkelte prosjekt. Det er lagt til en definisjon innledningsvis i planbestemmelsen som sier hva som menes med fellesfunksjoner. Flere av dem er ikke en stor økonomisk kostnad. Bestemmelsen endres ikke. Som det ble gjort rede for i merknadsbehandlingen ved første høring og offentlig ettersyn, er utgangspunktet for denne bestemmelsen bokvalitet og estetisk utforming. Med få unntak, gir svalgangsløsninger dårligere bokvalitet og uheldig estetisk utforming. For beboerne gir det innsyn, lite privatliv og direkte ferdsel langs leiligheten, med påfølgende følelse av utrygghet. Den estetiske utformingen gir lite igjen til omgivelsene. Bestemmelsen blir derfor ikke endret.
--	--	--

	• <u>KDP 6.2 – Innglassing av balkonger, altaner og terrasser</u> Er enige i Corponors tilbakemelding og foreslåtte endring, der det tydeliggjøres at innglassede balkonger kan regnes som uteoppholdsareal dersom de oppfyller støykrav. • <u>KDP 7.2.2 – Uteoppholdsarealer på egen tomt eller på fellesarealer for flere eidnommer – krav til størrelse</u> Henviser til merknaden fra Corponor, og støtter deres forslag om å differensiere kravene for sentrumsformål og øvrige boligformål, med lavere krav i sentrumsområder. Da strengere krav til uteopphold i sentrum ikke er i tråd med en urban utvikling og bærekraftig arealutnyttelse. • <u>KDP 7.3.1 – Uteoppholdsareal som delvis opparbeides i offentlige byrom – krav til utforming</u> Endre ordlyden til at uteoppholdsareal «helt eller delvis kan oppfylles gjennom bidrag til offentlige byrom gjennom utbyggingsavtaler under forutsetning av ...». Dette vil gi mer fleksibilitet for utbyggere og bedre utnyttelse av offentlige byrom.	Vi forholder til tilbakemelding fra Statsforvalteren i Nordland og Miljødirektoratet sin veileder om behandling av støy i arealplanlegging, om at innglassede balkonger, altaner og terrasser ikke kan regnes som uteoppholdsareal, uavhengig av om de oppfyller støykrav. Som det er gjort rede for på side 6 og i merknadsbehandlingen til første gangs høring/offentlig ettersyn, skal størrelseskravet brukes som et forholdstall for hvor mye hvert prosjekt skal bidra med i de ulike byrommene. Da gir det liten mening å endre størrelseskravet. Kravet til uteoppholdsarealer kan i stor grad, men ikke helt, løses gjennom bidrag til offentlige byrom. Ikke alle kan eller vil bruke offentlige byrom. Har man ikke krav til privat uteoppholdsareal, vil det bli vanskelig for disse beboerne å komme seg ut. Dette gjelder spesielt utsatte grupper, som eldre og de med nedsatt funksjonsevne.
--	--	---

	• <u>KDP 22 - Avfallshåndtering</u> Tillat plassering av avfallshåndtering i offentlige rom, spesielt for prosjekter der plassbegrensninger gjør det umulig å løse på egen eiendom. Dette er spesielt relevant i tettbygde sentrumsområder, der arealutnyttelse er begrenset. • <u>KDP 26 - Parkering</u> Krav til parkeringsplasser må tilpasses boligstørrelse og type bebyggelse. Forslag: - Boliger under 55 m² BRA: Min. 0,3 – maks. 0,5 parkeringsplass per enhet. - Boliger over 55 m² BRA: Min. 0,5 – maks. 1 parkeringsplass per enhet. - Gjesteparkering bolig: Min. 0,2 – maks 0,5 per enhet. - Næringsbebyggelse pr. 100 m² BRA: Min. 0,5 – maks. 0,8 parkeringsplasser. • <u>KDP 26.6 – Parkering – Frikjøp av parkeringskravet</u> Henviser til Corponor sin merknad, og støtter deres forslag til endring, som sikrer en fleksibel frikjøpsordning og tilrettelegger for fellesparkering i randsonene av sentrum.	Kommunens arealer er offentlig byrom som skal brukes av hele befolkningen. Det åpnes derfor ikke for at private aktører skal bruke dem til å løse avfallshåndtering i sine prosjekter. I bestemmelsene er det nå åpnet for at flere prosjekter kan gå sammen om avfallshåndtering. Det er ikke gjort endringer i disse parkeringsbestemmelsene. Det er gjort rede for parkering på side 2 til 6. Planen åpner ikke for frikjøpsordning for boliger. Se side 5 til 6 for nærmere begrunnelse. Det er allerede åpnet for frikjøpsordning for øvrige formål i sentrumsformålet.
Mo industripark 21.01.2025	Har gått gjennom tilsvarene til merknaden ved første gangs høring, og ønsker å komme med noen utdypende tilbakemeldinger. Svortdalen	

