
PROSJEKT 12273
BRØNNØYSUNDREGISTRENE, NYBYGG
Vurdering av alternative lokaliseringer og
anbefaling til lokalisering

Oppdragsgiver:
Nærings- og handelsdepartementet

27. juni 2013

INNHALDSFORTEGNELSE

1	OPPDRAGET	5
1.1	Oppdraget fra NHD	5
1.2	Brønnøysund som regionsenter og registrenes betydning for stedet.....	5
2	ARBEIDSMETODE	6
2.1	Vurderingskriterier	6
2.1.1	Statsbyggs prosess for lokalisering.....	6
2.1.2	Ikke prissatte konsekvenser	7
2.1.3	Prissatte effekter	8
2.2	Prosess	9
3	RAMMER OG PREMISER	10
3.1	Ambisjoner for lokalisering i oppdragsbrev	10
3.2	Nasjonale føringer for arealpolitikk og lokalisering.....	10
3.3	Fylkeskommunale føringer	11
3.4	Kommunale føringer og politiske vedtak	12
3.5	Statsbyggs mål for lokalisering og stedsutvikling	15
3.6	Kriterier tomtevalg fra brukers perspektiv.....	15
4	REISEVANER OG PARKERING	17
4.1	Reisevaneundersøkelsen (RVU)	17
4.1.1	Formål.....	17
4.1.2	Bostedsfordeling ansatte.....	17
4.1.3	Sammenligning med kommunens bosettingsmønster	18
4.1.4	Ansattes reisevaner	19
4.1.5	Potensialet for mer miljøvennlige reiser	21
4.2	Parkering og mobilitetsplanlegging.....	22
4.2.1	Dagens situasjon.....	22
4.2.2	Vurdering av parkeringsbehov og -krav.....	23
4.2.3	Mobilitetsplanlegging.....	24
5	GROVSILING AV LOKALISERINGSALTERNATIVER	25
5.1	Lokaliseringalternativer etter tomtesøk	25
5.2	Silingsmetode	25
5.3	Transport	26
5.4	Arealbruk og økologi.....	27
5.5	Bymiljø og stedsutvikling	28
5.6	Reguleringsrisiko	29
5.7	Sammenstilling av alternativene.....	30
5.8	Lokaliseringalternativer i KVU med tilleggsutredning.....	31
5.8.1	Status tomtealternativer i KVU.....	31
5.8.2	Hestvadet – Svarthopen nord.....	31

6	FINSILING	34
6.1	Metode.....	34
6.2	Mulighetsstudier	34
6.3	Schrøderkvartalet – kompakt og delt løsning.....	35
6.3.1	Beskrivelse.....	35
6.3.2	Vurdering.....	38
6.4	Thonkvartalet	41
6.4.1	Beskrivelse.....	41
6.4.2	Vurdering.....	42
6.5	Salhus/ Industriveien.....	43
6.5.1	Beskrivelse.....	43
6.5.2	Vurdering.....	45
6.6	Salhussundet	47
6.6.1	Beskrivelse.....	47
6.6.2	Vurdering.....	48
6.7	Lendinga.....	50
6.7.1	Beskrivelse.....	50
6.7.2	Vurdering.....	52
6.8	Hovøya - flyplassen.....	54
6.8.1	Beskrivelse.....	54
6.8.2	Vurdering.....	55
6.9	Klimagassberegninger.....	56
6.9.1	Sentrum, dagens reisevaner og klimagassutslipp.....	56
6.9.2	Alternative lokaliseringer, reisevaner og transportarbeid	57
6.9.3	Utslippsforskjeller ved sentrumslokalisering og fire alternative lokaliseringer	57
6.9	Sikkerhet og beredskap	58
6.9.1	58
6.9.2	Grunnforhold og klimatilpasning.....	59
6.9.3	Full og sikker drift i gjennomføringsfasen	59
6.10	Vurdering av brukers lokaliseringskriterier	60
6.11	Foreløpige vurderinger	62
7	ANDRE VURDERINGER	63
	8 STATSBYGGES OPPSUMMERING OG ANBEFALING	68
	VEDLEGG	72

Forkortelser og forklaringer

NHD Nærings- og handelsdepartementet
Brreg Brønnøysundregistrene

KP Kommuneplan
BRA Bruksareal
BTA Bruttoareal
BYA Bebyggelseareal
RVU Reisevaneundersøkelse

1 OPPDRAGET

1.1 Oppdraget fra NHD

Regjeringen har besluttet at konseptvalget for nye lokaler for Brønnøysundregistrene er nytt bygg i eller utenfor sentrum av Brønnøysund. Brønnøysundregistrene har fått gjennomført KVV/KS1, og Nærings- og handelsdepartementet gir i brev, datert 11.01.2013, Statsbygg i oppdrag å gjennomføre et forprosjekt med utgangspunkt i alternativ 2 «nytt bygg» i samsvar med beskrivelse og konklusjon i «Tilleggsutredning til KVV».

I tilleggsutredningen er Alternativ 2 beskrevet slik: «Alternativ 2 omfatter nytt bygg som tilfredsstillende behov, mål og krav. Løsningsrommet omfatter konkrete, tilgjengelige tomter utenfor og i sentrum, samt sentrumstomter som kan bli tilgjengeliggjort av private eller kommunale eiere gjennom en videre prosjektutvikling, herunder også eksisterende tomt.»

I oppdragsmøter mellom Statsbygg – NHD (14.2.13 og 18.3.13) er det avklart at rehabilitering og/eller bruk av dagens registerbygg ikke inngår i oppdraget.

Ferdig forprosjekt med forslag til kostnads- og styringsramme skal oversendes NHD innen 1. desember 2014. Dette omfatter nytt bygg på ca. 20 000 m² i eller utenfor sentrum av Brønnøysund.

I oppdragsbrevet ber NHD Statsbygg «Vurdere og anbefale lokalisering av nytt bygg. Det skal holdes god kontakt med kommunen i arbeidet.» Videre ønsker NHD «at det legges opp til høy måloppnåelse når det gjelder regjeringens mål for lokalisering av statlig virksomhet. Dette gjelder spesielt for:

- Utslipp av klimagasser
- Effektiv arealbruk
- Lokal verdiskaping
- Lokal stedsutvikling
- Kvalitet i utforming
- Tilgjengelighet og brukbarhet for alle (universell utforming)

Ved valg av tomt skal det legges avgjørende vekt på hva som er mest hensiktsmessig for Brønnøysundregistrene. Ambisjoner og føringer for oppdraget fremkommer i kapittel 3.1.

Tomtevurderingen og -anbefalingen skal oversendes NHD i løpet av uke 26.

1.2 Brønnøysund som regionsenter og registrenes betydning for stedet

Brønnøysund ligger ved sundet, geografisk «midt i Norge og midt i leia», og nær vakre naturområder. Utsikten til Vega i vest, de syv søstre i nord, og Torghatten i sør, setter Brønnøysund inn i det rike landskapsrommet byen ligger i. Det er ferjefri forbindelse via Fv76 til E6 og jernbanen. Kystriksveien Fv17 sørger for forbindelse både nord- og sørover. Brønnøysund har service- og handelsfunksjoner som også betjener kommunene rundt.

Brønnøysund er trafikkknutepunkt og regionsenter for Sør-Helgeland med daglige anløp av Hurtigruta, flyplass med direkte fly til Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø, Mo i Rana, Sandnessjøen og Rørvik, samt offshore helikopterbase. Trafikkterminalen i sentrum betjener hurtigruta og hurtigbåt til Vega og Ylvingen, samt regionale og lokale bussruter. Taxi-terminalen ligger tett inntil. En moderne godshavn med dypvannskai, er etablert på Gårdsøya ved Salhus.

Registrene er lokalisert i Havnegata i sentrum. Virksomheten er en stor og viktig arbeidsplass for Brønnøysund, og bidrar til å skaffe høyt kvalifisert arbeidskraft til kommunen og regionen.

For en by av denne størrelsen, er det et unikt gode å ha store arbeidsplasser med mange brukere, beliggende i sentrumsområde. De mange arbeidstakerne kan dra nytte av byen gjennom nærhet til tilbudene, og byen kan dermed dra nytte av registeret ved å ha tilstrekkelig med kunder til å opprettholde tilbudene. Registrene bidrar dermed med å lage grunnlag for seg selv. Arbeidsplassen trenger kompetente arbeidstakere, som igjen etterspør en levende by. (Fra sentrumsanalysen, datert 21.06.11, utført av Cubus på oppdrag fra kommunen).

2 ARBEIDSMETODE

2.1 Vurderingskriterier

2.1.1 Statsbyggs prosess for lokalisering

Statsbygg har som overordnet ambisjon å være ledende på å planlegge, bygge og forvalte miljøriktige bygg og uteområder. Lokalisering av virksomheter/bygg har stor betydning for klimagassutslipp, trafikkbelastning, lokal og regional verdiskapning, biologisk mangfold og allmenn helse og trivsel. I Statsbyggs miljøstrategi er lokalisering og stedsutvikling et satsingsområde.

Statsbygg har utviklet et kvalitetsprogram/en sjekkliste som et verktøy for å konkretisere miljøstrategiens mål for lokalisering og stedsutvikling i det enkelte prosjekt. Begrepet «kvalitet» indikerer at strategier, kriterier og oppfølging også omfatter hensyn utover rene miljøtekniske betraktninger. Strategiene bygger på forsknings-/erfaringsmessige viktige tiltak, og fanger opp nasjonale føringer for arealpolitikk og lokalisering, som er nærmere beskrevet i kapittel 3.

Strategier relevante for lokaliseringsfasen inngår som vurderingskriterier for den enkelte tomt. Følgende hovedtemaer er spesifisert i vurderingskriteriene:

- Transport
- Arealbruk og økologi
- Bymiljø og stedsutvikling

I tillegg vurderes:

- Reguleringsrisiko
- Sikkerhet og beredskap
- Statens langsiktige eierperspektiv og
- Prissatte konsekvenser.

Vurderingskriteriene er for denne utredningen utvidet med «brukers kriterier», se pkt 3.6 og 6.11.

2.1.2 Ikke prissatte konsekvenser

1 TRANSPORT

Strategi

1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud/-knutepunkt

Formål: Lokalisering i nærheten av godt utbygde kollektivtransportknutepunkt bidrar til å redusere transportrelaterte utslipp og helseplager, og bidrar til grunnlag for å forbedre tilbudet.

- Sentralt beliggende tomt nær offentlig kommunikasjon (buss, båt), innenfor gangavstand*
 - Mulighet for å påvirke et bedre tilbud og høyere kollektivandel enn i dag (vil innvirke på parkeringskravet)
- *Med «gangavstand» menes maks. 500 m som tilsvarer ca. 5 min. å gå.

1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud

Formål: Redusere behovet for flere og lengre reiser, og tilrettelegge for at byggets brukere kan benytte det lokale tilbudet fremfor å tilrettelegge samme funksjon i bygget

- En plassering i sentrum vil bidra til å trekke liv inn og øke sentrums attraktivitet, kan bidra som en drivkraft i byutviklingen, gi synergi med andre virksomheter i sentrum, gi grunnlag for økt handel i bykjernen og bruk av byrommene.

1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer

Formål: Bidra til å gjøre det attraktivt for ansatte og brukere av bygget å benytte alternative transportformer fremfor privatbil til og fra bygget.

- Beliggenhetens mulighet for lav parkeringsdekning, tilstrekkelig mengde og tilgjengelighet til sykkelparkering, trygge og sikre gang-/sykkelveier til bygget.

1.4 Beregne klimagassutslipp fra person- og varetransport i byggets levetid

Formål: Bidra til at klimagassutslipp fra transport i et byggs levetid inkluderes i beslutningsunderlaget ved lokaliseringvalg.

- Beregninger vha klimagassregnskap.no (transportmodulen)

2 AREALBRUK OG ØKOLOGI

2.1 Gjenbruk av areal

Formål: Gjenbruk av areal som tidligere har vært utbygd, fremfor utbygging av ubebygde areal (inkl. jordbruksareal, friområder, etc.)

- Tomten omfatter i hovedsak "grå" (tidligere bebygde) arealer. Hindre byspredning og bruk av areal med spesielle verdier

2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold

Formål: Utbygging i områder som allerede har begrenset økologisk verdi, og/eller begrense bygge-prosjektets påvirkning på eksisterende økologi. Bevare og utvikle landskapsdrag, natur- og friområder.

- Utbyggingstomten innehar i hovedsak arealer med lav økologisk verdi
- Utbyggingstrukturen innebærer minimal negativ påvirkning på tomtens økologiske verdi
- Prosjektet bidrar til å opprettholde og styrke en sammenhengende grøntstruktur
- Bevaring av lokale landskapsdrag og landskapskarakter (som terrengformasjoner, vegetasjonskledte arealer, koller, alleer, etc.)

2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse

Formål: Konsentrert bebyggelse og arealeffektivitet bidrar til redusert bruk av tomteareal, redusert energi- og materialbehov, mulighet for mer rasjonelle energiløsninger og drift av teknisk infrastruktur.

- Vurdere beliggenhetens mulighet for sambruk av funksjoner i eller utenfor bygget
- Vurdere utbyggingstruktur som gir effektiv arealutnyttelse (mulighetsstudie vil gi indikasjon)

2.4 Stedlig fornybar energikilde/energiressurs

Formål: Dekke en betydelig del av energibehovet ved å utnytte lokal energiproduksjon fra fornybare kilder.

- Eventuelle potensielle lokale, klimavennlige og fornybare energikilder (sjøvarme, jordvarme, etc.)

3 BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING

3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og miljømessig kvalitet

Formål: Prosjektet skal bidra til et godt samspill med omgivelsene, styrke stedets karakter, og gi lokalmiljøet identitet.

- Hensiktsmessig lokalisering på tomte og tilknytning til omgivelsene
- Ivareta de byplanmessige overordnede prinsipper
- Oppnå samspill med eksisterende bebyggelsesstruktur og skala
- Bidra til tydelig og variert gate- og byromstruktur
- Benytte eksisterende "herlighetsverdier" (sol, lys, utsikt,

3 BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING

	nærhet til vann, natur, m.m.)
	- Bidra til attraktive offentlige møtesteder
3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	
<i>Formål: Mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer kan forvaltes og ivaretas som bruksressurser, og som grunnlag for opplevelse og videreutvikling av fysiske omgivelser. Kulturminner kan fungere som kunnskapskilder og som kilder for opplevelse</i>	- Identifisere kulturhistoriske verdier og avklaring av konfliktpotensial
	- Integrering og synliggjøring av kulturminner og kulturmiljøer og viktige historiske sammenhenger
3.4 Skape trygghet og positive opplevelser	
<i>Formål: Bidra til å skape mest mulig trygghet for brukerne av bygget og omkringliggende omgivelser</i>	- Åpne og aktive fasader
	- Billfrie oppholdsarealer
	- Mest mulig overlappende funksjoner gjennom døgnet (i nærområdet)

4 REGULERINGSRISIKO

4.1 Utbyggingspotensial	- Tomtens kapasitet til å romme programmet pluss et utvidelsespotensial
	- Vurdering i forhold til sannsynlig utnyttelse basert på lokale forhold, samt mulighetsstudie
4.2 Reguleringsrisiko	Vurdering i forhold til
<i>Størst mulig sikkerhet for</i>	- Nasjonale og regionale føringer, kommunens strategier for utvikling (interessesetninger/ konfliktpotensial)
- <i>omregulering til nødvendig utnyttelsesgrad (kvalitet)</i>	- Potensielle rekkefølgekrav
- <i>forutsigbar prosess fram til planvedtak (framdrift)</i>	- Framdriftsmål: Byggeklar tomt, inkl. evt. riving, innen ønsket byggestart
- <i>at det ikke vil bli stilt rekkefølgekrav som gir uakseptable kostnader (kostnad)</i>	

5. SIKKERHET OG BEREDSKAP

Objektsikkerhet	Spesielle sikkerhetsmessige hensyn (utredes av Forsvarsbygg)
Klimatilpasning	Identifisere eventuell flomrisiko
Grunnforhold	Identifisere evt. risikofylt grunn, for eksempel leire
Full/sikker drift i bygge-/flyttefasen	

6. STATENS LANGSIKTIGE EIERPERSPEKTIV

<i>Formål: Beliggenhet og tomteegneskaper vil ha betydning for statens muligheter hvis Brregs behov endrer seg i driftsfasen, og Statsbyggs omdømme.</i>	- Attraktiv beliggenhet (markedsvurdering) vil gi høyere restverdi (lavere husleie)
	- Utvidelsesmuligheter
	- Attraktivt utleieobjekt ved evt. reduksjon i Br.reg. kapasitet
	- Omdømme: Fremstå som miljømessig troverdig, bidrar til å iværsette nasjonal politikk

2.1.3 Prissatte effekter

PRISSATTE EFFEKTER

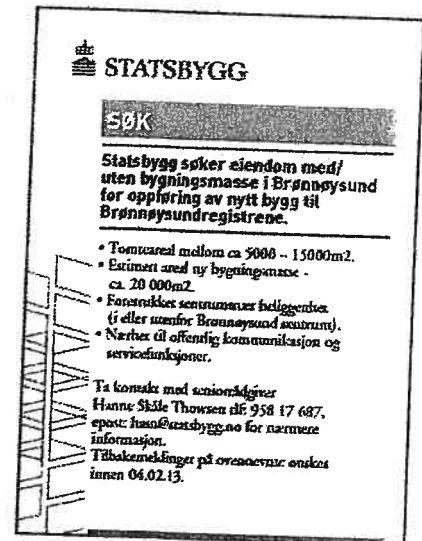
Tomtepris	Markedspris – forhandling
Tomtetekniske kostnader	Opparbeidelse og byggeklar tomt (inngår i programestimat)
Rivekostnader	Ved evt. bygg på tomt
Infrastruktur/utbyggingsavtale	Sannsynlighet for rekkefølgekrav i reguleringsplan
Usikkerheter	F.eks. usikkerheter knyttet til kultur-/fortidsminner i grunn, forurensning, spesielle grunnforhold.
Arealeffektivitet	Lokaliseringens muligheter for sambruk, reduksjon av p-plasser, etc., dvs. reduserte investeringskostnader. Skjønnsmessig vurdering.
Annet	Vurdering av beliggenhetens påvirkning på restverdi (husleie). Skjønnsmessig vurdering.

2.2 Prosess

Tomteidentifisering

Utplukking av tomter som er vurdert nærmere etter oppsatte kriterier, er gjennomført fra flere innfallsvinkler:

1. Søk etter tomt gjennom annonse i Namdalsavisa, Helgeland Arbeiderblad og Brønnøysund avis. Funksjon, tomtestørrelse, krav til beliggenhet, etc., ble oppgitt i annonsen. Det ble opplyst at sentrumsnær beliggenhet er foretrukket, samt nærhet til offentlig kommunikasjon og servicefunksjoner.
2. Innspill fra Brønnøy kommune gjennom politiske vedtak, se kapittel 4.4.
3. Gjennom studie av kartgrunnlag og flyfoto, samt befarings, er områder/eiendommer vurdert og diskutert med planetaten for å sikre at ingen utelukkes. Dette har blant annet resultert i utvidelse av sentrumsalternativer.



Annonse tomtesøk

Møter

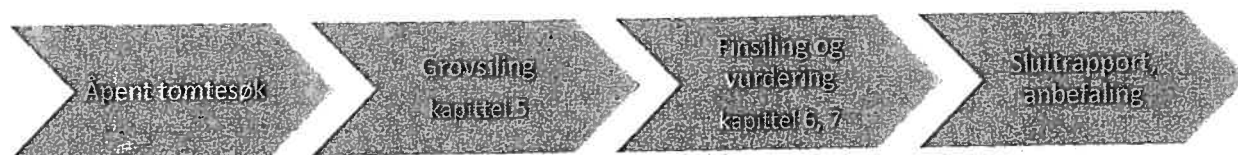
- Oppstartmøte 10.01.13: Orientering om føringer, rammebetingelser og vurderingstema i møte med NHD, Brreg, planetaten og ordfører.
- Møter med planetaten i Brønnøy kommune: 11.01, 12.02, 19.03.13, 22.05.13
Orientering om status, tilbakemelding fra planetaten, hjelp til fremskaffelse av underlagsmateriale.
- Orientering i møtet i Planutvalget 12.02.13 om rammer, vurderingstema og framdrift, samt orientering i lukket Planutvalgsmøte 17.06.13.
- Orientering om status i møte med Brukerutvalget 19.03.13, 22.05.13, 10.06.13
- Oppdragsmøter med NHD.
- E-post- telefondialog og møter med grunneiere.
- Møte med havnesjef/-styre Brønnøy Havn KF, 17.06.13
- E-post dialog med Avinor

Avklaringer

Fremskaffe opplysninger om planstatus for alle tomtealternativene ved gjennomgang av kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner. E-post- og telefondialog med planetaten for supplerende informasjon og avklaringer. Gjennomført befaringer på aktuelle tomter for supplerende informasjon.

Utredningsarbeidet

Tomteutredningsarbeidet med sluttanbefaling til lokalisering kan beskrives som følger:



3 RAMMER OG PREMISER

3.1 Ambisjoner for lokalisering i oppdragsbrev

Følgende er nedfelt i oppdragsbrev, datert 11.01.2013, fra NHD til Statsbygg:

- Oppdraget omfatter nytt bygg i samsvar med KVU/tilleggsutredning (KS1) på ca. 20 000 m² i eller utenfor sentrum
- Høy måloppnåelse for regjeringens mål for lokalisering av statlig virksomhet, særlig utslipp av klimagasser, effektiv arealbruk, lokal stedsutvikling og verdiskaping, kvalitet i utforming, tilgjengelighet og brukbarhet for alle (universell utforming)
- Samlokalisering av hele virksomheten
- Mulighet for fremtidig utvidelse (løsningen må kunne tilpasses endringer – både økninger og reduksjoner i størrelse)
- Opprettholde full og sikker drift i anleggs-, bygge- og flyttefasen
- Grad av ulemper i en anleggs-, bygge- og flyttefase
- Krav til sikkerhet og beredskap
- Miljøkonsekvenser
- Kostnader

3.2 Nasjonale føringer for arealpolitikk og lokalisering

Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (T-1497)

Vedtatt ved kongelig resolusjon 24.06.2011. Nedenfor følger utdrag som er relevant for lokalisering. Under kapitlet om klima og energi:

«Alle beslutninger om lokalisering og utforming av næringsvirksomhet, boliger og infrastruktur vil påvirke energibruk og utslipp fra transport og bygninger i lang tid framover. Fylkeskommunene og kommunene har som ansvarlige for planleggingen en viktig rolle i å bidra til å redusere klimagassutslippene. Klimasmart planlegging i dag vil gi et viktig bidrag til et framtidig lavutslippssamfunn. Motsatt vil en planlegging som fører til høye utslipp svekke mulighetene for å realisere lavutslippssamfunnet.

Innen tema by- og tettstedsplanlegging:

«Regjeringen forventer at:

- by- og tettstedskommuner vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektiv-knutepunkter og bidrar til å forhindre byspredning. Fortetting og omforming skjer med kvalitet og uten at det forringer omgivelsene eller fører til økt forurensning.
- fylkeskommuner og kommuner har en aktiv rolle i arbeidet med bypakker for areal- og transportutvikling, hvor virkemidler for miljøvennlig transport og tiltak for å begrense biltrafikk sees i sammenheng med en arealbruk som bygger opp under kollektiv-, sykkel- og gangtransport
- fylkeskommunene og kommunene bidrar til å hindre nedbygging av verdifulle landbruks-, natur- og friluftsområder.»

Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (vedtatt 2009)

«Kommunene skal i sin kommuneplan eller i egen kommunedelplan innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og sikre effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med retningslinjen.

For å redusere utslipp fra transportsektoren er det nødvendig å ta i bruk en rekke virkemidler. Viktige grep er å tilrettelegge for økt kollektivsatsing, sykkel, gange, innføre restriksjoner i bilbruken, utvikle transportbesparende arealbruksmønstre og legge til rette for reduserte utslipp av enkelte kjøretøy.»

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

«Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.»

Det finnes i tillegg ulike statlige rundskriv, stortingsmeldinger og NOUer med føringer knyttet til lokalisering og stedsutvikling. Disse kan kort sammenfattes slik:

Jo mer sentralt i tettstedet lokalisering av en virksomhet foretas, jo mindre blir transportomfanget. En sentral lokalisering gir også mulighetene for at en del av transporten kan foregå til fots eller på sykkel, og kan gi et grunnlag for bedre kollektivtilbud. Mange statlige etableringer er store, og blir trendsettere ved at andre virksomheter lokaliseres i nærheten og lokal service flytter etter.

Det fremgår av ovennevnte at staten pålegger kommunene og fylkeskommunene føringer for arealpolitikken. *Staten selv plikter å følge opp disse føringene ved lokalisering og programmering av statlige virksomheter.* Statsbyggs miljøstrategi ivaretar disse føringene under miljømålet «Lokalisering og Stedsutvikling».

Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Formålet er å tydeliggjøre nasjonal politikk i 100-metersbelte langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. Nordland fylke er definert som område «med mindre press på arealene». I 100-metersbelte langs sjøen gjelder følgende som er relevant for lokalisering:

- Utbygging bør så langt som mulig lokaliseres til områder som er bebygde fra før, slik at utbygging skjer mest mulig konsentrert. Utbygging i urørte områder med spesielle friluftsinnteresser, natur- og landskapskvaliteter eller kulturminneinteresser skal unngås.
- Spørsmålet om bygging skal vurderes i forhold til andre allmenne interesser. Det bør ikke tillates utbygging i områder som har spesiell verdi i forbindelse med friluftsliv og allmenn ferdsel, naturkvaliteter, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Forholdet til andre interesser, som for eksempel landbruk, fiske, oppdrett og reindrift må også vurderes.
- Alternative plasseringer bør vurderes og velges dersom det er mulig.

