Statens vegvesen

BODØ KOMMUNE
Postboks 319

8001 BODØ

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Susanne Dale Jomås / 99541716	23/196868-4	2023/4958	23.08.2024

Uttalelse - detaljregulering - Sløyfa - Alstad - Bodø kommune

Vi viser til høring datert 04.07.2024 med forslag til detaljregulering for Sløyfa, Alstad i Bodø kommune.

Saken gjelder

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av boliger med tilhørende infrastruktur og leke- og uteoppholdsareal. Det foreslås utbygging av konsentrert småhusbebyggelse med rekkehus og flermannsboliger, med totalt 14 boenheter. I kommuneplanens arealdel 2022-2034 er området satt av til boligformål. Adkomst er fra kommunal veg.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene, hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte delmål;

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31
8012 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn, samt at helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Vår rolle i denne saken er som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Arealpolitiske føringer for planarbeidet
Viktige arealpolitiske føringer for arbeidet er blant annet vegnormalene, retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 og statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging.

Våre merknader til planforslaget
Skoleveg og trafikksikkerhet virker å være godt belyst og ivaretatt i planforslaget. Det er positivt at bussholdeplass i Fogdveien er tatt med i planforslaget.

Vi har ingen merknader til planforslaget.

Transportforvaltning Nordland
Med hilsen

Jan Oddgeir Handeland
Fungerende seksjonssjef

Susanne Dale Jomås
Seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Bodø kommune
Postboks 319
8001 BODØ

Vår ref.
19/00702-244

Deres ref.
2023/4958

Vår dato:
23.08.2024

Deres dato:
04.07.2024

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Bodø kommune - Reguleringsplaner - Høring og offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for Sløyfa - Alstad - PlanID 2023006 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til henvendelse, datert 04.07.2024, vedrørende høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Sløyfa, Alstad, planID 2023006.

Avinor har uttalt seg i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ved brev av 02.11.2023 til Arkitektkollegiet AS.

1. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn

Den planlagte bebyggelsen med maksimal byggehøyde på inntil kote 47 meter over havet (moh) vil ikke komme i konflikt med horisontalflaten (kote 58,3 moh), jf. punkt 4.1.3 og 4.1.4.1 i forslag til reguleringsbestemmelser, sist revidert 02.07.2024.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:
https://luftfartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/.

2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Krav med hensyn til radiotekniske vurderinger er innarbeidet under punkt 2.9 i forslag til reguleringsbestemmelser.

3. Forebyggende tiltak mot birdstrike

Det er lagd en ROS-analyse for potensielle fly-fugl kollisjoner for planområdet for Sløyfa, rapport datert 29.02.2024, utarbeidet av Natur og Samfunn.

Avinor mener ROS-analysen er dekkende, da den tar for seg de viktigste elementene, spesielt husholdningsavfall på avveie.

4. Flystøysoner

Vi registrerer at tiltakshaver beskriver at bebyggelsen vil bli liggende helt i ytterkanten av nåværende gul flystøysone, og godt utenfor fremtidig flystøysone. Tiltakshaver har vurdert det som akseptabelt å ikke ta inn flystøysonen som egen hensynssone i detaljreguleringsplanen.

Med vennlig hilsen
Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Kopi til:
Statsforvalteren i Nordland
Luftfartstilsynet

Avinor AS
Postboks 150
NO-2061 Gardermoen
Tlf: +47 67 03 00 00 / Fax: +47 64 81 20 01
post@avinor.no / avinor.no
NO 985 198 292 MVA

Nordland FYLKESKOMMUNE

Bodø kommune
972418013
8001 BODØ

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Vår dato:
2023/4958	04.07.2024	23/16725-5 24/81907	05.09.2024

Fylkeskommunens uttalelse til høring og offentlig ettersyn - detaljregulering for Sløyfa - Alstad - Bodø kommune

Fylkeskommunen har mottatt høring og offentlig ettersyn av detaljregulering for Sløyfa i Bodø kommune. Frist for uttalelse er satt til 07.09.2024.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av boliger med tilhørende leke- og uteoppholdsareal. Det planlegges konsentrert småhusbebyggelse i form av rekkehus og flermannsboliger, ca. 14 boenheter, fordelt på to frittliggende eneboliger, 8 rekkehus og én firemannsbolig.

Planlagt tiltak er i tråd med overordnet planverk. Sløyfa er vurdert i konsekvensutredningen til kommuneplanens arealdel 2022-2034 og anbefalt videreført som utbyggingsområde, men formålet endres fra «Bebyggelse og anlegg» til «Bolig».

Med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven, vannforskriften og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende uttalelse:

Merknader

Forholdet til regionale interesser

Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder uttalte mål for arealpolitikk i Nordland. Så langt Nordland fylkeskommune kan se, vil tiltaket ikke være i strid med regionale interesser.

Kulturminner

Så langt fylkeskommunen kjenner til, er planforslaget med foreslått arealdisponering ikke i konflikt med kjente, verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er forvaltningsmyndighet for. Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert. Fylkeskommunen er fornøyd med at tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt etter kulturminneloven er omtalt i planbestemmelsene.

Uttalelsen gjelder ikke samiske kulturminner; det vises her til egen uttalelse fra Sametinget.

Adresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Samfunnsutvikling
Postmottak	Prinsensgate 100	E-post:	**Plan og analyse**
Fylkeshuset	Org.nr.:	post@nfk.no	Oda Marie Hansen
8048 Bodø	964 982 953		Tlf.: 75650290

Kontaktinformasjon

Tema	Kontaktperson	Kontaktinformasjon
Øvrig	Oda Marie Hansen	odahan09@nfk.no
Kulturminner	Martinus Hauglid	marhau@nfk.no

Med vennlig hilsen
Silje Charlotta Wästlund
faggruppeleder plan og analyse

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Sametinget	Ávjovárgeaidnu 50	9730	KARASJOK
Statsforvalteren i Nordland	Postboks 1405	8002	BODØ

Statsforvalteren i Nordland

Vår dato: 03.09.2024
Vår ref: 2023/32485
Deres dato: 04.07.2024
Deres ref: 2023/4958

Bodø kommune
Postboks 319
8001 Bodø

Saksbehandler, innvalgstelefon
Renée Susanne Fossum, 75531550

Uttalelse - Høring - Reguleringsplan - detaljregulering - Bodø - Sløyfa - PlanID 2023006

Det vises til oversendelse av 04.07.2024 i forbindelse med høring av forslag til detaljregulering for Sløyfa.

Statsforvalteren har med virkning fra 01.01.2018 fått delegert myndighet til å avskjære og samordne innsigelser fra regionale statsetater til kommunale arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Det er ikke innkommet innsigelse fra noen av de etater vi samordner. Vi gjør oppmerksom på at disse etatene sender sine høringsuttalelser direkte til kommunen.

Merknader fra Statsforvalteren i Nordland

Innledningsvis mener Statsforvalteren at plandokumentene viser en god og grundig utredning av området og det er positivt at det er tatt inn bestemmelser om bl.a. massehåndtering, ulempeplan og blågrønn faktor. Det anbefales at bestemmelser som er nevnt som uaktuelle, tas ut for å gjøre dokumentet mer oversiktlig og forståelig.

Planfaglige mangler[1]

Støyutredningen viser at tomten er støyutsatt primært fra Fogdveien og Alstadmyra. Støyrapporten viser gul støysone på nye fasader som vender mot disse vegene. I planbeskrivelse pkt. 8.15 nevnes det at det skal tas inn i bestemmelser at det skal sikres stille side for minst ett soverom og 50% av oppholdsrommene. Vi kan ikke se at dette er gjort, og mener at dette bør tas inn under støybestemmelser pkt. 2.7, for å sikre at dette faktisk blir ivaretatt. Det er i pkt. 3.2.2 i Miljødirektoratets veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061) redegjort for hvordan

[1] Med planfaglige mangler tenker vi på feil og mangler knyttet til lov og forskriftskrav – typisk tekniske krav og formelle krav f eks knyttet til manglende dokumentasjon/utredning. Dette er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

E-postadresse: sfnopost@statsforvalteren.no
Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Postboks 1405, 8002 Bodø
Besøksadresse: Fridtjof Nansens vei 11, 8003 Bodø
Telefon: 75 53 15 00
www.statsforvalteren.no/no
Org.nr. 974 764 687

reguleringsbestemmelser bør utformes for å sikre at anbefalingene fra støyutredningen følges opp i planer og byggesaker. Bestemmelsen foreslått i pkt. 2.7 er ifølge veilederen ikke en egnet bestemmelse.

Planfaglige råd[2]
Det stilles krav om parkering, men vi kan ikke se at det er redegjort for ladeplass til elbiler i planen. Statsforvalteren anbefaler at det tas inn minimumskrav om ladeplasser under parkeringsbestemmelse 4.2.9.

