

Oppdragsgiver
Brønnøy kommune

Rapporttype
Planprogram

01.09.17

KOMMUNEDELPLAN FOR BRØNNØYSUND PLANPROGRAM



Høringsutkast pr. 03.10.2017

Oppdragsnr.: 13500 20282
 Oppdragsnavn: Kommunedelplan Brønnøysund
 Dokument nr.: 1
 Filnavn: Planprogram

Revisjon	00	01		
Dato	1.09.2017	27.09.17		
Utarbeidet av	Svein Rasmussen	Svein Rasmussen		
Kontrollert av				
Godkjent av				

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
01	27.09.17	Kap. 2 og 3.

Rambøll
 P.b. 9420 Sluppen

NO-7493 TRONDHEIM
 T +47 951 51 989
 T +47 92 01 22 99
 www.ramboll.no



INNHold

1.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	4
1.1	Bakgrunn og tidligere prosess.....	4
1.2	Formålet med planarbeidet.....	4
1.3	Planstatus og overordnede premisser	4
1.4	Krav om planprogram og konsekvensutredning.....	7
1.5	Avgrensning av planområdet	8
2.	UTFORDRINGER I PLANOMRÅDET	9
2.1	Om byen.....	9
2.2	Sentrale siktemål for arbeidet.....	11
2.3	Regional betydning.....	13
2.4	Offentlig tjenesteyting og byggebehov	13
3.	UTREDNINGSBEHOV	14
3.1	Utbyggingsstrategi for sentrum	14
3.2	Utviklingsretninger for boligbygging	14
3.3	Framtidige næringsarealer	14
3.4	Blå-grønne områder, friluftsliv, barn og unge	15
3.5	Trafikk.....	15
3.6	Kulturminner og kulturmiljø.....	16
4.	KOMMUNEDELPLANEN.....	16
4.1	Dokumenter	16
4.2	Informasjon og medvirkning.....	17
4.3	Framdrift	18

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Bakgrunn og tidligere prosess

Utløsende for planarbeidet er behovet for areal til boliger og en arealstrategi for boligbyggingen i Brønnøysund, samt for næring og tjenester.

I løpet av de siste 80-90 årene er befolkningen i byområdet økt fra ca. 1000 til ca. 5000 innbyggere, og dette har vært mulig gjennom å ta i bruk et stadig større omland til nye boliger.

Sentrumsområdet har vokst og i hovedsak blitt utbygd i den første delen av perioden.

Boligbyggingen har i løpet av de siste 30 årene forflyttet seg stadig lengre fra sentrum, og Brønnøysundhalvøyas begrensede og oppstykkede landareal har bidratt til å forsterke denne utviklingen. Lokalisering av flyplass på sørøstre del av Brønnøysundhalvøya for ca. 50 år siden, og en seinere utvidelse og utvikling i forhold til basevirksomhet for oljenæringen, har lagt føringer og begrensninger på alternativ arealbruk i den retningen.

1.2 Formålet med planarbeidet

Ambisjonene for den nye planprosessen er å sette av tilstrekkelig areal til ny og variert boligbygging, næring og tjenester, og avklare nødvendig infrastruktur til disse, knytta til klarere standpunkt til utviklingsretninger for sentrum.

Det skal utvikles rammer for en byutviklingsstrategi for sentrumsområdet, med fokus på fortetting, evt utskifting av bebyggelse. Det må legges vekt på at høyere utnyttning skal kunne forenes med bomiljøkvaliteter, ikke minst for barnefamilier.

Planarbeidet skal ved hjelp av analyse og utredning ha et viktig fokus på å oppnå gode byrom. Planarbeidet skal også berøre ulike former for arealmessig tilrettelegging for næringsutvikling.

Perspektivet henimot gode løsninger for mer effektiv arealutnyttning, bør føre fram til varierte og attraktive utviklingsmuligheter for Brønnøysund som småby og som regionsenter.

Løsningsvalg og plangrep bør ta høyde for en framtidig vekst som er minst like stor som den har vært de siste 15-20 årene, og planens tidshorisont bør da være tilsvarende.

1.3 Planstatus og overordnede premisser

Gjeldende overordnede arealplaner for området er

- Kommunedelplan for Salhus- /Mosheim- / Trælvikområdet (1999).
- Kommunedelplan for sentrale deler av Brønnøysund (1992).

Det foreligger en del nyere analysmateriale som vil være til nytte i byplanprosessen.

Av dette kan nevnes

- Oppsummering av workshop 14.10.10/Torgar Næringshage (Asplan Viak – 2010)
- Sentrumsanalyse (Arkitektgruppen Cubus AS – 2011)
- Rapport etter Byromseminar (2014)
- Lufthavnanalyse (Norconsult AS - 2015)
- Flere faganalyser / konsekvensutredningsrapporter i tilknytning til reguleringsplan for
- Brønnøysundregistrene (bl.a. Landskap /Transportbehov / Naturmangfold / Barn og unges oppvekstvilkår / Arkitektonisk og estetisk utforming (2015)
- Innspill til regionsenterutvikling (kommunestyret 15. mars 2016)

1.3.1 Planstrategi 2016-2019

Vedtatt av kommunestyret den 26.10.2016, inkl. kunnskapsgrunnlag / statistikkmateriale. Her er Byplan Brønnøysund prioritert som den viktigste nye planprosessen for perioden.

I planstrategidokumentet er de overordnede føringene oppsummert slik:

Sammenfattet kan det sies at de nasjonale og regionale forventningene forplikter kommunen med hensyn til å gjennomføre gode og effektive planprosesser, og ha et kontinuerlig fokus på sentrale momenter knyttet til regionsenterutvikling - med varierte boligområder, sosiale møteplasser og rike muligheter for fysisk aktivitet. Også næringsutvikling, energieffektivisering og klimatilpasning er sentrale satsingsområder. Brønnøy kommune ønsker at dette fokuset også avspeiles i kommunens prioriterte planoppgaver fram mot 2019.

1.3.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2024

I samfunnsdelen til gjeldende kommuneplan (2013) er det formulert målsettinger, strategier og rammer for by- og regionsenterutviklingen, og disse må anses å være de viktigste styringsrammene for arbeidet. Hovedmål:

Brønnøy skal være en livskraftig og levende kommune, der Brønnøysund er et sentralt og naturlig regionsenter.