3.3 Fylkeskommunale føringer

Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025 er en overordnet plan for helhetlig utvikling i Nordland. Arealpolitiske retningslinjer, hjemlet i pbl. (§ 8-2), gir føringer for viktige politikkområder og

planmessig bruk og vern av arealene på alle nivå i fylket. Noen relevante retningslinjer knyttet til tomte vurderingene:

- Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. I arealplanleggingen skal transformasjon og fortetting i by- og tettstedsteder og rundt kollektivknutepunkter vurderes som virkemidler for å unngå uønsket spredning av bebygelse. (Pkt 8.2.a)
- Arbeidsplasser, besøksintensive virksomheter og nye boligområder bør lokaliseres i gangavstand fra gode kollektivtilbud. (Pkt 8.2.k)
- Alternative utbyggingsområder skal vurderes og synliggjøres i planer der dyrket jord eller reinbeiteområder foreslås omdisponert til andre formål. Avsatte byggeområder bør fortettes eller omdisponeres til annen bruk før dyrket jord eller reinbeiteområder omdisponeres. (Pkt 8.3.i)
- Arealplanlegging på alle nivå må sikre at akvakulturnæringen får tilstrekkelige og tilfredsstillende arealer til en bærekraftig produksjon. (Pkt 8.4.k)
- Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100- metersbeltet / den funksjonelle strandsonen skal sjø relaterte næringsetableringer prioriteres framfor andre tiltak. (Pkt 8.5.g)
- Strandsonen skal bevares som et attraktivt og tilgjengelig område for friluftsliv og naturopplevelse. Viktig naturmangfold skal ivaretas. (Pkt. 8.5.h)

3.4 Kommunale føringer og politiske vedtak

Kommunale utviklingsstrategier

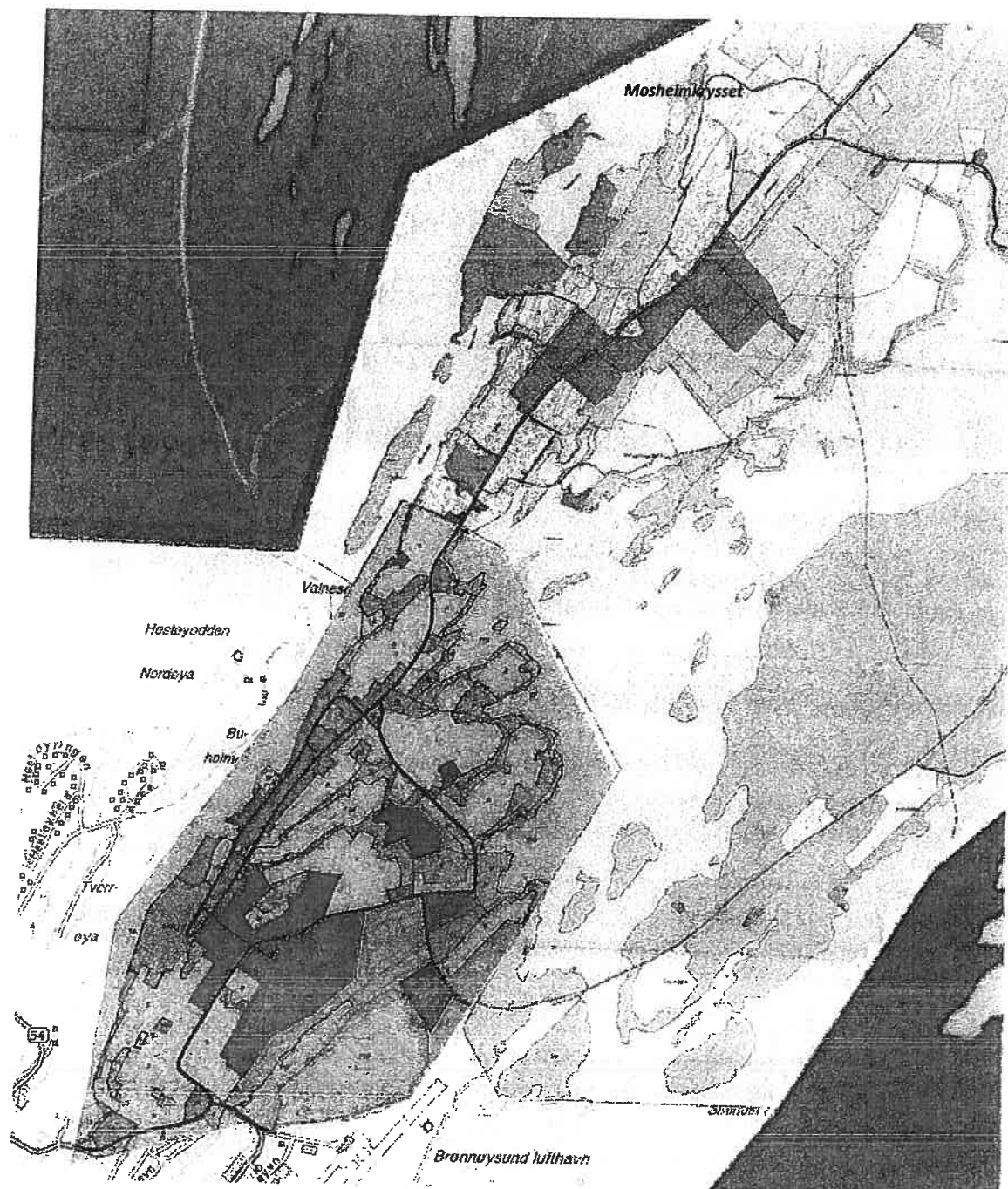
Gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner

Kommuneplanens arealdel for Brønnøy 1998-2010, vedtatt i 1998, er under revisjon. Kommuneplanens (KP) arealdel er kommunens overordnede strategiske styringsdokument for utviklingen i kommunen, og er under revisjon. KPs arealdel utfylles og presiseres gjennom reguleringsplaner som totalt dekker hele byggesonen.

Kommuneplan for Brønnøy 2013 – 2024

Planprogrammet, fastsatt 01.03.13, konkretiserer tema som har et særskilt utredningsbehov som grunnlag for å peke ut retninger og strategier for utviklingen av Brønnøysamfunnet. Temaer som er særlig av interesse for Brønnøysundregistrene er by- og regionsenterutvikling, næring og sysselsetting og transport/infrastruktur.

Gjeldende planer, og så langt kommunen har rammene for revidert kommuneplan klar, legger føringer for vurdering av egnet lokalisering av Brønnøysundregistrene, og gir grunnlagsinformasjon til vurderingskriteriene 1-4, jf. kapittel 3.1.2.



Figur: Kommuneplanens arealdel er under revisjon. Reguleringsplaner vedtatt etter 1998 gjelder foran kommuneplanen..

Overordnet plan for sykkelvegnettet

I Nasjonal sykkelstrategi (Nasjonal transportplan 2010-2019) beskrives etableringen av sammenhengende hovedveinett for sykkel som et sentralt virkemiddel for å få flere til å benytte sykkel som transportmiddel. Statens vegvesen har i samarbeid med Brønnøy kommune laget en plan for hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund med omegn (fra Toft til Skarsåsen), datert 25.01.13, som har vært på høring. Vedtatt plan vil bli implementert i kommuneplanens arealdel.



Tegnforklaring

—	Nåværende hovednett (eksisterende g/s-veg)
- - - - -	Fremtidig hovednett (mangler g/s-veg)
—	Lokalt nett
- - - - -	Fremtidig lokalt nett
□	Snarveier
□	Skoleområdet
○	Opphøyet gangfelt

Røde linjer er hovedvegnett som følger hovedferdselsåren inn mot sentrum. Grønne linjer viser det lokale nettet som kobler seg på hovednettet, og er ferdssårer inn mot skolene og andre viktige målpunkt. Skoleområdene og snarveier er markert med gult.

Høringsutkast plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk.

I følge beskrivelsen har kommunen i dag et vegnett som i stor grad er tilrettelagt for gående og syklende; delvis gang- og sykkelveger og delvis med fortau. Fartsgrensen i sentrum er 40 km/t eller lavere, og kan i følge planen regnes som fullverdige sykkeltraseer. Gode sykkelveier er et viktig premiss for økt sykkelbruk, og for at sykling kan bli et reelt reisealternativ fremfor bil.

Kommunedelplan. Energi og klimaplan for Brønnøy kommune (2011-2015)

Visjon: «Vi ønsker en bærekraftig utvikling basert på fornybar energi og lave klimagassutslipp»

Overordnet mål: «Innen Valgperioden (2011-2015) skal kommunen oppnå en reduksjon i energiforbruket minimum 10 % regnet fra utgangsåret 2010, og en stabilisering i utslipp av klimagasser i forhold til utgangsåret 1990.

I handlingsplanen under «Strategi 2: Energiforsyning og energibruk:

Samarbeidsprosjekt Brønnøysundregistrene/Brønnøy kommune: Klarlegge valgmuligheter for energiforsyning og samfunnsmessig betydning av en ny bygningsmessig løsning. Antatt med stor klima- og energigevinst.

Politiske vedtak

Kommunestyrevedtak 21.06.2011:

- Brønnøy kommune ønsker å tilrettelegge for en utbygging og videreutvikling av Brønnøysundregistrene i sentrum av Brønnøysund
- Brønnøy kommune ser viktigheten av at Brønnøysundregistrene får nye lokaler som sikrer registrerte et bygg som ivaretar både nåværende og fremtidige behov.
- Brønnøy kommune er positive til at Schrøderhaugen tas i bruk til byggeformål hvis ønskelig.
- Brønnøy kommune vil bidra til en prosess som gir en god areal- og byplanmessig forankring.
- Konklusjonene i fremlagt tilleggsutredning KVU for Brønnøysundregistrene bør raskest mulig følges opp av en lokaliseringssavklaring for nytt bygg.

Saksprotokoll i Brønnøy planutvalg - 19.03.2013, vedtak:

- Planutvalget registrerer med tilfredshet at det nå er kommet fortlgang i prosessen vedr. nytt registerbygg i Brønnøysund og at det legges opp til en god dialog med, og medvirkning fra Brønnøy kommune.
- Brønnøysundregistrene er en hjørnesteinsvirksomhet for både Brønnøy Kommune og Sør Helgeland. Det er derfor svært viktig at registrerte gjennom utbyggingen sikres lokaler som legger til rette for en fortsatt positiv utvikling og vekst. Samtidig representerer også investeringen i nybygg til Brønnøysundregistrene en unik mulighet til byutvikling og til å løfte Brønnøysund sin posisjon som regionsenter.

- Foruten å være en meget viktig arbeidsplass, framstår også Brønnøysundregistrene i dag som en "identitetsbærer" for kommunen og Brønnøysund. Ut fra dette vil planutvalget understreke viktigheten av at bygget gis en utforming som hensyntar dette. Brønnøy Kommune vil i denne sammenheng på en konstruktiv måte bidra med nødvendige og ønskelige reguleringsendringer, både m.h.t. utnyttelsesgrader av tomt, byggehøyde etc. for å sikre optimale løsninger.
- Planutvalget har siden den endelige tilleggsutredningen KVV Brønnøysundregistrene ble framlagt 19. august 2011 lagt anbefalingen vedr alternativ 2 til grunn. Her konkluderes det med at også eksisterende tomt inngår i dette alternativet. Med bakgrunn i nye opplysninger fra Statsbygg om at dette alternativet ikke lenger er aktuelt (p.g.a. tomtestørrelse og uønsket effekt på virksomheten ved registrene under utbyggingen), vil planutvalget be om at en lokalisering som inkluderer Brønnøy Kommunes/Brønnøy Havn sin tomt/eiendom i området (mellom registrene og Torghatten sitt bygg) vurderes som et alternativ, før endelig anbefaling om lokalisering framlegges.

3.5 Statsbyggs mål for lokalisering og stedsutvikling

Statsbyggs hovedmål: Vi er miljøledende

er ett av fem hovedmål for Statsbyggs virksomhet i 2011-2015. Hovedstrategien for å nå målet er formulert slik: "Vi skal arbeide for redusert energibruk, miljøvennlig materialbruk og lokalisering av bygg, og systematisk og tydelig intern satsing på miljø". Statsbyggs miljøstrategi, som ble gjort gjeldende fra 1.1.2011, er et styringsverktøy for å oppnå hovedmålet.

Mål for lokalisering og stedsutvikling

Lokalisering av virksomheter/bygg har stor betydning for klimagassutslipp, trafikkbelastning, lokal og regional verdiskapning, biologisk mangfold og allmenn helse og trivsel. Statsbygg skal ved sine eie- og leieforhold tilrettelegge for redusert miljøbelastning og økologisk fotavtrykk, både ved lokalisering og programmering av virksomheter i tråd med nasjonale føringer for arealpolitikk og lokalisering (jf. kapittel 4.2). Miljøstrategien fokuserer på dette gjennom følgende miljømål:

- 1 Nasjonale føringer for en miljøvennlig by- og stedsutvikling skal inngå i Statsbyggs råd ved lokalisering.
 - 2 Byggeprosjektet skal
 - bidra til et godt samspill med omgivelsene, styrke stedets karakter og gi kvaliteter tilbake til omgivelsene
 - tilrettelegge for et størst mulig biologisk og kulturhistorisk mangfold, og begrense byggeprosjektets påvirkning på eksisterende økologi
 - redusere negative miljøeffekter fra transport ved å gjøre det attraktivt for brukerne av bygget å benytte alternative transportformer fremfor bil til og fra bygget
 - 3 Formidle muligheter og tiltak for mobilitetsplanlegging¹⁾ (både fysiske og organisatoriske tiltak) for oppdragsgiver/bruker ved vurdering av lokaliseringalternativer og prosjektutvikling i Statsbyggs tidlige fase
- ¹⁾ Mobilitetsplanlegging omfatter organisatoriske og fysiske tiltak som kan gjennomføres i hele planleggings- og prosjekteringsprosessen for å øke bruk av kollektivtilbud, sykkel, etc. i virksomheten.

3.6 Kriterier tomtevalg fra brukers perspektiv

Brreggs kriterier for tomtevalg, vedtatt i styringsgruppa 10.04.13, fremgår i det følgende. De fleste punktene er ivaretatt i de ulike vurderingskriteriene som beskrevet i kapittel 2.1.2. Kriteriene har blitt vurdert under de ulike tomtealternativene, men med andre overskrifter enn de brukerne har benyttet. Brukernes perspektiver kan også ha ulik vektning i forhold til andre premissleverandører, og dette er derfor tatt opp igjen i selve oppsummeringen avslutningsvis.

Kriterier tomtevalg BR 1

Kriterier knyttet til oppdragsbrev:

Samlokalisering

Tomten må gi mulighet til full samlokalisering av virksomheten. Det innebærer en form som «tåler» et enhetlig, sammenhengende bygg.

Sikkerhet

Tomten må gi mulighet til å oppnå nødvendig sikkerhetsnivå og –løsninger på en kostnadseffektiv måte. Det innebærer en tomt med generell lav sikkerhetsrisiko for naturmessige og menneskeskapte hendelser.

Utvidelsemulighet

Tomten må gi mulighet for framtidig utvidelse. Det innebærer tilleggsareal med høy kvalitet som rimelig og raskt kan tas i bruk til byggeformål.

Bygge-, anleggs- og flyttefase

Tomten må ikke være til hinder for full og sikker drift i bygge-, anleggs-, og flyttefasen.

Kriterier tomtevalg BR 4

Kriterier knyttet til tilgjengelighet og brukervennlighet:

1. Trafikkavvikling

Tomten må gi mulighet til trygg og effektiv trafikkavvikling. Den må gi gode muligheter for gående og syklende samt tilstrekkelig plass til på-favstigning - bilbuss. Tomten må også gi mulighet for effektiv varetransport

Kriterier tomtevalg BR 5

Kriterier knyttet til Miljø:

1. Energi

Tomten må gi mulighet for utnyttning av termisk varme/ kjøling på en kostnadseffektiv måte.

2. Trafikk

Tomten må bidra til å begrense bilbruk. Her vil det være viktig å ta hensyn til dagens boligstruktur og hvor tyngdepunktet i framtidig utbygging av boliger og andre samfunnsfunksjoner (skole, barnehage, butikker) vil skje.

3. Sykkel

Tomten må stimulere til økt bruk av sykkel og gi plass til min 300 sykler i sikker og tørr parkering.

Kriterier tomtevalg BR 2

Kriterier knyttet til lokalsamfunnet (nummerering angir prioritet):

1. Parkering

Tomten må ha tilgang til minimum 300 parkeringsplasser for personbil i rimelig omlend til bygg. Det foreligger i dag ingen planer om endringer i kollektivtilbudet som vil kunne redusere det framtidige parkeringsbehovet. Antall plasser kan bli revidert med bakgrunn i resultatene fra relevansundersøkelsen

2. Uteområder

Tomten må gi mulighet for attraktive og tiltrekkende store uteområder og møteplasser som også vil kunne nyttes av andre enn BRs ansatte. Uteområdet må ha gode lysforhold og må kunne gi parkemessig opparbeiding og møblering.

Tomten må gi mulighet for moderne, bænebyttende løsninger der jone- og utestrel henger naturlig sammen. Tomten må gi mulighet for et bygg med en utpreget utadvendt fasade, sør­ og i gateplanet.

3. Konfliktnivå

Tomten må ha lavt konfliktnivå til lokalsamfunnet. Dette gjelder støyforhold, landskapsmessige forhold, trafikkmessige forhold, natur- og landskapsmessige forhold, lys- og utsiktforhold osv.

Kriterier tomtevalg BR 3

Kriterier knyttet til attraktivitet:

1. «Himmel og hav»

Tomten må gi tilgang til de natur- og landskapsmessige «herlighetene» som særpreger Brønnøysund og Sar Helgeland. Dette er viktig for å kunne tilby en unik og attraktiv kompetansearbeidsplass. Det innebærer en tomt med nærhet og utsikt til det vide kystlandskapet og som fanger værrets og årstidene ofte raske skiftninger.

2. Landskap

Tomten må gi mulighet til et bygg som harmonerer med landskapet og som beriker omgivelsene. Bygget må kunne inngå i et landskapsrom som fremhever byggets karakter som identitet for virksomheten.

3. Arkitektur

Tomten må ha kvaliteter som gjør at byggets arkitektur og estetikk kommer til sin rett. Det innebærer en tomt som «taler» at bygget er godt synlig og ikke gjemmes bort.

4 REISEVANER OG PARKERING

4.1 Reisevaneundersøkelsen (RVU)

4.1.1 Formål

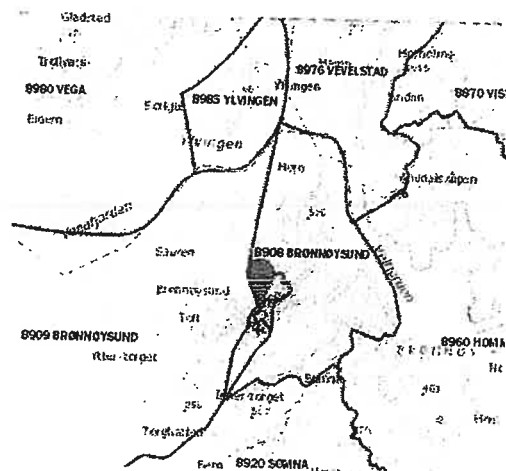
Reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført i april 2013, og med en svarprosent på 84 prosent. Analysen er utført av Urbanet Analyse, og følger i vedlegg. Hovedformålet med undersøkelsen er:

- Få kartlagt reisevanene og bostedsmønstre til de ansatte i dag.
- Kartlegge den ansattes opplevelse av ulike rammebetingelser knyttet til bruk av ulike transportmidler, slik som parkeringstilgjengelighet, mulighet til å benytte kollektivtransport, bruke sykkel og lignende. Dette er forhold som har betydning for valg av transportmiddel på arbeidsreisen.
- Få frem input-data til transportmodulen i "Klimagassregnskap.no", en web-basert modell for klimagassberegninger for bygg og byggeprosjekter. Undersøkelsen inneholder spørsmål som gjør det mulig å fastslå turproduksjon, dvs. antall turer pr dag inn og ut av bygningen fordelt på ulike typer reiser: arbeidsreiser, tjenestereiser mv, reisemiddelfordeling på de ulike typer reiser, samt reisenes gjennomsnittlige lengde.

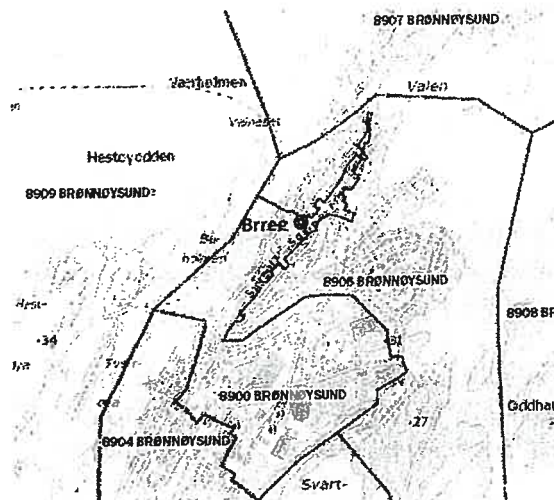
4.1.2 Bostedsfordeling ansatte

I undersøkelsen ble respondentene bedt om å oppgi sitt bostedspostnummer. Brreg har komplettert svarene slik at postadressen for 523 av de 535 foreligger per mai 2013, og fordelingen er vist i tabellen under. 86 prosent bor i eller i nær tilknytning til tettstedet (8900, 8904, 8906, 8907, 8909). 14 prosent bor utenfor tettstedet i Brønnøy kommune og i nabokommuner (8980, 7994, 8920, 8960, 89808). Grensene for postnummersonene er hentet fra posten.no.

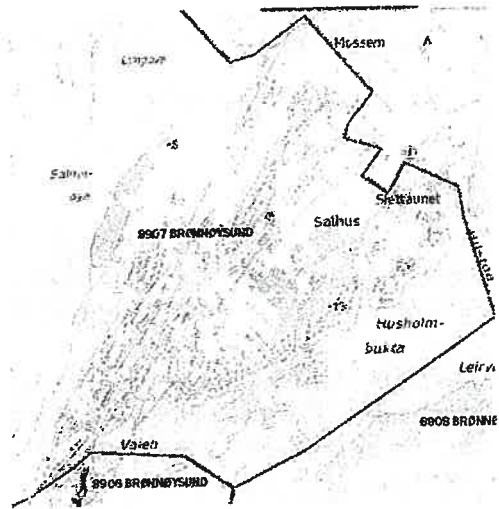
Post Nr	Område	Antall ansatte	Andel ansatte bosatt (%)
8980	Vega	3	0,6
7994	Leka	1	0,2
8920	Sømna	35	6,7
8960	Velfjord	6	1,1
8908	Nord og øst for Br. Sund	28	5,4
8901	P.b. Br.sund	18	3,4
8907	Salhus Mosheim	173	33,1
8900	Sentrum	41	7,8
8906	Sentrum øst/nord	82	15,7
8904	Br. Sund sør	54	10,3
8909	Vest for Br.sund brua	82	15,7
Totalt		523	100



Ansatte fordelt på bosteds-postnr. Rød markering er postnr. innenfor tettstedet. Kartet viser postnr.avgrrensning utenfor tettstedet.



Figur: Postnr. grenser sentrum, syd og vest for sentrum



Figur Postnr. grense Valen-Mosheimkrysset

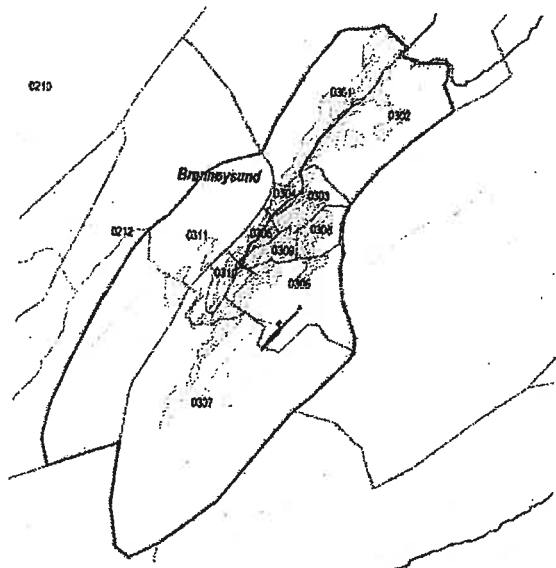
Innenfor tettstedet (432 ansatte) bor ca. 40 % av de ansatte mellom Valen i syd og Mosheimkrysset i nord, og de resterende 60 % bor syd for Valen og øyene vest for Brønnøysundbrua. Grensen mellom poststedene ved Valen går mindre enn 500 meter nord for dagens Brreg. Ca. 41 prosent av de ansatte bor på fastlandet sør for Valen, mens de resterende ca. 19 prosent er bosatt på øyene vest for brua.

4.1.3 Sammenligning med kommunens bosettingsmønster

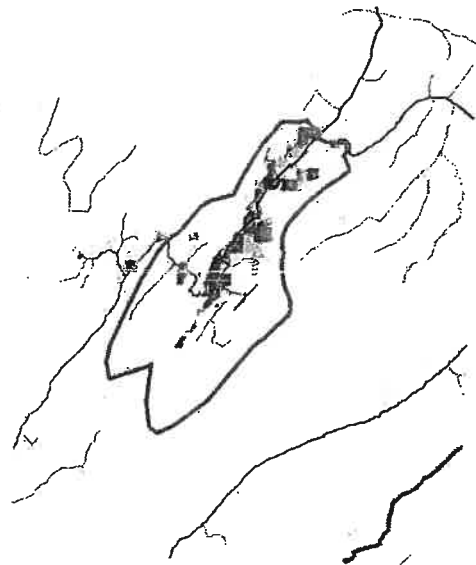
De ansattes bosettingsmønster avviker i dag en del fra det totale bosettingsmønsteret i Brønnøysund, slik dette er registrert av SSB basert på folke- og boligtellingsen i 2001. Bosettingsmønsteret registrert hos SSB er fordelt på grunnkretser. Sammenhengen mellom grunnkretser og postsoner er vist i tabellen under. Grensene for grunnkretsene fremgår av kartet neste side.