Planbestemmelser ivaretar bl.a. utforming og plassering av uteopphold/lekeplass (UTE) gjennom plan for opparbeidelse, som også er sikret i rekkefølgebestemmelse om rammetillatelse. Imidlertid er det ikke noe garanti for at uteopphold faktisk ferdigstilles før bebyggelse tas i bruk. For å sikre at uteopphold/lekeplassen faktisk blir etablert, anbefaler Statsforvalteren at det tas med i rekkefølgebestemmelse 7.3 om at uteopphold/lekeplass (UTE) skal være ferdig opparbeidet før boliger tas i bruk. Det er av hensyn til barn og unges interesser ikke tilstrekkelig at det er stilt krav til innhold og utforming av felles uteoppholdsareal. Det må også sikres gjennom rekkefølgebestemmelse at arealene faktisk opparbeides før boliger tas i bruk.

Det nevnes i beskrivelsen at det er deponert hageavfall og da er sjansen stor for at det finnes fremmede arter i området. Det nevnes i bestemmelser 2.15 at: ved funn av svartelistede arter skal disse bekjempes. Det er litt uklart hvordan disse skal bekjempes, og om de i det hele tatt skal kartlegges før gravearbeid/utbygging blir igangsatt. Dette bør avklares nærmere i samme bestemmelse og tas inn som rekkefølgekrav. Mulige tiltak kan være at kartlegging skal gjøres i forbindelse med utarbeidelse av massehåndteringsplan, og at dekk/belter ved inn- og utkjøring spyles for å unngå at arter spres fra byggeområdet til områdene rundt.

Med hilsen

Hanne M. K. Hanssen (e.f.)
seniorrådgiver

Renée Susanne Fossum
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Nordland fylkeskommune Postmottak Fylkeshuset 8048 Bodø

[2] Planfaglige råd er informasjon om de interesser og hensyn som fagorganet skal ivareta/sikre i planleggingen, og anbefalinger i forhold til løsninger. Det vil være kommunen som er nærmest til å foreta de endelige valgene.

Høringsinnspill til utbyggingsplanen i Sløyfa, sak 2023/4958.

Utbyggingsplanen som nå er lagt ut til offentlig høring, gir grunn til bekymring. Jeg har forståelse for behovet for at flere boliger i Bodø er nødvendig, men denne utbyggingen, slik den er foreslått, vil føre til betydelige utfordringer både når det kommer til kapasitet og infrastruktur i Sløyfa. Jeg mener at det bør vurderes en reduksjon i antall boenheter, samt en grundigere vurdering av veisikkerhet, trafikkforhold og miljøpåvirkninger. Mine spesifikke bekymringer er som følger:

Økning i antall boliger:
Ved å bygge 14 nye boenheter i Sløyfa, så legger planen opp til en økning på 60 % i antall boliger totalt i Sløyfa. Dette representerer en betydelig belastning på eksisterende vei- og infrastruktursystemer. Med områdets nåværende utforming, spesielt de bratte og svingete veiene, vil en slik økning i trafikk medføre store utfordringer knyttet til tilgjengelighet og sikkerhet.

Barns sikkerhet:
Sløyfa er hjem til mange barnefamilier med barn og unge som går både til hverandre og har dette som skolevei. Med veier som er både smale, bratte, dårlig vedlikeholdt, og har mange parkerte biler langs kantene, vil en økning i biltrafikken på 60 % merkes godt og farlige situasjoner vil naturligvis øke. Dette må tas på alvor i videre planlegging og jeg stiller et stort spørsmålstegn til at planforslaget konkluderer med at det ikke finnes spesielle utfordringer knyttet til risiko og sårbarhet i området.

Veisikkerhet og trafikkforhold:
I planen nevnes muligheten for en utbyggingsavtale for å forbedre adkomstveien fra krysset med Fogdvegen til Sløyfa, men detaljene mangler. Dagens vei er allerede utfordrende med at den er smal, bratt og har skarpe svinger. Økt trafikkmengde som følge av nye boliger kan føre til farlige situasjoner, spesielt for myke trafikanter som barn og fotgjengere. I «Trafikknotat» tilknyttet saken skriver Rambøll dette:

«Høyreregel gjør at trafikk fra vest (sekundærveg) har vikeplikt for trafikk ned fra tiltaket og at trafikk opp bakken til tiltaket må vike for trafikk fra vest. Fremkommelighet til tiltaket opp

den bratte bakken bør sikres med god vinterdrift, ikke med en reguleringsform som ikke er intuitiv her. Vikeplikt fra vest er ikke et riktig tiltak i dette krysset.»

Avsnittet over kan kun forstås som at ettersom bakken er såpass bratt vil det være behov for å ta tilfart for å komme seg opp, og ordinær vikeplikt bør dermed ikke opprettholdes. Dette er høyst problematisk da vi befinner oss midt i et boligfelt fylt med barn som leker, aker, sykler og beveger seg generelt i gaten. Spørsmålet blir jo ikke om, men når en ulykke vil skje!

At Rambøll fortsetter med å poengtere at bakken i Sløyfa har stigning 13,5 %, og dermed ikke er egnet som universell utforming for gående – har jo lite å si. Bakken blir brukt av gående. Den blir brukt av barn og unge på sykkel. Og den er skolevei for veldig mange sommer som vinter. I tillegg, hvor er utredningen om hvorvidt en vei med 13,5% stigning er egnet som universell utforming for bilvei?

Statens Vegvesen har standarder og retningslinjer når det kommer til utførelse av bilvei. Noen generelle retningslinjer:

1. **Normal vei**: For vanlige hovedveier og urbane veier bør stigningen helst ikke overstige 6-8 % for å sikre trygg og komfortabel kjøring under normale forhold.
2. **Korte strekninger**: På kortere strekninger, som f.eks. i boligområder eller på mindre veier, kan stigningen tillates å være høyere, opp mot 10-12 %.
3. **Ekstreme tilfeller**: I noen ekstreme tilfeller, som fjellveier eller områder med spesielt krevende topografi, kan stigninger på opptil 15-20 % forekomme. Dette krever imidlertid spesielle hensyn, som god drenering, sklisikring og advarselskilt.

Det er viktig å merke seg at høyere stigning gjør veien mer utsatt for farlige situasjoner, spesielt under vinterforhold med is og snø. Derfor bør stigning vurderes nøye, spesielt i områder som er utsatt for vintervær.

En stigning på 13,5 % i et boligfelt (som er realiteten i Sløyfa) er bratt, men det kan i følge Statens vegvesen være akseptabelt under visse forhold, spesielt i områder med krevende topografi. Imidlertid krever det spesielle hensyn for å sikre sikkerheten og funksjonaliteten til veien, spesielt i et boligområde hvor det er myke trafikanter, parkering langs veien, og potensiell snø- og isproblematikk.

Her er noen betraktninger for en 13,5 % stigning i et boligfelt:

1. **Sikkerhet for myke trafikanter**: En bratt vei øker risikoen for ulykker, spesielt for gående og syklende. Det er viktig å sikre at det finnes trygge gangveier, gjerne med rekkverk, og god belysning.
2. **Vinterforhold**: I områder med snø og is om vinteren kan en stigning på 13,5 % føre til problemer med fremkommelighet. God drenering, jevn snørydding og muligens bruk av varmekabler eller spesielle overflatematerialer kan være nødvendig for å opprettholde sikkerheten.
3. **Bilens bremseevne og fremkommelighet**: Kjøretøy vil trenge lengre bremseavstand, og det kan være utfordrende for enkelte biler å kjøre opp en slik stigning, spesielt under ugunstige forhold. Dette kan kreve at veien utformes med god friksjon og tydelige advarsler.
4. **Trafikkregulering**: Det kan være nødvendig å sette opp advarselskilt som informerer om den bratte stigningen, spesielt for sjåfører som ikke er kjent med området.

Oppsummert: En stigning på 13,5 % i et boligfelt er høyere enn det som vanligvis anbefales for vanlige veier. Jeg forventer at dette håndteres med tilstrekkelige sikkerhets- og vedlikeholdstiltak, spesielt med tanke på vinterforhold og beboernes trygghet. Jeg regner med aktører som Statens Vegvesen er inkludert i denne utredningen og at lokale og nasjonale retningslinjer følges.

Kommunen må grundig vurdere problematikken knyttet til bruk av den planlagte veien som hovedtilkomst til det nye byggefeltet. Veien er verken egnet for gående eller bilister, og på dette grunnlaget oppfordrer jeg kommunen til å vurdere direkte adkomst fra Fogdveien som en løsning for å avlaste det eksisterende veinettet.

