

Helma hotelleiendom AS

► Detaljregulering for Helma Hotell, Mo i Rana

PlanID 2188

Planbeskrivelse - høring

Oppdragsnr.: 5190306 Dokumentnr.: 01 Versjon: E04 Dato: 2023-11-20



Oppdragsgiver: Helma hotelleiendom AS

Oppdragsgivers kontaktperson: Helge Karstensen

Rådgiver: Norconsult AS

Oppdragsleder: Tuva Cathrine Daae

Fagansvarlig: Tuva C. Daae og Wibeke Johansen

Andre nøkkelpersoner: Norconsult ved:

Lars Erik M. Krøgtoft – presentasjon konsekvensutredning

Daniel Meier – ARK-konsept

Marte Veie – LARK -analyse

Ingve Lygre Undheim - Trafikk

Eirik Skonseng – Springskurver busslomme og kryss

Pål Gauteplass – Lokalklima lys-skyggemodell og illustrasjoner

Ingvild Tillerbakk og Ida Haug – sosiokulturell stedsanalyse – rekreasjonsarealer

Ingrid Thorkildsen - Bygningsfysikk – bærekraft

Sophie Ness Thøgersen - Klimagassberegninger

Dag Liaaen Jahnsen - Akustikk

Silje Straum - Kulturminner

Tore Andre Hermansen - ROS-analyse

Hilde Førnes Bergin – VAO-plan

Nick Pedersen – Lokalklima vind

Andreas Vestermo Nesje - Konstruksjonsteknikk

Multikonsult Mo v/Kjell I. Sævdal – geoteknikk

*Forsidebilde: 3D modell Mo i Rana med nye Helma Hotell
Utviklet av Norconsult AS*

E04	2023-11-20	3. revisjon - 1.gangsbehandling	WibJo	TuCDa	TuCDa
B03	2023-09-12	2. revisjon - 1.gangs behandling, til gjennomsyn	WibJo	TuCDa	TuCDa
B02	2023-06-13	Revidert utgave - 1.gangs behandling, til gjennomsyn	WibJo	TuCDa	TuCDa
E01	2023-02-02	1.gangs behandling i kommunen	WibJo	TuCDa	TuCDa
D01	2023-01-26	Planbeskrivelse - høringsutkast til kunde	WibJo	TuCDa	TuCDa
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Helma hotelleiendom AS har siden 2015 hatt et mål om å etablere et større hotell- og konferansesenter på Helgeland, og i 2019 gikk selskapet i gang med reguleringsplan for nytt hotellbygg.

Tilgangen på grønn kraft gjør regionen attraktiv og kommunene har stor pågang hva angår nye industrietableringer. Helgeland har i tillegg en økning i antall turister, for alle årstider. Med ny regional flyplass på Haugan vil vi oppleve vekst i antall gjester som starter oppholdet sitt i Rana. Et stort hotell- og konferanseanlegg vil kunne være med på å dekke behovet som oppstår når byen og regionen utvikles slik regionale og lokale planer legger opp til.

Nordnorske byer strekker seg i høyden, og et høyhus i sentrum av Mo er en utvikling i tråd med hva vi ser rundt oss. Forslagsstiller ønsker å bidra positivt til byens identitet med et bygg som markerer overgangen fra stolt industri-samfunn til destinasjon og grønn industrihovedstad.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for et multifunksjonelt bygg på totalt 20 etasjer, inneholdende 120 hotellrom, konferansearealer på ca. 600 m² og andre hotellfasiliteter. På gateplan etableres arealer for butikker, spisesteder, og i toppetasjen legges det til rette for skybar og utsiktsplattform.

Prosjektet inkluderer 24 leiligheter i de øvre etasjene. På taket av konferanseanlegget etableres felles uteoppholdsareal som skal være tilgjengelig for nabolaget, allmennheten, barnehagen, hotellets gjester og beboere. Behov for parkering løses i hovedsak under bakken.

Planområdet består av Sørlandsveien 49 og Thomas von Westens gate 3 og 5, i tillegg til eksisterende Helma hotell. Arealene er allerede regulert til hotellformål og parkering, men ikke med de dimensjonene nytt planforslag presenterer.

Virkingen av et høyhus er utredet i henhold til planprogrammet fastsatt av Rana kommunestyre 16.12.2021, se kapittel 6 og vedlegg. Det er blant annet sett på konsekvenser for landskap, kulturminner, nabolag og stedsidentitet, vind og lystilgang, trafikk og trafikkstøy, samt klima og bærekraft.

Fagtema	Konsekvens
Landskap	Noe negativ konsekvens
Kulturminner	Noe negativ konsekvens
Lys-skygge	Stor negativ konsekvens
Vind	Noe negativ konsekvens
Trafikk	Noe negativ konsekvens
Trafikkstøy	Noe negativ konsekvens
Nabolag/nærmiljø	Stor negativ konsekvens
Klimagass/bærekraft (samlet vurdering)	Ubetydelig til positiv konsekvens
Samlet konsekvens for tiltaket	Middels negativ konsekvens

I tillegg er det gjort vurderinger av stabilitet og geoteknikk, infrastruktur, byutvikling, beredskap og sårbarhet, samt gjort en bærekraftsscreening av skisseprosjektet

Utredninger og analyser foreslår avbøtende tiltak for å redusere ulemper for omgivelsene. Der forslag til tiltak ikke er tatt med videre, redegjøres det for forslagsstillers vurdering, se kapittel 6.

Konsept og forslag til detaljregulering er utarbeidet av Norconsult AS på vegne av Helma Hotelleiendom AS.

Naboer, berørte, sektormyndigheter og andre interesseparter inviteres nå til å komme med merknader til det konkrete planforslaget.

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	6
1.1	Hensikten med ny reguleringsplan	6
1.2	Regional kontekst	7
1.3	Planfakta	9
1.4	Beliggenhet	9
1.5	Gjeldende planstatus	10
2	Planprosess	11
2.1	Planinitiativ og oppstartsmøte	11
2.2	Øvrige innspill fra Rana kommune	11
2.3	Vurdering av utredningsplikt	12
2.4	Utredningstemaer	12
2.5	Varsel om planoppstart, høring av planprogram og mottatte innspill	13
2.6	Møte i regionalt planforum	13
2.7	Videre planprosess og medvirkning	14
3	Føringer og rammebetingelser	15
3.1	Aktuelle politiske vedtak	15
3.2	FNs bærekraftsmål	15
3.3	Rikspolitiske føringer og retningslinjer	16
3.4	Lokale planer og føringer	17
4	Planområdet – eksisterende forhold	19
4.1	Foto fra planområdet	19
4.2	Omgivelser	21
4.3	Byggehøyder i sentrum	22
4.4	Barn og unges oppvekstvilkår, rekreasjonsareal	23
4.5	Sosiokulturell stedsanalyse – Mobekken	24
4.6	Topografi og grunnforhold i planområdet	25
4.7	Trafikkforhold og parkering	25
4.8	Luftforurensning	26
4.9	Teknisk infrastruktur	27
4.10	Naturverdier	27
4.11	Vindforhold	27
4.12	Støyforhold	27
5	Planforslaget	29
5.1	Konsept nye Helma hotell	29
5.2	Planområdet – avgrensning og formål	32

5.3	Arkitektonisk utforming, estetikk og uttrykk	33
5.4	Bomiljø og bokvalitet	37
5.5	Rekreasjonsarealer - uteopphold	40
5.6	Barn og unges interesser	40
5.7	Trafikk - atkomst og parkering	42
5.8	Støy	45
5.9	Teknisk infrastruktur	46
5.10	Geoteknikk og stabilitet	46
5.11	Massehåndtering	47
5.12	Bærekraft	47
5.13	Risiko- og sårbarhet	48
5.14	Rekkefølgebestemmelser	49
6	Utredninger og virkninger av planforslaget	50
6.1	Konsekvensutredningen	50
6.2	Alternativ 0 – referansealternativ	51
6.3	Vurdering av alternative konsept	51
6.4	Konsekvenser for miljø og samfunn	53
6.5	Virkninger av planforslaget sett opp mot rammer og føringer	57
6.6	Landskap og stedets karakter	58
6.7	Kulturminner og kulturmiljø	60
6.8	Byform og estetikk	60
6.9	Nabolagets identitet	61
6.10	Bomiljø og bokvalitet	61
6.11	Rekreasjonsareal og uteområder	62
6.12	Barn og unges interesser	63
6.13	Trafikk og parkering	63
6.14	Støy/forurensning	63
6.15	Teknisk infrastruktur	64
6.16	Bærekraft	64
6.17	Næringsutvikling	64
6.18	Interessemotsetninger	65
6.19	Avbøtende tiltak	65
6.20	Avveining av virkninger	68
7	Vedlegg – 31 dokumenter	69
8	Figurliste	70

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med ny reguleringsplan

Allerede ved åpning av Helma hotell i 2015 forelå det et ønske hos utvikler om å utvide aktiviteten på sikt. Forslagsstiller har siden 2019 jobbet med et større hotell- og konferansesenter i tilknytning til eksisterende hotell.

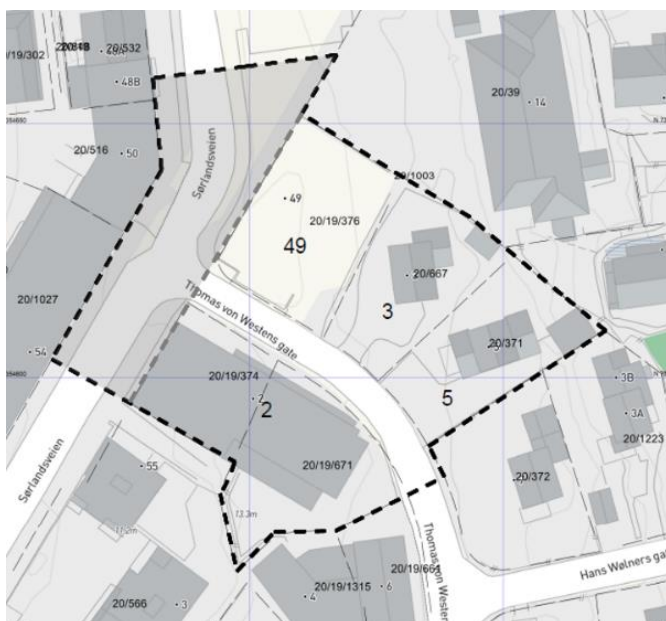
I tillegg til hotell- og konferansedel legges det til rette for butikk- og serveringsarealer på gateplan. I høyhuset er det 6 etasjer med leiligheter, skybar og utsiktsplattform.

På taket av den lavere konferansedelen til Helma (til høyre i bildet) etableres tilgjengelige takhager for beboere, gjester, naboer og andre, med atkomst fra nord, fra Thomas von Westens gate og fra hotellets heisanlegg.

Det etableres parkeringskjeller i to plan under nybygget med nedkjøring fra dagens Thomas von Westens gate 5



Figur 1 Visualisering av planlagt bygning, sett fra krysset Thomas von Westens gate/Hans Wølners vei, Norconsult AS



Planområdet er på ca. 5 daa og omfatter arealer allerede regulert til hotell og parkering, del av Sørlandsveien, del av Thomas von Westens gate, samt eksisterende Helma hotell.

Norconsults konsept for nytt hotellbygg fra 2019, er brukt som utgangspunkt for analyser og utredninger i planfasen.

Figur 2 Planområde vist på grunnkart. Kilde Polarsirkelportalen, bearbejdet av Norconsult AS

1.2 Regional kontekst



Funksjonsblandingen som foreslått for nye Helma, ser vi gjort i flere nasjonale utviklingsprosjekter de senere år – her representert ved to eksempler fra Bodø.

Øverst ser vi prosjektet *Bodø 360* - en forretningsgård med leilighetstårn og uteoppholdsarealer på taket av 4. etasje. Nederst en illustrasjon av *Ramsalt* – et hotell og forretningsbygg med leilighetsdel.



Figur 3

Oppe til venstre: *Bodø 360*.

Nede til venstre: *Ramsalt*

Med et bygg på totalt 20 etasjer vil nye Helma hotell være i en skala vi i Nordland kun tidligere har sett presentert for sentrum av Fauske [Fauske Tower Hotell og kulturhus - Rambøll \(ramboll.com\)](https://www.ramboll.com):



Figur 4 *Fauske Tower*, illustrasjon: Snøhetta AS

Også andre lokale reiselivsaktører tenker nå i en annen skala enn tidligere:



Vil bygge Nord-Norges største hotell på parkeringsplassen: – Vi har tro på Mo i Rana

Publisert: 05.12.2022



[Svolvær, Tripadvisor](#)



[Narvik– HSM AI Norway](#)



[Bodø \(hotellnord.no\)](#)



[Tromsø - \(hotellnord.no\)](#)

Figur 5 Eksempler på høyhus i Nordland

Flere byer i Nordland har det siste tiåret hatt en markant utvikling hva angår byggehøyder, i tråd med nasjonale og regionale føringer om at utbygging og fortetting skal skje på en bærekraftig måte, innenfor den etablerte bykjernen.

1.3 Planfakta

Plan ID: 2188
Sak kommunen: 2019/2441 og 2022/9619

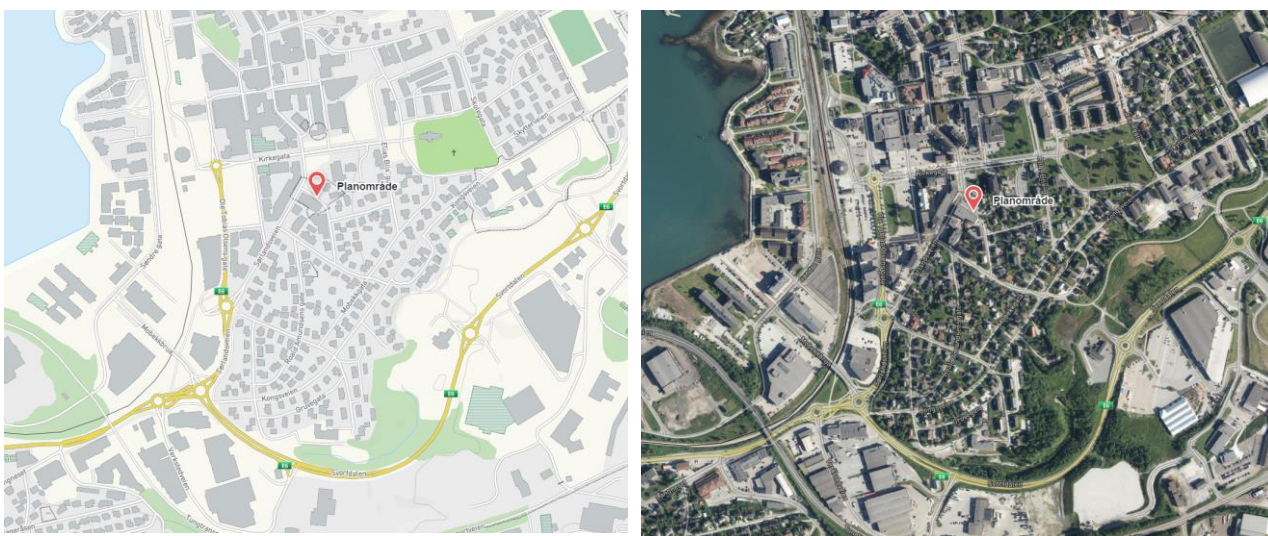
Adresse: Sørlandsveien 49, Thomas Von Westens gate 2, 3 og 5

Eiendommer:	Gårdsnummer / Bruksnr.	Eiere
	20/19/376	Opplysningsvesenets fond Fester: Helma Hotelleiendom AS
	20/667	Thomas von Westens gate 3 AS
	20/371	Helma Hotelleiendom AS
	20/19/671	Opplysningsvesenets fond Fester: Helma Hotelleiendom AS
	20/19/374	Opplysningsvesenets fond Fester: Helma Hotelleiendom AS
	20/19 (vegareal o.l.)	Opplysningsvesenets Fond
	20/1003	Linea AS

Forslagsstiller: Helma Hotelleiendom AS v/ Helge Karstensen

Plankonsulent: Norconsult AS ved Wibeke Johansen og Tuva E. Daae

1.4 Beliggenhet



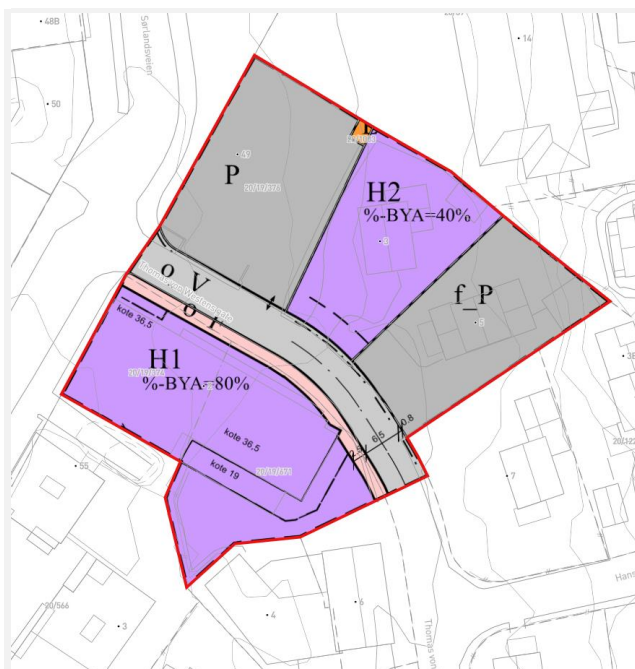
Figur 6 Planområdets beliggenhet, kilde Polarsirkelportalen

Planområdet er sentralt plassert sørøst om Mo sentrum. Sørlandsveien og dagens Helma Hotell markerer overgangen fra forretningsgårdene i sentrum til boligområdene i Mobekken. Området som skal utvikles brukes i dag til parkering og to utleieboliger.

1.5 Gjeldende planstatus

Utbyggingsområdene i planforslaget er regulert gjennom *Detaljregulering for Holmen hotell, Mo* fra 2013 (PlanID 2133). Arealene vist i lilla er regulert til hotell/overnatting – H1 og H2, mens Sørlandsveien 49 er regulert til offentlig parkeringsplass. Thomas von Westens gate 5 er regulert til felles privat parkering for Helma hotell og eiendom 20/1035 (4 p-plasser).

I tillegg inkluderes arealer i Sørlandsvegen i nytt planforslag. Disse arealene er i dag regulert gjennom reguleringsplanene *Sentrumstomta* (PlanID 2082) og *Mo sentrum* (PlanID 2029) til *trafikkformål – kjøreveg og gang- og sykkelveg*. Det er en pågående planprosess for Vallagården som ligger i samme kvartal som eksisterende Helma Hotell.



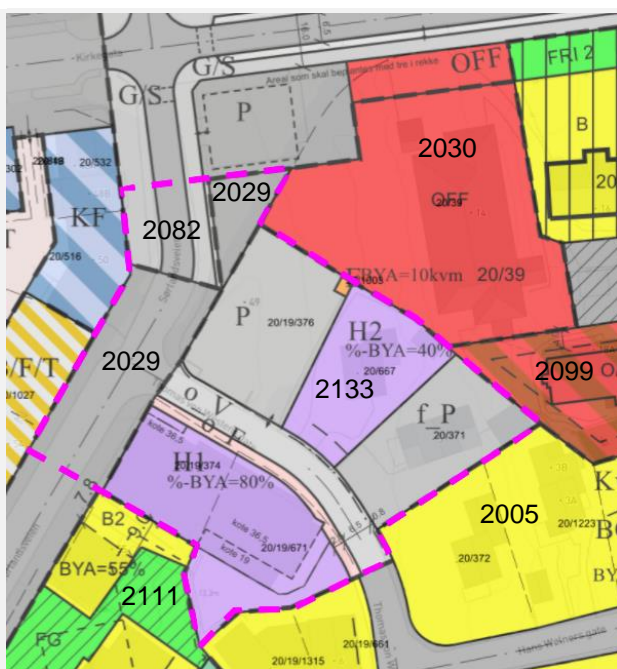
Figur 7 Gjeldende plankart for Holmen hotell, kilde Polarsirkelportalen.

Tillatt byggehøyder for H1: kote 19 og kote 36,5

Tillatte byggehøyder for H2: kote 24

H1: BYA maks 80 %

H2 BYA maks 40 %



Figur 8 Gjeldende reguleringsplaner. Planområdet vist med rosa stipleddet strek. Kilde Polarsirkelportalen, bearbejdet av Norconsult AS.

For mer info: arealplaner.no

2 Planprosess

2.1 Planinitiativ og oppstartsmøte

Planinitiativet ble sendt kommunen i juli 2019. Første oppstartsmøte var i november 2019, oppstartsmøtet ble ikke fullført.

Planinitiativet utløste en politisk prinsippsak om byggehøyder i Mo sentrum. Saken var i kommunestyret 11.2.2020. Administrasjonen foreslo at kommunen selv igangsatte utredning om bebyggelsesstruktur og byggehøyder i Mo sentrum, samt en utredning for høyhus/signalbygg der hele sentrum ble vurdert under ett. Politikerne ønsket å ta stilling til dette i hvert enkelttilfelle. Kommunestyrets vedtak er gjengitt i kapittel 3.1 Aktuelle politiske vedtak.

Planinitiativet ble sendt på nytt i mars 2020 og oppstartsmøte avholdt i april, se vedlagt referat.

Tilbakemelding på tema som må utredes i planen - listen er ikke uttømmende:

- samfunnssikkerhet (kvikkleire, overvannshåndtering, radon, slukkevann, utrykningstid og atkomst utrykningskjøretøy, m.m.)
- vannforsyning, avløp og håndtering av overvann (VAO-plan)
- lokalklima (vindhastighet, kastevinder m.m.)
- bærekraft/energibruk/klimaavtrykk
- landskapsvirkning, nærvirkning/fjernvirkning, forholdet til Mo Kirke som historisk signalbygg og fondmotiv i kirkeaksen, i forhold til kirkeaksen i seg selv, i forhold til øvrige plansaker i området i senere tid (Meierikvartalet, Losjetomta, Fr. Nansens gt. 8), og i forhold til øvrig bebyggelse i Mo sentrum inkludert Nordland teater, Mo bo og servicesenter og tilgrensende boligbebyggelse,
- trafikk og trafiksikkerhet, fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- virkninger for naboer, solstudier og utsikt
- estetikk og arkitektonisk kvalitet
- barn og unges oppvekstvilkår
- støy

Før varsel om oppstart skal forslagsstiller innhente skriftlig erklæring fra kommunens driftsavdeling om tilstrekkelig kapasitet på vei og VA.

2.2 Øvrige innspill fra Rana kommune

Det er senere kommet flere innspill fra kommunen, både angående konsept og atkomst, her gjengitt noe komprimert:

- **Massivtre:** Både fylkesmannen og kommunen er positive til økt bruk av tre. Dette kan være et egnet prosjekt for bruk av massivtre. Bruk av massivtre i større prosjekter vil gi et vesentlig bedre resultat for å kunne innfri krav til reduksjon av CO₂-utslipp. Ved bruk av synlig massivtre kan hotellet få en nasjonal signaleffekt som vil tiltrekke en økende kundegruppe med store krav til miljøriktige valg.
- **Utomhus:** kravet til et sammenhengende utomhusareal på bakkeplan for boliger på min. 200m² er ikke ivaretatt. Vi anser ikke en bruk av takflaten over plan 2 som en god nok erstatning for dette behovet.
- **Gatemiljø:** det er viktig å skape et godt gatemiljø for alle brukere av dette området. Her kan man se for seg urbane, grønne treffpunkter med f.eks. parkbenker, beplantning, belysning, etc. Dette vil myke opp området og skape en helhet med den overordnede strategien for Mo sentrum med økte grøntarealer.
- **Endring av gateløp:** vi anser den foreslåtte trafikale løsningen som utfordrende, da det oppstår en kompleks situasjon i krysset Sørlandsveien-Thomas von Westens gate (TVW). Vi ber prosjektet se på en løsning hvor TVW

legges om til å følge tomtegrensene mot nord. Dette vil kunne samle bygningskroppen for de nederste etasjene med gamle Helma Hotell og gi en bedre, sammenhengende løsning for fortauet langs med Sørlandsveien, og potensielt en ny og romsligere atkomst for hotellets gjester.

- **Konsekvensutredning:** vi ønsker å se sol- og skyggediagram samt terrengsnitt, av volumet med omgivende bebyggelse, både med og uten de øverste etasjene som inkluderer boliger.

Kommunen har senere kommet med innspill til tema som må tas i betraktning når planens virkning på nabolaget skal vurderes, se fastsatt planprogram.

2.3 Vurdering av utredningsplikt

Prosjektet utløser krav om konsekvensutredning da tiltaket faller inn under forskriftens vedlegg 1 - planer som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning – pkt. 24:

Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²

Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under utarbeidelse av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

Forslagsstiller er pålagt å utrede *vesentlige virkninger* prosjektet kan ha på miljø og samfunn gjennom planarbeidet. Umiddelbart ser man at foreslåtte byggehøyder, som ikke er i henhold til overordnet plan – *kommunedelplan for Mo og Omegn* – må utredes, men andre temaer er og aktuelle.

2.4 Utredningstemaer

Planprogrammet, fastsatt av MPR-utvalget i Rana den 16.12.2021, sak 78/21, redegjør for hvilke temaer konsekvensutredningen må omhandle:

Hovedtema	Undertema/stikkord
KVALITET IDENTITET TRIVSEL STEDSUTVIKLING	Arkitektonisk utforming og høyder Byliv, byrom og møteplasser Barn og unge Sosial bærekraft Bokvalitet, virkninger av funksjonsblandinger Lokale virkninger; utsyn, sol/skygge, vind, trafikk, støy og luftforurensning Visuelle virkninger; nær og fjernvirkning Tilrettelegging for klimavennlig transport, gange og sykling til/fra området
BÆREKRAFT	Energibruk Klimaregnskap Tekniske løsninger Materialbruk Tilrettelegging for klimavennlig transport, gange og sykling til/fra området Forurensning, spesielt støy og støv
TRAFIKKFLYT OG TRAFIKK- SIKKERHET	Gang- og sykkel (inkludert skolevei) Kollektivtilgjengelighet Bil- og busstrafikk Parkering Varelevering og atkomst
TEKNISK INFRASTRUKTUR	Vann og avløp Flomveier og overvann Renovasjon

	Fjernvarme Elektrisk kraftforsyning
RISIKO OG SÅRBARHET	Grunnforhold Overvannshåndtering Trafikksikkerhet Brannikkerhet Naturkrefter Forurensning i grunnen

For å svare ut vedtaket samt innspill fra sektormyndigheter, er det i tillegg til illustrasjoner, utarbeidet fagrapporter som redegjort for i kapittel 6.