I følge SSBs statistikk bor 29 prosent av befolkningen i tettstedet mellom Valen i sør og Mosheimkrysset i nord, mot 40 % av de ansatte i Brreg. 54 prosent av befolkningen i tettstedet bor syd for Valen (8900, 8906, 89049) mot 41 prosent av de ansatte.

Område	Postnummer	Grunnkrets	Andel ansatte bosatt % (RVU)	Bosatte prosent i tettstedet (SSB)
Salthus og Mosheim	8907	0301, 0302	40	29
Sentrum og rett øst for sentrum	8900, 8906	0303, 04, 05, 08,09	28,5	29
Brønnøysund sør	8904	0310, 06, 07	12,5	25
Vest for Brønnøysundbrua	8909	0311	19	17
Sum tettstedet			100	100



Figur: Grunnkretser og tettsteder: Kilde: SSB



Figur: Antall bosatte per rute 250 mx 250 m. Ikke fargelagte ruter/områder er uten bosetting. Kilde: SSB

Boligsosial handlingsplan for Brønnøy kommune legger til grunn byutvikling med fokus på boligfortetting og nye boligområder, og sier følgende:

«Brønnøysund har i løpet av de siste 20-30 årene vokst seg ut av det tradisjonelle byområdet på Brønnøysundhalvøya, bestående av bysentrum/handelsentrum og nære, omkringliggende villastrøk. Nå omfattes de bymessige boligstrukturene av områder fra Klubbøya/Hestøya sør/vest til Mosheimkrysset i nord. Dette tilsvarer avstander på 2-3 km i hver retning fra sentrum, og har blant annet medført et mye større transportbehov til/fra nødvendige sentrumsfunksjoner. De landarealmessige begrensningene på Brønnøysundhalvøya har naturlig nok vært styrende for denne utviklingen. I perioder har det vært "populært" å bosette seg et stykke unna byen, i et landlig preg, mens det nå synes å være en trend å bo sentralt og "urbant". Innenfor rammene av "akseptable" kvalitetsrammer for bomiljø i bymessige strøk, er det viktig å videreutvikle sentrumsnære botilbud ut fra ressurs- og miljøhensyn.»

I følge opplysninger fra kommunen vil boligbyggingen de neste 10-15 årene hovedsakelig skje som fortetting i bykjernen og sentrumsnære områder, samt på øyene vest for Brønnøysund

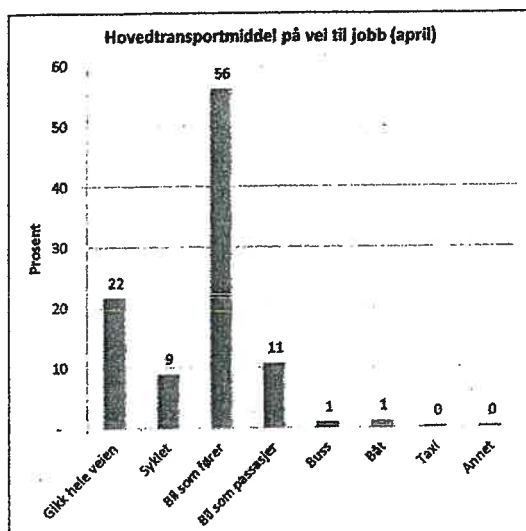
Basert på eksisterende bosettingsmønster og planlagt boligutvikling i kommunen, er det grunn til å tro at den forholdsmessige andelen ansatte bosatt nord for sentrum (mellom Valen og Mosheimkrysset), på sikt vil avta sammenlignet med i dag. Hvor de ansatte er bosatt i forhold til arbeidsstedet vil være bestemmende for reiselengder for arbeidsreisene, og således transportarbeid og klimagassutslipp, i hovedsak privatbilkjøring.

4.1.4 Ansattes reisevaner

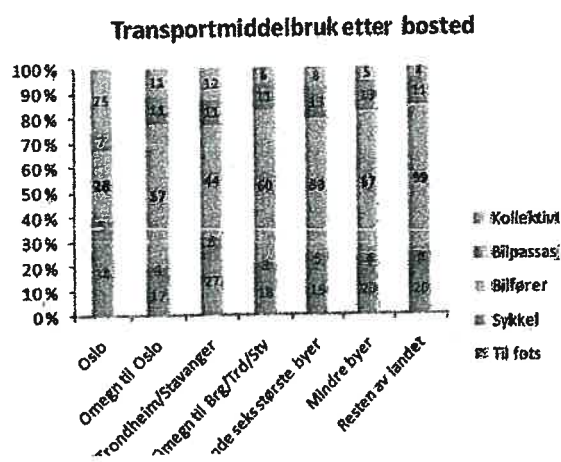
Transportmåte

Undersøkelsen viser på en gjennomsnittlig arbeidsdag i april:

- 22 prosent av de ansatte går til arbeid, og 9 prosent sykler
- 66 % reiser med bil, enten som sjåfør eller passasjer
- Kun 2 prosent av de ansatte reiser kollektivt (buss pluss båt).
Årsaken til den lave andelen, er et manglende lokalt busstilbud.



Fra reisevaneundersøkelsen Brreg, april 2013

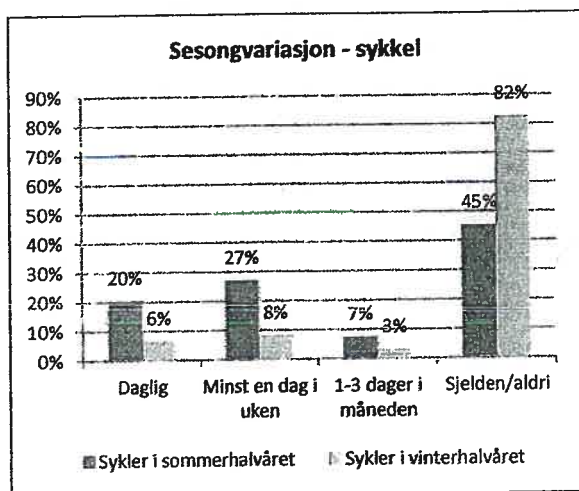


Fra reisevaneundersøkelsen 2011, kilde TØI

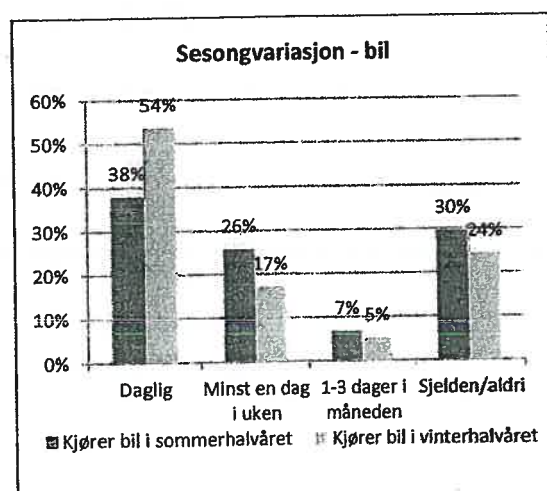
Sammenlignet med en «generell» lokalisering og reisevaner for et mindre tettsted i Norge er transportmåten med sykkel 5 prosent høyere og bilandelen 4 prosent lavere. Årsaken kan være at dagens lokalisering av Brreg er sentral i tettstedet, samt bolig- og bostedsstrukturen i kommunen. Dvs. at gjennomsnittlig reiselengde med bil er kortere enn gjennomsnittet.

Det er rimelig å anta at transportmiddelbruk varierer med sesong. 20 prosent svarer at de sykler daglig i sommerhalvåret, mens andelen faller til ca. 6 prosent i vinterhalvåret. Om lag halvparten av de ansatte sykler minst en dag i uken i sommerhalvåret.

38 prosent svarer at de kjører bil daglig i sommerhalvåret, mens andelen øker til 54 prosent i vinterhalvåret. Om lag ¼ av de ansatte kjører sjelden eller aldri bil til jobb.



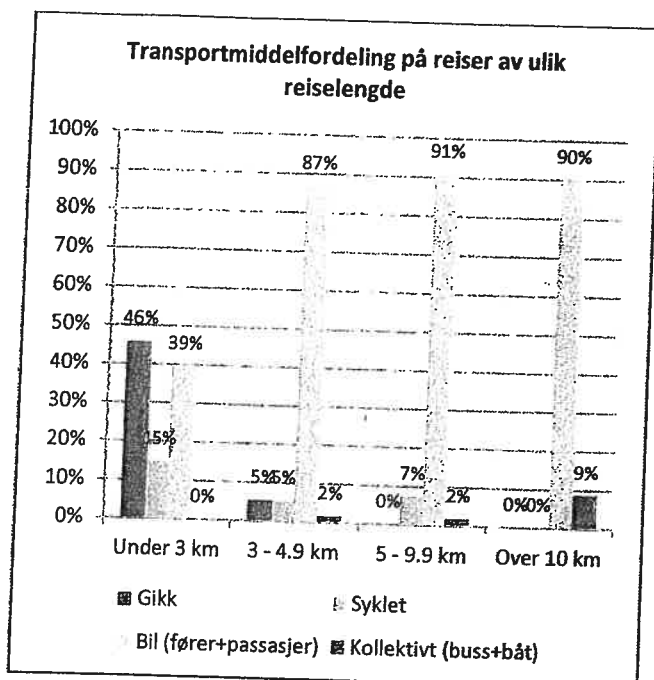
Transportmiddelbruk varierer med sesong



Transportmiddelfordeling på reiser av ulik reiselengde

Over halvparten av de korte reisene (under 3 kilometer) gjennomføres med gange/sykkel. Men 40 prosent gjøres med bil og 43 prosent av de ansatte bor innen denne avstanden. Her bør det være potensial for endring.

30 prosent av de ansatte utfører reiser mellom 3 og 5 km, og 87 prosent av disse utføres med bil. Det er 90 prosent bilandel på alle reiser over 5 kilometer, og 28 prosent av de ansatte utfører disse



Ærend i tilknytning til arbeidsreisen

Reisen til jobb

- 22 prosent av de ansatte utførte et ærend på vei til jobb. 80 prosent av disse er knyttet til å følge barn. 7 prosent er knyttet til innkjøp av dagligvarer.
- Andelen ansatte som utfører ærend på vei til jobb, er høyest blant de som reiste med bil. Blant bilister var det 31 prosent som hadde ærend på veg til jobb. Bilisters ærend på veg til jobb er i stor grad knyttet til å følge barn: 87 prosent fulgte barn til barnehage/SFO, og 5 prosent handlet.

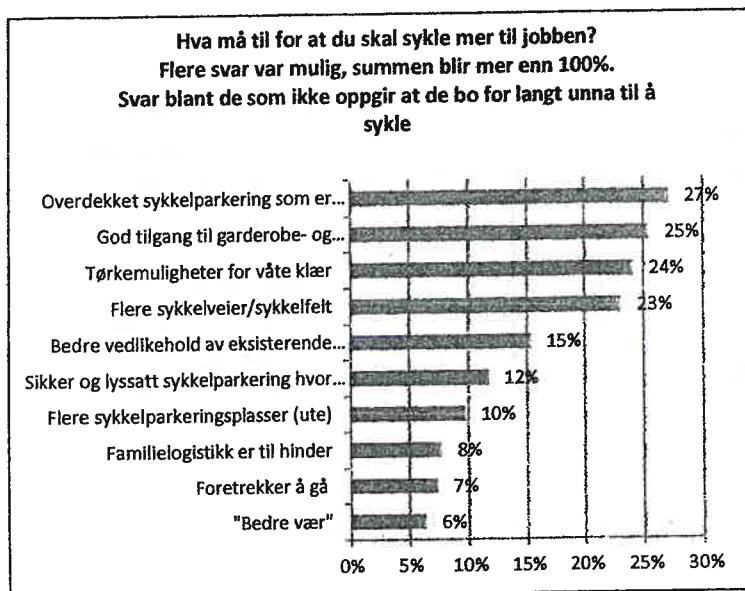
Hjemreisen

- Ca. 6 prosent av de ansatte utførte ærend på vei hjem fra jobb. 77 prosent av disse er knyttet til innkjøp av dagligvarer, mens 30 prosent er knyttet til henting av barn.
- I likhet med reisen til jobb, er det en høyere andel av bilistene som har ærend på hjemreisen
- På vei hjem er det imidlertid flere blant de gående og syklende som handler enn blant bilister: 83 prosent av de gående og syklende som utførte et ærend på vei hjem fra jobb, handlet, mens 72 prosent av bilførere som utførte et ærend på vei hjem fra jobb handlet
- Bilistenes ærend på vei hjem fra jobb er i større grad knyttet opp mot henting av barn enn blant de som benytter andre transportmidler: 36 prosent av bilførere som utførte et ærend på vei hjem fra jobb, hentet barn, mens 13 prosent av de som gikk og 22 prosent av de som syklet hentet barn.

4.1.5 Potensialet for mer miljøvennlige reiser

Respondentene som deltok i undersøkelsen ble spurt om hva som må til for at de skal sykle til jobb oftere enn de gjør i dag. Om lag halvparten av de ansatte sykler minst en gang i uken i sommerhalvåret. Forhold som kan bidra til å øke sykkelandelen, og som det kan tilrettelegges for i

nybygget, er overdekket og sikker sykkelparkering, garderobe-/ dusjfasiliteter og tørkemuligheter for våte klær, etc.



4.2 Parkering og mobilitetsplanlegging

4.2.1 Dagens situasjon

Dagens parkeringsbehov dekkes ikke på egen tomt. De ansatte disponerer ca. 40 plasser på tomten. Kommunen har opparbeidet en offentlig parkeringsplass med 100 plasser på Valen nord for Brreg, som de ansatte kan benytte. Det er ca. 5 minutters gangavstand, og det er opparbeidet en gangvei langs sjøen. Arealet er regulert til parkering i gjeldende reguleringsplan fra 2007.



Områder hvor de ansatte parkerer i dag er markert med rødt.

De ansatte parkerer i tillegg på ledige offentlige parkeringsplasser, blant annet kulturhustomten, samt langs sentrums- og bolig-gater. Parkeringskapasiteten til annen handels- og næringstilbud blir

dermed svekket. I perioder, særlig på morgenen, forekommer uønsket kjøring i sentrum i jakt etter ledig parkeringsplass. Per i dag er ikke parkering i sentrum avgiftsbelagt.

4.2.2 Vurdering av parkeringsbehov og -krav

Kommunens parkeringsnorm

Kommunens parkeringsnorm var tidligere regulert i en parkeringsvedtekt (fra 1980), som er opphevet gjennom ny Plan- og bygningslov. Parkeringskrav vil være tema i det pågående kommuneplanarbeidet. Endelig parkeringskrav vil nedfelles i den endelige reguleringsplanen for valgt tomt.

Den gamle parkeringsvedtekten slår fast at det skal finnes en parkeringsplass per 50 kvadratmeter gulvflate for kontorbygg. Bruksarealet (BRA) for nybygget er 16.305 m² i følge romprogrammet. Følges den gamle normen vil det si 326 parkeringsplasser. Parkeringsdekning på over 50 % av antall ansatte er høyt for nybyggprosjekter i nasjonal sammenheng, og samfunnsutviklingen går i retning av mer effektive transportløsninger.

Fylkesplanen for Nordland fylkeskommune gir kommunene klare føringer for å tilrettelegge en arealutvikling og iverksette tiltak som bidrar til redusert bilbruk, og på sikt kan det forventes endringer av rammene for parkering. Følgende arealpolitiske retningslinjer fokuserer på parkeringspolitikk i fylkesplanen:

- 8.2 g) I den kommunale planleggingen skal det stimuleres til redusert bilbruk gjennom tiltak. Kommunen skal blant annet vurdere rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner, veiprising og bysykler.
- 8.2h) Kommunen skal vurdere hvordan kommunale parkeringsvedtekter for sentrumsområdet kan bidra til å imøtekomme nasjonale målsettinger for økt kollektivbruk.
- 8.2 k) Arbeidsplasser, besøksintensive virksomheter og nye boligområder bør lokaliseres i gangavstand fra gode kollektivtilbud. (For å forbedre vilkår for effektiv kollektivtransport).

Parkeringsbehov og -dimensjonering

Utgangspunktet er 630 ansatte i fremtiden. Basert på reisevaneundersøkelsen (RVU), og forutsatt samme reisemønster i fremtiden, vil ca. 54 prosent av de ansatte reise med bil daglig til jobb i sommerhalvåret, mens tilsvarende andel i vinterhalvåret er ca.38 prosent. Dette utgjør ca. 340 biler i vinterhalvåret og ca. 239 i sommerhalvåret.

Det bør være et potensial for å redusere bilbruken. Den mest sannsynlige muligheten for å erstatte bilkjøring er sykkel og gange, i kombinasjon med begrenset tilgang på parkeringsplasser. De korte reisene (under 3 km) genererer i følge RVU 108 parkeringsplasser (43 prosent av de ansatte bor innenfor 3 km, 40 prosent av disse reiser med bil). Reisene mellom 3 og 5 km har også høy bilandel, i underkant av 90 prosent. Basert på *dagens lokalisering i sentrum*, de ansattes og det generelle bosettingsmønsteret i kommunen, vurderes det som mulig med ca. 40 % parkeringsdekning, dvs. ca. 250 parkeringsplasser. Dette forutsetter aktiv mobilitetsplanlegging.

Imidlertid vil alternative lokaliseringer gi endrede reiseavstander mellom bosted og arbeidssted, og endre reisemiddelfordelingen. Det betyr at en lokalisering som gjennomsnittlig gir lengre arbeidsreiser enn dagens lokalisering, sannsynligvis vil medføre at færre går og sykler, og utløser et behov for høyere parkeringsdekning.

En parkeringsplass vil kreve minimum 25 m² i anlegg. Det betyr at 250 parkeringsplasser beslaglegger ca. 6.250 m². I tillegg skal tomte/bygget romme sykkelparkering. Hver sykkel plass vil kreve fra 1,5 m² til 2,6 m² inkludert manøvreringsareal. (Kilde: Håndbok 233: Sykkelhåndboka). For 300 sykler utgjør det 450 m² til 750 m². Dvs. at tomten/bygget må tilrettelegge for 7000 m² med parkering av biler og

sykler. Dette er imidlertid basert på dagens reisevaner (RVU), og må vurderes ved hvert enkelt tilfelle. Parkeringskapasiteten beslattes endelig gjennom reguleringsplanen for valgt tomt.

4.2.3 Mobilitetsplanlegging

Grønn mobilitet

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp fra byer og byggeprosjekter.

Mobilitetsplanlegging handler særlig om organisatoriske og enkle fysiske tiltak, for å begrense bilbruken og parkeringsbehovet. Hensikten er å påvirke holdninger og reiseadferd. Arbeidet kan i tillegg omfatte samarbeid med offentlige myndigheter om tiltak som kan bidra til overgang fra bilbruk til mer miljøvennlig transport. Omfattende utbygging av infrastruktur for samferdsel er ikke inkludert.

Eksempler på mulige tiltak

I en mobilitetsplan beskriver dagens situasjon og reisemønster (RVU), som et utgangspunkt for en diskusjon i virksomheten om hva som er ønskelig og mulig å endre. Det er viktig for et vellykket resultat at både ledelsen og de ansatte er deltakere i denne diskusjonen.

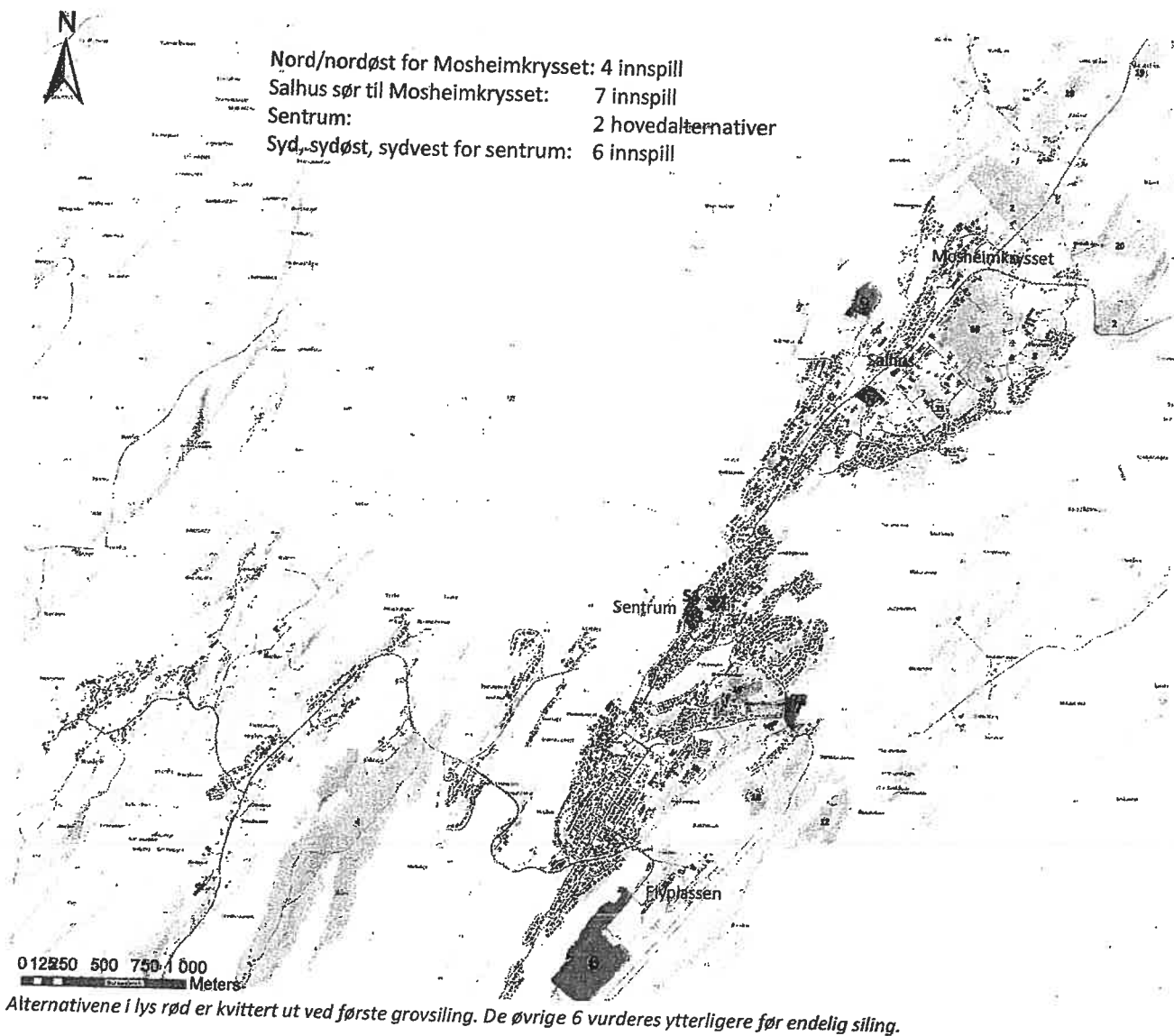
Nedenfor beskrives mulige tiltak. Virksomheten må tilpasse bruk av tiltak til den faktiske situasjon, som virksomhetens type og lokalisering, det faktiske transporttilbudet og de ansattes muligheter. Målet er å sette sammen en pakke av tiltak som totalt gir den ønskede effekt.

- Attraktiv og sikker adkomst for syklister og gående, sikre og gode parkeringsmuligheter for sykkel, under tak, og nærmest mulig inngangen
- Garderobe med dusj og tørkerom
- Mekkerom/enkelt verksted, mulighet for spyling av sykkel
- Vedlikeholdsavtale med sykkelreparatør
- Gratis eller subsidierte sykler, for eksempel til de som avtaler å sette bilen hjemme minst 3 eller 4 dager i uka
- Kjøregodtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste
- Redusere antall arbeidsreiser – hjemmekontor
- Redusere antall tjenestereiser – videokonferanser og møter online
- Kameratkjøring
- Bedriftsbuss, bedriftssykkel
- Parkeringsplasser prioriteres til handikappede, småbarnsforeldre, kameratkjøring, tjenestebiler, kvote på antall parkeringsbilletter pr år, etc.

5 GROVSILING AV LOKALISERINGSALTERNATIVER

5.1 Lokaliseringsalternativer etter tomtesøk

Totalt 20 tomter er vurdert. Av disse er 14 tomter silt ut ved første grovsiling, og 6 alternativer vurderes ytterligere som grunnlag for endelig siling. Av disse er 2 hovedalternativer innenfor sentrum, der et av hovedalternativene består av ulike kombinasjoner av arealer.



Eieren av eiendommen benevnt som nr 15 har bedt om at hans innspill anonymiseres, noe Statsbygg har etterkommet. Nr 15 er derfor fjernet fra listene og kart i samråd med eieren.

5.2 Silingsmetode

Tomtealternativene vurderes overordnet i forhold til de ikke - prissatte konsekvensene: transport, arealbruk og økologi, bymiljø og stedsutvikling, reguleringsrisiko. Alternativene er planmessig vurdert opp mot statlig, regional og kommunal arealpolitikk, jf. kapittel 3.2-3.4.

Score gis gjennom en firedelt skala i forhold til vurdering av måloppnåelse.