Tap av verdifullt grøntareal og miljøpåvirkning:

Nedkuttingen av skogen på toppen av bakken sør-øst for Sløyfa representerer et betydelig miljøtap og medfører risiko for endrede vindforhold. Skogen fungerer i dag som en naturlig barriere mot de kraftige østlige vindene, og uten denne beskyttelsen vil husene i Sløyfa, som ligger nord og vest for skogen, bli langt mer utsatt for kraftige vindkast. Denne skogen er i tillegg en av de få gjenværende grønne lungene i bydelen, og den gir barn en verdifull mulighet til å leke fritt i naturen, noe som er avgjørende for deres fysiske og mentale utvikling. Skogområdet er ikke bare en viktig del av nabolaget, men fungerer også som et

friområde for oss som bor her. Jeg stiller derfor spørsmål ved om det er vurdert noen tiltak for å kompensere for tapet av denne skogen? Er det planer om å erstatte den med nye trær eller opprette et annet grøntområde i nærheten? Å bevare dette grøntarealet bør være en prioritet, og det er viktig at slike tiltak vurderes slik at vi ikke mister verdifulle naturområder som har stor betydning for lokalmiljøet.

Skolesituasjon og fremtidige behov:

Sløyfa, tilhørende Alstad skolekrets befinner seg for tiden i en pågående skolesak, der Alstad barneskole er en av to skoler som vurderes nedlagt innen kort tid.
Alstad/Bodøsjøen/Grønnåsen er det skoleområdet i Bodø kommune med flest barneskoleelever, både i dag og om 10 år – i følge framskrivninger utført av ssb. Både Bodøsjøen og Grønnåsen skole er «fulle» og vil ikke ha plass til eventuelle barn fra Alstad barneskole. Jeg undrer meg over at det planlegges å bygge flere boliger i et område som er midt i en pågående skolesak, og hvor fremtiden for skolekretsene og antall plasser er svært usikker. Å øke antallet boenheter uten en klar plan for hvordan dette vil påvirke den allerede pressede skolesituasjonen virker uansvarlig. Det er viktig at kommunen vurderer hvordan den økte befolkningsmengden vil påvirke kapasiteten i de nærliggende skolene, og om infrastrukturen er rustet til å håndtere flere skoleelever. Å bygge ut uten å ha avklart fremtidige skolekretser og kapasitet kan føre til problemer for både nye og eksisterende beboere. Jeg oppfordrer til at det utarbeides en helhetlig plan som sikrer at alle barn i området får tilgang til en skoleplass innenfor rimelig avstand.

Reguleringsbestemmelser:

Det er uklart hvordan reguleringsplanene vil håndheves i dette området. Tidligere kommunikasjon har indikert at området skulle reguleres til enfamiliehus med god avstand mellom hver enkelt bolig. Den foreslåtte fortettingen, fra 23 til 37 boliger, ser ut til å overstige det områdets infrastruktur kan håndtere. Dette bør vurderes nøye for å sikre at utbyggingen ikke forringer bomiljøet.

Tidsplan og byggeperiode:

Usikkerheten rundt tidsplanen for utbyggingen skaper bekymring. Uten en klar tidsramme kan

byggearbeidet føre til langvarige forstyrrelser for de som bor i nærheten. Det er viktig at tidsplanen for byggearbeidet fastsettes med klare grenser for å minimere belastningen på naboene.

Infrastrukturtilknytning:
Det bør undersøkes grundig om de eksisterende husene i Sløyfa deler infrastruktur med det planlagte prosjektet. Noen hus i området har allerede opplevd problemer med lavt vanntrykk, og en ytterligere belastning på vann- og elektrisitetsnettet kan forverre disse forholdene. Det er viktig å sikre at den eksisterende infrastrukturen har kapasitet til å håndtere den planlagte utbyggingen.

Parkeringsutfordringer:
Planforslaget antyder at parkeringssituasjonen i Sløyfa ikke vil bli påvirket, men med en økning i antall boliger på 60 % vil det utvilsomt bli et økt press på de allerede begrensede parkeringsmulighetene. Skulle parkeringstilbudet bli ytterligere begrenset, vil dette skape store utfordringer for eksisterende beboere. Er det planlagt for åpen parkeringsplass som alle beboerne i Sløyfa vil dra nytte av?

Tidligere innspill:
Tidligere innspill fra beboere i Sløyfa i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeidet (PLAN-ID 2023006) er fortsatt relevante, og jeg støtter argumentene som ble fremsatt den gang.

Behov for videre analyser:
Jeg oppfordrer kommunen til å lytte til innspillene fra oss som bor i området og ta disse bekymringene på alvor. Utbyggingen som foreslås i Sløyfa vil ha omfattende og langvarige konsekvenser for både beboere og miljø. Det er avgjørende at kommunen foretar observasjoner av faktisk trafikk- og veibruk, spesielt med tanke på barn som bruker området som skolevei. Det er uansvarlig å fortsette med planene uten en fullstendig forståelse av de potensielle sikkerhetsutfordringene som en så drastisk økning i trafikkmengde vil medføre. Det er ikke nok å fokusere på å øke antall boliger; det må samtidig sikres at infrastrukturen,

sikkerheten og miljøet blir ivaretatt på en ansvarlig måte. Jeg forventer at kommunen sørger for at enhver utbygging skjer forsvarlig, bærekraftig, og i tråd med både lokale og nasjonale retningslinjer. Det er avgjørende at sikkerhet, trivsel og levekår for alle innbyggere prioriteres høyt i denne prosessen.

Med vennlig hilsen

Benedicte Forsland
Sløyfa 6, 8072 Bodø
Bforsland@gmail.com

MERKNADER TIL PLANFORSLAG FOR SLØYFA; PLAN-ID 2023006

Undertegnete Kriemhilde og Matthias Heyd, eier av Sløyfa 20.

Vi vil med dette komme med merknader til planforslaget som er lagt ut til offentlig høring. Vi er generelt positive til urban utvikling og det å skape boareal i Bodø. Vi oppfatter dog at kapasitet og infrastruktur på Sløyfa vil overbelastes skulle prosjektet gjennomføres i tråd med Planforslaget (både under byggeprosess og når prosjektet er ferdigstilt). Det ønskes at det totale antall boenheter reduseres, samt at veisikkerhet og trafikk tas på alvor. Utdypninger følger under:

a) **14 boenheter:** Ny plan viser at det skal etableres 14 boenheter, noe som medfører en 60 % økning av boliger i Sløyfa. Dette anses som en betydelig påvirkning (tilgang, vei, sikkerhet; spesielt ved de bratte områdene øst og bratt-kurvete områdene vest).

b) **Vei og trafikk:** Det står at det «kan bli aktuelt med utbyggingsavtale for utbedring av adkomstveg fra kryss med Fogdvegen og opp til 39/268.». Hva dette betyr og er noe uklart for oss.

Hele bakken (nåværende + ny del) vil bli lang, trang og bratt. Det er mulig å kjøre alternativ vei opp, men det er partier i den den alternative veien til oversiden av Sløyfa som også har bratt helning.

Bratthet er ikke hele problemet. Alternativ vei har en ganske sterk sving, noe som i betydelig grad påvirker muligheten for å kjøre oppover (skli, redusert oversikt, barn og fotgjengere). En økning på trafikk grunnet 14 nye boliger vil medføre fare for myke trafikanter og en forhøyet risiko for at veien plutselig blokkeres. Veikapasitet er pr i dag en utfordring, spesielt vinterstid. Det finnes allerede innmeldte saker knyttet denne problemstillingen.

Vi forslår igjen vurdering av direkte adkomst fra Fogdveien. En slik løsning framstår kostnadsmessig akseptabel og praktisk gjennomførbar mht til de fordelene det vil medføre.

c) **«Barns interesser»** - Under «risiko og sårbarhet» står det at det er ingen forhold her som fremstår som spesielt utfordrende med tanke på risiko og sårbarhet.

Vi er uenige i denne konklusjonen. Veien Sløyfa's beskaffenhet som smal, med to bratte partier, svinger, dårlig vedlikehold og mange biler parkert langs veiskulderen gjør at en 60 % økning i belastningen vil føre til farlige situasjoner. Sløyfa er et populært område for barnefamilier. Det er mange barnehagebarn og skolebarn i Sløya i dag. Disse vil bruke veien som skolevei. Dette er uavhengig om barn framover vil gå på Alstad skole eller Grønnåsen skole. Barn fra Jensvollveien bruker også Sløyfa. Det er ikke gangfelt i Sløyfa.

d) **Regulering «frittliggende småhus»:** I planforslag står det noe om «gjeldende reguleringsplaner» - det oppleves usikkerhet mtp. reguleringen. Ut fra kommunikasjonen med kommunen ved «fradeling» noen år siden hørtes det ut som at ikke det skulle komme mer enn enfamiliehus med god avstand mellom hverandre («frittliggende småhusbebyggelse»?)….

