

Fra: Merli, Einar[Einar.Merli@avinor.no]

Sendt: 21.09.2023 15:10:33

Til: Postmottak Bodø Kommune[postmottak@bodo.kommune.no]

Kopi: sfnopost@statsforvalteren.no[sfnopost@statsforvalteren.no];Krokstrand,

Mette[Mette.Krokstrand@avinor.no];Fardal, Rune

Ingarson[Rune.Fardal@avinor.no];Sandreid, Troels[Troels.Sandreid@avinor.no];Dahl, Jan

Inge[Jan.inge.dahl@avinor.no];

Tittel: Bodø kommune - Reguleringsplaner - Melding om høring og offentlig ettersyn -

Detaljreguleringsplan for Storgata 19 - Bodø sentrum - Uttalelse fra Avinor

Bodø kommune

Vi viser til kommunens brev av 01.09.2023 (saksnr./ref. 2023/2082) vedrørende melding om høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Storgata 19 - Bodø sentrum.

Avinor har uttalt seg i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ved brev av 15.05.2023 til Norconsult AS Avd Bodø.

Bestemmelse knyttet til høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bodø lufthavn er innarbeidet under punkt 2.7 a) i forslag til reguleringsbestemmelser, datert 22.08.2023.

Bestemmelse knyttet radiotekniske vurderinger er innarbeidet under punkt 2.7 b) i forslag til reguleringsbestemmelser.

Avinor har ingen ytterligere merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen.

Med vennlig hilsen

Einar K. Merli

Arealplanlegger, seksjon Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

BÆREKRAFT, KONSEPT- OG INFRASTRUKTURUTVIKLING

einar.merli@avinor.no

Mob: +47 976 51 687

Tlf: +47 67 03 00 00

Drammensveien 144

Postboks 150, 2061 Gardermoen

www.avinor.no



Bodø kommune
Postboks 319
8001 BODØ

Dato: 06.10.2023
Saksref: 202307391-4
Deres ref.: 80338/2023
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Britt Jorid Børset Foss
Telefon:
Mobil: +4790579461
E-post: britt.jorid.borset.foss@banenor.no

Bodø kommune - Melding om høring og offentlig ettersyn av Reguleringsplan for Storgata 19 - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev, datert 01.09.2023.

Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Britt Jorid Børset Foss
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Vår saksbehandler
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato
05.09.2023

Deres dato

Vår referanse
2022/19236 THMO

Deres referanse
2023/2082

BODØ KOMMUNE
Att.Jonas Bjørklund
Postboks 319
8001 BODØ

Automatisk tilbakemelding - Melding om høring og offentlig ettersyn - reguleringsplan for Storgata 19 - Bodø kommune

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeeleg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkivseksjonen

Erik Vesterhus Rasmussen
seksjonssjef

Monica Drage Thorbjørnsen
arkivar

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

Fra: frank.strand@mollefoss.no[frank.strand@mollefoss.no]
Sendt: 13.10.2023 14:16:43
Til: Postmottak Bodø Kommune[postmottak@bodo.kommune.no]
Kopi: Jonas Bjørklund[Jonas.Bjorklund@bodo.kommune.no];
Tittel: Saksnr 2023/2082 - merknader reguleringsplan

Deres ref/saksnr: 2023/2082

Att: saksbehandler/arkitekt Jonas Bjørklund

Vi viser til fremlagte forslag til detaljregulering/reguleringsplan for Storgata 19, Bodø sentrum. Vi ønsker herved å komme med følgende merknader til planen:

1. Eiendoms- og rettighetsforhold tilknyttet kjørevei gjennom bakgård i kvartal 9:

Vi kan ikke se at utbygger/Storgata 19 eier grunn eller på annen måte har rettigheter som tilsier at utbygger vil kunne benytte privat grunn i bakgården i kvartalet til noen form for transport (sykkel, renovasjonsbiler, gående etc.) uten at det eventuelt inngås avtale om dette med eierne av grunnen. Noen slik avtale foreligger oss bekjent ikke i dag.