2.5 Varsel om planoppstart, høring av planprogram og mottatte innspill

Varsel om oppstart med forslag til planprogram ble sendt sektormyndigheter, naboer og berørte 16. juli 2021. Oppstart ble annonsert i Rana Blad 19. juli 2021, frist for innspill var 20. september 2021. Det ble invitert til åpen dag på Helma hotell 26. august 2021.

Det kom 7 innspill fra sektormyndigheter, 7 innspill fra naboer, 3 innspill fra berørte virksomheter og underskriftsliste mot prosjektet med 36 underskrifter. I tillegg foreligger det en oppsummering fra møte i eldrerådet og rådet for personer med funksjonsnedsettelse fra 29. september 2021.

På åpen dag var flere naboer innom og ett av naboinnspillene oppsummerer momenter fra den siste delen av møtet. De fleste innspillene ansees som innspill til oppstart. Både disse og diskusjon på åpen dag omhandler følgende tema:

- Byggehøyder, plassering av høyhus
- Hensyn til verneverdig bebyggelse og Mo kirke
- Grunnforhold og stabilitet
- Kvalitet på utearealer i Kirketunet barnehage
- Miljø og trivsel
- Hensyn til alle brukergrupper
- Arkitektur og materialer
- Utnyttingsgrad
- Sol, skygge, vind
- Trafikk og parkering
- Støy
- Energibruk og klimaavtrykk
- Infrastruktur
- Klimatilpasning
- Bokvalitet i nabolaget
- Luftfartshinder
- Avbøtende tiltak

Fylkeskommunen og statsforvalteren hadde innspill til innholdet i planprogrammet. Innspillene gjaldt reviderte og nye veiledere og retningslinjer samt metodikk for konsekvensutredninger, barn og unges interesser og kulturminner.

Merknadsbehandling av innspillene følger som vedlegg.

2.6 Møte i regionalt planforum

Norconsult presenterte utredningene i *Planforum Nordland* 16. november 2022. Prosjektet ønsket å drøfte omfang av utredningene og detaljeringsgrad for reguleringsplanen, sammenlignet med lignende utbyggingsprosjekter i Nordland.

Prosjektet ønsket også innspill på hvordan analysen for klimagassutslipp og bærekraftscreeningen skulle innarbeides i planforslaget - utvikler ønsker en tradisjonell bygning i stål og betong mens kommunen anbefaler et massivtrebygg – samtidig kan vi ikke se at kommunen er gitt anledning til å stille strengere miljøkrav i reguleringsplaner, enn gitt gjennom teknisk forskrift (TEK 17).

Følgende myndigheter deltok i møte: Rana kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen, Statsforvalteren og Bane NOR. Møtereferat finnes vedlagt.

2.7 Videre planprosess og medvirkning

Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Prosjektet har gjennomført *oppstart av planarbeid* og *utarbeiding av planforslag*, og det gjenstår *offentlig ettersyn* og *endelig godkjenning av detaljreguleringen*, se tabellen under.

Når kommunen anser kvaliteten på plandokumentene som tilfredsstillende, legges forslag til detaljregulering ut på offentlig ettersyn. Det er nå allmennheten kan se hvilke vurderinger og resultater, eventuelt avbøtende tiltak innspillene har medført. Partene gis nå en sjanse til å følge opp med merknader dersom man mener innspillene ikke er tilfredsstillende ivaretatt.

Når høringsfasen på minimum 6 uker er avsluttet, vurderes merknadene av kommunen og plandokumentene må kanskje revideres. Så forelegges planforslaget utvalg for miljø, plan og ressurs og deretter Rana kommunestyre til endelig godkjenning. Kommunestyrets vedtak kunngjøres av kommunen med informasjon om klagerett.

Planarbeidet skal resultere i en detaljregulering bestående av et juridisk plankart og juridiske bestemmelser, en planbeskrivelse med konsekvensutredninger, risiko- og sårbarhetsanalyse, VAO-plan, illustrasjoner med mere.

Planprosess	Faser i planarbeidet	Tidsrom
Oppstart av planarbeid – høring planprogram	Utarbeide forslag til planprogram Høring planprogram/ varsling oppstart planarbeid Åpen dag for innspill og spørsmål Fastsettelse planprogram	Vår 2021 Sommer 2021 26.august 2021 Desember 2021
Utarbeiding av planforslag	Konsekvensutredninger Plandokumenter Regionalt planforum 1.gangs behandling Rana kommune	Vår – sommer 2022 Høst - vinter 2022 November 2022 Januar 2024
Offentlig ettersyn - høring	6 ukers høring Publisering i Rana Blad, på kommunens og Norconsults nettsider. Folkemøte	Vinter 2024
	Revisjon plandokumenter	Vinter 2024
Godkjent reguleringsplan	2. gangs behandling Endelig vedtak i kommunestyret	Våren 2024

3 Føringer og rammebetingelser

Styringsdokumenter lokalt, regionalt og nasjonalt gir klare føringer for en bærekraftig og klimavennlig byutvikling. Planforslaget skal være i tråd med føringer og rammer gitt av FN, statlige planretningslinjer, regionale planer og lokale føringer som kommuneplanens samfunnsdel, delplaner og politiske vedtak fattet som følge av prosjektet. Det er utarbeidet et eget premissnotat som redegjør nærmere for relevante rammer for planarbeidet, se vedlegg 9.

3.1 Aktuelle politiske vedtak

I tillegg til føringer gitt i oppstartsmøtet samt dialog med kommunen som redegjort for i kapittel 2.2 har planarbeidet følgende vedtak å forholde seg til:

Prinsippsak byggehøyder - kommunestyret 11. februar 2020:

En ny utredning for Mo sentrum med tanke på høyhus/signalbygg, der hele sentrum vurderes under ett, hvor man blant annet angir maks antall høyhus/signalbygg man kan ha i sentrum, plassering, maks høyde og hva byggene skal inneholde, utarbeides ikke.

1. Rana kommune ønsker en fortetning og forhøyning i sentrumsområdet.
2. Eventuelle framtidige føringer rundt dette temaet innarbeides i planprogrammet ved neste rullering av kommunedelplan for Mo og omegn.
3. Rådmannen bes gjenoppta saksbehandling/dialog med utbyggere og tiltakshavere som ønsker høyhus/signalbygg med sikte på å få eventuelle søknader til politisk behandling.

Kommunedelplan byutvikling – kommunestyret 14. desember 2020:

For å tilrettelegge for eventuell rask vekst, og samtidig ivareta viktige sentrums kvaliteter og utvikling av byen, er det behov for et helhetlig rammeverk som gir føringer for hvor og hvordan det bør fortettes i de ulike områdene av sentrum. I kommunedelplan for Mo og omegn behandles mange tema, og arealet er stort og omfatter alle bydelene og deres nærturområder i tillegg til havn og sjøareal. Kommunedelplanen er derfor ikke egnet for å behandle et nytt detaljert rammeverk for omfattende fortetting av sentrum. Dette behandles best gjennom en egen temaplan, eller gjennom en revidering av kommunedelplan byutvikling fra 2006, med fortetting og byggehøyder i sentrum som sentralt tema.

Fastsetting planprogram - MPR-utvalget, sak 78/2021 i møte den 16. desember 2021:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9 fastsetter utvalg for miljø, plan og ressurs i Rana kommune planprogram til plan 2188: Detaljregulering for utvidelse av Helma hotell – Thomas von Westens gate 2, 3 og 5, datert 07.12.2021.

Kommunestyrets tilleggsbestilling i kommuneplan "byutvikling" skal vektlegges i den videre saksbehandling.

3.2 FNs bærekraftsmål

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Bærekraftmålene må være en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanlegging, og skal legges til grunn for lokalt planarbeid. For denne detaljreguleringa ansees 4 bærekraftsmål som relevante:

Mål 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder

Mål 11: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige

Mål 12: Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønstre

Mål 15: Beskytte og fremme bærekraftig bruk av landarealer samt stanse tap av artsmangfold



Figur 9 FNs bærekraftsmål. Kilde: FN-sambandet

3.3 Rikspolitiske føringer og retningslinjer

Relevante nasjonale føringer for planarbeidet – noen av disse er kommet i ny utgave underveis i planarbeidet:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 2023-2027, vektlegger kunnskapsbasert planlegging, samarbeid, god samordning mellom myndighetene, oppdaterte planer og effektive og involverende planprosesser. Dokumentet nevner fire temaområder som vi i all planlegging må håndtere:

- Trygge og inkluderende lokalsamfunn
- Velferd og bærekraftig verdiskaping
- Klima, natur og miljø for framtida
- Samfunnssikkerhet og beredskap

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) fremmer utvikling av kompakte og bærekraftige byer og tettsteder, tilrettelegging for verdiskaping og næringsutvikling samt helse, miljø og sikkerhet.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018) legger opp til at kommunene, fylkeskommunene og staten gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhets-utøvelse skal stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

Retningslinjer – Barn og unge i plan og byggesak (2020) Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen stiller krav til kvalitet på arealer og anlegg av betydning for barn og unge, bl.a. arealer i nærmiljøet hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

Ellers bygger planarbeidet på følgende nasjonale retningslinjer og veiledere:

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 (2012)
- Flom og skredfare i arealplaner: NVEs retningslinjer ved planlegging (2014)
- NVEs veileder for håndtering av overvann i arealplaner (2022)

Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025 Fylkesplan for Nordland har klare mål for arealpolitikken i perioden. Spesielt kap. 8.2 og 8.6 ansees å være relevante i dette planarbeidet:

8.2. By- og tettstedsutvikling

a) Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. I arealplanleggingen skal transformasjon og fortetting i by og tettsted og rundt kollektivknutepunkter vurderes som virkemidler for å unngå uønsket spredning av bebyggelse.

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

c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.

d) By- og stedsutvikling skal ivareta og bygge videre på viktige kulturhistoriske kvaliteter, stedets karakter og identitet.

e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.

n) Boliger, skoler og barnehager skal ha trygg ferdsel til lek og annen aktivitet i en variert og sammen-hengende grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.

o) Grøntområder, parker, gang- og sykkeltraseer og turdrag innen og mellom boligområder, nærturområder, skole, butikk og andre viktige servicepunkter, skal sikres gjennom kommunens arealplaner.

8.6. Klima og klimatilpasning

e) Energibruk og tilrettelegging for nye miljøvennlige energiløsninger, skal være et gjennomgående perspektiv i kommuneplaner og planer som legger til rette for utbygging.

g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder.

Regional plan for klima og miljø - grønn omstilling i Nordland 2021-2030 Visjonen for Nordland er *Sammen for et klimatilpasset lavutslippssamfunn i Nordland i 2050*. I planen inngår 4 hovedmålsettinger

- Kommuner, næringsliv, regionale myndigheter, og frivillige organisasjoner har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse til å bidra til grønn omstilling.
- Klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenlignet med 2009
- I 2030 er industrien og næringslivet i Nordland en global aktør innen grønn omstilling
- Nordland har omstillingsdyktige kommuner som håndterer klimarisiko, og som utnytter mulighetene ved et endret klima.

Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017 - 2025 har som mål å styrke byenes vekstkraft og attraktivitet, samt å legge til rette for regionforstørring.

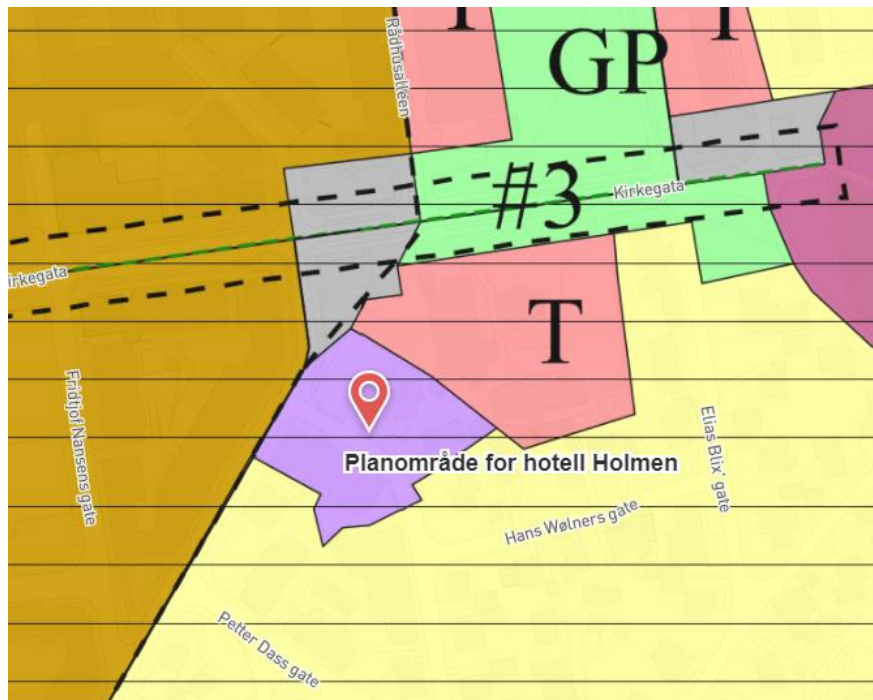
3.4 Lokale planer og føringer

Kommunedelplanen for Mo og omegn 2013-2023 bygger på kommuneplanens samfunnsdel for Rana samt andre overordnede målsettinger lokalt, og setter konkrete føringer for arealutvikling innenfor området. Planområde er avsatt til næringsformål i kommunedelplanen, vist med lilla farge. Det er ikke angitt høydebestemmelser for området - gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde.

Det er ikke åpnet for boliger her, verken i gjeldende reguleringsplan eller kommunedelplanen. Planområdet ligger mellom et regulert boligområde i øst (vist i lys gul farge) og sentrumsområdet i vest (vist med oker farge). I sentrumsområdet er det tillatt blandet bruk - også boliger.

Delplanen legger opp til areal-effektive løsninger i sentrum, hvor høyder og utforming skal vurderes opp mot kvalitetskrav for lys-skyggeforhold, virkning for nabolag, vindforhold, estetikk med mer.

Kommunedelplanen har med seg følgende føring; *unntak om byggehøyde kan gjøres for slanke signalbygg etter særskilt vurdering.*



Figur 10 Utsnitt gjeldende kommunedelplan for Mo og omegn, kilde Polarsirkelportalen

Ny kommunedelplan for byutvikling – I gjeldende planstrategi sier kommunestyret at delplan for byutvikling fra 2006 skal revideres, med fortetting og byggehøyder i sentrum som sentralt tema. Denne planprosessen er nå i gang, planprogrammet er fastsatt, men ingen føringer er vedtatt ennå.

Temaplan næringsutvikling Rana - Rana kommune skal være Norges grønne industrihovedstad: Omstillingskraft og attraktivitet skal sikre denne visjonen. Økt tilgjengelighet som følge av ny flyplass medfører at det nå er behov på å se nærmere på destinasjonsutvikling. Vi må tenke og handle lokalt og globalt for å sikre befolkningsvekst, nødvendig arbeidskraft og den beste kompetansen for videre grønn innovasjon og utvikling mot en fornybar fremtid. Slik vil Rana bidra til å oppfylle FN sine bærekraftsmål (...)

Destinasjonsutvikling skal ses i sammenheng med etablering av ny stor lufthavn i Mo i Rana og utviklingen av Nord-Norge som et helårs destinasjonsmål. Ambisjonene til Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS er at ny flyplass kan åpnes 2022. Dette vil medføre en formidabel forbedring av regionens tilgjengelighet. For næringslivet vil det bety en helt annen tilgang på samarbeidspartnere og kunder. Det vil også bli enklere for verden å komme seg til Helgeland. For mange besøkende vil Mo i Rana være første stopp i regionen og det må derfor legges godt til rette for at besøkende opplever Rana som en attraktiv destinasjon å besøke med alle våre fasiliteter. I tillegg er det viktig å opparbeide et godt forhold til besøksnæringer på hele Helgeland.

Klimabudsjettet [budsjett-og-okonomiplan-2023-2026.pdf](#) er kommunens styringsdokument for klima- og energi-planlegging. *Kommunens klimamål: Rana kommune skal redusere klimagassutslippene med 40 % innen 2030 og 90 % innen 2050 sammenlignet med referanseår 2009.*

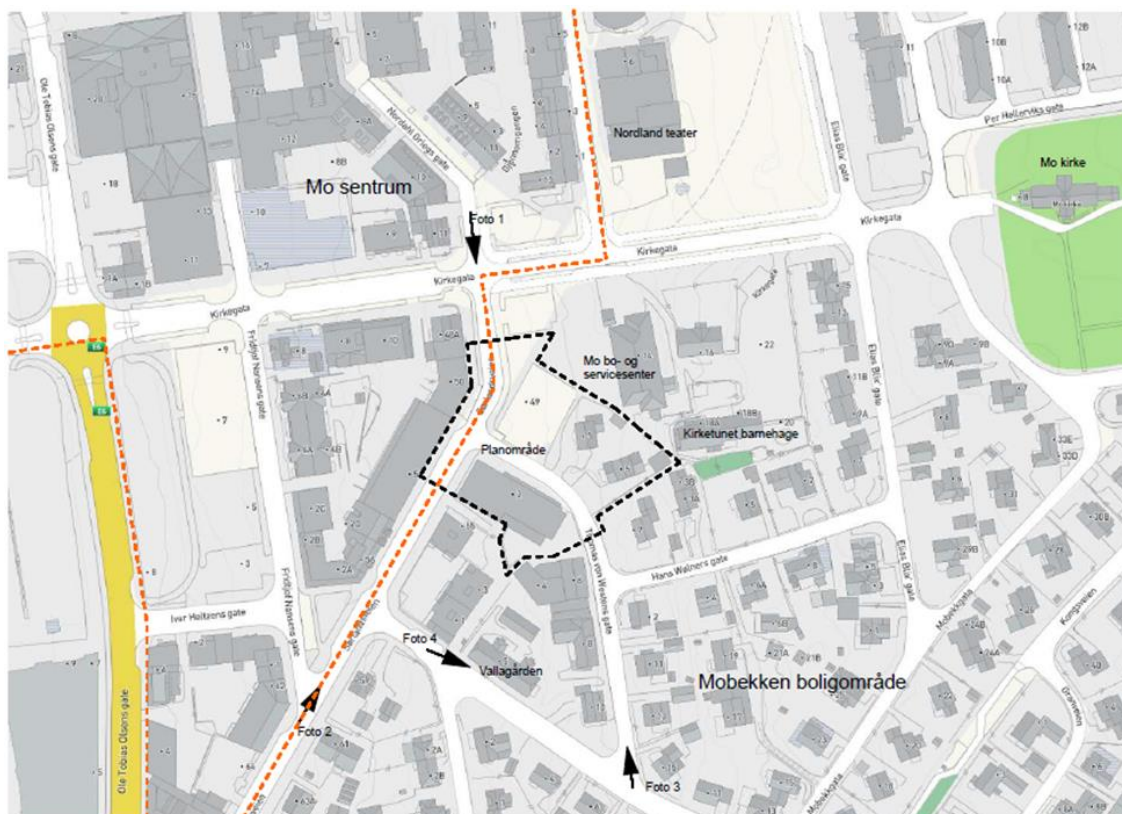
4 Planområdet – eksisterende forhold

Det er gjort en sosiokulturell stedsanalyse for Mobekken som kartlegger historie og identitet, omgivelser og mobilitet, skoler og barnehager, aktører, boligtypologi, demografi, fysiske omgivelser, kulturminner, parkering og grøntarealer, avstander, topografi, forurensing og klima.

Befolkningen i Mobekken og andre har bidratt med informasjon om hvordan beboere og brukere i nærområdet oppfatter stedet, se kapittel 4.5 og vedlagt rapport.

Utredningene for landskapsvirkning, kulturminner samt lys-skyggestudier gir utdypende beskrivelser av dagens situasjon. Tekniske rapporter som vindanalyse, trafikkanalyse, støyanalyse, geoteknisk vurdering og teknisk infrastruktur, inneholder og relevant informasjon om eksisterende forhold.

4.1 Foto fra planområdet



Figur 11 Kart som viser planområdet og de nærmeste omgivelsene, med standpunkt for foto. Kilde Polarsirkelportalen, bearbejdet av Norconsult AS.



Figur 12: Foto 1: Planområdet sett fra krysset Kirkegata/Sørlandsveien. Mo kirke skimtes til venstre i bildet. Kilde Google.



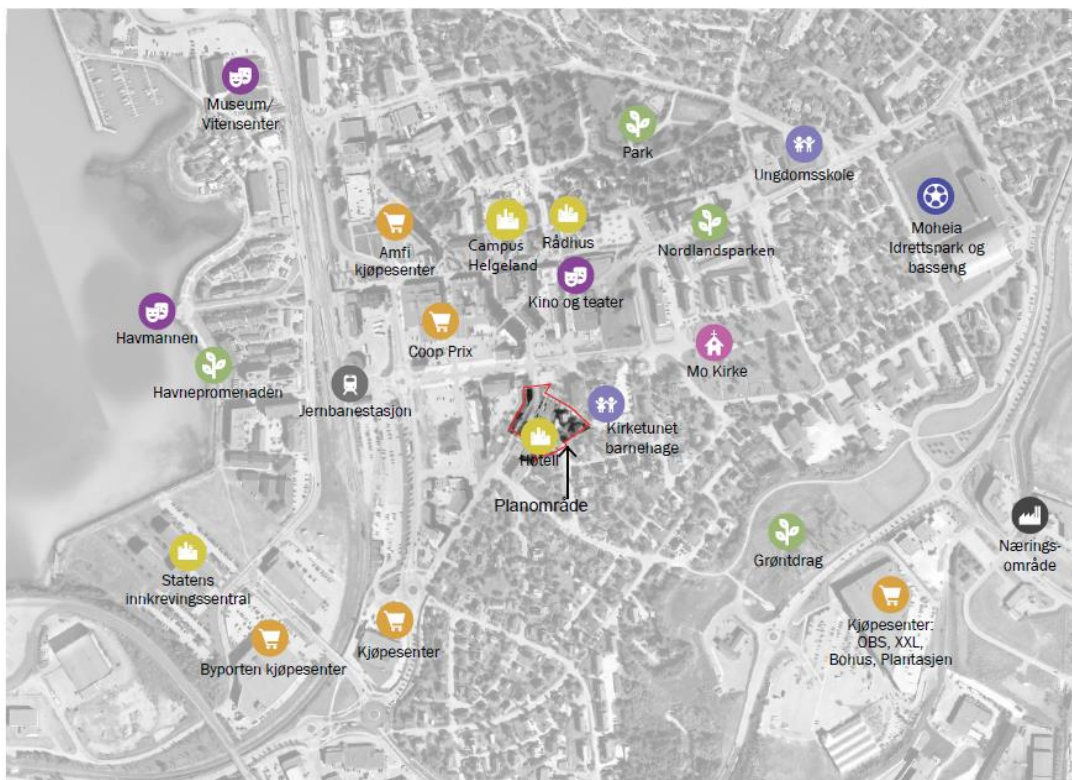
Figur 13 Foto 2: Sørlandsveien med bykvartalet til venstre, boligbebyggelse og eksisterende Helma hotell til høyre. Nordland teater skimtes i enden av veien og Vallagården skimtes helt til høyre. Kilde Google



Figur 14 Foto 3: Planområdet sett fra krysset mellom Thomas von Westens gate og Petter Dass gate. Helma hotell i bakgrunnen. Det er vedtatt en ny reguleringsplan for en boligblokk i Thomas von Westens gate 10, midt i bildet. Kilde Norconsult AS.

4.2 Omgivelser

Planområdet har en sentral beliggenhet, like utenfor kjernesentrum av Mo, med gåavstand til det meste av byens mange funksjoner. Like utenfor planområdet ligger Mo bo- og servicesenter og Kirketunet barnehage. Nærmeste barneskole ligger 1,5 kilometers gåtur unna. Det er 450 meter å gå fra planområdet til Rana ungdomsskole.



Figur 15 Aktører i gangavstand til planområdet. Kilde Norconsult AS

Tre bygninger i nærmiljøet er inkludert i verneplan for Rana og/eller regulert til bevaring: Mo kirke, Mo prestegård og Vallagården. Planområdet ligger ca. 200 meter i luftlinje fra Mo kirke.