Delmål og strategier:

- *I 2024 er Brønnøysund en kystby der det beste er tatt vare på, og byen utformet med omtanke. Kommunen vil:*
- *at nybygg, nye prosjekter og annen byutvikling må tilføre kvaliteter og spille på lag med omgivelsene, og ivareta byens småbypreg. Høyder, utnyttingsgrad og sammenhengende utstrekning på bakkeplan (fotavtrykk) må utformes med omtanke for omgivelsene og med spesielt hensyn til siktakser, gløtt mot sjøen, sol og andre klimatiske forhold i gater og andre uteområder.*
- *understreke Brønnøysunds tilknytning til sundet, ved å legge til rette for en sammenhengende havnepromenade mellom Valen og Tautra. Denne må bygges med god kvalitet i utforming og materialer, ha varierte møteplasser og være tilgjengelig for alle.*
- *ivareta og styrke gjennomgående grønnstruktur som grunnlag for en sammenhengende ferdselsnerve for myke trafikanter (turvei, gang-/sykkelveisystem med belysning) i framtidens Brønnøysund, og som rekreasjonsområder, spesielt rundt skoletunet, flyplassen og "de sju høyder".*
- *legge til rette for lettere kryssing av bilveg for myke trafikanter.*
- *bidra til at Sørbyen ivaretas og utvikles med omsorg for historien og samtidig med hensyn til nåtidens behov, og at Torvet i Sørbyen opparbeides til en funksjonell plass.*
- *bidra til at Tørrfiskbrygga utvikles til et lokalhistorisk aktivitetshus, og at den gamle brannstasjonen renoveres og tas i bruk.*
- *legge til rette for at sentrum (fra Brønnøyosen til Schrøders plass) får mest mulig levende førsteetasjer, ved at arealene i gateplan fortrinnsvis skal inneholde publikumsrettede virksomheter, hvor vinduer gir innblikk i aktiviteten innenfor. Inngangspartier plasseres med korte mellomrom for å få aktivitet langs gaten. Andre praktiske hensyn som varelevering o.l. må vektlegges ved prosjektplanleggingen.*
- *bidra til skilting av kulturminner, aktivitetsområder, friluftsområder samt offentlige og private tjenestetilbud.*
- *videreføre og utvikle sommersesongens blomsterutsmykninger som identitets- og trivsels-skapende kjennetegn for Brønnøysund.*
- *legge til rette areal for utvidelse av eksisterende gravlund og/eller etablering av ny gravlund i Brønnøysund.*
- *utarbeide en estetisk veileder for de forskjellige delene av byen.*

- rette fokus på vedlikehold av viktige identitetsbærende bygninger og elementer som er viktige for Brønnøysund, eks. kirken, Telegrafan, Folkeskolen, gammelskolen, m.fl.
- analysere ulike alternativ for byutvikling som grunnlag for beslutning om framtidig utbyggingsstrategi (grad av/form for fortetting, hva som er viktig å bevare, eventuelt sanering av områder).
- innarbeide hensynet til klimaendringer i kommuneplanleggingen når det gjelder ekstremvær og havnivåstigning, for å skape en robust by med utviklingsmuligheter
- ha fokus på å sikre områder og ferdselsårer for friluftsliv der folk bor gjennom arealplanlegging, tilrettelegging og skjøtsel.
- tilrettelegge for bomiljø med mest mulig sammensatt befolkning (inntektsgrupper, kultur, funksjonsnivå, alder), og motvirke ensidige bomiljø
- tilrettelegge for et mangfoldig boligtilbud
- videreutvikle næringsområdet fra nordre Salhus til Mosheimkrysset
- sikre og utvikle havnas sentrumsnære areal
- styrke Brønnøysund som levende kystby med et attraktivt sentrum gjennom god by- og regionscenterplanlegging der fortetting og nærhet til tjeneste- og handelstilbud står sentralt

1.3.3 Øvrige temaplaner

- Plan for Sammenhengende sykkelvegnett er godkjent av kommunestyret i 2013, mens det er utarbeidet en handlingsplan for dette i 2015. Det finnes også en trafikksikkerhetsplan fra 2012. Ved senere revisjoner skal disse planene samles.

- Kulturvernplanen (2006) er vedtatt rullert.

- Energi- og klimaplan 2011–2015 har som mål å redusere energibruk i kommunale bygg med 10 % og at klimagassutslipp skal stabiliseres på 1990-nivå innen 2015.

1.3.4 Regionale føringer

På det regionale nivået har Nordland fylkeskommune i Fylkesplanen («Mitt Nordland – mi framtid» 2013) for 2013-2025 formulert visjonen «Livskvalitet – et aktivt og et inkluderende samfunn.

Alle i Nordland skal ha mulighet for å kunne utvikle sine evner, ferdigheter og interesser».

Videre legges det i fylkesplanen vekt på følgende:

- ✓ Regionsentrene skal fungere som lokomotiv i livskraftige regioner.
- ✓ Nordland skal ha attraktive og funksjonelle lokalsamfunn og regioner.

Fylkesplanen inneholder en regional planbestemmelse om etablering av kjøpesentre og arealpolitiske retningslinjer for disse politikkområdene:

- By- og tettstedsutvikling
- Naturressurser, kulturminner og landskap
- Næringsutvikling
- Kystsonen
- Klima og klimatilpasning.

Nordland fylkeskommune har utformet en plan for regionsenterpolitikken – *Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017*, som ble vedtatt våren 2017.

Planen skal ligge til grunn for en bypolitikk som rustar byene i Nordland til å være bra steder å bo, å besøke og som lokaliteter for næringsvirksomhet. Planen omhandler tre hovedtema: vekstkraft, attraktivitet og regionforstørring. Forholdet mellom by og omland har vært et gjennomgående perspektiv i arbeidet, og dette gjenspeiles i planen.

Innhentet kunnskapsgrunnlag og utredningsmateriale vil være til nytte for kommunens planarbeid. Det er også forventninger til at fylkeskommunens engasjement for en god regionsenterutvikling kan konkretiseres handlingsrettet, med faglig hjelp og bistand i kommunens byplanprosess.

1.3.5 Nasjonale føringer

Regjeringen gir hvert 4. år *Nasjonale forventninger* til fylkeskommunenes og kommunenes planlegging. Forventningene gjelder for alt offentlig arbeid med planlegging. Regjeringen legger vekt på gode og effektive planprosesser, bærekraft og at byområdene skal bli attraktive og klimavennlige.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging skal tilrettelegge for en arealbesparende utbygging som fremmer bruken av gange, sykling og kollektivtransport heller enn personbil. Retningslinjene tilsier en høy grad av tetthet i kollektivknutepunkter og at ny utbygging bør skje i nær tilknytning til disse.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen stiller krav til hvordan barn og unge skal ivaretas i, og medvirke til, planprosessen. Videre stilles det krav til fysisk utforming, for å sikre barn og unge mot støy, forurensing, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at det ikke finnes tilstrekkelig arealer der barn kan leke og utfolde seg, for å møte dagens eller framtidens behov.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen følger opp plan- og bygningsloven, med byggeforbud i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmennhetens interesser og å unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Retningslinjene deler kysten inn i tre områder. Det er strengest føringer der det er størst press på arealene. Kystkommunene i Nordland ligger i det området der det er minst press.