Det står at Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede planer med tanke på fortetting og utnytting av sentrumsnære områder til variert boligbebyggelse. Forandring blir vesentlig mtp. Beboere i Sløyfa før og efter prosjektet (fra 23 hus til 37 hus med samme lite endring på vei og infrastruktur). Mulig at fortetning kommer som en utfordring for nåværende infrastruktur og miljø.

e) **Tidsplan:** Det står at tidsplan for utbygging ikke kan planlegges. Dette gir rom for usikkerhet, og potensiell belastning for naboer over en ukjent tidsperiode. Tidsplan for utbygging bør derfor være spesifisert og begrenset i tidsrom

f) **Tilknytting infrastruktur:** Det bør dobbeltsjekkes om noen av husene på Sløyfa er knyttet samme infrastruktur fra Alstad som prosjektet. Noen hus har hatt lav vanntrykk på Sløyfa i perioder. Vi stiller også spørsmål om tilknytting til eksisterende EL-infrastruktur vil ha påvirkning for oss, spesielt mtp. kapasitet for eksisterende eneboliger.

g) **«Fellesparkering»** - det ser ut som at kommunen mener at parkeringssituasjonen i Sløyfa ikke vil endres. Men dersom det kommer en 60 % økning i påtrykk på de begrensede antallet parkeringsmuligheter som finnes i dag, vil det bli betydelig overbelastning. Skulle parkering forsvinne helt, blir det en ekstra utfordring for nåværende beboere.

h) **Innspill til oppstart av reguleringsplanarbeidet, PLAN-ID 2023006:** Flere av beboerne i Sløyfa sendte inn merknader i fjor høst – vi støtter fortsatt argumentene som ble sendt inn da.

i) **Nabo-støtte:** Vi støtter også uttalelsene fra de andre naboene.

j) **Alternativer og videre analyser**: Vi ønsker gjerne å medvirke videre og at mulighetsvurderinger inngår i planbeskrivelsen (slik at det kan ses mer på alternativer). Vi stiller også spørsmål på om noen analyser (spes. Trafikk/vei) må utdypes med observasjoner (skolevei, kvalitative analyser) for å øke forståelse på hvordan veien blir brukt av elever og barn (sikkerhet/trusler).

MVH

Signatur: 

Kontakt: e-post: heydam007@gmail.com, mob. 47263241

hbl
ADVOKATFIRMA
HARALDSEN BYDAL LIE

Bodø kommune, Byutvikling
Postboks 319
8001 Bodø

Sendes kun per e-post til postmottak@bodo.kommune.no

Adv. Bjørn Bydal (H)
Adv. Ole Søby
Adv. Truls A. Skjerve
Adv. Aksel Haraldsen
Adv. Knut H. Strømme
Adv. Rita Aase
Adv. Christofer Arnø
Adv. Thor Tidemann Bjønnes
Adv. Anne Tellefsen
Adv. Siri Kallum-Vestby
Adv. Anne Grete M. Ytredal
Adv. Andreas Jensen Hofstad
Adv. Jeanette Sandberg
Adv. Camilla S. Funnemark

H = Møterett for Høyesterett

Medlemmer av Advokatforeningen

Dato: 6. sept. 2024
Vår ref: 33588/333192/SKV
Deres ref:

SAK 2023/4958 - HØRING AV PLANFORSLAG - REGULERINGSPLANARBEIDER FOR SLØYFA, PLAN-ID 2023006

Undertegnede representerer Johannes Schmied og Anna Isabelle Wiren.

Mine klienter eier eiendommen Sløyfa 26, 8072 Bødø gbnr 39/474. De ble eiere av eiendommen i mai 2022.

Mine klienter vil med dette komme med sine merknader til planforslaget som er lagt ut til offentlig høring. De har flere innspill til planforslaget og de har også levert merknader tidligere. Disse merknadene er sendt innen fristen 7. september 2024.

Mine klienter er ikke enig i kommunen (administrasjonen) sin konklusjon om at planforslaget legger til rette for en «begrenset fortetting innenfor byutviklingsområdet». Det er tale om en altfor høy fortetting på eiendommen, og det tas ikke i tilstrekkelig grad hensyn til ulempene for naboer og eksisterende bomiljø. Mine klienter er uenige i at det i planforslaget er tatt «tilbørlig hensyn til terreng og landskap, og at det er satt gode rammer for estetisk utforming av ny bebyggelse». Den nye bebyggelsen vil ikke harmonere med nabolagets eksisterende boligstil, utnyttelsesgrad og høyde, og planene bør endres. Endringen bør gå ut på at det ikke skal bebygges direkte sør for mine klienters eiendom. Planforslaget bør ikke godtas slik det er i dag. Se nærmere redegjørelse i det videre.

1. Innspill til planforslaget

1.1 Generelt

Mine klienter er nærmeste nabo til prosjektet, og det planlagte tiltaket vil medføre en stor negativ påvirkning for mine klienters eiendom. Hvilken negativ påvirkning det vil bli avhenger av hva som blir bestemt mtp plassering av bygg, høyder, utnyttelsesgrad mm. Se vedlagt kart som viser hvor nær eiendommen til mine klienter vil ligge ift det planlagte prosjektet.

Mine klienter kjøpte en bolig annonsert med «meget gode solforhold og fantastisk utsikt» i 2022. Tomten sør for dem er uten trær (i motsetning til skogsareal øst), som i stor grad kan bearbeides på øst og sørøstsiden for å oppnå lignende egenskaper (f.eks. sol, utsikt osv.) som den lille andelen direkte sør for mine klienter.

Tidligere eier har holdt vegetasjonen nede på eiendommen for å bevare den gode utsikten fra boligen. De frykter nå for at de vil miste alt dette og at de i tillegg vil lide et økonomisk tap ved at eiendommen deres taper seg vesentlig i verdi.

1.2 De planlagte boligers plassering, størrelse, høyde og visuell utforming

I de vedlagte illustrasjonene i planforslaget er det tegnet inn eneboligbebyggelse (to stykk) med tilhørende carport/garasje og sportsboder sør på tomten på felt BF1, og dersom disse plasseres her vil mine klienter bli svært skadelidende. Konsekvensene for dem vil være økt innsyn, tap av sol- og utsiktsforhold og høy verdiforringelse for deres eiendom. Eneboligene nedenfor dem får balkong/vinduer direkte rettet mot mine klienters stue. Vinduene sør i stuen til mine klienter er svært viktige mtp dagslys da det verken er vindu vest eller øst i stuen. Videre er peis/sofaområde/kjøkkenbord/mesteparten av arealet i stuen orientert slik at man automatisk ser mot/er veldig eksponert mot de to eneboligene som skal bli bygd. Dette kan det ikke endres lett på pga. verandadør/pipe/plassering av kjøkken.

Det er foreslått maksimal utnyttelsesgrad på hele 40 % på dette feltet som gjør at det vil bygges tett og det blir ikke blir noen siktlinjer mellom byggene fra mine klienters eiendom. Det at det kan bygges så tett skyldes en sammenslåing av to tomter gjort av kommunen i 2022. Uten denne sammenslåingen hadde reglene om 4 meters avstand mellom boligene i utgangspunktet måtte blitt fulgt, jf. pbl § 29-4. Det er foreslått i planbestemmelsene at bebyggelsen på felt BF1 kan oppføres i inntil to etasjer, pluss eventuell sokkeletasje. Det vil også være mulighet for å ha takterrasse oppå husene, noe som er møblert og vil kunne være til sjenanse. Det foreslås maksimal bygghøyde til kote + 47, maksimal gesimshøyde: 8,5 meter og maksimal mønehøyde 10 meter. Dette blir alt for høyt og volumøst, og ulempene for naboeiendommen blir ikke vurdert- og vektlagt i det hele tatt.

I regulants kommentarer til mine klienters tidligere innsendte merknader står det at «Planlagt utbygging vil medføre redusert utsikt fra Sløyfa 26 i sørlig retning utover fjorden mot Børvasstindan. Det vil bli noe skyggevirkning i hage og på sørfasade tidlig morgen i vinterhalvåret. Midt på dagen, samt i sommerhalvåret, vil ikke nye boliger kaste nevneverdig skygge på Sløyfa 26. « Her erkjennes det altså fra regulantens side at mine klienter vil miste utsikt utover fjorden mot Børvasstindan og at det vil bli skyggevirkning på eiendommen deres. Mine klienter frykter det vil bli mer skygge for dem enn det som fastslås i disse vurderingene, og uansett vil de nye eneboligene oppleves som en «tett vegg» for dem. Med så høy utnyttelsesgrad på tomten er det ikke tale om «frittliggende småbebyggelse», ref. arealformålet.

Mine klienter ber om at det ikke bygges direkte sør for dem pga. de vesentlige ulempene dette vil innebære for dem.

Den delen som ligger sør for mine klienters eiendom utgjør kun rundt 10 % av hele tomtearealet, resten av arealet (hele 90%) vil være til rimelig/aksepterbar ulempe for dem om blir bebygget. Der har det vært naturlig vokst skog og det vil ikke påvirke andre naboer i stor grad hvis det bygges der. Mine klienter mener det bør legges snøopplag og grøntareal på eiendommens sørside og flytte den sørvestligste boligen lengre nord eller på tomtehjørnet på sør-østsiden (samt å flytte rekkehusene litt

mot vest nærmere den andre eneboligen. Da vil også den opprinnelige nordlige snøopplag kunne brukes som videre parkeringer.