++ Svært positiv	+ Positiv	- Negativ	-- Svært negativ
------------------	-----------	-----------	------------------

5.3 Transport

Eiendom	1.1 Lokalisering ift kollektivknutepunkt	1.2 Avstand service- og tjenestetilbud (her ulike handelstilbud i sentrum)	1.3 Alternative transportformer, lav/høy p-dekning (jf RVU og bostedsstruktur)	Samlet vurdering
S1 Bygg Gros+ Havnekantoret	Knutepunkt buss/båt i umiddelbar nærhet ++	I umiddelbar nærhet ++	Sannsynlig lavere p-dekning enn utenom sentrum ++	++
S2 Thonkvartalet	Knutepunkt buss/båt ++	I umiddelbar nærhet ++	Sannsynlig lavere p-dekning enn utenom sentrum ++	++
S3 Schrøder-haugen +	Knutepunkt buss/båt ++	I umiddelbar nærhet ++	Sannsynlig lavere p-dekning ++	++
3 Mosheim	Ca. 3,5 km --	Ca 3,5 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
4 Klubbøy/Kvaløy	Ca. 3,5 km Bidrar til økt trafikk fra nord gjennom sentrum --	Ca 3,5 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
5 Salhus	Ca. 2 km. Busstopp i umiddelbar nærhet -	Ca 2 km til sentrum matbutikk på Salhus -	Sannsynlig bilbasert, avhengig av busstilbud -	-
6 Hovøya	Ca. 2,3 km, 200 m til flyplassen. Økt trafikkbelastning gjennom sentrum, skole-/ boligområder -	Ca 2,3 km -	Sannsynlig bilbasert høy p-dekning -	-
7 Industriveien 24, 26	Ca. 2,8 km Lang adkomst til Fv 76 --	Ca 2,8 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
8 Kløvermarka	Ca. 4 km --	Ca 4 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
9 Salhussundet	Ca. 3 km ca. 800 m til Fv 76 --	Ca. 3 km til sentrum matbutikk på Salhus --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
10 Slettaunet	Ca 3 km --	Ca 3 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
11 Industrivn. 16, 18	Ca. 2,8 km lang adkomst til Fv 76 --	Ca 2,8 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
12 Soløya	Ca. 2,5 km - Forutsetter ny innfartsåre til Br.sund --	Ca. Forutsetter ny innfartsåre til Br.sund --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
13 Havnegt 46/48 Dagens Brreg	Vurderes ikke -- I strid m oppdraget			I strid m oppdraget
14 Frøkenosen	Ca. 750 m +	Ca. 750 m +	Muligens lavere p-dekning +	+
16 Mosheimkrysset	Ca 3 km --	Ca 3km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
17 Lendinga	Ca. 1,2 km Økt trafikkbelastning gjennom skole-/ boligomr -	Ca. 1,2 km -	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning -	-
18 Hestvadet	Ca 2 km. Forutsetter ny adkomst. Økt trafikk langs boligater og skolevei --	Ca 2 km --	Bilbasert, sannsynlig høy p-dekning --	--
19 Mosheim nord	Ca 4,5 km --	Ca. 3,5 km --	Bilbasert, høy p-dekn. --	--
20 Røyit gården	Ca 3,5 km --	Ca. 3,5 km --	Bilbasert, høy p-dekn. --	--

5.4 Arealbruk og økologi

Eiendom	2.1 Gjenbruk av areal som tidligere har vært utbygd	2.2 Utbygging i områder med økologisk verdi	2.3 Mest mulig arealeffektiv utnyttelse på tomte	Samlet vurdering
S1 Bygg Gros+ Havnekontoret	Bebygd. Forutsetter riving av eks. bygg ++	Bebyggelse i dag ++	Mindre tilgjengelig areal krever arealeff., Mulighet for sambruk av f.eks p-plasser? ++	++
S2 Thonkvartalet	Bebygd ++	Bebygd, noe vegetasjon +	Mindre tilgjengelig areal krever arealeff. Sambruk? +	+
S3 Schrøderkvartalet	Bebygd mellom haugen og torget, avhengig av omfang inngrep i haugen Avklares i mulighetsstudie -	Lauvkrattskog på haugen. Avhengig av inngrepsomfang. -	Mindre tilgjengelig areal krever arealeff. Sambruk? -	-
3 Mosheim	Ubebygd --	LNF-område --	Stort ubebygd areal kan bidra til stort fotavtrykk --	--
4 Klubbøy/Kvaløy	Ubebygd --	LNF-område --	Stort ubebygd areal kan bidra til stort fotavtrykk --	--
5 Salhus/ Industriveien	Bebygd ++	Vegetasjon på høydedrag i nordvest kna bevares. +	Trolig større fot-avtrykk enn i sentrum Sambruk begrenset +	+
6 Hovøya	Ubebygd --	Jordbruksomr, tidligere gårdstun friluftsomr. mot sjøen -	Trolig lavere byggehøyder og større fot-avtrykk enn i sentrum -	-
7 Industriveien 24, 26	Ubebygd, avsatt til byggeomr +	Tidligere skog som er fjernet +	For liten tomt. Sees i sammenheng m 11 -	Se nr. 11
8 Kløvermarka	Ubebygd, avsatt til byggeområde +	Utsprengt, planert ++	Begrenset byggehøyde pga planlagt boligbeb i området rundt -	+
9 Salhussundet	Ubebygd, avsatt til byggeområde ++	Utsprengt, planert sårbar strandsone +	Trolig større fotavtrykk enn i sentrum. Sambruk begrenset +	+
10 Slettaunet	Ubebygd, avsatt til byggeområde +	Trær, jordbruk --	Stort ubebygd areal kan bidra til stort fotavtrykk --	-
11 Industrivn. 16, 18	Ubebygd, avsatt til byggeomr og parkbelte +	Skogsområde -	For liten tomt. Sees i sammenheng m 7 -	-
12 Soløya	Ubebygd --	Vegetasjon/trær --	Stort ubebygd areal kan bidra til stort fotavtrykk --	--
13 Havnegt 46/48 Dagens Brreg	Ikke vurdert			I strid m oppdraget
14 Frøkenosen	Ubebygd, friluftsområde --	Vegetasjon/trær --	Begrenset byggehøyde pga omgivelser --	--
16 Mosheimkrysset	Ubebygd --	Jordbruk, LNF --	For liten tomt --	--
17 Lendinga	Ubebygd, friluftsområde --	Vegetasjon, trær --	Begrenset byggehøyde pga omgivelser Sambruk begrenset -	--
18 Hestvadet	Ubebygd, friluftsområde	Vegetasjon, trær --	-	--
19 Mosheim nord	Ubebygd --	Jordbruk --	Stort ubebygd areal kan bidra til stort fotavtrykk --	--
20 Røyit gården	Ubebygd, --	Jordbruk --	Stort ubebygd areal kan bidra til stort fotavtrykk --	--

5.5 Bymiljø og stedsutvikling

Eiendom	3.1 Sikre overordnet byplangrep	Ivaretagelse av kulturhistorisk verdi	Samlet vurdering
S1 Bygg Gros+ Havnekontoret	Bidrar til kommunens målsetting om sentrumplassering og -utvikling. Isolert er tomten for liten, og må sees i sammenheng med S3 (delt løsning).	++ Ingen kjente	++
S2 Thonkvartalet	Bidrar til kommunens målsetting om sentrumplassering og - utvikling. Muligens for liten tomt. Krever mulighetsstudie for endelig vurdering,	+ Ingen kjente	++
S3 Schrøderkvartalet	Bidrar til kommunens målsetting om sentrumplassering og - utvikling. Krever mulighetsstudie for endelig vurdering, og må evt. sees sammen med S1.	++ Gammelt gårdstun på nabotomt hensyntas ved utforming, volum. Kan være både positivt og negativt +/-	+
3 Mosheim	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen. «Forstrekker» byen, økt press på jordbruksareal	-- Ingen kjente	--
4 Klubbøy/Kvaløy	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen	-- Ingen kjente	--
5 Salhus / Industriveien	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen, men i et område avsatt til forretning/ kontor/industri	+ Ingen kjente	+
6 Hovøya	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen, men bidrar til utvidelse av Hovøya næringsområde	+ Ingen kjente, men et potensial? (-)	+
7 Industriveien 24, 26	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen Området tilrettelagt for industriformål	-- Ingen kjente	--
8 Kløvermarka	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen	-- Ingen kjente	--
9 Salhussundet	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen I konflikt med sjørettet næring	-- Kulturminnene/gravene er utgravet og dokumentert	--
10 Slettaunet	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen	-- Ingen kjente	--
11 Industrivn. 16, 18	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen Området tilrettelagt for industriformål	-- Ingen kjente	--
12 Soløya	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen	-- Ingen kjente	--
13 Havnegt 46/48 Dagens Brreg	Ikke vurdert	Ingen kjente	I strid m oppdraget
14 Frøkenosen	Nedbygging av sentrumsnært friluftsområde, og areal avsatt til leke/ballplass	-- I konflikt med gravhaug /huler	--
16 Mosheimkrysset	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen	-- Ingen kjente	--
17 Lendinga	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av sentrum. Nedbygging av friluftsområde.	-- Ingen kjente	--
18 Hestvadet	Som over	-- Ingen kjente	--
19 Mosheim nord	Flytting av et bygnings- og virksomhetsmessig viktig tyngdepunkt ut av byen Nedbygging av jordbruksareal, «forstrekking» av byen »	-- Ingen kjente	--
20 Røyit gården	Som over	-- Ingen kjente	--

5.6 Reguleringsrisiko



Eiendom	Gjeldende reguleringsplan	Vurdering	Vurdering
S1 Bygg Gros+ Havnekontoret	Reguleringsplan Brønnøysund sentrum, kontor/forretning	Alene vurderes arealet for lite, dvs. stor byggehøyde. Vurdering sees i sammenheng med S3.	++
S2 Thonkvartalet	Reguleringsplan Brønnøysund sentrum, kontor/forretning	Avklares gjennom mulighetsstudie	++
S3 Schrøderkvartalet	Reguleringsplan Brønnøysund sentrum - reguleringsendring Schrøderkvartalet (vedtatt 20.08.2008). Regulert til offentlig park, arealet i sør regulert til bolig/forr/kont.	Alternative muligheter avklares i mulighetsstudie, og sees sammen med S1.	++
3 Mosheim	Uregulert. Avsatt til LNF-område i KP	Stor reguleringsrisiko	--
4 Klubbøy/Kvaløy	Nord og like syd for Fv 54 omfattes av reguleringsplan Klubbøya nord med omland (vedtatt i 2007). Regulert til jord- og skogbruk. Resten av eiendommen avsatt til LNF-område i kommuneplanen	Stor reguleringsrisiko	--
5 Salhus/ Industriveien	Reguleringsplan Salhus søndre del (vedtatt 2002). Del av område F/K/I5, regulert til forretning/kontor/industri. Avkjørsel fra Fv. 76 regulert med rundkjøring.	Trolig vil tomten tåle nødvendig utbyggingsvolum, og en omregulering er mulig	++
6 Hovøya	Reguleringsplan Hovøya næringsområde (2007) - hotell/friluftsområde/ jord og skogbruk. Oppstart områdeplan, inkludert planprogram, for Brønnøysund lufthavn, varslet april 2011. Planområde inkluderer eiendommen.	Høyderestriksjoner. Belliggende i gul flystøysone. Risiko og sårbarhet ift nærhet til flyplass. Volummessig bør en omregulering være mulig	+
7 Industriveien 24, 26	Reguleringsplan Salhusmarka (vedtatt i 1999), del av område I – Industriformål. Adkomst fra Fv 76 vil være via regulert rundkjøring på Salhus	Vil utløse rekkefølgekrav om regulert rundkjøring. Et nybygg blir liggende bortgjemt på tvers av overordnede planer	--
8 Kløvermarka	Reguleringsplan Kløvermarka (datert 30.01.2002) Regulert til bolig/forretning/kontor B/F/K. Feltene rundt regulert til bolig (og barnehage).	I konflikt med planlagt arealbruk. For stor kontorutbygging, i strid med overordnede planer	--
9 Salhussundet	Reguleringsplan Salhus Søndre del, (datert 30.05.02, revidert 17.12.02). Del av område I/L3, regulert til industri/lager. Maks møne/gesimshøyde 9,0 m, BYA 50%. Avkjørsel fra Fv. 76 regulert med rundkjøring, samt ny adkomst på ca. 50-100 m fra rundkjørings som går inn på gammel adkomstvei. Sjøarealet mellom Gårdsøya og tomten er regulert til Havneområde i sjø. Gårdsøya er regulert til Havn-/Industri/Fiskeriformål.	Tomten er i interessekonflikt med marineinteresser. Planetaten mener arealet bør prioriteres til sjørettet næring. Ny utbygging på tomten vil utløse krav om bygging av den regulerte rundkjøringen på Rv 76, og bygging av en vegadkomst ca. 400 m fra rundkjøringen som går inn på dagens adkomstvei.	-
10 Slettaunet	Reguleringsplan Salhus Nordre del (datert 07.01.04, revidert i 04 og 05), del av område B10, B52, 53 (boliger), O1 (skole, barnehage, idrettshall), friområder.	Etablering av kontorvirksomhet i strid med gjeldene regulering	--
11 Industrivn. 16, 18	Reguleringsplan Salhusmarka datert 15.12.1999), del av område I - industriformål. En mindre del helt øst er regulert til parkbelte. Adkomst fra Fv. 76 vil være via den regulerte rundkjøringen i reg.plan Salhus Søndre del.	Vil utløse rekkefølgekrav om regulert rundkjøring. Et nybygg blir liggende bortgjemt på tvers av overordnede planer	--
12 Soløya	Omfattes av reguleringsplan for Brønnøysund lufthavn, regulert til friluftsområde. Inngår i planområde til pågående områdeplan for flyplassen.	Vil utløse rekkefølgekrav om omfattende veginfrastruktur. Stor reguleringsrisiko	--
13 Havnegt 46/48 Dagens Brreg	Vurderes ikke		
14 Frøkenosen	Reguleringsplan Brønnøysund del 3 (Flatåsen – Lendingsåsen – Skolegata). Areal i nord regulert til LEK1 – Lek, ballplass. Øvrig areal regulert til FL1 – Friluftsområde/høydedrag: Skiphammaren (Flatåsen) er en av sju av byens høyder. I bestemmelsene for friluftsområdene heter det at høydedragets karakter med trær i siluett skal være høydenes preg. Kulturminner – gravhaug/hule	I konflikt med friluftinteresser og kulturminner. Naboskap: idrettsanlegg, barnehage, boliger, friluftsområder. Stor reguleringsrisiko	--
16 Mosheimkrysset	Avsatt til LNF-område i kommuneplanen	Stor reguleringsrisiko	--
17 Lendinga	Reguleringsplan Brønnøysund del 3 (Flatåsen - Lendingsåsen - Skolegata). Regulert til FL7-Friluftsområde (i vest nærmest Svarthopen), FR1 - friområde, B24 - Konsentrert småhusbebyggelse.	Berøres av pbls forbud mot bygging i 100-metersbeltet da utbygging er i konflikt med friluft, landskaps- og naturopplevelser. Byggbar del av	--

18	Hestvadet	Gul Flystøysone, høyderestriksjonsområde Reguleringsplan Brønnøysund del 3 (Flatåsen – Lendingåsen – Skolegata). Regulert til FL9 – Friluftsområde (i vest nærmest Svarthopen), FR1 – friområde, B24 – Konsentrert småhusbebyggelse Gul Flystøysone, høyderestriksjonsområde	tomta for lite – krever utfylling. i konflikt med friluftinteresser – stor reguleringsrisiko	--
19	Mosheim nord	Avsatt til LNF-område i kommuneplanen	Stor reguleringsrisiko	--
20	Røyit gården	Avsatt til LNF-område i kommuneplanen	Stor reguleringsrisiko	--

5.7 Sammenstilling av alternativene

Eiendom	Transport	Arealbruk og økologi	Bymiljø/ stedsutv.	Reguleringsrisiko	Kommentar	Samlet vurdering
S1 Bygg Gros+Havnekont.	++	++	++	++	Forutsatt sett sammen med S3	++
S2 Thonkvartalet	++	+	++	++		++
S3 Schrøder-haugen	++	-	++	++	Forutsatt sett sammen med S1	++
3 Mosheim	--	--	--	--		--
4 Klubbøy/Kvaløy	--	--	--	--		--
5 Salhus/ Industriveien	-	+	+	++		+
6 Hovøya	-	-	+	+		+
7 Industriveien 24, 26	--	-	--	--		--
8 Kløvermarka	--	+	--	--		--
9 Salhussundet	--	+	--	-	utredes nærmere før konklusjon*	--
10 Slettaunet	--	-	--	--		--
11 Industrivn. 16, 18	--	-	--	--		--
12 Soløya	--	--	--	--		--
13 Havnegt 46/48						Ikke vurdert
14 Frøkenosen	+	--	--	--		--
16 Mosheimkrysset	--	--	--	--		--
17 Lendinga	-	--	--	--	utrede nærmere før konklusjon	--
18 Hestvadet	-	--	--	--		--
19 Mosheim nord	--	--	--	--		--
20 Røyit gården	--	--	--	--		--

*: Salhussundet tilfredsstiller brukernes kriterier om «Himmel og hav» og attraktivitet jfr. punkt 3.6, og er derfor tatt med i videre vurderinger.

-  Tomtealternativ som vurderes videre
-  Tomtealternativ som ikke går videre

5.8 Lokaliseringsalternativer i KVV med tilleggsutredning

5.8.1 Status tomtealternativer i KVV

I tilleggsutredningen står følgende (s. 16): "Alternativ 2 er i KVV og KS1 definert som nytt bygg på ny tomt. Alternativet er tomtenøytralt, og 'ny tomt' må her forstås som at prosjekteier fristiller seg fra dagens situasjon og vurderer tomtealternativer på nytt."

De to alternative tomtene som inngår i KVV med tilleggsutredning, er ikke realitetsvurdert da de ble vurdert til ikke å ha betydning for valg av hovedkonsept. Tomtevurderingen ble gjort for å fastslå om det var mulig å finne en løsning for nytt bygg på ny tomt. Det ble ikke gjennomført aktive søk/kartlegging av alternativer i sentrum. Tomtene ble heller ikke forankret i kommunen.

Alternativet på Hovøya ved flyplassen er vurdert i finsilingen. Det andre alternativet, Hestvadet – Svarthopen nord, ble ikke spilt inn av kommunen som grunneier i forbindelse med tomtesøket. Imidlertid har Brøns styresgruppe i notat, datert 05.06.13, bedt om Statsbygg om å gjøre en mulighetsstudie for eiendommen. Basert på vurderingene under har Statsbygg imidlertid konkludert med ikke å gå videre med alternativet.

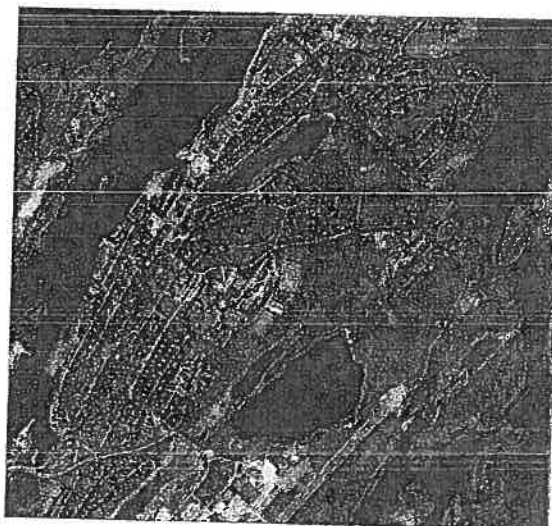
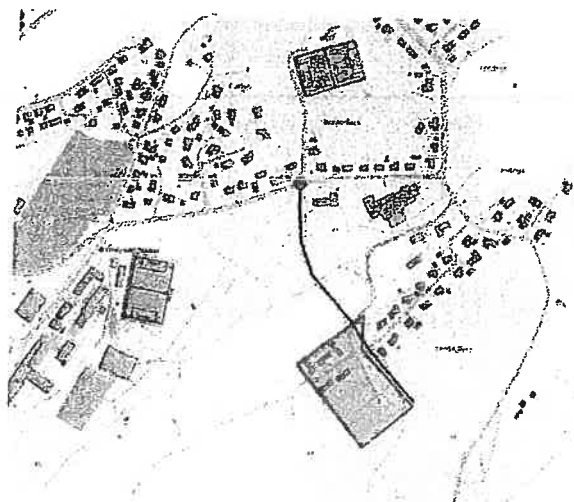
5.8.2 Hestvadet – Svarthopen nord

Tomt, eierforhold

Tomten ligger øst for Svarthopen, og utgjør en del av Svarthopen friluftsområde, et av de mest populære turområdene i Brønnøysund. Den nordlige delen av tomta er bebyggt, resten består av skog. Tomten eies av Brønnøy kommune og utgjør ca. 18 mål.

Lokalisering/tilgjengelighet/avstander

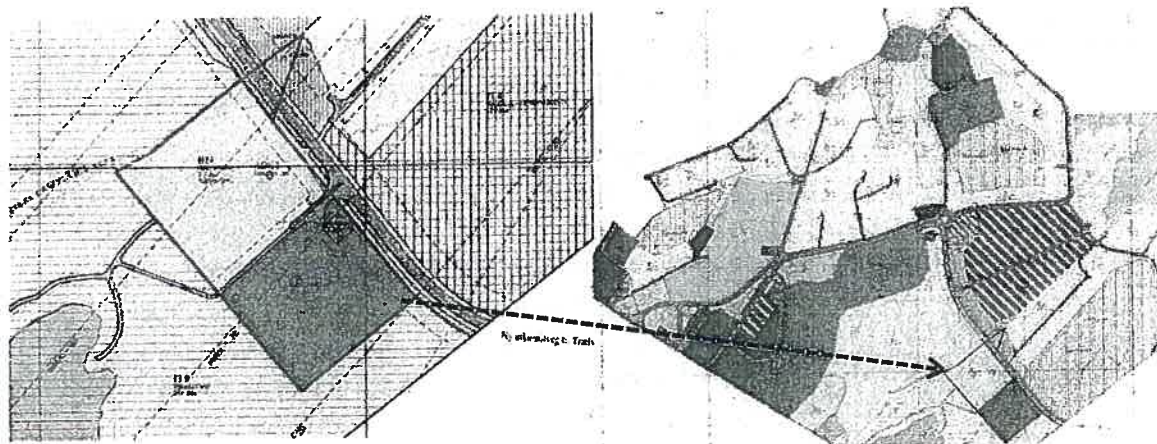
Tomteområdet ligger ca 2 km fra bussterminalen og havna, og ca samme avstand til ulike servicehandlestilbud i sentrum. Avstanden til flyplassen er ca. 2 km. Adkomsten fra Fv 76 og nordre del av sentrum er via St. Knutsgate og Lenningsveien, og fra Fv 54 og søndre del av sentrum via Skolegata og Lenningsveien. Det må opparbeides ny vegadkomst, ca 400 meter lang, til Lenningsveien med rundkjøring i hht reguleringsplanen. Forutsetter at nordre del av Hestvadet (innenfor reguleringsplanens FL8) fylles opp. Avstanden til overordnet vegnett er ca. 1,5 km.



Rød markering viser tomteområde. Blå linje viser ganglinje til kollektivterminal, 2 km. Forutsetter ny adkomst til Lenningsvn.

Gjeldende regulering

Tomten omfattes av reguleringsplan Brønnøysund del 3 (Flatåsen – Lendingsåsen – Skolegata), vedtatt 21.06.2011.



Gjeldende reguleringsplan. Tomteområdet markert med rød omriss.

Tomta er regulert til konsentrert småhusbebyggelse (B24), og offentlig friområde (FR 1). Det nærmeste naboområdet er regulert til friområder. Det er regulert inn en ny adkomst til Trælvikodden mot sørøst, inkludert en rundkjøring i krysset med Lendingsveien. Tomta ligger innenfor restriksjonssone gul flystøysone. For å sikre hinderfri inn- og utflyging til Brønnøysund lufthavn, er det fastsatt høyderestriksjoner.

Pågående planarbeid for flyplassen og uttalelse fra Avinor

Tomten inngår i planområdet til områdeplanen for flyplassutvidelse Avinor har under utarbeidelse (vedtatt planprogram). På forespørsel har Avinor i e-post datert 13.06.13 uttalt følgende om alternativet Hestvadet – Svarthopen nord som registertomt:

«Når det gjelder alternativet nordøst for Svarthopen, så ligger det nært inntil innflygingen mot Brønnøysund lufthavn fra nord (bane 22). Avinor ønsker ingen større bebyggelse i dette området av hensyn til høyderestriksjonene rundt lufthavnen, navigasjonsanlegget LOC/LLZ og turbulensproblemer under innflyging fra nord til bane 22. For øvrig vises til at Avinor har gitt samme tilbakemelding i forhold til byggemuligheter på Soløya som har tilsvarende beliggenhet på østsiden av innflygingen. I den pågående områdereguleringen er deler av lokaliteten innenfor planavgrensningen og er foreslått regulert til friområde av Brønnøy kommune. Dette støttes av Avinor

Sårbar natur

I følge naturdatabasen/artsdatabanken er det registrert en karplantetype (hengestarr) som er definert i kategorien sårbar, ved grensen til tomten i sør.

Konsekvenser - oppsummering

- Tomten vurderes å ha dårlig tilgjengelighet til overordnet vegnett, dvs. ca. 1,5 km fra Fv langs samlevei og en ny adkomst til tomta. Beliggenheten vurderes å kreve høy bilandel, dvs. høy parkeringsdekning. Utbygging av tomta vil øke trafikkbelastningen og økt støy- og forurensningsnivå langs boligater og skolevei.

- Det er sannsynlig at en reguleringsplan vil ha rekkefølgekrav om å bygge adkomsten fra Lenningsveien fram til tomta, inkludert rundkjøring, i henhold til gjeldende reguleringsplan. Dette forutsetter at nordre delen av Hestvadet fylles opp.
- Utbygging av tomta bidrar til nedbygging av friluftareal, og spredning av bebyggelse. (jf. nasjonale og fylkeskommunale føringer for arealpolitikk). Området benyttes daglig av skolene som totalt huser ca. 1000 elever.
- Det er i følge artsdatabanken registrert planteart i kategorien sårbar rett ved tomtegrensen i syd.
- Naboskapet utgjør primært friluftareal i nord/syd og vest. Øst for tomta ligger et småhus/boligområdet samt friluftsområde. Nord-øst for tomta ligger Helgeland slakteri. Beliggenheten «for seg selv» legger ikke grunnlag for synergi med annen virksomhet. Det er ikke areal tilgjengelig for eventuelle andre virksomheter å etablere seg i nabo område uten å bygge ned friluftareal.
- Beliggenheten er på tvers av kommunens strategier for sentrumsutvikling.
- Tomten inngår i restriksjonsområde for flyplassen. Avinor ønsker ingen større bebyggelse i området tomten er en del av, pga. hensyn til høyderestriksjonene rundt lufthavnen, navigasjonsanlegget og turbulensproblemer under innflyging fra nord til bane 22.