T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging gir blant annet føringer om maksimumsgrenser for støy i forbindelse med støyfølsom bebyggelse som bolig og helseinstitusjoner. Innenfor rød støysone er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås. Gul støysone er en vurderingssone der ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak vil gi tilfredsstillende støyforhold.

T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging har til hensikt å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Lokal luftforurensning gir negative helseeffekter i befolkningen ved dagens konsentrasjonsnivåer i byer og tettsteder. Det er utarbeidet anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse.

1.4 Krav om planprogram og konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven § 4.2 skal planer som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn gis en særskilt beskrivelse og evaluering – en konsekvensutredning – av planens virkninger på miljø og samfunn.

Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017 med vedlegg ligger til grunn for vurdering om konsekvensutredning skal gjennomføres. Tiltaket er vurdert å slå inn under § 6 *Om planer som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding*:

- a) kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1:

«§ 11. *Ansvarlig myndighets vurdering av planer etter § 8 første ledd bokstav a.*

Ansvarlig myndighet skal før planarbeidet starter, jf. plan- og bygningsloven § 12-8, og senest seks uker etter at forslagsstilleren har gitt opplysningene etter § 9, ut fra alle tilgjengelige opplysninger ta stilling til om planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Hvis ansvarlig myndighet finner at planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal planen konsekvensutredes, jf. bestemmelsene i kapittel 5.»

Det vil være formålstjenlig at et mindre antall særlig relevante eller strategiske tema bli pekt på i planprogrammet, for konsekvensutredning. Alle andre aktuelle tema blir å behandle i planbeskrivelse.

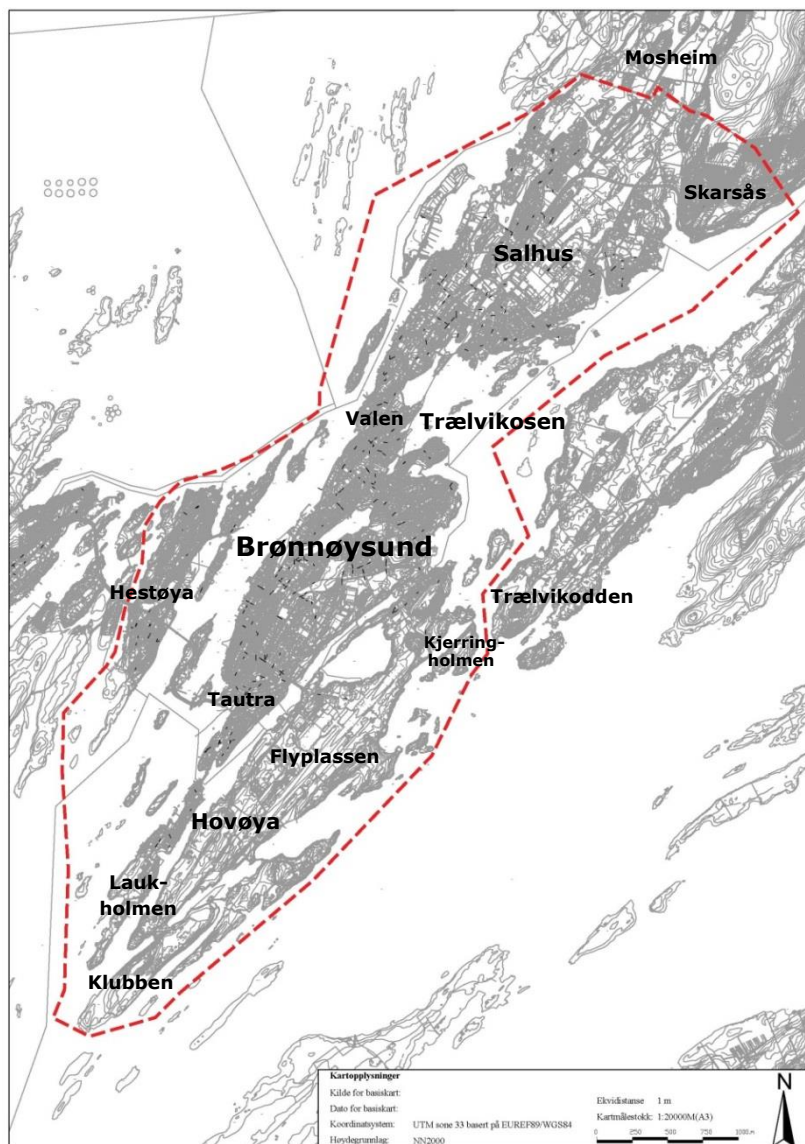
I henhold til PBL § 4.1 skal det ved varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet (for planer som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn).

1.5 Avgrensning av planområdet

Planområdet omfatter i nord Salhus-/Mosheimområdet for å få med overgangssonen mellom by og (landbruks-) land (her følges den samme grensen som i gjeldende kommunedelplan fra 1999). For øvrig går plangrensen i sjø. Mot øst går den langs Trælvikosen, gjennom Trælvikstraumen og videre langs østsiden av Kjerringholmen, Hovøya sørover mot Klubben. Plangrensen runder deretter nordover og omfatter Laukholmen, krysser deretter Brønnøysundet slik at Hestøya/Nordøya omfattes av planområdet mot vest.

En kommunedelplan for dette området vil utgjøre en detaljering av kommuneplanens arealdel.

I tidligere fase omfattet planområdet for Brønnøysund med omland, mer bebygd omland mot vest (Nordhus og Toft), samt potensielle byutviklingsområder mot øst (Trælvikområdet).



I et overskuelig og realistisk planperspektiv er det mer effektivt å fokusere planarbeidet der hvor byutviklingens hovedutfordringer ligger. Trælvikaområdet innenfor gjeldende kommunedelplan, samt Nordhus-Toftområdet, vil derfor bli ivaretatt i pågående planprosess med rulling av kommuneplanens arealdel.

2. UTFORDRINGER I PLANOMRÅDET

2.1 Om byen

To begrep som er brukt her:

Byen = sentrumsområdet = det området som har bymessige funksjoner og aktivitet, inkludert nærliggende boligmiljøer, men ikke nødvendigvis bymessig preg.