Utbygger har rimelige muligheter og mange alternativer til plassering av husene som ikke vil medføre hverken betydelige skader eller ulemper for mine klienter og andre naboer som heller burde vært valgt.

Tomten direkte sør for mine klienter (den sørligste delen av delen som ligger sør) er også svært bratt og bør av den grunn heller ikke bebygges.

Dybden/lengden på husene og planverket gjør at mine klienter frykter at den ekstra-oppbyggingen av fundament som må til for å få plass til husene på veldig skrå areal vil medføre at husene står unaturlig høyt opp sammenlignet med nesten alle husene i området, der det er gravd ned for å få tilstrekkelig med flatt terreng.

Det er viktig at takhøyden på eneboligene tilpasses omkringliggende bebyggelse og det må tas hensyn til utsikten for eksisterende nabobebyggelse.

Videre, hvis det graves ned for å få nok plass til husene sør, vil sannsynligheten for at det må sprenges i over-gjennomsnittlig høy grad føre til muligens uutholdelig forhold for mine klienters familie og deres leietaker.

Mine klienter mener at området direkte sør for dem heller bør bli avsatt til grønnstruktur/snøopplag i detaljreguleringsplanen.

Det er ellers svært viktig at planlagt bebyggelse harmonerer med omkringliggende bebyggelse i form og volum, og det gjør ikke de planlagte byggene. Regulanten skriver i planforslaget at «Planlagt bebyggelse vil harmonere med omkringliggende bebyggelse i form, volum og materialbruk», men det er ikke riktig. Den nye bebyggelsen vil ikke harmonere med nabolagets eksisterende boligstil, utnyttelsesgrad og høyde, og planene bør endres.

Videre er 14 enheter på tomten en helt annerledes struktur enn resten av tomtene i Sløyfa. Antallet planlagte boenheter er for høyt sammenlignet med det eksisterende nabolaget, som hovedsakelig består av store eneboliger med romslige tomter. T.o.m. nyhusene på Sløyfa 22 er betydelig mindre enn de 4-enhet-husene som er planlagt på Sløyfa 28.

Mine klienter stiller også spørsmål ved om nedbør/vann fremdeles vil sive bort uten at det blir problem for deres hus som står lavere enn det planlagte rekkehus på sørsiden.

1.3 Trafikkøkning og sikkerhet

Den planlagte utbyggingen vil medføre en stor økning i antall boenheter, noe som øker trafikk og potensielt kan gjøre skoleveier farligere for barn. Mine klienter mener at veikapasiteten er utilstrekkelig og at trafikksikkerheten for barn og skolebarn ikke er god nok. Dette er en bekymring mine klienter deler med andre beboere på Sløyfa. Mine klienter mener at Fogdveien er en alternativ tilgang/adkomst.

1.4 Infrastruktur og parkering.

Mine klienter mener at det er utilstrekkelig parkering i planforslaget og at det er viktig å se behovet for gjesteparkeringer. Mine klienter støtter andre naboers uttalelser ift parkering og vei og etterlyser en grundigere planleggingsprosess for vei før byggingen fullføres.

1.5 Vind

Når skogen forsvinner, vil det bli mere vind i området. Det er viktig at det også vurderes vindpåvirkning fra de nye eneboligene på felt BF1. Mine klienter er redd for at det vil skapes en vindtunnel til skade for dem og andre hvis det bygges «en linje av boliger» på sørsiden av dem. Denne faktoren må vurderes- og inkluderes i planleggingen.

Det er noen vind-analyser i planbeskrivelse (8.16) – det er dog W og WSW er den mest ekstreme vindretning i området – vindsituasjon for denne vindretning er ikke vurdert i planbeskrivelsen. Som eksempel vet mine klienter at Skipperveien (ikke boligene i midten, men på nordsiden) virker å skape utrolige vindeffekter. Mine klienter er redde for at det å ta vekk skogen og kun bygge en «kanal» fra vest-øst som vil betydelig øke vind på deres tomt, spesielt ved vestavind.

1.6 Byggeprosessen og støy

All bygging må gjøres i en komprimert fase for å unngå langvarig støy, sprengning og forstyrrelser for naboer.

All bygging i nærheten av mine klienter må settes i gang- og gjennomføres så snart/raskt det er gitt byggetillatelse. Dette for å unngå en unaturlig lang fase da det vil gjøre det betydelig vanskeligere å selge boligen eller å leie ut i utleiedelen.

2 Medvirkning

Enhver som utarbeider et planforslag skal legge til rette for medvirkning, jf pbl. § 5-1. Kommunen skal påse at dette blir gjort også i planprosesser som utføres av private forslagsstillere. Medvirkning er som allment prinsipp forankret i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven § 1-1, jf. § 5-1

Medvirkningen skal bidra til at alle innspill og forslag blir hørt, fremme kreativitet i planleggingen og gjøre planene bedre, bidra til å identifisere gode løsninger og dempe potensielle interessemotsetninger, skape forståelse for at det er ulike interesser i en planprosess, forankre planene hos dem som blir påvirket og fører til større oppslutning om planene, gi politikerne et best mulig beslutningsgrunnlag og lette den politiske beslutningsprosessen.

Det er altså svært viktige hensyn som ligger bak dette prinsippet. Det er særlig viktig å legge vekt på uttalelser fra de som berøres direkte av planene slik som er tilfellet her.

Mine klienters innspill er ment å bidra til å identifisere gode løsninger og dempe potensielle interessekonflikter. For dem er det viktig at hensynet til naboer drøftes- og vurderes under utarbeidelsen av denne reguleringsplanen. Det er ikke gjort i tilstrekkelig grad frem til nå.

3 Mulighetsvurderinger

I alle reguleringsplaner gjøres det ulike former for mulighetsvurderinger som grunnlag for å utvikle en planløsning med eventuelle alternativer. I denne saken har mulighetsvurderingene og medvirkningsprosessen stor interesse for mine klienter og andre berørte naboer.

I tidligere brev har vi krevd at mulighetsvurderinger inngår i planbeskrivelsen når planen legges ut til høring og offentlig ettersyn, men dette har ikke blitt gjort. Det at mulighetsvurderinger mangler, er en svakhet ved planforslaget og en saksbehandlingsfeil. Slik planforslaget er nå, vil berørte naboer og andre ikke ha noe informasjon om hva som har vært vurdert (alternativer), og hvorfor planforslaget er utformet som det er.

4 Naboloven og regulering

Naboloven gjelder her og vernet etter naboloven § 2 faller ikke bort som følge av reguleringen. Naboloven regulerer det privatrettslige forholdet mellom naboeiendommer og setter grenser for hva en eiendom skal tåle av ulemper fra naboeiendom.

I denne saken vil en eneboligbebyggelse direkte sør for mine klienter vil være i strid med naboloven, dvs. at tiltaket er til urimelig skade eller ulempe for dem.

Det fremgår av naboloven § 2 at
«Ingen må ha, gjera eller setja i verk noko som urimeleg eller uturvande er til skade eller ulempe på granneeigedom. I avgjerda om noko er urimeleg eller uturvande, skal det leggjast vekt på kva som er teknisk og økonomisk mogeleg å gjera for å hindra eller avgrensa skaden eller ulempa. Det skal jamvel takast omsyn til naturmangfaldet på staden. Jamvel om noko er venteleg eller vanleg etter tredje stykket, kan det reknast som urimeleg så langt som det fører til ei monaleg forverring av brukstilhøva som berre eller i særleg grad råkar ein avgrensa krins av personar.»

Med "skade" siktes det til at tiltakshaver påfører naboeiendommen en fysisk ødeleggelse. Tap av sol og utsikt eller følelsen av å bli innebygget rammes av ulempebegrepet.

I regulants merknader i planforslaget står det at de er av den oppfatning at planlagt tiltak er innenfor hva en må forvente i et eksisterende boligområde og ikke i strid med naboloven. Regulant ønsker at endelig avgjørelse fastsettes av Bodø kommune.

Fra denne side er man klar på at planlagt bebyggelse på felt BFI kommer til å stride mot naboloven selv om Bodø kommune godkjenner reguleringsplanen. Det finnes rettspraksis hvor naboer vinner frem med at tiltak som er godkjent etter plan- og bygningsloven er i strid med naboloven og må reduseres i omfang eller fjernes.

Vi tenker at det vil bli en tvist etter naboloven i denne saken dersom det bygges direkte sør i forkant av mine klienters eiendom. Slik bebyggelse vil medføre store ulemper for dem og en annen plassering kan eliminere ulempene eller redusere disse for naboene uten at det vil få særlig betydning for utbygger. Vi ber om at utbygger merker seg følgende:

- Spesielt den planlagte boligen som ligger mest sørvest bør fjernes for å eliminere ulempene for mine klienter. Dette for å unngå en unaturlig lang fase da det vil gjøre det betydelig vanskeligere å selge boligen (om nødvendig) eller å leie ut i utleiedelen.

