

Sluttbehandling av kommunedelplan for byutvikling 2024-2034

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for miljø, plan og ressurs		28.08.2025
Formannskapet		02.09.2025
Kommunestyret		16.09.2025

Kommunedirektørens innstilling

- Kommunedelplan for byutvikling 2024-2034 vedtas i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-15.
- De geografiske deler av kommunedelplan for Mo og omegn (vedtatt 16.06.2024), som er omfattet av kommunedelplan for byutvikling 2024-2034, oppheves.

Vedlegg

- 1 KDPBU2024 Plankart samlet 20.05.25
- 2 Planbestemmelser_kdpby_08042025
- 3 Planbeskrivelse_kdpby_10042025
- 4 Merknadsbehandling_kdpby_10042025
- 5 Konsekvensutredning_kommunedelplan_byutvikling_revidert 04.03.2025
- 6 Overordnet_ROSanalyse_kommunedelplanbyutvikling
- 7 Støyvurderingsnotat 241024.docx
- 8 Utregning av utbyggingspotensial
- 9 Utredning av byggehøyder - KDPBU2024 - 29112023
- 10 Byromsstrategi 090425_liten

Vedlegg som er tilgjengelig på kommunens hjemmeside:

- Planprogram
- Mulighetsstudier av Havmannaksen, sommeren 2023
- Resultater av medvirkningsundersøkelsen *Ke tenkt du?*, sommeren 2021
- Diverse kart over hensynssoner og bestemmelsesområder.

Sammendrag

- Kommunedelplan for byutvikling 2024-2034 var på andre gangs høring i perioden 25. november 2024 - 21. januar 2025.
- I løpet av høringsperioden kom det 19 merknader, inkludert en samordnet innsigelse fra Statsforvalteren i Nordland og Bane NOR.
- Merknadene til planforslaget var fordelt slik:
 - Syv fra regionale og nasjonale myndigheter
 - To fra organisasjoner, foreninger og kommunale råd
 - Syv fra bedrifter og andre private virksomheter
 - Tre fra andre seksjoner i Rana kommune
- Fra det berørte næringslivet er merknadene knyttet til temaer som går igjen i flere av dem:
 - Parkering
 - Parkeringskrav
 - Frikjøpsordning
 - Krav til uteoppholdsarealer
 - Byggehøyder og fortetting
 - Arkitektonisk utforming
- Innsigelsen gjaldt:
 - Jernbanens interesser i planområdet
- Det er åpnet for frikjøpsordning, men ikke for boliger.
- De viktigste endringene etter andre gangs høring er:
 - For nye hotellprosjekter i sentrum er det lagt til en bestemmelse om at man gjennom detaljregulering kan åpne for et annet parkeringskrav enn det som finnes i planen.
 - Bestemmelsen om SF5 er endret ved at det er lagt til at man kan vurdere en alternativ plassering av høyhus.
 - Kravet til at Kirketårnet til Mo kirke skal være høyeste tillatte høyde innenfor området som er angitt som bestemmelsesområde #2 er tatt ut.
 - Det er lagt til nye hensynssoner for hovedvannledninger og aktsomhetsområder for overvann/skybrudd.
 - Det er lagt til en egen definisjonsliste innledningsvis i planbestemmelsene om viktige begreper som brukes i planen.

- Det har blitt ryddet opp i feilhenvisninger og språk. Det er også gjort enkelte endringer av strukturen i planbestemmelsene.
- Det er lagt til et nytt formål i to av kombinertformålene.
- Bestemmelsen om krav til vindutredning er moderert. Det er nå krav om vindutredning for bebyggelse høyere enn 15,1 over gjennomsnittlig terrengs nivå. Kommunen kan vurdere at det skal være krav om vindutredninger for lavere bebyggelse, dersom det kan få negative konsekvenser for lokalklimaet.
- Jernbaneformålet har blitt utvidet for å få fjernet innsigelse fra Bane NOR, og det er lagt til nye bestemmelser om jernbaneformålet.
- Bestemmelsen til aktsomhetsområde for høy vannstand ved stormflo (H320_1) er noe endret for å få fjernet innsigelse fra Statsforvalteren i Nordland.
- Det er lagt til et punkt om ombruk i planbeskrivelsen.

Endringene i planbestemmelsene er vist med blå skrift.

- Planforslaget, slik det foreligger ved sluttbehandling, åpner for et utbyggingsvolum på cirka 641 000 m² BRA, i tillegg til dagens situasjon. Til sammenligning er det i dag bygget cirka 397 000 m² innenfor de aktuelle områdene. Totalt åpner planen for cirka 1 038 000 m².