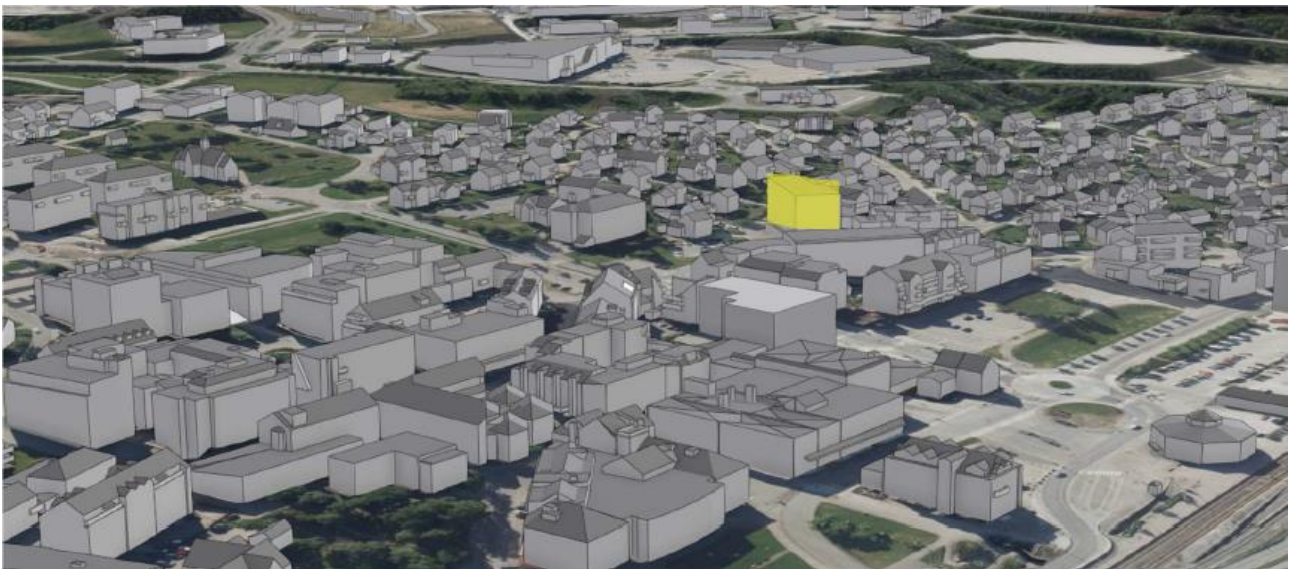
Figur 16 Foto av Vallagården til venstre, Mo kirke til høyre



Figur 17 Foto av Mo prestegård

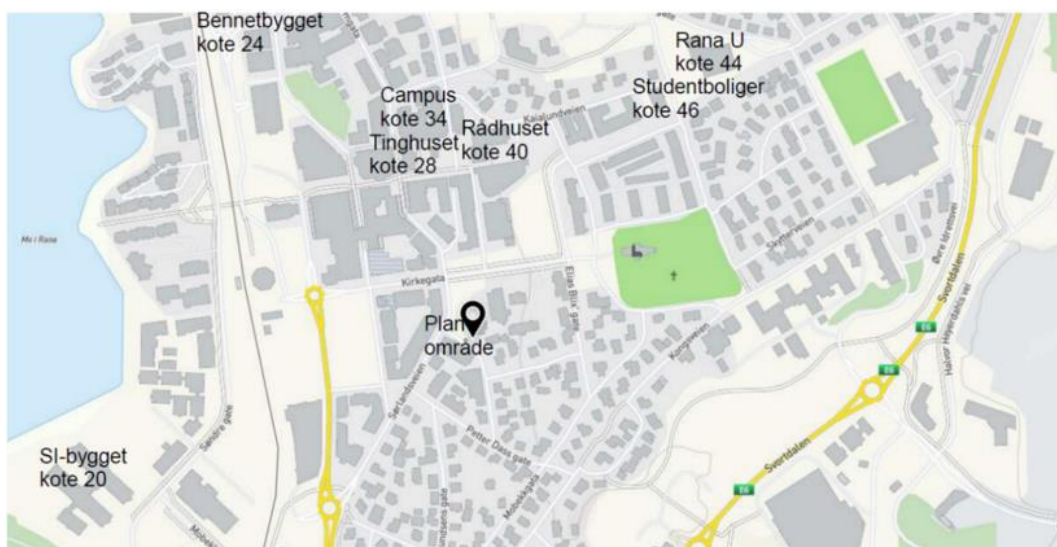
4.3 Byggehøyder i sentrum

Sentrumsbebyggelsen er i dag i all hovedsak på 3-4 etasjer. De høyeste bygningene i sentrum er i 7 etasjer, og noen nye boligbygninger er i 6 etasjer. Eksisterende Helma hotell vises i bylandskapet med en byggehøyde tilsvarende kote 36,5. Rådhuset har gesims på kote 40. Høyeste mønelinje på Mo kirke er på kote 38. Hos Kartverket finnes detaljert info om bygningsmassen i nærområdet [Nordlandsatlas 3D \(arcgis.com\)](https://www.kartverket.no/nordlandsatlas3d):



Figur 18 Utsnitt fra Nordlandsatlas 3D, eksisterende Helma hotell markert med gul farge

I Nordlandsatlas 3D kan man blant annet sjekke sol/skyggeforhold for enhver eiendom i fylket - gjennom hele året, hele døgnet. Under offentlig ettersyn blir det lagt ut en digital modell via kommunens hjemmeside, hvor interesserte kan orientere seg i landskapet rundt foreslått hotellbygg.

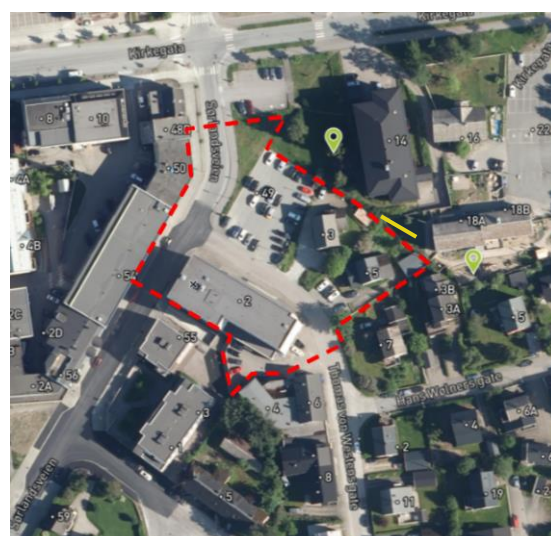


Figur 19 Byggehøyder i sentrum, Norconsult AS

4.4 Barn og unges oppvekstvilkår, rekreasjonsareal

I tillegg til Helma hotell, består planområdet av parkeringsplasser og to boliger. Vi kjenner ikke til at området er aktivt brukt av barn og unge, men sannsynligvis brukes arealet til ferdsele mellom Mobekken og sentrum. Kirketunet barnehage rett øst om planområdet har utearealer rundt egen bygning. Langs gjerdet mot Thomas von Westens gate 5 ligger en akebakke ned mot nordvest. Lekeplassen sør om barnehagen er vist med grønt i grunnkartet. Det er et opparbeidet grøntområde med trær og utemøbler like vest om Mo bo- og servicesenter.

Kirketunet barnehage bruker også nærområdet og går fra barnehagen til ulike målpunkt - se vedlegg 10A Tryggeste skolevei for barn og unge i Mobekken, går gjennom bolig gatene og opp Kongsvegen forbi Moheia idrettsanlegg mot Lyngheim og Rana ungdomsskole. Veien gjennom sentrum benyttes sannsynligvis og som skolevei.



Figur 20 Planområdet markert med rødt, rekreasjonsarealer og lekearealer markert med grønn markør. Akebakke vist med gult. Grunnkart og ortofoto fra Polarsirkelportalen bearbejdet av Norconsult AS.

4.5 Sosiokulturell stedsanalyse – Mobekken

Analysen har hatt fokus på å innhente kunnskap om eksisterende forhold. Brukernes vurdering av prosjekt og planforslag vil kartlegges under høringsfasen/offentlig ettersyn.

Stedsanalysen kartlegger følgende: Historie og identitet, omgivelser og mobilitet, skoler og barnehager, aktører, boligtypologi, demografi, fysiske omgivelser, kulturminner, parkering og grøntarealer, avstander, topografi, forurensing og klima. I tillegg redegjør den for innbyggernes beskrivelse av Mobekken, Kirketunets barnehage sin bruk av området og Mobekkens identitet og fremtidsmuligheter - her gjengitt kun som utdrag, se ellers vedlegg 10A

MOBEKKEN - OMRÅDETS IDENTITET

Området ble etablert i etterkrigstiden, og den relativt nye historiske tilknytningen er identitetsbærende i området hvor hus har historiske egennavn etter tidligere beboere eller drivere. Det beskrives som et nabolag der man kjenner hverandre, og hvor småhusbebyggelse med tomter av god størrelse gjør at området oppleves åpent og rolig. Det er en større andel av eldre beboere som har bodd lenge i området, dette bidrar til at områdets historie er en av identitetsbærerne til Mobekken.

Mobekken og Prestegårdjordet ligger nært sentrum, og har alle sentrumsfunksjoner innen en rekkevidde på ca. 5-10 minutters gange. Likevel oppleves ikke Mobekken som en del av sentrum, men som et avgrenset område som ligger sentrumsnært.

Bebyggelsen i området skiller seg vesentlig fra det som oppleves som bykjernen, og bidrar til å forsterke inntrykket av at Mobekken ikke er endel av sentrumsområdet. Man føler en viss avstand til sentrum når man beveger seg i området, til tross for den korte fysiske avstanden.

I overgangen mellom sentrum og boligområde – spesielt trekanten som ligger mellom Sørlandsveien, Petter Dass gate og Thomas von Westens gate - har ikke bebyggelsen en tydelig struktur eller felles identitet lenger. Bygninger er påbygd og modernisert, noen erstattet med nybygg eller med utbygging på fradelt tomt, slik at historien ikke er like lesbar i området - eksempelvis prosjektet Oasen og vedtatt reguleringsplan for boligbygg i Thomas von Westens gate 10. Småhusbebyggelsen oppleves likevel som en sterk identitet for området i Mobekken.

Trafikk og gateparkering fra andre enn beboere oppleves som forstyrrende, og noe som ikke hører hjemme i nabolaget. Området oppleves som grønt, samtidig som det i boligområdet finnes få tilrettelagte lekeareal for barn. Flere lekeareal er ønsket, sammen med tilflytting av flere barnefamilier.

IDENTITETSBÆRERE

Mobekken har en relativt ny historie, hvor *manns minne* er en viktig identitetsbærer. Nærheten til områdets historie og hvem som har bodd her før oppleves av mange som viktig.

Kirka og prestegården er viktige historiske bygg i området, men det er småhusbebyggelsen og det som forbindes med den som kanskje er den viktigste identitetsbæreren. Det er ikke først og fremst nærheten til eller følelsen av å være i sentrum eller sentrumsnært, men følelsen av å være i eget område - i sin egen oase, der verdiene er knyttet lave hus, store hager, trivelige naboer og et stille område.

Det som bryter med disse verdiene, oppleves som sterkere negativ påvirkning - høye hus, utbygging med mange boenheter, påvirkning fra sentrum gjennom trafikkstøy og gateparkering, og ei utvikling som går på tvers av identiteten som historien gir.

4.6 Topografi og grunnforhold i planområdet

Mo sentrum er lokalisert innerst i Ranfjorden, med stigende terreng langs hovedaksene Kirkeaksen og Havmannaksen i øst-vest retning.

Terrenget i planområdet stiger fra cirka kote 12 i Sørlandsveien til kote 19 i østre hjørne av planområdet - mot barnehagen. Planområdet er sørvestvendt. Terrenget stiger videre østover og skrår nedover mot jernbanen i vest. Hoveddelen av området ligger mellom kote 13 og kote 15.



Figur 21 Visualisering av terrenget som stiger fra vest mot øst
Norconsult AS.

Kvartærgeologisk kart viser at løsmassene i overflaten består av elve- og bekkeavsetning. Utførte grunnundersøkelser ved dagens hotell viser at løsmassene består av grove fyllmasser ned til 1 meter under terreng over lagdelte masser av leire og silt ned til 6 - 9 meter under terreng over lagdelte masser av leire og silt. Tilstøtende grunnundersøkelser viser at løsmassene også består av masser med sprøbruddsegenskaper (kvikkleire).

I NVE Atlas ligger tiltaksområdet innenfor *kvikkleiresone 2087 Mo* som er registrert i risikoklasse 3 med *lav faregrad*. I den geotekniske vurderingen av områdestabilitet for planarbeidet er det konkludert med at sikkerhet for skred er ivare tatt både i sørlig og vestlig retning.

4.7 Trafikkforhold og parkering

Sørlandsveien er en hovedgate for biltrafikk mellom sentrum øst og E6 sør for sentrum. I 2017 var trafikken 2 800 kjøretøy per døgn jamfør en analyse utført av Rambøll.

Etter stenging av Nordlandsveien for gjennomkjøring har Rana kommune gjort trafikktegninger som viser at trafikken i Sørlandsveien er redusert til ca. 2 400 kjøretøy per døgn.

Thomas von Westens gate og Petter Dass gate har noe trafikk til hotell og næringsvirksomhet, men er i all hovedsak atkomstveier til bolig gatene. Forslagsstiller opplyser at

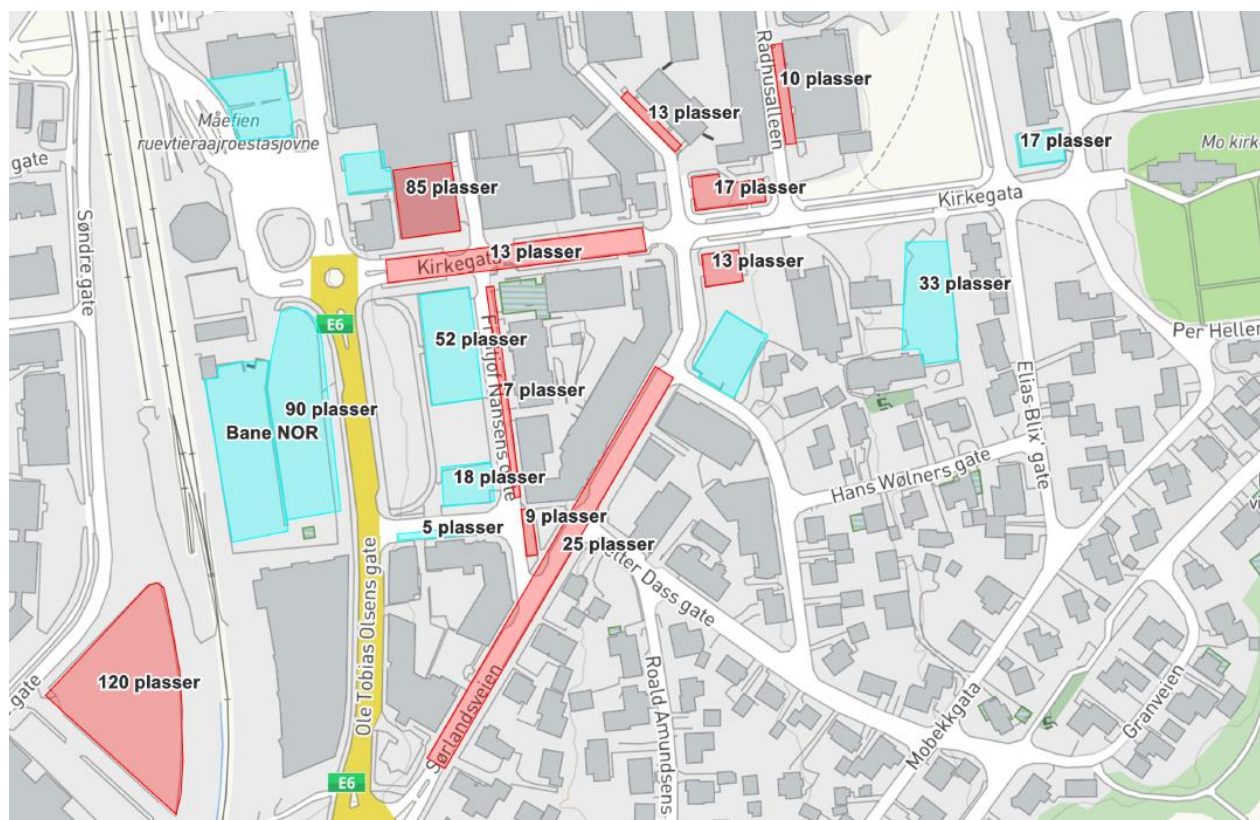
Figur 22 Trafikktegninger foretatt av Rana kommune. Omregnet til årsdøgntrafikk. Fra trafikkanalysen, Norconsult AS.



turbusser med gjester til dagens Helma hotell benytter disse gatene, med en hyppighet på ca. 2 transporter per måned. Hotellet satser ikke på turbussturister i dag.

I Sørlandsveien og forbi Helma hotell i Thomas von Westens gate er det etablert fortau. I sentrum er det fartsgrense på 30 km/t. Det er lite gjennomgangstrafikk i bolig gatene i Mobekken. Det er ingen kjøreforbindelse mellom disse og E6, men gangveier leder fra Mobekken til arealene på østsiden av E6.

Det er 350 meter å gå fra Helma hotell til Mo stasjon der by- og regionbusser, flybusser og tog passerer. I umiddelbar nærhet til planområdet finnes offentlige og private parkeringsarealer – se illustrasjonen under. Rana kommune opplyser om at det i og ved Mo i Rana sentrum pr. i dag er 1 672 parkeringsplasser. Figuren viser de nærmeste parkeringsplassene til planområdet i januar 2023. Tallene er oppgitt fra kommunens parkeringsseksjon. Midlertidige parkeringsplasser på arealer som ennå ikke er utbygd, er markert med turkis farge og permanente parkeringsplasser med rød farge. De permanente parkeringsplassene omfatter gateparkering, regulerte parkeringsplasser og publikumparkering for Domus/Amfi.



Figur 23 Eksisterende parkeringsarealer. Midlertidige parkeringsplasser regulert til utbygging vist i turkis farge, regulerte P-plasser vist med rød farge. Kilde: Polarsirkelportalen, parkeringsseksjonen i Rana kommune, bearbejdet av Norconsult AS

Bebyggelsen i området har stort sett parkering i garasje på egen tomt. Helma hotell har en parkeringskjeller med atkomst fra Sørlandsveien.

4.8 Luftforurensning

Det har vært foretatt systematisk overvåking av luftkvaliteten på Mo siden 1989. Det er ikke lengre en egen målestasjon for Mobekken, men det er grunn til å tro at luftkvaliteten er omtrent den samme som ved målestasjonen

på Moheia. På hjemmesiden til Rana kommune står det at kvaliteten på lufta i Rana har vært god de siste årene. I noen perioder, som for eksempel på kalde vinterdager og i overgangen mellom vinter og vår, kan det være høyere nivåer av svevestøv.

I 2019 var det 11 døgnoverskridelser for målestasjonen på Moheia. Dette er under den nasjonale grensen for antall tillatte overskridelser som er 30 døgn.

4.9 Teknisk infrastruktur

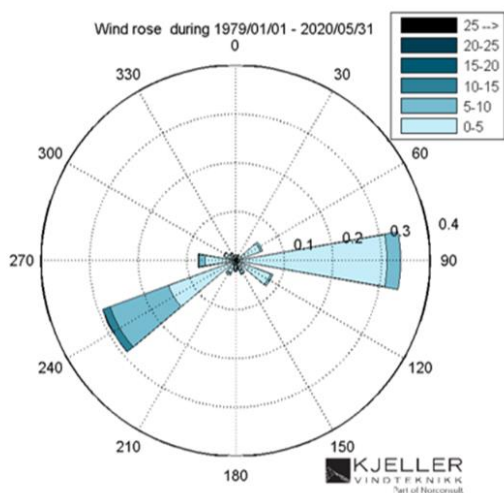
Linea har en regulert nettstasjon nord i planområdet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme med påfølgende tilknytningsplikt.

Bebyggelsen i området er knyttet til offentlig vann- og avløpsnett. Det går vannledning i Sørlandsveien og tvers over planområdet mot Thomas von Westens gate. Avløpsledning går i Sørlandsveien og i Thomas von Westens, for nærmere beskrivelse, se vedlagt VAO-plan.

4.10 Naturverdier

Nytt utbyggingsområde består av en asfaltert parkeringsplass og to boligtomter med få eksisterende naturelementer. Naturbasekartet viser ingen spesielle naturverdier i planområdet.

4.11 Vindforhold



Figur 24 Vindrose som viser dominerende vindretninger over året, 10 m over bakken. Kilde Kjeller vindteknikk

Fremherskende vindretninger i området er vind fra sørvestlig og østlig retning, mens vind fra nordlig, nordvestlig og sørlig retninger sjeldent oppstår. De sterkeste vindene oppstår fra sørvestlig retning.

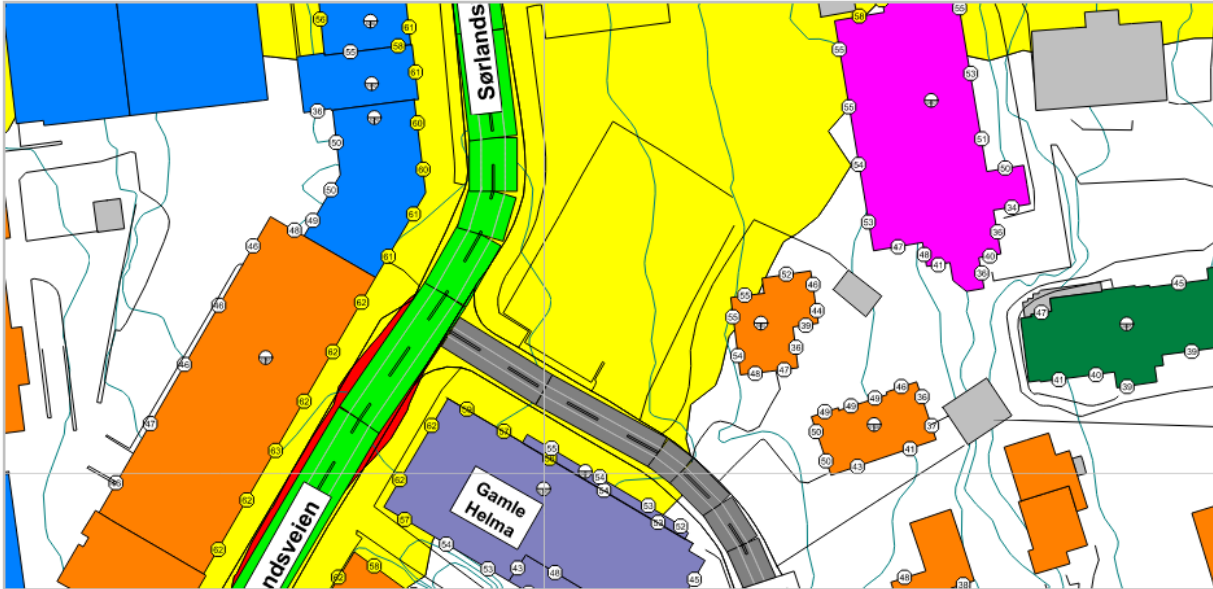
Gjennomsnittlig vindhastighet over hele året er 3,7 m/s i 10 m høyde over terrenget.

Det blåser vind med hastighet opp til 5 m/s hele 72 % av tiden, og vind med lave hastigheter (< 2 m/s) forekommer ca. 15 % tiden i året.

Det blåser vind med hastighet over 10 m/s under 3 % av året. De sterkeste vindhastighetene (21 – 30 m/s) inntreffer sjeldent (0,01 % av året), og som regel ved vind fra vest-sørvest.

4.12 Støyforhold

Det er foretatt støysimulering med dagens bebyggelse i planområdet og med trafikkmengden som gjaldt før Nordlandsveien ble stengt for gjennomkjøring. Beregningshøyde er 4,0 m over terreng. På støysonekartet er boliger vist med oransje farge, forretningsbygg med blått, omsorgsboliger med rosa og barnehage med grønn farge. Sørlandsveien er illustrert med grønn farge. Flere bygninger i området har fasade i gul støysone, og dette betyr at støynivå fra trafikk er høyere enn anbefalte støygrenser for boliger. Etter stengning av Nordlandsveien for gjennomkjøring er trafikken i Sørlandsveien redusert fra 2 800 kjøretøy per døgn til 2 400 kjøretøy per døgn.



Figur 25 Støy fra trafikk med årsdøgntrafikk på 2800 kjøretøy, med dagens bebyggelse i planområdet. Kilde Norconsult AS, støysonekart X01 i støyrapport

5 Planforslaget

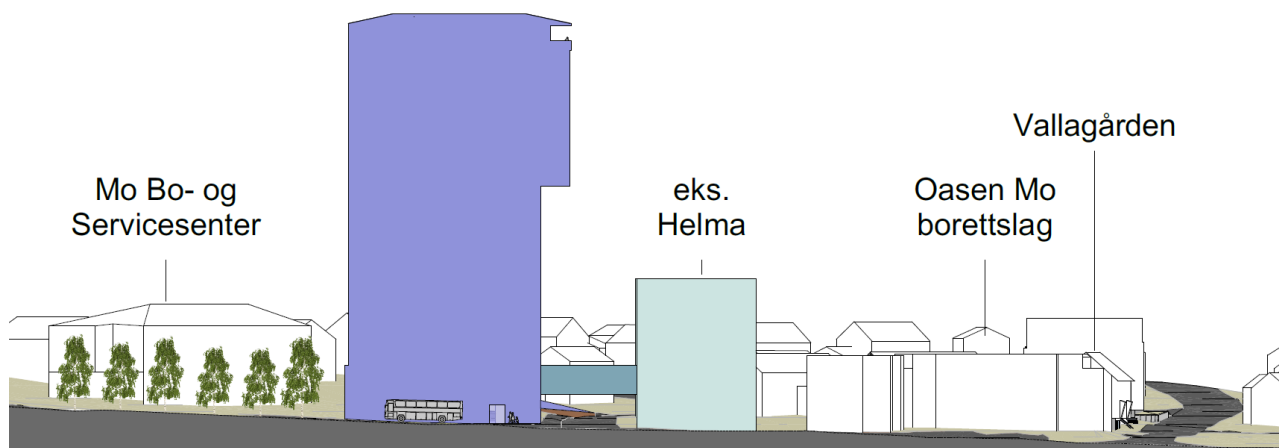
5.1 Konsept nye Helma hotell



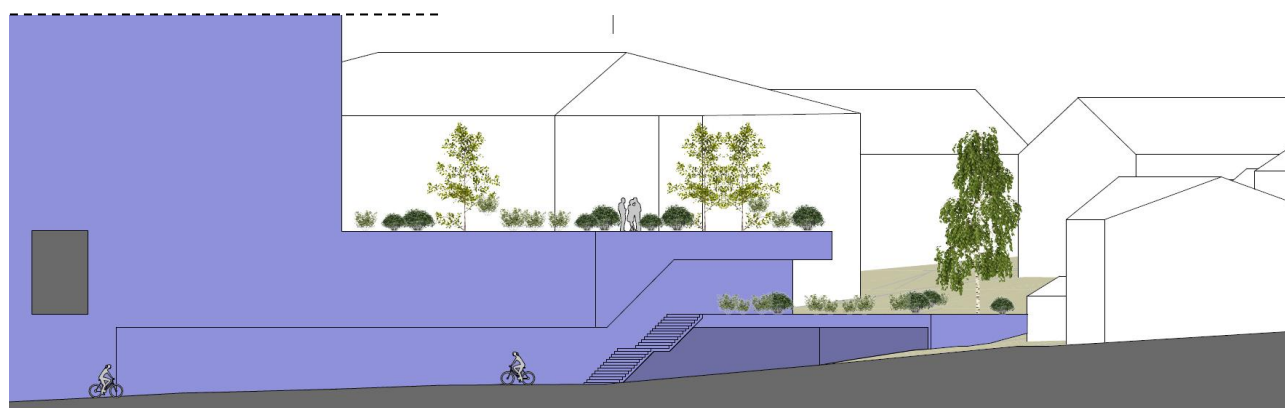
Figur 26 Illustrasjon av utbyggingsprosjektet. Norconsult AS.