Sentrum = urbant utbygd område, som har bymessige funksjoner og aktivitet og i tillegg bymessig preg.

Brønnøysund er smal i sentrum, mellom de mange ulike typer vann. Byen møter her vannet overalt. Dette er det sterkeste karaktertrekket ved byen.

2.1.1 Byens utvikling

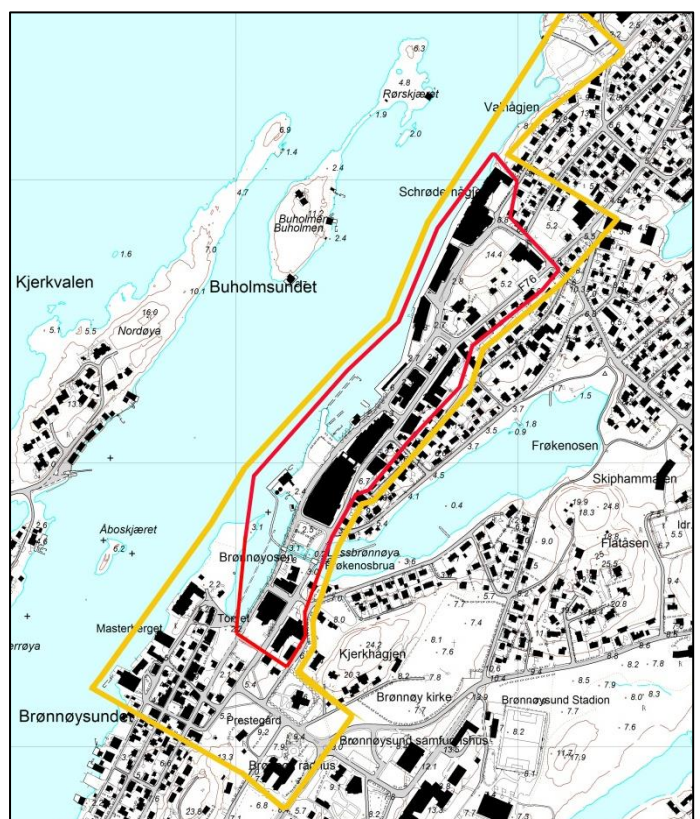
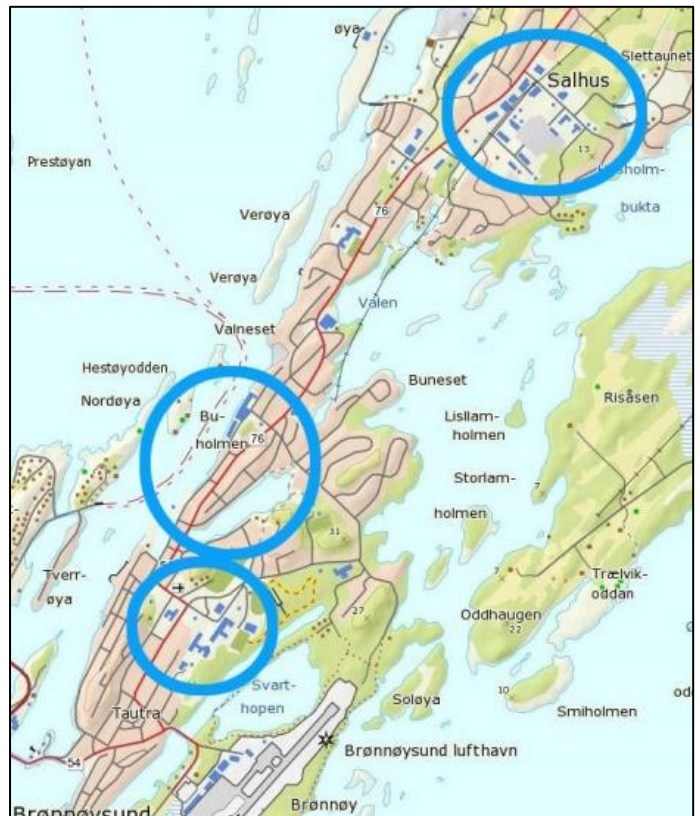
Byen oppleves i dag som 3-delt, som tre ulike typer, mindre sentra:

- Nordbyen: Havnegata/ Storgata fra Brønnøyosen til Valhågen.
- Arealene rundt og øst for Skolegata: fra gammelskolen til de nye skolene.
- Nærings- og boligområdene Salhus/ Salhusmarka.

Det opprinnelige sentrum Sørbyen teller *ikke* med – denne bebyggelsen oppleves i dag heller som en stille gammelby, etter at alle butikker og annen virksomhet er innstilt.

Disse 3 delene er arbeidsplass- (og skole-) konsentrasjoner. De henger godt sammen i kjøreveisystemet; mindre godt for gang- og sykkeltrafikkens sammenhenger. En *opplever* også sammenhengene som svake.

Område rammet inn med **rødt**, på kartet, oppfattes som sentrum idag. Område rammet inn med **gult**, kan gjennom oppgradering, opparbeiding og transformasjon bli det området en framtidig vil



kunne oppleve som sentrum. (Jfr. *Steds-analyse Brønnøysund sentrum*, Rambøll 16.06.17.) Historisk er byen forskjøvet mot nord. I den siste fasen har den dels «vokst innover» med én ny, stor og kompakt bygningsmasse med butikker og boliger. Dels har byen gått videre nordover til Salhus/Salhusmarka, med tett boligbebyggelse, handel og offentlige tjenester.

En av de mest sentrale årsakene til at byen «flytter seg», er at det de siste ti-årene har skjedd en kraftig økonomisk omstrukturering i handel, produksjon og arbeidsliv. Det kan ses som et scenario at byen fortsetter mot nord, hvor arealreservene er større og kan oppnås i større enheter (begrensning ligger likevel i dyrka jord). En videre forskyvning vil bidra til at dagens sentrum svekkes og mister vekstevne.

2.1.2 Bebyggelsen i sentrum

En del av bebyggelsen i sentrum bærer preg av usikkerhet for framtidig bruk, og svak rentabilitet på mange eiendommer. Det er en trend i flere småbyer at eiendoms kapital og utbyggerinitiativ fra rundt årtusenskiftet er kommet i «store porsjoner», mens markedet ikke har vist den samme interessen for lokaler og tomter i den tradisjonelle skalaen. De store prosjektene har dessuten fanget opp så mye etterspørsel etter boliger og forretningslokaler at det er blitt ytterligere vanskelig å finne marked for utnyttning av fortetningsmuligheter og ledige lokaler.

