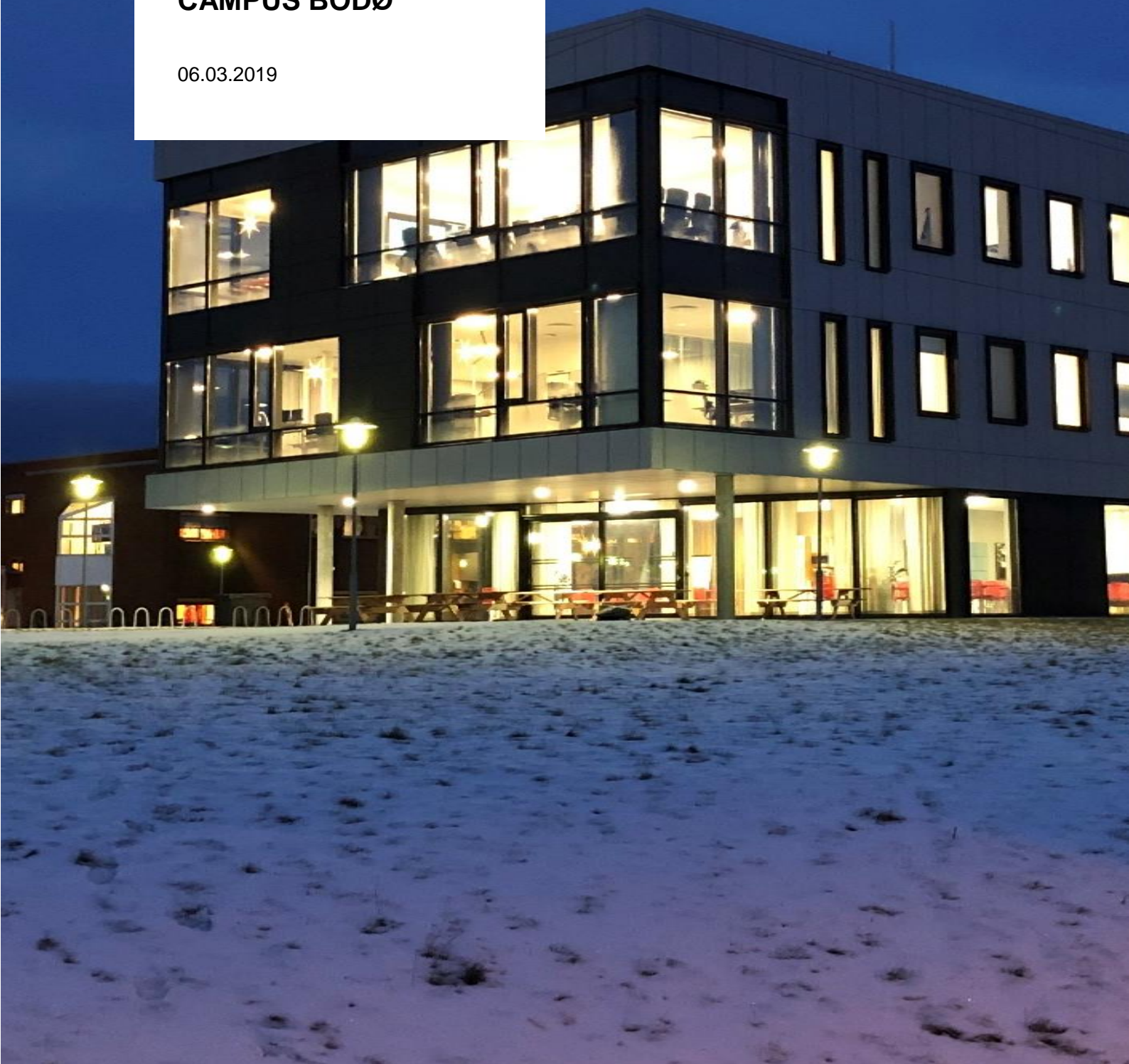


**PLANUTREDNING FOR
BYGGETRINN 6B –
BLÅTT BYGG**

**NORD UNIVERSITET –
CAMPUS BODØ**

06.03.2019



Saksbehandler	Håkon Dreyer Sæter, RP
Kontrollert av	
Godkjent av	Nina Ødegaard

Sammendrag/konklusjon

Statsbygg fikk 29.06.2018 i oppdrag av KD å gjennomføre en prosjektavklaringsfase i henhold til KMD sin veileder «Styring av store statlige byggeprosjekter i tidligfase». Hensikten med denne planutredningen er å redegjøre for eiendommens status, nasjonale, regionale og lokale planfaglige føringer med tanke på planlagt utvikling av eiendommen, samt stedsspesifikke forhold. Denne rapporten følger som vedlegg til OFP-rapporten.

Statsbygg har i avklaringsfasen hatt dialog med Bodø kommune for å få kjennskap til steds- og reguleringsmessige forhold som kan være av betydning for usikkerhet knyttet til prosjektets kostnader og fremdrift.

Blått bygg skal realiseres sentralt på campusområdet, og bygge opp om den campusstruktur som ble lagt i utviklingsplan for Nord Universitet i 2012. Påfølgende reguleringsplanprosess med vedtatt plan i 2014 fulgte opp utviklingsplanen. Blått bygg er derfor planlagt gjennomført i tråd med vedtatt detaljreguleringsplan, og skal som byggetrinn 6B tilpasses og kobles til bygg 6A.

Reguleringsplanen åpner for 47.150 m² nytt bruksareal. Blått bygg skal etableres i felt TK4 - Bygeområde for offentlig undervisningsbygg for universiteter og forskning. Kontorvirksomhet i tilknytning til universitet kan tillates innenfor område TK4. Maksimal utnyttelse er totalt 28.100m² BRA uten p-areal. Maksimal utnyttelse totalt inkl. p-anlegg over terreng er 39.700m² BRA. Sammen med byggetrinn 6A ligger arealet for 6B godt innenfor regulert utnyttelse.

Det er således godt tilrettelagt for en rask framdrift ved beslutning om realisering av prosjektet. Statsbygg har tatt opp med Bodø kommune enkelte forhold knyttet til rekkefølgekrav, samt parkeringsstrategi. Dette er nærmere beskrevet i kap. 3.9. Dette er spørsmål som vil være nyttig å få avklart før videre prosjektering.

En utvidelse av universitetet gir økt transportbehov. Reguleringsplanen har lagt opp til å dekke økt parkeringsbehov under bygg som realiseres innenfor felt TK 2 og TK4 i planen. Nord Universitet ønsker imidlertid ikke å planlegge for innvendig parkering i dette byggetrinn, og det har vært en viktig forutsetning for prosjektets gjennomføring at det ikke legges opp til parkering under bygget. Bodø kommune kan se annerledes på denne tilnærmingen. Statsbygg har imidlertid lagt dette fram for kommunen i møte og i etterfølgende notat sendt kommunen. Vi har ikke mottatt svar på dette punktet ennå. Vår vurdering er at reguleringsplanens bestemmelse om parkering ikke setter et absolutt krav til å realisere innvendig parkering i alle bygg innenfor TK4.

Slik parkeringsnormen nå foreligger i kommuneplan og i reguleringsbestemmelsene, vil campus ha tilstrekkelig med parkering selv ved bortfall av parkering på de områder som planlagt utviklet til torgområder.

Reguleringsplanen for campus har dessuten mål om at det økte transportbehovet hovedsakelig skal skje kollektivt eller ved gang/sykkel. For å oppnå dette målet må kollektivtransport og gang/sykkeltrafikk få fortrinn og være lett å velge fremfor biltransport.

Redusert biloppstilling er i tråd med ønsket utvikling om å få en større andel reisende over på sykkel, gange og kollektiv, også for Nord Universitet og Statsbygg. En relativ nedgang i parkeringstilbud må imidlertid følges opp med andre tiltak, som f.eks. avgiftsparkering og tiltak som hindrer uheldig «villparkering» i naboområdene. Dette er forhold som må løses i forvaltningen av campus, og i samarbeid med grunneiere for naboområdene.

Det er viktig å ha god dialog med kommunen om disse målene. Det må videre avklares nærmere med kommunen endelig antall sykkelparkeringsplasser som skal realiseres ved denne utbyggingen iht. gjeldende reguleringsplan, jf. kap. 3.9 i Planutredningen. Øvrige punkter i kap. 3.9 bør avklares med kommunen i det videre arbeidet. Dette gjelder hovedsakelig enkelte forhold

knyttet til rekkefølgekravene i planbestemmelsene. Det er to tiltak som skal opparbeides i tråd med rekkefølgekravene. Det første er en adkomst i nordøstre hjørne av campus (KV4). Kommunens foreløpige tilbakemelding er at KV4 må bygges slik den er regulert. Statsbygg har imidlertid sendt kommunen et forslag til alternativ løsning. Valg av løsning må avklares med kommunen i neste prosjektfase. Det andre tiltaket er opparbeidelse av torg og park rundt blått bygg. Det er sendt et forslag til Bodø kommune, for å få stadfestet at områdedefinisjonen er omforent. Vi har ikke fått svar på dette ennå. Det er i kalkylen for prosjektet lagt inn kostnader som tar høyde for dyreste adkomstløsning og områdeavgrensning. Det er imidlertid også andre årsaker enn økonomi som ligger bak forslagene om alternative løsninger.

Det antas at det ved ytterligere byggetrinn vil måtte planlegges for innvendig parkering, gitt at dagens norm fortsatt gjelder.

Innhold

Sammendrag/konklusjon	3
1 Bestillingen.....	6
2 Fakta om eiendommen	6
3 Planstatus, overordnede føringer og pågående planarbeid	10
3.1 Nasjonale planer og retningslinjer.....	10
3.2 Regionale planer	10
3.3 Kommuneplanen	10
3.4 Kommunedelplan for sykkel.....	13
3.5 Forholdet til reguleringsplaner	13
3.6 Detaljreguleringsplan for campus	14
3.7 Parkering i reguleringsplanen	17
3.8 Parkering ifm rammetillatelse for byggetrinn 6A.....	18
3.9 Nærmere vurdering av rekkefølgekrav og parkeringsbestemmelser	18
3.10 Tilgrensende planer:	24
3.11 Pågående planarbeid/byggesaker i nærheten.....	25
4 Stedlige forhold	26
4.1 Arkeologi/kulturmiljø	26
4.2 Naturverdier, landskap, friluftsliv.....	26
4.3 Trafikkforhold.....	26
4.4 Forurensning og geoteknikk.....	29
5 Vurderinger og anbefalinger	30
5.1 Planfaglige vurderinger	30
5.2 Lokaliseringsvurderinger	30
5.3 Konseptutredning	31
5.4 Miljømessige vurderinger	31
5.5 Konklusjon, anbefalinger og videre prosess	32
6 Kilder	33

1 Bestillingen

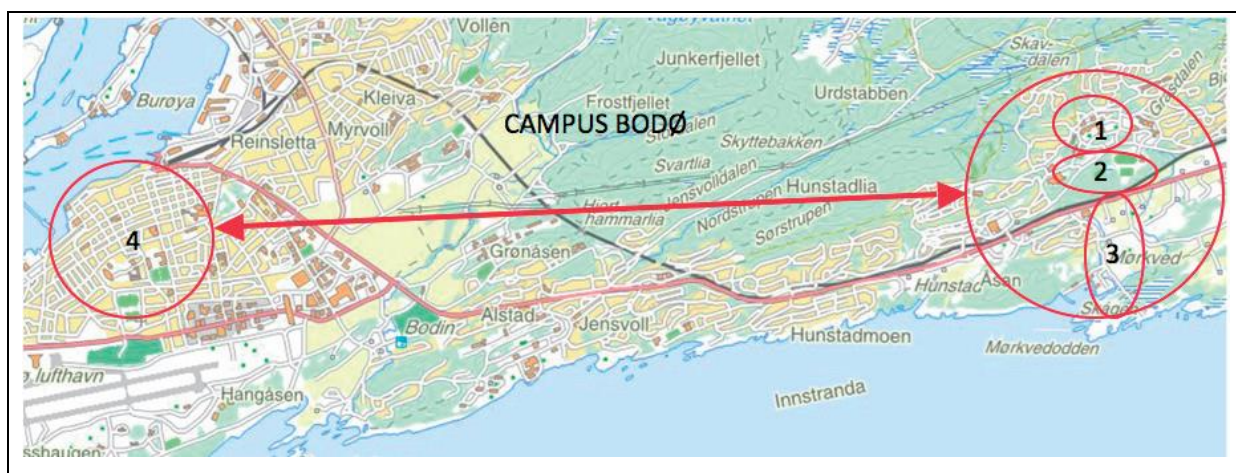
KVN for nytt byggetrinn 6B ble oversendt KD 13.04.2018. KVN konkluderte med anbefaling av konsept 2B som består av nybygg på 8000m² BTA for FBA og ombygging og rehabilitering av fraflyttede arealer på 1650 m² for FSH.

Statsbygg har deretter, den 29.06.2018, fått i oppdrag av KD å gjennomføre en prosjektavklaringsfase i henhold til KMD sin veileder «Styring av store statlige byggeprosjekter i tidligfase». Prosjektrapporten skal tilfredsstillere kravene som er gitt til Oppstart forprosjekt (OFP).