	Anerkjenner kommunens argumentasjon om å ikke regulere Svordalen til sentrumsformål. Ber kommunen vurdere om det er mer hensiktsmessig å endre fra «tjenesteyting» til «forretning/kontor/tjenesteyting». Dette gir området økte muligheter for etablering. Ønsker ikke å etablere konsepter som konkurrerer med sentrumsaktivitet, men som støtter opp under målet om et levende bysentrum. Gangsti mellom Tungtransportveien og Skatteetaten Ser viktigheten av å ha et grønt belte mellom Tungtransportveien og arealet mot Byporten og Skatteetaten. Ønsker samtidig at kommunen skal justere reguleringsformålet slik at veien ikke innebefattes i «GP». Anbefaler ikke at det skal etableres en videreføring av Havnepromenaden langs Tungtransportveien. Mener kommunen bør tenke på en alternativ plassering av denne, som knytter funksjoner sammen og skaper trygge og trivelige byrom.	Arealformålet er endret fra tjenesteyting til kombinert formål der det tillates tjenesteyting/kontor. Forretning vurderer vi ikke som hensiktsmessig. Det er allerede mange områder, både i nærheten og andre steder, som er avsatt til forretningsformål. Forretning vil dessuten generere mer trafikk til området, og det vil være uheldig med forretning på begge sider av E6 i dette området. Planavgrensningen har blitt innsnevret noe her, slik at Tungtransportveien i sin helhet ligger utenfor planavgrensningen. Da får man muligheten til å se på arealformålet for hele veien i forbindelse med en eventuell revidering av kommunedelplan for Mo og omegn, i stedet for at den skal være delt i to av to ulike overordnede planer. Forlengelsen av Sjøfronten inngår i en større visjon om å videreutvikle byrommet og å skape en bedre forbindelse opp mot Byporten. En forlengelse her vil inngå i en rundløype som knytter byen bedre sammen. I tillegg får man opparbeidet en vegetasjonsskjerm mot Tungtransportveien. Området tas derfor ikke ut av byromstrategien.
--	--	--