Brønnøysund har fått et stort prosjekt i sentrum – kjøpesenter med boligblokker - en bygningsmasse som er ute av skala med den øvrige sentrumsbebyggelsen. Dominansen får i tillegg den effekt at den storby-urbane byggestilen og materialbruken kan få andre deler av bebyggelsen til å virke mindreverdige - bygninger som tidligere gled greit inn i helheten. Dermed er det «inntrengeren» som får danne normen, ikke det tradisjonelle og mangfoldige som er det egentlige Brønnøysund, og som har hatt vide toleranser for stil og standard. Det er en utfordring gjennom planarbeidet å finne måter å bryte ned denne nye motsetningen, som nå peker i retning av en ubalansert, splittet og mindre mangfoldig by. Stedsanalyse og arbeid med sentrumsstrategi vil bidra til dette.



Schrøders plass bør få ekstra oppmerksomhet i planarbeidet for å vise det sosiale potensialet, potensialet for fortetting og utbygging, med tilpasning av trafikkområder og parkering. Havnegata oppleves som byens egentlige ryggrad og hovedstrøk, som sammen med Storgata og Hurtigrutekaia møtes i Schrøders plass. Plassens sentrale rolle kan forsterkes og tydeliggjøres. Tre av plassens sider kan være klare for opprusting og transformasjon. Det grønne kvartalet nord for plassen bærer på mange muligheter, som blir særlig interessante på grunn av naboskapet til Schrøders plass og Registrerne.

Som bygate er Storgata et kort stykke forretningsmiljø, men viktig for byen. Bl.a. er Ritz et etablissement av betydelig verdi. I denne typen gate er det nødvendig at alle lokaler har virksomhet, tomme lokaler kan føre til en nedgående spiral for hele gata. I andre deler av sentrum er dette langt mindre kritisk. At gata er en utløper fra Schrøders plass er et viktig poeng for begges styrking og utvikling.



Brønnøyosen danner overgangen mellom Nordbyen og Sørbyen, og mellom sentrum og «det offentlige området» rundt Skolegata. Som følge av utviklinga i Nordbyen, har Sørbyen mistet de fleste av sine virksomheter, men er fortsatt viktig for Brønnøysund - som en nødvendig forbindelse til det opprinnelige kystsamfunnet, en balansering. Sørbyens mangel på sammenheng med sentrum, og på liv og virksomhet, er blitt påtakelig. Andre småbyer viser at dette ikke er en uunngåelig skjebne – ny vitalisering er mulig.



Havnegata og kaiene er et karakteristisk, opplevelsesrikt og godt sammenhengende forløp. Økt aktivitet gjennom bedre utnytting vil kunne gi enda høyere attraktivitet.

De gjenværende sjøhusene er forsømt og i forfall fordi opprinnelig bruk av flere grunner ikke er erstattet med nye formål. Kanskje er de heller ikke anerkjent som viktige for byen, - med unntak av Tørrfiskbrygga og Esso-brygga. Det trengs bedre tilknytning til bymiljøet, og initiativ til tilrettelegging for ny bruk. Planarbeidet bør behandle dem som kulturminner, men de utgjør også et verktøy for styrket steds karakter og nye bruksmuligheter.

2.2 Sentrale siktemål for arbeidet

2.2.1 Strategier for byutvikling

Et strategiarbeid vil ha to element: utbyggingsstrategi for sentrum, og utviklingsretninger for boligbygging. Temaene overlapper, men mens det første gjelder utviklingsretninger for det urbane sentrum - som inneholder alle funksjoner en by kan ha - vil det andre handle om hvor framtidig boligbygging bør og kan skje i byen som helhet (planområdet).

Tett på sentrum er arealene utnyttet med frittliggende eneboliger, utbygd i ulike perioder i byens historie. Mellom sentrum og Frøkenosen og nord for hotellet ligger disse områdene som klare begrensninger for sentrums vekst og albuerom. Samtidig er de på lang sikt også et potensiale for transformasjon, først og fremst til høyere utnyttede areal for boligformål. Planarbeidet skal se etter areal som det vil være særlig gode grunner til å se på som aktuelle for byutvikling i framtida.

Også øvrige områder øst for sentrum, opptatt av flyplass, vann og friluftsområder, ligger i stor grad innenfor det som oppfattes som sentrumsområdet, og må derfor ses på som mulig ekspansjonsområde.



Store deler av Brønnøysund ligger innenfor gul støysone jf. Avinors flystøykartlegging 2013-2023 for Brønnøysund lufthavn. Støysonen gjør det særlig aktuelt å se nærmere på de få areal som *ikke* ligger i støysone. Ett av disse er *Sørbyen*, som har betydelige fortettingsmuligheter. Sørbyen kan igjen bli en del av sentrum. Støysonen aktualiserer også en større bevissthet rundt hvilke utviklingsmuligheter som finnes innenfor støysonen, og eventuelt hvordan det må gjøres.

Næringsområdet Salhus/Salhusmarka har ingen spesiell identitet knytta til Brønnøysund, men er et næringsområde av samme type og karakter som alle større norske tettsteder har. På lengre sikt vil en måtte ta stilling til hvordan området skal utvikle seg – beholde dagens karakter, som et lokalsenter og næringsområde, der handel mest mulig begrenses til «volumvarer» (biler, hageland, møbler, elektro etc.) - eller motsatt, med urbanisering og diversifisering, dvs. i konkurranse med sentrum.

Øyer og halvøyer vest for sentrum har dårlige vilkår for gående/syklende mot sentrum, på grunn av den høye, lange og vindutsatte Brønnøysundbrua. Areal og bebyggelse vender seg delvis mot vest, med egen skolen på Nordhus. Området er nødvendig å vurdere som en av de mulige vekstretninger. Også her utgjør støysonen en stor usikkerhet.

Det foreligger forslag om offentlige bygge- og anleggsoppgaver, og en vurdering av hvor slike skal lokaliseres må settes inn i en strategisk sammenheng, som verktøy for byutvikling. De vil kunne fungere som sosiale knutepunkt, og kan dermed bidra til å bestemme hvilke veier sentrums utvikling skal trekkes. Slike forhold kan ikke i sin helhet bli avklart i planarbeidet, men tilhører en fase med oppfølging.