Denne planutredningen er en bestilling til avdeling for rådgivning og tidligfase (RP) fra Byggerreavdelingen (BU), som er prosjekteier i Statsbygg. PL er Hege Gry Solheim. Planutredningen vil utgjøre et av vedleggene til OFP-rapporten.

Hensikten med notatet er å redegjøre for eiendommens status, nasjonale, regionale og lokale planfaglige føringer med tanke på planlagt utvikling av eiendommen, samt stedsspesifikke forhold. Statsbygg har i OFP-fasen hatt dialog med Bodø kommune for å få kjennskap til steds- og reguleringsmessige forhold som kan være av betydning for usikkerhet knyttet til prosjektets kostnader og fremdrift.

2 Fakta om eiendommen



Figur 1 Campus Bodø (1– Hovedcampus, 2– Mørkvedlia, 3– Mørkvedbukta, 4– Bodø sentrum).

Adresse	Universitetsalléen 11, 8049 Bodø
Kommunenr.	1804
Gbnr. og areal	42 / 350,488,562,773 og 855
Bygg og areal	Universitetet disponerer ca. 48.500 m ² BTA i Bodø. Av dette arealet leier universitetet ca. 41.500 m ² av Statsbygg. Arealet i Bodø er fordelt med ca. 45.500 m ² på hovedcampus og ca. 3700 m ² ved den marine forskningsstasjonen i Mørkvedbukta.
Eiersituasjon	Universitetsområdet eies av Statsbygg. Tilstøtende gater og torg, parkeiringsplassen ved Mørkvedveien samt en del restarealer eies av Bodø kommune.



Figur 2 Hovedcampus med angivelse av omtrentlig lokalisering for Blått bygg – Byggetrinn 6B. Byggetrinn 6A – kontorbygg på 2500 m² ferdigstilt i 2016 er bygget like ved tomta.



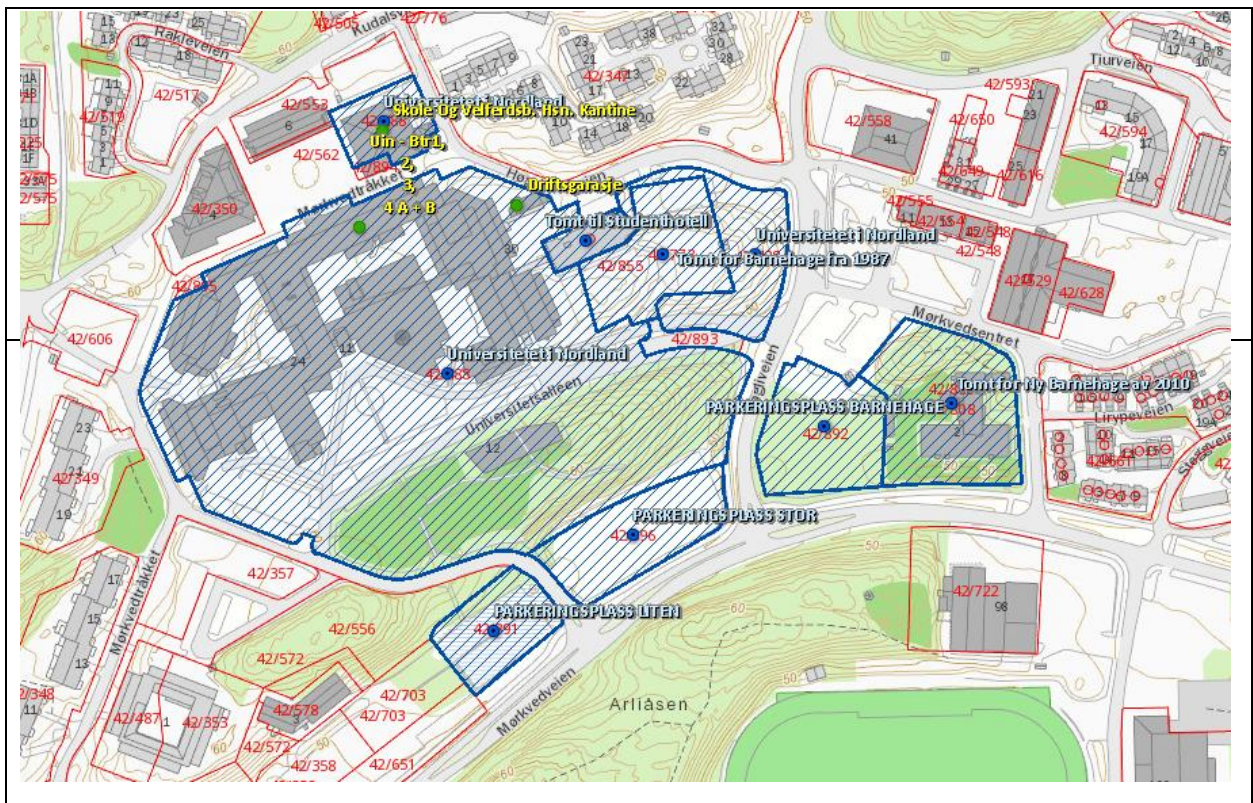
Figur 3 Bygg 6A sett fra p-plass i sør. Tomt for Blått bygg (6B) ligger mellom p-plass og bygg 6A, samt et stykke østover for dette.



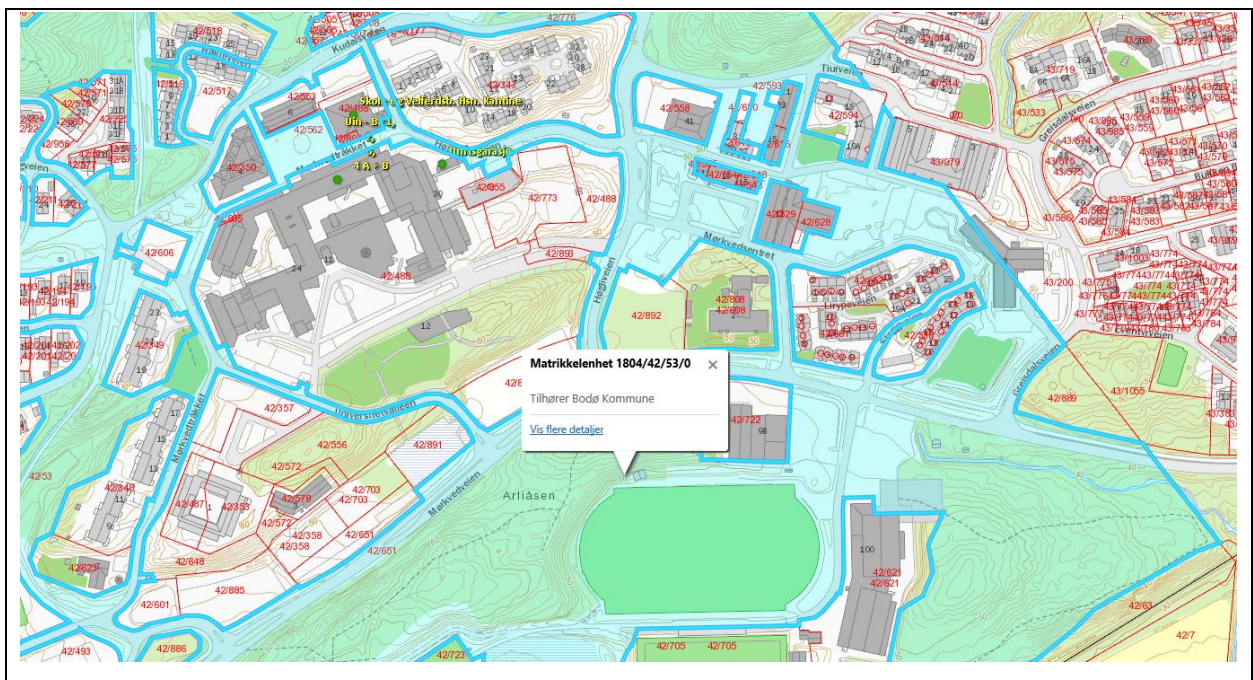
Figur 4 Modell av Bygg 6A sett fra vest, samt angivelse av tomt for Blått bygg.



Figur 5 Hovedcampus med Byggetrinn 6B (blå ring). Mørkved Bydelssenter like øst for campus. Politihøgskolen, idrettsanlegg og studentby sør for campus. Togtrase med stasjon sør for studentboligene. Området med studentboliger samt gangbro over Mørkvedveien er nå ferdigstilt.



Figur 6 Statsbyggs eiendommer på hovedcampus.



Figur 7 Bodø kommunes eiendommer rundt hovedcampus.

3 Planstatus, overordnede føringer og pågående planarbeid

3.1 Nasjonale planer og retningslinjer

Det kommer frem av de statlige planretningslinjene (SPR¹), samt i de nasjonale forventningene til kommunens planlegging², at planleggingen av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Kommunens planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer i henhold til klimaforliket. Tilrettelegging for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene, er også viktig.

3.2 Regionale planer

Fylkesplan for Nordland 2013-2025.

Planen definerer mål, strategier og arealpolitiske retningslinjer for utviklingen i Nordland. Av særlig betydning for Nord Universitet er strategier om å:

- Tilrettelegge for utdannings-, opplæringstilbud og læringsmiljø av høy kvalitet.
- Styrke Bodøs rolle som fylkessenter, universitetsby og motor i nordområdesatsingen.
- Legge til rette for gående og syklende og gode kollektivløsninger.
- Stimulere til økt samarbeid mellom forskningsmiljø, utdanningsinstitusjoner, næringsliv, offentlig sektor og innovasjonsaktører.
- Bidra til å videreutvikle kompetansemiljøene i fylket.

Fylkesplanen har som mål at arealforvaltningen skal være bærekraftig og gi forutsigbare rammer. Den gir også arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling samt klima og klimatilpasning.

3.3 Kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 ble vedtatt 14.6.2018. Campus ligger i sin helhet innenfor det som er avsatt til bybebyggelse. Mørkvedlia idrettsanlegg på andre siden av Mørkvedveien med omliggende grøntområder er avsatt til idrettsanlegg. Et belte mellom Rv 80 og Mørkvedbukta er avsatt til Byggeområde reservert for Nord Universitet og næringsvirksomhet relatert til Nord Universitet. Det er også avsatt et areal til fremtidig næringsutvikling langs Rv 80 på Mørkved.

Det framkommer av kommuneplanen at Bodø kommune skal ha en bærekraftig areal- og transportplanlegging som fastsetter grunnlaget for utvikling av en miljøvennlig by og framtidsrettede transportsystemer.

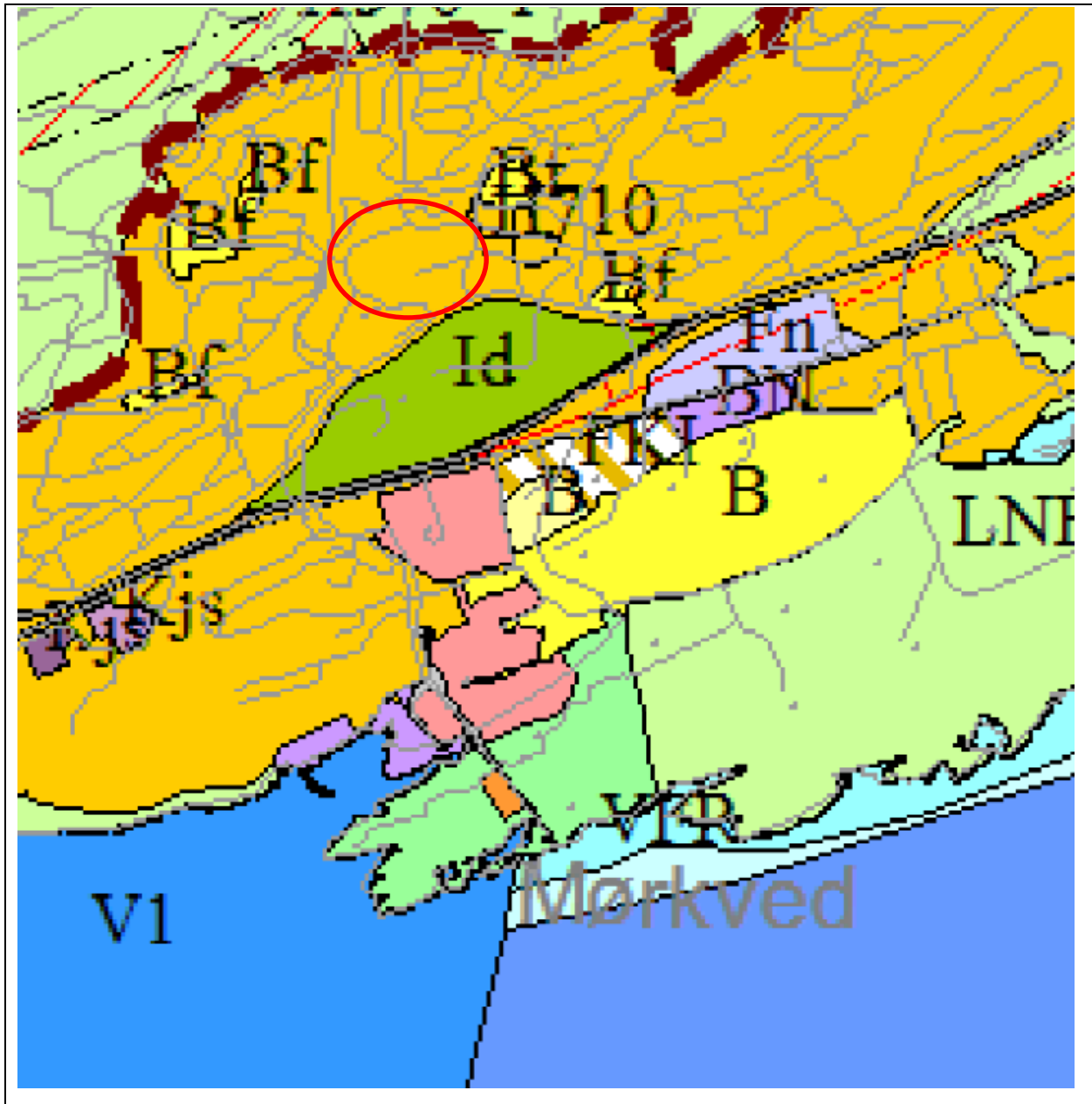
¹ Regjeringen (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Hentet fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf>

² Regjeringen (2015). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*. Hentet fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale_forventninger_bm_ny.pdf

Langsiktige mål er følgende:

- Utvikling av kompakt by og et sterkt sentrum
- Sikring av Bodømarka som frilufts- og idrettsområde for byen
- Ivareta naturverdier og landbruksnæringene og legge til rette for god utvikling av distriktene
- Planlegging av ny flyplass og ny bydel på flyplassområdet



Figur 8 Kommuneplanens arealdel. Campusområdet er ringet inn med rødt.