2. Fremtidig utbyggingspotensial for tomtegrunn i bakgården:

Arealet i bakgården, herunder dagens kjørevei gjennom den, eies i dag i sin helhet av fire eiere: Sjøgata 22 AS, Storgata 17 Bodø AS, Mediegården AS og Holegården AS. Arealet er inndelt etter oppmålte og avmerkede tomtegrenser, jfr. tilgjengelige kart. Som allerede nevnt i planforslaget, foreligger det et betydelig utbyggingspotensiale for eierne av denne tomtegrunnen, kanskje i så mye som 6-8 etasjers høyde. En fremtidig utbygging av denne tomtegrunnen vil selvsagt sterkt kunne påvirke også de aktiviteter (kafe/servering, sykkelparkering, uteoppholdsareal etc.) som utbygger i følge planforslaget ønsker å etablere på egen eiendom som grenser inn mot bakgården. En slik påvirkning vil blant annet kunne være i form av redusert tilgjengelighet og dårligere sol-/lysforhold.

3. Dagens trafikksituasjon i bakgården/trafikksikkerhet:

Bakgården i kvartal 9 er i dag i høy grad utnyttet til parkering, ved at det til sammen er etablert 47 oppmerkede parkeringsplasser for personbiler. I tillegg er det daglige leveranser fra varebiler og taxier, samt ukentlig flere transporter inn og ut med renovasjonsbiler. Samtlige av de fire forretningsgårdene som eier grunn i bakgården, har i dag egne søppelcontainere oppstilt i bakgården. Tømming av disse containerne må skje ved at renovasjonsbiler rygger inn langs den smale og uoversiktlige kjøreveien, siden det ikke er snuplass for biler i denne størrelsen inne i

bakgården.

Parallelt med dette er det allerede stor trafikk inn og ut av bakgården av gående og syklende. For Sjøgata 22 befinner hovedinngangen til byggets to øverste etasjer seg inne i bakgården, noe som alene medfører en betydelig trafikk av gående/syklende. Bare i disse to etasjene i Sjøgata 22 er det i dag ca 70 arbeidsplasser, og i tillegg daglig et antall besøkende pasienter og kunder. Nordlandssykehuset HF, Spesialistlege AS og Friskgården Salten AS er de største leietakerne i disse to etasjene. Hverken Nordlandssykehusets eller de private helseforetakenes lokaler er tilgjengelig fra andre innganger i bygget.

En planlegging for ytterligere økning av trafikken av myke trafikanter (syklister og gående) – og samtidig også renovasjonsbiler – virker for undertegnede å være dårlig gjennomtenkt og lite hensiktsmessig. Mest alvorlig er at denne løsningen også vil være trafikkfarlig. Bakgården og kjøreveien gjennom den er, som allerede nevnt, i dag trang og lite oversiktlig. Kapasitetsmessig virker den allerede utnyttet i så stor grad at en planlegging for ytterligere trafikkøkning må betegnes som uforsvarlig. Vi vil derfor henstille om at noen av de aktuelle funksjonene i denne delen av Storgata 19 (les; sykkelparkering og renovasjon) legges til andre steder i bygget, med inngang f.eks. fra Storgata eller Bankgata. Samtidig ser vi ikke bort fra at andre funksjoner (les; uteoppholdsareal og eventuelt utendørs kafe/servering) vil kunne egne seg å være etablert i det aktuelle området. Ved å flytte noen av funksjonene, vil man også kunne unngå lite hensiktsmessige «kollisjoner» av typen uteoppholdsareal/kafe/servering - og søppelcontainere.

Avslutningsvis vil vi understreke at vi totalt sett ser svært positivt på planene om renovering/ombygging av Storgata 19 etter de planer som nå er utarbeidet. Planene bør imidlertid etter vår oppfatning bearbeides og endres på de punkter som er beskrevet ovenfor.

Mvh.

for SJØGATA 22 AS

Frank Strand

Daglig leder

MØLLEFOSS AS

Sjøgt. 22

8006 BODØ

Telefon: +47 9087 8764

Epost: frank.strand@mollefooss.no

12. OKTOBER 2023

MERKNAD TIL PLANFORSLAG FOR STORGATA 19
MERKNAD FRA NABO STORGATA 13A TIL PLANFORSLAG FOR
STORGATA 19 , PLAN ID 2023002

1 Innholdsfortegnelse

.....	0
1 Innledning	2
2 Kvartalsregulering	2
3 Avfallsløsning	2
4 Adkomst/bruk av bakgård	3
5 Anleggsperiode	3

1 Innledning

Som nabo og gårdeier er vi positiv til utvikling av området, og ser frem til ny aktivitet i sentrum. Vi synes også prosjektet som helhet virker som et positivt bidrag til kvartalet og gaten. Vi motsetter oss derfor ikke planen som sådan, men har merknader til detaljer i planene, spesielt rettet mot bruk av bakgård, manglende kvartalsregulering og eventuelle hindringer planforslaget kan legge for fremtidig utvikling av nabotomter. Som gårdeier har vi også visse bekymringer knyttet mot økt trafikk og støy i bakgården.