Helma Hotelleiendom AS ønsker å kunne tilby et større kurs- og konferanseanlegg på Helgeland, og har fått utarbeidet et konsept som representerer noe helt nytt i regionen. Bygningen er et fortettingsprosjekt i sentrum av Mo og innebærer nye byggehøyder for byen.

Det reguleres for er et hotell- og konferanseanlegg med en base i 2 etasjer og et høyhus i 18 etasjer. Bygningen inneholder publikumsarealer på gateplan og i toppetasjen (skybar). I høyhuset finnes dessuten hotellrom, private leiligheter og en utsiktsplattform på taket. Det reguleres nye rekreasjonsarealer tilgjengelig for allmennheten mot øst - på taket av konferansedelen, samt parkeringsanlegg under bakken i to nivå. Bygningen knytter seg til eksisterende Helma hotell via en lukket gangpassasje over Thomas von Westens gate, se figur 27.



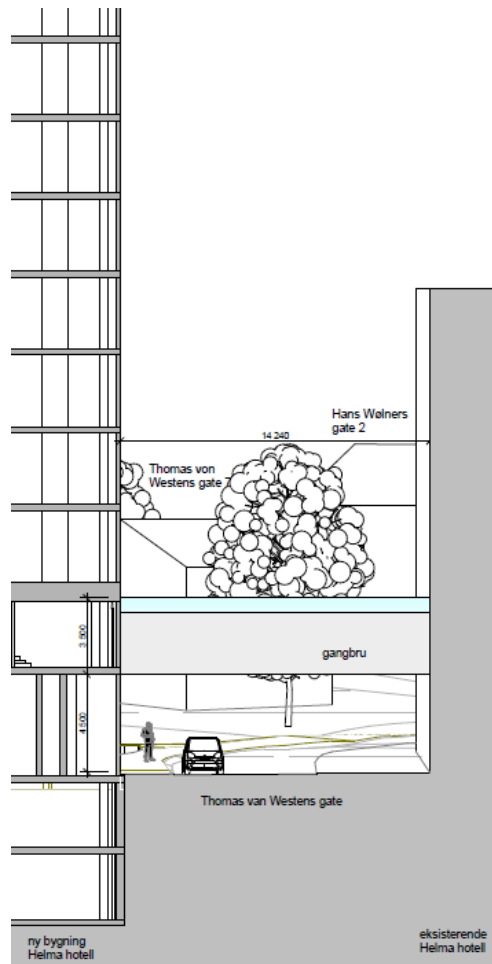
Figur 27 Gatesnitt Sørlandsveien med utbyggingsalternativet. Norconsult AS



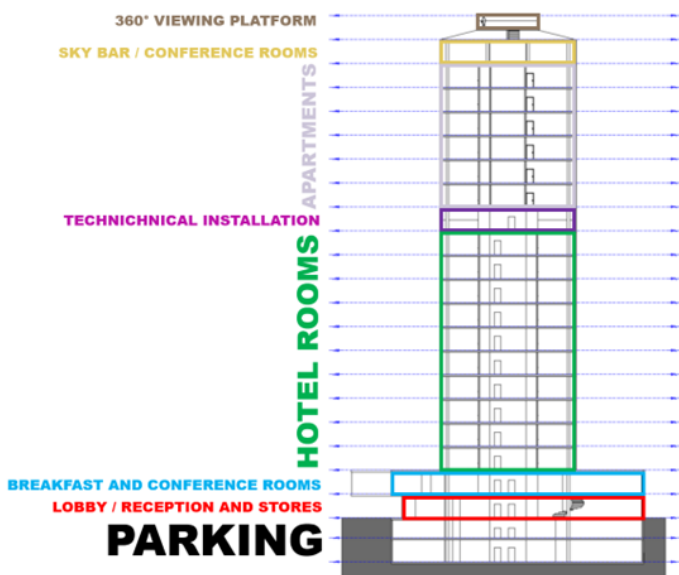
Figur 28 Gatesnitt Thomas von Westens gate med utbyggingsalternativet. Vi ser takhager på plan 3 over konferansedel, og over nedkjøring til parkeringskjeller. Høyhuset er ikke vist i full høyde. Norconsult AS



Figur 30 Visualisering av konsept for ny bebyggelse. Norconsult AS



Figur 29 Gatesnitt Thomas von Westens gate mot øst. Norconsult AS

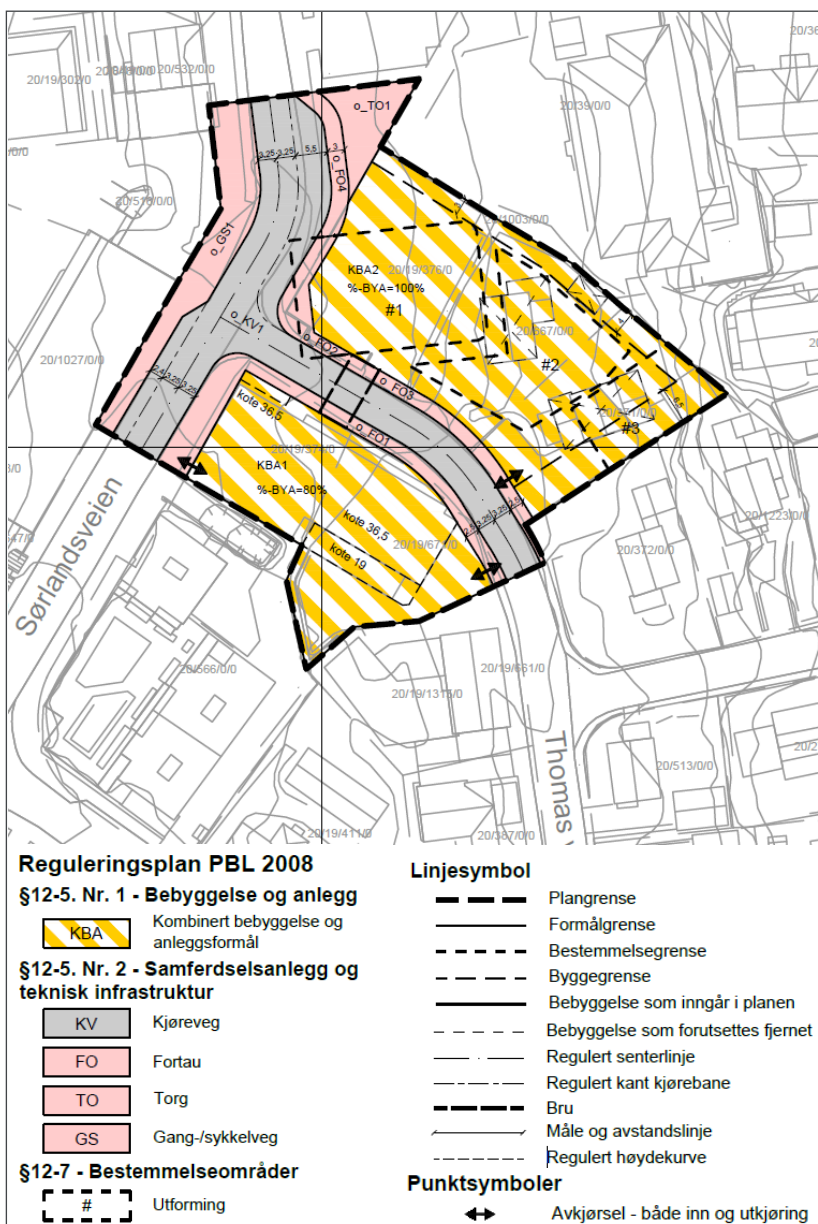


Figur 31 Snitt høyhus. Norconsult AS

Maks byggehøyde foreslås til kote 87, som gir en 74 meter høy bygning. Den høyeste tillatte byggehøyden i sentrum i dag finner vi ved togstasjonen tilsvarende kote 57,5. Det er ved foreslått byggehøyde lagt til en meter buffer på tårnets byggehøyde og en meter buffer på basens byggehøyde jamfør høyder brukt i analysene.

5.2 Planområdet – avgrensning og formål

Planområdet består av Sørlandsveien 49, Thomas von Westens gate 3 og 5, eksisterende hotell samt tilliggende trafikkareal og grøntområde.



Figur 32 Plankart

Som vist på plankartet reguleres nytt utbyggingsområde (KBA2) til kombinert formål – hotell, bolig, forretning, bevertning, tjenesteyting og energianlegg.

KBA1: Område for eksisterende Helma hotell får oppdatert kombinert formål (KBA1) inneholdende hotell, forretning, bevertning, tjenesteyting og energianlegg.

Her er tillatte byggehøyde og grad av utnyttning som i gjeldende reguleringsplan.

KBA2: Innenfor formålet KBA2 tillates byggehøyde til maks kote 22. Dette er 2 m lavere enn hotellbygningen som er tillatt i gjeldende plan. Høyhuset ligger i #1 og her tillates en byggehøyde til maks kote 87 som tilsvaret en bygning på 74 meter.

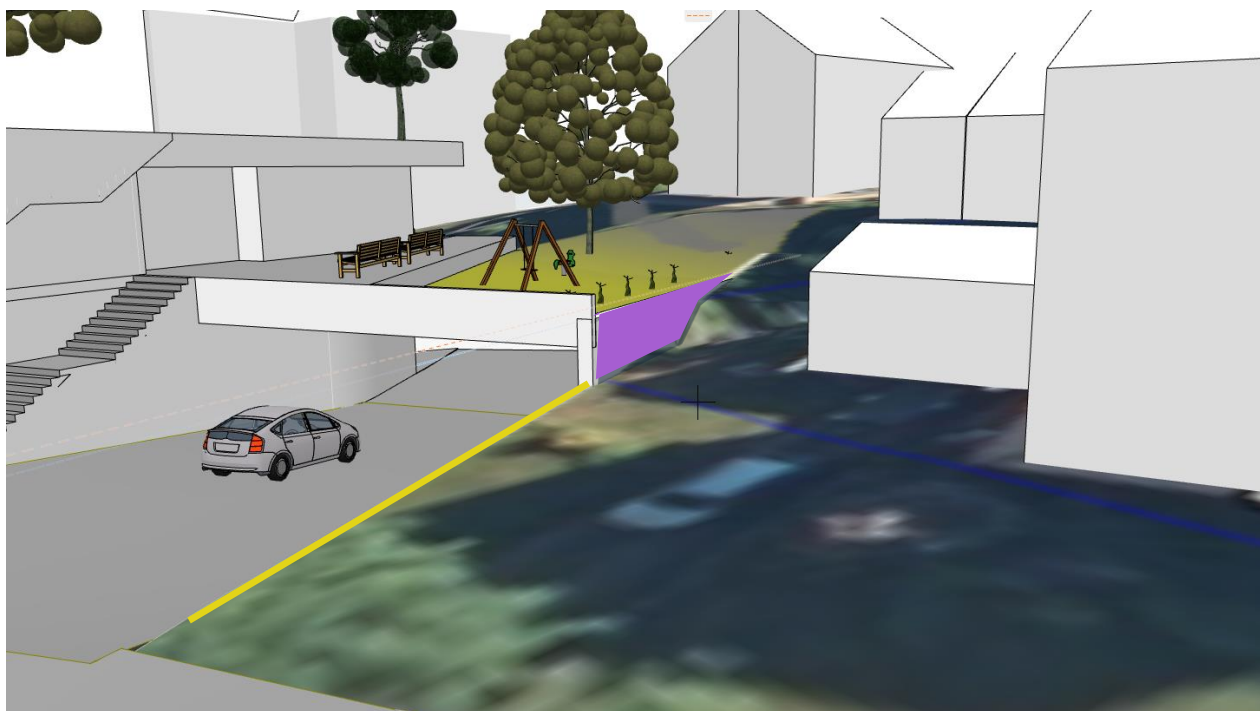
En utsiktsrampe tillates etablert på inntil 20 % av takflaten og kan maks ha en høyde tilsvarende kote 90.

Nettstasjon skal integreres i nybygg.

Taket på bygningens base skal fungere som rekreasjonsareal for beboere, hotell- og konferansegjester, nabolaget og for allmennheten.

Grad av utnyttning oppgis i % BYA, og foreslås på 80 % for KBA1 som i gjeldende plan, mens for KBA2 foreslås en % BYA på 100 % (inkluderer sykkel- og øvrig parkering ute etc.) Foreslåtte byggegrenser regulerer hvor nært tomtegrensa ny bygning kan komme.

Utenfor byggegrensa foreslås tillatt etablert atkomst til uteoppholdsarealet (takhagene), dekke på en høyde inntil kote 18 over nedkjøring til parkeringsanlegget, samt støttemur i eiendomsgrensa mot sørøst og nordøst. Figuren illustrerer mur over eksisterende terreng markert med lilla farge og støttemur langs nedkjøringen til parkeringsanlegget med gul linje.



Figur 33 Illustrasjon av tiltak i tomtegrensa mot Thomas von Westens gate 7. Norconsult AS.

Garasjen i Thomas von Westens gate 5 har tak på ca. kote 19 og mønehøyden på bolighuset er på kote 24.

Det er regulert inn nytt fortau på nordsiden av Thomas von Westens gate, og det reguleres avkjørsel for nytt parkeringsanlegg og ny holdeplass for buss i Sørlandsveien som vist i plankartet.

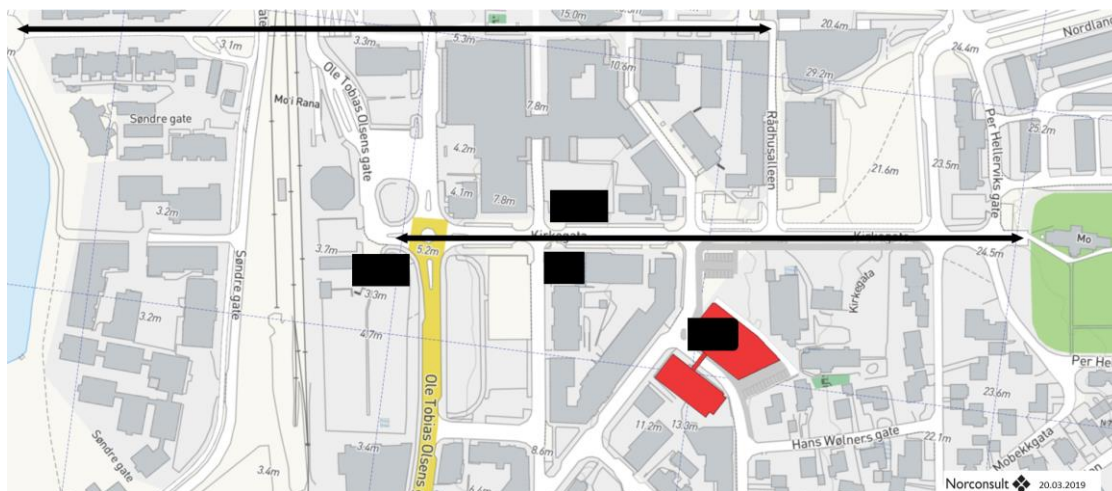
5.3 Arkitektonisk utforming, estetikk og uttrykk

Planområdet ligger i skjæringspunktet mellom småhusbebyggelsen i Mobekken og bysentrum. I landskapsanalysen er byggehøyder godkjent i reguleringsplanen ved togstasjonen lagt inn. Vi ser dermed at høyhuset til tross for en sterk kontrast til nærområdet, bymessig står i en fin kontekst på sørsiden av Kirkegata.



Figur 34 Visualisering sett fra fjorden utenfor Havmannen, Norconsult AS

Arkitekten ønsker å understreke Havmannaksen og Kirkeaksen ved orientering av bygningen, og høyhuset er derfor vridd på basen slik at det ligger parallelt med disse elementene:



Figur 35 Illustrasjon av akser og orientering av høyhus, Norconsult AS

Denne orienteringen er ivarett gjennom planbestemmelsene sitt bestemmelsesområde #1. Skissen ovenfor viser i tillegg at høyhusets grunnflate stemmer overens med nyere for tettingsprosjekt i nærområdet. Byggets høyde er valgt ut fra et ønske om en høyreist og elegant silhuett. Tas bygget ned i høyde vil bygningen på avstand se mer massiv og udefinert ut.

Landskapsutredningen anbefaler at bygningens base forholder seg til etablerte gateløp for å gi byrommet et ryddig, offentlig og urbant uttrykk. Dette er fulgt opp i reguleringsplanen, og ny bygning vil bidra til en oppstramning av gatestrukturen i et i dag nokså utflytende byrom. Konseptet har en aktiv fasade på gateplan, med flere innganger til publikumsarealer.

Høyhuset Helma Tårnet er gitt en sterk karakter med en utkraging mot vest for de øvre etasjene. Dette gir en markant kontrast til andre bygninger i området som enten blir smalere - skråtak eller kirkespir - eller avsluttes med gesims.

Arkitekten begrunner sitt grep slik:

Tradisjonelt markerer et høyhus med nøytral form og uten retning, en eksakt og viktig plass i en by, for eksempel punktet der to hovedgater møtes, toppen av et høydedrag eller et historisk betydningsfullt sted.

En slik bakenforliggende årsak eksisterer ikke for nye Helma - plassen har ikke en slik identitet, og dette understrekes ved at formen beveger seg bort fra en typisk historisk karakter. I stedet er det valgt å understreke og synliggjøre den nærliggende kirkeaksen, gjennom å gi tårnet en retning i tråd med gateløpet.

Tårnets hovedfasade henvender seg dermed til fjorden, som historisk sett har vært den viktigste bygningsfasaden langs kysten. På gateplan er hovedinngangen rett under tårnets utkraging - for å understreke fasadens status. Høyhusets form er tatt ned i gateplanet, med krav om bruk av naturstein på fortauet i høyhusets utstrekning.

Nye Helma tar mål av seg å markere vekst og optimisme i Rana, ta byen inn en ny tid, og forhåpentligvis bidra til en ny lokal identitet på samme måte som industrireisningen etter krigen gjorde.

Fargesetting Fasadeuttrykket på nye Helma har hentet inspirasjon fra arktiske elementer som snø og is, fortolket i materialer og skaper slik en lokal forankring. De lyse og transparente fasadene er valgt for å gi bygningen et lett uttrykk, i harmoni med kulturhistoriske bygninger i nærmiljøet.



Figur 36 Illustrasjon av fasadeuttrykk, Norconsult AS



Figur 37 Inspirasjonsbilder for farge og uttrykk, Norconsult AS

Landskapsanalysen påpeker at mørke og matte fasader underordner seg landskapet på en bedre måte enn lyse fasader. Dette er kanskje tilfelle i et tilnærmet uberørt landskapsrom. Bilder fra en mer urban kontekst viser det motsatte, her fra Bodø:



Figur 38 Dronebilde av Bodø sentrum, dronenord.no

Flere historiske bygninger i nærheten har lyse fasader:



Figur 39 Prestegårdens opprinnelige fasade med tilhørende gårdstun til venstre. Dagens situasjon til høyre.



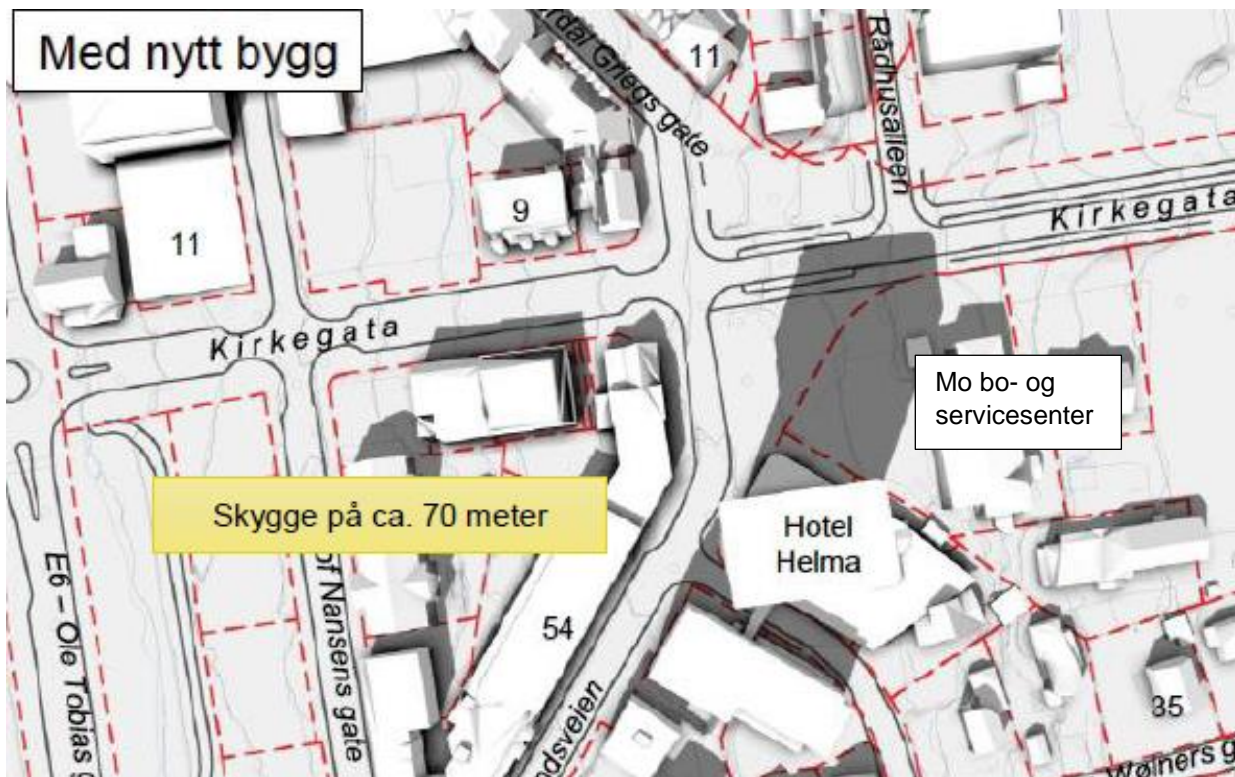
Figur 40 Mo kirke med illustrasjon av høyhus i bakgrunnen. Visualisering produsert av Norconsult AS

5.4 Bomiljø og bokvalitet

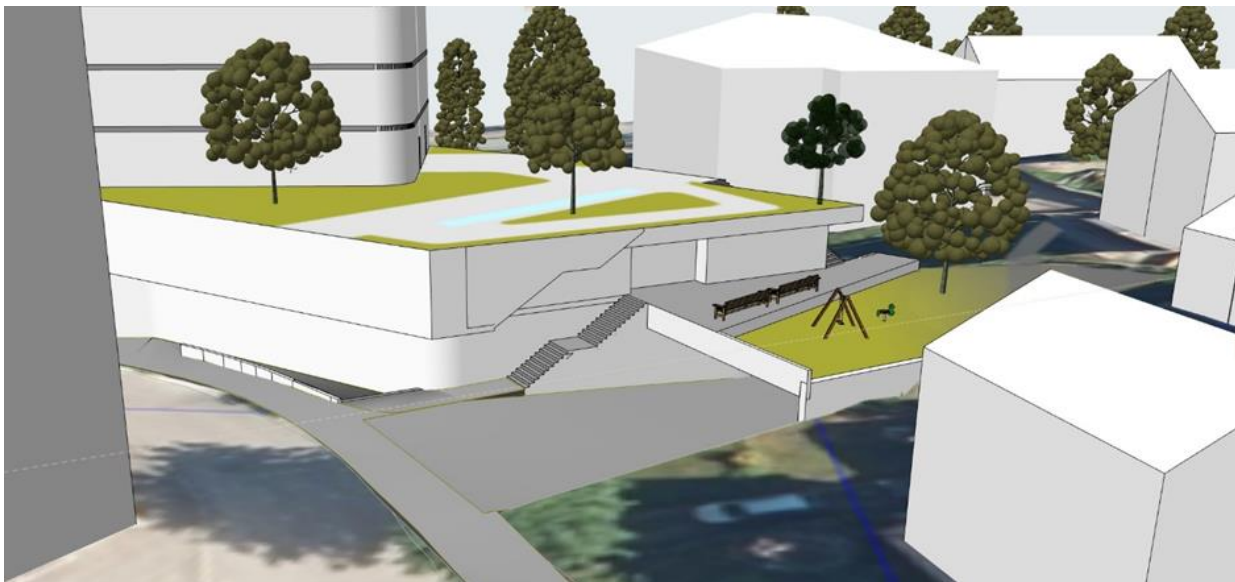
En viktig del av konseptet er store kvalitative utearealer på tak for nye beboere og hotellets gjester, men vel så viktig – for naboer og allmennheten. Prosjektet håper utearealene i planområdet kan bli attraktive møteplasser som bidrar positivt inn i nærmiljøet.

Skal man lykkes med dette må atkomstene til takhagene være inviterende og tilgjengelige. Planområdet har ikke med seg nok areal i nord til å kunne regulere direkte atkomst fra bo- og servicesenteret, men en slik offentlig atkomst til de nye uteområdene bør sikres gjennom utbyggingsavtale mellom utbygger og kommunen.