Det er 2 faktorer som er vesentlig for å forstå dagens bystruktur i Bodø. Den ene er flyplassen med flystøysoner og den andre faktoren er jordvernet på Rønvikjordene. Etterhvert setter også

Bodømarka-grensen en ramme for byutviklingen. Dette til sammen betydde at byen ble bygd østover mot Hunstad og Mørkved i hovedsak og noe nordover mot Skivika/Løpsmark.

Båndbyen Bodø ble etablert. Områdene fra Mørkved, Sentrum til Løpsmark mellom markagrensa og sjøen omtales i plansammenheng som byutviklingsområdet. Tverlandet tettsted er også en del av byutviklingsområdet.

Bydelene Hunstad og Mørkved øst for Bodø sentrum, ble bygd ut på 70-90-tallet. På 80-tallet ble Nordland distriktshøgskole flyttet til Mørkved hovedsakelig pga. tomtesituasjonen i sentrum.

Kommunen har under utarbeiding flere delplaner som skal bygge smarte transportløsninger i Bodø som i fremtiden vil gi bærekraftig transport av så vel mennesker som gods.

Det er utarbeidet ny kommunedelplan for sykkel. Planen inneholder hovedruter for sykkel i sentrum og ruter mellom bydelene.

Bodø kommunes politikk innen areal- og transportplanlegging er følgende:

- Bygge kompakt sentrum
- Bygge ut ledige tomter innenfor bydelene i byutviklingsområdet i øst for å utnytte den nye infrastrukturen som bygges. Ny infrastruktur vil gi bedre fremkommelighet for buss, og utbyggingen langs «kollektivåren» til Mørkved (universitetet), vil styrke befolkningsgrunnlaget for eksisterende bussruter
- Områdene som bygges videre ut er: Hunstad sør og Bodøsjøen og ellers noen mindre områder i bydelene
- Etter at ny flyplass er bygd, skal hovedsakelig all ny utbygging skje innenfor ny bydel på arealene forsvaret disponerer på flystasjonen i dag. Utbygging her kan tidligst starte når ny flyplass åpner (2024-2026)

Parkeringspolitikken gir føringer for bruk av bil til viktige målpunkter, og har konsekvenser for miljø, trafiksikkerhet, tilgjengelighet til service, kultur og handel.

Parkeringsbestemmelsene i kommuneplanens arealdel stiller klare krav til omfanget av parkering og løsninger. Restriktive parkeringsbestemmelser med maksimumskrav gir føringer for at andre transportmidler enn bil gis prioritet.

I forrige kommuneplan ble de tidligere vedtektene for parkering tatt inn i kommuneplanens arealdel og omarbeidet med egne bestemmelser. Parkeringsbestemmelsene er delt inn i soner. Sone A er sentrumskjernen, sone B hele byutviklingsområdet og sone C resten av kommunen.

Det er i siste kommuneplan gjort noen sentrale endringer, de mest relevante er listet opp under:

- Sone B er utvidet til å gjelde hele byutviklingsområdet. Dette medfører at minstekravet til parkering blir senket i en større del av byutviklingsområdet, som Rønvik/Saltvern, Hunstad, Mørkved og Bodøsjøen.
- Det er laget egne bestemmelser om utforming av sykkelparkering som sier noe om utforming, krav om overbygging og låsing, samt maksimal avstand fra hovedinngang.

Tabell med parkeringskrav er satt inn i kommuneplanens bestemmelser § 3.2.1.

Universitetet ligger i sone B i byutviklingsområdet. Kommunen angir at det skal anlegges 0,6 biloppstillingsplasser pr årsverk, og 2 sykkelparkeringsplasser pr årsverk. Dette er videreført i reguleringsbestemmelsene for Nord Universitet, jf. kapittel om reguleringsplan nedenfor. Nord universitet har pr dags dato 668 årsverk.

Bil: Av samlet antall parkeringsplasser skal minst 5 % være utformet og reservert for forflytningshemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand til hovedinngang. Minimumsmål for denne typen biloppstillingsplasser skal være bredde 4,5 m og lengde 6,0 m, og for langsgående plasser bredde 4,0 m og lengde 6,5 m. Der annet ikke er bestemt i annen arealplan er arealkravet per biloppstillingsplass ved parkering minimum 18 m² inklusiv manøvreringsareal. Ved utforming av parkeringsplassene skal Statens Vegvesens håndbok N100 legges til grunn. Minstebredde på parkeringsplass skal være 2,5 m og minste lengde skal være 5 m. Parkeringsplassene for bil skal etableres på samme eiendom som aktuell bygning eller på fellesareal (fellesanlegg) innenfor en avstand på maksimum 250 m fra aktuell bygning, forutsatt at det foreligger en tinglyst rett. Avstanden måles fra inn-/utgang P-anlegg til inn-/utgang omsøkt bygning. Bilparkering til næring tillates inntil 500 meter fra hovedinngang.

Ved tilbygg, påbygg og bruksendring kan det gjøres en samlet vurdering av hele bygningsmassen.

Sykkel: Det ser ut til at kommuneplanens bestemmelser om sykkelparkering hovedsakelig har fokus på boliger. Noen av punktene vil kunne ha relevans for tilrettelegging også for næring- og universitetsformål. Det framkommer at parkeringsplassene for sykkel til bolig skal etableres på samme eiendom som aktuell bygning eller på fellesareal (fellesanlegg) innenfor en avstand på maksimum 25 m fra hovedinngang. Sykkelstativ skal være låsbart og bør være klimabeskyttet. Sykkelstativ utendørs skal gis en god estetisk utforming. Sykkelparkeringsløsning skal framgå av reguleringsplan og/eller i situasjonsplan ved innsending av byggesøknad. Ved tilbygg, påbygg og bruksendring kan det gjøres en samlet vurdering av hele bygningsmassen etter disse parkeringsbestemmelsene, og vurderingen kan legges til grunn for beregning av krav til parkering. Ved bygging av mer enn 15 nye boenheter skal det settes av arealer til service for sykkel. Dette kan være i form av vask/reparasjonsareal for sykkel (med vann og sluk) og oppbevaring av ekstrautstyr som vinterdekk, ekstradelere mm.

3.4 Kommunedelplan for sykkel

Det skal utredes i Bypakke 2 prosjektet om ett av feltene på nåværende trefeltsveien mellom Hunstad og sentrum skal brukes som sykkeltrase.

Kommunedelplan for sykkel ble vedtatt i 2018. Sykkelplanen består av en langsiktig strategisk del, og en handlingsplan som beskriver hvilke ruter og tiltak som skal prioriteres i en 4-årsperiode.

Den strategiske delen angir det framtidige sykkelveinettet for hele kommunen og ulike prinsipløsninger for sykkel. Den angir også hvilke prinsipper som skal legges til grunn ved valg av løsning. Det er et mål i sykkelplanen at sykkelandelen skal øke som en del av overgangen til mer miljøvennlige reisevaner og i tråd med føringer i nasjonal transportplan.

Planprogrammet ble fastsatt av Bystyret i møte 8. september 2016. Det ble vedtatt at sykkelstrategien skal inneholde et mål om minst 25 % sykkelandel i 2025. Andre målsettinger er at Bodø skal ha et sammenhengende rutenett for sykling, og det skal være god framkommelighet hele året. Det skal også være trygt å sykle.

3.5 Forholdet til reguleringsplaner

Alle vedtatte regulerings- og bebyggelsesplaner gjelder foran kommuneplanens arealdel 2018 – 2030, med unntak av følgende bestemmelser:

§§ 1.2 til og med 1.18

§§ 2 til og med 5 – Her inngår bestemmelser om parkering, jf. § 3

§ 6.1

§ 6.6

For resterende bestemmelser får kommuneplanen utfyllende og supplerende virkning.

3.6 Detaljreguleringsplan for campus

Basert på campusutviklingsplanen fra 2012, ble det 23.09.2014 vedtatt detaljreguleringsplan Nord Universitet.

Planen legger til rette for en utvidelse av universitetet på Mørkved. Planen gir fleksible rammer for en etappevis utbygging og sikrer at de ulike byggetrinnene utgjør en helhetlig campus. Planen skal sikre gode møteplasser mellom bebyggelsen og gangstrøk som binder sammen de ulike delene av universitetet, og knytter universitetet til bydelen for øvrig.

Området er planlagt som en del av et tyngdepunkt i en ny komplett bydel med boliger, service og arbeidsplasser.

Det er åpnet opp for vel 47 000 m² nytt bruksareal, som er mer enn en dobling av universitetet sitt areal. Byggehøyden varierer fra 3 etasjer oppe på platået og mot naboene i nord, til fem etasjer mot Mørkvedveien. Det er lagt inn en forholdsvis lav økning i tallet på parkeringsplasser som et virkemiddel for å flytte transportveksten fra bil til kollektiv og gang/sykkel.

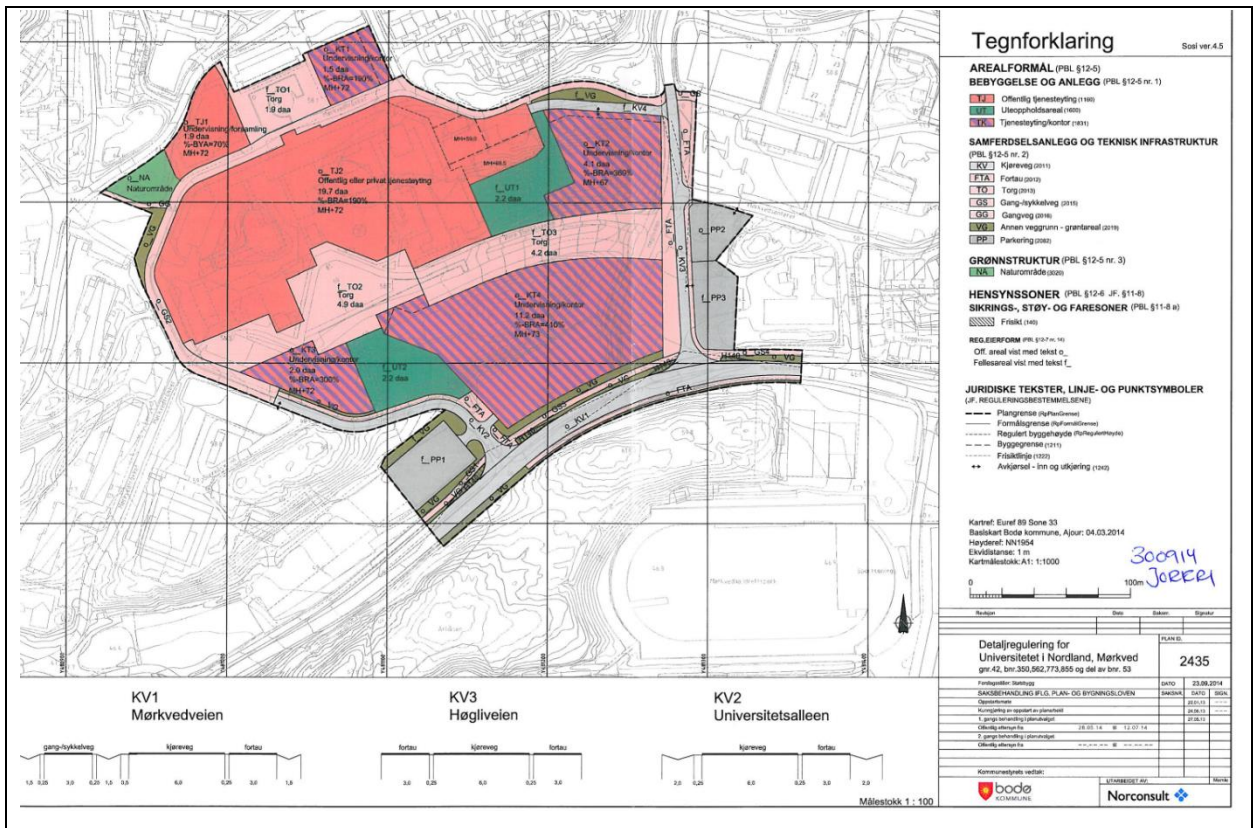
Grunnlag for planarbeidet - Utviklingsplan for campus Bodø:

- Nord Universitet og Statsbygg har, sammen med Bodø kommunen og andre offentlige og private aktører i regionen, utarbeidet «Utviklingsplan for campus Bodø», september 2012. Målet med planen var blant annet å kartlegge hvordan en kan få det beste ut av Nord Universitet og få frem konkrete tiltak for å nå målene. I arbeidet med utviklingsplanen ble det vurdert både å flytte campus og å satse på en delt campus. En mulighetsstudie viste at det er gode utviklingsmuligheter på Mørkved og en har derfor valg å satse på en fortsatt utvikling, med en kompakt bygningsmasse på Mørkved. Utviklingsplanen gir føringer til planarbeidet:
- Forbindelsen mellom anleggene i aksene hovedcampus – Mørkvedlia – Mørkvedbukta skal sikres gjennom åpne parkarealer, sti og veiløsninger.
- Nærhet til naturen skal prege Nord Universitet fremover. Utsikt til Børvasstindan og enkel tilgang til de omkringliggende friluftsområdene skal være et kjennetegn.
- Universitetet skal være et grønt universitet hvor det stilles krav til kollektivløsninger.
- Det skal tilrettelegges for etablering av en forskningspark.
- Studentene skal finne alle primære tilleggsfunksjoner i umiddelbar nærhet til campus.
- Anleggene på Mørkved skal knyttes sammen gjennom sammenhengende bygningsmasser, grøntarealer og et godt utbygd kommunikasjonsnett.