2.2.2 Behov for bedre utnyttning

Det er en hovedoppgave for planarbeidet å se etter bærekraftige alternativ til å fortsette utbygging av boliger og næring på tilgjengelige arealer i nord. Alternativene ligger i økt utnyttning av byens sørlige deler, i sentrum, i utbygde eneboligområder, og i de «blå-grønne» områdene:

- Eneboliger i private hager dominerer sentrums omgivelser, og totalutnyttningen i sentrumsområdet er dermed lav. Småhusområder er konserverende i forhold til å oppnå høyere utnyttning, og det ligger mye personlig historie i dagens bebyggelsesmønster som gjør det kontroversielt å legge opp til endringer. Det har likevel vist seg at små endringer kan utløse betydelige areal.
- Store grønne og «blå-grønne» areal er ubebygde. Mye av naturlandskapet er viktig for Brønnøysunds identitet og dagligliv, og er dermed uaktuelt som utbyggingsområder. Sannsynligvis vil likevel en nærmere analyse vise at enkelte areal kan bli tilgjengelig for utbygging. Også her kan små inngrep føre til at en oppnår mye. Analyse og vurdering av naturlandskapet må derfor være med i utredningen.
- Det er mye ledig bygningsmasse i sentrum, og langt mer vil det bli når/hvis Brønnøysund-registrene, som bruker rundt 15 000 m², flytter til nybygg. Mulighetene for å oppnå høyere, bymessig utnyttning av tomter er dessuten mange, men oppdelt på et stort antall enkelteierdommer. Planarbeidet vil utrede noen sentrale enkelttomter, men behandle de fleste generelt.

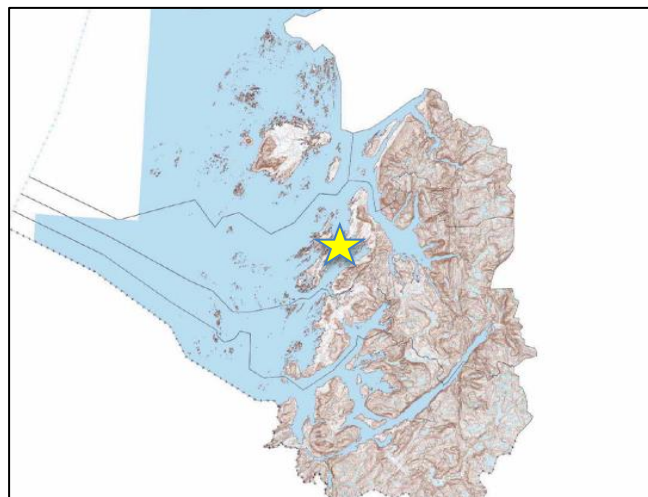
2.3 Regional betydning

Brønnøysund skal være et sentrum på Sør-Helgeland, for samferdsel, tjenesteyting og handel. Byen betraktes også som et senter i en arbeidmarksregion med 5 kommuner og 13 000 innbyggere, der Brønnøy alene står for 60 %, og har en større vekst enn den svake nedgang de øvrige fire kommuner har enkelte år.

Hvordan kan regionsenteret gi vekstimpulser til hele regionen? Det er reist som et mål å utvikle Brønnøysunds «profil» som regionsenter. Det er et mål å styrke byen og omlandet for å skape bolyst og grunnlag for etableringer og vekst.

Også som kulturelt knutepunkt kan byen tenkes å spille en større rolle for regionen. Det er utført utredninger om hvordan reiselivet kan utvikles i landsdelen. Også i denne sammenhengen ses Brønnøysund som et nav, med flyplass og Hurtigrute-anløp.

I denne plansammenhengen skal tidligere utredninger og innspill bidra til en jakt på hvordan byplanen kan legge til rette for en styrking av byen som besøkssted i seg selv, og som nav for øyriket Sør-Helgeland.



2.4 Offentlig tjenesteyting og byggebehov

Det skal forsøkes å angi realistiske, framtidige lokaliseringmuligheter for offentlige bygge- og anleggsprosjekt i planen. Det bør være et mål å løse dette sånn at disse prosjektene får betydning for sentrumsutviklinga i større sammenheng. De bør være redskap til vitalisering, og til å påvirke utviklingsretninger - dvs. fungere som bruhodeprosjekt. Følgende stikkord er nevnt i kommuneplanens samfunnsdel:

Boliger
Sentralisert helsetjeneste
Sykehjem
Flyktningeboliger
Kulturhus
Bibliotek
Museum for kystkultur
Badeanlegg
Avlastningsvei

Studiesenter for høyere utdanning
Festival- og konferanselokalteter
Opprusting av Torvet
Tørrfiskbrygga
Brannstasjonen
Schrødereiendommen
Bypark
Bydelspark
Barnehage i sentrum

Flere av disse funksjonene krever sine egne utredninger, som dermed faller utenom kommunedelplanarbeidet. Flere funksjoner kan det derfor være prematurt å legge inn i planen.

3. UTREDNINGSBEHOV

Alle tema omtalt i dette planprogrammet vil bli behandlet i planbeskrivelse og bestemmelser/retningslinjer. Et mindre utvalg tema foreslås utredet etter *Forskrift om konsekvensutredninger*:

1. Utbyggingsstrategi for sentrum. Alternativsvurdering.
2. Utviklingsretninger for boligbygging og næringsetablering. Alternativsvurdering.
3. Blå-grønne områder. Utbyggingskonsekvenser for friluftsliv, og for barn og unge.
4. Trafikk og parkering. Utbyggingskonsekvenser for ulike trafikktyper.
5. Kulturminner og kulturmiljø. Konsekvenser av sentrumsstrategier.

3.1 Utbyggingsstrategi for sentrum

Utvikling av hele byområdet må ses i sammenheng. Det kan være behov for å fokusere sterkere på en langsiktig jevnere fordeling av ulike arealbruk, ulike funksjoner, i byen som helhet. Dette kan også bety å måtte gå inn i mer kontroversielle arealbruksspørsmål, for å balansere behovet for ulike byggeformål opp mot andre interesser. Konsekvenser av ulike valg skal vurderes faglig, kvalitativt.

Som del av grunnlaget for en sentrumsstrategi er det utført en stedsanalyse (Rambøll 2017), som peker på viktige forhold som har å gjøre med byens form og nettverk av byrom, med de ulike byroms sosiale muligheter, samt forhold som er særegne ved byen, m.v. Den bør også legge grunnlaget for en strategi for parkering.

Som redskap for detaljregulering og byggesak trengs verktøy for fortetting, en form for styringsparametre som kan fungere rettleidende for politiske organ og administrasjon. Stedsanalysen vil være grunnlag for innspill til fortetting, utskiftning av bebyggelse, høydevurderinger, beplantning og andre tiltak.