2 Kvartalsregulering

Vi stiller oss kritisk til at kravet om kvartalsregulering er tilsidesatt for kvartalet, da planforslaget helt tydelig legger opp til å knytte seg til bakgård, og vil ha innvirkning på fremtidig utvikling av denne. Det legges blant annet opp til adkomst for renovasjon, transport, utadrettet aktivitet og sykkeltransport via bakgård. Boligene med ensidig henvendelse/lufting/utsikt mot bakgård, sammen med uteareal/uteservering/cafedrift, slik som planen tilrettelegger for, vil også klart legge føringer for fremtidig bruk av kvartalets bakgård.

En helhetlig regulering av kvartalet ville bedre kunne lagt til rette for helhetlig utvikling av kvartalet, spesielt med hensyn til at det her vil være snakk om et betydelig antall nye boliger og ny aktivitet som har innvirkning på eksisterende bebyggelse og beboere.

I planbeskrivelsen/referat fra oppstartsmøte (punkt 2.1) fremkommer det at fritaket for kvartalsregulering blant annet er begrunnet med «*at de øvrige gårdeierne ikke er klar/rigget for å gå i gang med utvikling av deres deler av kvartalet*». Til dette stiller vi oss uforstående, da det ikke er kommet henvendelser eller gjort forsøk på dialog i en slik retning så langt gårdeier av Storgata 13a kjenner til.

Når planforslaget likevel legges frem uten kvartalsregulering, ber vi om at det i kapittel 7 av planbeskrivelsen særlig belyses hvilke innvirkninger planforslaget faktisk vil ha for kvartalet som helhet og hvilke føringer og innvirkninger planen vil gi for fremtidig utvikling av kvartalet i forhold til gjeldene arealplan. Særlig gjelder dette for eventuell cafedrift/uteservering mot bakgård, adkomst via bakgård og sol/skygge virkning av eventuell fremtidig bebyggelse tett inn mot studentboliger mot bakgård. Vi minner om at gjeldene områderegulering gir mulighet for å bygge opp mot kote 36 inntil eiendomsgrensen til storgata 19 i bakgård, og at en slik utbygging vil ha betydelige konsekvenser for bokvaliteten i studentboligene.

3 Avfallsløsning

I planforslaget legges det opp til at forslagstiller skal kunne bruke bakgården for å håndtere renovasjon. Det er nevnt som midlertidig løsning, men vi vil fraråde at det gis åpning for en slik midlertidig løsning, da ytterligere varetransport/renovasjon via bakgård øker trafikkmengde og kan skape trafikkfarlige situasjoner dersom man i et område med myke trafikanter, må rygge for å komme inn/ut. Selv om avfallshåndtering i dag delvis skjer via bakgård, vil den betydelige økningen av beboere og næringsaktivitet, gi betydelig større behov for slik transport. Dette er igjen poengtert av leverandørenes utviklings- og kompetansesenter i innspill til oppstart, hvor de kommenterer;

«Kjøretøy som benyttes og trenger adkomst til varemottak og renovasjon må ikke få situasjoner hvor det må rygges i konflikt med myke trafikanter».

De bør derfor stilles krav til at det før brukstillatelse gis, er opparbeidet en felles renovasjonsløsning på offentlig gategrunn i Storgata, slik at en unngår økt trafikk og belastning i bakgården, også med hensyn til at den midlertidige løsningen ikke skal bli permanent. Dersom det ikke skulle være mulig å ferdigstille en slik renovasjonsløsning i storgata før bygget skal tas i bruk, må det etableres midlertidig avfallsløsning annet std, f.eks i lokaler mot Sjøgata eller Bankgata. Med hensyn til tidshorizonten i prosjektet burde det være mulig å kunne ha en permanent løsning på plass i god tid til at bebyggelsen ferdigstilles.

Videre vil vi poengtere at Storgata 19 ikke har tinglyst veirett gjennom bakgård og at det langs tomtegrense er flere parkeringsplasser som vil være til hinder for å gjennomføre renovasjon på en hensiktsmessig måte.