Norconsult 21.01.2025	Har både sendt inn merknad og planbestemmelser med sticky notes i Adobe. Kvartalvis regulering: Mener ordlyden bør endres til «bør reguleres kvartalvis». Dette på grunn av at eiere innenfor kvartaler har ulike ønsker/behov og økonomiske forutsetninger som ikke lar seg kombinere. Krav om kvartalvis regulering vil derfor kunne være til hindre for utvikling av sentrum. Utredningskrav lokalklima: Synes kravet om utredninger av lokalklima, herunder vindutredninger for strengt, og mener det bør vurderes i hver enkelt sak. Vindutredning er dyrt og etter vårt skjønn ikke alltid nødvendig å gjennomføre. Parkeringskrav (frikjøpsordning): Kravet om 1,2 parkeringsplasser pr bolig er for strengt og ikke i tråd med utviklingen av samfunnet for øvrig, eller ønsket om bilfritt sentrum og bedre kollektivtransport. Vi mener det er positivt at det åpnes for frikjøpsordning for næring, men mener dette også bør kunne løses for bolig.	Merknaden oppsummerer i stor grad kommentarene i planbestemmelsene, og blir derfor ikke svart ut for seg selv. Regulering av hele kvartaler og områder vil føre til en bedre og mer helhetlig utvikling enn det frimerkeregulering gjør. Bestemmelsen legger opp til økt samarbeid, noe vi har fått innspill om er ønskelig gjennom hele planprosessen. Konkret vurdering av hvilke kvartaler og områder som skal reguleres samlet, må gjøres på reguleringsplannivå. Bestemmelsen endres derfor ikke. Bestemmelsen om vindutredning har blitt endret. Det er nå krav om dette for bebyggelse høyere enn 15,1 meter. Kommunen kan vurdere om det er aktuelt for lavere bygg dersom det kan få negative konsekvenser for lokalklimaet Det er gjort rede for parkeringskrav og frikjøp på side 2 til 6.

	Større arbeidsplasser: Er det vurdert om kravet om at større arbeidsplasser skal etableres innenfor sentrumsformålet, kan hindre etablering av større arbeidsplasser innenfor for eksempel område KBA1 og KBA2, og er et slik krav formålstjenlig mtp. for eksempel eksisterende infrastruktur? Uteoppholdsareal (MUA): Bestemmelsene om MUA er uklare og vanskelige å forstå. Størrelsen på MUA bør ha en sammenheng med antall boenheter i prosjektet. Kvalitetskrav til MUA er gitt av teknisk forskrift og behøver ikke utdypes. Kommunen bør tillate at privat uteoppholdsareal som ikke er overbygget kan godkjennes som en del av MUA. Dersom kommunen ønsker å stille krav om etablering av privat uteopphold av hensyn til bokvalitet, så kan dette løses utenom MUA-kravet, og uten krav til størrelse. Dette kan åpne for at innglasset balkong kan godkjennes som bokvalitet, selv om det ikke kan godkjennes som del av MUA. Struktur i planbestemmelsene: Ønsker en bedre struktur i planbestemmelsene for å gjøre det lettere å finne frem og for å unngå gjentakelser. ○ Generelle bestemmelser er ikke alltid i samsvar med spesielle bestemmelser under enkelte formål. ○ Felles bestemmelser for SF og B-formål bør kan samles i første kapitel, mens spesielle bestemmelser står under hvert enkelt formål. ○ Høydebestemmelser foreslås samlet i en tabell for bedre lesbarhet.	Bestemmelsen er videreført fra kommunedelplan for Mo og omegn. Det er ikke et krav om at det må etableres i sentrumsformålet. Det kan også etableres utenfor, så lenge det ligger nært nok inntil til at det er naturlig å bevege seg til fots mellom funksjonene og sentrum. Bestemmelsen er endret, slik at det nå står at Uteoppholdsplass på terrasser, altaner eller balkonger kan medregnes i minste tillatte uteoppholdsareal (MUA). Når det gjelder innglasset balkong, forholder vi oss til tilbakemelding fra Statsforvalteren i Nordland og Miljødirektoratet sin veileder om behandling av støy i arealplanlegging, som sier at innglassede balkonger, altaner og terrasser ikke kan regnes som uteoppholdsareal, Det er foretatt en gjennomgang av oppsettet til bestemmelsene. Det er gjort noen endringer. Blant annet er flere av bestemmelsene om byggehøyder samlet i én innledende bestemmelse for sentrumsformålet.
--	--	---