6 FINSILING

6.1 Metode

Hensikten er å sile ut de mest relevante lokaliseringalternativene som i alternativanalysen skal vurderes i forhold til hverandre, og i henhold til alle vurderingskriteriene i kapittel 3. Alternativene vurderes i forhold til vurderingskriteriene 1-4 i kapittel 3 (transport, arealbruk og økologi, bymiljø og stedsutvikling, reguleringsrisiko) Det gis en skjønsmessig score på hvert lokaliseringalternativ ut fra vurdert måloppnåelse på kriteriene. Score gis gjennom en 6-delt skala i forhold til vurdering av måloppnåelse.

+	Litt positiv	-	Litt negativ	0	Ikke relevant
++	Middels positiv	--	Middels negativ		
+++	Svært positiv	---	Svært negativ		

Forsvarsbygg har gjennomført en sikkerhetsanalyse som oppsummeres senere i kapittelet.

6.2 Mulighetsstudier

Hovedformålet med mulighetsstudien er å få belyst hvorvidt tomte har tilstrekkelig utbyggingskapasitet til å romme det programmerte arealet. Det er tatt utgangspunkt i et brutto arealbehov på ca. 20.000 m² BTA, og med et utvidelsespotensiale på ca. 20 %, til sammen 24.000 BTA.

Det er utført mulighetsstudie for uttesting og innpassing av programmerte arealer for Brønnøysundregistrene på følgende eiendommer:

Sentrum:

- Schrøderhaugen – to alternativer: «kompakt løsning» og «delt løsning»
- Thon-kvartalet

Nord for sentrum:

- Salhus
- Salhussundet

Syd/sydøst for sentrum:

- Lendinga
- Hovøya – flyplassen

6.3 Schrøderkvartalet – kompakt og delt løsning

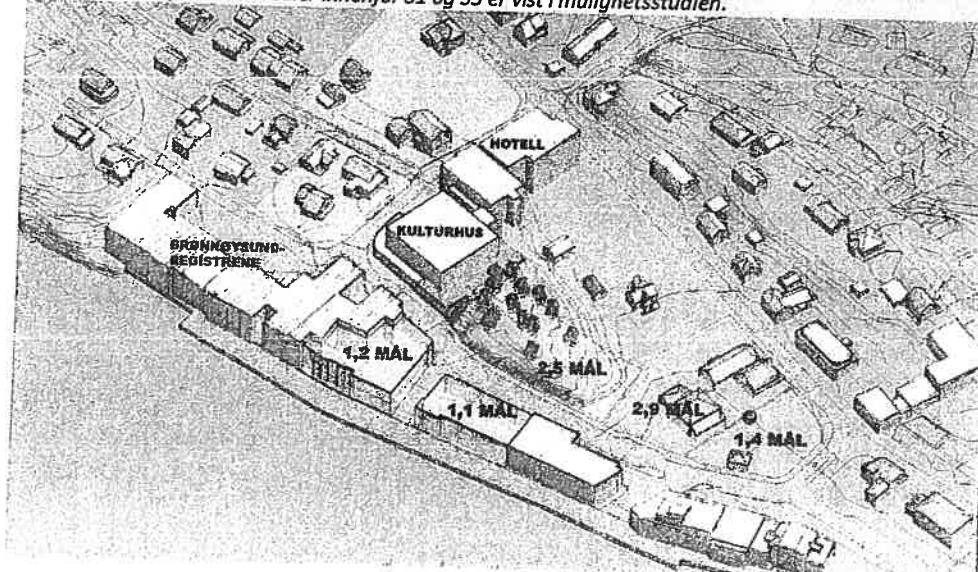
6.3.1 Beskrivelse

Beliggenhet og tilgjengelighet til infrastruktur/servicefunksjoner

Området ligger sentralt i bysentret, og danner innfallsporten fra nord mot den tetteste delen av sentrum. Eiendommene ligger nær dagens registerbygg, og utgjør S1 og S3 på flyfotoet under. Kollektivterminalen, knutepunkt for bussruter og båt, ligger et steinkast unna. Avstanden til flyplassen er ca. 2 km.



Ulike kombinasjoner av arealer innenfor S1 og S3 er vist i mulighetsstudien.



Det er god adkomst til tomteområdet fra begge sider av Schrøderhaugen. Havnegata er en av byens hovedgater, og langs Schrøderhaugen er den mindre trafikkert enn i selve bykjernen. Sømnaveien, øst for Schrøderkvartalet, har fylkesveistatus, Fv76, og binder Brønnøysund med omkringliggende område. Det er fortau langs hele kvartalet.

Tomt og eierforhold

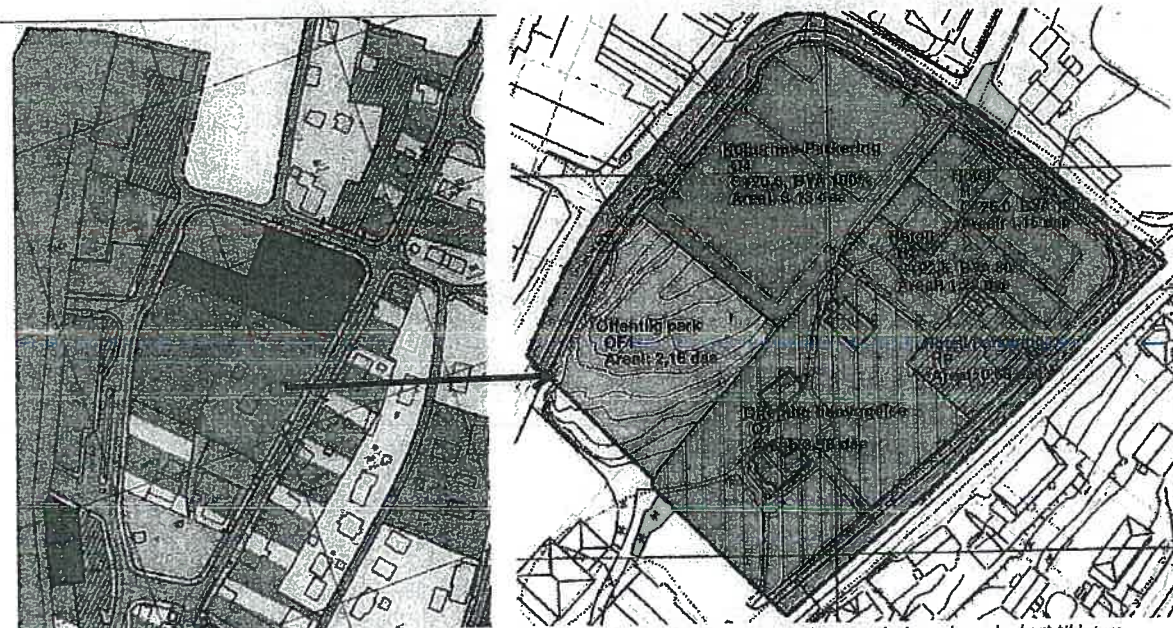
Tomteområdet, S1+S3 utgjør ca. 8 mål. Eiendommene eies av hhv Brønnøy kommune, Torghatten AS og tre øvrige private grunneiere.

Området S3 utgjør en del av det såkalte Schrøderkvartalet, som kjennetegnes av parkområdet rundt det gamle gårdstunet «Schrødereiendommen» og høydedraget Schrøderhaugen. S3 består av Schrøderhaugen syd for kulturhustomta, samt næringseiendommene mellom haugen/parkområdet og torget.

Vest for Havnegata utgjør området S1 eiendommene som utgjør dagens Havnelager, ByggGros og den sydligste delen av dagens registertomt.

Gjeldende regulering

Område omfattes av reguleringsplan Brønnøysund sentrum (vedtatt 18.12.02, revidert 17.01.05), samt reguleringsendring Schrøderkvartalet vedtatt 20.05.08. Hovedhensikten med reguleringsendringen var å tilrettelegge for et regionalt kulturhus og utvidelse av hotellet.



Utsnitt av reguleringsplan Brønnøysund sentrum til venstre. Schrøderkvartalet omfattes av revidert reguleringsplan, plankart til høyre.

Topografi/utsikt/kulturell verdi

Langs Havnegata stiger terrenget ca. 3 m fra vestre til nordre hjørnet av Schrøderkvartalet. Det er ca. 10 meter fra den lave flate delen i sør til toppen av selve haugen. Schrøderhaugen består av lauvkrattskog, og fra toppen er det god utsikt til sjø og resten av byen. Schrøderhaugen er over tid betydelig «amputert» i forbindelse med fremføring av Havnegata og opparbeidelse av parkeringsplasser, og fremstår med skjemmende sprengningsvegger. Schrøderhaugen utgjør et markant landskapstrekk og grøntområde, og danner et bakteppe for det gamle bevaringsverdige gårdstunet i øst.

Omgivelsene/nærmiljø

Tomteområdet inngår i et etablert sentrumsnært næringsområde med Thon-hotellet og det planlagte kulturhuset som tilliggende bebyggelse i nord, kaianlegg og ferge-terminal langs havna i vest, og næringsbebyggelse mot sentrum i sør.

Kultur- og naturmiljøet med den markante fjellknausen med sjøutsikt, og den eldre bevaringsverdige gårdsbebyggelsen i øst utgjør viktige særtrekk i sentrum. Området har ikke ens arkitektonisk særpreg. Mot øst grenser området mot et større sammenhengende boligområde bestående i hovedsak av småhusbebyggelse. Det planlagte kulturhuset og utvidelse av hotellet innebærer at kvalitetene knyttet til Schrøderhaugen og grøntdraget allerede er truet. Bevaringshensyn i forhold til den eldre gårdsbebyggelsen og grøntområdets verdi og karakter, er i mulighetsstudien vurdert som faktorer som påvirker utnyttelsesmulighetene.

Mulighetsstudien – kompakt løsning

Det kompakte alternativet utnytter den søndre delen av «haugen» (området S3), sammen med deler av torget. En annen variant tar i bruk hele Schrøderhaugen, og beholder torget.

Byggehøyden i mulighetsstudien er vist med 6 etasjer, tilsvarende høyde som hotellet i nordøst. Slik bebyggelsen er vist vil den skille seg vesentlig ut i målestokk, høyder og volumer fra den øvrige bebyggelsen i sentrum.

Mulighetsstudien – delt løsning

Alternativet er illustrert med en delt bebyggelse der ca. halve arealet er plassert ved Schrøderhaugen i 2 til 3 etasjer, og resten på sjøfronten i tre til fem etasjer. Modellen viser at arealene strekker seg over flere eiendommer og brer seg mere utover enn i kompakt løsning.

Delt løsning forholder seg i større grad til eksisterende bebyggelsesstruktur enn kompakt løsning, og gir en tydeligere struktur.

Mulighetssudien havnearealet

Basert på vedtaket i planutvalget om å vurdere Brønnøy kommunes/ Brønnøy Havns tomt som et alternativ, har Statsbygg mottatt en mulighetsstudie som omfatter tomten til Havnekontoret og den sydlige delen av registerbygget der ByggGros var lokalisert. Se vedlegg 4.

Mulighetsstudien viser et bygg i 6 til 14 etasjer. Løsningen er kompakt og bebygd areal er lite. Høydene sprenger eksisterende bygningsskala, og vil sannsynligvis være omstridt. Statsbygg frarår, på dette grunnlag, en slik løsning.

Tomtearealet inngår i delvarianter av Schrøderhaugen – delt løsning. Skal arealet til havnekontoret tas i bruk, forutsettes at nåværende og fremtidig arealbehov for Brønnøy Havn blir løst innenfor området.

Parkering

Det vil være mulig å bygge et to-plans parkeringsanlegg under bebyggelsen i felt S3 (fjellgrunn). Arealet utgjør drøye 5 mål, og hvert plan kan gi plass til 150 - 200 plasser. Dette betyr at behovet for parkeringsplasser og sykkelparkering kan dekkes innenfor tomten. Det kan også tenkes at parkeringsplassen på Valen fortsatt kan benyttes av Brreggs ansatte.

Fra kommunen er det signalisert at det ved en lokalisering i sentrum vil legges til rette for synergier mellom registerbygg og kulturhus/kongresshotell, blant annet gjennom en parkeringsløsning som kan benyttes av ansatte på registrene på dagtid.

6.3.2 Vurdering

1 TRANSPORT				
Kriterium	Schrøderhaugen Kompakt løsning	Vurdering	Schrøderhaugen Delt løsning	Vurdering
1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud	Knutepunkt for buss/ båt i umiddelbar nærhet. Ikke tilfredsstillende tilbud i dag, men gir best markedsgrunnlag for forbedring av tilbudet, evt. arbeidsbuss	+++	Samme som for kompakt løsning.	+++
1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud	Handels- /tjenestetilbud, hoteller i umiddelbar nærhet.	+++	Samme som for kompakt løsning.	+++
1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer	Resultatene fra RVU* sannsynliggjør en høyere gang-/ sykkelandel enn dagens situasjon, forutsatt tilstrekkelig mengde, kvalitet og tilgjengelighet på sykkelparkering og garderobe/ dusjanlegg, etc. og aktiv mobilitetsplanlegging. En høyere kollektivandel enn dagens situasjon forutsetter et forbedret kollektivtilbud.	+++	Samme som for kompakt løsning.	+++
1.4 Klimagassutslipp fra person- og vare-transport i byggets levetid CO2 utslipp er et resultat av kriteriene over.	Beregninger viser at sentrumsalternativet har lavest transportarbeid, og dermed lavest klimagassutslipp.		Samme som for kompakt løsning.	
Total vurdering:		+++		+++

*RVU - Relsevaneundersøkelse

2 AREALBRUK OG ØKOLOGI				
Kriterium	Schrøderhaugen Kompakt løsning	Vurdering	Schrøderhaugen Delt løsning	Vurdering
2.1 Gjenbruk av areal	Gjenbruk av areal som er bebygd (riving/nybygg). Avhengig av utbyggingsstruktur, vil deler eller tilnærmet hele haugen tas til utbyggingsformål.	+	Gjenbruk av areal som er bebygd. En mindre del av den søndre delen av haugen berøres. Langs østsiden av Havnegata vil innpassing av to til tre etasjer mot knausen ta i bruk en mindre del av ubebygd areal.	+++
2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold	Landskapsdraget kan svekkes gjennom et massivt bygningsvolum i sør, og fjernes helt hvis hele haugen tas i bruk. Score er avhengig av hvilken utbyggingsstruktur som legges til grunn.	--	Landskapsprofilen og haugen ivaretas i større grad. Samtidig vil en utbygging bidra til å gi opplevelsesrikdom, vitalisere «haugen» og trekke folk inn i grøntområdet.	+
2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse	Mindre tilgjengelig areal på sentral tomt, krever konsentrert bebyggelse. Potensial for å leie konferanselokaler i sentrum (kulturhus/hotell) fremfor å bygge selv. Sannsynlig lavere parkeringsdekning i sentrum enn periferi. Potensial for leie/sambruk av p-plasser knyttet til det	+++	Berører flere eiendommer og brer seg mere utover enn i kompakt løsning. Potensial for å leie konferanselokaler i sentrum (kulturhus/hotell) fremfor å bygge selv. Sannsynlig lavere parkeringsdekning i sentrum enn periferi. Potensial for leie/sambruk av p-plasser knyttet til det	++

	planlagte kulturhuset.		planlagte kulturhuset.	
2.4 Stedlig fornybar energikilde/ -ressurs	Potensial for å vurdere jordvarme, solenergi, sjøvarme.	+++	Potensial for å vurdere jordvarme, solenergi, sjøvarme.	+++
Total score		++		+++

3 BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING

Kriterium	Schrøderhaugen	Vurdering	Schrøderhaugen	Vurdering
3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og miljømessig kvalitet	<p>Kompakt løsning <i>Felles for både kompakt og delt løsning, er at miljøet rundt Schrøderhaugen uansett vil gjennomgå en stor endring ved den planlagte utvidelsen av hotellet, og bygging av det nye kulturhuset på nordsiden av parken. Fortsatt beliggende i sentrum bidrar til å trekke liv inn, og kan ha positiv effekt for næringslivet i sentrum – gir grunnlag for økt handel i bykjernen og bruk av byrommene.</i></p> <p>En massiv bebyggelse i sør kan bidra til å svekke Schrøderhaugens identitet og egenskap som landemerke, siktlinjer og kontakten nord-sør gjennom sentrum. Fotavtrykk og høyder vil bryte med omkringliggende småhusbebyggelse i sør og øst. Mulighetsstudien illustrerer en byggehøyde tilnærmet lik hotellet.</p>	-	<p>Delt løsning Ved å ta i bruk flere eiendommer er det mulig å dempe bebyggelsen rundt Schrøderhaugen i volum og størrelse. Fotavtrykk og høyde mot torget reduseres samtidig som det bebygges på kaifronten.</p> <p>Bebyggelsen langs Schrøderhaugen, kan bidra til å danne et attraktivt uteområdet/byrom mellom registerbygget og kulturhuset. Alternativet kan fungere som en «campus» der flere bygninger konsentreres rundt en sentral og samlende gate. De ulike tilførte bygningsvolumene kan bidra til en positiv fornelse av miljøet rundt parken og langs kaifronten, og bidrar til å vitalisere dette sentrale sentrumsområdet.</p>	+++
3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	Den bevaringsverdige gårdsbebyggelsen i parkområdet i øst ivaretas. En stor utbygging sør for Schrøderhaugen kan muligens forringe verdien.	+	Et lavere og mindre volum sør for haugen, vil gi en god tilpasning til den bevaringsverdige bebyggelsen i parken. Det er da tatt hensyn til at landskapsprofilen ikke skal endres i vesentlig grad, slik at haugen fortsatt kan danne bakteppe for det bevaringsverdige Schrødertunet».	+++
3.3 Skape trygghet og positive opplevelser	Byggehøyden vil trolig gi redusert sollys på uteområder og Åpne/aktive fasader mot offentlig tilgjengelige byrom og gater kan bidra til å skape trygghet for brukerne av bygget og omkringliggende omgivelser, samtidig som det massive volumet kan virke avvisende.	-	Gir mulighet for attraktive uteområder og møteplasser ved å vitalisere Schrøderhaugen og torget i sør. Åpne/aktive fasader mot offentlig tilgjengelige byrom og gater vil bidra til å skape trygghet for brukerne av bygget og omkringliggende omgivelser.	+++

4 REGULERINGSRISIKO SCHRØDERKVARTALET

Utbyggingspotensial – konsekvenser for tomt bymiljø og stedsutvikling

De ulike ny-tilførte bygningsvolumene i «delt løsning» vil bidra til å vitalisere området gjennom en solid fornyelse rundt parken og langs Havnegata/kaifronten. Den massive bebyggelsen vist i «kompakt løsning» skiller seg vesentlig ut i målestokk, høyder og volumer fra den øvrige bebyggelsen i sentrum. Byggehøyden i kompakt løsning er illustrert med samme høyde som hotellet i nordøst, men med et større fotavtrykk. Begge hovedalternativene viser, avhengig av bebyggelsesstruktur, at det er mulig å bevare deler av Schrøderhaugen som et bakteppe for det bevaringsverdige Schrødertunet.

Ved en videreføring av Schrøderalternativet må de ulike kombinasjonsmuligheter av eiendommer for innpassing av programmerte arealer for Brreg testes ut.

Den sentrale beliggenheten er gunstig med tanke på styrking av sentrum og byutviklingen i Brønnøysund, og kan ha positiv effekt for omkringliggende næringsliv. Det er et potensial for synergier med det planlagte kulturhuset og konferansehotell. Det kan for eksempel vurderes å leie konferanselokaler knyttet til kulturhus/hotell fremfor å bygge selv.

Sannsynlige rekkefølgebestemmelser (infrastrukturtiltak)

En forbedret parkeringsløsning for Brreg som konsentrerer parkeringen i sentrum mer enn i dag, vil i seg selv utgjøre en forbedring av dagens trafikksituasjon. Hvis trafikken fra vest øker, kan det bli aktuelt å legge om krysset Havnegata/Sømnaveien (ved Thonhotellet) til en rundkjøring.

Det er sannsynlig at det vil bli stilt rekkefølgekrav om gjennomføring av en rundkjøring i en reguleringsplan. Samme rekkefølgekrav bør gjelde for gjennomføring av kulturhusplanene og utvidelse av hotellet. Et spleiselag bør derfor være sannsynlig.

Vurdering av reguleringsrisiko

Lokalisering i sentrum er i tråd med nasjonale føringer for arealpolitikk, samt kommunale strategier og politiske føringer for sentrumsutviklingen i Brønnøysund. En omregulering som tilrettelegger for det programmerte arealet vurderes som mulig.

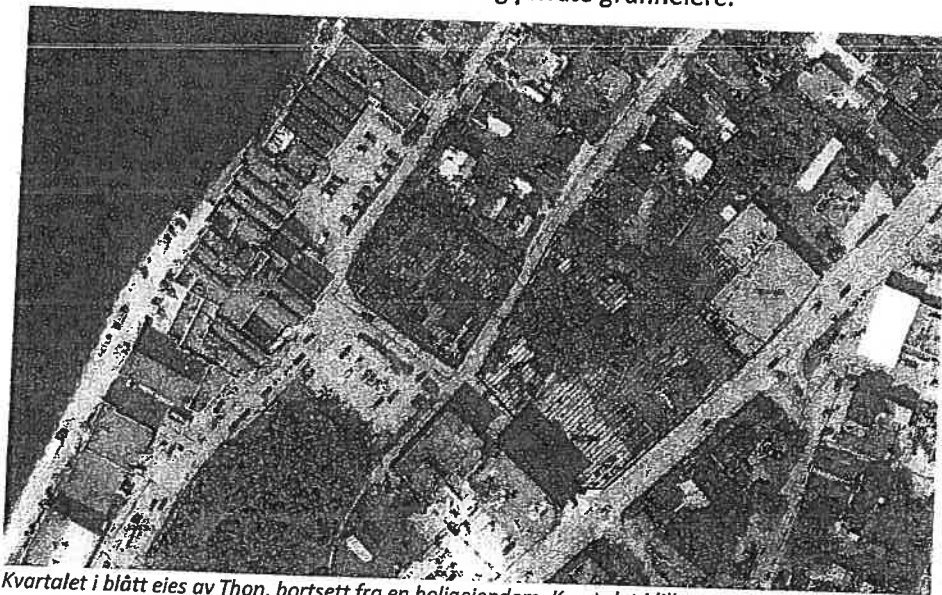
Ved kompakt løsning er det en risiko mhp høyder og volum, samt konsekvenser for grøntområdet på Schrøderhaugen, og dets betydning for det bevaringsverdige Schrødertunet. Risikoen reduseres ved delt løsning, da bebyggelsen reduseres i volum og størrelse og tilpasser seg bedre eksisterende bygningsskala.

6.4 Thonkvartalet

6.4.1 Beskrivelse

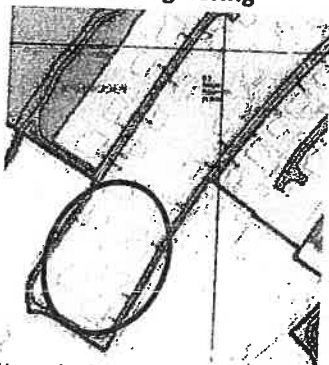
Tomt og eierforhold

Tomten ligger sentrumsnært nord for Schrøderhaugen, vis a vis Thonhotellet, på nordsiden av Havnegata. Eiendommene eies av Thon og private grunneiere.

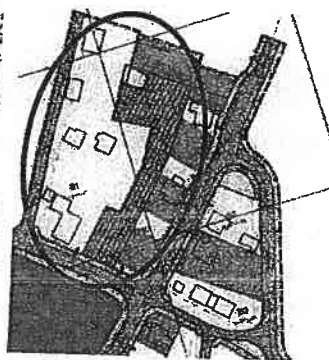


Kvartalet i blått eies av Thon, bortsett fra en boligeiendom. Kvartalet i lilla eies av private.

Gjeldende regulering



Kvartalet lengst vest



Kvartalet lengst øst

Tomtene omfattes av hhv reguleringsplan for Brønnøysund sentrum og Brønnøysund del 2. Kvartalet lengst vest er regulert til småhusbebyggelse, bolig. Kvartalet lengst øst er regulert til forretning/kontor/bolig.

Topografi/utsikt/kulturell verdi

Det strekker seg et høydedrag med et trebelte i forlengelsen av Schrøderhaugen over den vestlige delen av tomta.

Omgivelsene/nærmiljø

Eiendommene ligger i overgangen mellom sentrum og den åpne småhusbebyggelsen og boligområdet nord for sentrum. Tilgrensede eiendommer er dels næring og dels åpen boligbebyggelse. I vest er dagens registerbebyggelse nærmeste nabo, i øst ligger åpen småhusbebyggelse langs Sømnaveien.

Mulighetsstudien

Ny og stor bebyggelse konsentreres i randsonen av dagens sentrum, og bidrar til å forskyve sentrum

nordover. Dette vil få konsekvenser for den åpne småhusbebyggelsen i naboomgivelsene. Både fotavtrykk, høyder og volumer for den nye bebyggelsen vil stå i sterk kontrast til omgivelsene. Bebyggelsen vurderes å sprengte småhusskalaen i nærmiljøet, og flytter tyngdepunktet i sentrum nordover til et etablert småhusområde.

Parkering

Det vil sannsynligvis være mulig å bygge parkeringsanlegg under terreng/bebyggelsen (fjellgrunn).