Det er gjennom andre gangs høring forsøkt å imøtekomme merknader samtidig som planen angir klare rammer og krav. Spesielt næringslivet ønsker reduserte krav og mer oppmykning gjennom formuleringer der ønsket utvikling styres gjennom «bør»-formuleringer. En slik tilnærming vil gjøre at planen svekkes som styringsinstrument i den grad at den mister mye av sin hensikt. Derimot legger planen opp til økt samarbeid mellom utbyggingsaktører og kommunen gjennom bl.a bildelingsordninger og utbyggingsavtaler. Hvis slikt samarbeid skal kunne gjennomføres må kommunen som forvalter kunne ha krav å bringe inn i samarbeidsforholdet. Planen tar utgangspunkt i den byen vi har og som vi ønsker å utvikle oss ut fra. Som eksempel nevnes Mo i Rana som «bilby» med lite kollektivbruk. En overgang til mindre bilbruk må skje gradvis gjennom mange tiltak. Dersom ønsket utvikling krever endringer i planen vil denne kunne revideres helt eller delvis gjennom planprosesser som tar kortere tid enn denne revideringen.

Bakgrunn og formålet med planarbeidet

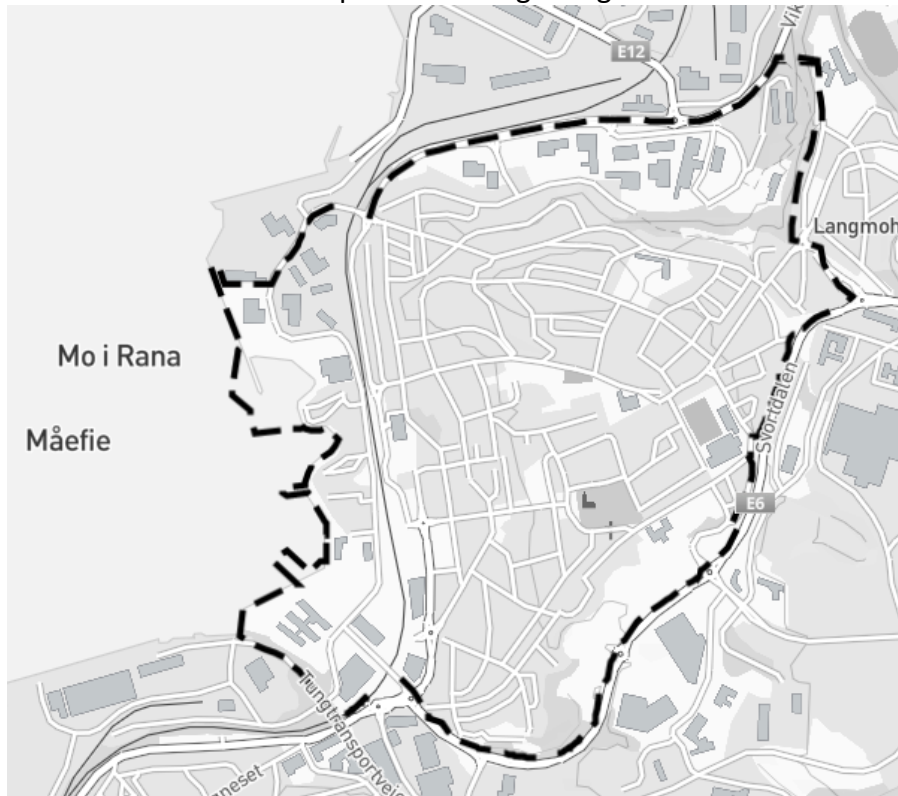
- Kommunedelplan for byutvikling 2024-2034 er et verktøy i arbeidet for et attraktivt og levende bysentrum, med gode og bærekraftige løsninger, og effektiv arealbruk.
- Kommunedelplanen inneholder bestemmelser og retningslinjer for den framtidige arealbruken i planområdet. Viktige avklaringer om blant annet byggehøyder, krav til parkering og uteoppholdsarealer, arkitektonisk utforming og bokvalitet er blitt avklart på et overordnet nivå. Dette skal gi forutsigbare rammebetingelser for alle involverte parter, både innbyggere, grunneiere, næringslivet, investorer og politikere.

Hva er en kommunedelplan?

- En kommunedelplan er en overordnet plan for arealbruken i et avgrenset område innenfor kommunen. Den er juridisk bindende for arealbruken i planområdet. Kommunedelplan for byutvikling 2024-2034 er den overordnede arealplanen for Mo sentrum og randsonen rundt.

Planområdet

- Planområdet vises på bildet nedenfor, og omfatter områder som tidligere har vært omfattet av kommunedelplan for Mo og omegn 2013-2023.