	• Kravet til næringsareal i 1. etasje kan bidra til en utarming av sentrum. Fellesfunksjoner for bolig bør kunne tillates på plan 1. • Mener det uhensiktsmessig med ulike krav til kotehøyder mot offentlige byrom for bolig- og næringsbebyggelse. Bestemmelsene blir vanskelig å forholde seg til ved kombinasjonsbygg. • Er det vurdert om det at det ikke tillates støyskjerm innenfor sentrum, kan hindre utbygging av bolig innenfor store områder, spesielt langs jernbane/vei? • Avfallshåndtering bør kunne løses sammen for flere prosjekter, og ikke nødvendigvis på egen tomt. • Kravet til takform fremstår for strengt slik det står nå. • Kravet til fellesfunksjoner fra 8 enheter vurderes ikke som økonomisk bærekraftig.	Det har også blitt rettet opp i feilhenvisninger til bestemmelser. Det er ikke et krav om at det skal være næring, bare at det ikke er tillatt med bolig i første etasje langs gatene innenfor sentrumsformålet. Unntaket fra dette er i SF6. Her var det en feil i planbestemmelsene som ble sendt på høring. Det er nå rettet opp i. Det er åpnet for unntak for støyskjerm langs jernbanen og hovedinnfartsårene. Ellers skal støyskjermingstiltak skje uten bruk av støyskjerm da det gir veldig lite tilbake til omgivelsene og bokvaliteten. Bestemmelsen er endret, slik at flere prosjekter kan gå sammen om avfallshåndtering. Kravet til takform er med utgangspunkt i tilpasning til omkringliggende bebyggelse. Det er derfor ikke gjort noen endringer av disse bestemmelsene. Det er lagt til en definisjonsliste innledningsvis i bestemmelsene med hva som menes med fellesfunksjoner. Det kan være alt fra benker
--	---	---

	• Kravet om parkeringskjeller (parkering under bebyggelse) fra fire enheter vurderes ikke som økonomisk bærekraftig. Her bør frikjøpsordning vurderes. • Egne bestemmelser for MUA og parkering i transformasjonsområder bør vurderes. Kravet til parkering bør knyttes opp mot BRA og gjesterom i hotell, ikke gulvflate, da definisjonen er noe uklar.	og sittegrupper til treningsrom og miljøstasjon. Man må vurdere i den enkelte reguleringsplan hvilke fellesfunksjoner som er aktuelle. Det trenger ikke å være dyre fellesfunksjoner. Kravet er endret fra 4 til 6. Se side 6 for krav om uteoppholdsarealer og 2 til 6 om parkering
Scandic Meyergården 13.01.2025	Henviser til konkurrerende hotell i Trondheim, Mosjøen, Sandnessjøen og Bodø. Hevder at det er ingen eller svært begrensede krav til antallet øremerkede parkeringsplasser for overnattingsgjester. • Har i dag 76 parkeringsplasser på egen eiendom i dag. Det tilsvarer 0,3 parkeringsplasser per rom. • Har planer om inntil 120 nye rom. Har undersøkt krav i andre kommuner og føringer i hotellbransjen. I landlige kommuner legges det til grunn 0,2 parkeringsplasser per rom. I større byer er det ikke krav til parkeringsplasser overhodet. Eksisterende parkeringsløsninger i nærheten skal brukes. • Planlegger cirka 6000 m² nye arealer. Utløser et krav om 60 nye parkeringsplasser. Halvparten av arealene er borom. 1 parkeringsplass per 100 m² vil slå veldig uheldig ut.	Byene det henvises til er veldig forskjellige. Det er ikke lagt med hva parkeringskravene i disse byen er. Med utgangspunkt i byenes størrelse og øvrig trafikksituasjon, har det vært mest nærliggende å undersøke parkeringskravene for hotell i Alstahaug og Vefsn. • Parkeringskravene til hotell/overnatting i kommuneplanen til Alstahaug er 0,3 per gjesterom i sone 1 og 0,6 per gjesterom i sone 2. • Vi finner ingen bestemmelser om hoteller i overordnede arealplaner i Vefsn. Vi har imidlertid sjekket