Visjonen for campus Bodø 2030 er «kompakt, fleksibel, åpen og utadrettet»



Figur 9 Illustrasjonsplan for videre utvikling av campus fra Campusutviklingsplan for Nord Universitet. Omtrentlig lokalisering for blått bygg er ringet inn.



Figur 10 Detaljreguleringsplankart vedtatt i 2014. Planen gir tilstrekkelig utnyttelse for videre utvikling av campus i et langsiktig perspektiv.

Tabellen viser utnyttelse innenfor de ulike utbyggingspmrådene:

	Areal (daa)	Utnyttelsesgrad	BRA (m ²) eksisterende	Maks BRA nytt eks. P-areal	Maks BRA totalt inkl. P-anlegg over terreng
Offentlig tjenesteyting TJ1	1,9	BYA 70 %	uendret		uendret
Offentlig tjenesteyting TJ2	20,6	BRA 210 %	39 350	3 900	43 250
Kontor/ off. tjenesteyting TK1	1,5	BRA 240 %	2 250	1 350	3 600
Kontor/ off. tjenesteyting TK2	4,1	BRA 190 %	-	7 800	7 800
Kontor/ off. tjenesteyting TK3	2,0	BRA 300 %	-	6 000	6 000
Kontor/ off. tjenesteyting TK4	11,2	BRA 355 %	-	28 100	39 700
Byggeområde totalt	41,3	41 600	47 150		100 350

3.7 Parkering i reguleringsplanen

En utvidelse av universitetet gir økt transportbehov. Reguleringsplanen har som mål at det økte transportbehovet hovedsakelig skjer kollektivt eller ved gang/sykkel. For å oppnå dette målet må kollektivtransport og gang/sykkeltrafikk få fortrinn og være lett å velge fremfor biltransport.

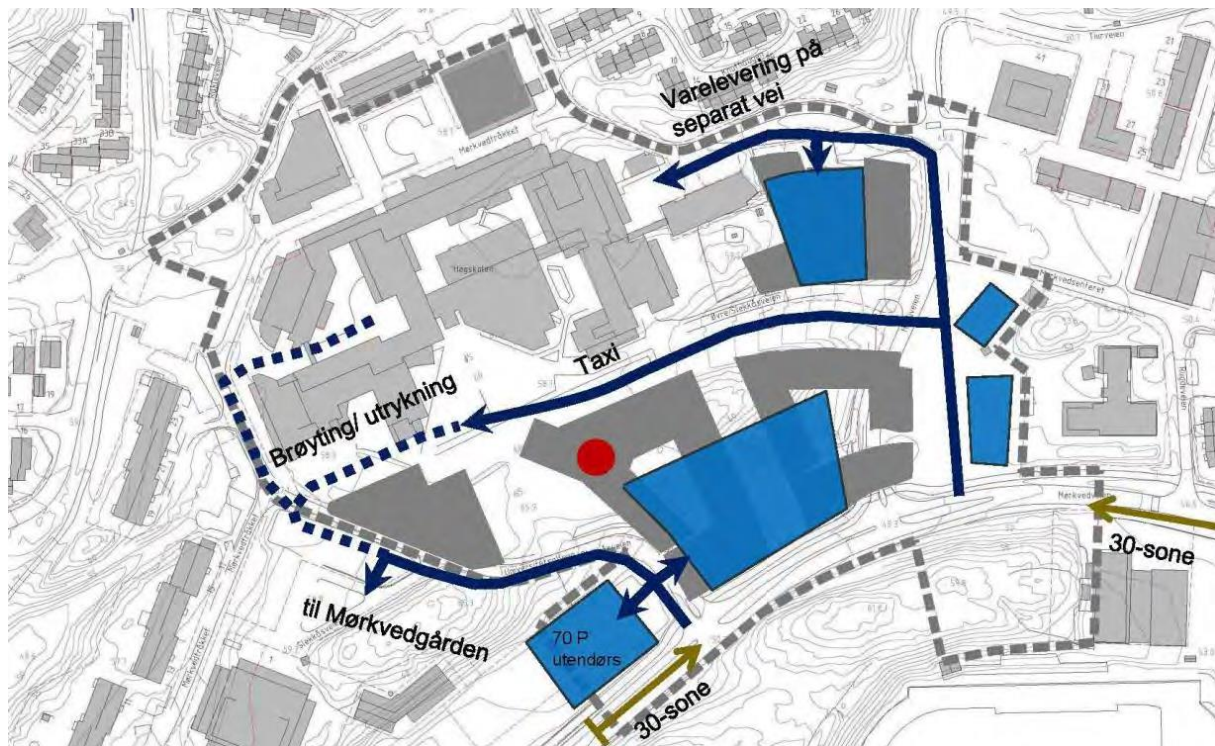
Kollektivtrafikk

Økt kollektivbruk er en nasjonal og lokal målsetting. Tilrettelegging for et attraktivt kollektivsystem er derfor vesentlig i planarbeidet. Som omtalt i kapittel 4.8.3 har det nylig vært gjort en omlegging av kollektivsystemet i Bodø. Dette rutesystemet vil ikke betjene det utvidete campusområdet på en tilfredsstillende måte. Fremtidige trasé-/ruteomlegginger vil måtte komme etter hvert som passasjergrunlaget på universitetet vokser. Et godt kollektivtilbud er satt sammen av mange komponenter, reguleringsplaner har innvirkning på noen av disse. Det er lagt inn mulighet for å etablere bussholdeplass i Høgliveien eller i Mørkvedveien. Begge disse lokaliseringene gir god betjening av mesteparten av campus i tillegg til å betjene Mørkvedlia idrettsanlegg og eventuelt Mørkvedsenteret. Spesielt en holdeplass i Høgliveien vil ligge sentralt i forhold til alle disse målpunktene.

Det er i dag relativt god frekvens på de linjer som betjener området. Til tross for at Nord Universitet har et godt kollektivtilbud er det få som benytter kollektivtransport, og mange kjører bil. Regionbussene går langs RV 80, og det er togstopp på Mørkved. Stoppet ligger vel 700 m fra hovedinngangen på Nord Universitet sørvest for Mørkvedlia idrettspark og like nedenfor de nylig ferdigstilte studentboligene.

Parkering

Reguleringsplanen legger opp til at en vesentlig del av framtidig parkering skal etableres i innvendige anlegg i TK2 og TK4. For å unngå at fasadene mot gaten blir døde parkeringshusfasader, er det ikke tillatt med parkeringshusfasade mot Høgliveien, Øvre Slekkåsveien (TO3) eller hjørnet Høgliveien/Mørkvedveien.



Figur 27 - Lokalisering av mulige framtidige parkeringsplasser i reguleringsplanen. De to største er vist som innvendig parkering som erstatter overflateparkering som bygges ned, samt økt behov for parkering med nye bygg.

Gjennom utviklingsplan for campus ble det bestemt at dagens parkeringsdekning og normen i den forrige kommuneplanen ikke var ønskelig for en fremtidig utvikling av Universitetet, en utvikling med mål om å være et miljøvennlig og fremtidsrettet universitet. Den nye kommuneplanen har nå senket kravet for hele sone B/byutviklingsområdet tilsvarende det som ble besluttet for denne reguleringsplanen. Bestemmelsene i reguleringsplanen stiller krav om følgende parkeringsdekning:

	Universitet	Kontor	Antall plasser
<i>Bil</i>	0,6 plasser/årsverk	0,8-1,2/100 m ² BRA	730
<i>Sykkel</i> (min)	2,0 plasser/årsverk	2/100 m ² BRA	2440 (minst)

Det er i dag 668 årsverk ved campus Bodø. I følge normen skal det være minst 400 biloppstillingsplasser for å dekke dette. Campus har i dag 607 parkeringsplasser, altså en overdekning på 207 plasser. 607 plasser dekker en økning fram til 1011 årsverk, dvs. tilstrekkelig for mange års økning i antall ansatte ved campus.

Det er stilt krav i bestemmelsene om minst 2 sykkelparkingsplasser pr. ansatt. Det gir vel 2400 sykkelplasser i et ferdig utbygget campus. Det er plass til å etablere sentrale innvendige sykkelparkeringer i forbindelse med parkeringshus i framtidige byggetrinn. I tillegg er det rom for å lage utvendig sykkelparkering i forbindelse med inngangene til de ulike bygningene.

3.8 Parkering ifm rammetillatelse for byggetrinn 6A

I forbindelse med byggesaken til bygg 6A ble parkering drøftet. Tallene avviker noe fra de tall det refereres til over, men er tilnærmet sammenfallende.

Parkering for biler ble i byggesaken for bygg 6A dokumentert med betydelig overdekning i forhold til bestemmelsene i planen. Det ble fjernet 55 biloppstillingsplasser ifm med sykkeltilrettelegging for byggetrinn 6A. Overdekningen i forhold til antall årsverk er pr i dag 198 plasser. Oppstillingsplasser for HC-bilplasser er dokumentert med overdekning på 4 stk ifm med byggesak for byggetrinn 6A.

For sykler ble det etablert 246 nye plasser i område TO2, TO3 (krav for tiltaket alene utgjør 50 plasser). Tilsvarende vil underdekning i sykkelplasser totalt for planområdet måtte aksepteres løst som naturlig del av framtidige tiltak. Søknaden dokumenterer at det i denne omgang etableres ca. 200 flere sykkelplasser enn nytt tiltak alene krever. En vesentlig del av underdekningen ble dermed løst ved etablering av bygg 6A.

Ny detaljplan og forarbeidet som ligger bak denne (utviklingsplanen) indikerer tydelig at torgene (TO2 og TO3) skal danne en markert akse gjennom området. Det framgår følgende av bestemmelsen § 4.2: «Torgene skal nyttes til opphold og ferdsel for fotgjengere». Kun kjøring for vareleveranse, taxitransport, mm tillattes. Parkering som fjernes ved opparbeidelse av torg er tenkt erstattet ved etablering av innvendig parkering i framtidige byggeprosjekt.

3.9 Nærmere vurdering av rekkefølgekrav og parkeringsbestemmelser

Det ble gjennomført et møte med Bodø kommune 5. desember 2018, for å avklare forhold rundt rekkefølgekrav med henblikk på videre utvikling av campus og kostnadskonsekvenser for prosjektet.