- Området som har blitt innlemmet i kommunedelplan for byutvikling er sentrumsnære områder, der det har vært mange planforslag de siste årene. Når kommunedelplan for byutvikling blir vedtatt, vil deler av kommunedelplan for Mo og omegn 2013-2023 bli opphevet.

Planprosess

Oppstart av planarbeid

Det ble varslet om oppstart av planarbeid, og høring og offentlig ettersyn av planprogram 27. januar 2023. Planprogrammet ble fastsatt i MPR-møte 16. mars 2023.

I forbindelse med fastsetting av planprogrammet så vedtok MPR-utvalget at det skulle bestilles en ekstern utredning av byggehøyder i planområdet. Utredningen av byggehøydene ble utarbeidet av White arkitekter sommeren 2023.

I forkant av offisiell oppstart av planprosessen, har kommunen, sammen med Rana utvikling og Rana næringsforening, gjennomført prosjektet Bærekraftig byutvikling som en del av medvirkningsprosessen til planen. Gjennom Bærekraftig byutvikling har vi fått kartlagt hva innbyggerne og besøkende mener om Mo i Rana og den framtidige utviklingen.

Første høring og offentlig ettersyn

Kommunedelplan for byutvikling ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn 19. mars 2024. Frist for å komme med merknad var 30. april 2024. Vi mottok totalt 38 merknader i løpet av høringsperioden, hvorav tre også inneholdt innsigelser fra henholdsvis Bane NOR, NVE og Statsforvalteren i Nordland.

Merknadene til planforslaget var fordelt slik:

- Seks fra regionale og nasjonale myndigheter
- Ti fra privatpersoner, hvorav en av dem var signert av henholdsvis 42 personer, og to andre signert av to personer
- Tre fra organisasjoner, foreninger og råd
- To fra andre avdelinger/seksjoner i Rana kommune
- 15 fra bedrifter og andre private virksomheter

Merknadene til tilleggsforslaget var fordelt slik:

- Én fra regionale og nasjonale myndigheter
- Åtte fra privatpersoner, hvorav to av dem var signert av henholdsvis 42 og 72 personer, og to andre signert av to personer
- To fra organisasjoner, råd og foreninger

Tilleggsforslag fra MPR

I forbindelse med politisk behandling i mars 2024 om planforslaget skulle sendes på høring og offentlig ettersyn, vedtok MPR tilleggspunkter som skulle vurderes som en del av høringen. Nedenfor listes opp kommentarer ift. vurderingene som er gjennomført:

Momenter	Vurdering
1. En større fortetting og forhøyning i området merket som B1 og B2. Det bør vurderes å legge inn hele eller deler av området som lavblokk (inntil tre etasjer med fjerde tilbaketrucken)	For B1 er nå forslaget 9,6 m/3 etasjer, for eksempel rekkehus, ikke lavblokk. For B2 er nå forslaget inntil 12,8 m/4 etasjer, for eksempel lavblokk
2. En større bygghøyde i sentrumsområdet enn det som er foreslått	Det er lagt inn en økning av byggehøyder i sentrum
3. Muligheten for flere høyhus i området	Det er lagt opp til fleksibilitet ift. hvor et høyhus plasseres
4. Større fleksibilitet i planbestemmelsene angående negative påvirkninger av byrom. Slik bestemmelsen står kan det oppfattes slik at all negativ påvirkning vil være til hinder for utvikling/fortetting og forhøyning	Det antas at innspillet er basert på gjennomgående bestemmelse: <i>«Bebyggelsen skal plasseres og utformes slik at bruken av byrom i nærheten ikke forringes på grunn av endret lokalklima»</i> . Bestemmelsen er ikke til hinder for utvikling. Det er den samlede vurdering av konsekvenser i hvert enkelt tilfelle som er avgjørende.
5. Det bes om at prinsippet om kirketårnet som høyeste punkt vurderes tatt ut	Kravet er tatt ut.
6. Planen bør inneholde føringer som åpner for prosjekter som går utover rammene i planen, hvis det kan vurderes som særlig spesielt, positivt og identitetsskapende, med tanke på arkitektonisk utforming, innhold, plassering og/eller bruk	Hensikten med planen er å fastsette rammene for framtidige reguleringsplaner og tiltak, og å skape forutsigbarhet for alle parter med tanke på den framtidige utviklingen. Det er et krav om at planen skal bygge på et relevant kunnskapsgrunnlag, som blant annet skal hentes inn gjennom konsekvensutredning og relevante utredninger. Det er også krav om at det skal gjennomføres en medvirkning fra myndigheter og andre berørte parter. Vurderingen er at det ikke finnes hjemmel i lovverket for å åpne for en bestemmelse som foreslått.