	Forhold det bør tas hensyn til med tanke på parkeringsplasser • Offentlige krav og satsing på kollektivtransport. Økning i gjester som ankommer fra tog og buss. Turbusser utgjør en betydelig andel i sommerhalvåret. • Ny storflyplass ventes åpnet i 2026/27. Tror det vil føre til at flere gjester ankommer via fly, og bruker drosje og offentlig kommunikasjon til hotellet. • Parkeringsanlegget i Ole Tobias gate 26 er nabo til hotellet. Det er god kapasitet der, spesielt på kvelds- og nattetid. • Parkeringskravene hemmer fri konkurranse, og er direkte ødeleggende for videre utvikling. Ber om at parkeringskravet endres til 0,1 plass pr. borom eller at kravet tas helt bort, slik i større kommuner.	parkeringsbestemmelser i reguleringsplaner for hotell i Mosjøen. I reguleringsplanen for Fru Haugans er det krav om 0,3 parkeringsplasser per «nye» gjesterom. Det er ikke vedlagt noen utredning som underbygger argumentasjonen om parkeringskravet som beskrives i merknaden. Et hotell rommer mange flere funksjoner enn bare overnatting, og parkeringsbehovet kan derfor ikke bare ses opp mot antall overnattingsrom. At det henvises til at offentlige parkeringsplasser kan brukes av hotellet, mener vi ikke underbygger argumentasjonen om at det er grunnlag for et lavere parkeringskrav. Heller det motsatte. Hotell har anledning til å benytte seg av frikjøpsordningen. Vi ser poenget med at en ny storflyplass kan gjøre at flere gjester ankommer med fly. Det kan imidlertid ikke legges inn nye parkeringskrav uten at det er dokumentert hva det endrede behovet vil være. Derfor er det lagt til en ny bestemmelse om at man gjennom detaljregulering for nye hotellprosjekter i sentrumsformål, kan åpne for et annet parkeringskrav enn det som gjelder i overordnet plan. Forutsetningen er at
--	---	--

	Viser til hovedmål for byutvikling i planbeskrivelsen, og mener at de foreslåtte kravene ikke vil bidra til å oppnå dette. Kommunen bør gå mer aktivt til verks for å redusere biltrafikken, og at reduisering av biltrafikk i sentrumskjernen vil tvinge fram kollektivtrafikk.	destinasjons- og reiseutvikling kan utnytte potensialet som følger av ny flyplass og at en større del av hotellbelegget blir flybasert. Det skal gjennomføres fagkyndige utredninger som dokumenterer at parkeringsbehovet er blitt endret som følge av dette. Tas til orientering.
Student i Nord 21.01.2025	Byggehøyde og etasjehøyde Har varslet oppstart av prosjekt med studentboliger, hvor det er vist til den eksisterende boligblokken på med 5 etasjer og etasje på 3,30 meter. Etasjehøyden er med utgangspunkt i ombruksmuligheter og ivaretagelse av tekniske krav. Kommunedelplanens forslag til makshøyde og etasjehøyde gir en bygning med fire etasjer og to inntrukne etasjer. Det vil være svært utfordrende å tilpasse prosjekt, økonomisk og teknisk. Reduksjon i etasjehøyden kan også skape vansker med å overholde tekniske krav og framtidig fleksibilitet. Krav til takkonstruksjon Krav til saltak eller valmtak i den maksimale byggehøyden, vil redusere tilgjengelig bruksareal i øverste etasje. Reduserte etasjehøyder og krav til	Seksjon for kart og arealplan har i oppstartsmøtereferatet informert om at kdp byutvikling er under arbeid og at den har bestemmelser om byggehøyder, nedtrapping mot park og andre byrom for opphold og sprang mellom nybygg og tilgrensende småhusbebyggelse. Det er også presisert i oppstartsmøtereferatet at at høydebestemmelsene i kdp byutvikling og andre bestemmelser knyttet til utforming og tilpasning til omgivelsene skal legges til grunn for planarbeidet til studentboligene. Kravet om takform er for å tilpasse seg omgivelsene. Planbestemmelsene åpner allerede for at det kan vurderes annen