Det ble tatt opp 4 forhold som krever videre oppfølging ved realisering av Blått bygg, og som kan ha betydning for kostnadsberegninger og usikkerhetsanalyser. Etter møtet ble det sendt et oppsummerende notat til kommunen. Vi har ikke mottatt endelig svar fra kommunen på dette, men det er gitt enkelte signaler i møtet og påfølgende tlf-samtale. Her følger de punkter som er tatt opp med Bodø kommune:

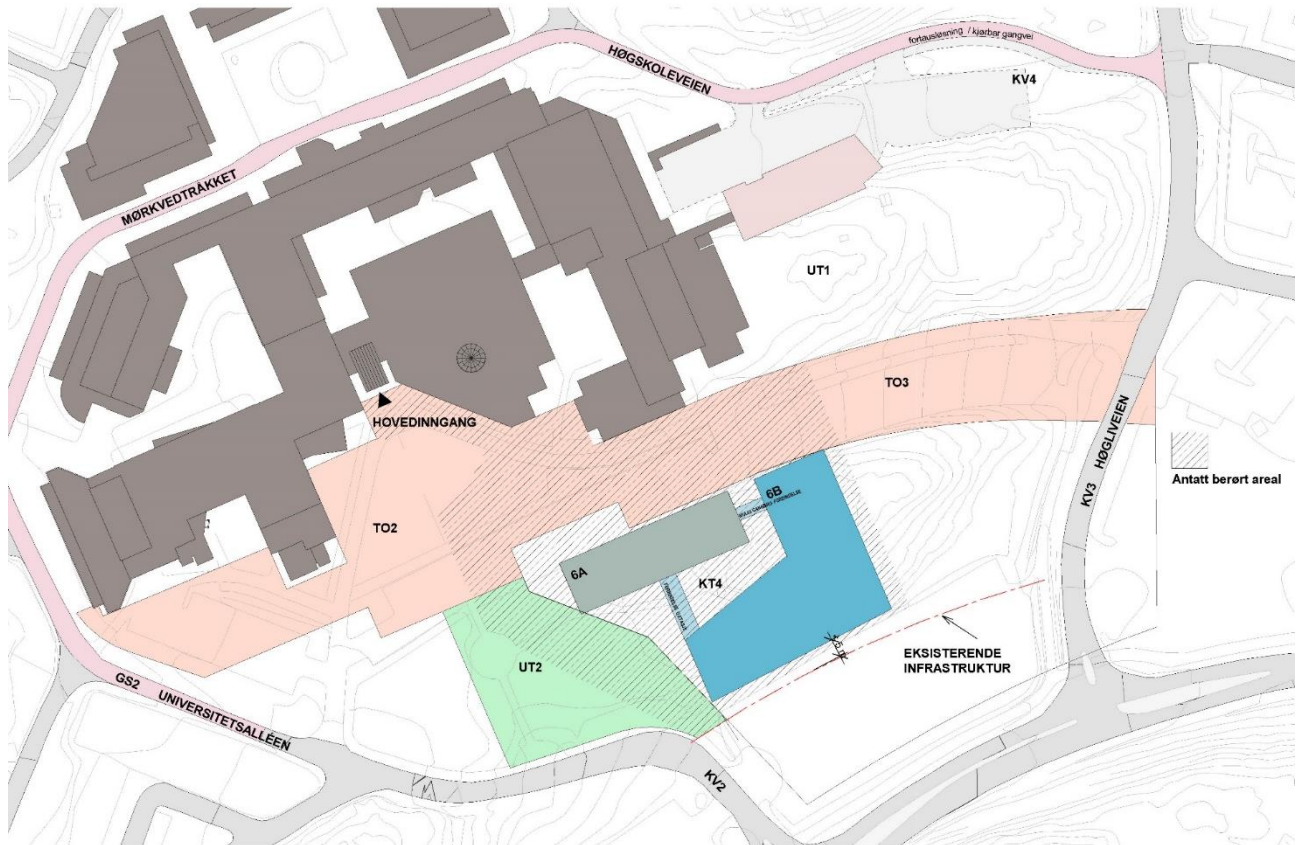
1. Reguleringsbestemmelse § 7.7

Byggetrinn 6A og 6B utgjør til sammen 10.500 m² BTA, og vil ved ferdigstilling utgjøre om lag en fjerdedel av maksimal utnyttelse i tråd med reguleringsplanen for KT4.

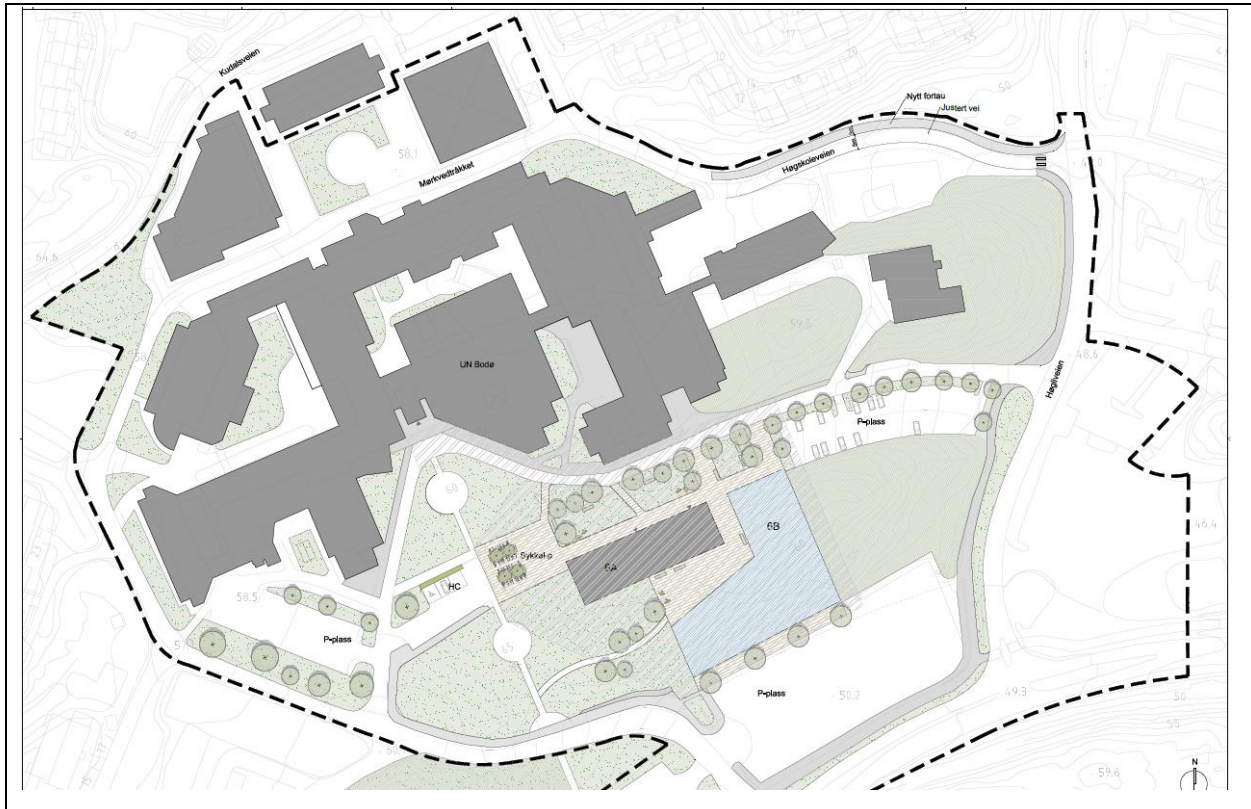
Rekkefølgebestemmelsen i § 7.7 som er knyttet til KT4 angir at tilstøtende del av UT2, TO2 og TO3 skal være opparbeidet før ferdigattest eller brukstillatelse gis. I møtet i desember ble følgende forslag til avgrensning av hva som er tilstøtende areal presentert, jf. kart under med skravert område.

Vi har bedt Bodø kommune om bekreftelse på at denne avgrensningen er omforent med kommunens definisjon av hva som regnes som tilstøtende areal.

Kommunen, ved planavdelingen, meddelte at dette måtte legges fram for byggesaksavdelingen, før endelig svar kan gis. Planavdelingen uttalte imidlertid at avgrensningen virket fornuftig.



Figur 11. Skravert område viser vårt forslag til tilstøtende areal i tråd med reguleringsbestemmelsens § 7.7.



Figur 12: Skissen viser prinsipper for opparbeidelse av uteområder og torg/park rundt Blått bygg.

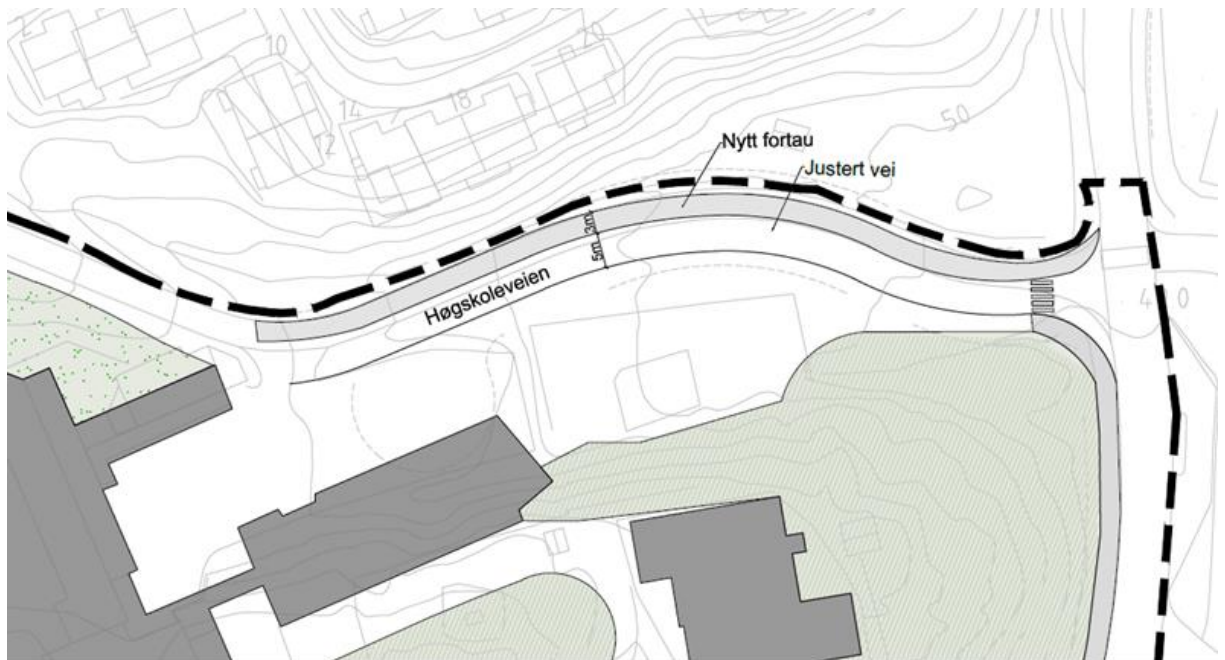
2. Reguleringsbestemmelse § 7.3

Det skal ifølge reguleringsbestemmelse § 7.3 etableres kjørevei KV4 innen 5000 m² ny bebyggelse kan tas i bruk.

Hensikten med ny kjøreveg KV4 er å ivareta økonomi- og driftsadkomst til campus, samt adkomst til hotell og framtidig utbygging av KT2. Det er uvisst når det vil være behov for utbygging av KT2, og hvordan dette feltet ønskes utbygget. Vi har overfor kommunen foreslått at KV4 erstattes midlertidig eller permanent av en utvidelse av eksisterende adkomstveg ved å etablere et 3 meter bredt fortau i forlengelsen av fotgjengerovergang fra Mørkvedsenteret. Vegbredde sør for fortauet utvides til 5 meters bredde (eventuelt smalere i kombinasjon med møtefelt). KV4 kan deretter vurderes på nytt når det foreligger konkrete planer for KT2, slik at KV4 kan tilpasses KT2-utbygging, og samtidig tilpasses eventuelle endringsforslag/grensesnitt som måtte komme i områdereguleringsplan for Mørkvedsenteret.

Vi har bedt om kommunens tilbakemelding på om det er ønskelig å etablere KV4 nå, eller om vårt forslag over er en løsning vi kan gå videre med.

Vi har ikke fått endelig svar fra kommunen, men saksbehandler påpeker at vi må regne med å måtte tilfredsstille rekkefølgekravet slik det er stilt. Kostnadene for de to ulike alternativene er ikke veldig stor, og det kan derfor tas høyde for begge mulighetene.



Figur 13: Høgskoleveien foreslås utvidet mot sør, samt at det etableres fortau i nordre del av traseen. Dette foreslås som midlertidig eller permanent løsning, og at KV4 vurderes når felt KT2 blir aktuelt å bygge ut.



Figur 14: Adkomstvei KV4, slik den er regulert i planen.

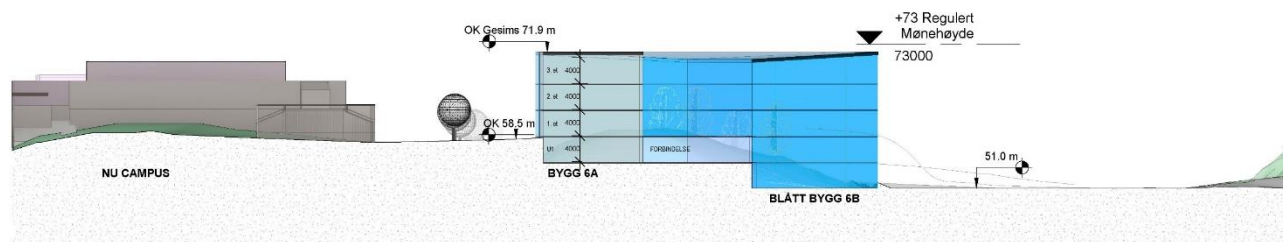
3. Reguleringsbestemmelsenes § 3.11.2

Etablering av labfunksjoner i flere etasjer i nybygg 6B krever noe høyere etasjehøyder enn for byggetrinn 6A. Gitt et bygg på 5 etasjer, sammenfaller ikke maks gesimshøyde i reguleringsbestemmelsene med disse etasjehøydekravene. For å få klarhet i om senere prosjektering kan ta utgangspunkt i et 5 etasjers bygg (som har en del fordeler knyttet til funksjon og form), ønsket vi å høre med kommunen hvilke hensyn som ligger bak høydebegrensningen på kote + 73 meter.

Vi vil på bakgrunn av informasjon fra kommunen vurdere om vi i senere prosjekteringsfase og i rammesøknad legger til grunn lavere etasjeantall, eller om vi velger å sende inn en dispensasjonssøknad for dispensasjon på 1-2 meter.