Andre høring og offentlig ettersyn

Kommunedelplan for byutvikling ble sendt på andre gangs høring og offentlig ettersyn i perioden 25. november 2024 til 21. januar 2025.

Det kom 19 merknader i løpet av høringsperioden, inkludert en samordnet innsigelse fra Statsforvalteren i Nordland og Bane NOR.

Merknadene til planforslaget var fordelt slik:

- Syv fra regionale og nasjonale myndigheter
- To fra organisasjoner, foreninger og kommunale råd
- Syv fra bedrifter og andre private virksomheter
- Tre fra andre seksjoner i Rana kommune

Merknadene er oppsummert i merknadsbehandlingen, som følger med som vedlegg til saksframlegget til sluttbehandlingen.

Merknadsbehandling

Merknadsbehandlingen følger med som et eget vedlegg til saksframlegget. Dette er det viktigste dokumentet for å forstå endringene som er gjort før sluttbehandlingen.

Merknadsbehandlingen er todelt:

- I første del gjør vi rede for de temaene vi ser er gjennomgående for flere av merknadene. Her oppsummeres disse merknadene på et overordnet nivå, og det beskrives hvilke vurderinger som er gjort med tanke på eventuelle endringer i planer.
- Deretter følger en oppsummering av alle merknadene og innsigelsene som har kommet, og vurderingene som er gjort av disse. Vi har gjort rede for eventuelle endringer som er gjort, og hvordan innholdet merknadene har blitt innarbeidet i planen.

Endringer ved andre gangs høring og offentlig ettersyn

Merknadsbehandlingen inneholder oversikten over alle endringer som er gjort basert på innkomne merknader og innsigelser.

- De viktigste endringene etter andre gangs høring er:
 - For nye hotellprosjekter i sentrum er det åpnet for at man gjennom detaljregulering kan åpne for et annet parkeringskrav enn det som finnes i planen.
 - Bestemmelsen om SF5 er endret ved at det er lagt til at man kan vurdere en alternativ plassering av høyhus.
 - Kravet til at Kirketårnet til Mo kirke skal være høyeste tillatte høyde innenfor området som er angitt som bestemmelsesområde #2 er tatt ut.

- Det er lagt til nye hensynssoner for hovedvannledninger og aktsomhetsområder for overvann/skybrudd.
- Det er lagt til en egen definisjonsliste innledningsvis i planbestemmelsene om viktige begreper som brukes i planen.
- Det har blitt ryddet opp i feilhenvisninger og språk. Det er også gjort enkelte endringer av strukturen i planbestemmelsene.
- Det er lagt til et nytt formål i to av kombinertformålene.
- Bestemmelsen om krav til vindutredning er moderert. Det er nå krav om vindutredning for bebyggelse høyere enn 15,1 over gjennomsnittlig terrengs nivå. Kommunen kan vurdere at det skal være krav om vindutredninger for lavere bebyggelse, dersom det kan få negative konsekvenser for lokalklimaet.
- Jernbaneformålet har blitt utvidet for å få fjernet innsigelse fra Bane NOR, og det er lagt til nye bestemmelser om jernbaneformålet.
- Bestemmelsen til aktsomhetsområde for høy vannstand ved stormflo (H320_1) er noe endret for å få fjernet innsigelse fra Statsforvalteren i Nordland.
- Det er lagt til et punkt om ombruk i planbeskrivelsen.

Vi viser til merknadsbehandlingen for nærmere detaljer om endringene, og vurderingene som er gjort av merknadene og innsigelsene.

Overordnede planer og føringer

Disse overordnede planene og føringene har blitt lagt til grunn i planarbeidet:

- **Kommunale planer og føringer**
 - Planstrategi 2020-2023
 - Planstrategi 2024-2027
 - Kommuneplan for Rana 2024-2036 - samfunnsdelen
- **Regionale planer og føringer**
 - Fylkesplan for Nordland 2013-2025
 - Regional vannforvaltningsplan 2022-2027. Nordland og Jan Mayen vannregion.
- **Statlige planer og føringer**
 - Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
 - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging
 - Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)
 - Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Føringene for planarbeidet og hvordan de har blitt lagt til grunn for planarbeidet er beskrevet på side 38-42 i planbeskrivelsen.

Krav til parkering

Utgangspunktet er at kommunen ønsker å legge til rette for mer bærekraftig mobilitet og at bilen skal ha mindre plass enn det den tidligere har hatt. Byromstrategien peker på mulige tiltak for å redusere bilkjøringen i sentrum, blant annet ved at det blir etablert parkeringsplasser rundt sentrumskjernen.