	takform skaper ytterligere utfordringer for effektiv og økonomisk gjennomføring av prosjektet. Økte byggekostnader og finansieringsutfordringer Med tanke på dagens byggekostnader, må kravene i planen gi rom for økonomisk gjennomførbare løsninger. Det kan ikke gå på bekostning av byggets kvalitet eller funksjonalitet. Planens begrensninger gjør det vanskelig å bygge studentboligene innenfor kostnadsrammen satt av Kunnskapsdepartementet. Ber om bestemmelsene lempes for å sikre gjennomførbare og økonomisk bærekraftig utbygginger, spesielt for samfunnsnyttige prosjekter som studentboliger. Krav til lokalklimautredninger Kravene til utredning av lokalklima er for strenge. Gjelder spesielt vindutredninger. Bestemmelsen er formulert slik at dette vil være et krav for alle prosjekter. Det vil medføre dyre og unødvendige utredninger. Kravet bør endres slik at det bare gjelder prosjekter hvor det er reell risiko for at lokalklimatiske forhold kan bli en utfordring.	takform for blokkbebyggelse dersom hensynet til omgivelsene og nærliggende bebyggelse blir ivaretatt. Det er uklart hvilke bestemmelser det henvises til her. Dersom det siktes til kravet om nedtrapping av byggehøyder og utforming for å redusere vindforsterkning mot viktige byrom, så kan ikke disse kravene utelukkes på grunn av økonomiske aspekter i det enkelte prosjekt. Dette gjelder spesielt for planområdet til de nye studentboligene, som grenser til Talvikparken, altså et av byens viktigste byrom for opphold. Fortetting innebærer økt bruk av og behov for disse byrommene, og da må vi ivareta kvaliteten, slik at de er egnet for opphold, også i framtiden. Bestemmelsen om vindutredninger er endret, slik at det nå i hovedsak er krav om vindutredninger for ny bebyggelse over 15,1 meter. Kommunen kan vurdere om det må gjennomføres vindutredninger for lavere bebyggelse, dersom det kan få negative konsekvenser på lokalklimaet. Reell risiko for endrede lokalklimatiske forhold må vurderes i den enkelte sak. Særlig vil det være viktig i offentlige byrom som brukes til opphold.
--	--	--

	Beregning av solforhold Solforhold i utredningen er beregnet med utgangspunkt i mars og september. Dette gir et uheldig bilde av hvordan park- og uteområder faktisk brukes. Det er minimal bruk av parkarealer i mars og september. Beregningene bør helles fokusere på sommermånedene når solforholdene har større betydning. Ber om at kravet justeres for å få et mer realistisk og relevant grunnlag for vurdering av uteområdene kvalitet. Konklusjon • Ønsker å øke fleksibiliteten for etasjehøyder. Ønsker 3,30 meter for å ivareta tekniske krav og framtidige ombruksmuligheter • Ønsker at kravene til maksimal byggehøyde skal tilpasses for å sikre en realistisk og økonomisk gjennomførbar byggestruktur	Høydeutredningen tar utgangspunkt i vårjevndøgn, og gir derfor et mer objektivt bilde på sol- og skyggeforholdene. Som høydeutredningen påpeker, kaster høye bygge lengre skygger langt i nordlige områder, særlig i vinterhalvåret. Derfor er det ikke bare sommeren som er relevant. Her vil det naturlig nok være strengere krav til hvilke endringer av lokalklimatiske forhold man kan akseptere sammenlignet med for eksempel en gate, som bare har gjennomgangstrafikk. Så lenge man forholder seg til maks tillatt byggehøyde, kan det åpnes for noe avvik i etasjehøydene sammenlignet med det som er oppgitt i planbestemmelsene. Etasjehøydene er oppgitt som retningslinjer. Maksimal byggehøyde er allerede justert opp etter første høring og offentlig ettersyn. Området grenser til flere viktige byrom, inkludert park og skolegård. I tillegg er det tilgrensende småhusbebyggelse. Bestemmelsene om byggehøyder blir derfor ikke endret.
--	--	--