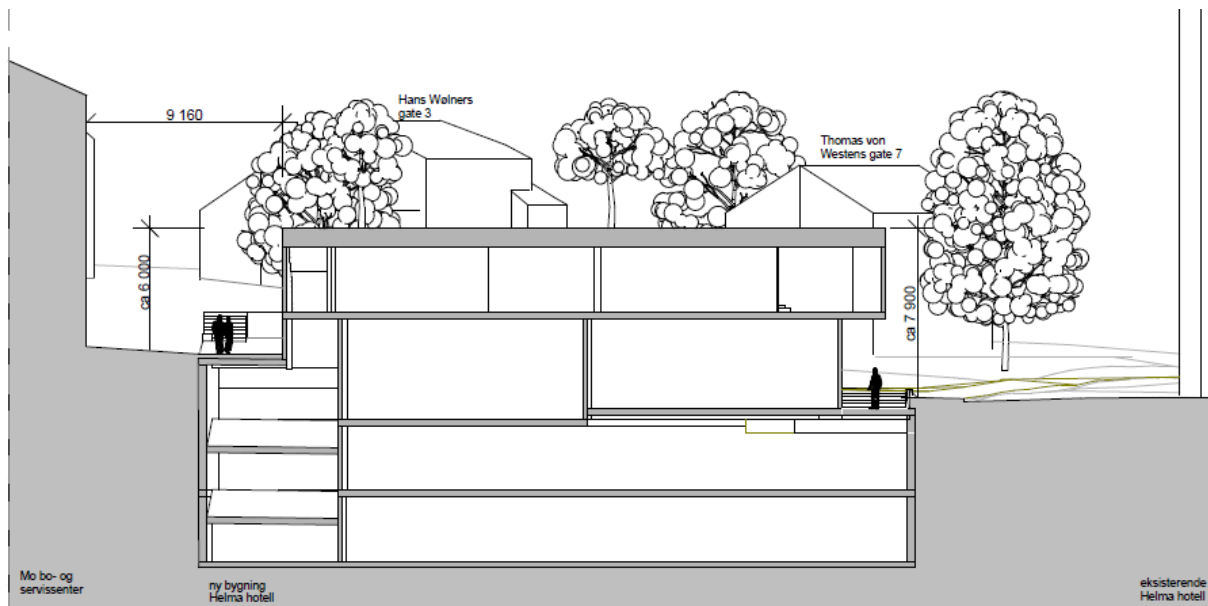
Planlagte nybygg vil forringe vindkomfort og lystilgang i nabolaget. Mo bo- og servicesenter vil være skyggelagt mellom kl. 1300 og 1700 året rundt, og vindforholdene på rekreasjonsarealet vest for bo- og servicesenteret vil bli mindre gunstig. Beboerne her er i en alder hvor mobiliteten ikke er den beste, det har derfor vært viktig gjennom planforslaget å presentere nye uteoppholdsarealer til de berørte, og især denne gruppen, se kap. 6.5.



Figur 41 Sol-skyggeforhold 23. juni kl. 13.00. Hentet fra sol-skyggeanalysen, Norconsult AS.



Figur 42 Offentlig tilgjengelige uteområder på tak og lokk over nedkjøring i Thomas von Westens gate 5, Norconsult AS.



Figur 43 Snitt gjennom hotellets base. Mo bo- og servicesenter til venstre, eksisterende Helma hotell til høyre. Norconsult AS



Figur 44 Mulig uteareal for Kirketunet barnehage, sett fra tomtegrensa i vest. Norconsult AS.

I tillegg til takhagene vil beboere i planområdet ha private balkonger i høyhuset.

Området har god tilgang til buss- og togtilbud. Det finnes offentlige friområder og lekeområder i gangavstand, og hotellets gjester og beboere i planområdet vil ha tjenestetilbudene i Mo sentrum rett utenfor inngangsdøra.

5.5 Rekreasjonsarealer - uteopphold

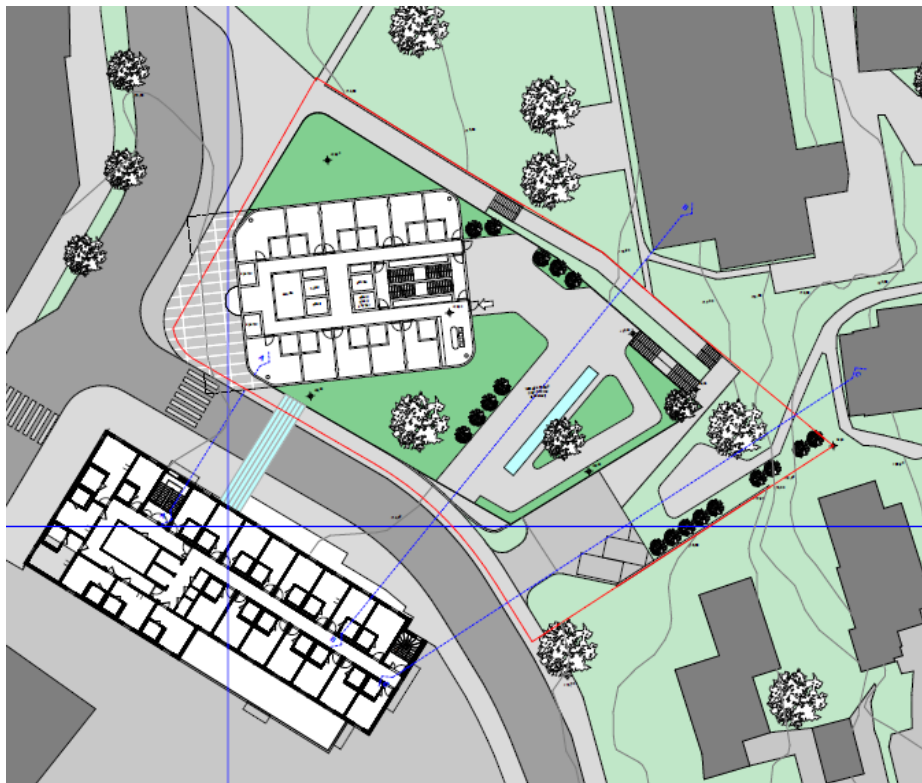
Nye Helma møter terrenget mot service-senteret og barnehagen som vist i illustrasjonene i kap. 5.4 og vedlegg 13, 14 og 15.

Deler av nedkjøringen til parkeringskjelleren legges under lokk, og dermed kan ca. 220 m² brukes som rekreasjonsareal (# 3).

Hagen på taket av konferansedelen er på ca. 600 m².

Planbestemmelsene ivaretar at minst 450 m² her skal opparbeides til et kvalitativt rekreasjonsareal (# 2)

I tillegg blir prosjektets toppetasje og utsiktsplattform tilgjengelig for allmennheten.



Figur 45 Skisse utomhusplan Norconsult AS

God og brukervennlig atkomst fra bo- og servicesenter bør etableres. Arealet skal kunne nås både med hotellets heisanlegg, trappeløp fra Thomas von Westens gate, samt direkte atkomst fra nord via taket over parkeringsanlegget. Denne atkomsten er skissert inn langs hotellets fasade, innenfor planområdet. Bearbeiding av terrenget rett nord om planområdet ville gitt en bedre flyt mellom nærområdet og takhagen, men området ligger utenfor plangrensen.

Det er i planfasen utarbeidet illustrasjoner for en mulig opparbeiding av utomhusplan for prosjektet. Skissene viser at det vil være mulig å etablere kvalitative uteområder med god størrelse. Reguleringsbestemmelsene har med seg krav om bruk av landskapsarkitekt for endelig utforming av utomhusplanen som skal foreligge ved søknad om rammetillatelse. Her stilles også kvalitetskrav i tråd med lokale føringer. Planbestemmelsene ivaretar vindkomfort, støykrav og annen kvalitet på alle uteoppholdsareal. Avfallshåndtering og varelevering skal ikke etableres i konflikt med uteoppholdsarealer.

Privat uteoppholdsareal kan medregnes i minste uteoppholdsareal (MUA) på vilkår, se § 5.b. Det tillates at uteoppholdsarealer på bakken erstattes med uteoppholdsarealer på tak.

5.6 Barn og unges interesser

Det opparbeides leke- og øvrige uteoppholdsarealer i planområdet. Det er kort avstand til regulerte lekeområder i området - Kongsveien, Moheia fritidspark, Nordlandsparken, Talvikparken og flere lekeplasser i sentrum.

Grøntarealet på lokket av parkeringskjelleren (ca. 220 m²) vil både kunne være et tilleggsareal til barnehagens uteoppholdsareal samt fungere for øvrige naboer, se illustrasjoner i vedlegg 15 og 16. Gjeldende teknisk forskrift ivaretar fare for liv og helse. Arealer for lek og opphold skal etableres og sikres forskriftsmessig.



Flyfoto: Rosa linjer viser omtrent hvor uteområdet vil være. Akebakke omtrentlig vist med gul strek.



Utsnitt av ny utomhusplan: Dagens bebyggelse som skal fjernes vist med stiplet sort strek

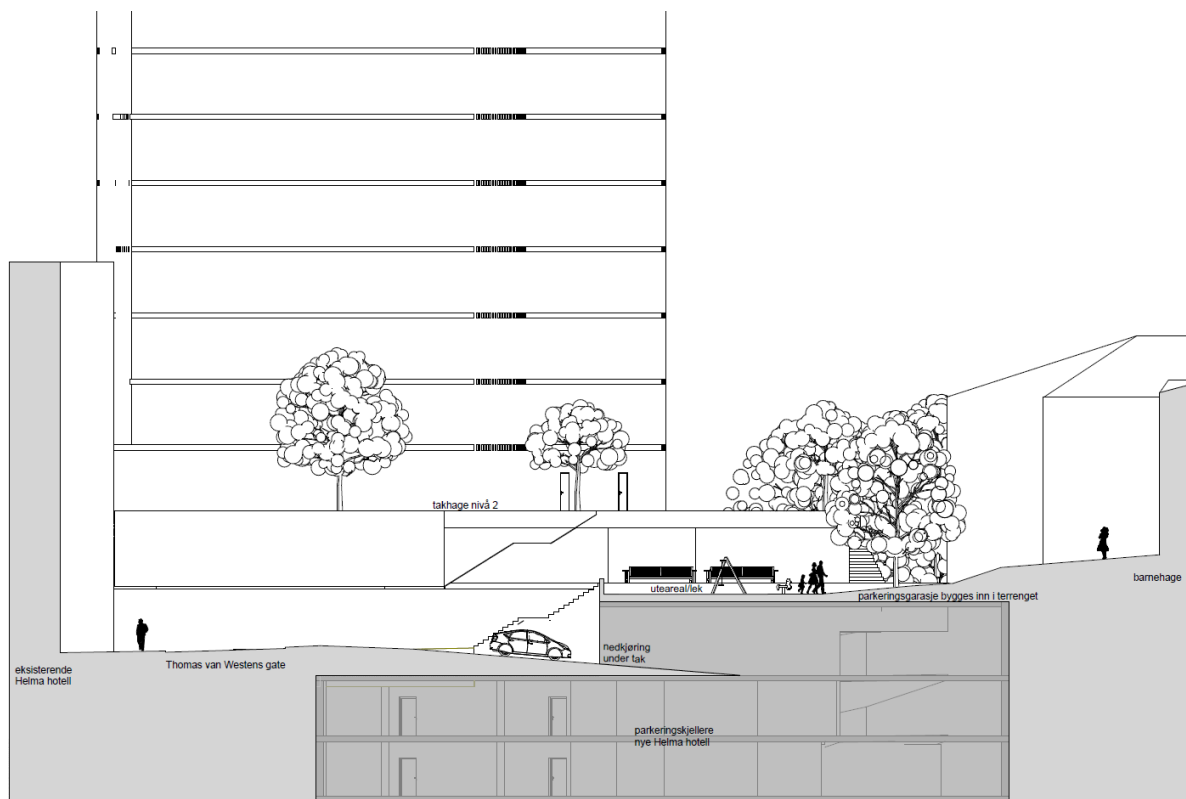
Figur 46 Illustrasjoner som viser plassering av mulig uteareal for Kirketunet barnehage. Norconsult AS

Dialog med Kirketunet barnehage

I forbindelse med planarbeidet har Norconsult bedt barnehagen om synspunkter på nytt uteareal på Thomas von Westens gate 5. Representanter fra barnehagen og Norconsult var på befaring i området 1. september 2023, se vedlegg 18.

Barnehagen bekrefter at de kan være interessert i uteområdet som skissert. De foreslår at området utformes slik at det også vil være et hyggelig møtepunkt for beboere i Mobekken. Akebakken som går langs tomtegrensa i nordvest er viktig for barnehagen å beholde.

For barnehagen er det viktig å gjerde inn området slik at sikkerheten for barna er ivarettatt og at området er mest mulig skjermet fra trafikk. Det foreligger ønske om både trær og beplantning, og detaljer om utforming og tilknytning til dagens barnehageområde må diskuteres videre under detaljprosjektering ved landskapsarkitekt.



Figur 47 Snitt som viser uteoppholdsareal/lekeareal på lokket over nedkjøring til P-kjeller i Thomas von Westens gate 5. Norconsult

5.7 Trafikk - atkomst og parkering

Innkjøring foreslås etablert øst i planområdet, med atkomst fra Sørlandsveien og nedkjøring fra Thomas von Westens gate - se illustrasjoner, vedlegg 14 og 15. Varelevering løses og via Sørlandsveien, og inn Thomas von Westens gate. Fri høyde inn i P-kjeller som vist over, er 3 meter, hvilket muliggjør atkomst for mindre varebiler – eksempelvis en Ford Transit. Atkomst, parkering og varelevering skal detaljprosjekteres i neste fase. Det må settes av tilstrekkelig manøvreringsareal for å ivareta trafiksikkerhet og størrelse på kjøretøy.



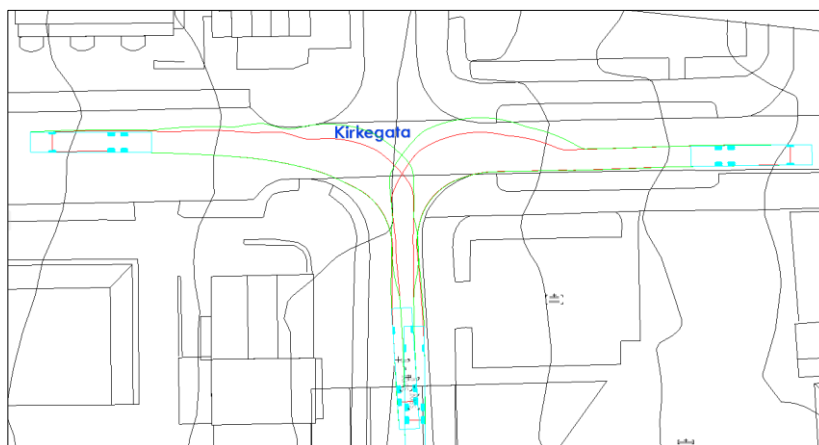
Figur 48 Illustrasjon av kjøreadkomst, Norconsult AS

Planforslaget viser ny holdeplass i Sørlandsveien for på- og avstigning fra biler og turbusser til hotellet.



Figur 49 Illustrasjon busslomme, Norconsult AS

Busser tillates ikke parkert i planområdet, det er tenkt at disse kjører ut av området, ned Kirkegata og parkerer på offentlige parkeringsområder utenfor kjernesentrum. Det er laget sporingskurver for buss i krysset Kirkegata-Sørlandsveien for å kontrollere framkommelighet for buss.



Figur 50 Illustrasjon sporing av buss i krysset Kirkegata/Sørlandsveien, Norconsult AS

Det er anslått en frekvens på inntil 10 turbusser pr dag i høysesongen. Sesongen for denne type trafikk sammenfaller med fellesferien, belastningen på offentlige parkeringsarealer ansees derfor som overkommelig.

Det reguleres rekkefølgebestemmelser for etablering av fortau langs det nye hotellet – slike skal være på plass før nybygg kan tas i bruk. Fortausbredde er satt til minimum 3 meter mot Sørlandsveien, mens i Thomas von Westens gate er fortausbredden 2,5 meter som for eksisterende fortau. Det er gjennom bestemmelsene satt krav om tineanlegg på fortau som er smalere enn 3 m for å minimere ulykker, behov for snørydding og snødeponi på privat grunn.

Det er krav til tineanlegg for innkjøring til parkeringskjeller.



Figur 51 Illustrasjon innkjøring, Norconsult AS

For å opprettholde sikkerheten for brukere av fortauet skal det etableres et plant område mellom fortau og nedkjøringsrampe til P-kjeller. Det bør i tillegg etableres gangfelt som vist i illustrasjonene. Gangfeltene er ikke regulert.

Det er i de senere år satt søkelys på tiltak for å redusere privat bilbruk. Planområdet ligger gunstig til for å kunne oppnå en høy grad av mobilitet i hverdagen uten bruk av privatbil. Det foreslås å tillate bildelingsordning for boenhetene i planområdet, se forslag til planbestemmelser.

Jamfør Tiltakskatalog for transport og miljø kan en bildelingsplass tilsvare 5-15 ordinære parkeringsplasser:

Bildeling som konsept

Bildeling gjør det mulig å bruke bil uten å eie den selv. Kostnadene er lavere samtidig som brukerne har tilgang til bil når de trenger det. Undersøkelser viser at de som er med i en bildeleordning kjører ca. en tredjedel mindre enn de som eier egen bil. En bil i en bildeleordning kan erstatte 5-15 privatbiler. Bildeling kan være et godt miljøtiltak. Forutsetningen er at ikke personer som tidligere reiste kollektivt, gikk eller syklet, går over til å bruke bil på grunn av attraktive bildeleordninger. Digitaliseringen har gitt helt nye muligheter med nettbaserte mobilitets-tjenester som har skapt store forventninger til bildeling framover. Bildeling i Norge har vokst formidabelt siden 2015, ikke minst på grunn av den nye typen bildeling mellom privatpersoner. Bildeling er et tiltak som kan:

- Redusere transportarbeid gjennom mer effektiv utnyttelse av eksisterende transportmidler.
- Redusere behov for eie av personbil.
- Stimulere til mer gjennomtenkt bruk av personbil. Bilbruken må planlegges og pris og tidsbruk tydeliggjøres.

Hvor er tiltaket egnet

Tiltaket har særlig vært sett på som egnet i tette byområder hvor det er korte avstander eller forbundet med lite anstrengelse å ta seg til en henteplass fra egen bolig eller arbeidsplass. Men også i mindre tettsteder kan det være aktuelt med bildelingsordninger, særlig dersom kostnadene ved eget bilhold blir sterkere synliggjort, problematisert og sett i sammenheng med hva bildeling kan representere økonomisk og velferdsmessig.

Kilde: [Bildeling - Tiltakskatalog for transport og miljø.](#)

Parkeringsplasser for boliger kan reduseres fra 24 til 5 plasser dersom bildelingsordning tas i bruk og det regnes 1 delebil per 5 boenheter. Dersom det tas et valg om å benytte bildeling er det et krav om at ordningen skal tinglyses. Gjeste plasser må etableres med 0,2 plasser pr boenhet.

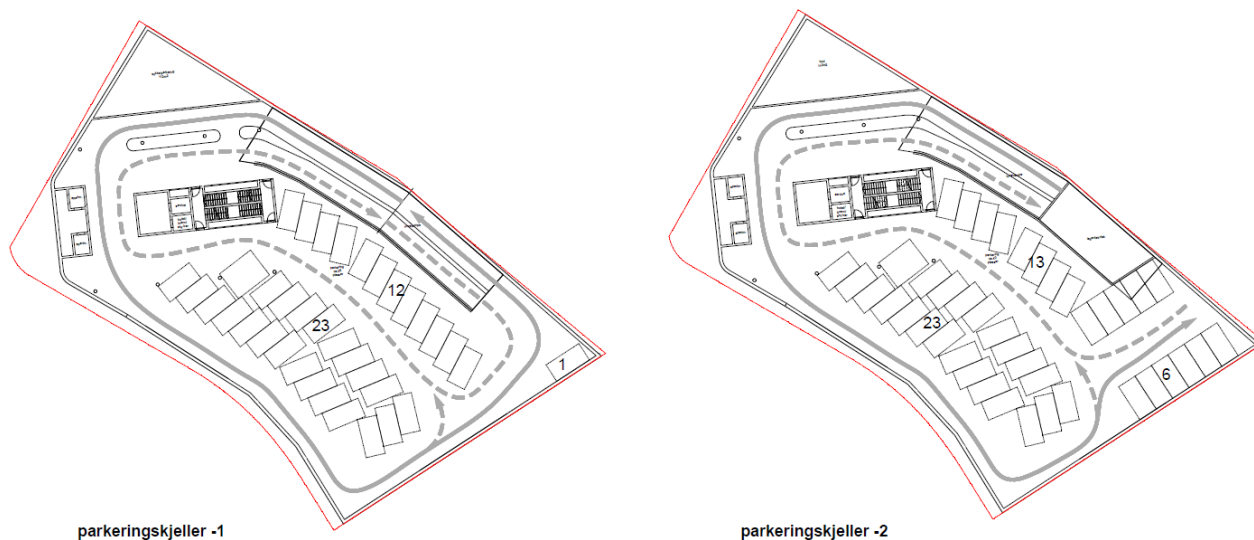
I henhold til kommunens parkeringsnorm er det beregnet et parkeringsbehov på 97 p-plasser for de funksjoner og areal som ligger i konseptet per i dag. Dette er forutsatt at det benyttes bildeleordning for beboerne i boligene. I denne beregningen inngår parkeringsplasser i Sørlandsveien 49 som tilhører dagens Helma hotell. Eksisterende hotell har i tillegg 22 plasser i p-kjeller og 6 plasser bak hotellet. 4 tinglyste parkeringsplasser for boliger i Gågata borettslag forutsettes tinglyst på annen lokalisering ved etablering av ny bebyggelse. Dette er et krav i rekkefølgebestemmelsene, og forslagsstiller opplyser om at det er funnet en ny plassering for disse parkeringsplassene.

Plan i nytt hotell	Funksjon	Areal/krav	Parkeringsbehov
1	Forretning	320 (1 pr 50 m ² BTA)	6,4
1	Hotell	500 (1 pr 100 m ² BTA)	5
2	Hotell/konferanse	1108 (1 pr 100 m ² BTA)	11,1
3-12	Hotellrom	4390 (1 pr 100 m ² BTA)	43,9
14-19	24 leiligheter	1 bil pr 5 boenheter	5
14-19	boliggjester	0,2 plass pr boenhet	5
20	skybar	448 (1 pr 100 m ² BTA)	4,5
Dagens hotell	hotell	Vist på utomhusplan til byggesak	16
		Sum parkeringsbehov	97

Figur 52 Parkeringsbehov innenfor ny bebyggelse. Norconsult AS.

I trafikkanalysen er det antatt at man kan oppnå 85 parkeringsplasser. Det er gjort en vurdering av konsekvensen av å ha færre parkeringsplasser inn det som kreves i kommunedelplan for Mo. På bearbejdede skisser er det funnet plass til 93 P-plasser, 78 av disse i to nivå under bakken. Parkeringsarealet må detaljprosjekteres i neste fase, og det vil

være behov for å tilpasse funksjoner og arealer for å ivareta tilstrekkelig med parkering.



Figur 53 Illustrasjon parkeringsnivå under bakken, Norconsult AS

Det er krav om at 10 % av plassene tilrettelegges for brukere med funksjonsnedsettelse.

For å unngå at sykler parkeres vilkårlig bør man tilrettelegge sykkelparkering med tilstrekkelig kapasitet og på en slik måte at det innbyr til bruk. Dette passer godt sammen med bildeling og en miljøvennlig profil. I håndbok V122 gir Statens vegvesen råd om antall og utforming av parkeringsplasser for sykkel.

Hvor mange parkeringsplasser forslagsstiller får til i detaljprosjekteringsfasen, vil kunne være førende for hvor mye publikumsareal, hvor mange hotellrom og hvor mange boenheter som kan etableres innenfor planområdet.

5.8 Støy

Uten skjermingstiltak blir noen av de nye boenhetene liggende i gul støysone. Med tiltak som tett rekkverk på vestvendte balkonger og lydabsorberende himling på plan 14 til 19, vil alle private uteoppholdsarealer for boenhetene (plan 14-20) ligge i hvit sone.

Støyanalysen redegjør for mulige tiltak på eksisterende bygningsmasse i Sørlandsveien dersom støynivåene blir utfordrende som følge av økt trafikk. Planbestemmelsene har rekkefølgekrav om at det skal utføres støyskjerming for berørte boliger.

En teknisk etasje i høyblokka vil ha behov for inntaksrister og muligens avkast på fasaden. Det kan være problematisk med hensyn til støy til spesielt boliger og balkonger over denne etasjen. Tiltak må detaljeres i utbyggingsfasen, for eksempel kan det være aktuelt å erstatte kondenseringsenheter (tørrkjølere etc.) med fjernkjøling. Store tekniske anlegg for nybygget kan påvirke støybildet for omgivelsene. Ved plassering av elementer må det tas hensyn til følgende områder:

- planlagte uteområder på konferansedelen
- omkringliggende bebyggelse
- utearealer på og utenfor vinduer på høyblokka

Planbestemmelsene har med seg at lydkrav gitt i veileder T1442 skal innfris ved prosjektering av nybygg i planområdet.

5.9 Teknisk infrastruktur

Overvann Tiltaket medfører fortetting i utbygd område, som igjen stiller krav til helhetlig planlegging av overvannshåndtering lokalt i planområdet. Det er utarbeidet en VAO-plan basert på grunnlaget som foreligger nå, og denne er godkjent av kommunens VA-avdeling. Det fordres en mer detaljert VAO-plan i tiltaksfasen.

VA-anlegget vil omfatte overvannshåndtering, samt tilknytning av vann og spillvann til kommunalt nett. Bygningene må ha tilstrekkelig vannforsyning til både forbruksvann og slokkevann. I planbestemmelsene er det krav om godkjent VAO-plan til rammesøknad. Viktige tema i VAO-planen er som følger:

- Utbyggingsområdets infiltrasjonsevne må kontrolleres med grunnundersøkelser.
- Det må gjøres tiltak på tomte for å begrense spisslastene til overvannsnettet
- Det bør vurderes utbyggingsavtale med kommunen for rehabilitering av VAO-nett i området som følge av utbygginga
- Eksisterende flomveier må ivaretas ved utbygging. Det må sikres fall ut fra bygg og legges drenering rundt bygg. Etasjer under bakken bør ha tett betong for å hindre innsig av grunnvann/overvann.

Avfallshåndtering er tenkt løst i ny bygningsmasse, men reguleringsplanen åpner og for at det kan etableres nedgravde løsninger innenfor arealene regulert til utbygging. Valgte løsning skal godkjennes av avfallsselskap før søknad om rammetillatelse. Det tillates ikke nedgravd avfallsløsning mot Sørlandsveien. Avfallshåndtering må ikke etableres i konflikt med uteoppholdsarealer.