Kommunedelplan for byutvikling inneholder to nye alternativer for hvordan kravet til bilparkering kan innfris:

- For blokkbebyggelse er det åpnet opp for at parkeringskravene helt eller delvis kan fravikes dersom det blir etablert en bildelingsordning. Utgangspunktet er at det skal være 1,2 biloppstillingsplasser per boenhet. Parkeringskravet kan reduseres med mellom 3 og 5 plasser per delebil, avhengig av hvor mange biler som er med i ordningen. Bildelingsordningen må tinglyses.

Ved større bildelingsordningen kan parkeringskravet reduseres ytterligere dersom bildelingsordningen er god nok og det finnes gode alternativer til bil. Antallet debiler må begrunnes av forslagsstiller ut fra behov og skal vurderes av kommunen i hvert tilfelle.

Det kan etableres felles bildelingsordning for flere eiendommer.

- Det er åpnet for at parkeringsplasser til boliger kan være på andre eiendommer enn der boligene er oppført. Det er krav om at bruksretten til parkeringsplassen skal tinglyses.

Bakgrunnen for forslag til ordning er en helhetlig vurdering av bilbehovet og dagens trafikksituasjon. Det er vurdert at kollektivdekningen ikke er god nok enda til at den er et reelt alternativ til bil i mange tilfeller. En urealistisk reduisering av parkeringskrav vil kunne føre til at flere parkerer bilene i gatene, med medfølgende problemer for blant annet trafiksikkerhet, veivedlikehold, brøyting og framkommelighet for utrykningskjøretøy.

For boliger som ikke er blokkbebyggelse, skal det skal finnes én biloppstillingsplass per boenhet, i tillegg til én gjesteparkeringsplass per boenhet. Det er også krav om at utleiedeler og sekundærleiligheter skal ha egen biloppstillingsplass på terreng, uavhengig av hvordan de henger sammen med hoveddelen. Planen åpnet for frikjøpsordning av parkeringsplasser, men ikke for boliger:

- Frikjøpsordning er en frivillig ordning mellom kommune og utbygger, og den inngår ikke i kommunens lovpålagte oppgaver.
- Frikjøpsordning går ut på at kommunen og utbygger inngår en avtale som fritar utbygger å anlegge parkeringsplasser i samsvar med vedtatt

parkeringsnorm, mot å innbetale et gitt beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes.

- Kommunen overtar med dette ansvaret for utbygging av parkeringsplassene, ansvaret for å sørge for et funksjonelt parkeringstilbud og å sørge for drift og vedlikehold av parkeringsplassene.
- Frikjøpsbeløpet settes lavere enn det det koster å etablere parkeringsplassene, og resterende sum må innhentes gjennom driftsinntekter, blant annet parkeringsgebyr. Det økonomiske ansvaret faller derfor på kommunen.
- Om man ser bort fra at kommunen overtar det praktiske og økonomiske ansvaret, er det også andre utfordringer med frikjøpsordning for boliger:
 - Prosjektene som har fått frikjøpt parkeringsplasser, får ikke enerett til parkeringsplassene som er finansiert gjennom ordningen. De må også betale for å bruke parkeringsplassene. Dersom kommunen ikke klarer å bygge ut et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i forhold til behovet, kan det få flere konsekvenser:
 - Feilparkering i omkringliggende gate med påfølgende konsekvenser for trafiksikkerhet, drift og vedlikehold. Kommunen har allerede utfordringer med dette i dag.
 - Privat boligparkering vil gjennom frikjøpsordningen konkurrere mot parkeringsplassene til handel i sentrum. Dette kan være med på å svekke detaljhandelen i sentrum mot bilbaserte handelsområder utenfor sentrum.

For parkeringsbestemmelsene for hotell er det lagt til en ny bestemmelse om at det for nye hotellprosjekter i sentrum, gjennom detaljregulering, kan åpnes for et annet parkeringskrav enn det som finnes i planen. Dette forutsetter at destinasjons- og ruteutvikling utnytter potensialet som følger av ny flyplass, og at en større del av hotellbelegget blir flybasert. Det skal gjennomføres fagkyndige utredninger som dokumenterer at parkeringsbehovet er blitt endret som følge av ny flyplass og at flere gjester som ankommer med fly. Fagkyndige utredninger er nødvendige for å kunne avgjøre om parkeringsbehovet har blitt endret, og hva det eventuelt skal være. At det foreslås et tilfeldig tall i enkelte merknader, er ikke et tilstrekkelig grunnlag for å endre kravet.