6.4.2 Vurdering

1 TRANSPORT			Vurdering
Kriterium			
1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud	Knutepunkt for buss/ båt innen kort avstand	Ikke tilfredsstillende tilbud i dag, men gir best markedsgrunnlag for forbedring av tilbudet, evt. arbeidsbuss	+++
1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud	Handels-/tjenestetilbud, hoteller i nærhet.		+++
1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer	Resultatene fra RVU* sannsynliggjør en høyere gang-/sykkelandel enn dagens situasjon, forutsatt tilstrekkelig mengde, kvalitet og tilgjengelighet på sykkelparkering og garderobe/ dusjanlegg, etc. samt aktiv mobilitetsplanlegging.		+++
1.4 Klimagassutslipp fra person- og varetransport i byggets levetid	Beregninger viser at sentrumsalternativ har lavest klimagassutslipp.		
Gis ikke score da CO2 utslipp er et resultat av kriteriene over.			
Total score:			+++

2 AREALBRUK OG ØKOLOGI			Vurdering
Kriterium			
2.1 Gjenbruk av areal	Primært gjenbruk av bebygd areal, noe grøntareal berøres		++
2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold	Deler av høydedraget i nord-sør retning må fjernes for å gi plass. Den eldre «doktorgården» fjernes. (ikke regulert til bevaring).		-
2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse	Mindre tilgjengelig areal på sentral tomt, krever konsentrert bebyggelse. Potensial for å leie konferanselokaler i sentrum (kulturhus/hotell) fremfor å bygge selv. Sannsynlig lavere parkeringsdekning i sentrum enn periferi.		+++
2.4 Stedlig fornybar energikilde/energiressurs	Potensial for jordvarme, sjøvarme, solenergi		
Total score			++

3 BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING			Vurdering
Kriterium			
3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og miljømessig kvalitet	Fotavtrykk, høyder og volum for ny bebyggelse i sterk kontrast til omgivelsene. Siktlinjer, sol- og skyggeforhold vil endres vesentlig for tilliggende småhusområde på nordsiden, og virke som en barriere mot sjøen for områdene på østsiden av Sømneveien.		---

3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	Antakelig ikke bevaringsverdig bebyggelse. Vurderes som ikke relevant.	
3.3 Skape trygghet og positive opplevelser	Bebyggelsen gir lite tilbake til omgivelsene i form av attraktive møteplasser, og vil med sitt volum og høyder svekke sol-/lysforholdene på nabo	--
Total score		---

4 REGULERINGSRISIKO THONKVARTALET

Utbyggingspotensial - konsekvenser for tomt, bymiljø og stedsutvikling

Bebyggelsen vil sprengne småhusskalaen i nærmiljøet, og flytte tyngdepunktet i sentrum nordover til et etablert småhusområde. Siktlinjer, sol- og skyggeforhold vil endres vesentlig for tilliggende småhusområde på nordsiden, og virke som en barriere mot sjøen for områdene på østsiden av Sømnaveien

Sannsynlige rekkefølgebestemmelser(infrastrukturtiltak)

Det kan bli aktuelt å legge om krysset Havnegata/Sømnaveien (ved Thonhotellet) til en rundkjøring.

Vurdering av reguleringsrisiko

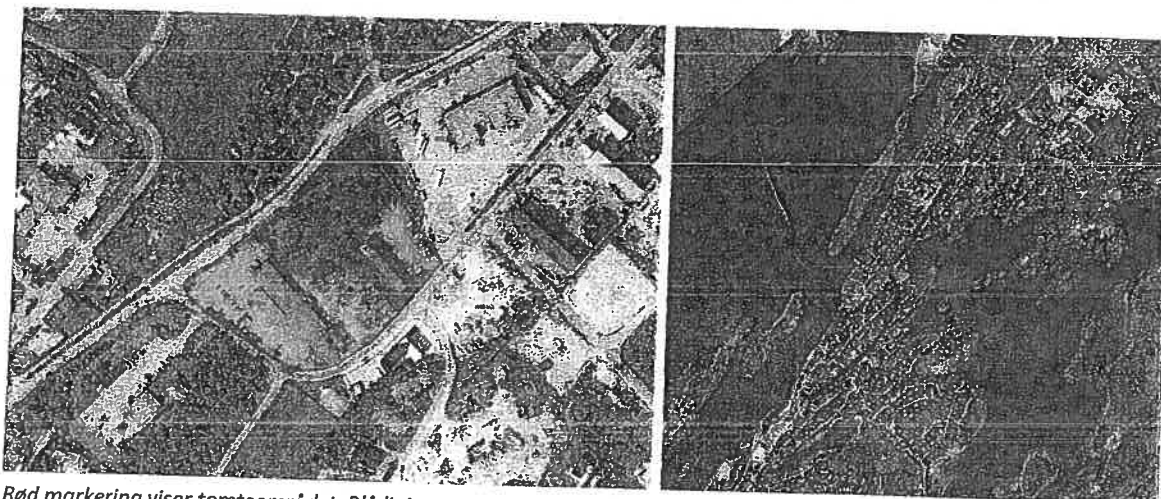
Tomten vurderes som uegnet for et så stort utbyggingsvolum, da bebyggelsen sprenger og har konsekvenser for småhusskalaen i nærområdet bestående av boliger.

6.5 Salhus/ Industriveien

6.5.1 Beskrivelse

Beliggenhet, tilgjengelighet til infrastruktur/servicefunksjoner

Tomten har god tilgjengelighet i nord-sør retning på riksvei 76, og ligger ca. 2 km nord for kollektivknutepunktet i sentrum, ulike service- og handelstilbud og hotell. Avstanden til flyplassen er ca. 4 km. En bussholdeplass ligger i umiddelbar nærhet på riksvei 76. Det er gang- og sykkelveg langs riksvei.



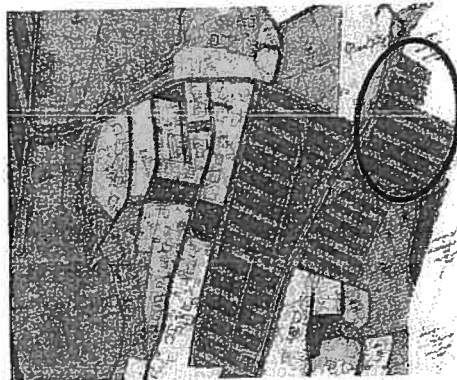
Rød markering viser tomteområdet. Blå linje viser ganglinje til kollektivterminal, ca 2 km.

Tomt og eierforhold

Tomteområdet er ca. 20 mål, og ligger på østsiden av riksvei 76 med avkjørsel på sørsiden av området. Brreg benytter ca. 2000 m² (opplysningsavdelingen) i et bygg syd på tomten. Tomten eies av private grunneiere.

Gjeldende regulering

Tomten omfattes av reguleringsplan Salhus søndre del (vedtatt 2002), og utgjør del av området F/K/I5, regulert til forretning/kontor/industri. Utnyttelsesgrad: BYA 50% av tomtearealet, maks møne/gesimshøyde 9,0 m målt fra gjennomsnittlig terrengnivå. Avkjørselen fra riksvei 76 regulert med en rundkjøring inkludert undergang, som vil bidra til forbedret trafikkklønsning ved at andre problematiske avkjørsler blir sanert. Undergang bidrar til bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter.



Topografi/utsikt/kulturell verdi

Tomten er relativt flat mot sør og øst, stiger med ca. fem meter mot nord, og danner en liten kulle i nordvest mot veien. Kullen er bevokst med trevegetasjon. På det høyeste partiet ligger en eldre gårdsbebyggelse bestående av tre bygninger.

Omgivelsene /nærmiljø

Kullen i nord-vest er en fortsettelse av høydedraget i nord-sør retning, og bidrar positivt til landskapet og nærområdet. Eksisterende bebyggelse på kullen har en viss arkitektonisk verneverdi. Området for øvrig er preget av større, åpne industrieiendommer, både bebygde og ubebygde. Det er få føringer i nærområdet for utvikling av en utbyggingsstruktur.

Mulighetsstudien

I mulighetsstudien er bebyggelsen lagt utenom kullen slik at denne bevares, og kan inngå som en naturressurs og rekreasjonsområde. Arealbehovet kan oppfylles med ny bebyggelse i henholdsvis tre eller fire etasjer avhengig av om dagens registerlokaler på tomten beholdes eller ikke.

- Beholdes eksisterende bygning må utbyggingen foregå nord for denne, og bebyggelsen vil minimum ligge på rundt 4 etasjer. Utvidelsespotensialet vil ligge sør for ny bebyggelse, og i området der eksisterende bygning ligger.
- Rives eksisterende bygning kan det etableres en lavere bebyggelse enn alternativ a, dvs. ca. tre etasjer med et utviklingspotensial nordover

Gjeldende reguleringsplan tillater to etasjer, og at halve tomten bebygges (byggets fotavtrykk, pluss evt. parkering på terreng).

Parkering

Det vil være mulig å anlegge parkering under terreng (fjellgrunn). Parkeringsløsningen vil antakelig kunne løses som en kombinasjon av terrengparkering og innvendig parkering. Fordelingen er avhengig av hvor mye byggets fotavtrykk utgjør av tomten og tillatt bebygd areal på tomten.

6.5.2 Vurdering

1 TRANSPORT		
Kriterium		Vurdering
1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud	Ca. 2 km til kollektivknutepunkt. Bussholdeplass på Rv76 i umiddelbar avstand fra tomta, potensial for bussforbindelse i nord-sør retning på Rv76. Dagens bostedsstruktur medfører gjennomsnittlig lengre arbeidsreiser enn lokalisering i sentrum (jf. RVU). Sannsynlig høyere bilandel enn ved sentrumslokalisering.	+
1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud	Ca. 2 km til sentrum med ulike service-/handlestilbud og hotell. Dagligvarebutikk i nærheten (matutsalg).	-
1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer	Eksisterende bosettings- og tettstedsstruktur, vil høyst sannsynlig gi høyere bilandel enn i sentrum, jf. notat «klimagassberegninger». Tilstrekkelig mengde, kvalitet og tilgjengelighet på sykkelparkering, garderobe/ dusjanlegg, etc., viktig virkemiddel for å strekke seg mot dagens sykkelandel.	-
1.4 Klimagassutslipp fra person- og varetransport i byggets levetid <i>Gis ikke score da CO2 utslipp er et resultat av kriteriene over.</i>	Rangert som nr. to etter sentrum av lokaliseringalternativene	
Total score:		-/+

2 AREALBRUK OG ØKOLOGI		
Kriterium		Vurdering
2.1 Gjenbruk av areal	Gjenbruk av areal som er bebygd og som rives.	+++
2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold	Bebyggelsen er lagt utenom kollen med vegetasjon, slik at denne bevares og kan bidra til opplevelsensrikdom.	+++
2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse	Hensyn til omgivelsene krever større bebygd areal (lavere byggehøyder enn sentrum). Synergieffekt med nærhet til utbygging av fellesfunksjoner i kulturhus og hotell bortfaller.	-
2.4 Stedlig fornybar energikilde/energiressurs	Potensial for å vurdere jordvarme, solenergi. For langt unna til å utnytte sjøvarme.	++
Total score		++

3 BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING		
Kriterium		Vurdering
3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og miljømessig kvalitet	Beliggenheten bidrar ikke til kommunens målsetning om å satse på sentrumsutvikling, og vil antakelig gi endring i trafikk- og handlemønstre i sentrale deler av Brønnøysund. Bebyggelse over tre etasjer vil dominere det flate landskapet mht. fjern- og nærvirkning.	--
3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	Bevaringshensyn i forhold til topografi, vegetasjon og de eldre gårdbygningene er mulig, og vurderes som viktig.	+
3.3 Skape trygghet og positive opplevelser	Utbygging kan bidra til å aktivere området gjennom en utadvendt fasade, og muligens skape mer liv i området ved at det blir attraktivt å utvikle naboeiendommene. Godt	+

synlig langs riksvegen.

Total score

+

4 REGULERINGSRISIKO SALHUS/ Industriveien

Utbyggingspotensial - konsekvenser for tomt, bymiljø og stedsutvikling

Arealmessig vurderes tomten å være stor nok for innpassing av arealene, og forutsetter en bebyggelse i minimum tre etasjer. Mulighetsstudien synliggjør at tomtens størrelse og naboområdet karakter, bidrar til at et så stort utbyggingsvolum kan innpasses på en tilfredsstillende måte. Imidlertid vil en bebyggelse over tre etasjer dominere det flate landskapet både med hensyn til fjern- og nærvirkning. Mulighetsstudien tydeliggjør at det er viktig å bevare kollen i nordvest.

Ved utvikling av tomten med nytt bygg for Brreg, er det sannsynlig at industritomtene i naboområdet på lengre sikt transformeres til næringsutvikling. Alternativet gir imidlertid ikke noe tilbake til sentrum, og vil antakelig gi endring i trafikk- og handlemønster i sentrale deler av Brønnøysund. Synergieffekten med nærhet til den store utbyggingen rundt hotellet bortfaller. Lokaliseringen vil bidra til økt transport og klimagassutslipp enn ved dagens lokalisering i sentrum.

Sannsynlige rekkefølgebestemmelser(infrastrukturtiltak)

Avkjørsel fra Fv76 er regulert med rundkjøring, og vil utgjøre et rekkefølgekrav i en reguleringsplan. Rundkjøringen medfører forbedret trafikkløsning generelt ved at andre, problematiske avkjørsler blir sanert. I tillegg bidrar undergang til mer trafiksikker vei for myke trafikanter. Det kan derfor være aktuelt med et spleiselag med Statens vegvesen, for gjennomføring av rundkjøringen.

Vurdering av reguleringsrisiko

Utnyttelsesgraden vil være vesentlig større enn gjeldende reguleringsplan tillater. Salhusområdets karakter og størrelsen på tomten medfører likevel at utbyggingsbehovet vurderes å kunne innpasses på en tilfredsstillende måte, til tross for at volum og fotavtrykk er vesentlig større enn i naboomgivelsene. En omregulering vurderes som mulig. Kollen i nordvest anses som viktig å bevare.

6.6 Salhussundet

6.6.1 Beskrivelse

Beliggenhet, tilgjengelighet til infrastruktur/servicefunksjoner

Tomteområdet ligger ca. 3 km nord for kollektivterminalen og havna, og ca. samme avstand til ulike service- og handelstilbud og hotell i sentrum. Avstanden til flyplassen er ca 5 km. Tomta ligger avsides til, ca. 800 meter langs en relativt smal veiforbindelse fra Fv76. Det er ingen bussforbindelse i umiddelbar nærhet, bortsett fra på fylkesveien (bussholdeplass).



Rød markering viser tomteområdet. Blå linje viser ganglinje til kollektivterminal, ca 3 km.

Tomt og eierforhold

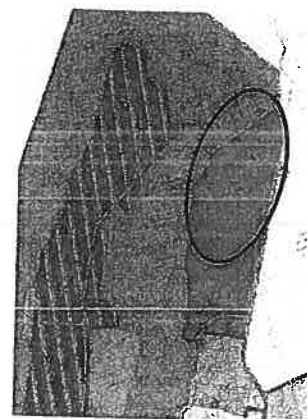
Tomten er utsprengt og grenser til strandkanten, og utgjør ca. 22 mål. Tomten er ikke i bruk i dag og eies av en privat grunneier.

Gjeldende regulering

Tomten omfattes av reguleringsplan Salhus Søndre del (vedtatt i 2002), og utgjør del av område I/L3, regulert til industri/lager. Maks møne/gesimshøyde 9,0 m målt fra gjennomsnittlig terrengnivå, bebygd areal BYA 50 %. Avkjørsel fra Fv 76 regulert med rundkjøring, samt ny adkomst fra rundkjøring som går inn på gammel adkomstvei fram til tomten.

Arealbruken må i følge reguleringsplanen endelig avklares med Riksantikvaren (bestemmelse 4.6.1) på grunn av en gravhaug og en kistegrav. I følge kommunen er gravene utgravd og dokumentert.

Sjøarealet mellom Gårdsøya og tomten er regulert til Havneområde i sjø. Gårdsøya er regulert til Havn-/ Industri/Fiskeriformål.



Topografi/utsikt/kulturell verdi

Området var tidligere et småkupert område med en høyde på opp mot 12 meter der dagens planerte nivå på rundt 4 meter ligger. I dag er tomten tilnærmet flat og relativt eksponert for vær og vind uten skjermende terreng eller vegetasjon. Området rundt er lett småkupert og stiger svakt østover mot fylkesveien. Beliggenheten gir sterk sjø- og naturkontakt.

Omgivelsene/nærmiljø

Området er lite bebygd. Nabetomten er bebygget med en mindre næringsbygning. Ellers relativt spredt småhusbebyggelse med primært boliger, og store åpne jordbruksarealer, inkludert et gartneri.

Rett vest for tomta, ligger Gårdsøya, som de siste årene er tilrettelagt for sjørettet næring. Sjøarealet mellom Gårdsøya og den aktuelle tomten er avsatt til havneområdet i sjø. Brønnøy godshavn, en dypvannskai og et havnelager ligger på utsiden av Gårdsøya. Brønnøy Småbåtlags marina og klubbhus ligger på innsiden. Det ble etablert et notbøteri på øya i 2010.

Mulighetsstudien

Volumstudiet viser at arealbehovet kan innpasses på tomten innenfor en tre-etasjers bebyggelse. Studien viser at området kan tåle en bebyggelse på tre-fire etasjer uten at dette ruver spesielt i landskapet. Hovedårsaken er høydedraget på østsiden av området som stiger høyere enn den planlagte bebyggelsen. Imidlertid er det utfordrende å plassere en slik omfattende bygningsmasse i en sårbar strandsone helt ned til sjøkanten

Gjeldende reguleringsplan tillater to etasjer, og at halve tomten bebygges (byggets fotavtrykk, pluss evt. parkering på terreng).

Parkering

Det vil være mulig å anlegge parkering under terreng (fjellgrunn). Parkeringsløsningen vil antakelig kunne løses som en kombinasjon av terrengparkering og innvendig parkering. Fordelingen er avhengig av hvor mye byggets fotavtrykk utgjør av tomten, og tillatt bebygd areal på tomten.

6.6.2 Vurdering

1 TRANSPORT		Vurdering
Kriterium		
1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud	Ca. 3 km til kollektivknutepunkt i sentrum, og ca. 800 meter til bussholdeplass på riksveien. Sannsynlig høy bilandel og parkeringsdekning. Dagens bosteds- og tettstedsstruktur medfører gjennomsnittlig lengre arbeidsreiser (jf. RVU) enn ved dagens lokalisering.	---
1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud	Ca. 3 km til sentrum med ulike service-/handletilbud og hotell. Dagligvarebutikk ca 1 km langs riksveien.	---
1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer	Tilstrekkelig mengde, kvalitet og tilgjengelighet på sykkelparkering, garderobe/dusjanlegg, etc., viktig virkemiddel for å stimulere til sykling og gange. Boligtettheten innenfor en radius på 1 km er lav. Andelen syklende og gående kan forventes redusert sammenlignet med dagens situasjon.	---
1.4 Klimagassutslipp fra person- og varetransport i byggets levetid Gis ikke score da CO2 utslipp er et resultat av kriteriene over.	Rangert som nr. fire etter sentrum av lokalisering-alternativene	---
Total score:		---

2 AREALBRUK OG ØKOLOGI		Vurdering
Kriterium		
2.1 Gjenbruk av areal	Arealet er utsprengt og planert, tilrettelagt for utbygging.	+++
2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold	Utbygging i sårbar strandsone, ellers ingen naturkvaliteter på tomta.	-
2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse	Hensyn til omgivelsene vil kreve større bebygd areal enn en sentrumplassering (lavere byggehøyder enn sentrum). Synergieffekt med nærhet til utbygging av	-

2.4 Stedlig fornybar energikilde/energiressurs	fellesfunksjoner i kulturhus og konferansehotell bortfaller. Potensial for å vurdere jordvarme, solenergi, sjøvarme.	+++
Total score		++

3 BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING

Kriterium		Vurdering
3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og miljømessig kvalitet	Beliggenheten bidrar ikke til kommunens målsetning om å satse på sentrumsutvikling, og vil antakelig gi endring i trafikk- og handlemønster i sentrale deler av Brønnøysund. Utbygging kan isolert gi plass for et attraktivt anlegg med «himmel og hav» kvaliteter. Tomten ligger avsides til, og vil endre området karakter fullstendig, og bli sterkt styrende for utviklingen langs den tilstøtende strandsonen. Det kan bli behov for å styrke veiforbindelsen fra fylkesveien til tomten.	---
3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	Tidligere graver er utgravd og dokumentert. Ingen kjente kulturminner utover det.	0
3.4 Skape trygghet og positive opplevelser	Bygget vil bli liggende for «seg selv». Området tiltrekker seg ikke folk i dag, bortsett fra gods – og maritimt miljø på Gårdsøya. Omfanget av eventuelle luktproblemer fra notbøteriet/-vaskeriet ved ugunstig vindretning er usikker.	--
Total score		--

4 REGULERINGSRISIKO SALHUSSUNDET

Utbyggingspotensial – konsekvenser for tomt, bymiljø og stedsutvikling

Arealmessig er det plass for innpassing av programarealet, og plasseringen kan gi attraktive lokaler med nærhet til og utsikt til hav. Plasseringen av et så stort volum i vannkanten er sårbar med hensyn på miljø- og naturforhold. Alternativet vil generere trafikk og endret kjøremønster, og bli styrende for utviklingen langs den tilstøtende strandsonen.

Gårdsøya er de siste årene tilrettelagt for godshavn og annen sjørettet næring. Tomtealternativet utfordrer kommunens vurdering av arealets strategiske verdi for sjørelatert næringsutvikling. Etablering av en stor kontorvirksomhet kan på sikt bidra til endret arealbruk av naboområdene på fastlandet, som ikke bygger opp om ønsket arealutvikling.

Alternativet gir ikke noe tilbake til sentrum, og vil antakelig gi endring i trafikk- og handlemønster i sentrale deler av Brønnøysund. Synergieffekten med nærhet til den store utbyggingen rundt hotellet bortfaller. Lokaliseringen vil bidra til økt transport og klimagassutslipp i forhold til dagens lokalisering i sentrum.

Sannsynlige rekkefølgebestemmelser (infrastrukturiltak)

Ny utbygging på tomten vil utløse krav om bygging av den regulerte rundkjøringen på Fv76 (samme som alternativ Salhus), og bygging av ny vegadkomst fra rundkjøringen og inn på dagens adkomstvei. Det må også tas høyde for at den ca. 800 meter lange adkomstvegen til tomten må utbedres med gang- og sykkelveg. Disse tiltakene vil utgjøre rekkefølgekrav i en reguleringsplan.

Rundkjøringen medfører forbedret trafikkløsning generelt ved at andre, problematiske avkjørsler blir sanert. I tillegg bidrar undergang til mer trafiksikker vei for myke trafikanter. Det kan derfor være aktuelt med et spleiselag med Statens vegvesen, for gjennomføring av rundkjøringen.

Vurdering av reguleringsrisiko

Lokaliseringen øker behovet for transport, og er på tvers av en god samordnet areal- og transportplanlegging.

Tomten er avsatt til utbyggingsformål i gjeldende reguleringsplan. Kommunens holdning er usikker, da tomten har strategisk verdi for kommunens sjørelaterte næringsutvikling. Sjøarealer med de nødvendige egenskaper er begrenset innenfor tettstedet i kommunen.

Fylkesplanen for Nordland gir føringer for utbygging i 100-metersbeltet/den funksjonelle strandsonen gjennom arealpolitisk* retningslinjer som er hjemlet i plan- og bygningsloven. Relevant for dette tomtealternativet:

- 8.5.g: «Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet/den funksjonelle strandsonen, skal sjø relaterte næringsetableringer prioriteres fremfor andre tiltak.»
- 8.4.k: «Arealplanleggingen på alle nivå må sikre at akvakulturnæringen får tilstrekkelige og tilfredsstillende arealer til en bærekraftig produksjon.»

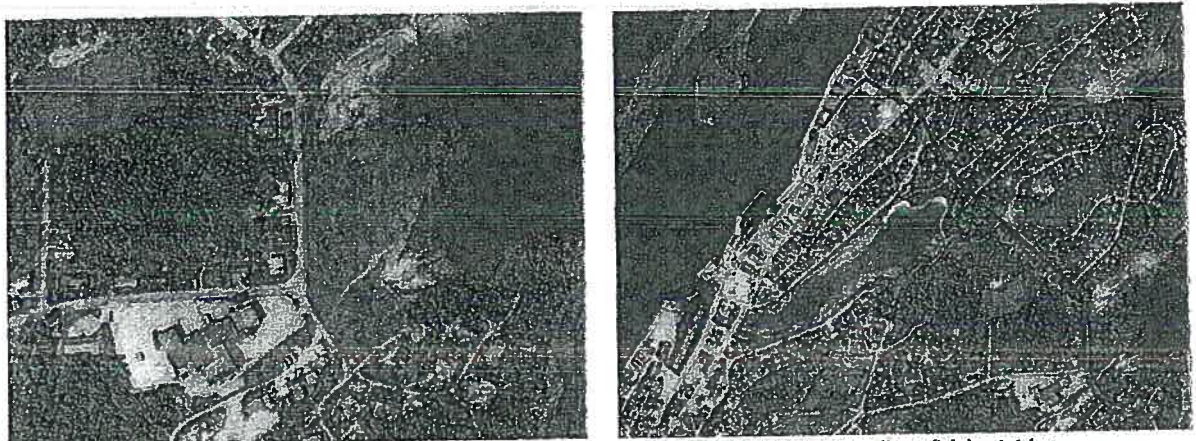
Det er sannsynlig at kommunen ønsker å prioritere arealet til sjørelatert næring, og en risiko for at overordnet myndighet vil fremme innsigelse til et reguleringsforslag. *Reguleringsrisikoen vurderes som middels til høy.*

*Fra fylkesplanen: «Retningslinjene gir uttrykk for *vesentlige regionale interesser*. Disse er viktig for å ivareta nasjonale og regionale interesser i arealforvaltningen. Som uttrykk for *vesentlige regionale interesser* gir retningslinjene fylkeskommunen og statlige etater grunnlag for å fremme innsigelser.»