Valg av dokumentasjonsmåte/metodikk vil bli vurdert nærmere.

3.2 Utviklingsretninger for boligbygging

Det skal utredes hvor framtidig boligbygging kan og bør skje i byen som helhet (planområdet), med vurdering av konsekvenser av ulike valg og kombinasjoner av valg. Utredning vil skje samkjørt med trafikkutredning.

Det ligger ulike hindringer i veien for alle alternativ, enten i form av avstand til sentrum, tilgjengelighet for myke trafikanter, markedsmessig gjennomførbarhet, eller konflikt med friluftsområder og natur, for å nevne noen. I tillegg ligger det gul støysone på store deler av planområdet, som i seinere tid er utvidet (SINTEF 2014). Dette gjør det svært utfordrende å utnytte arealene.

Valg av dokumentasjonsmåte/metodikk vil bli vurdert nærmere.

3.3 Framtidige næringsarealer

Samfunnsdelen slår fast at næringsområdet fra nordre Salhus til Mosheimkrysset skal videreutvikles, og det samme gjelder havnas sentrumsnære areal. Lokalisering og utvikling av framtidige næringsområder må derfor ses i sammenheng med boligplanleggingen og trafikkutredning.

3.4 Blå-grønne områder, friluftsliv, barn og unge

Grønnstruktur med vannløp, friluftsområder og naturverdier, som blant annet er av betydning for barn og unge, skal registreres. Det skal forsøkes å gradere de ulike arealenes natur- og bruksverdier, slik at konsekvenser av ulike utbyggingsalternativ kan vurderes konkret. Av denne grunn vil utredninga i første rekke gjelde de områder som omgir sentrum. Håndbok 140 (Vegdirektoratet) vil bli brukt som kvalitativ metodikk.

3.5 Trafikk

Temaet omfatter utredning av en parkeringsstrategi, en gjennomgang av hvor svake ledd i gang- og sykkeltrafikksystemet kan ligge, samt kjørevegssystemet.

3.5.1 Parkering

Området har i en normalsituasjon overkapasitet på parkering, og arealene er ikke nødvendigvis godt fordelt. En stor del av plassene er ikke oppmerket. Parkering er prinsipielt av tre typer, men er udifferensiert blandet.

- Besøksparkering til butikker og tjenester.
- Parkering for arbeidstakere.
- Beboerparkering.



Sentrum forbruker mye areal til parkering, framfor alt til arbeidsparkering, så det enkelte steder blir for lite igjen til besøk/kunder. Samtidig er besøksparkering et nøkkelspørsmål knytta til flere typer vitalisering av sentrum.

Med grunnlag i øvrige analyser og føringer kan planarbeidet resultere i en parkeringsstrategi eller -plan for sentrum, som innebefatter både private og offentlige plasser, framtidig lokalisering og vedtekter. Grad av egendekning for Brønnøysundregistrene er et viktig element i dette, som ikke er avklart.

3.5.2 Kjøremønster og tilrettelegging for myke trafikanter

Kjøremønsteret i sentrum bør samordnes med de viktigste parkeringsmulighetene. Hvordan turistene tas imot og hvordan de ledes videre bør ses på fordi det kan få betydning for formål og bestemmelser.

Ulykkessituasjonen vil bli vurdert med tanke på eventuelle endringer i kryssutforming etc.

Kommunestyrevedtak på *sykkelplan* ble gjort 2013. I planarbeidet nå skal det særlig ses etter svakheter i det opparbeidede systemet, med sikte på satsningspunkt og –strekninger, delvis koblet til utbyggingsstrategier. Målet vil være å oppnå kontinuitet i de viktigste sammenhengene, blant annet for å oppnå redusert usikkerhet der traseer går gjennom vegkryss, krysser avkjørsler m.v.

Brønnøysund har prøvd ulike typer busstilbud. Det vil i planen bli sett på om de seinere års utbygging, forslag til utbygging, samt ambisjon om å redusere bilkjøring, kan aktualisere et bedre kollektivtilbud. Fylkeskommunen vil bli konsultert med sikte på mulig samordning med eksisterende tilbud.

3.6 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner/SEFRAK-registrerte hus er tidligere registrert av kommunen, og oversikten vil etter behov bli oppdatert.

Det ser ut til at Tørrfiskbrygga og Esso-brygga vil kunne bli bevart og få nye formål. Også øvrige sjøhus vil bli fokusert under dette temaet, der konsekvens av ulike sentrumsstrategier blir vurdert.

Sjøhus og all annen bebyggelse som tidligere er sett på som historisk og identitetsmessig interessant for Brønnøysund, utgjør i tillegg et potensial for styrket steds karakter og nye bruksmuligheter. Et eksempel på utviklingsgrep er en gangtrasé i kai- og strandsonen (sammenhengende eller parsellvis) som kan bidra til å sy sentrum bedre sammen på langs, å knytte Sørbyen og Valen til sentrum, og å trekke sjøhusene inn i bylivet.

Håndbok 140 vil bli brukt som kvalitativ metodikk.

4. KOMMUNEDELPLANEN

4.1 Dokumenter

4.1.1 Plankart og bestemmelser

Juridiske dokument som hjemler en framtidig arealbruk i området, med nærmere spesifiserte rammer. Plantypen behandles som kommuneplanen, dvs. har gyldighet 12 år og rulleres i prinsippet hvert 4. år.

Bestemmelser og retningslinjer er vedlegg til plankartet. De presiserer føringer angitt i plankartet, og angir krav og frihetsgrader utover det som er angitt i plankartet.

Eventuelle retningslinjer er veiledende for publikum, men styrende for kommunens saksbehandling og forvaltning. De gir mulighet for å integrere politiske intensjoner i planen – f.eks. forutsetninger eller prioriteringer.

4.1.2 Planbeskrivelse og ROS-analyse

Beskrivelse av planens intensjoner, og de virkninger som planen antas å få for området. Ettersom beskrivelsen utdyper intensjoner, kan den i de nærmeste årene etter vedtak brukes som støttedokument for saksbehandling og planlegging.

Beskrivelsen skal dokumentere i hvilken grad allmennhet, organisasjoner og andre myndigheter har deltatt i planarbeidet.

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal identifisere risikofaktorer og sårbarheter som planforslaget enten legger opp til, eller som allerede eksisterer innenfor planområdet, eller avhjelper.

Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget dersom det er ansett å ha negativ innvirkning på omgivelsene.