Fjernvarme Innenfor konsesjonsområde for Mo fjernvarme har alle nybygg over 1000 m² bruttoareal tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegget.

Tineanlegg - se kap. 5.7

Elforsyning Prosjektet må i dialog med Linea AS for å sikre el-kapasitet og forsyningsevne i området. Utbygging av ny integrert nettstasjon må skje i samråd med Linea.

5.10 Geoteknikk og stabilitet

Det er kjent fra byggeprosjekt i nabolaget at grunnforholdene kan være utfordrende og at fundamentering må ta hensyn til dette. Sikkerhet mot naturpåkjenning må være ivaretatt for bygninger og anlegg, se vedlegg 10H.

Den geotekniske vurderingen er utført av Multiconsult AS. Rapporten bygger på allerede utførte grunnboringer i området, og har vært til gjennomsyn hos NVE. Multiconsult AS og NVE har avklart at det ikke er krav om tredjepartskontroll av den geotekniske vurderingen.

Det konkluderes med at tiltaket er gjennomførbart med bruk av normale bygningsmetoder dog med noe omfattende oppstøttingsløsninger og kontroll mot nabokonstruksjoner. Utbygging i en slik størrelsesorden i urbant miljø skal utføres på en slik måte at det ikke medfører fare for skade eller annen påvirkning på nærliggende konstruksjoner i alle faser av prosjektet. Gjennom planbestemmelsene er det regulert inn krav om riggplan som håndterer disse temaene.

Planbestemmelsene ivaretar tiltak som omtalt i geoteknisk vurdering.

5.11 Massehåndtering

Ved etablering av parkeringskjeller i to plan, vil forholdsvis store mengder masser måtte tas ut fra planområdet. Slike gravemasser er ressurser som ikke er fornybare og bør derfor nyttiggjøres i størst mulig grad. Det mest bærekraftige er å sikre mest mulig massebalanse i prosjektet, selv om et søkelys på massebalanse ikke skal gå utover gode løsninger, deretter fokuserer man på gjenvinning. Dersom dette ikke er mulig, kan massene brukes til utfylling på land eller i sjø. Siste utvei er å deponere massene på et godkjent deponi.

Gjennom planbestemmelsene er det regulert inn krav om riggplan som skal redegjøre for massehåndtering ved utbygging i planområdet. Massene som må graves ut – matjord som befinner seg på dagens boligtomter i planområdet for eksempel - bør gjenbrukes på takterrassene og fylles tilbake rundt ny bygning. Det er stilt krav om slik gjenbruk gjennom bestemmelsene. Det overskytende blir kjørt på deponi i radius av 5 km, eller kortere. Transport av masser bidrar til energi- og klimagassutslipp, kødannelser, veislitasje, støy og støv, og må reduseres der det er mulig.

5.12 Bærekraft

Kommunens klimamål [budsjett-og-okonomiplan-2023-2026.pdf](#) :

Rana kommune skal redusere klimagassutslippene med 40 % innen 2030 og 90 % innen 2050 sammenlignet med referanseår 2009.

Kommunens målsetting er ambisiøst med tanke på den ventede veksten i Rana, og fordrer at utbyggere ta sin andel av ansvaret.

Flere faktorer har betydning for bærekraft i et utbyggingsprosjekt. Valg av utforming, materialbruk og plassering av tiltak påvirker både levetid og klimagassutslipp. Det er ikke anledning gjennom reguleringsplan å stille strengere miljøkrav til utbyggere enn gitt gjennom teknisk forskrift (TEK 17). Teknisk forskrift stiller krav til at nye bygninger bygges slik at de senere kan demonteres, og at materialer skal bli kartlagt for ombruk ved større arbeider i eksisterende bygg. Kravet til sortering av avfall på byggeplass er økt fra 60 til 70 prosent i siste oppdateringer av forskriften, etter at bærekraftscreeningen ble gjennomført. Det er i tillegg innført krav om klimagassregnskap for boligblokker og yrkesbygg i byggesak, konkrete utslippstall vil dermed foreligge ved ferdigattest.

Det er gjennomført en bærekraftscreening for nye Helma hotell for å belyse hvilke muligheter som finnes for å utvikle et bærekraftig prosjekt. En screening skal hjelpe utbygger med å velge et ambisjonsnivå for bærekraft.

Tema som er vurdert i screeningen:

- Materialbruk
- Energieffektivitet
- Avfall på byggeplass
- Fordrøyning av overvann
- Sertifiseringsordninger

Det er i tillegg gjort en klimagassberegning på et overordnet nivå for å belyse hvordan klimagassutslipp varierer med materialbruk, slik at utbygger kan ta dette med i betraktning ved valg av materialer. Beregningene viser at mengden glass i fasaden og valg av lavkarbonbetong har stor effekt på klimagassutslipp.

Valg av fundamenteringsmåter som er beskrevet i geoteknisk vurdering vil også påvirke utslippene. Kalk-sement-stabilisert byggegrunn er en løsning som gir økt stabilitet i området, men innebærer større klimagassutslipp enn spissbærende peler til berg. Det er anbefalt å gjøre tidlige vurderinger av forutsetninger for fundamentering slik at de beste løsningene kan finnes både for klima og stabilitet.

Utgraving av masser for å etablere parkeringskjellere gir overskuddsmasser som må ivaretas. Håndtering av utgravde masser påvirker prosjektets bærekraftprofil. I bestemmelsene er det krav om å gjenbruke matjord/hagejord, samt å redegjøre for massehåndtering.

I bestemmelsene stilles det rekkefølgekrav om å redegjøre for ambisjonsnivå for bærekraft og klimagassutslipp i byggesak.

For å ivareta sikkerhet og varighet er det nødvendig å ta hensyn til klimaendringer ved utbygging.

Overvannshåndtering er derfor viktig i et bærekraftperspektiv, og i planbestemmelsene er det stilt krav om å benytte grønne tak for fordrøyning av overvann. I henhold til kommunal VA-norm skal fordrøyning skje på egen tomt slik at kommunal infrastruktur ikke overbelastes.

Vegetasjon i takhagen vil kunne erstatte noe av den tapte infiltrasjonen til grunnen og dempe avrenningen fra tak etter styrtregn. Videre vil takhagen bidra til økt biomangfold i sentrum, opptak av klimagass og en hyggelig utsikt for naboene.

Fellesskapsløsninger som bildeling og takhage har betydning for sosial bærekraft.

I denne planen er det stilt følgende krav som har betydning for klima og bærekraft:

- Det skal etableres grønne tak på nybygg for fordrøyning av overvann
- Valg av løsning for fordrøyning av overvann skal begrunnes
- Det er krav om tilknytning til fjernvarme
- Valg av energiløsning skal begrunnes
- Ambisjonsnivå for bærekraft skal dokumenteres
- Konkrete mål for reduksjon av klimagassutslipp og gjenvinningsandel på byggeplass skal dokumenteres
- Eventuell sertifiseringsordning skal angis
- Utforming av fysiske tiltak med tanke på framtidige klimatiske forhold skal redegjøres for
- Det skal etableres en takhage med beplantning i flere nivå
- Matjord/hagejord fra byggetomta skal gjenbrukes
- Det tillates bildelingsordning for boliger

5.13 Risiko- og sårbarhet

Det vises til vurdering av risiko og sårbarhet, vedlegg 10J. Avbøtende tiltak som beskrevet må etableres i tiltaksfasen, og planforslaget medfører ved hjelp av disse, ingen økt risiko eller sårbarhet, verken innenfor planområdet eller for omgivelsene.

Vindbelastning er vurdert for den planlagte bebyggelsen og for de sårbare byggene Mo bo- og servicesenter og Kirketunet barnehage.

Brann og brannsmitte Slokkevann og fremkommelighet for utrykningskjøretøy er vurdert i ROS-analysen da dette er forhold som vurderes som relevante for reguleringsplanfasen. Øvrige forhold knyttet til brann og brannsmitte vil bli vurdert i forbindelse med detalj-/brannprosjektering og skal utføres iht. gjeldende krav i byggeteknisk forskrift (TEK 17). For eksempel vil det være krav til fullsprinkling av et slikt bygg.

Geoteknikk Områdestabilitet er vurdert iht. NVE 1/2019, som skal utføres på siste plannivå, som i dette tilfellet er reguleringsplan. Dette er referert i ROS-analysen. Geoteknisk detaljprosjektering utføres vanligvis i forbindelse med byggesaksbehandlingen og det er ikke krav om at dette skal gjøres i reguleringsplanfasen.

Trafikk og støy er vurdert i ROS-analysen der dette er relevant, med henvisning til aktuelle rapporter som er utarbeidet til planforslaget. Her er det satt søkelys på forhold som er relatert til trafiksikkerhet og støy i anleggsfasen, og med henvisning til at sikkerhet for tredjeperson i anleggsfasen skal dekkes av senere SHA-vurderinger som gjøres iht. byggherreforskriften.

Takras Dette er forhold som er aktuelle for vurdering i forbindelse med detaljprosjektering av bygget og ikke relevant for en ROS-analyse til en reguleringsplan.

Eksisterende VA-infrastruktur forutsettes ivaretatt gjennom påvisning og gravemelding.

5.14 Rekkefølgebestemmelser

Planbestemmelsene har med seg rekkefølgebestemmelser for følgende temaer:

- Bærekraft
- Klimatilpasning
- Overvannshåndtering
- Rigg- og massehåndteringsplan
- Støy
- Avfallshåndtering
- Geoteknisk vurdering
- Heftelser
- Uteoppholdsarealer og lekeplass
- Parkering og bildelingsordning
- Støttemurer
- Fortau
- Holdeplass

6 Utredninger og virkninger av planforslaget

6.1 Konsekvensutredningen

Hensikten med en konsekvensutredning er å belyse hvilke vesentlige samfunns- og miljøvirkninger planforslaget kan gi. Målet er å få fram *beslutningsrelevant* kunnskap for medvirkning og videre politisk behandling og vedtak. Kapittel 2.4 redegjør for temaer konsekvensutredningen skal belyse. For å svare ut disse forventningene, er det utarbeidet en sosiokulturell stedsanalyse, illustrasjoner, samt følgende konsekvensutredninger og fagrapporter:

- Konsekvensutredning landskapsvirkning
- Konsekvensutredning kulturminner og kulturmiljø
- Lys-skyggeanalyse
- Vindanalyse
- Trafikkanalyse
- Støyanalyse
- Geoteknisk vurdering
- VAO-plan - infrastruktur (vann, avløp og overvann)
- ROS-analyse (Risiko- og sårbarhet)
- Klimagassberegninger

I tillegg er det gjort en bærekraftscreening av forprosjektet for å synliggjøre for utbygger hvor potensialet for mindre klimapåvirkning befinner seg.

Det er gjort en sammenstilling av utredningene som følger planforslaget som vedlegg 11. Her redegjøres for hvilket datagrunnlag som er benyttet, datagrunnlagets kvalitet og eventuelt beskrivelse av tilnæringsmetoden. Det gjøres rede for hvilke vurderingskriterier som er anvendt, slik at vurderingene er etterprøvbare. I tråd med forskriftens § 23 beskrives mulige tiltak for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig, kompensere vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

Tabellen i kapittel 6.4 viser konsekvensene for de ulike temaene med konsekvensgrad for miljø- og samfunnstema. Avslutningsvis er det gjort en samlet vurdering av konsekvensgraden for samfunn og miljø for planforslaget i tråd med miljødirektoratets veileder:

Konsekvensgrad for miljøtemaet	Kriterier for konsekvensgrad
Kritisk negativ konsekvens	Stor andel av alternativets område har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad svært alvorlig miljøskade (----), og i tillegg store samlede virkninger. Brukes unntaksvis.
Svært stor negativ konsekvens	Stor andel av alternativets område har høy konfliktgrad. Det er delområder med konsekvensgrad svært alvorlig miljøskade (----), og ofte flere/mange områder med alvorlig miljøskade (---). Vanligvis store samlede virkninger.
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Ofte vil flere delområder ha konsekvensgrad alvorlig miljøskade (---).
Middels negativ konsekvens	Ingen delområder med de høyeste konsekvensgradene, eller disse er vektet lavt. Delområder med konsekvensgrad betydelig miljøskade (--) dominerer.
Noe negativ konsekvens	Kun en liten del av alternativets område har konflikter. Ingen delområder har de høyeste konsekvensgradene, eller disse er vektet lavt. Vanligvis vil konsekvensgraden noe miljøskade (-) dominere.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlige endringer sammenlignet med nullalternativet. Det er få konflikter og ingen konflikter med de høyeste konsekvensgradene.
Positiv konsekvens	Totalt sett er alternativet en forbedring for temaet sammenlignet med nullalternativet. Det er delområder med positiv konsekvensgrad og kun få delområder med lave negative konsekvensgrader. De positive konsekvensgradene oppveier klart delområdene med negativ konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 54 Fra Miljødirektoratets veileder M1941

6.2 Alternativ 0 – referansealternativ

Påvirkning og konsekvenser av en utbygging skal vurderes i forhold til et referansealternativ. Referansealternativet tar utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan. Området er regulert til *parkering og bebyggelse (hotell)* med tillatt byggehøyde tilsvarende kote 36,5 for området H1 og kote 24 for område H2. I H1 tillates utbygd inntil 80 % av arealet, for H2 tillates utbygd inntil 40 %. Kote 24 på område H2 tilsvarer en bygning på maksimalt 3 etasjer.

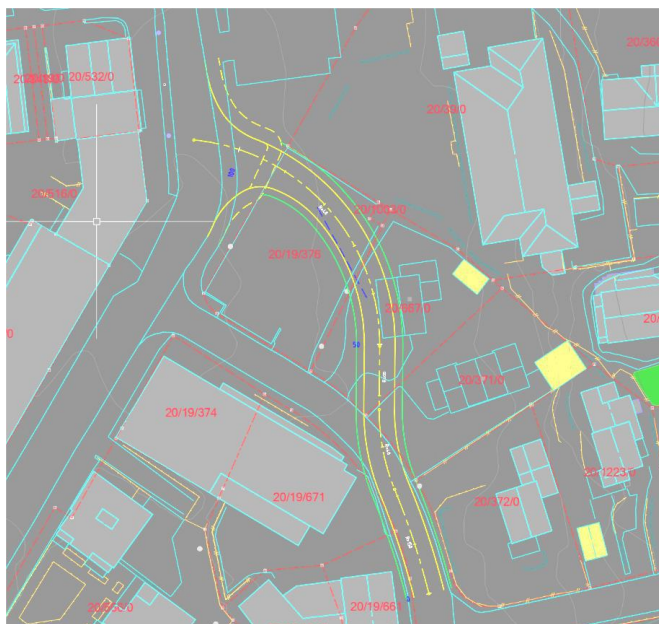
6.3 Vurdering av alternative konsept

Alternativt gateløp

Det er på oppfordring fra kommunen vurdert å legge om gateløpet for Thomas Von Westens gate, for å kunne oppnå en bedre sammenheng mellom nytt og eksisterende hotellbygg.

Å flytte et gateløp ansees som et kraftig planmessig grep. Det er likevel gjennomført en forenklet arealanalyse for å vurdere arealbeslaget av ny vegføring. Statens vegvesens normal N100 er lagt til grunn for utforming av horisontal-kurvatur.

Alternativet etterlater ikke tilstrekkelig areal for nytt hotell- og konferanseanlegg, dette alternativet er derfor ikke utredet videre.

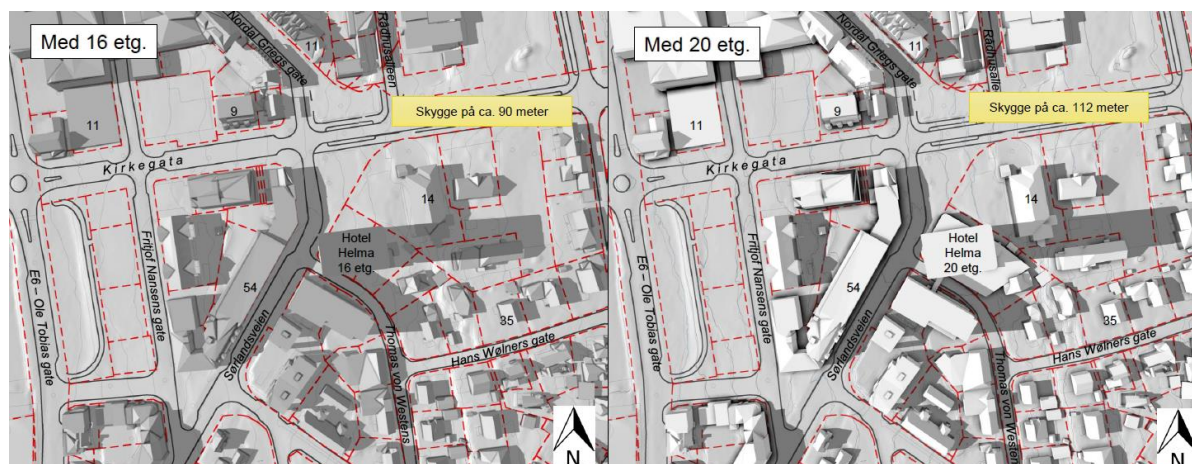


Figur 55 Veilinjer ved alternativt kryss og gateløp. Norconsult AS

Lavere byggehøyde

Det er på oppfordring fra kommunen gjort en lys-skyggeanalyse av en alternativ byggehøyde. Prosjektet må inneholde både hotellidel og boenheter for å være økonomisk realiserbart. Det presenteres derfor en analyse av et nybygg med begge disse funksjonene – 16 etasjer - for tidspunktene når skyggen slår mot boligområdene i øst (kveld).

En reduksjon i byggehøyde som vist, vil gi mindre skygge, men anses ikke å gjøre en vesensforskjell for omgivelsene. Det er bebyggelsen nordøst for kirka som i størst grad vil merke forskjell på en 16 og 20 etasjes bygning, samtidig ser vi at rekreasjonsarealene her allerede er berørt av skygge fra eksisterende bebyggelse på kveldstid, se vedlegg 10D, s. 16 og 17



Figur 56 Sol-skyggeforhold 23.juni kl.17. Hentet fra Sol-skyggeanalysen, Norconsult AS.

Massivtre

Rana kommune har bedt om at klimagassberegningene i planfasen skal vurdere nybygg i massivtre. I bærekraft-screeningen er det anbefalt at massivtre vurderes som et bærekraftstiltak.

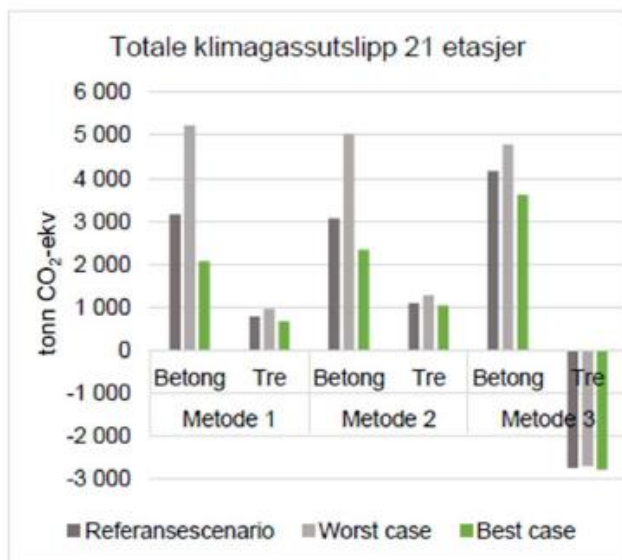
Tre blir ofte vurdert som et mer klimavennlig byggemateriale enn betong, og har estetiske kvaliteter som mange setter pris på. Fordi tre er et lett materiale kan fundamenteringen bli mindre omfattende enn for bygg i stål og betong – likevel, lokale grunnforhold kan innebære at valg av bærekonstruksjoner ikke får noen vesentlig innvirkning på fundamentingsløsningen.

Det er mange faktorer som vil ha betydning for materialvalg til bærekonstruksjoner og fundamentingsmåte. Krav til brannsikkerhet og lydgjennomgang kan for eksempel medføre at det blir nødvendig å benytte betong i etasjeskillere i et massivtrebygg. Det kan også være nødvendig å benytte betong og stål i avstivende konstruksjoner.

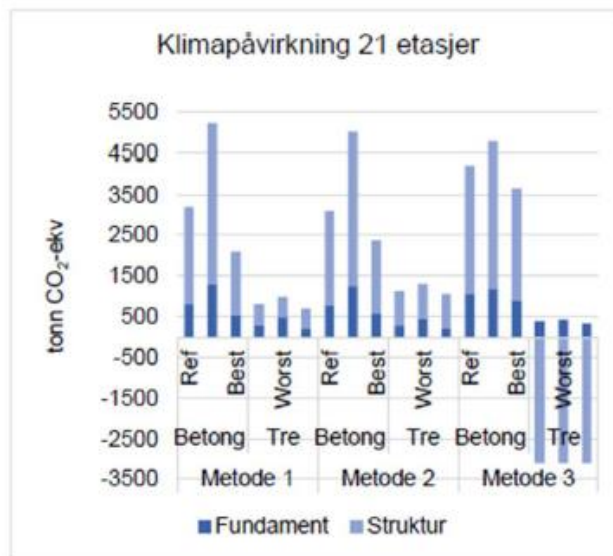
For å kunne utføre sammenlignbare studier av et konkret bygg er det nødvendig å gjennomføre prosjekteringsarbeid innenfor flere fag. Rådgivere innen konstruksjonssikkerhet, brannsikkerhet og bygningsfysikk har vurdert det som ikke hensiktsmessig å bruke relativt store ressurser for å gjennomføre en slik studie for denne reguleringsplanen, da dette vurderes å ikke gi beslutningsrelevant informasjon i plansaken. Det er ikke anledning til å stille strengere miljøkrav i reguleringsplaner enn gitt gjennom teknisk forskrift – som fortsatt tillater konvensjonelle bygg i stål og betong.

Julie L. Skullestad har i en masteroppgave¹ fra NTNU 2016, sett på klimagassutslipp fra konvensjonelle bygg sammenlignet med utslipp fra samme bygning med bærekonstruksjoner i massivtre: [Bygging av høyhus i tre som et klimatililtak \(ntnu.no\)](https://www.ntnu.no) Arbeidet i studien har ført frem til følgende konklusjoner: *Klimapåvirkningen fra bæresystemer i tre er betraktelig lavere enn klimapåvirkningen fra bæresystemer i armert betong. Utvidet satsning på bygging med bærekonstruksjoner i tre kan derfor sies å være et klimatililtak.*

¹ Julie Lyslo Skullestad. 2016. Bygging av høyhus i tre som et klimatililtak. En sammenliknende LCA av bæresystemer i tre og betong med varierende antall etasjer. Norges teknisk naturvitenskapelige universitet NTNU.



Figur 29. Sammenlikning av beregnet klimapåvirkning fra bæresystemer i tre og betong for bygg på 21 etasjer.



Figur 33. Total klimapåvirkning fordelt på fundament og struktur for bæresystemer i tre og betong for bygg på 21 etasjer.

Figur 57 Utklipp fra Masteroppgave 2016, enhet og figurtekst er korrigert av Norconsult AS

Tiltakshaver har ikke tatt noen beslutning for valg av materialer i bærekonstruksjoner i denne fasen.

6.4 Konsekvenser for miljø og samfunn

Nedenfor er det gjort en enkel fremstilling av de ulike utredningene og resultatene fra disse. De fleste temaene er sammensatte, det er derfor viktig å se denne oppsummeringa i sammenheng med de vedlagte utredninger for å skaffe seg et fullverdig bilde av konsekvensene. Konsekvensgraden vist under her, tar ikke hensyn til avbøtende tiltak.

Utrednings-tema	Metode brukt	Konsekvens	Beskrivelse
Landskap	Miljødirektoratets veileder <i>Konsekvenser for klima og miljø - M-1941.</i>	Noe negativ konsekvens	Konsekvensen er i all hovedsak synligheten av tiltaket. Bygget vil være godt synlig fra alle delområdene. Delområde A – <i>Sentrum</i> er det eneste delområde som blir direkte berørt av tiltaket. Selv om tiltaket er godt synlig fra alle delområdene er det ikke vurdert at tiltaket vil ha en vesentlig forringende effekt innenfor tema landskap. Forslag til avbøtende tiltak og vurdering av disse – se kap. 6.19
Kulturminner	Miljødirektoratets veileder M-1941 med metoden for fagtema kulturarv.	Noe negativ konsekvens	Delområde 1 – <i>Området rundt Mo kirke</i> påvirkes primært gjennom fjernvirkning og ny bebyggelse vil være synlig fra kulturmiljøet. Nybygget kan oppleves som et fremmedelement og påvirke opplevelsens-verdien noe. Virkning for delområde 1 som helhet vurderes til noe forringet.