6.7 Lendinga

6.7.1 Beskrivelse

Beliggenhet, tilgjengelighet til infrastruktur/servicefunksjoner



Rød markering viser tomteområdet. Blå linje viser ganglinje til sentrum, kollektiv-knutepunkt (buss/båt) – 1,1 km

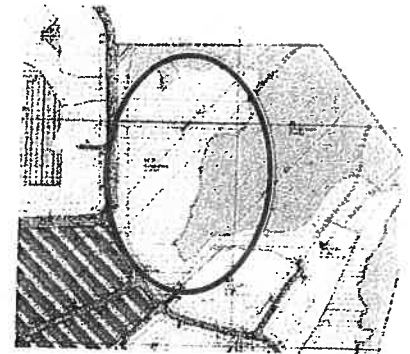
Tomteområdet ligger ca. 1,1 km øst for bussterminalen og havna, og ca. samme avstand til ulike service- og handelstilbud i sentrum. Avstanden til flyplassen er ca. 2 km. Tomta er tilgjengelig fra Rv 76 og nordre del av sentrum via St. Knuts gate, og fra Rv 54 og søndre del av sentrum via Skolegata og Lenningsveien. Avstanden fra det overordnede vegnettet er ca. 1 km, hovedsakelig langs boligkater og skoleveier.

Tomt og eierforhold

Det markerte område (i rød markering) er en del av gnr./bnr. 104/6 og utgjør ca. 14 mål. Tomten ligger mellom sjøen og St. Knuts gate/ Trælvikveien eies av Opplysningsvesenets fond (OVF). Området er i dag et attraktivt rekreasjonsområde for nærområdet og blir brukt til friluftsområde, badeplass og utgangssted for bruk av småbåter

Gjeldende regulering

Tomten omfattes av reguleringsplan Brønnøysund del 3 (Flatåsen – Lendingsåsen – Skolegata), vedtatt 21.06.11. Tomta er regulert til friluftsområde, og ligger innenfor restriksjonszone gul flystøysone. For å sikre hinderfri inn- og utflygning til Brønnøysund lufthavn, er det fastsatt høysterstriksjoner.



Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen vil gjelde. Tomten berøres av forbud mot bygging in 100-metersbeltet når utbygging er i konflikt med friluft, landskaps- og naturopplevelser. Utdypning følger under «reguleringsrisiko».

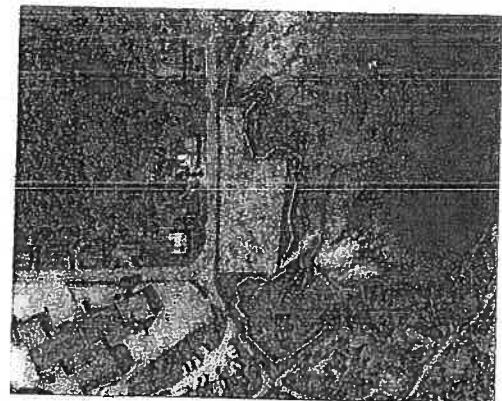
Omgivelsene/nærmiljø

Lendingsåsen i sør og Babylonåsen i vest, er to av byens sju høyder, og er regulert til friluftsområder landskapsvern. Høydedragets karakter med trær i silhuett skal være høydenes preg i henhold til bestemmelsene. Tomta er omkranset av småhusbebyggelse. Regulerte boligområder ligger konsentrert langs St. Knuts gate, Lenningsvn., Kløvervn. (villastrøk fra 60-70-tallet). Sørvest for tomta ligger et industriområde med Helgeland Samvirkeslakteri og Mattilsynet. (Regulert til forretning/kontor/industri.) Lite etablert næringsvirksomhet i nærområdet for øvrig.

Topografi/utsikt/vegetasjon

Tomta har sjøutsikt og åpenhet mot øst, og skråner fra veien kote 5 (et lite område ligger på c+6,7) i østlig retning til havnivå. Området er dekket med klynger av vegetasjon, og fremstår som et attraktivt friluftsområde med adkomst til sjøen.

Vestover mot sentrum stiger terrenget opp til Babylonåsen på ca. kote 25, som sammen med Lendingsåsen i sør utgjør et markant landskapstrekk. Arealet mot sjøen i øst er delvis utvasket av sjøvann. Sammenhengende areal høyere enn kote 3 meter utgjør kun 4-5 mål.



Rød strek viser tomteavgrensning, gul strek markerer c+3, orange strek c+2. Tomteareal innenfor hvit markering og c+ 3, utgjør 4-5 mål.

Mulighetsstudien

Det aktuelle tomteområdet ligger i et sårbart område der strandsonen og friområde berøres. Mulighetsstudien viser at ny bebyggelse bør konsentreres, og eventuelt gå i høyden slik at siktlinjene til sjøen i størst mulig grad opprettholdes.

Parkering

Det er usikkert om tomten er egnet for anleggelse av parkering under terreng.

6.7.2 Vurdering

1 TRANSPORT		Vurdering
Kriterium		
1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud	Ca. 1,1 km til kollektivknutepunkt langs samleveier fra riksveien. Sannsynlig mer bilbasert sammenlignet med i dag og høy parkeringsdekning.	-
1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud	En drøy kilometer til sentrum med ulike service/handelstilbud.	-
1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer	Tilstrekkelig mengde, kvalitet og tilgjengelighet på sykkelparkering, garderobe/dusjanlegg, etc., viktig virkemiddel for å holde på dagens sykkelandel (som er basert på sentrumslokalisering).	-
1.4 Klimagassutslipp fra person- og varetransport i byggets levetid Gis ikke score da CO2 utslipp er et resultat av kriteriene over.	Rangert som nr. tre etter sentrum av lokalisering-alternativene	-
Total score:		-

AREALBRUK OG ØKOLOGI		Vurdering
Kriterium		
2.1 Gjenbruk av areal	Friluftsområde, ubebygd.	---
2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold	Sårbart område der ubebygd friområde og strandsonen berøres. Krever omfattende utfylling.	---
2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse	Synergieffekt med nærhet til utbygging av fellesfunksjoner i kulturhus og hotell i sentrum bortfaller. Stedlige forhold betinger kompakt bebyggelse (siktlinjer og omkringliggende bebyggelse), samtidig som det bryter med omgivelsene.	--
2.4 Stedlig fornybar energikilde/energiressurs	Potensial for å vurdere jordvarme, solenergi, sjøvarme.	+++
Total score		---

BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING		Vurdering
Kriterium		
3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og miljømessig kvalitet	Utbygging kan isolert gi plass for et attraktivt anlegg med «himmel og hav» kvaliteter. Bygningsmassen vil imidlertid skille seg sterkt ut fra omgivelsene i høyde og målestokk, og byggehøyden «konkurrerer» med høydedragene i omkringliggende landskapsvernområder (Babylonåsen og Lenningåsen). Beliggenheten bidrar ikke til kommunens målsetning om å satse på sentrumsutvikling.	---
3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	Ingen kjente kulturminner	0
3.3 Skape trygghet og positive opplevelser	Beliggenheten gir ikke rom for å trekke til seg annen virksomhet som kan skape aktivitet i området. Utbygging vil medføre redusert tilgang på strandsonen. Trafikkbelastningen langs skole- og boligater vil øke.	---

REGULERINGSRISIKO

Utbyggingspotensial - konsekvenser for tomt, bymiljø og stedsutvikling

Mulighetsstudien tydeliggjør at tomtens størrelse og omgivelseskvaliteter gjør det vanskelig å få plass til programarealet. Et nybygg kommer tett på tilgrensende spredte og lave småhusbebyggelse i vest og sør, og vil skille seg sterkt ut fra omgivelsene i høyde og målestokk. Bygget vil ruve i landskapet, og byggets høyde kan virke konkurrerende med høydene i omkringliggende landskapsvernområde.

Utbygging vil frata nærområdet et attraktivt friluftsområde og redusere tilgangen til strandsonen. En utbygging vil kreve omfattende utfylling for å få til flomsikker plassering. Selv om det bygges i høyden vil adkomst og parkeringsareal kreve det meste av det ubebygde arealet, avhengig av om parkering kan legges under bakken. Trafikkbelastningen langs samleveiene fra riksveien, primært boligater og skolevei, vil øke. Lokaliseringen vil bidra til økt transport og klimagassutslipp enn ved dagens lokalisering i sentrum.

Sannsynlige rekkefølgebestemmelser(infrastrukturtiltak)

Følgende tiltak må påregnes nedfelt som rekkefølgekrav i en reguleringsplan:

- St. Knuts gate har mangelfulle fortauløsninger, og en oppgradering av fortauanlegget fra Sømnaveien (Rv 76) til tomteområde må påregnes.
- Påkoblingen fra St. Knuts gate til Rv76/Sømnaveien ved Shell er trang og lite funksjonell. Det kan bli aktuelt å flytte påkoblingen til Sømnaveien fra Shell til en rundkjøring nærmere hotellet.

Vurdering av reguleringsrisiko

- En utbygging vil ha uheldige virkninger for omgivelsene, og bidra til økt trafikkbelastning langs bolig- og skolegater. Sannsynlig med protester fra naboer.
- En utbygging berører sårbar natur og strandsonen, og er i strid med nasjonal politikk i 100-metersbelte langs sjøen. Areal-politisk retningslinje 8.5.h i fylkesplanen på grunnlag av PBLs forbud mot bygging i 100-meters belte langs sjøen:
«Strandsonen skal bevares som et attraktivt og tilgjengelig område for friluftsliv og naturopplevelser...» Krav om at alternative plasseringer vurderes og velges dersom mulig.
- Der er stor sannsynlig for at overordnet myndighet vil fremme innsigelse.
Reguleringsrisikoen vurderes som svært høy.

6.8 Hovøya - flyplassen

6.8.1 Beskrivelse

Beliggenhet, tilgjengelighet til infrastruktur/servicefunksjoner

Beliggende ca. 2,5 km sørover fra sentrum, og ca. samme avstand til ulike service- og handelstilbud i sentrum. Flyplassen er i umiddelbar nærhet. Hovøyveien avgrenser området mot øst, i vest strekker området seg til fjorden.



Rød markering viser tomteområdet. Blå linje viser ganglinje til kollektivterminal..

Tomt og eierforhold

Det avgrensede området er på ca. 45 mål, og eies av en privat grunneier.

Gjeldende regulering

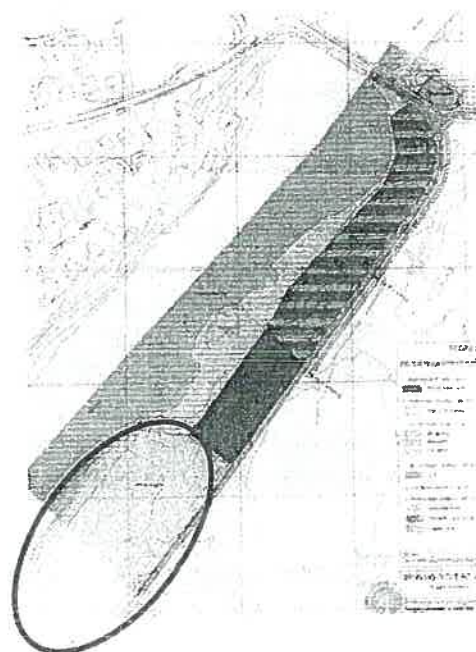
Den nordlige delen av tomteområdet er omfattet av reguleringsplan Hovøya næringsområde (vedtatt i 2007), og regulert til jord og skogbruk og et friluftsbelt langs sjøen. Den sydlige delen av tomteområdet omfattes av kommuneplanen og er avsatt til LNF-område.

Tomten ligger innenfor restriksjonssone gul flystøysone. For å sikre hinderfri inn- og utflyging til Brønnøysund lufthavn, er det fastsatt høyderestriksjoner. Pr i dag innebærer det en maks byggehøyde på fire etasjer. Området er i tillegg berørt av byggerestriksjoner knyttet til navigasjonsanleggene ved lufthavnen. Det medfører at et bygg i området må radioteknisk vurderes av Avinor før det kan gis byggetillatelse.

Avinor har under utarbeidelse en områdeplan for å tilrettelegge for utvidelse av flyplassen og økt helikopterdrift. Planprogrammet er vedtatt. Tomten inngår i planområdet. Omreguleringen kan resultere i strengere restriksjoner.

Topografi/utsikt/kulturell verdi

Tomten utgjør et flatt og langstrakt jordbruks- og friområde, som strekkes seg på vestsiden av flyplassområdet og sørover langs fjorden.



Omgivelsene/nærmiljø

Tomteområdet ligger nært opptil flyplassområdet og tilhørende anlegg. Lenger nord ligger et hotell, sårover er primært ubebygde områder. Boligbebyggelse på motsatt side av sundet.

Mulighetsstudien

Studien viser at det arealmessig er god plass for innpassing av programarealet. Plassering berører jordbruksområde og delvis friområde, og er berørt av støy fra flyplassen.

Parkering

Det vil være mulig å anlegge parkering under terreng (fjellgrunn).

6.8.2 Vurdering

1 TRANSPORT		
Kriterium		Vurdering
1.1 God lokalisering i forhold til kollektivtransporttilbud	Ca. 2,5 km til kollektivknutepunkt. Sannsynlig mer bilbasert og høy parkeringsdekning i forhold til i dag Bostedsstrukturen medfører gjennomsnittlig lengre arbeidsreiser (jf. RVU) enn ved dagens lokalisering..	---
1.2 Sikre kort avstand til lokalt service- og tjenestetilbud	Ca. 2,5 km til sentrum med ulike service/ handelstilbud.	---
1.3 Tilrettelegge for alternative transportformer	Tilstrekkelig mengde, kvalitet og tilgjengelighet på sykkelparkering, garderobe/dusjanlegg, etc., viktig virkemiddel for å tilrettelegge for sykling og gange. Gjennomsnittlig lengre arbeidsreiser enn dagens lokalisering, vil sannsynligvis ikke bidra til økning av antall syklende/gående.	---
1.4 Klimagassutslipp fra person- og varetransport i byggets levetid Gis ikke score da CO2 utslipp er et resultat av kriteriene over.	Beregninger viser at alternativet er rangert som dårligst av lokaliseringalternativene	---
Total score:		---

AREALBRUK OG ØKOLOGI		
Kriterium		Vurdering
2.1 Gjenbruk av areal	Jordbruks- og friluftsområde, ubebygd.	---
2.2 Redusere økologisk belastning som følge av utbyggingen, sikre naturmangfold	Potensial for biologiske verdier, vilttrekk. Tursti langs sjøen mulig å opprettholde.	--
2.3 Mest mulig arealeffektiv bebyggelsesstruktur og god arealutnyttelse	Hensyn til omgivelsene vil kreve større bebygd areal enn en sentrumplassering (lavere byggehøyder enn sentrum). Synergieffekt med nærhet til utbygging av kulturhus og hotell bortfaller.	---
2.4 Stedlig fornybar energikilde/energiressurs	Potensial for å vurdere jordvarme, solenergi, sjøvarme.	+++
Total score		--

BYMILJØ OG STEDSUTVIKLING		
Kriterium		Vurdering
3.1 Sikre overordnet byplangrep, vektlegge arkitektonisk og	Beliggenheten bidrar ikke å styrke eller utvikle sentrum i Brønnøysund. Plasseringen er sentral i forhold til	--

miljømessig kvalitet	besøkende utenfra og kort avstand til kommunale tjenester, rådhus og skoler. Kommunen signalisert ønske om å prioritere arealet til næringsvirksomhet knyttet til flyplassvirksomhet. Virksomheten vil øke trafikkbelastningen gjennom sentrum.	
3.2 Best mulig ivaretagelse av kulturhistoriske verdi	Ingen kjente, men potensial	-
3.4 Skape trygghet og positive opplevelser	Bygget vil bli liggende for «seg selv». Området tiltrekker seg ikke folk i dag, annet enn turgåere.	---
Total score		--

REGULERINGSRISIKO

Utbyggingspotensial - konsekvenser for tomt, bymiljø og stedsutvikling

Arealmessig er det god plass for innpassing av arealene. Plasseringen berører jordbruksareal og delvis friområde. Flytrafikken gjør dette området mindre egnet for annen utnyttelse og bruk.

Plasseringen ved flyplassen vil innebære at bebyggelsen ikke bidrar til å styrke sentrum, og vil generere mer trafikk gjennom sentrum.

Sannsynlige rekkefølgebestemmelser(infrastrukturiltak)

Vegstrekningen mellom t-krysset Rv 54 (Flyplassveien/Kyrregrepps gt) må utbedres, inkludert gang/sykkelveg. Hovøy-brua er smal og må utvides for å få plass til gang-/sykkelveg. Det foreligger anbudsstegninger, datert 08.06.12 fra Statens vegvesen. Krysset der Kyrre Grepps gate og Flyplassveien møtes må muligens erstattes med en rundkjøring pga kapasitet.

Sannsynligvis vil aktuelle rekkefølgekrav avklares gjennom områdeplanen som er under utarbeidelse av Avinor i samarbeid med kommunen. Vegtiltakene må påregnes å nedfelles som rekkefølgekrav i en eventuell reguleringsplan. Hvorvidt tiltakene faktisk er utført på det tidspunkt det er aktuelt å søke om IG-tillatelse er usikkert. Det bør være mulig å få til et spleiselag mellom Statens Vegvesen, Avinor, Statsbygg, og eventuelt kommunen.

Vurdering av reguleringsrisiko

Omregulering vurderes som mulig, men det ligger begrensninger for utforming av bygningsmassen i forhold til restriksjonene knyttet til nærhet til flyplassen. Kommunen signalisert at arealet bør prioriteres til sekundær virksomhet knyttet til flyplassen.

6.9 Klimagassberegninger

6.9.1 Sentrum, dagens reisevaner og klimagassutslipp

Beregningene for dagens lokalisering, dvs. Brønnøysund sentrum er utført i klimagassregnskap.no/v4.0 basert på en Lokal reisevaneundersøkelse (Lokal RVU) utført av Urbanet Analyse (april 2013). Reisevaneundersøkelsen gir svar på hvordan ansatte reiser til/fra arbeidsplassen der den ligger i dag. Fordeling på ulike transportmidler (bil, sykkel, gange, kollektiv=buss/båt) og reiselengde med bil og kollektiv er hentet ut av lokal RVU. I tillegg til persontransporten utføres det også transport av varer, avfall, ulik service og besøkende til/fra Brreg.

Disse opplysningene kombineres med utslippsfunksjoner for transportmidlene, beregnes over en periode på 60 år og divideres på bruksareal. Det er tatt utgangspunkt i et bruksareal for nybygget på 16.305 m².

Beregningen ga som resultat 7,3 kg CO₂ ekv/m²/år fra personbilbruk, 0,4 kg CO₂ ekv/m²/år fra kollektivtransport og 4,3 kg CO₂ ekv/m²/år fra varetransport. Til sammen 11,9 kg CO₂ ekv/m²/år fra transport i driftsperioden for bygget.

Dette er om lag en halvering av utslippet fra transport sammenlignet med en "generell" lokalisering og reisevaner i et mindre tettsted i Norge. Det er to hovedårsaker til det lavere utslippet:

- Høyere andel syklende og gående enn gjennomsnittet
- Kortere reiselengde med bil enn gjennomsnittet

Beregninger viser at utslipp fra transport i drift er like stort som summen av utslipp fra energibruk i drift og materialer i bygget.

Et aktuelt tiltak for å oppnå ytterligere reduksjoner i utslippene kan være å begrense tilgangen til parkering. En simulering av effekten av å ta betalt for parkeringsplassene og/eller redusere antallet, indikerer at biltransporten reduseres og at disse i hovedsak går og sykler. Klimagassutslippet reduseres til fra ca. 11,9 til ca. 9,9 kg CO₂-ekv./m²/år (sentrumsalternativet).

6.9.2 Alternative lokaliseringer, reisevaner og transportarbeid

Det er gjennomført en forenklet transportanalyse for å avdekke hvilke endringer som vil oppstå i transportarbeidet og utslippene ved å lokalisere Brreg på fire alternative steder utenfor sentrum av Brønnøysund: Salhus, Salhussund, Hovøya/flyplassen og Lendinga.

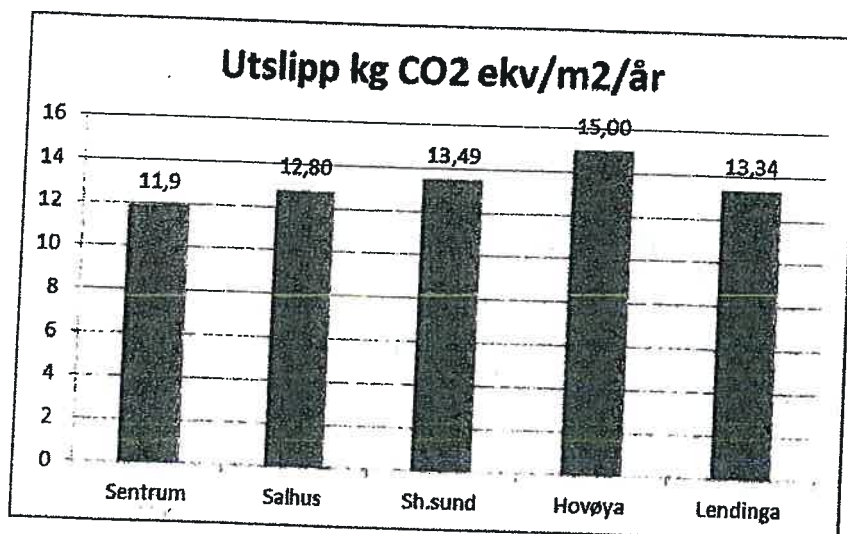
Utgangspunktet er 630 ansatte i framtiden. Disse antas å fordele seg bosettingsmessig etter samme mønster som dagens ansatte. De ansatte forutsettes (på basis av nasjonal RVU) å foreta 1,6 arbeidsreiser (t/r) på en gjennomsnittsdag i året med en bilandel på 40-50 % på avstander under 2 km og 90 % for avstander på 3 km eller mer. Antall bilreiser er delt på bilbelegget fra lokal RVU som er 1,2 personer /bil for å få antall bilturer. Dette gir transportarbeid i bilkilometer for arbeidsreiser fra de ulike områdene til de ulike lokaliseringene.

Lokalisering i sentrum har som forventet lavest transportarbeid. Deretter følger Salhus, Lendinga og Salhussund, mens Hovøya ligger klart høyest. Lokalisering til sentrum er beregnet til å gi en gang/sykel-andel for arbeidsreiser på 40 prosent mens Salhus og Salhussund vil gi 26 prosent, Lendinga 21 prosent og Hovøya 14 prosent.

6.9.3 Utslippsforskjeller ved sentrumslokalisering og fire alternative lokaliseringer

For å vise forskjellene i klimagassutslipp fra transport for de ulike lokaliseringalternativene, er det tatt utgangspunkt i beregningene fra klimagassregnskap.no som er foretatt for en sentrumslokalisering med bruk av data fra den lokale RVU'en. Se vedlegg for øvrige forutsetninger. Beregningen ga som resultat til sammen 11,9 kg CO₂ ekv/m²/år fra transport i driftsperioden for bygget.

I figuren illustreres forskjellen mellom sentrumslokaliseringen og de fire andre alternativene uttrykt som kg CO₂-ekv./m²/år. Her er økningen i utslippet for lokaliseringer utenfor sentrum plusset på sentrumslokaliseringen.



Notat, «Brønnøysundregistrene – Alternative lokaliseringer og klimagassutslipp fra transport i driftsfasen», datert juni 2013, utarbeidet av Civitas, følger i vedlegg,

6.10 Sikkerhet og beredskap

*Unntatt iht.
§ 15, 2. ledd*

Unntatt iht.
offl. § 15, 2. ledd

6.10.2 Grunnforhold og klimatilpasning

Berggrunnen i området består hovedsakelig av Kalkspatmarmor (kilde: Norges geologiske undersøkelse). Forutsatt at bebyggelsen legges på land og ikke på fylling i sjø, er geotekniske forhold vurdert til ikke å ha betydning for valg av tomt.

Salhussundet, Lendinga og tomtene langs kaia i sentrum ligger direkte mot havet og er utsatt for ekstremvær, springflo og stigning av havnivå. Prognoser for havnivåstigning de neste 100 år varierer. I rapporten «Klima i Norge 2100 (Norsk klimasenter, sept. 2009) gis det et anslag på rundt 60 cm for kystkommuner i Nord-Norge.

Tomtealternativet Lendinga vil forutsette både fylling i sjø og heving av terrengnivå, og kan innebære en risiko både i forhold til geoteknikk og flom. Salhussundet og tomtene langs havnen i sentrum, vil forutsette vannsikker konstruksjon under terreng for å hindre vanninntrenging.

6.10.3 Full og sikker drift i gjennomføringsfasen

De fleste tomtealternativene utgjør nytt bygg på ny tomt. Dette innebærer ett-trinns flytteprosess fra dagens lokaler, og bygge-/flyttefasen kan gjennomføres uten å påvirke driften. Ett av alternativene i mulighetsstudien for Schrøderhaugen, delt-løsning, tar i bruk en del av dagens Brreg-tomt i syd. Hvis

dette delalternativet blir aktuelt, må et eventuelt behov for midlertidig komprimering av funksjoner vurderes, eller ferdigstillelse av nybygget i ulike byggetrinn.

6.11 Vurdering av brukers lokaliseringskriterier

Brukernes lokaliseringskriterier jfr kapittel 3.6 har indirekte vært med løpende under finsilingen. Det var noe ulikt tematisk oppsett på brukernes lokalisering i forhold til metoden som er benyttet. For å sikre at brukernes innspill er ivaretatt i vurderingene er det i følgende tabell foretatt en vurdering ut fra brukerne eget oppsett jfr kap.3.6

Løsningsalternativ	BR1: Samlokalisering, Sikkerhet, Utvidelsesmuligheter, Bygge- anleggs- flyttefase
Schrøderkvartalet kompakt løsning	Samlokalisering ivaretas. Sikkerhet må integreres i konstruksjon. Noe usikkert knyttet til utvidelsesmuligheter. B.a.f. ivaretas uten problemer
Schrøderkvartalet delt løsning	Samlokalisering ivaretas innen gangavstand. Sikkerhet må integreres i konstruksjon. Noe usikkert knyttet til utvidelsesmuligheter. B.a.f. kan være noe utfordrende dersom del av eksisterende register rives og bygges nytt.
Thonkvartalet	Samlokalisering ivaretas. Sikkerhet må trolig integreres i konstruksjon. Usikkert knyttet til utvidelsesmuligheter. B.a.f. ivaretas uten problemer
Salhus/Industrivn	Samlokalisering ivaretas. Sikkerhet er ivaretatt. Trolig nok areal til utvidelsesmuligheter. B.a.f. ivaretas uten problemer.
Salhussundet	Samlokalisering ivaretas. Sikkerhet er ivaretatt, men må trolig ekstra sikring mot flom. Trolig nok areal til utvidelsesmuligheter. B.a.f. ivaretas uten problemer.
Lendinga	Samlokalisering ivaretas. Sikkerhet er ivaretatt. Trolig nok areal til utvidelsesmuligheter. B.a.f. ivaretas uten problemer.
Hovøya/flyplassen	Samlokalisering ivaretas. Sikkerhet er ivaretatt. Nok areal til utvidelsesmuligheter. B.a.f. ivaretas uten problemer.