Vi er inneforstått med at kommunen ikke kan forskuttere en dispensasjonsbehandling, og at vi dermed ikke kan få et klart svar på dette. I første omgang ønsker vi kun å få svar fra kommunen om det er spesielle hensyn som ligger bak valg av kote + 73 meter.

Vi har ikke mottatt svar på dette ennå. Forholdet vil antakelig ikke påvirke kostnadsbildet, men er viktig for kommende prosjekteringsfase ifm. formgivning og detaljert funksjonsprogrammering.



Figur 15 Foreløpig mulighetsstudie for byggetrinn 6B. Nærmere vurderinger viser at enkelte av etasjene vil kreve noe større høyde, og at et 5. etasjers bygg dermed vil overskride høydebestemmelsene med anslagsvis 1-2 meter. For senere prosjektering vil det være gunstig å vite om det må legges til grunn 4 etasjer, eller om hensynene bak høydebestemmelsene kan åpne for tillatelse til å overskride kote +73 med 1-2 meter. Dette vil vi måtte komme tilbake til i en eventuell senere dispensasjonssøknad.

4. Parkering

Bilparkering

Nord Universitet har utarbeidet en oversikt over antall parkeringsplasser på campus, jf. tabell under. Tabellen viser både biloppstillingsplasser og sykkelparkering.

Reguleringsplanen har fastsatt en parkeringsnorm tilsvarende 0,6 p-plass pr. årsverk. Dagens 607 parkeringsplasser kan dermed betjene over 1000 årsverk ved Nord Universitet.

Parkeringsdekningen er tilstrekkelig for videre ekspansjon godt utover prosjektet blått bygg, byggetrinn 6A og 6B. Det er i dag 668 årsverk ved Nord Universitet.

Det etableres ingen nye bilparkeringsplasser ifm. byggetrinn 6A og B. Når det gjelder HC-parkering, finnes det i dag flere slike plasser i umiddelbar nærhet til byggetrinn 6A og B, men det vil måtte bli gjort en ny vurdering av tilgjengelighet for HC-parkering og om det er behov for flere slike plasser ved de nye byggene.

	Merket parkering	HC	Avgiftsbelagt	Ikke merket
Nedre plan	179			
Øvre plan	81	8	13	
Barnehage				150
NV	34	2		
Torget	4	4		
ML				20
MB				45
MG	23		44	
	321	14	57	215
Totalt	607			
Sykkel	Stativ	Avsatt plass		
Nedre plan	0	0		
Øvre plan	89	400		
ML		30		
MB		45		
NV/ Bakgård	20			
Torget	52			
	161	475		
Totalt	636			

Figur 16 Tabellen viser bil- og sykkelparkeringsplasser på campus, fordelt på ulike områder.

Som nevnt over vil Nord Universitet kunne øke antall ansatte/årsverk vesentlig før det vil være behov for å etablere nye parkeringsplasser. Låsing av antall p-plasser med en samtidig gradvis økning av antall ansatte, er i tråd med Nord Universitets og Statsbyggs ønske om en gradvis redusert bilbruk til fordel for økt kollektiv-, gange- og sykkelbruk.

Hvorvidt det er behov for parkeringsutvidelser også ved et framtidig neste utbyggingstrinn er usikkert. Reguleringsplanen legger opp til at det kan etableres parkering under framtidige bygg i KT4 og KT2. De neste utbyggingstrinn kan ligge et stykke fram i tid, og parkeringsbehov må vurderes opp mot de til enhver tid gjeldende parkeringsnormer. Vi regner imidlertid med at det ved nedbygging av eksisterende parkeringsplasser, vil være behov for å erstatte disse plassene under byggene. Det er videre et stort potensiale for å øke antall parkeringsplasser under bygg i de resterende deler av KT2 og KT4, som dermed vil tilfredsstille den økning i antall ansatte som disse framtidige byggene vil medføre.

Vi har ikke fått klart svar fra kommunen på vår tolkning av parkeringsbestemmelsene, men å bygge ut parkering for økt bilbruk er ikke i tråd med de mål som reguleringsplan og kommuneplan framhever. Vi mener også parkeringsbestemmelsene til felt KT 4 ikke gir et absolutt krav om anlegge parkering under alle bygg innenfor feltet.

Det må ses på tiltak sammen med Nord som støtter opp om redusert parkeringsdekning, slik at ikke nærområdet blir belastet med «villparkering» fra studenter og ansatte ved campus. Dette kan f.eks. være innføring av en større andel avgiftsparkering, bedre forholdene for syklister mm.

Sykkelparkering

Nord universitet og Statsbygg jobber målrettet med å tilrettelegge for sykkel som transportmiddel til og fra campus. Tabellen over viser at det er avsatt plass for 636 sykler i ulike områder på campus. Det ble ifm. utbygging av byggetrinn 6A etablert stativ for sykkelparkering, samt fjernet en rekke biloppstillingsplasser i TO2 til fordel for sykkeloppstilling. Det bli i bygg 6A etablert dusjer og garderobe til bruk for de som bruker arbeidsreisen til trening med sykkel.

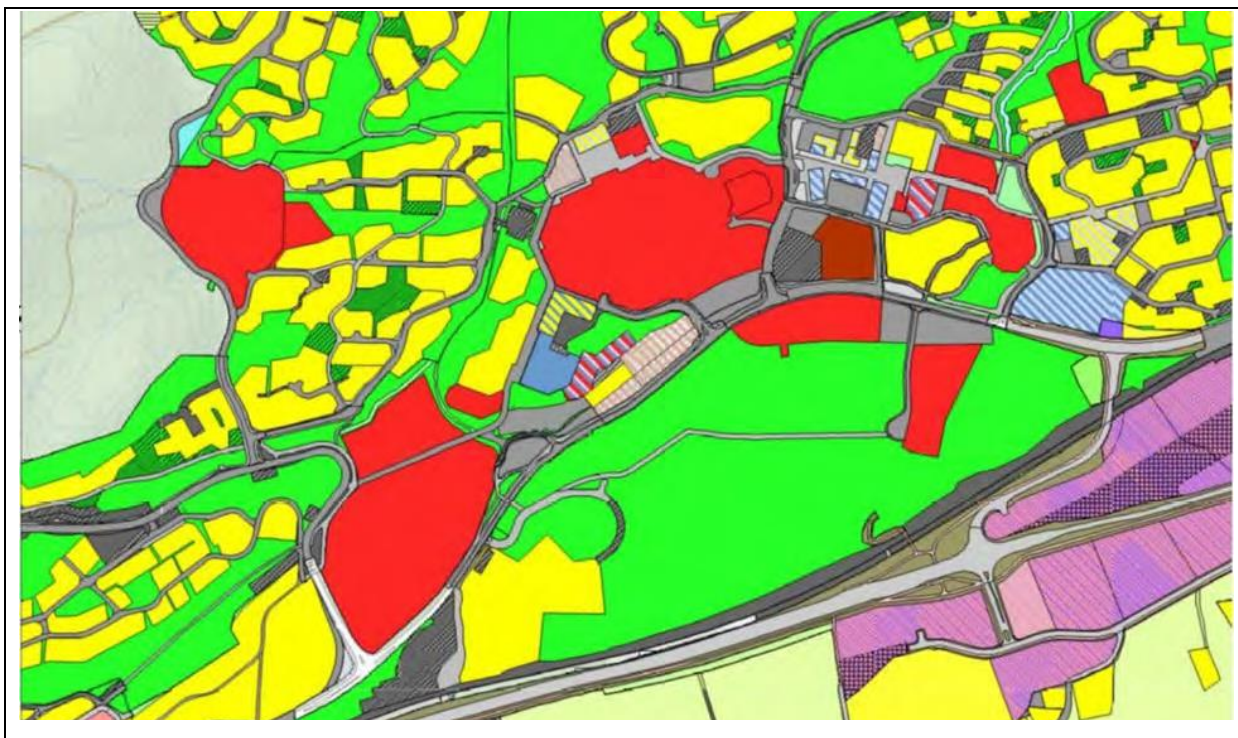
Reduksjon i bilbruk til fordel for økt kollektiv-, gange- og sykkelbruk er en prosess som må skje gradvis, der ulik tilrettelegging er viktig. Busstilbudet er i de senere år blitt vesentlig forbedret, og det forventes ytterligere forbedring av frekvens og andre tiltak knyttet til kollektivtilbudet. Redusert bilbruk er avhengig av dette. Bilbruk er dessuten sterkt knyttet til tilgjengelig parkering og eventuell avgiftsbelegging av denne. Nord Universitet og Statsbygg har innført avgiftsparkering på deler av parkeringskapasiteten. Det er i dag fortsatt få som benytter sykkel, og Nord melder at tilgjengelig parkeringsareal for sykkel pr. i dag har stor ledig kapasitet. Nord Universitet vil jobbe for å stadig øke og forbedre kvaliteten på sykkelparkeringen rundt hele campus. Ifm. med byggetrinn 6B vil det jobbes videre med å tilrettelegge for sykkel på både nord og sydside av bygget. Dette vil bl.a. bli en del av opparbeidingen av uteområdet i TO2 og TO3.

Det er noe usikkerhet knyttet til hvorvidt dette prosjektet vil få krav om å dekke inn ytterligere etterslep på sykkelparkering for hele campus, eller om det bør ses på et rimelig omfang knyttet til de nye årsverk dette bygget generer for de kommende år.

Parkeringsnormen i kommuneplanens bestemmelser er ikke klare på dette. Det kan virke urimelig å ta igjen et etterslep på 400 p-plasser, når det pr i dag er stor ledig kapasitet. Det antas at det heller bør tilrettelegges for bedre kvalitet på de plasser som nå etableres, heller enn kvantitet. Nord Universitet jobber uavhengig av Blått bygg-prosjektet både med plan og finansiering av kvalitativt god sykkelparkering under tak. Dette vil kunne falle positivt ut for kostnadsusikkerheten for dette punktet.

3.10 Tilgrensende planer:

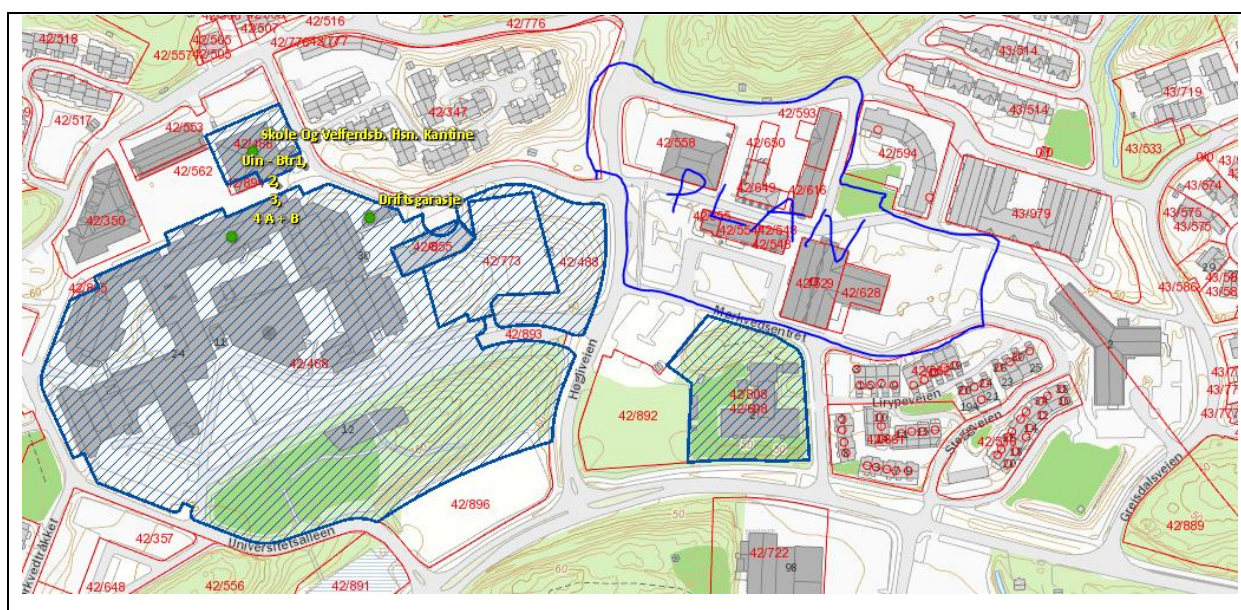
- Plan for Gjæran (1979)
- Plan for Mørkved bydelscenter (1981) – Kommunen planlegger oppstart av ny områdereguleringsplanprosess i april 2019.
- Områdeplan for Mørkved sør med Rv 80 (2012), legger til rette for nye næringsarealer og ny atkomst til Mørkvedmarka via en ny rundkjøring og bro over jernbanen.
- Studentboliger i Mørkvedlia, planID 2433 (vedtatt 14.02.2013). Inntil 600 studentboliger og gangbro over Mørkvedveien. Ferdigstilt.



Figur 17: Oversikt over reguleringsstatus i område. Kilde <http://tema.webatlas.no/bodo/web3d>

3.11 Pågående planarbeid/byggesaker i nærheten

Kommunen har tatt initiativ til å starte en områdereguleringsplanprosess for Mørkved bydelssenter like øst for campus. Det er i år gjennomført møter med grunneiere, samt gjennomført en spørreundersøkelse for innbyggere i området om hvilke ønsker og forbedringer de ser for seg i dette området. Kommunen tar sikte på å kunngjøre planoppstart i april 2019.