4 Adkomst/bruk av bakgård

Planforslaget legger opp til vesentlig bruk av bakgård til adkomst, aktivitet og avfallshåndtering (midlertidig). Vi stiller oss kritisk til dette, da det ikke foreligger tinglyst veirett via bakgård til planområdet, og denne heller ikke er regulert til offentlig veigrunn eller lignende. Vi aksepterer ikke at bakgård skal benyttes som adkomst, av hensyn til beboere i eksisterende bebyggelse, og mulighetene for trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med parkering og og transport.

Adkomst for sykkelparkering slik den er skissert i planer virker lite attraktiv å bruke som alternativ til adkomst via bakgård. Løsningen, som innebærer å måtte gå inn utadslående dør, ned en trapp ut en dør, ned en rampe og eventuelt inn til sykkelbod, virker svært tungvint og gjør det lite sannsynlig at denne ruten vil bli brukt annet en unntaksvis. En løsning hvor det ville vært mulig å benytte f.eks Bankgata som adkomstvei til sykkelbod ville vært å foretrekke med tanke på tilgjengelighet og bruk av boder/bakgård til sykkelparkering. Alternativt at grense mot bakgård inngjerdes for å hindre uønsket ferdsel.

Vi forutsetter at brann og rømning er hensyntatt via trapperom og omkringliggende gater, slik et det ved en senere utbygging i bakgården ikke vil komme i konflikt med tilkomst for brann/stigebil eller rømning. Det forutsettes også at brannseksjonering er hensyntatt slik at det ikke legges begrensninger for nabobebyggelse.

5 Anleggsperiode

Vi har forståelse for at det i planen ikke er gitt spesielt utfyllende informasjon om hvordan tiltaket tenkes gjennomført, og er også innforstått med at det i anleggsperioden må påregnes noe støy og ulemper. Men det er ønskelig at det i bestemmelser eller beskrivelsen kan gis føringer/beskrivelse av hvorvidt det tenkes tillat/planlegges for bruk av bakgård til rigg, anleggsområdet og/eller transport av materiell, maskiner og mannskap. Det forutsettes at bakgård ikke benyttes til ut/inntransport i byggeperioden.

Bodø kommune
Byutvikling
Postmottak@bodo.kommune.no

Vår ref
2023/746

Saksbehandler
André S. Johnsen

Dato
13.10.23

Merknader til Reguleringsplan for Storgata 19, sak 2023/2082.

Iris Salten IKS (heretter Iris) som har delegert renovasjonsmyndighet og Iris Service (heretter Iris) som drifter husholdningsrenovasjon i Salten har gjennomgått planen sammen og har følgende merknad til planforslaget.

Iris viser til § 5.2.2 Avfallshåndtering i Kommuneplanens arealdel 2022-2034.

Studenthybler er å anse som husholdninger når det kommer til type avfall som blir oppstår i den enkelte hybel med kjøkken- og sanitærrum, jf reguleringsplanens punkt 2.6. Utbygger skal legge til rette for kildesortering av avfallet som genereres av den enkelte boenhet jf Tek 17 § 12.12 (1). Utbygger tilrettelegger for den kildesorteringsløsning som er gjeldene for husholdningene i Bodø kommune som administreres av Iris, der avfallet kildesorteres i fem ulike avfalls fraksjoner.

Utbygger tilrettelegger for gode kildesorteringsløsninger jf Byggforsks anvisning 379.265 pkt 4, inne i hver boenhet/felles rom/felle kjøkken slik at det oppnås rene kildesorterte avfallsfraksjoner.

Bodø kommunes Klima og energiplan - 2019-2031, har satt klare mål for husholdnings- og næringsavfallet som krever gode kildesorteringsløsninger der avfallet oppstår for å nå målene.

Referat oppstartsmøte.

Det fremkommer i referat fra oppstartsmøte at Iris må tidlig i planfasen kontaktes ang dialog for permanent og midlertidig avfallsløsning. Iris har ikke hatt kontakte med tiltakshaver eller tiltakshavers plankonsulent ang permanent eller midlertidig avfallsløsning for dette prosjektet.

Permanent avfallsløsning – offentlig grunn.

Iris har rettet henvendelse til saksbehandler 1 angående permanent avfallsløsning uten at denne henvendelsen er besvart. Tidslengden på midlertidig avfallsløsning gir premiss for hvordan denne skal planlegges og driftes. Bodø kommune må før rammetillatelse gis ta stilling til hvem som skal være avtalepart for festeavtale for den planlagte avfallsløsning på offentlig grunn.