Løsningsalternativ	BR2: Parkering, Uteområder, Konfliktnivå
Schrøderkvartalet kompakt løsning	Parkering kan være utfordrende. Uteområder kan bli en del av plasser og torg i sentrum. Konfliktnivå kan bli stort grunnet massivt bygg i sentrum og nedbygging av Schrøderhaugen.
Schrøderkvartalet delt løsning	Parkering kan være utfordrende. Uteområder kan bli en del av plasser og torg i sentrum. Konfliktnivå dempes, men nedbygging av Schrøderhaugen kan gi noe konflikter.
Thonkvartalet	Parkering kan være utfordrende. Kan ha noe uteområder på egen tomt. Konfliktnivå kan bli stort grunnet massivt bygg i sentrum.
Salhus/Industrivn	Parkering bør kunne løses greit. Kan ha noe uteområder på egen tomt. Lavt konfliktnivå.
Salhussundet	Parkering bør kunne løses greit, men kan være utfordrende å lage kjellerparkering. Kan ha noe uteområder på egen tomt. Kan bli konflikter grunnet bygging i strandsonen.
Lendinga	Parkering bør kunne løses greit. Kan ha uteområder på egen tomt. Kan bli konflikter grunnet bygging i strandsonen, i viktig grøntområde og nær boligområde.
Hovøya/flyplassen	Parkering bør kunne løses greit. Kan ha noe uteområder på egen tomt. Lavt konfliktnivå.

Løsningsalternativ	BR3: «Himmel og hav» (naturlig tomt), Landskap, Arkitektur
Schrøderkvartalet kompakt løsning	Verdispørsmål om er attraktiv; er ikke «naturtomt», men nærhet til sentrumsfasiliteter. Utfordrende å tilpasse bebyggelsen/landskapet i sentrum. Må være ekstremt høy kvalitet på arkitekturen da bygget blir svært godt synlig.
Schrøderkvartalet delt løsning	Verdispørsmål om er attraktiv; er ikke «naturtomt», men nærhet til sentrumsfasiliteter. Noe mindre utfordrende å tilpasse bebyggelsen/landskapet. Må være høy kvalitet på arkitekturen da bygget/byggene blir godt synlig.
Thonkvartalet	Verdispørsmål om er attraktiv; er ikke «naturtomt», men nærhet til sentrumsfasiliteter. Utfordrende å tilpasse bebyggelsen/landskapet. Må være høy kvalitet på arkitekturen da

Tømtealternativ	BR3: «Himmel og Hav» (Attraktiv tomt, landskap, arkitektur)
	bygget blir godt synlig.
Salhus/Industrivn	Lite attraktiv tomt. Kan tilpasses bebyggelsen/landskapet. Bør være høy kvalitet på arkitekturen da bygget blir godt synlig for mange.
Salhussundet	Verdispørsmål om er attraktiv; er «naturtomt», men ikke nærhet til sentrumsfasiliteter. Utfordrende å tilpasse et så stort bygg i strandsonen. Bygget blir svært synlig fra sjøen (dog ikke fra hovedleden til Hurtigruta?), men ellers lite synlig. Kvaliteten på arkitekturen er primært knyttet til å være attraktiv arbeidsplass.
Lendinga	Attraktiv for brukerne; både «naturtomt» og relativ nærhet til sentrumsfasiliteter. Utfordrende å tilpasse et så stort bygg i strandsonen og tett på boligbebyggelse. Bygget blir ikke spesielt synlig, men det bør være høy kvalitet på arkitekturen grunnet omgivelsene.
Hovøya/flyplassen	Mindre attraktiv for brukerne; hverken «naturtomt» eller nærhet til sentrumsfasiliteter. Stor tomt og bør derfor være greit å tilpasse et byg til omgivelsene. Bygget blir spesielt god synlig fra flyplassen, og bør dermed være «representativ» arkitektur.

Tømtealternativ	BR4: Trafikkavvikling
Schrøderkvartalet kompakt løsning	Svær god tilgjengelighet, spesielt for gående og syklende. Kan gi utfordringer knyttet til biltrafikk i sentrum dersom andelen arbeidsreiser med bil blir høy. Gode muligheter for kollektiv dersom rutetilbudet bedres.
Schrøderkvartalet delt løsning	Svær god tilgjengelighet, spesielt for gående og syklende. Kan gi utfordringer knyttet til biltrafikk i sentrum dersom andelen arbeidsreiser med bil blir høy. Gode muligheter for kollektiv dersom rutetilbudet bedres.
Thonkvartalet	God tilgjengelighet, spesielt for gående og syklende. Kan gi utfordringer knyttet til biltrafikk i sentrum dersom andelen arbeidsreiser med bil blir høy.
Salhus/Industrivn	God tilgjengelighet med bil, men mindre for gående og syklende. Greie adkomstforhold, men må utbedres noe. Noe mulighet for kollektiv.
Salhussundet	Grei tilgjengelighet med bil, men mindre for gående og syklende. Greie adkomstforhold, men må utbedres noe. Liten mulighet for kollektiv.
Lendinga	Dårlig tilgjengelighet med bil. Ny adkomstvei må etableres. Middels tilgjengelighet for gående og syklende. Kjøreadkomst bør ikke belaste bolig-gater. Liten mulighet for kollektiv.
Hovøya/flyplassen	Grei tilgjengelighet med bil, men mindre for gående og syklende. Greie adkomstforhold. Trolig mulighet for kollektiv.



Tømtealternativ	BR5: Energi, trafikk, sykkel
	<i>Alle tømtealternativene vil være relativt like når det gjelder muligheter for energisystem. Det er uansett et tydelig miljømål i prosjektet som vil være utarbeidet.</i>
Schrøderkvartalet kompakt løsning	Gode muligheter for å begrense bilbruk og stimulere flere til å benytte sykkel.
Schrøderkvartalet delt løsning	Gode muligheter for å begrense bilbruk og stimulere flere til å benytte sykkel.
Thonkvartalet	Gode muligheter for å begrense bilbruk og stimulere flere til å benytte sykkel.
Salhus/Industrivn	Mindre muligheter for å begrense bilbruk og stimulere flere til å benytte sykkel.
Salhussundet	Stimulerer ikke til redusert bilbruk eller økt sykkelbruk.
Lendinga	Mindre muligheter for å begrense bilbruk og stimulere flere til å benytte sykkel.
Hovøya/flyplassen	Stimulerer ikke til redusert bilbruk eller økt sykkelbruk.

6.12 Foreløpige vurderinger

Sammenstilling vurderingskriterier 1-5:

Tomtealternativ	Transport Rangering klimagassberegninger	Arealbruk og økologi	Bymiljø og stedstev	Reguleringsrisiko	Sikkerhet
Schrøderkvartalet kompakt løsning	1 +++	++	-	Middels-Høy: Bygningsvolum-/ høyder avviker fra eksisterende bygningskala.	
Schrøderkvartalet delt løsning	1 +++	+++	+++	Lav: Tilpasser seg i større grad dagens eksisterende bygningskala.	
Thonkvartalet	1 +++	++	---	Høy: Ikke tilstrekkelig utbyggingspotensial.	
Selhus/Industriområdet	2 -/+	++	+	Lav: Tilstrekkelig utbyggingspotensial	
Selhusområdet	4 ---	++	---	Middels-Høy: Arealbrukskonflikt, transportavhengig	
Lendinga	3 --	---	---	Svært høy: arealbrukskonflikt, ikke tilstrekkelig utbyggingspotensial,	
Hovøya/flyplassen	5 ---	--	-	Middels: Begrensninger pga av flyplassrestriksjoner, transportavh.	

off.
§15,2

 Tomtealternativ som vurderes videre
 Tomtealternativ som utelates

Felles for alle tomtealternativene er at det forutsatte nybygget utgjør et stort volum sett i forhold til eksisterende bygningsstruktur. Alle alternativene vil kreve en omregulering til en høyere utnyttelsesgrad enn gjeldende reguleringsplaner tillater for å ha tilstrekkelig utbyggingspotensial i forhold til programbehovet. Mulighetsstudien synliggjør at tomtene i ulik grad tåler det store utbyggingsvolumet, og er avhengig av tomtestørrelse, naboskap, områdets topografi, etc.

Når det gjelder sikkerhet er ingen tomter ekskludert, selv om det er gitt rangering. Det forutsettes at sikkerhetsaspektet i nybygg kan ivaretas gjennom konstruksjonene.

Følgende tomter utelates:

Thonkvartalet: Tomten vurderes ikke å tåle utbyggingsvolumet, bebyggelsen sprenger småhusskalaen i nærmiljøet.

Lendinga: Utbygging er i konflikt med friiluftsformål og bygging i strandsonen, utbyggingspotensialet er i tillegg for lite og beliggenheten bidrar til økt trafikk gjennom bolig- og skolegater.

Hovøya/flyplassen: Tomten ligger innenfor restriksjonssone flyplass, som gir begrensninger i utforming. Kommunen har signalisert ønske om å prioritere arealet til næring knyttet til olje/gass og flyplassvirksomhet. Alternativet gir høyest transportarbeid og klimagassutslipp fra transport i driftsfasen.

Følgende tomter vurderes videre:

Schrøderkvartalet – kompakt og delt løsning: Lokalisering i sentrum kan gi en positiv effekt for byutviklingen, og er i tråd med nasjonale mål for samordnet areal- og transportplanlegging. Alternativet gir lavest transportarbeid og klimagassutslipp fra transport i driftsfasen.

off. §15,2

Det ligger et potensial for synergier med det planlagte kulturhuset og konferansehotell. Plasseringen berører imidlertid flere ulike interesser, og det må tas hensyn til dagens park og det bevaringsverdige gårdsanlegget, eksisterende torg og bygningskala. Den kompakte løsningen vil gi en massiv bebyggelse som skiller seg vesentlig ut i målestokk, høyder og volumer fra den øvrige bebyggelsen i sentrum. En delt løsning som tar i bruk flere eiendommer, kan bidra til en positiv fornyelse av miljøet rundt parken og langs Havnegata, og bidra til å vitalisere et sentralt område. Reguleringsrisikoen reduseres ved en delt løsning kontra kompakt.

Salhus/Industriveien:

Salhusområdets karakter og størrelsen på tomten medfører at volumet kan innpasses på en tilfredsstillende måte, og reguleringsrisikoen vurderes som lav. Konfliktpotensialet med omgivelsene er begrenset. Beliggenheten vil medføre økt klimagassutslipp i forhold til dagens lokalisering i sentrum. Dog er Salhus bedre lokalisert i forhold til transport enn Salhussundet, da tomten ligger langs riksveien og i et område som har, og er tilrettelagt for en tettere utbyggingsstruktur.

Med dagens kollektivtilbud vil beliggenheten i stor grad ekskludere potensielle arbeidstakere som kommer med båt inn til sentrum.

Tomten ligger i et «uferdig» nærings-/industriområde som gir lite kvaliteter til omgivelsene. Ved å etablere en stor kontorvirksomhet, kan området på sikt få en positiv utvikling. Lokaliseringen gir imidlertid ingenting tilbake til sentrum, og kan gi endring i handlemønster.

Salhussundet

Tomteområdet ligger avsides til, og vil endre områdets karakter fullstendig. Mulighetsstudien viser at det arealmessig er plass for innpassing av programarealet, og at beliggenheten kan gi attraktive lokaler med havutsikt. Lokaliseringen bidrar til arealspredning, og økning av klimagassutslipp fra transport i driftsfasen i forhold til dagens lokalisering i sentrum. Alternativet utfordrer kommunens vurdering av arealets strategiske verdi for sjørelatert næringsutvikling. Omfanget av eventuelle luktproblemer fra notbøteriet/-vaskeriet på Gårdsøya ved ugunstig vindretning er usikker.

7 ANDRE VURDERINGER

§ 15, 2

off. § 15, 2

off. § 15, 2

off. § 15,2

off. § 15, 2

8 STATSBYGGGS OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Lokaliseringsprosessen har vært svært krevende. Det er reelt få tomtealternativer for en så stor etablering, og det er mange kryssende hensyn ved et stort byggeprosjekt lokalisert i en småby som Brønnøysund.

Hovedspørsmålet har vært knyttet til om Brreg skal lokaliseres i sentrum eller ikke. Etter de innledende vurderingene i finsilingen ble alternativene redusert til tre; sentrum, Salhus og Salhussundet. Begge de to siste ligger nord for sentrum, og det har av ulike årsaker ikke kommet aktuelle alternativer syd/øst for sentrum. Alternativene som ble spilt inn i den innledende fasen falt ut etter hvert.

Det har vært en god og konstruktiv dialog med brukerne med avsluttende behandling i Brregs brukerutvalg og styringsgruppe. Styringsgruppen anbefaler på bestemte vilkår sentrumplassering. Vilåårene er hovedsakelig knyttet til tilgjengelighet (parkering og trafikk) og funksjonalitet. Det har stått sentralt i utredningen å vurdere hvordan vilåårene kan ivaretas. I tomteutredningen har tilgjengelighet blitt vurdert. God funksjonalitet blir vesentlig å utrede/ivareta i forprosjekt. Styringsgruppa har videre konkludert med at de ønsker Salhussundet dersom premissene i sentrum ikke kan oppfylles. Salhus ønskes ikke pga manglende attraktivitet, ref Brregs kriterie BR3, 1 og 2 (rapportens kap. 3.6).

Det har også vært en god dialog med kommunen, men kommunen har vært noe preget av politisk uenighet. Kommunen vedtok sommeren 2011 å gå inn for lokalisering i sentrum (22 av 27 kommunestyrerepresentanter). Senere er det markert større politisk uenighet, uten at det foreligger fornyet formell behandling. Skillet går på hvordan flertallet og mindretallet vurderer de ulike lokaliseringalternativenes bidrag til videre byutvikling? Brønnøy kommunes politiske flertall har prioritert sentrum. I tillegg er det gjort vedtak på at arealene til Havnevesenet og en annen forretningsgård (nå fraflyttet) på kaisiden kan stilles til disposisjon.

Det er ikke foretatt formell beslutning, men etter et lukket møte i planutvalget (17.6.13) kan det tolkes som om flertallet prioriterer Salhus før Salhussundet, men altså etter sentrum. Kommunen presiserer at de er svært positive til Brreg og at de uansett vil samarbeide om den tomteokaliseringen som besluttes.

De nasjonale og statlige føringene i lokaliseringsspørsmål tilsier lokalisering i sentrum. Dette er i hovedsak argumentert ut fra et areal- og transportperspektiv der arbeidsplassintensiv virksomhet bør lokaliseres i sentrum og helst i nærheten av kollektivknutepunkt. Det er videre et argument at arbeidsplassintensiv virksomhet skaper liv og aktivitet, og dermed grunnlag for at andre næringer også konsentreres i sentrum. Sett ut fra et slikt perspektiv er både Salhussundet og Salhus mindre gunstig.

Reisevaneundersøkelsen viser at det er få som benytter kollektiv i dag, og ut fra dagens situasjon vil altså ikke en flytting få særlige konsekvenser. Det gir dog en større mulighet til å påvirke en bedring av kollektivtilbudet dersom Brreg forblir i sentrum. Parkeringsbehovet i løsninger utenfor sentrum er påregnelig vil øke.

Fylkeskommunen har en føring, i tillegg til de nasjonale, som sier at «...om kommunen finner å legge til rette for bruk i 100- metersbeltet / den funksjonelle strandsonen skal sjørelaterte næringsetableringer prioriteres framfor...».

Ved alle alternativene vil det bli stilt krav om konsekvensutredning og reguleringsendring. Salhussundet må da påregnes å møte størst motstand fra fylkeskommunen, regionalt nivå.

offl. § 15, 2

Statsbygg legger til grunn at en lokalisering i sentrum vil krøve en løsning der Brreg deles i to eller flere bygningsvolumer, såkalt «delt løsning». Brregs krav til funksjonalitet må ivaretas med fysiske forbindelser mellom byggene.

Innenfor det viste område i sentrum er det imidlertid tilstrekkelig areal til å bygge ut både Brreg og eksisterende funksjoner på en god måte. Det forutsetter imidlertid samarbeid med flere aktører, eksempelvis kan det være felles parkeringsanlegg for Brreg og det nye kulturhuset. Videre prosjektering av kulturhus er satt på vent til lokalisering av Brreg er besluttet. Et slik samarbeid har det ikke vært anledning å prøve ut i lokaliseringsprosessen.

I et sentrumsalternativ vil det kunne være aktuelt å vurdere en fasedelt flytting av virksomheten. Hensikten med dette er å frigjøre noe av tomten der Brreg er i dag. Eksisterende bygg kan da rives og bygges nytt. Dette fordrer at de nye byggene bygges i etapper, slik at det sikres løpende drift av virksomheten under hele byggeprosessen. Virksomheten som i dag er på Salhus kan uansett vente med å flytte til alt er ferdig.

Sett ut fra både bruker og kommunen er altså lokalisering i sentrum det mest ønskelige, men innenfor gitte forutsetninger.

En sentrumslokalisering er i tråd med nasjonale føringer. Et spørsmål er også hvor en hjørnesteinsbedrift, som Brønnøysundregistrene, hører til et bysamfunn?

Utfordringen og usikkerhetsmomentene til sentrum er knyttet til om det kan tilrettelegges tilstrekkelig tomteareal til å bygge 20.000 m² pluss parkering og ekspansjonsmuligheter, samtidig med at det ikke bryter fullstendig med bebyggelsesstrukturen og volumene i sentrum.

En må også påregne at ved sentrumslokalisering vil det fra, kommunen og lokalsamfunnet, bli forventet at byggeprosjektet gis en byutviklingsdimensjon også, ved forhold som strekker seg ut over god arkitektur. Bybygg og byrom kjennetegnes av flerfunksjonalitet. Kan nybygget, med ensidig formal og funksjon (kontorbygg) tilføre byen denne dimensjonen?

Statsbyggs anbefaling er sentrumslokalisering, med «delt løsning» som foretrukket og nødvendig gjennomføring. Delt løsning betyr at nybygget deles på to eller flere bygg, på begge sider av Havnegata og/eller sidegate (ikke navnsatt) fra Havnegata til havna.

Delt løsning, som premiss for anbefalingen, utelukker ikke at prosjektet kan nærmere seg en mer kompakt løsning ved nærmere utredning og prosjektering.

Både Brreg, Brønnøy kommune og Statsbygg har et sentrumsalternativ som første prioritet. Det er mao konsensus, men ikke enighet på alle forhold hos alle aktørene, men det foreligger ikke viktige nok argumenter til at noen av dem sier seg uenige i anbefalt løsning.

Brreg går inn for anbefalingen på visse vilkår, som på dette tidspunktet i prosjektet er ivarettatt.

off. § 15,2

Lokaliseringalternativene Salhus og Salhussundet er etter Statsbyggs vurdering utredet like omfattende som sentrumsalternativet. Dvs at utredningen, med tilhørende beskrivelse av risiko og muligheter, er fullstendig nok til at NHD kan beslutte ett av disse alternativene også. Statsbyggs vurdering er at valg av noen av disse tomtealternativene innebærer en annen vektlegging og prioritering av kriteriene enn det som ligger til grunn for Statsbyggs anbefaling.

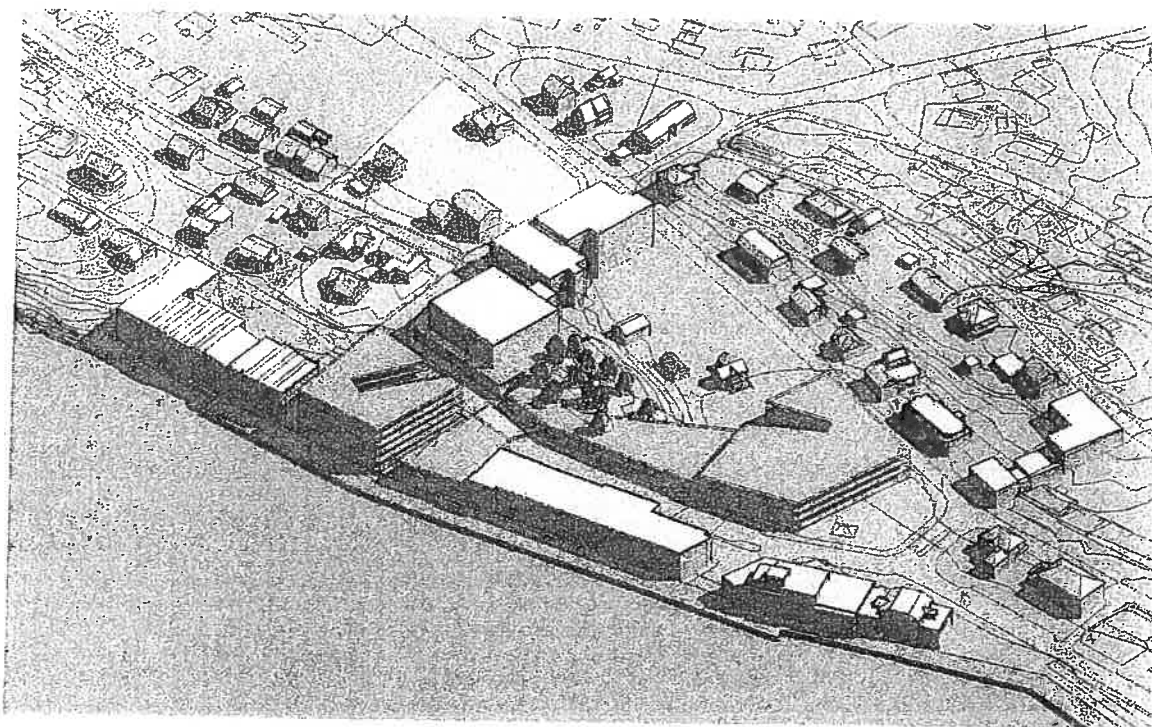
For de øvrige fire alternativene (av totalt syv) viser utredningen at de ikke er egnet, eller ikke kan besluttes uten svært stor risiko.

Oppsummeringsvis gis denne oversikten av alternativene:

Alternativer	Sentrale premisser	Fordeler/ulemp	Risiko/mulighet	Kommentarer eller vilkår
Sentrum	<ul style="list-style-type: none"> • 270 p-plasser under terreng • Behov for flere eiendommer • Kystby med småskala dimensjoner og struktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Understøtter videre by- og sentrums-utvikling • Foretrukket av bruker på visse vilkår • Foretrukket av kommunens politiske flertall • Høy anskaffelses-kostnad 	<ul style="list-style-type: none"> • P.t ikke tilgang til alle nødvendige tomtene (forhandlinger må videreføres etter beslutning) • Forsterke bysentrum funksjonelt og estetisk • Mulig konsept kan gripe inn i en mindre del av eks. registerbygg 	Vilkår er delt løsning, god stedstilpasning og byggehøyde som harmonerer med byens bygningsskala (se foreløpig avgrensning i mulighetsstudien under matrisen). Mer kompakt løsning utelukkes ikke som resultat i den videre prosjektutviklingen.
Salhus	<ul style="list-style-type: none"> • 270 p-plasser delvis under og på terreng • Få eiendommer/hjemmelshavere 	<ul style="list-style-type: none"> • Brreg avviser lokaliseringen, - ikke attraktiv nok beliggenhet • Integreres i byens andre handelssentrum • Høy anskaffelses-kostnad 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkerings-løsning avklares endelig i planprosessen. 	Kompakt løsning
Salhussundet	<ul style="list-style-type: none"> • 270 p-plasser delvis under og på terreng • Få eiendommer/hjemmelshavere 	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritert som nr 2 av Brreg • Usikker anskaffelses-kostnad (lav takst, men ikke akseptert av tomteeier) 	<ul style="list-style-type: none"> • Størst reguleringsrisiko pga sjønære arealers foretrukne prioritet til sjørelatert næring • Parkerings-løsning 	Mulighetstudier er utført på to eiendommer. I avsluttende fase av tomteutredningen er det blitt klart at den ene grunneieren (i sør) avviser

Alternativer	Sentrale premisser	Fordeler/ulemper	Risiko/mulighet	Kommentarer eller vilkår
			avklares endelig i planprosessen.	avhending. Tomten er dermed redusert med ca 4.000 m ² .

Basert på de gjennomførte mulighetsstudiene framstår konseptløsningen i denne studien som den foreløpig mest aktuelle, og bør legges til grunn ved oppstart skisseprosjekt (det understrekes at dette er en av mange muligheter/varianter, for komplett framstilling se vedleggene 3 og 4).



Mulighetsstudie «delt løsning»:

Fiolette volumer skisserer evt nytt registerbygg. Ved plassering av noe av programarealet under terreng reduseres angitt volum over terreng tilsvarende.

VEDLEGG

- 1 Reisevaneundersøkelsen – analyse utført av Urbanet Analyse AS
- 2 Klimagassberegninger – notat av Civitas, juni 2013
- 3 a. Mulighetsstudie – rapport Lerche arkitekter AS
b. Illustrasjonsvedlegg
- 4 Mulighetsstudie Havnearealet – Jon Syvertsen og A3 arkitektkontor AS
- 5 Sikkerhetsvurderinger – notat datert 11.6.2013 (notatet er unntatt offentlighet).
- 6 Vedtak i Brreg's styringsgruppe 3.6.2013