Figur 18 Omtrentlig og foreløpig plangrense for områdereguleringsplan for bydelssenteret. Det vurderes å innlemme et større område, samt å se på koblingen mellom bydelssenteret og campus.

4 Stedlige forhold

4.1 Arkeologi/kulturmiljø

Det er ikke registrert arkeologiske funn eller verneverdige kulturminner i området.

4.2 Naturverdier, landskap, friluftsliv

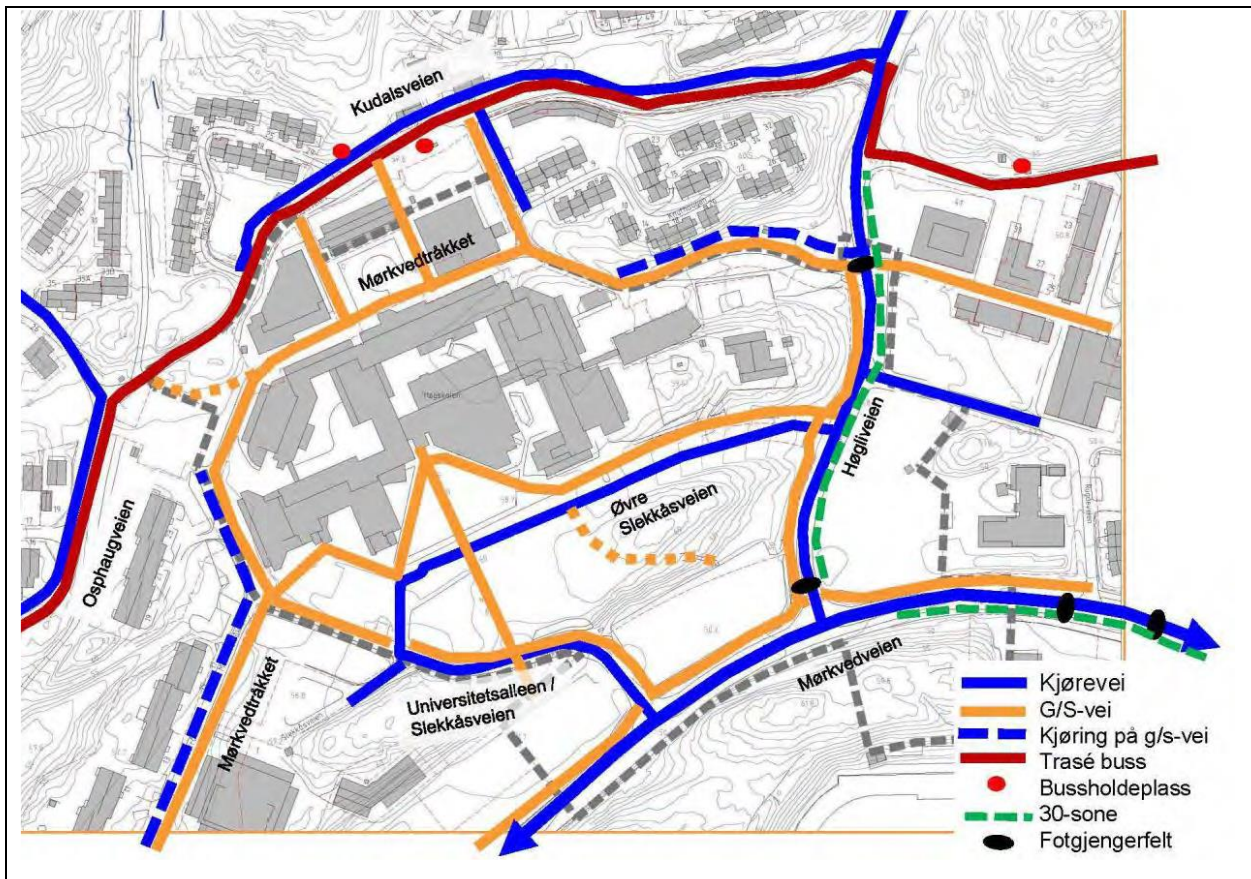
Det er ikke registrert verneverdige naturtyper eller andre verneområder i dette området.

4.3 Trafikkforhold

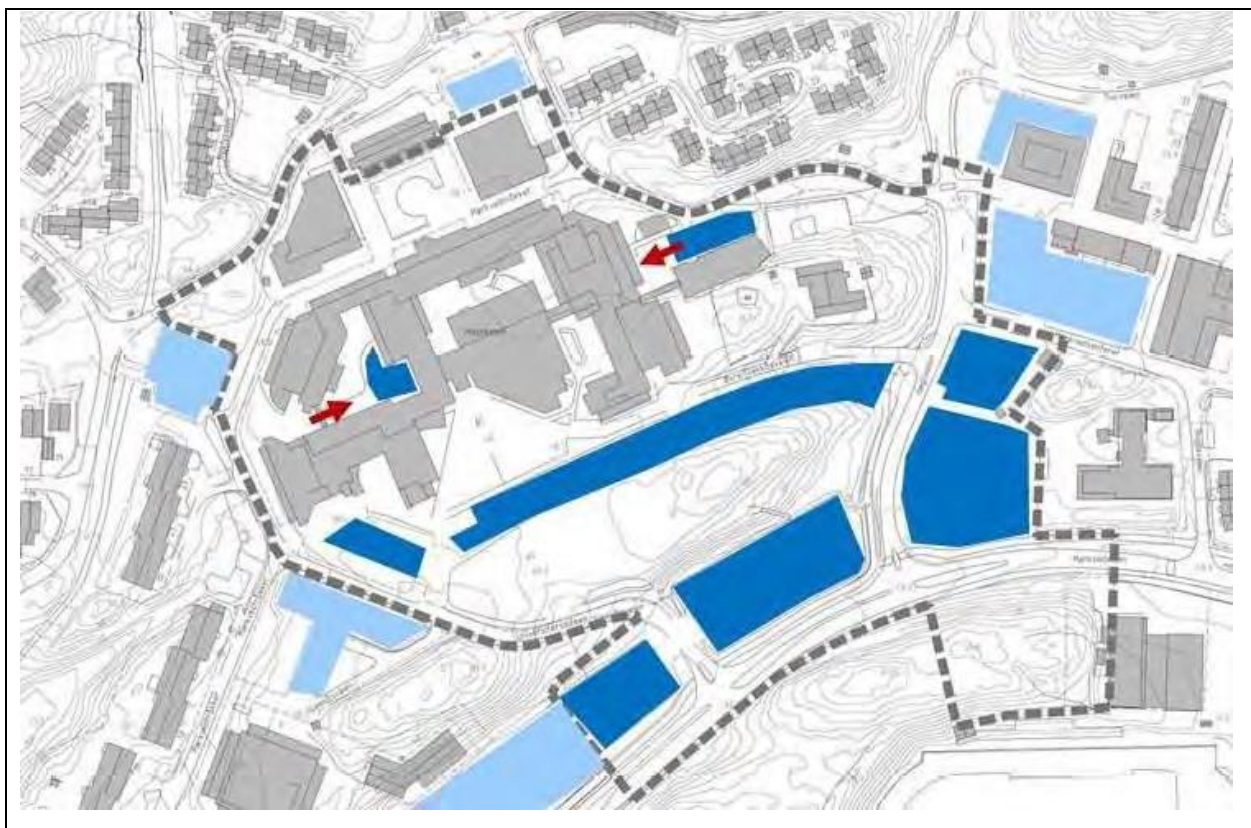
Det vises til planbeskrivelsen til reguleringsplanen for campus, for en nærmere beskrivelse av trafikforholdene rundt campus. Nedenfor er det tatt med noen illustrasjoner for å gi et oversiktsbilde av dette.



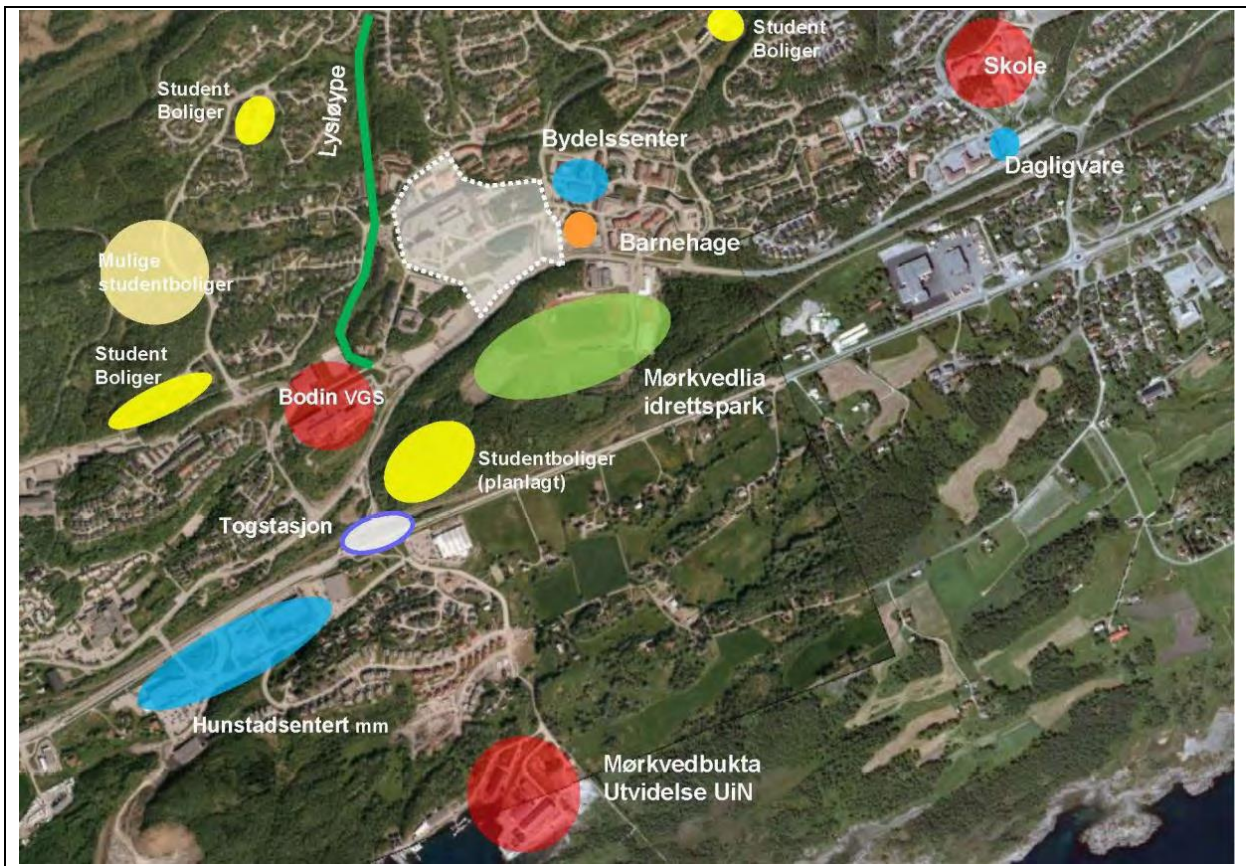
Figur 19 Tilkomst til campus fra Rv 80



Figur 20 Veisystem i og ved campus Mørkved



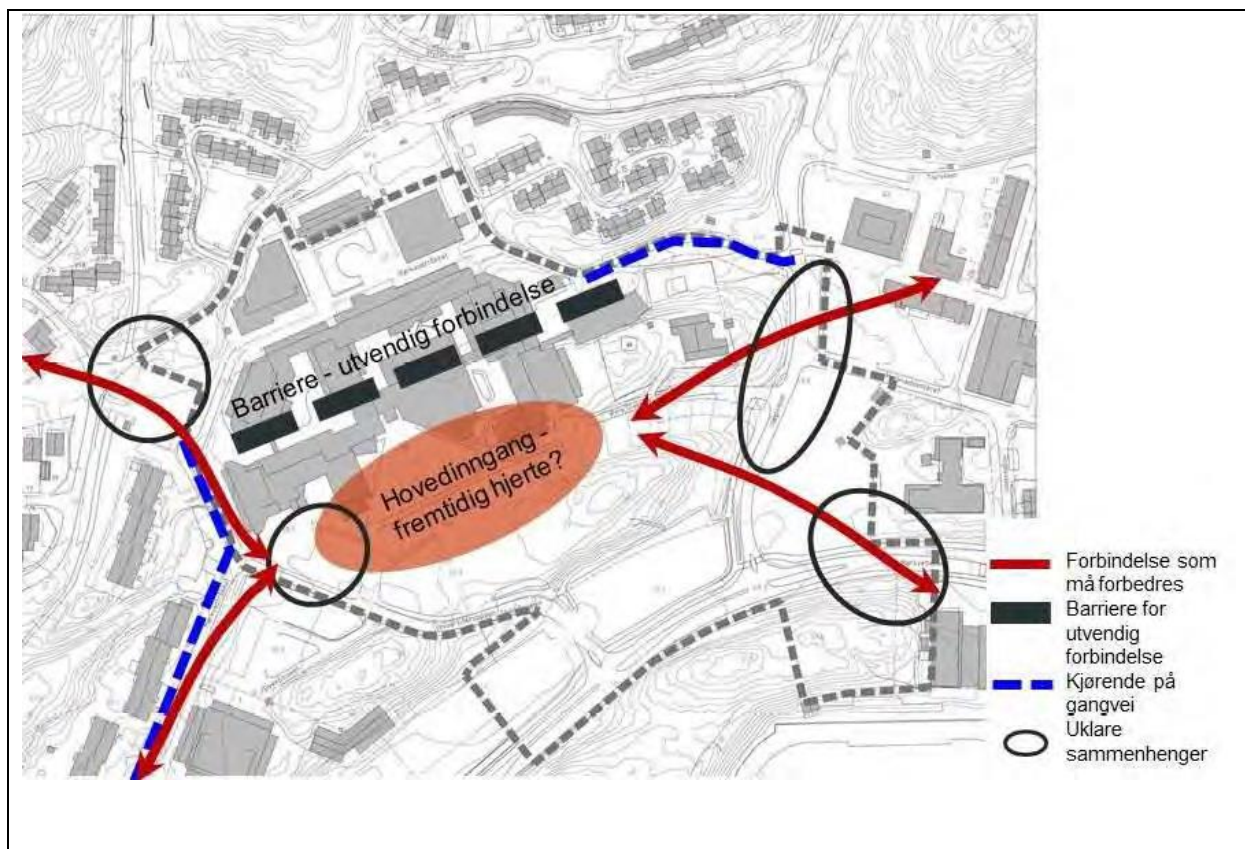
Figur 21 - Parkering på campus (mørkblå) og i tilstøtende områder (lysblå). Varelevering vist med rød pil.