Midlertidig avfallsløsning.

Både detaljregulering for Storgata 19 og reguleringsplanen for Storgata 19 beskriver felles uteoppholdsareal med innkjøring fra bakgården eller avfallsrom innenfor planområdet som alternativer.

Bakgården:

Inntil 100 hybler vil kreve en robust utendørs avfallsløsning da det vil oppstå mye avfall som skal håndteres på begrenset plass. Ca halvparten av uteoppholdsarealet går bort til sykkelparkering i eget «hus». Gjenværende areal skal både huse containere/avfallsdunker samt oppstillingsplass for renovasjonsbil. Viser til *Helse- og Miljøtilsyn Salten* sitt innspill punkt 5.

Tilkomst er via Storgata og adkomsten er svært begrenset for store kjøretøy. Iris har driftet renovasjon fra enkelt leiligheter i denne bakgården i mange år og har svært god kjennskap til de utfordringer bakgården har i dag. I



vinterhalvåret vil snø og parkerte biler på begge sider svært ofte være til hinder for renovasjonsbilens tilgang til bakgården som gir uforutsigbar tømning med hyppig tilbake kjøring. Overfylte container/dunker som ikke tømmes kan øke skadedyrs problematikken i området. Dette gir økte kostnader for renovasjonstjenesten og økte utslipp til luft når tjenesten ikke kan utføres når man er der første gang.

Utbygging av Kvartal 10 vil kunne hindre renovasjonsbilens tilgang til bakgården. I byggeprosessen av Kvartal 10 må man anta at deler av bakken langs Storgata 11A og bakgården til 11A avstenges. I dag bruker renovasjonsbilens deler av bakgården til Storgata 11 A for å kunne rygge inn bakgården til Storgata 13 til 19. Det gjøres oppmerksom på at bakken har ca 12% fall noe som er utfordrende på vinteren med hensyn å ta seg ned bakken på en sikker måte med tunge kjøretøy.

Trafikksikkerhet til bakgården er ikke tema detaljregulering for Storgata 19. *Helse- og miljøtilsyn Salten* har i punkt 4 spilt inn trafikksikkerhet og *Leverandørens utviklings- og kompetansesenter* har spilt inn trafikksikkerhet uten at plankonsulent har sett på dette området renovasjon som utfordrende. Iris savner også Bodø kommune - avd for vei og trafikk sine vurderinger av trafikksikkerheten for den økte tung trafikken til bakgården.

Tilførselsvei til bakgården er gjennomgangs åre for myke trafikanter som nevnt over skal inn og ut av bakgården (sykkelparkering til beboere, øvrige leiligheter og næringsvirksomhet), personer som bruker trapp mellom Sjøgata og Storgata. Kvartal 10 skal bruke denne trappen til sitt midlertidige avfallsrom i Sjøgata. Trafikk av myke trafikanter vil være økende i dette området og renovasjonskjøretøy må rygge for å nå uteoppholdsarealet i bakgården.

Avfallsrom:

Detaljreguleringen for Storgata 19 eller Reguleringsplan for Storgata 19 tilkjenne gir ikke hvor dette avfallsrommet er i planområdet. Skal avfallsrommet være innenfor planområdet så kan arealer med utgang i Sjøgata benyttes til formålet. Her er det i dag port for varelevering som tidligere ble brukt av Bohus. Ved planlagt oppgradering av Sjøgata må det planlegges inn oppstillingsplass for renovasjonsbil i lomme her.

.....

Iris sin oppfatning er at midlertidig løsning vil vare lenge da Bodø Kommune ikke har noen plan eller tilkjenne gitt noen plan for når Storgata skal gjøres om til gatetun og permanent avfallsanlegg kan settes ned i offentlig grunn.

Skal bakgården benyttes til formålet må det gjøres trafikksikkerhets vurderinger og SVV sin håndbok N 100 – krav til veibredde, snuplass og sporingskurve for lastebil kl L må synliggjøres, slik at renovasjonskjøretøy kan ferdes inn og ut på en sikker måte.

Iris anbefaler at husholdningsavfallet for inntil 100 boenheter løses gjennom tilgjengelige arealer i Storgata 19 som vender ut mot Sjøgata. Dette gir en forutsigbar og trafikksikker innsamling for alle parter.