Når det gjelder krav til sykkelparkering, inneholder kommunedelplanen blant annet krav til sykkelparkering for studentboliger, blokkbebyggelse, ved arbeidsplasser og publikumsrettede virksomheter. Sykkelparkering er enda viktigere når det er åpnet for bildelingsordning.

Bokvalitet

Planforslaget inneholder mange bestemmelser som skal sikre god bokvalitet i sentrum for alle innbyggerne, og legge til rette for et inkluderende og aldersvennlig samfunn. Summen av bestemmelser skal sørge for at det blir god bokvalitet innenfor planområdet. Særlig viktig er bestemmelsene om arkitektonisk utforming, uteoppholdsarealer, bynatur, høyder, parkering og belysning. Samtidig finnes det også egen bestemmelse om bokvalitet.

Noe som er nytt sammenlignet med tidligere overordnede planer, er at sosiale boformer med fellesfunksjoner blir trukket fram som et virkemiddel for å skape god bokvalitet. Dette er særlig viktig når vi skal planlegge for en by med forskjellige aldersgrupper. Planen skal sikre en helhetlig og god utvikling for hele befolkningen, inkludert eldre og personer med funksjonsnedsettelse.

Arkitektonisk utforming

Sammenlignet med tidligere overordnede planer, inneholder kommunedelplan for byutvikling flere overordnede bestemmelser om arkitektonisk utforming. Dette er for å hensynta bokvalitet, teknisk utforming og estetikk. Erfaring fra reguleringsplaner tilsier at det er nødvendig med flere overordnede bestemmelser for å ivareta dette.

Det finnes arkitektoniske bestemmelser om:

- Svalganger
- Innglassing av balkonger, altaner og terrasser
- Tilpasning til omgivelsene
- Baldakiner
- Farger

Det er også egne arkitektoniske bestemmelser til bebyggelse med høy byggehøyde.

Bestemmelsene varierer mellom de ulike byggehøydene, men flere bestemmelser går igjen:

- Krav om sol- og skyggestudier
- Krav om vindutredninger for nye reguleringsplaner med høyde over 15,1 meter. Kommunen kan vurdere krav om vindutredning for bebyggelse lavere enn dette, dersom det blir vurdert at bebyggelsen kan få negative konsekvenser for lokalklimaet.
- Forbud mot utkragede bygningsdeler over basen
- Krav om inntrukne etasjer
- Nedtrapping av bebyggelsen inntil grønstruktur, byakser og byrom for opphold.

Krav til uteoppholdsarealer

Alle boliger skal ha tilgang til uteareal egnet for lek, opphold og rekreasjon. Kravet til uteoppholdsarealer kan oppfylles enten gjennom at det opparbeides på egen tomt eller på fellesarealer for flere eiendommer, eller delvis via utbyggingsavtaler og opparbeiding av offentlige byrom.

- Uteoppholdsarealer kan opparbeides på egen tomt eller på fellesarealer for flere eiendommer.

Det er krav om at utearealet skal være egnet:

- Være lett tilgjengelig fra boligen
- Ha en god og sammenhengende form
- Ha relativt flatt terreng
- Ha gunstig orientering med tanke på lys og sol
- Ikke være splittet opp av interne gangforbindelser eller soner for postkasser og avfallsbeholdere
- Inneholde variert vegetasjon

Minimum uteoppholdsareal (MUA) skal tilsvare 20 % av boligens bruksareal, hvorav minst 200m² skal være sammenhengende fellesareal på bakkeplan. Uteoppholdsplass på terrasser, altaner og balkonger kan regnes inn i dette, men ikke dersom de er innglassede.

Uteoppholdsplass på terrasser, altaner eller balkonger kan medregnes i minste tillatte uteoppholdsareal (MUA).

- Uteoppholdsarealer kan delvis opparbeides i offentlige byrom.
Disse vilkårene må være oppfylt:
 - Det må inngås en utbyggingsavtale om hvordan og hva utbygger skal bidra med.
 - I reguleringsplanen må det stå hvilket offentlig byrom prosjektet skal bidra til.
 - Byrommet som prosjektet skal bidra til må være ett av byrommene som inngår kommunens byromstrategi, datert 29.01.2024 (revidert 31.10.2024).
 - Byromstrategien og kommunens handlingsplan for offentlige byrom skal legges til grunn for hvordan byrommet skal opparbeides.
 - Det skal være trafiksikker adkomst til byrommet fra prosjektet.
 - Byrommet kan ikke ligge mer enn 200 meter i luftlinje fra inngang til boligdel.