Figur 22 - Viktige målpunkt for brukerne av campusområdet



Figur 22 - G/s- forbindelser fra campus til viktige målpunkt (vist med grått).



Figur 23 - utfordringer i g/s-systemet. Det ligger ikke til prosjektet blått bygg å løse dette, men uteromsplaner bør tilpasses dette hovedprinsippet, slik at grensesnitt mot naboområdene blir best mulig. Områderegulering av bydelscenteret vil kunne gi justeringer av grensesnitt mellom disse to områdene, da det i dag ikke er løst på en god måte.

4.4 Forurensning og geoteknikk

Det er ikke utført geotekniske- og miljøtekniske undersøkelser på denne tomta.

Det antas relativt små dybder til fjell /fjell i dagen på denne tomta. Bygg 6A som ligger nær tomta er fundamentert på utsprengt fjell.

Det går en vannledning gjennom parkeringsplassen mot sør på tomta. Denne vannledningen er hovedvannledning inn til byen. Det må tas hensyn til denne i forbindelse med plassering av bygget og grunnarbeider og sprengning slik at det ikke blir skade på denne.

5 Vurderinger og anbefalinger

5.1 Planfaglige vurderinger

Blått bygg skal realiseres sentralt på campusområdet, og bygge opp om den campusstruktur som ble lagt i utviklingsplan for Nord Universitet i 2012. Påfølgende reguleringsplanprosess med vedtatt plan i 2014 fulgte opp utviklingsplanen. Blått bygg er derfor planlagt gjennomført i tråd med vedtatt detaljreguleringsplan, og skal som byggetrinn 6B tilpasses og kobles til bygg 6A.

Reguleringsplanen åpner for 47.150 m² nytt bruksareal. Blått bygg skal etableres i felt TK4 - Byggeområde for offentlig undervisningsbygg for universiteter og forskning. Kontorvirksomhet i tilknytning til universitet kan tillates innenfor område TK4. Maksimal utnyttelse er totalt 28.100m² BRA uten p-areal. Maksimal utnyttelse totalt inkl. p-anlegg over terreng er 39.700m² BRA. Sammen med byggetrinn 6A ligger arealet for 6B godt innenfor regulert utnyttelse.

Det er således godt tilrettelagt for en rask framdrift ved beslutning om realisering av prosjektet. Statsbygg har tatt opp med Bodø kommune enkelte forhold knyttet til rekkefølgekrav, samt parkeringsstrategi. Dette er nærmere beskrevet i kap. 3.9. Dette er spørsmål som vil være nyttig å få avklart før videre prosjektering.

En utvidelse av universitetet gir økt transportbehov. Reguleringsplanen har lagt opp til å dekke økt parkeringsbehov under bygg som realiseres innenfor felt TK 2 og TK4 i planen. Nord Universitet ønsker imidlertid ikke å planlegge for innvendig parkering i dette byggetrinn, og det har vært en viktig forutsetning for prosjektets gjennomføring at det ikke legges opp til parkering under bygget. Bodø kommune kan se annerledes på denne tilnærmingen. Statsbygg har imidlertid lagt dette fram for kommunen i møte og i etterfølgende notat sendt kommunen. Vi har ikke mottatt svar på dette punktet ennå. Vår vurdering er at reguleringsplanens bestemmelse om parkering ikke setter et absolutt krav til å realisere innvendig parkering i alle bygg innenfor KT4.

Slik parkeringsnormen nå foreligger i kommuneplan og i reguleringsbestemmelsene, vil campus ha tilstrekkelig med parkering selv ved bortfall av parkering på de områder som planlagt utviklet til torgområder.

Reguleringsplanen for campus har dessuten mål om at det økte transportbehovet hovedsakelig skal skje kollektivt eller ved gang/sykkel. For å oppnå dette målet må kollektivtransport og gang/sykkeltrafikk få fortrinn og være lett å velge fremfor biltransport.

Redusert biloppstilling er i tråd med ønsket utvikling om å få en større andel reisende over på sykkel, gange og kollektiv, også for Nord Universitet og Statsbygg. En relativ nedgang i parkeringstilbud må imidlertid følges opp med andre tiltak, som f.eks. avgiftsparkering og tiltak som hindrer uheldig «villparkering» i naboområdene. Dette er forhold som må løses i forvaltningen av campus, og i samarbeid med grunneiere for naboområdene.

Det er viktig å ha god dialog med kommunen om disse målene. Det må videre avklares nærmere med kommunen endelig antall sykkelparkeringsplasser som skal realiseres ved denne utbyggingen iht. gjeldende reguleringsplan, jf. kap. 3.9 foran. Øvrige punkter i kap. 3.9 bør avklares med kommunen i det videre arbeidet.

Det antas et det ved ytterligere byggetrinn vil måtte planlegges for innvendig parkering, gitt at dagens norm fortsatt gjelder.

5.2 Lokaliseringsvurderinger

Lokalisering er avklart gjennom campusutviklingsplan for Nord universitet med påfølgende KVN.

5.3 Konseptutredning

KVN for prosjektet ble oversendt til KD 13.4.2018. Gjennom KVN ble det vurdert flere mulige konsepter for å løse arealbehovet til fakultetene i tråd med føringene som følger:

- Redusere rom- og funksjonsprogrammet av juni 2017 i tråd med Nord universitets prioriteringer med hensyn til funksjoner og kostnad
- Prioritere laboratoriefasiliteter for FBA og spesialrom for FSH
- Vurdere bruken av arealer som vil bli fraflyttet, samt mulige endringer i eksisterende anlegg.

Konseptet «Nybygg og ombyggingsalternativ» med ulike varianter ble videreført til alternativanalyse, sammen med nullalternativ som er satt som referanse. Konseptet innebærer en reduksjon på 4000 m² BTA fra romprogrammet juni 2017 og inkluderer samtidig en rehabilitering av fraflyttede arealer i hovedbygningen på campus for ny formålsbruk.

KVN anbefalte konsept 2B som består av

- Nybygg 8000 m² BTA for FBA
 - Større seminarrom
 - Middels møteromkapasitet
- Ombygging og rehabilitering av fraflyttede arealer 1650 m² for FSH.

Kunnskapsdepartementet ber Statsbygg om å utarbeide en OFP-rapport for prosjektet med utgangspunkt i det anbefalte alternativ 2B i konseptvalgotatet, og i tråd med KMDs retningslinjer.

5.4 Miljømessige vurderinger

Dette er i areal og lokaliseringssammenheng vurdert gjennom reguleringsplanarbeidet.

Både Nordland Fylkeskommune og Bodø kommune har mål knyttet til reduksjon av klimagasser innenfor sine (fylkes)kommunale grenser.

Nordland Fylkeskommune skriver på sine sider at de jobber med å følge opp fylkesplanens mål om miljø og bærekraftig forvaltning av fylkets ressurser. Dette omfatter fornybar energi, vannforvaltning, klima og miljø og vilt og innlandsfiske. [Fylkesplanens arealpolitiske retningslinjer \(PDF, 709 kB\)](#) står sentralt i arbeidet hvor miljø og bærekraftig utvikling er et gjennomgående perspektiv.

Bodø kommune skriver på sine nettsider om Smart Bodø, som er et prosjekt det har blitt jobbet med siden 2014. Dette prosjektet er knyttet til bærekraftige klima – og miljøløsninger noe som vil omfatte hvordan samferdselsløsninger, teknisk infrastruktur, avfalls og rennvasjonsløsninger innenfor Bodø kommunes grenser. Kort sagt hvordan vi legger til rette for et nullutslippssamfunn (ref: Bodø kommune»).

5.5 Konklusjon, anbefalinger og videre prosess

Blått bygg skal realiseres sentralt på campusområdet, og bygge opp om den campusstruktur som ble lagt i utviklingsplan for Nord Universitet i 2012. Påfølgende reguleringsplanprosess med vedtatt plan i 2014 fulgte opp utviklingsplanen. Blått bygg er derfor planlagt gjennomført i tråd med vedtatt detaljreguleringsplan, og skal som byggetrinn 6B tilpasses og kobles til bygg 6A.

Reguleringsplanen åpner for 47.150 m² nytt bruksareal. Blått bygg skal etableres i felt TK4 - Byggeområde for offentlig undervisningsbygg for universiteter og forskning. Kontorvirksomhet i tilknytning til universitet kan tillates innenfor område TK4. Maksimal utnyttelse er totalt 28.100m² BRA uten p-areal. Maksimal utnyttelse totalt inkl. p-anlegg over terreng er 39.700m² BRA. Sammen med byggetrinn 6A ligger arealet for 6B godt innenfor regulert utnyttelse.

Det er således godt tilrettelagt for en rask framdrift ved beslutning om realisering av prosjektet. Statsbygg har tatt opp med Bodø kommune enkelte forhold knyttet til rekkefølgekrav, samt parkeringsstrategi. Dette er nærmere beskrevet i kap. 3.9. Dette er spørsmål som vil være nyttig å få avklart før videre prosjektering.

En utvidelse av universitetet gir økt transportbehov. Reguleringsplanen har lagt opp til å dekke økt parkeringsbehov under bygg som realiseres innenfor felt TK 2 og TK4 i planen. Nord Universitet ønsker imidlertid ikke å planlegge for innvendig parkering i dette byggetrinn, og det har vært en viktig forutsetning for prosjektets gjennomføring at det ikke legges opp til parkering under bygget. Bodø kommune kan se annerledes på denne tilnærmingen. Statsbygg har imidlertid lagt dette fram for kommunen i møte og i etterfølgende notat sendt kommunen. Vi har ikke mottatt svar på dette punktet ennå. Vår vurdering er at reguleringsplanens bestemmelse om parkering ikke setter et absolutt krav til å realisere innvendig parkering i alle bygg innenfor TK4.

Slik parkeringsnormen nå foreligger i kommuneplan og i reguleringsbestemmelsene, vil campus ha tilstrekkelig med parkering selv ved bortfall av parkering på de områder som planlagt utviklet til torgområder.

Reguleringsplanen for campus har dessuten mål om at det økte transportbehovet hovedsakelig skal skje kollektivt eller ved gang/sykkel. For å oppnå dette målet må kollektivtransport og gang/sykkeltrafikk få fortrinn og være lett å velge fremfor biltransport.

Redusert biloppstilling er i tråd med ønsket utvikling om å få en større andel reisende over på sykkel, gange og kollektiv, også for Nord Universitet og Statsbygg. En relativ nedgang i parkeringstilbud må imidlertid følges opp med andre tiltak, som f.eks. avgiftsparkering og tiltak som hindrer uheldig «villparkering» i naboområdene. Dette er forhold som må løses i forvaltningen av campus, og i samarbeid med grunneiere for naboområdene.

Det er viktig å ha god dialog med kommunen om disse målene. Det må videre avklares nærmere med kommunen endelig antall sykkelparkeringsplasser som skal realiseres ved denne utbyggingen iht. gjeldende reguleringsplan, jf. kap. 3.9 foran. Øvrige punkter i kap. 3.9 bør avklares med kommunen i det videre arbeidet.

Det antas at det ved ytterligere byggetrinn vil måtte planlegges for innvendig parkering, gitt at dagens norm fortsatt gjelder.

6 Kilder

Bodø kommune - Kommuneplanens arealdel 2018-2030

Bodø kommune – Detaljreguleringsplan Nord Universitet 23.09.2014

Bodø kommunes planinnsyn

Utviklingsplan for Campus Bodø, Statsbygg/Nord Universitet, Sept.- 2012

Statsbyggs karttjeneste

Gule sider kart

Regjeringen.no – statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging

Regjeringen.no – nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nordland fylkeskommune – fylkesplan 2013-2025

RA – kartlag for arkeologi og kulturmiljø

Miljødirektoratet – kartlag Naturtyper

Diverse illustrasjoner og bilder, Lerche Arkitekter, Bjørbekk/Lindheim, Bodø kommune, Norconsult, Statsbygg, Håkon D Sæter.