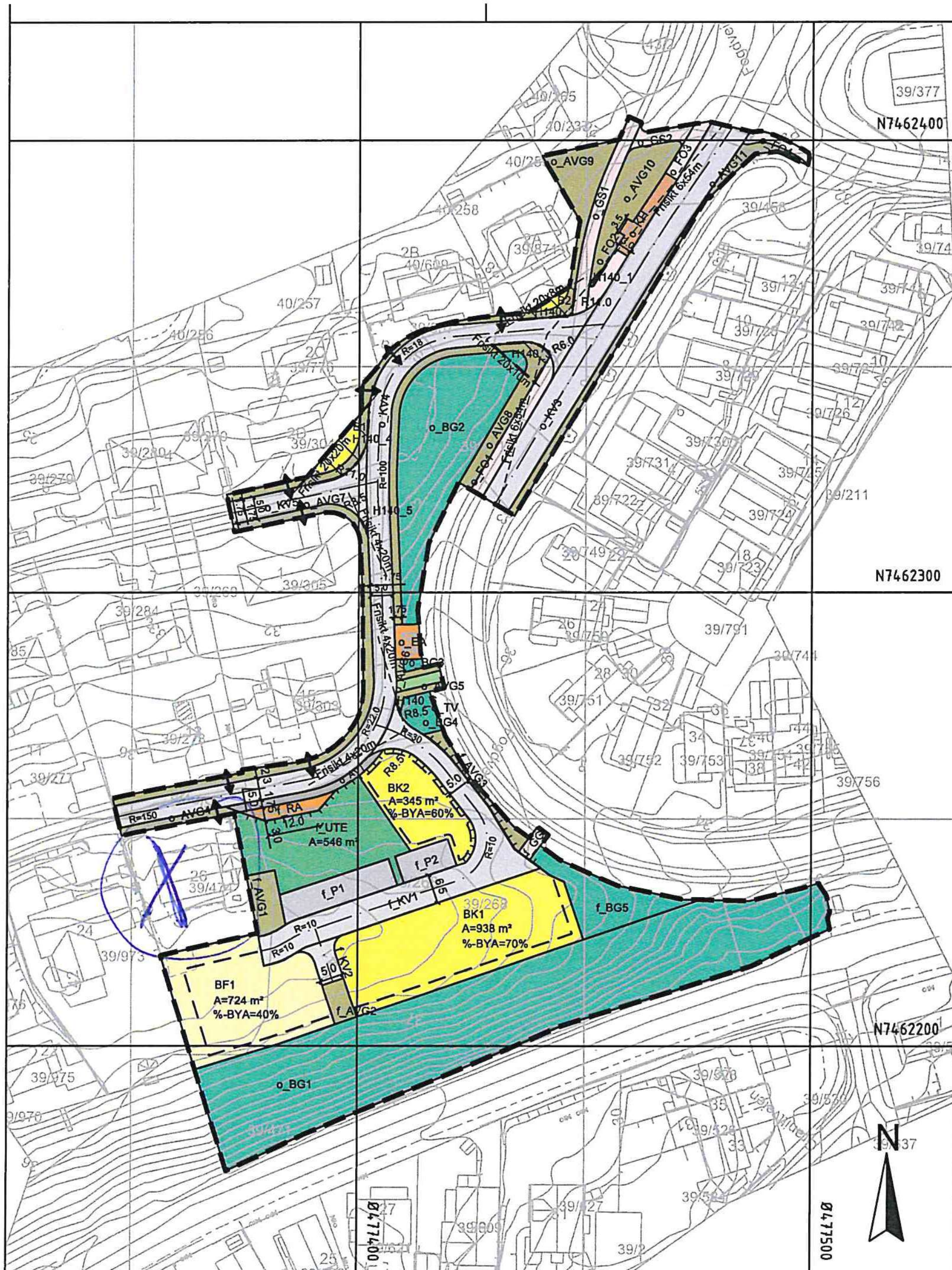
- Denne boligen er spesielt til ulempe for mine klienter, og det er mulig med en alternativ løsning/plassering av denne. Se vedlagt kart med en alternativ løsning/plassering utarbeidet av mine klienter.

Med vennlig hilsen

Siri Kallum-Vestby
Advokat/partner MNA

skv@hbl.no
+47 48 13 22 66

Brevet er elektronisk signert



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

B	Boligbebyggelse
BF	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse
BK	Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse
EA	Energianlegg
RA	Renovasjonsanlegg
UTE	Uteoppholdsareal

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

KV	Kjøreveg
FO	Fortau
GS	Gang-/sykkelveg
GG	Gangveg/gangareal/gågate
AVT	Annen veggrunn - tekniske anlegg
AVG	Annen veggrunn - grøntareal
KH	Kollektivholdeplass
P	Parkering

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

Blå/grønnstruktur	Blå/grønnstruktur
TV	Turveg

§12-6 - Hensynssoner

Frisikt

Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- Grense for sikringssone
- Byggegrense
- Regulert senterlinje
- Frisiktlinje
- Regulert støttemur
- Måle og avstandslinje

Punktsymboler

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:	Norkart	Ekvidistanse:	1m
Dato for basiskart:	15.11.2023	Kartmålestokk:	1:1000 (A3)
Koordinatsystem:	ETRS89.UTM-33N		0 25.0 50m
Høydegrunnlag:	NN2000		

Bodø kommune

Detaljregulering

Sløyfa

Planavgrensning

Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID: 1804_2023006

Forslagsstiller: Byggpartner as

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN				SAKS-NR	DATO	SIGN
Dato	XXX	Revisjon	XXX			
Dato	XXX	Revisjon	XXX			
Dato	XXX	Revisjon	XXX			
Kommunestyret sitt vedtak						
Ny 2. gang behandling						
Offentlig ettersyn fra .... til						
2. gangs behandling						
Offentlig ettersyn fra .... til						
1. gangs behandling						
Kunngjøring av oppstart av planarbeid						
Oppstartsmøte...						
PLANEN ER UTARBEIDET AV:		Arkitektkollegiet as		TEGNNR.	DATO	SIGN.
				23-015	28.5.2024	VJG

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

Dato Plansjef

Bodø Kommune

v/ Byutvikling plan

Postboks 319
8001 Bodø

Sendes kun per e-post til postmottak@bodo.kommune.no

SAKSNUMMER 2023/4958

UTTALELSE TIL HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN – DETALJREGULERING FOR SLØYFA, ALSTAD.

Vi er eiere av Sløyfa 24 og har tomt som grenser mot den planlagt utbygde tomten. Vi har noen uttalelser til saken som følger under.

Antall enheter.

Det er i ny plan gjort en endring i antall enheter, redusert fra 16 til 14, men det er likevel planlagt ca. like stor bygningsmasse på tomten siden eneboligene blir betraktelig større enn rekkehusene som er fjernet fra planen.

Ved realisering av totalt 14 nye boenheter på Sløyfa vil det være en økning på ca. 61% i forhold til de eksisterende boenhetene på Sløyfa. Dette er en stor fortetning av enheter i området. Det er i tillegg en annen hustype planlagt enn eksisterende bygningsmasse på Sløyfa. Ut ifra planene virker det som det er alt for mye som skal løses på en dårlig måte for å få inn mest mulig byggingsmasse. Vi forstår selvsagt intensjonene fra utbygger med å få mest mulig økonomisk gevinst igjen for kjøpet av tomten. Det belyses videre i argumentene våre at det er mye som taler imot at de skal få gjennomslag for dagens planer slik disse foreligger.

Trafikk og parkering.

En økning på 14 enheter vil medføre enda større press på veien rundt Sløyfa og de eksisterende gjesteparkeringene som er her, siden gjester til de nye enhetene må parkere andre plasser enn på den planlagte tomten. Det er også overveiende stor sannsynlighet for at noen av de som bosetter seg i de nye enhetene vil ha flere enn en bil. Av Nøkkeltallsrapport rvu-2023 per 14.03.2024 av Statens vegvesen har 43% av norske husstander 2 eller flere biler. Disse må da også parkeres på eksisterende gjesteparkeringer eller langs veien på Sløyfa, noe som igjen fører til økt trafikkfare for de myke trafikantene som beveger seg langs denne veien.

Det er i planen ikke tegnet inn noen gjesteparkering på området og det er kun tegnet inn 1 parkeringsplass per enhet. Selv om antall parkeringsplasser pr boenhet er innenfor kommunens minstekrav er det ikke et reelt antall ut ifra hva som er virkeligheten med at husstander har flere enn 1 bil og at det er ofte folk på besøk som har behov for parkering osv. Her kan nevnes at de sist bygde husene i Sløyfa (18-20-22) har 2 parkeringsplasser pr bolig, men at de til tross for dette jevnlig benytter andre parkeringsmuligheter i tillegg, både for eget bruk og for gjester. Det er svært unødvendig å legge opp til at beboere på fast basis skal bruke de få felles parkeringsplassene ved innkjøringa til Sløyfa.