Størrelseskravet skal ta utgangspunkt i at uteoppholdsareal (MUA) skal tilsvare 20 % av boligens bruksareal, hvorav minst 200m² skal være sammenhengende fellesareal på bakkeplan. Nærmere detaljer fastsettes i handlingsplan for parker og byrom.

Størrelseskravene for uteoppholdsarealer i hvert enkelt prosjekt vil danne utgangspunktet for hvor mye hvert prosjekt skal bidra med i samarbeidsordningen. Nærmere detaljer fastsettes i handlingsplan for parker og byrom.

Samarbeid mellom private aktører og kommunen er viktig for å utvikle byrommene i planområdet. Byromstrategien som følger med planen, inneholder en oversikt over 22 byrom i planområdet med et uforløst potensial og forslag til framtidig utvikling på et overordnet nivå. Byromstrategien inneholder også strategier som skal legges til grunn for den framtidige utviklingen.

Barn og unge

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen har blitt vektlagt i planarbeidet. Kommunedelplan for byutvikling har bestemmelser som sikrer at barn og unge blir ivaretatt. Blant annet inneholder planen bestemmelser om trafiksikker skolevei, snarveier, og krav om størrelse og utforming av uteoppholdsarealer.

Byromstrategien peker dessuten på at det bør gjennomføres barnetråkkregistreringer som skal legges til grunn i framtidig planlegging.

Utnyttelsesgrad

Kommunedelplanen har ingen bestemmelser om utnyttelsesgrad, og dette er noe man må ta stilling til i hver enkelt reguleringsplan. Den inneholder likevel mange bestemmelser og krav, som sammen med høydebestemmelsene, styrer hvilken bebyggelse som kan etableres hvor.

Byggehøyder

Med utgangspunkt i tidligere politiske vedtak om kommunedelplanen, har det blitt gjennomført en ekstern utredning av byggehøyder i Mo sentrum. Det er White arkitekter som har gjennomført utredningen. Utredningen tar utgangspunkt i volumstudier av bykjernen, der ulike bygningsvolumer og deres innvirkning på sol-, /skygge- og vindforhold har blitt undersøkt. Utgangspunktet har vært å finne ut hvor høyt man kan bygge i Mo sentrum uten at det går på bekostning av kvaliteter i byrommene. Viktige kvaliteter er blant annet lokalklima, med solforhold, vindforhold og temperaturer. I tillegg kommer virkningene på nærliggende bebyggelse og bokvalitet.

Planens bestemmelser om byggehøyder tar utgangspunkt i høydeutredningen fra White arkitekter, men det er gjort enkelte modereringer. Utgangspunktet for modereringene er at det finnes flere bygg i planområdet som allerede er bygd i en høyde som ikke samsvarer med høydeutredning. I tillegg finnes det flere reguleringsplaner som åpner for høyere bebyggelse enn høydeutredningen. Her har sol-, skygge- og vindforhold allerede blitt avklart på reguleringsplannivå.

Som en del av planarbeidet har derfor faktisk og regulert situasjon blitt sett opp mot høydeutredningen, og dette er det som danner utgangspunktet for byggehøydene i planen. Noen av anbefalte høydebestemmelsene fra White arkitekter har blitt tatt med i planen, noen er tatt med i moderert versjon, og noen er ikke tatt med.

Fordelingen av de ulike byggehøydene i planområdet bygger på prinsippet om knutepunktutvikling. I henhold til dette prinsippet, skal ny utvikling og fortetting ta utgangspunkt i kollektivknutepunkter. I dette planområdet er dette rundt jernbanestasjonen og busstasjonen.

- Sentrumsformålet utgjør kjernen i byutviklingsområdet, hvor størstedelen av utviklingen skal skje. Her er det lagt opp til mellom 3+1 og opptil 8 etasjer, i tillegg til et punkthus opp til kotehøyde +43.
- Randsonen rundt sentrumskjernen, B2, er også pekt ut som et fortettingsområde med inntil 3+1 etasjer.
- To andre, B3 og B4, er også prioritert til høyere byggehøyder. B3 er området hvor det planlegges nye studentboliger
- Øvrige boligområder beholdes som småhusbebyggelse.
- Det er pekt ut tre transformasjonsområder med inntil 8 etasjer i varierende høyde med forbehold om at bystrukturen etableres samtidig.

Planforslaget, slik det nå foreligger, åpner for et utbyggingsvolum på cirka 641 000 m² BRA, i tillegg til dagens situasjon. Til sammenligning er det i dag bygget cirka 397 000 m² innenfor de aktuelle områdene og totalt åpner planen her for cirka 1 038 000 m² BRA.

Vi viser til side 23 til 36 i planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av byggehøydene i planområdet.