			<p>I delområde 2 – <i>Hotelllets nærområde</i>, vil bygningens høyde virke fremmed i bybildet og påvirke opplevelses-verdien noe, likevel anses forståelsen av den historiske bruken av området å i liten grad bli påvirket. Da både Prestegården og Vallagården fremstår som enkeltstående kulturhistoriske objekter i et område ellers preget av variert bebyggelse, kan man likevel si at oppføring av hotellet vil gi en ny bredde til Ranas historie med den nye store industrietableringen i kommunen og forventet ny befolkningsvekst, tilnærmet lik den man så i Rana i forbindelse med etableringen av Jernverket.</p> <p>Forslag til avbøtende tiltak og vurdering av disse – se kap. 6.19</p>
Lys/skygge	<p>Utført ved hjelp av digital modell av Mo sentrum med innebygde data om solgang. Terrenghøyden ved utbyggingsområdet er på ca. kote 13. Bygningshøyden i utbyggingsalternativet er 72 m over bakken, modellen viser altså en bygning på kote + 85. Valgte datoer er vår/høstjevndøgn og midtsommer. Lysforholdene er vist for følgende tidspunkt 0900, 1300, 1700 og 1900</p>	Stor negativ konsekvens	<p>Analysen viser at konsekvensene for Mo bo- og servicesenter, barnehagen og øvrige naboer vil variere gjennom året. Servicesenterets uteoppholdsarealer vil påvirkes på formiddagen særlig, som er uheldig da beboerne antas å ha lav mobilitet og slik er avhengig av gode nærområder. Lystilgangen på barnehagens uteoppholdsarealer påvirkes i liten grad før klokken 16.00. På kveldstid er lekearealene påvirket av slagskygge fra høyhuset.</p> <p>Forslag til avbøtende tiltak og vurdering av disse – se kap. 6.19</p>
Vind	<p>Analysen er basert på 3-dimensjonale strømnings-simuleringer av vind i området. Analysen benyttes til å visualisere vindkomfort og sikkerhet i kroppshøyde der mennesker oppholder seg.</p>	Noe negativ konsekvens	<p>Vindanalysen viser at enkelte områder vil få redusert vindkomfort som følge av bebyggelsen med høyhus. De viktigste områdene dette gjelder er uteområdene til servicesenteret og barnehagen.</p> <p>Vindsimuleringene viser likevel at det generelt sett er god vindkomfort i kroppshøyde – både på bakkeplan i planområdet og i nærområdet.</p> <p>Forslag til avbøtende tiltak og vurdering av disse – se kap. 6.19</p>

<p>Trafikk</p>	<p>Det er benyttet anerkjente beregningsmetoder for turproduksjon fra de ulike funksjonene og trafikkfordeling til ulike kjøretøy/reisemåter. Standard verktøy for beregning av kapasitet i kryss.</p>	<p>Noe negativ konsekvens</p>	<p>Planforslaget innebærer økt trafikk til og fra planområdet. Dagens trafikk: 281 bilturer ÅDT. Økt trafikk av bilturer til og fra planområdet som følge av planen er beregnet til 572 i ÅDT. Trafikkøkningen er rundet opp til 350 kjøretøy sørover og om lag 200 kjøretøy nordover Sørlandsveien.</p> <p>Det er valgt en atkomstløsning som ikke skal gi økt trafikk i bolig gatene i Mobekken.</p> <p>Krysset Sørlandsveien/Thomas von Westens gate har god kapasitet for trafikkøkningen til parkeringskjelleren.</p>
<p>Trafikkstøy</p>	<p>Basert på kartgrunnlag og konseptskisser er det utarbeidet en simuleringsmodell for veitrafikkstøy. Støyrapporten er utarbeidet i en tidlig fase av planprosessen og presenterer svært konservative resultater for trafikkstøy. Rapporten må oppdateres ved detaljprosjektering. Konsekvensvurderingen her bygger på oppdaterte trafikk tall.</p>	<p>Noe negativ konsekvens</p>	<p><u>Støy fra trafikk i Sørlandsveien:</u> Det er ikke grunn til å tro at noen boliger havner i rød sone som følge av utbyggingsalternativet. Det blir noe redusert støy utenfor Bo- og servicesenteret.</p> <p><u>Støy fra trafikk i Thomas von Westens gate:</u> Ingen boliger i Thomas von Westens gate havner i gul sone som følge av utbyggingsalternativet.</p> <p>Forslag til avbøtende tiltak og vurdering av dette – se kap. 6.19</p>
<p>Nabolag/nærmiljø</p>	<p>Miljødirektoratets veileder M-1941.</p>	<p>Stor negativ konsekvens</p>	<p>Gjennom stedsanalysen fremkommer det at beboere i Mobekken bygger sin identitet til stedet på småhusbebyggelsen i det grønne - ikke nærheten eller følelsen av å være i sentrum, men heller følelsen av å være i et eget område. Begrepet oase går igjen, og verdiene knyttet til lave hus, store hager, trivelige naboer og et stille område står høyt.</p> <p><u>Delområde 1 - Mobekken:</u> Det som bryter med beboernes verdier oppfattes negativt, som for eksempel høye hus, utbygging med mange boenheter, påvirkning fra sentrum gjennom trafikkstøy og</p>

			<p>gateparkering. En utvikling som oppleves å gå på tvers av områdes identitet og historie.</p> <p>Kveldssol er en kvalitet huseiere setter stor pris på, og å få mindre lystilgang vil være svært inngripende for berørte.</p> <p>Økt trafikk og trafikkstøy forringer nærmiljøet.</p> <p>Dårligere vindkomfort vil ha ganske stor betydning for noen av naboene.</p> <p><u>Delområde 2 - Sentrum:</u> Prosjektet føyer seg inn i rekken av bymessig bebyggelse. Høyden bryter sterkt med eksisterende bygninger, men delområdets identitet anses ikke å bli vesentlig forringet. Solstudien viser at få næringsbygg vil bli direkte berørt av byggets skyggekast sommerstid.</p> <p>Forslag til avbøtende tiltak og vurdering av disse – se kap. 6.19</p>
<p>Klimagass/ bærekraft</p>	<p>Verktøyet One Click LCA er benyttet til å gjennomføre klimagassberegninger fra bygninger. One Click LCA er et bransjestandardverktøy for klimagassberegninger i Norge.</p> <p>Kvalitative vurderinger av fortetting og bærekraftprofil.</p>	<p>Ubetydelig til</p> <p>noe positiv konsekvens</p>	<p>En stor bygning vil totalt sett ha høyere klimagassutslipp enn en mindre bygning, både fra materialbruk og transport i drift. Større bygningsvolum gir likevel mindre utslipp per kvadratmeter bebyggelse. Forutsatt at det skal bygges nytt, er det mer klimavennlig å bygge ett stort volum enn flere små.</p> <p>Takflater med krav om vegetasjon bidrar til å ta opp klimagass.</p> <p>Høye hus må ha mer luft rundt seg enn lavere bygg, noe som tilsier at det ikke vil være mulig å bygge like høyt og tett i umiddelbar nærhet til et høyhus. De tetteste bymiljøene er gjerne kvartalsbyer med 5-6 etasjer.</p> <p>Gitt at det er behov for en vesentlig utvidelse av hotellkapasiteten i Rana, og at det bør bygges et nytt hotell- og konferansesenter, vil plassering i sentrum ha følgende konsekvenser:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Natur utenfor sentrum blir skånet fra nedbygging •Det blir enkelt å benytte miljøvennlig transport •Det kan ikke bygges høyt og tett i umiddelbar nærhet til planområdet •Anleggsperioden medfører ulempe for flere personer over lengre tid <p>Planforslaget har følgende positive bærekraftbidrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Det skal etableres grønne tak for fordrøyning av overvann •Det skal etableres beplantning i flere nivå •Brukbar matjord/hagejord fra byggetomta skal gjenbrukes •Det skal etableres fellesløsninger for uteopphold og lek •Det tillates bildelingsordning for boliger <p>Vi har ikke grunnlag for å si at et høyt bygg er mer eller mindre bærekraftig enn et lavt bygg, men har landet på at samlet konsekvens for klimagass og bærekraft for dette planforslaget er ubetydelig til noe positiv konsekvens.</p>

Samlet konsekvens		Middels negativ konsekvens	<p>Oppsummering av virkningsgrad:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fem utredningstemaer med <i>noe negativ konsekvens</i>• To utredningstemaer med <i>stor negativ konsekvens</i>• Ett tema med <i>ubetydelig til positiv konsekvens</i> <p>Vi vurderer dermed at ny reguleringsplan samlet sett vil ha middels negativ konsekvens, jamfør Miljødirektoratets veileder.</p>
--------------------------	--	-----------------------------------	--

6.5 Virkninger av planforslaget sett opp mot rammer og føringer

Planforslaget legger opp til en fortetting i ytterkant av kjernesentrum på Mo. Sett i forhold til kommunedelplanen og gjeldende reguleringsplan byr planforslaget på helt nye byggehøyder. Eksisterende hotell er i 6 etasjer og på dagens formål H2 er det tillatt en hotellbygning i maksimalt 3 etasjer (kote 24). Dagens bebyggelse i Thomas von Westens gate har mønehøyde på omtrent kote 24. Garasjen i Thomas von Westens gate 5 er bygget inn i terrenget, med tak på ca. kote 19.

Fortetting innenfor etablerte bysentra en byutvikling som er forankret i både lokalt og regionalt planverk. Arealpolitiske retningslinjer for by og tettstedsutvikling i fylkesplanen for Nordland:

- Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. I arealplanleggingen skal transformasjon og fortetting i by- og tettsted og rundt kollektivknutepunkter vurderes som virkemidler for å unngå uønsket spredning av bebyggelse.*
- Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.*
- Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.*

Vi er i sentrum av en av Nord-Norges største byer og planforslaget ansees å være i tråd med regional plan for by- og regionsenterpolitikk sin visjon for byene i Nordland:

Nordland skal ha kompakte, bærekraftige og innovative byer.

Målet med planen er å utvikle kompakte, bærekraftige og innovative byer. Utgangspunktet skal være å utvikle den enkelte bys muligheter for utvikling i næringslivet, skape kompakte byer å bo og besøke, med effektive og bærekraftige løsninger. Byene i Nordland er små og mellomstore byer. Byene har en rekke viktige fordeler ved å være oversiktlige, ha nettverk hvor folk kjenner hverandre godt, det tar kort tid å flytte seg internt i byen og det er kort vei til natur-, kultur- og fritidsaktiviteter. Næringslivet i byene gir spennende muligheter i det grønne skiftet og framtidig bioøkonomi. Internasjonalt har byene kvaliteter som i økende grad etterspørres, slik som trygghet, rent miljø, tjenestetilbud av høy standard og nærhet til natur. Disse fortrinnene skal utvikles gjennom planens tre pilarer; vekstkraft, attraktivitet og regionforstørring. De ti byene i Nordland er ulike med hensyn til størrelse og næringsstruktur, kultur- og servicetilbud. Hensikten med en bypolitikk for Nordland er å utvikle byenes egenart. Et viktig mål med en politikk for by- og regionsentrene, er en mer systematisk og samordnet innsats for at byene skal utvikle seg videre i retning av mer kompakte, bærekraftige og innovative byer.

Temaplan næringsutvikling Rana: *Økt tilgjengelighet som følge av ny flyplass medfører at det nå er behov på å se nærmere på destinasjonsutvikling. Vi må tenke og handle lokalt og globalt for å sikre befolkningsvekst, nødvendig arbeidskraft og den beste kompetansen for videre grønn innovasjon og utvikling mot en fornybar fremtid.*

Destinasjonsutvikling skal ses i sammenheng med etablering av ny stor lufthavn i Mo i Rana og utviklingen av Nord-Norge som et helårs destinasjonsmål. Ambisjonene til Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS er at ny flyplass kan åpnes 2022. Dette vil medføre en formidabel forbedring av regionens tilgjengelighet. For næringslivet vil det bety en helt annen tilgang på samarbeidspartnere og kunder. Det vil også bli enklere for verden å komme seg til Helgeland. For mange besøkende vil Mo i Rana være første stopp i regionen og det må derfor legges godt til rette for at besøkende opplever Rana som en attraktiv destinasjon å besøke med alle våre fasiliteter. I tillegg er det viktig å opparbeide et godt forhold til besøksnæringer på hele Helgeland.

Vi anser planforslaget å være i tråd med føringene for destinasjonsutvikling i lokal temaplan for næringsutvikling

I gjeldene kommunedelplan for byutvikling i Rana, er det et delmål å legge til rette for gode sentrumsboliger. I lokal boligpolitisk plan går det fram at kommunens boligpolitikk skal medvirke til god kvalitet, trygge boliger og bomiljø, og tilgjengelige (universelt utformede) boliger. Boligbygging skal være preget av et miljø- og ressursperspektiv. Vi anser planforslaget å være i tråd med disse føringene.

Kommunedelplan for Mo og omegn krever et sammenhengende utomhusareal på bakkeplan for boliger på min. 200 m². Deler av nedkjøringen til parkeringskjelleren legges under lokk, og dermed kan ca. 220 m² areal reetableres som terrenget i dag, og brukes som rekreasjonsareal – se beskrivelse kapittel 5.5. Ellers tillates etablert felles uteoppholdsarealer på hotellbyggets base.

Gatemiljøet i området får en kvalitativ oppgradering gjennom planforslaget. Her etableres nye fortau og uteområder med fokus på blågrønne strukturer, estetikk og tilgjengelighet for alle. Området bygges ut samtidig som man tilfører nye rekreasjonsarealer i tråd med den overordnede strategien for Mo sentrum med økte grøntarealer.

I kommunedelplanens kapittel 1.5 finner vi bestemmelser for parkering:

§ 1.5.6: Ved større byggeprosjekter bør parkeringsbehovet fortrinnsvis løses ved parkering i ett eller flere plan under bebyggelsen. For bolig-, forretnings- og næringsbebyggelse, kjøpesentre og bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting innenfor sentrumsavgrensingen skal minimum 70 % av påkrevde biloppstillingsplasser legges under bygning eller i parkeringsanlegg. For boligprosjekter gjelder kravet ved flere enn 4 leiligheter.

Prosjektets parkeringsløsning er i tråd med bestemmelsen, hvilket medfører at vi får en negativ massebalanse.

6.6 Landskap og stedets karakter

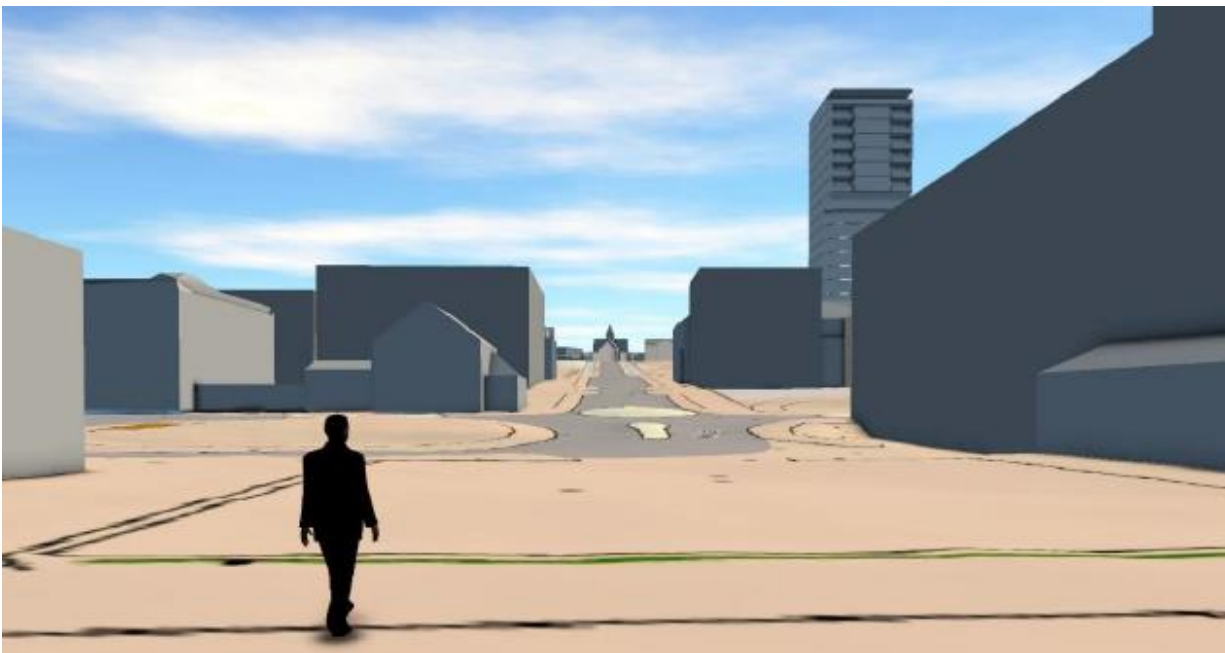
Planforslaget med et høyhus på totalt 20 etasjer medfører at Mo sentrum endrer karakter. En slik bygning vil være i sterk kontrast til dagens bebyggelse i Mo sentrum - uansett plassering. Flere byer i Nordland har det siste tiåret hatt en markant utvikling hva angår byggehøyder, i tråd med nasjonale og regionale føringer om at utbygging og fortetting skal skje på en bærekraftig måte, innenfor den etablerte bykjernen.

Når man spør seg hvorfor en slik utvikling er riktig for Mo i Rana, kan man i tillegg stille spørsmålet – hvorfor skulle en slik utvikling ikke være riktig - også for Mo i Rana?

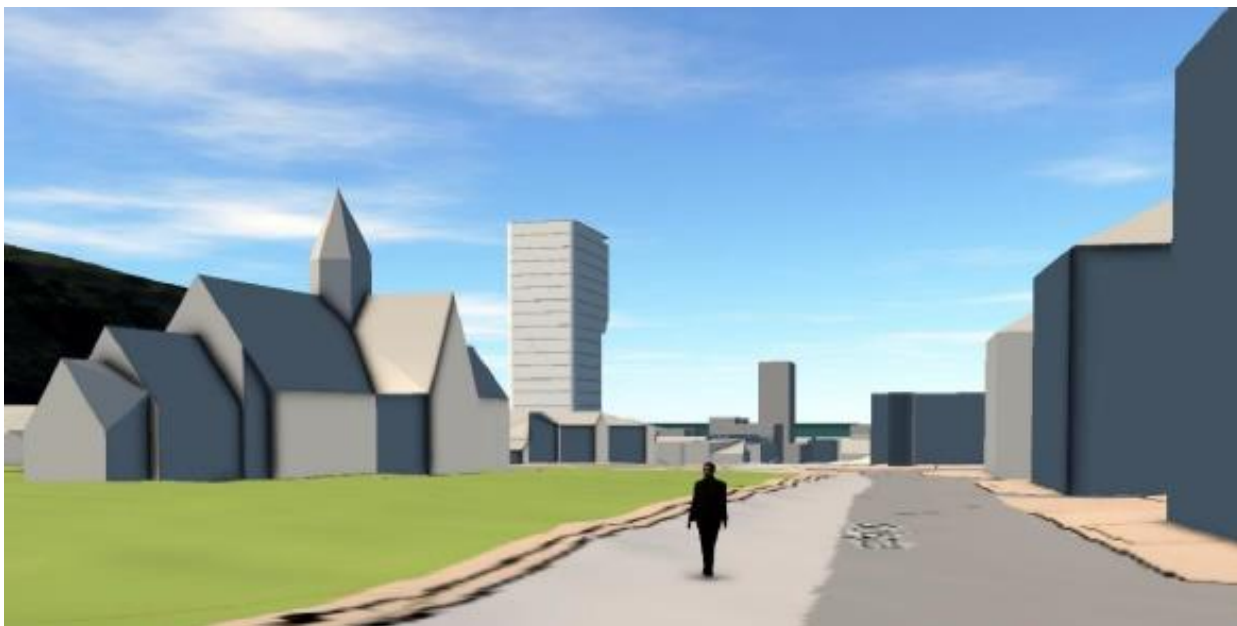
Bygningen vil bli synlig fra områdene rundt byen og ha en fjernvirkning på elementer i sentrum av både eldre og nyere dato.



Figur 59 Kirkegata sett fra Mo stasjon i september 2022. Kilde Google



Figur 58 Kirkegata sett fra Mo stasjon, med nye Helma vist til høyre. Norconsult AS



Figur 60 Visualisering sett fra Skolegata, Norconsult AS



Figur 61 Visualisering sett fra parkeringsplassen på OBS, Norconsult AS

6.7 Kulturminner og kulturmiljø

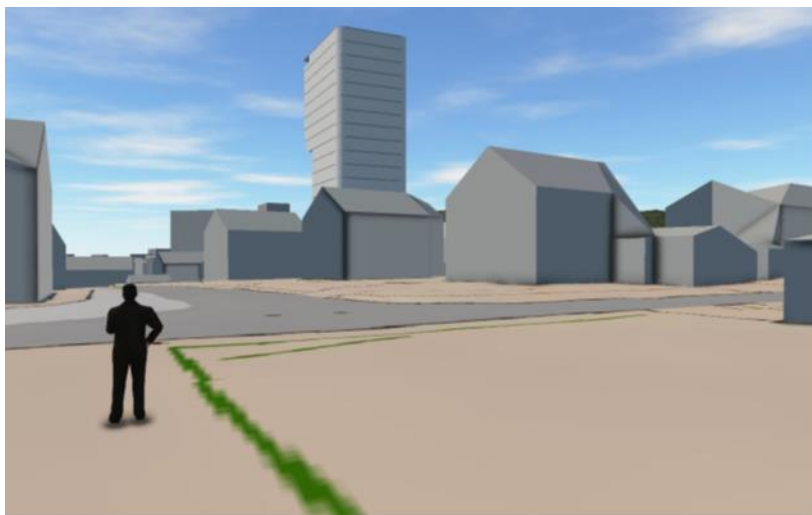
Kulturminner berøres av tiltakets høyde og skala, i all hovedsak gjennom fjernvirkning. Avbøtende tiltak som forbud mot RGB-lys og reklame er tatt med i planforslaget for å redusere negative konsekvenser.

6.8 Byform og estetikk

Planområdet ligger nært kirkeaksen med Mo kirke som fondmotiv. Høyhusets plassering og orientering er sammen med andre nybygg og reguleringsplaner (se kap. 6.3) med på å styrke kirkeaksen som en viktig siktlinje for Mo sentrum.

Nytt hotellbygg forholder seg til etablerte gateløp for å gi byrommet et ryddig, offentlig og urbant uttrykk og vil bidra til en oppstramming av gatestrukturen i et i dag nokså utflytende byrom.

6.9 Nabolagets identitet



Figur 62 Visualisering sett fra sørøst for planområdet, i Mobekken boligområde (øverst i Hans Wølners gate). Norconsult AS

Planforslaget bidrar til at området vil oppleves som tettere på sentrum og en urban kontekst.

Innslag av høyhus tett på småhusbebyggelsen kan virke negativt på opplevelsen av stedet og innbyggernes identitet til stedet. Videre vil skyggekast forringe kvaliteten og opplevelsen av nabolaget. Boligene i Mobekken er orientert med lysfasader og uteoppholdsarealene mot sør og sørvest, mens nye Helma blir liggende nord om dette området. Boligene har ikke sitt viktigste utsyn mot høyhuset.

For personer som beveger seg fra Mobekken til sentrum vil nytt hotellbygg dominere inntrykket av byen.

Økt støy og trafikk vil ha en negativ innvirkning på nabolaget. Støyberegningene viser økt støy i Sørlandsveien, og ingen endring og delvis bedre støyforhold utenfor Bo og Servicesenteret.

Det er viktig å påpeke at steder vanskelig kan defineres som statiske med grenser og forenklete identiteter. Stedet må leses med bakgrunn i vaner, erfaringer, materialitet, minner og forventninger, og at steder derfor innehar tregheter. Ved etablering av noe som bryter radikalt med stedets uttrykk og identitet i dag utfordrer man denne tregheten. Det er derfor viktig at man skaper nye tilgjengelige møteplasser og bruk til det nye bygget, noe som vil skape nye erfaringer og dertil også kunne være med på å raskere innlemme bygget på stedet.

6.10 Bomiljø og bokvalitet

Planforslaget medfører en fortetting i sentrumsnære områder, og øker tilgangen til tilgjengelige boliger i sentrum.

Planområdet ligger gunstig til for å kunne oppnå en høy grad av mobilitet i hverdagen uten bruk av privatbil. Planen legger til rette for en utvikling som ivaretar sosial bærekraft ved at det etableres deleløsning for bil, samt fellesfunksjoner både ute og inne. Beboere får kort avstand til sentrum, gode uteoppholdsareal, og god utsikt.

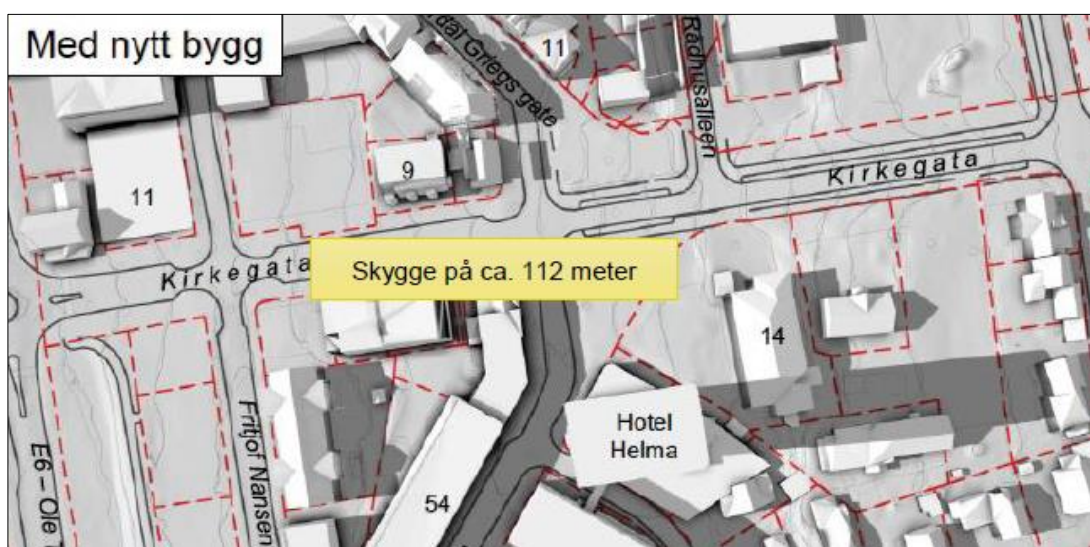
Nye Helma hotell vil medføre tap av utsikt for naboer øst om planområdet, og høyhuset vil ha store konsekvenser for lystilgang, særlig områdene nordøst om nye Helma blir berørt på ettermiddag og kveld. Noen naboer får redusert vindkomfort på sine uteområder, slik at det blir mindre attraktivt å sitte ute over lang tid, se kap. 6.11.

Det stilles rekkefølgekrav for nye felles uteoppholdsareal innenfor planområdet som beskrevet i kapittel 6.4. Ved etablering av nye rekreasjonsareal som vist, vil ulempene ved tapt lystilgang og redusert vindkomfort for naboer kunne reduseres.

Takhagen som et felles uteområde har et stort potensial som møteplass på tvers av alder og tilknytning til området. Forutsatt at det etableres vindskjerming som nevnt i vindanalysen, og det legges omtanke og energi i utformingen av arealet, er det lett og se for seg muligheter for både bydelskafé, grønstruktur i forskjellige nivåer, lekeapparater, lune sitteplasser med mere.