	• Ønsker at kravene til takkonstruksjon justeres eller klargjøres, slik at bruksarealet ikke reduseres unødvendig. Mener disse bestemmelsene må lempes på eller tilpasses, ellers vil det være en betydelig risiko for at prosjektet med nye studentboliger ikke kan gjennomføres.	Kravet til takform framstår klart i bestemmelsene, og er også gjort rede for lenger opp. Det gjøres derfor ingen endringer.
--	---	---

Rana kommune		
Avsender	Oppsummering	Merknadsbehandling
Byggesak 21.01.2025	Generell tilbakemelding Etterspør definisjonen av begrepet «boenhet». Ser ingen definisjon, selv om det gjentas i planbestemmelsene og i planbeskrivelsen. Følger begrepet av definisjonen av «selvstendig boenhet» slik som i SAK10 § 2-2, ev. av forståelsen av sekundærleilighet som fremgår under punkt 26.1.? Punkt 8. Belysning Er det mulig å presisere at belysning skal vises på fasadetegninger, for eksempel når det skal bygges nye bygg eller når det foretas	I denne planen er en boenhet definert slik det står under retningslinjene til parkering. Det er lagt til et nytt kapittel med definisjoner innledningsvis i bestemmelsene. Der er boenhet definert. Vår vurdering er at det blir veldig detaljert å skulle vise belysning eller gjøre rede for dette. Bestemmelsene

	søknadspliktig fasadeendring? Eventuelt at dette må redegjøres for i planforslag eller byggesak, der det er relevant. Punkt 15. Trær Antar at formålet med bestemmelsen er å bevare trær i bysentrum. Slik bestemmelsen leses nå, ser det ut som det er tilstrekkelig å vurdere hvilken funksjon har og at det deretter er greit å felle eller beskjære treet. • Hva skal inngå i vurderingen og hva er hensikten med vurderingen med vurderingen? Bestemmelsen bør si noe mer om konkret om hvorfor det skal foretas en vurdering. • Er det for eksempel en vurdering av om at felling og beskjæring i utgangspunktet ikke skal forekomme? Planens system tilsier at man skal utøve forsiktighet når det kommer til trefelling og beskjæring, men dette kommer ikke tydelig nok fram av bestemmelsen, og kan skape forvirring angående hva som kreves. Det er også flere andre punkter i planen hvor forhold skal «vurderes», og hvor det er uklart hva som inngår i en slik vurdering. • Burde dette presiseres for å sikre forutberegnelighet og likebehandling? Punkt 24.2. Fortau • Hva om det ikke søkes om brukstillatelse, men kun søkes om ferdigattest? • Burde det presiseres at fortau selvsagt også må være opparbeidet innen man kan søke om og kan få ferdigattest?	gjelder selv om det ikke spesifikt er nevnt at det skal gjøres rede for det. Det er lagt til innledningsvis at eksisterende trær som hovedregel skal bevares framfor å erstattes eller fjernes. Hensikten er ikke at man skal gjøre vurderingen, og så er det greit å fjerne vurderingen. Det er lagt at vurderingen skal gjøres i forbindelse med nye reguleringsplaner og ved søknad om tiltak. Det er funksjonen og verdien til trærne, både i seg selv og området som helhet, som skal vurderes. Trær kan bare felles dersom det gir flere fordeler enn ulemper. Store trær har en særlig verdi, og skal vurderes særskilt. På dette plannivået er det utfordrende å skulle ha med mer spesifikke vurderingskriterier da det kan være store variasjoner mellom de ulike tilfellene. Det er presisert at vurderingen skal gjøres innenfor det aktuelle området, altså enten i et planområde eller eiendommen i byggesaken. Bestemmelsen om fortau har blitt endret, slik at det nå står brukstillatelse eller ferdigattest.
--	---	--