4.1.3 Konsekvensutredning

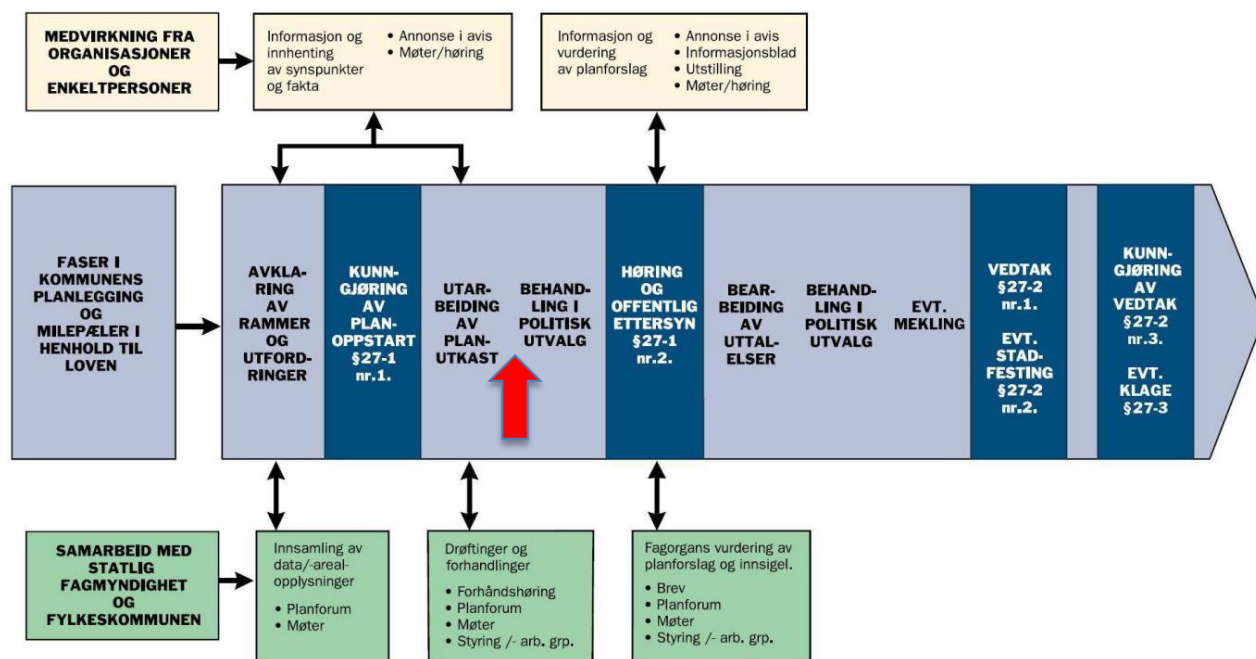
Konsekvensutredningen skal redegjøre for konsekvenser av planforslaget for et utvalg tema som er avklart gjennom behandling av planprogrammet. Konsekvensene skal måles opp mot 0-alternativet, som er «dagens situasjon». Hensikten er å redusere negative virkninger og klargjøre

følgene av planen før den vedtas. Utredningen kan blant annet bringe fram avbøtende tiltak for at alternative plangrep skal kunne gjennomføres.

4.1.4 Illustrasjon

Det vil ikke bli utført en samlet illustrasjonsplan for planområdet, men lokale studier som illustreres på egnet vis. Illustrasjoner viser i tilfelle hvordan deler av planområdet *kan* utformes og anses som veiledende for videre utforming av planområdet. Illustrasjoner er mer detaljert enn hva reguleringsplankartet er, og er ikke juridisk bindende, med mindre dette presiseres i bestemmelsene.

4.2 Informasjon og medvirkning



Offentlige instanser, naboer og øvrige interessenter vil bli varslet og invitert til å delta i samråds- og medvirkningsprosess i planarbeidet. Varsling skjer på lovbestemt måte, samtidig som oppstart vil bli kunngjort på nett og i avis. Det er utarbeidet en liste med offentlige og private høringsparter som vil bli involvert i varslings- og samrådsprosessen.

Fordi området er et bysenter vil medvirkningen måtte favne så vidt at den gir mulighet for alle interessegrupper i byen til å kunne hevde sine interesser i planprosessen. Den må derfor sørge for muligheter for en aktiv deltakelse. Dette kan gjøres på ulike måter, f.eks for å møte ulike aldersgrupper. Rød pil i figuren viser hvor administrasjonen foreslår at det legges inn et åpent møte, med særskilt invitasjon til bestemte grupper. Dette kan organiseres som et *planverksted*, for mest mulig effektivt å fange opp både korreksjoner til den innretningen av planarbeidet som er tenkt, og opplysninger og ønsker som hittil ikke er vurdert inn i arbeidet.

Planverksted tenkes som en prioritert arena, der representanter for interessegrupper, lag og organisasjoner også blir invitert, og i løpet av en ettermiddag/kveld utvikler innspill og forslag til svar på problemstillinger. Mye av et planverksted er gruppearbeid.

Det er likevel viktig for framdriften at ambisjonsnivået ikke er for høyt i forhold til løsninger på detaljspørsmål. En kommunedelplan kan ikke fange opp alt. Mange forhold må stå ubesvart fram til ulike delområder skal utvikles videre gjennom detaljregulering og utbygging.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte, jfr. Plan- og bygningslovens kap.5 – *Medvirkning i planleggingen*. Det kan også være naturlig at sosiale media benyttes til å kommunisere med innbyggerne.

4.3 Framdrift

4.3.1 Oppgaver og foreløpig framdriftsplan

Forslag til planprogram, utlegging på høring/offentlig ettersyn:	okt 17
Vedtak på planprogrammet:	des 17
Fagutredninger:	okt 17-mars 18
Temagjennomgang styringsgruppen	jan – april 18
Planutkast	mai 18
Åpent møte/planverksted:	juni 18
Planforslag, utlegging på høring/offentlig ettersyn:	høsten 18
Politisk behandling etter høring:	?

Tidsbruk etter høring fram mot vedtatt kommunedelplan vil være styrt av hvordan prosessen forløper i forhold til innspill og utfordringer.

Det bør tas sikte på at temamessige drøftinger på politisk nivå fordeles over tid og tas parallelt med at utredninger pågår for å ta noen delavklaringer underveis og for å ha en viss kontinuitet i arbeidet.

Fordelen med en viss tidsmessig overlapp med rulleringsprosessen for kommuneplanens arealdel vil være et mer gjennomarbeidet grensesnitt mellom arealdelen og kommunedelplanen for byområdet, både når det gjelder arealavgrensning og faglige arealavklaringer, retningslinjer og bestemmelser.