6.11 Rekreasjonsareal og uteområder

Foreslåtte byggehøyder for nye Helma har en klar negativ virkning på utearealene tilhørende bo- og servicesenteret, på deler av uteområdene for barnehagen og rekreasjonsarealer nordøst for planområdet. Samtidig vil nye rekreasjonsarealer i planområdet – to takhager tilgjengelig for allmennheten - bøte på noe av konsekvensene.



Figur 63 Sol-skyggeforhold 23. juni kl. 17.00, se vedlegg 10D, Norconsult AS



Figur 64 Vindkomfortkart i kroppshøyde på bakkeplan, se vedlegg 10E, Norconsult AS.

6.12 Barn og unges interesser

Høyhuset fører til skygge på barnehagens uteoppholdsarealer etter ca. klokka 1600. Grøntarealet på lokket av parkeringskjelleren (200 m²) kan utvikles som et tilleggsareal til barnehagen. Rekreasjonsområdene i planområdet vil være et positivt tilskudd til hele nabolaget. Det vil kunne benyttes av barn som bor i de nye leilighetene, er på besøk, som bor i nabolaget eller som tilhører Kirketunet barnehage.

Sammenhengende fellesareal og lekeareal på takhagen gjør det enklere for barn og voksne å være sammen ute.

6.13 Trafikk og parkering

Planforslaget vil bidra til mer trafikk inn i området, primært opp Sørlandsveien og fram til nedkjøring til parkeringskjeller i Thomas von Westens gate 5.

Planforslaget sikrer opparbeidelse av fortau på begge sider av Thomas von Westens gate – noe som på sikt vil øke trafiksikkerheten.

Busstrafikk til dagens hotell opphører i Thomas von Westens gate og Petter Dass gate, og det legges ikke opp til parkering av turbusser i området. Dersom busser med Helma som turmål, må parkere på offentlige p-plasser nær sentrum av Mo, vil det medføre lavere parkeringskapasitet i sesong. Dette kan på sikt medføre at kommunen gjennom overordnet byplanlegging må finne ytterligere arealer til parkering.

Anleggsfasen vil forårsake mer tungtrafikk til området, og støy i forbindelse med etableringer på tomte. Det kreves riggplan for anleggsfasen både gjennom reguleringsplan og forskrift, og her vil avbøtende tiltak i anleggsfasen beskrives.

Ved detaljprosjektering kan det oppstå en underdekning av parkeringsplasser for publikum. I trafikkanalysen går det fram at underdekning av p-plasser kan ha en avvisende effekt, slik at brukerne finner parkering andre steder i sentrum, eller at de bruker annet transportmiddel. I et miljøperspektiv er det positivt om noen velger bort personbil til fordel for et mer miljøvennlig transportmiddel, noe som også forbraker mindre areal så tett på sentrum. Dersom kommunen vurderer parkeringsdekningen i området som tilstrekkelig eller ser mulighet til å ordne nødvendig parkering på annen måte, kan eventuelt den kommunale frikjøpsordningen for parkering benyttes. Dette gjelder kun for publikumparkering.

6.14 Støy/forurensning

Sørlandsveien er en av hovedferdselsårene fra E6 og inn til sentrum, og ved fortetting og utvikling av Mo vil boenheter her generelt være sårbare. Trafikkøkning i Sørlandsveien vil bidra til mer trafikkstøy i dette gateløpet. Ved gjennomføring av prosjektet kreves det at støyanalysen oppdateres med de nyeste trafikkallene fra Rana kommunes trafikktegninger. Grenseverdier for støynivå skal tilfredsstilles, og avbøtende tiltak må gjennomføres dersom støyanalysen avdekker behov for dette.

Det vil bli en økning i støynivået ved atkomsten til nytt parkeringsanlegg i Thomas von Westens gate 5. Støyanalysen for fremtidig situasjon viser imidlertid at ingen flere naboer kommer i gul støysoner som følge av planlagt bebyggelse. Støyanalysen må oppdateres med korrekte trafikktegninger og med lokk over nedkjøringen ved gjennomføring av prosjektet.

Planlagt bebyggelse vil virke dempende for trafikkstøy på bo- og servicesenterets vestfasade, se vedlegg 10G.

Økt trafikk som følge av planen vil kunne ha en virkning på luftforurensning fra trafikk, på samme nivå som før Nordlandsveien ble stengt for gjennomgangstrafikk. En fortetting i urbane områder medfører som regel at man mister

grøntareal som kan være med på å fange opp svevestøv og absorbere luftforurensning. Denne reguleringsplanen kan medføre at området beplantes mer enn i dag og dermed ha en positiv effekt for luftforurensning.

6.15 Teknisk infrastruktur

Kommunale vann- og avløpsanlegg må være dimensjonert for planlagt bebyggelse og bruk, dette vil medføre behov for oppgradering på eksisterende anlegg. Eksisterende nettstasjon blir erstattet av ny nettstasjon integrert i nybygg.

Utbyggingen medfører at rehabilitering av kommunal infrastruktur framskyndes i forhold til de kommunale fremdriftsplanene, dette vurderes å være positivt.

6.16 Bærekraft

Et stort bygningsvolum innebærer store klimagassutslipp fra materialbruk og fra transport som blir generert av de ulike funksjonene i bygningene. Det må tas i betraktning at samme bygningsvolum fordelt på flere mindre bygninger vil innebære enda større klimagassutslipp, gitt at det skal bygges nytt. Planforslaget innebærer også en vesentlig økning av vegetasjon i planområdet, og dette vil bidra til økt opptak av CO₂.

Fortetting i allerede bebygde områder er vurdert å være positivt i et bærekraftperspektiv. På denne måten blir det bygd ned mindre natur og grønne flater, og det blir mindre transportbehov i både bygge- og driftsfasen. I vedlegg 10K er det gjort en beregning av klimagassutslipp for et tilsvarende bygningsvolum som bygges i et område utenfor sentrum som ikke er bebyggt i dag. Dette vil gi økt klimagassutslipp fra transport i drift og fra omgjøring av skog og myr til tette flater.

Å bygge nært kollektivknutepunkt og i gangavstand til viktige målpunkt bidrar til redusert biltrafikk. Boliger i sentrum ligger godt til rette for å ha bildelingsordninger, noe som reduserer behov for areal til parkering. Prosjektets *plassering* vurderes derfor som bærekraftig med tanke på klimagassutslipp.

Grønne tak og variert beplantning på store flater har en positiv bærekraftseffekt for klimatilpasning, biologisk mangfold, opptak av CO₂, luftkvalitet og nærutsikt.

Reguleringsplanens forslag til fellesskapsløsninger kan på sikt få positiv betydning for senere fortettingsprosjekt og sosialt bærekraftig utvikling i bynære strøk.

I et bærekraftperspektiv må det også tas i betraktning at bygging av nye Helma nært sentrum vil innebære en lang anleggsperiode med ulempe for omgivelsene, i tillegg til potensialet for redusert bokvalitet for naboer som berøres av skygge og redusert vindkomfort når bebyggelsen står ferdig.

6.17 Næringsutvikling

Et stort hotell- og konferanseanlegg i sentrum av Mo vil kunne bidra til å styrke stedets attraktivitet for etablering og utvikling av næringsvirksomhet og industri. En utvikling av Helma hotell som vist i planforslaget vil sørge for 120 flere hotellrom i sentrum, med gåavstand til kollektivløsningene buss og tog, kulturtilbud og andre publikumsbygg.

Området er i dag i randsonen av kjernesentrum, og forretninger på aksene Helma – kjernesentrum vil kunne oppleve flere besøkende som følge av prosjektet.

Prosjektet vil være med å dekke behov som oppstår når byen og regionen utvikles slik regionale og lokale planer legger opp til. Anlegget vil også inngå i reiselivsutviklingen i regionen, i tråd med fylkeskommunal strategi for reiselivs- og opplevelsesnæringa.

6.18 Interessesmotsetninger

Under oppstart av planarbeid ble det avdekket interessesmotsetninger som gjelder fortetting og byggehøyder i planområdet. Naboer ønsker i all hovedsak ikke store endringer av etablert situasjon eller Mobekkens identitet. Flere beboere påpeker parkeringsutfordringer ved dagens situasjon.

Fremtidig situasjon for barnehagen og bo- og servicesenteret har frembrakt en del bekymring for tap av sol og forringelse av nærmiljøet.

6.19 Avbøtende tiltak

Tema	Alternativ 1	Forslag til avbøtende tiltak
Landskap og stedets karakter	<p>Bygningen vil bli synlig fra områdene rundt byen og ha en fjernvirkning på elementer i sentrum av både eldre og nyere dato.</p> <p>Bryter med stedets karakter og vil endre byens uttrykk.</p> <p>Forslaget følger gateløp og strammer opp og urbaniserer kvartalet.</p> <p>Ny identitetsskaper for byen – markerer overgang til ny tid. Økt attraktivitet og vitalisering av denne delen av Mo sentrum.</p> <p>Bestemmelser med betydning for landskapsvirkning:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fargesetting • Utkraging mot fjorden som understreker kirkeaksen 	<p>Byggets base bør forholde seg til eksisterende byggelinje og på den måten stramme opp og gi gata et ryddig, offentlig og mer urbant uttrykk.</p> <p>Tiltaket er innarbeidet i planforslaget.</p> <p>Bylandskapet oppleves mer urbant og tilpasset omgivelsene hvis bygningens base har samme antall etasjer som omkringliggende bygninger. Generelt for utforming av bygningene ellers i området er at de smalner mot toppen. For eksempel er saltak mye brukt. Det er inntrukne toppetasjer på høyere blokkbebyggelse og kirkespiret er også et eksempel på dette. En smal øvre del på bygningen vil også føre til at den oppleves lettere og reduserer fjernvirkningene av tiltaket. Ved å følge prinsippene for utforming som er mye benyttet for utforming av bebyggelsen i områdene rundt vil ny bebyggelse kunne forholde seg til eksisterende bylandskap på en bedre måte.</p> <p>Tiltaket er ikke tatt med videre, se begrunnelse kap. 5.3.</p> <p>For bygningens fjernvirkning har farge- og materialbruk mye å si. Glassfasader vil på avstand framstå som mørke og slik underordne seg landskapet på en god måte sett fra avstand. Der det ikke er glass er det foreslått hvite flater, denne vil bli godt synlig på avstand, ved bruk av jordtoner eller en mørkere farge vil det dempe bygningens fjernvirkning.</p> <p>Mørke fasader er ikke tatt med videre, se begrunnelse kap. 5.3.</p>
Kulturminner og kulturmiljø	<p>Tiltaket vil ha noe negativ konsekvens på kulturminner. Det er da i all hovedsak snakk om fjernvirkning og volum.</p>	<p>Arkitektonisk utforming og materialbruk som spiller på lag med den historiske bebyggelsen.</p> <p>Tiltaket er delvis innarbeidet i planforslaget – bestemmelser om fargebruk i tråd med fargebruk på historiske bygg.</p>

	<p>Bestemmelser med betydning for kulturminner og kulturmiljø:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ikke tillatt med reklameskilt på fasade • Belysning skal begrenses • Bruk av lyse farger 	<p>Minimere visuell forurensning gjennom å ikke tillate reklameeffekter på de høyere delene av bygget. Tiltaket er innarbeidet i planforslaget.</p> <p>Minimere lysforurensning gjennom å begrense fasadebelysning gjennom både plassering, lysstyrke og lysfarge. Tiltaket er innarbeidet i planforslaget.</p>
<p>Nabolagets identitet</p>	<p>Innslag av høyhus tett på småhusbebyggelsen kan virke negativt på opplevelsen av stedet og innbyggernes identitet til stedet.</p> <p>Tiltaket bryter med den opplevde karakteren til Mobekken.</p> <p>Skyggekast forringer kvaliteten og opplevelsen av nabolaget.</p> <p>Økt støy og trafikk vil ha en negativ innvirkning på nabolaget.</p> <p>Nye tilgjengelige møteplasser i planområdet vil skape nye erfaringer og kunne være med på å raskere integrere bygget i området.</p>	<p>Nye felles rekreasjonsområder med god soltilgang innenfor planområdet.</p> <p>Tiltaket er innarbeidet i planforslaget ved krav om etablering av tilgjengelige takhager over konferansedel og parkeringsanlegg i øst. Arealene gis en reell bruksverdi og kvalitet som gjør opphold her attraktivt - eksempelvis lekearealer, møteplasser, parsellhage o.l. Det er viktig at takhagen ikke føles privat, men som en del av bydelen.</p> <p>Etablering av bydelshus i bebyggelsen. Bydelshuset vil kunne fungere som tilbud for hele bydel Mobekken, hvor beboerne kan få tilgang til kjøkken, fest-/kontorlokaler og lignende. Bruken kan være for eksempel barnebursdager, treningsfasiliteter for ungdom, lokaler til velforening m.m. Dette kan øke følelsen av et allment bygg for alle, og bidra til bruk av takhagene.</p> <p>Tiltaket er ikke tatt med videre, men planforslaget utelukker ikke et bydelshus eller fellesarealer i bygningen.</p> <p>Trafikken må ikke ledes inn mot boligområdene Tiltaket er innarbeidet i planforslaget.</p>
<p>Bomiljø og bokvalitet</p>	<p>Planen har negativ virkning på nabobygg som mister soltilgang ved gitte tidspunkt og får redusert vindkomfort. Økt trafikk og trafikkstøy vil også ha en negativ virkning på enkelte eksisterende boliger.</p> <p>Planforslaget øker tilgangen til tilgjengelige boliger i sentrum. Beboere får kort avstand til sentrum, gode uteoppholdsareal, og god utsikt. Enkelte av leilighetene i nytt bygg vil ha nordvendte balkonger.</p> <p>Planområdet ligger gunstig til for å kunne oppnå en høy grad av mobilitet i hverdagen uten bruk av privatbil.</p>	<p>Se tiltak og kommentarer under tema nabolagets identitet</p>

	<p>Bestemmelser med betydning for bokvalitet og bomiljø:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nye uteoppholdsarealer skal være offentlig tilgjengelig og bidra til nytt byrom og rekreasjonsareal i nærmiljøet Krav om beplantning i flere nivå sikrer kvalitet på uteområdet og biologisk mangfold 	
Rekreasjonsareal og uteområder	<p>Nye foreslåtte byggehøyder for høyhuset har for deler av døgnet, en klar negativ virkning på utearealene tilhørende bo- og servicesenteret og på deler av uteområdene for barnehagen.</p> <p>Bestemmelser med betydning for uteopphold:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nye felles rekreasjonsarealer i planområdet Krav til kvalitet på uteoppholdsareal, både privat og felles, bl.a. vind- og støyskjerming 	Se tiltak og kommentarer under tema <i>nabolagets identitet</i>
Barn og unges interesser	<p>Planforslaget gir skygge på barnehagens uteoppholdsarealer, primært etter dagens åpningstider.</p> <p>Nye rekreasjonsområder kan benyttes av barn som bor i de nye leilighetene, er på besøk, som bor i nabolaget eller som tilhører Kirketunet barnehage.</p> <p>Fortau på begge sider av Thomas von Westens gate gir bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter.</p> <p>Bestemmelser med betydning for barn:</p> <ul style="list-style-type: none"> Krav til etablering av lekeplass på bygningens base Utforming av uteområde for Kirketunet barnehage skal skje i samråd med brukerne. 	Se tiltak og kommentarer under tema <i>nabolagets identitet</i>
Trafikk og trafikkstøy	<p>Økt trafikk vil gi mer trafikkstøy, men planen innebærer ikke mer trafikk i Sørlandsveien enn det som var gjeldende før Nordlandsveien ble stengt for gjennomkjøring.</p>	<p>Støyreducerende tiltak for boligfasader i Sørlandsveien ved eventuelt behov.</p> <p>Tiltaket er innarbeidet i planforslaget</p>

	<p>Bestemmelser med betydning for trafikk og trafikkstøy:</p> <ul style="list-style-type: none">• Støyskjerming av boliger i Sørlandsveien ved behov (T-1442)• Fortau på begge sider av Thomas von Westens gate• Tining av fortau smalere enn 3 meter.• Busslomme i Sørlandsveien	
--	--	--

6.20 Avveining av virkninger

Planforslaget er i tråd med flere overordnede planer på både kommunalt og regionalt nivå, som for eksempel fortetningsstrategier og destinasjonsutvikling, se kap. 6.5. Planen kan by på store positive ringvirkninger for næringsutviklingen både lokalt og regionalt. Prosjektet tilfører byen 24 nye boenheter i sentrum.

De største negative konsekvensene er redusert soltilgang og redusert vindkomfort i nabolaget, og det er Mo bo- og servicesenter, Kirketunet barnehage og boligområdet Mobekken som blir mest skadelidende. Boligbebyggelsen i et større geografisk område mellom Kirkeaksen og Mobekkgata vil berøres i varierende grad av skygge fra høyhuset.

I et bærekraftperspektiv vil det ha både fordeler og ulemper å gjennomføre planen. All bygge- og anleggsvirksomhet vil innebære klimagassutslipp, og en utvikling med utvidelse av hotellkapasitet, flere boliger og forretninger vil nødvendigvis både gi økt materialbruk og generere økt trafikk. Planforslaget har innarbeidet flere tiltak som skal redusere ulemper og fremme bærekraft.

Beslutningstakerne skal avveie ulempene av høyhuset opp mot de tiltakene som bidrar positivt i et bærekraftperspektiv og for by- og samfunnsutviklingen i sin helhet.

7 Vedlegg – 31 dokumenter

1. Plankart datert 21. november 2023
2. Reguleringsbestemmelser datert 20. november 2023
3. Referat oppstartsmøte
4. Varslingsbrev
5. Annonse – varsel om oppstart
6. Fastsatt planprogram
7. Oppsummering innspill
8. Møtereferat Planforum Nordland
9. Premisser for planarbeidet
10. Fagrapporter
 - A. *Sosiokulturell stedsanalyse*
 - B. *Landskapsvirkning*
 - C. *Kulturminner og kulturmiljø*
 - D. *Lys-skyggeanalyse*
 - E. *Vindanalyse*
 - F. *Trafikk*
 - G. *Trafikkstøy*
 - H. *Geoteknisk vurdering*
 - I. *VAO-plan - infrastruktur (vann, avløp og overvann)*
 - J. *ROS-analyse (Risiko- og sårbarhet)*
 - K. *Bærekraft – klimagassvurderinger*
11. Konsekvensutredning – sammenstilling
12. Bærekraftscreening prosjekt nye Helma
13. Konsept Helma
14. Gatesnitt
15. Illustrasjoner utomhusplaner, parkering og snitt (A, B og C)
16. Perspektivskisser fra modell
17. Film kirkeaksen med nye Helma
18. Notat – dialog Kirketunet barnehage

8 Figurliste

Figur 1 Visualisering av planlagt bygning, sett fra krysset Thomas von Westens gate/Hans Wølners vei, Norconsult AS	6
Figur 2 Planområde vist på grunnkart. Kilde Polarsirkelportalen, bearbeidet av Norconsult AS	6
Figur 3	7
Figur 4 Fauske Tower, illustrasjon: Snøhetta AS	7
Figur 5 Eksempler på høyhus i Nordland	8
Figur 6 Planområdets beliggenhet, kilde Polarsirkelportalen	9
Figur 7 Gjeldende plankart for Holmen hotell, kilde Polarsirkelportalen	10
Figur 8 Gjeldende reguleringsplaner. Planområdet vist med rosa stiplet strek. Kilde Polarsirkelportalen, bearbeidet av Norconsult AS	10
Figur 9 FNs bærekraftsmål. Kilde: FN-sambandet	16
Figur 10 Utsnitt gjeldende kommunedelplan for Mo og omegn, kilde Polarsirkelportalen	18
Figur 11 Kart som viser planområdet og de nærmeste omgivelsene, med standpunkt for foto. Kilde Polarsirkelportalen, bearbeidet av Norconsult AS	19
Figur 12: Foto 1: Planområdet sett fra krysset Kirkegata/Sørlandsveien. Mo kirke skimtes til venstre i bildet. Kilde Google	20
Figur 13 Foto 2: Sørlandsveien med bykvartalet til venstre, boligbebyggelse og eksisterende Helma hotell til høyre. Nordland teater skimtes i enden av veien og Vallagården skimtes helt til høyre. Kilde Google	20
Figur 14 Foto 3: Planområdet sett fra krysset mellom Thomas von Westens gate og Petter Dass gate. Helma hotell i bakgrunnen. Det er vedtatt en ny reguleringsplan for en boligblokk i Thomas von Westens gate 10, midt i bildet. Kilde Norconsult AS	20
Figur 15 Aktører i gangavstand til planområdet. Kilde Norconsult AS	21
Figur 16 Foto av Vallagården til venstre, Mo kirke til høyre	21
Figur 17 Foto av Mo prestegård	22
Figur 18 Utsnitt fra Nordlandsatlas 3D, eksisterende Helma hotell markert med gul farge	22
Figur 19 Byggehøyder i sentrum, Norconsult AS	23
Figur 20 Planområdet markert med rødt, rekreasjonsarealer og lekearealer markert med grønn markør. Akebakke vist med gult. Grunnkart og ortofoto fra Polarsirkelportalen bearbeidet av Norconsult AS	23
Figur 21 Visualisering av terrenget som stiger fra vest mot øst Norconsult AS	25
Figur 22 Trafikktellinger foretatt av Rana kommune. Omregnet til årsdøgntrafikk. Fra trafikkanalysen, Norconsult AS	25
Figur 23 Eksisterende parkeringsarealer. Midlertidige parkeringsplasser regulert til utbygging vist i turkis farge, regulerte P-plasser vist med rød farge. Kilde: Polarsirkelportalen, parkeringsseksjonen i Rana kommune, bearbeidet av Norconsult AS	26
Figur 24 Vindrose som viser dominerende vindretninger over året, 10 m over bakken. Kilde Kjeller vindteknikk	27
Figur 25 Støy fra trafikk med årsdøgntrafikk på 2800 kjøretøy, med dagens bebyggelse i planområdet. Kilde Norconsult AS, støysonekart X01 i støyrapport	28
Figur 26 Illustrasjon av utbyggingsprosjektet. Norconsult AS	29
Figur 27 Gatesnitt Sørlandsveien med utbyggingsalternativet. Norconsult AS	30
Figur 28 Gatesnitt Thomas von Westens gate med utbyggingsalternativet. Vi ser takhager på plan 3 over konferansedel, og over nedkjøring til parkeringskjeller. Høyhuset er ikke vist i full høyde. Norconsult AS	30
Figur 29 Gatesnitt Thomas von Westens gate mot øst. Norconsult AS	31
Figur 30 Visualisering av konsept for ny bebyggelse. Norconsult AS	31
Figur 31 Snitt høyhus. Norconsult AS	31
Figur 32 Plankart	32

Figur 33 Illustrasjon av tiltak i tomtegrensa mot Thomas von Westens gate 7. Norconsult AS.....	33
Figur 34 Visualisering sett fra fjorden utenfor Havmannen, Norconsult AS.....	34
Figur 35 Illustrasjon av akser og orientering av høyhus, Norconsult AS.....	34
Figur 37 Illustrasjon av fasadeuttrykk, Norconsult AS.....	35
Figur 36 Inspirasjonsbilder for farge og uttrykk, Norconsult AS.....	35
Figur 38 Dronebilde av Bodø sentrum, dronenord.no.....	36
Figur 39 Prestegårdens opprinnelige fasade med tilhørende gårdstun til venstre. Dagens situasjon til høyre.....	36
Figur 40 Mo kirke med illustrasjon av høyhus i bakgrunnen. Visualisering produsert av Norconsult AS.....	37
Figur 41 Sol-skyggeforhold 23. juni kl. 13.00. Hentet fra sol-skyggeanalysen, Norconsult AS.....	38
Figur 42 Offentlig tilgjengelige uteområder på tak og lokk over nedkjøring i Thomas von Westens gate 5, Norconsult AS.....	38
Figur 43 Snitt gjennom hotellets base. Mo bo- og servicesenter til venstre, eksisterende Helma hotell til høyre. Norconsult AS.....	39
Figur 44 Mulig uteareal for Kirketunet barnehage, sett fra tomtegrensa i vest. Norconsult AS.....	39
Figur 45 Skisse utomhusplan Norconsult AS.....	40
Figur 46 Illustrasjoner som viser plassering av mulig uteareal for Kirketunet barnehage. Norconsult AS.....	41
Figur 47 Snitt som viser uteoppholdsareal/lekeareal på lokket over nedkjøring til P-kjeller i Thomas von Westens gate 5. Norconsult.....	42
Figur 48 Illustrasjon av kjøreadkomst, Norconsult AS.....	42
Figur 49 Illustrasjon busslomme, Norconsult AS.....	43
Figur 50 Illustrasjon sporing av buss i krysset Kirkegata/Sørlandsveien, Norconsult AS.....	43
Figur 51 Illustrasjon innkjøring, Norconsult AS.....	43
Figur 52 Parkeringsbehov innenfor ny bebyggelse. Norconsult AS.....	44
Figur 53 Illustrasjon parkeringsnivå under bakken, Norconsult AS.....	45
Figur 54 Fra Miljødirektoratets veileder M1941.....	50
Figur 55 Veilinjer ved alternativt kryss og gateløp. Norconsult AS.....	51
Figur 56 Sol-skyggeforhold 23.juni kl.17. Hentet fra Sol-skyggeanalysen, Norconsult AS.....	52
Figur 57 Utklipp fra Masteroppgave 2016, enhet og figurtekst er korrigert av Norconsult AS.....	53
Figur 59 Kirkegata sett fra Mo stasjon, med nye Helma vist til høyre. Norconsult AS.....	59
Figur 58 Kirkegata sett fra Mo stasjon i september 2022. Kilde Google.....	59
Figur 60 Visualisering sett fra Skolegata, Norconsult AS.....	60
Figur 61 Visualisering sett fra parkeringsplassen på OBS, Norconsult AS.....	60
Figur 62 Visualisering sett fra sørøst for planområdet, i Mobekken boligområde (øverst i Hans Wølners gate). Norconsult AS.....	61
Figur 64 Sol-skyggeforhold 23. juni kl. 17.00, se vedlegg 10D, Norconsult AS.....	62
Figur 63 Vindkomfortkart i kroppshøyde på bakkeplan, se vedlegg 10E, Norconsult AS.....	62