Bakken opp til tomten er beskrevet av Rambøll. Denne har en stigning på 13,5%. Planene vil føre til at denne vil få en forlengelse og bli en lenger bakke med enda et tilhørende kryss. Vi frykter at her vil det forekomme farlige situasjoner på vinterstid og ved glatte veier, både for bilene som benytter veien, men også de myke trafikantene som ferdes langs veien. Rambøll påpeker at den bratte bakken ikke er universelt utbygd og vi lurer på hvorfor det ikke stilles krav til utbedring av denne delen av veien?

Det er for oss merkelig at trafikkanalysen ikke kommer fram til noen økning i ÅDT når området skal utbygges med 14 enheter, og da anslagsvis 14-20 biler ekstra som skal trafikkere veien hver dag. Vi ber om at det utredes om innkjøring til planområdet kan gjøres direkte fra Fogdveien (i området ved nåværende snarvei mellom Sløyfa/Fogdveien). Med en slik innkjørsel vil påvirkningen på trafikk i Sløyfa bli mindre, og det vil bli bedre trafikksikkerhet i forbindelse med skolevei og myke trafikanter i Sløyfa.

Antallet nye enheter vil etter vår mening gi en betraktelig økning i trafikk og ikke en moderat økning, som beskrevet i saksdokumentene. Veien på Sløyfa er smal og uten fortau, og det ferdes mange skolebarn på denne. Det vil være uheldig med en så stor økning av trafikk på denne veien.

Bodø kommune har godkjent flere boligprosjekter i Sløyfa de siste årene, og vi forventer at kommunen påser at veien i sin helhet utbedres for å håndtere trafikkøkningen prosjektene medfører. Det er nå to byggeprosjekter som planlegges simultant i veien vår (Sløyfa 14 og den aktuelle tomten i denne saken) og anleggstrafikk fra disse prosjektene vil tære enda mer på den allerede dårlige forfatningen som veien er i. **Kommunen må se de pågående prosjektene og antall enheter i sammenheng for å vurdere den totale belastningen på veien og trafikksikkerhet i Sløyfa.**

Vindforhold.

Vindforhold vil endres etter at naturlig vegetasjon fjernes og bebyggelse settes opp. Skogen, som pr i dag er på tomten for den planlagte utbyggelsen, tar av for vinden fra øst, som en naturlig vegg. Når denne fjernes og det settes opp rekkehusbebyggelse er det fare for at det vil bli en vindtunneleffekt. Landskapet vil bli åpnet opp og vinden vil blåse langs husveggene til rekkehusene. Vi bodde tidligere i Skipperveien/Bodøsjøen park hvor det var satt opp mange rekkehus som skapte uønskede vindtunneler. Disse førte til at gjenstander fløy av sted og det ble store ansamlinger av snø om vinteren. Vi frykter for at det samme kan skje nå når en skog byttes ut med rekkehus. Ja, det er gjort analyser på papiret, men det virker ikke som at det gjøres tiltak for å unngå konsekvenser av byggeprosjektet. Som man ser av situasjonen i Skipperveien/Bodøsjøen park er ikke det alltid analysene er korrekte. Et annet eksempel hvor en slik analyse (som vi kjenner til) må ha slått feil er i Dronningens gate i sentrum.

Utnyttelse av tomten.

Siden det ikke er rom for terrasser/platting på bakkenivå åpnes det opp for takterrasser og balkonger i høyden. Det er for lite parkering i forhold til biler som faktisk vil forekomme ref. tidligere punkt om trafikk og parkering. Er snø deponiene store nok i forhold til mengder snø som skal plasseres der? Det er planlagt liten hageflekk på sørsiden av hus/rekkehus. Tomten der er veldig bratt og hvordan skal dette være planlagt løst?

Eget hus/tomt.

Vi ønsker også å komme med noen innspill/kommentarer som påvirker vår tomt/hus direkte. At vi får eneboliger av den planlagte størrelse rett ved siden av vår hage mener vi vil påvirke vår tomt negativt. Vi er kjent med og støtter uttalelsene fra vår nabo i Sløyfa 26 som vil bli mest skadelidende av dette prosjektet, men vi mener vi også vil bli skadelidende av det planlagte prosjektet.

Det forundrer oss at utbygger mener man må bygge helt inn til nabogrensen til Sløyfa 24. Med en såpass stor tomt må det kunne planlegges for åpent areal for snørydding/parkering i front av Sløyfa 26 og inn mot tomtegrensen for Sløyfa 24. Vi vil delvis miste utsikt fra hus og hage. Det vil være sjenerende mot vår hage at det kommer bygg så nært inntil og med balkong i høyden, som vil ha innsikt direkte mot vårt hus og hage. I tillegg mener vi at det vil bli støy fra nabotomt, som har så mange enheter, som har en negativ effekt for oss. Usikkerhet rundt forhold for drenering som muligens vil endre seg ved en slik utbyggelse er også noe som bekymrer oss.

Andre punkter.

Beboere i Sløyfa opplever tidvis dårlig vanntrykk. Kommunen må sikre at dette ikke forverres, men heller at det blir en utbedring i VA.

Det forventes og kreves at utbyggingen gjøres i en så komprimert tidsperiode som mulig, slik at ulemper ift tungtrafikk, evt sprengning, og arbeidsstøy ikke vil påvirke naboer over en lang periode

Vi ønsker mulighet for at naboer som ønsker det kan tilknytte seg renovasjon i under-bakken-anlegg. Dette vil fjerne noe av søppelboksene langs veien (mest aktuelt for de nærmeste boligene fra Sløyfa 15 og vestover), øke framkommelighet (for både sivile og utrykningskjøretøy) og fjerne visuelt støy i trafikken med tanke på barnas skolevei.

Skolekapasitet er også et punkt å vurdere med tanke på hva som vil skje med Alstad barneskole. Om det blir vedtatt nedleggelse av denne, er det da kapasitet på de nærliggende skolene Grønnåsen og Bodøsjøen for økning i antall barn i hht antall enheter?

Oppsummering.

Oppsummert mener vi fortsatt at det er mye som taler imot at det skal bygges så mange enheter på en så liten del av Sløyfa. Mye av det som taler imot denne utbyggingen er relatert til trafikale utfordringer og farer for myke trafikanter, da det hovedsakelig er barn som ferdes på veien, som vil bli betraktelig mye mer trafikkert enn i dag. Vi mener at bomiljøet for eksisterende enheter og kommende enheter ikke vil bli bra, og igjen er det med vekt på antall nye enheter som vil komme på et relativt lite område.

I tillegg til disse innspillene så stiller vi oss bak våre naboers innspill som vi har fått innsikt i.

Mvh

Geir Ole Myre og May Lene Johansen

Fra: Johannes Schmied[johannes.schmied@yahoo.com]
Sendt: 06.09.2024 22:23:08
Til: Postmottak - Bodø Kommune[postmottak.Bodo.kommune@bodo.kommune.no]
Kopi: Anna Wirén[anna.isabelle.wiren@gmail.com];
Tittel: sak 2023/4958

MERKNADER TIL PLANFORSLAG FOR SLØYFA; PLAN-ID 2023006

Undertegnet Johannes Schmied, Anna Wirén.

Vi sender denne merknad i tillegg til det som blir sendt gjennom HBL advokatbyrå. Der det er tvil gjelder fra oss dokumentet fra advokat. Med denne ytterlige merknad ønsker vi å støtte interessene av Sløyfa. Vi ønsker i tillegg å gjøre oppmerksom at folk som bor på Jensvollveien og områdene der og har barn bør få sin rett om å få tilsendt videre informasjon og blir gjort direkte oppmerksom på rett om å uttale seg. Mange skolebarn i forskjellige alder som kommer gående fra Jensvollveien bruker Sløyfa som skolevei – demmes foreldre har valgt å bosette seg der også pg.a. trygg og oversiktlig skolevei og muligheten om å kunne sende barn på fot.

Vi er generelt positive til urban utvikling og det å skape boareal i Bodø. Vi oppfatter dog at kapasitet og infrastruktur på Sløyfa vil overbelastes skulle prosjektet gjennomføres i tråd med Planforslaget (både under byggeprosess og når prosjektet er ferdigstilt). Det ønskes at det totale antall boenheter reduseres, samt at veisikkerhet og trafikk tas på alvor. Utdypninger følger under:

a) **14 boenheter:** Ny plan viser at det skal etableres 14 boenheter, noe som medfører en 60 % økning av boliger i Sløyfa. Dette anses som en betydelig påvirkning (tilgang, vei, sikkerhet; spesielt ved de bratte områdene øst og bratt-kurvete områdene vest).

b) **Vei og trafikk:** Det står at det «kan bli aktuelt med utbyggingsavtale for utbedring av adkomstveg fra kryss med Fogdvegen og opp til 39/268.». Hva dette betyr og er noe uklart for oss.

Hele bakken (nåværende + ny del) vil bli lang, trang og bratt. Det er mulig å kjøre alternativ vei opp, men det er partier i den den alternative veien til oversiden av Sløyfa som også har bratt helning.