	Punkt 33.5. Fasader • Er det tillatt at persienner hindrer innsyn fra fortau?	I bestemmelsene om fasader, er det lagt til at det ikke er tillatt å hindre innsyn med bruk av persienner.
Samferdsel, park og idrett 17.01.2025	- På grunn av veivedlikehold, er det ønskelig med minst mulig parkering i gate. Dette vil særlig gjøre vedlikehold av vei på vinteren lettere. Dette vil igjen øke framkommeligheten for myke og harde trafikanter. - Det er viktig å få med at ingenting som plasseres på bygninger kan være lavere enn 4,9 meter, for eksempel skilt, balkonger ol. Har sammenheng med at kostebiler og brøyteutstyr må ha mulighet til å foreta vegvedlikehold. Håndbok N100 fra Statens vegvesen sier 4,5 meter, men 4,9 meter er mest gunstig for seksjon for samferdsel.	Tas til etterretning. Dette er også årsaken til at vi mener at parkeringskravet som er lagt til grunn i planen, er riktig. Se side 2 til 6 for nærmere forklaring. Ifølge N100, skal veier og gateareal beregnet for motorisert trafikk bygges for kjøretøy med høyde inntil 4,50 meter. Veiledningen i N100 sier at kravet gjelder absolutt for overordnede veier og gater. På underordnede veier og gater kan reduserte krav til fri høyde vurderes på grunnlag av virksomhetene i området. Vi har forståelse for at samferdsel trenger å gjennomføre vedlikehold, men må også balansere behovet for drift og vedlikehold opp mot byutvikling og aktiviteter i sentrum. Vår vurdering er derfor at det vil være uheldig for byutviklingen å skulle ta inn et krav i planen som er enda strengere enn håndboken, uten at det er dokumentert faktiske behov ut fra driftsmateriell som kravene i håndboka ikke har tatt høyde for. Spesielt vil det være uheldig for byrom i sentrum, som brukes til arrangement. Det er derfor ikke tatt med bestemmelser om ekstra høyde for ting som plasseres på bygninger.

	- Det er viktig at områder for snølagring vises i utomhusplan. - Det er viktig å få med at nye avkjørsler og endring av eksisterende avkjørsler er søknadspliktig.	Det er lagt til en ny bestemmelse som sikrer dette, både i reguleringsplan og ved søknad om tiltak. Bestemmelsen om nye avkjørsler er endret, slik at dette er tatt med. Det er også lagt til en ny bestemmelse om endring av eksisterende avkjørsler.
Vann og avløp 18.12.2024	Har utarbeidet kart som viser områder som kan være relevante som hensynssoner i plankartet. Dette gjelder rør og identifiserte flomsoner og flomveier. Trenger 4 meter på hver side av rør for å komme til med drift og vedlikehold.	- Etablerte og planlagte flomsoner er lagt inn i plankartet med hensynssone flomfare – aktsomhetsområde overvann/skybrudd (H320_3). Det er lagt til bestemmelser om at det ikke er tillatt å etablere faste installasjoner i disse områdene. Det er heller ikke tillatt med terrenginngrep som er i konflikt med flomsonene. - Traseer for hovedvannledninger er lagt inn i plankartet med hensynssone H190. Hensynssonene har en bredde på 8 meter. Det er lagt til bestemmelser om at det ikke er tillatt med graving eller annen type inngrep i grunnen i disse områdene uten tillatelse fra kommunen. Det er i tillegg utarbeidet temakart for traseer for hovedvannledninger og etablerte og planlagte flomsoner. Disse følger med som vedlegg til planen.

		Det er lagt til en beskrivelse de relevante hensynssonene i byromskatalogen for de aktuelle byrommene.
--	--	--