Konsekvensutredning

Virkningene av planen har blitt konsekvensutredet på et overordnet nivå.

Miljødirektoratets veileder *Konsekvensutredning av klima og miljø (M-1941)* og Miljøverndepartementets veileder *Konsekvensutredninger av kommuneplanens arealdel (T1493)* har blitt brukt i konsekvensutredningen.

Temaer som er vurdert i konsekvensutredningen er:

- Arkitektonisk utforming
- Byggehøyder
- Fortetting
- Kulturminner og kulturmiljø
- Støy
- Trafikk og mobilitet
- Vannmiljø

Konsensutredningen har også vurdert endringer av arealformål i plankartet med vurderinger.

Vi viser til vedlagt konsekvensutredning for vurderingene som har blitt gjort.

Støykrav

Støygrensene som er fastsatt i T-1442/2021 gjelder innenfor planområdet. Ved planlegging av og ved søknad om ny støyfølsom arealbruk, støyende anlegg eller virksomhet, skal støy utrededes i henhold til anbefalingene i retningslinjen. Støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet er boliger, helsebygg, skoler og barnehager.

I gul støysone kan det etableres boliger, helsebygg, skoler og barnehager. I rød støysone er det ikke tillatt å etablere støyfølsom bebyggelsen. Unntaket fra dette er innenfor sentrumsformålet, hvor støyfølsom bebyggelse kan etableres med støynivå inntil 70 (Lden) dBA ved fasade. Forutsetningen for at dette skal kunne tillates er at alle boenheter får stille side, boenhetene må være gjennomgående, og det må finnes en stille side hvor uterom kan plasseres. I nye prosjekter skal minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side. Leiligheter som bare har ett soverom, skal plasseres på stille side. Det er ikke tillatt med ettroms boenheter i rød støysone.

Støyskjerm kan vurderes langs hovedinnfartsårene til planområdet i den enkelte reguleringsplan. I planbestemmelsene finnes oversikt over hvilke innfartsårer som dette gjelder for. Ellers er det ikke tillatt med støyskjerm.

Vedlagt støyvurderingsnotat vise hvilke vurderinger som er gjort med tanke på støy i planområdet.

ROS-analyse

ROS-analysen som følger med planen er på et overordnet nivå, og har som hensikt å identifisere og forebygge uønskede hendelser som følge av planen. Metodikken i DSB-veilederen

Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging – metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen (2017) har blitt brukt for å gjennomføre ROS-analysen.

I ROS-analysen har risikoen for følgende temaer blitt vurdert for:

- Flom
- Overvann
- Kvikkleireskred
- Havnivåstigning, stormflo og bølger
- Eksponering av miljøgifter fra forurensset grunn
- Brannspredning og områdebranner
- Storulykkehendelser.

Vi viser til vedlagt ROS-analyse for vurderingene som har blitt gjort.

Vurdering og anbefaling

Kommunedelplan for byutvikling er gjennom planstrategien for 2020-2023 og planstrategien for 2024-2027 pekt ut som en av de overordnede planene som skal rulleres i kommende planperiode.

Planforslaget ble først revidert med utgangspunkt i merknader og innsigelser som ble fremmet i løpet av den første høringsperioden. Før sluttbehandling er det gjort enkelte endringer. Endringene som er gjort, gjør også at innsigelsene til planforslaget ble trukket før sluttbehandlingen.

Den vedlagte merknadsbehandlingen viser hvordan de ulike merknadene har blitt vurdert og eventuelt innarbeidet i planforslaget.

Kommunedelplan for byutvikling et verktøy i arbeidet for et attraktivt og levende bysentrum, med gode og bærekraftige løsninger, og effektiv arealbruk. Den inneholder bestemmelser og retningslinjer for den framtidige arealbruken i planområdet. Viktige avklaringer om blant annet byggehøyder, krav til parkering og uteoppholdsarealer, arkitektonisk utforming og bokvalitet er gjennom planen blitt avklart på et overordnet nivå. Det har også blitt utarbeidet en byromstrategi som skal legges til grunn for utviklingen av byrommene i planområdet.

Kommunedelplan for byutvikling er svært viktig for å gi forutsigbare rammebetingelser for alle involverte parter, både innbyggere, grunneiere, næringslivet, investorer og politikere.

Med bakgrunn i dette, anbefaler vi at kommunedelplan for byutvikling 2024-2034 blir vedtatt.

17. august 2025

Seksjon for kart og arealplan

Florian Kindl
avdelingssjef
avdeling for areal og miljø

Stig Frammarsvik
kommunaldirektør
tekniske tjenester