Bratthet er ikke hele problemet. Alternativ vei har en ganske sterk sving, noe som i betydelig grad påvirker muligheten for å kjøre oppover (skli, redusert oversikt, barn og fotgjengere). En økning på trafikk grunnet 14 nye boliger vil medføre fare for myke trafikanter og en forhøyet risiko for at veien plutselig blokkeres. Veikapasitet er pr i dag en utfordring, spesielt vinterstid. Det finnes allerede innmeldte saker knyttet denne problemstillingen.

For å gi diskusjon av denne utfordringen enda mer rom ønsker vi å støtte merknader som beskriver utfordringene knyttet Rambøll-dokumentet og hva 13.5% stigningen betyr hvis det plutselig er 14 enheter som må opp/ned denne bakken i tillegg.

I planen nevnes det muligheten for en utbyggingsavtale for å forbedre adkomstveien fra krysset med Fogdvegen til Sløyfa, men detaljene mangler. Dagens vei er allerede utfordrende med at den er smal, bratt og har skarpe svinger. Økt trafikkmengde som følge av nye boliger kan føre til farlige situasjoner, spesielt for myke trafikanter som barn og fotgjengere. I «Trafikknotat» tilknyttet saken skriver Rambøll dette:

«Høyreregel gjør at trafikk fra vest (sekundærveg) har vikeplikt for trafikk ned fra tiltaket og at trafikk opp bakken til tiltaket må vike for trafikk fra vest. Fremkommelighet til tiltaket opp den bratte bakken bør sikres med god vinterdrift, ikke med en reguleringsform som ikke er intuitiv her. Vikeplikt fra vest er ikke et riktig tiltak i dette krysset.»

Avsnittet over kan kun forstås som at ettersom bakken er såpass bratt vil det være behov for å ta tilfart for å komme seg opp, og ordinær vikeplikt bør dermed ikke opprettholdes. Dette er høyst problematisk da vi befinner oss midt i et boligfelt fylt med barn som leker, aker, sykler og beveger seg generelt i gaten. Spørsmålet blir jo ikke om, men når en ulykke vil skje!

At Rambøll fortsetter med å poengtere at bakken i Sløyfa har stigning 13,5 %, og dermed ikke er egnet som universell utforming for gående – har jo lite å si. Bakken blir brukt av gående. Den blir brukt av barn og unge på sykkel, og den er skolevei for veldig mange sommer som vinter. I tillegg, hvor er utredningen om hvorvidt en vei med 13,5% stigning er egnet som universell utforming for bilvei?

Statens Vegvesen har noen standarder og retningslinjer når det kommer til utførelse av bilvei. Noen generelle retningslinjer:

1. **Normal vei**: For vanlige hovedveier og urbane veier bør stigningen helst ikke overstige 6-8 % for å sikre trygg og komfortabel kjøring under normale forhold.
2. **Korte strekninger**: På kortere strekninger, som f.eks. i boligområder eller på mindre veier, kan stigningen tillates å være høyere, opp mot 10-12 %.
3. **Ekstreme tilfeller**: I noen ekstreme tilfeller, som fjellveier eller områder med spesielt krevende topografi, kan stigninger på opptil 15-20 % forekomme. Dette krever imidlertid spesielle hensyn, som god drenering, sklisikring og advarselskilt.

Det er viktig å merke seg at høyere stigning gjør veien mer utsatt for farlige situasjoner, spesielt under vinterforhold med is og snø. Derfor bør stigning vurderes nøye, spesielt i områder som er utsatt for vintervær.

En stigning på 13,5 % i et boligfelt (som er realiteten i Sløyfa) er bratt, men det kan være akseptabelt under visse forhold, spesielt i områder med krevende topografi. Imidlertid krever det spesielle hensyn for å sikre sikkerheten og funksjonaliteten til veien, spesielt i et boligområde hvor det er myke trafikanter, parkering langs veien, og potensiell snø- og isproblematikk.

Her er noen betraktninger for en 13,5 % stigning i et boligfelt:

1. **Sikkerhet for myke trafikanter**: En bratt vei øker risikoen for ulykker, spesielt for gående og syklende. Det er viktig å sikre at det finnes trygge gangveier, gjerne med rekkverk, og god belysning.
2. **Vinterforhold**: I områder med snø og is om vinteren kan en stigning på 13,5 % føre til problemer med fremkommelighet. God drenering, jevn snørydding og muligens bruk av varmekabler eller spesielle overflatematerialer kan være nødvendig for å opprettholde sikkerheten.
3. **Bilens bremseevne og fremkommelighet**: Kjøretøy vil trenge lengre bremseavstand, og det kan være utfordrende for enkelte biler å kjøre opp en slik stigning, spesielt under ugunstige forhold. Dette kan kreve at veien utformes med god friksjon og tydelige advarsler.
4. **Trafikkregulering**: Det kan være nødvendig å sette opp advarselskilt som informerer om den bratte stigningen, spesielt for sjåfører som ikke er kjent med området.

Oppsummert: En stigning på 13,5 % i et boligfelt er høyere enn det som vanligvis anbefales for vanlige veier. Jeg forventer at dette håndteres med tilstrekkelige sikkerhets- og vedlikeholdstiltak, spesielt med tanke på vinterforhold og beboernes trygghet. Jeg regner med aktører som Statens Vegvesen er inkludert i denne utredningen og at lokale og nasjonale retningslinjer følges.

Jeg lurer på hvordan kommunen stiller seg til problematikken til en vei som ikke er egnet verken for gående eller for bilister og oppfordrer til å vurdere direkte adkomst fra Fogdvegen

som en løsning for å avlaste eksisterende veinett.

c) **«Barns interesser» -** Under «risiko og sårbarhet» står det at det er ingen forhold her som fremstår som spesielt utfordrende med tanke på risiko og sårbarhet.

Vi er uenige i denne konklusjonen. Veien Sløyfa's beskaffenhet som smal, med to bratte partier, svinger, dårlig vedlikehold og mange biler parkert langs veiskulderen gjør at en 60 % økning i belastningen vil føre til farlige situasjoner. Sløyfa er et populært område for barnefamilier. Det er mange barnehagebarn og skolebarn i Sløya i dag. Disse vil bruke veien som skolevei. Dette er uavhengig om barn framover vil gå på Alstad skole eller Grønnåsen skole. Barn fra Jensvollveien bruker også Sløyfa. Det er ikke gangfelt i Sløyfa.

d) **Regulering «frittliggende småhus»:** I planforslag står det noe om «gjeldende reguleringsplaner» - det oppleves usikkerhet mtp. reguleringen. Ut fra kommunikasjonen med kommunen ved «fradeling» noen år siden hørtes det ut som at ikke det skulle komme mer enn enfamiliehus med god avstand mellom hverandre («frittliggende småhusbebyggelse»?).
…

Det står at Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede planer med tanke på fortetting og utnytting av sentrumsnære områder til variert boligbebyggelse. Forandring blir vesentlig mtp. Beboere i Sløyfa før og efter prosjektet (fra 23 hus til 37 hus med samme lite endring på vei og infrastruktur). Mulig at fortetning kommer som en utfordring for nåværende infrastruktur og miljø.

e) **Tidsplan:** Det står at tidsplan for utbygging ikke kan planlegges. Dette gir rom for usikkerhet, og potensiell belastning for naboer over en ukjent tidsperiode. Tidsplan for utbygging bør derfor være spesifisert og begrenset i tidsrom

f) **Tilknytting infrastruktur:** Det bør dobbeltsjekkes om noen av husene på Sløyfa er knyttet samme infrastruktur fra Alstad som prosjektet. Noen hus har hatt lav vanntrykk på Sløyfa i perioder. Vi stiller også spørsmål om tilknytting til eksisterende EL-infrastruktur vil ha påvirkning for oss, spesielt mtp. kapasitet for eksisterende eneboliger.

g) **«Fellesparkering» -** det ser ut som at kommunen mener at parkeringssituasjonen i Sløyfa ikke vil endres. Men dersom det kommer en 60 % økning i påtrykk på de begrensede antallet parkeringsmuligheter som finnes i dag, vil det bli betydelig overbelastning. Skulle parkering forsvinne helt, blir det en ekstra utfordring for nåværende beboere.

h) **Innspill til oppstart av reguleringsplanarbeidet, PLAN-ID 2023006:** Flere av beboerne i Sløyfa sendte inn merknader i fjor høst – vi støtter fortsatt argumentene som ble sendt inn da.

i) **Nabo-støtte:** Vi støtter også uttalelsene fra de andre naboene.

j) **Alternativer og videre analyser**: Vi ønsker gjerne å medvirke videre og at mulighetsvurderinger inngår i planbeskrivelsen (slik at det kan ses mer på alternativer). Vi stiller også spørsmål på om noen analyser (spes. Trafikk/vei) må utdypes med observasjoner (skolevei, kvalitative analyser) for å øke forståelse på hvordan veien blir brukt av elever og barn (sikkerhet/trusler).

MVH

Johannes Schmied og Anna Wirén