Med hilsen

André S. Johnsen

André S. Johnsen

Drifts- og innkjøpsjef

Iris Service AS

Bodø kommune
Byutvikling
Pb. 319
8001 Bodø

Saksnr:
2023/2082

Kommentar fra LUKS til:
Reguleringsplan for Storgata 19, Bodø sentrum.

Det er i planene eget avsnitt vedrørende avfallshåndtering, på lik linje må det også være eget avsnitt for varetransport. Varetransporten har en vesentlig høyere frekvens med leveranser så disse må likestille da det også har behov for samme størrelse på arealet for adkomst, plassering og utforming av arealer.

Videre er det planleggers kommentar følgende avsnitt:

«Det vil være mulighet for varelevering fra Storgata og Sjøgata»

Dette sier ikke noe om hvordan varelevering med lovlig biloppstillingsplass og transportveier blir ivaretatt i henhold til gjeldende regelverk, dette må inn i planen.

All varetransport er en del av en transport.

Varetransporten må legges inn i planen. Nødvendig areal må sikres slik at varetransport kan forgå forsvarlig hva angår myketrafikanter osv. Videre må sjåførenes arbeidsmiljø også være ivaretatt. Kommunen må knytte sammen energi- og klimaplanen, miljøplaner, arealplanen med byggesaker, gatereguleringer etc., dette da disse ofte vanskeliggjør en effektiv og miljøvennlig varetransport når dette ikke er samhandlet.

Regelverket sier:

Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt.

Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, for singel bil er lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. For øvrig må transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Det må også støy sikres mot boliger.

Dette gjøres med å følge kravene i TEK 17.

Da tidligere TEK 10 ble endre hva angår varelevering/næringsbygg ble disse paragrafene flyttet slik til TEK 17.

Aktuelle paragrafer i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4.

§ 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik: § 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.

§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggerkets behov)

I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med:

Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702

§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidlokaler

§§ 2-18, Ferdsl og adkomst

§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier

§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser

§§ 1 i Byggherreforskriften

Med vennlig hilsen

Jürg Berger



Fagsjef logistikk
Post/Besøksadresse:
Prinsensgate 1c.
0152 Oslo
M: 91776743
E: jb@luks.no.
W: www.luks.no

Fra: Heidi Holmstrøm[Heidi.Holmstrom@mattilsynet.no]

Sendt: 13.09.2023 09:42:06

Til: Postmottak Bodø Kommune[postmottak@bodo.kommune.no]

Tittel: Melding om høring og offentlig ettersyn, reguleringsplan for Storgata 19, Bodø sentrum - saksnummer 2023/2082.

Hei!

Det vises til brev av 1. september - *Melding om høring og offentlig ettersyn, reguleringsplan for Storgata 19, Bodø sentrum.*

Det skal legges til rette for etablering av 100 studentboliger med tilhørende fellesområder, kafe, forretninger og lignende i Storgata 19.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har Mattilsynet i oppgave å bidra til at planer ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene drikkevann, plantehelse, fiskehelse/fiskevelferd og dyrehelse/dyrevelferd.

Mattilsynet har ingen kommentarer eller innspill til planene for Storgata 19.

Heidi Holmstrøm

seniorinspektør

Mattilsynet, Region Nord, Avdeling Salten

Telefon: 22 77 82 56

Mobil: 99 60 43 78

Besøksadresse: Sjøgata 34/36, 8006 Bodø

Felles postadresse: Mattilsynet, Distriktskontoret Salten, Felles postmottak, Postboks 383, 2381 Brumunddal

postmottak@mattilsynet.no

www.mattilsynet.no www.matportalen.no

Bodø kommune
972418013
8001 BODØ

Deres ref.:
2023/2082

Deres dato:
01.09.2023

Vår ref.:
23/9026-4
23/106102

Vår dato:
13.10.2023

Uttalelse - Melding om høring og offentlig ettersyn - Ramsalt studenthus - Bodø kommune

Nordland fylkeskommune viser til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for Storgata 19, Bodø sentrum. Høringsfrist er 14.10.2023.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av 100 studentboliger med tilhørende fellesområder, kafé, forretninger og lignende i den vernede etterkrigsbebyggelsen mot Storgata, Bankgata og Sjøgata. Tiltakshaver er Ramsalthjørnet AS, mens øvrige eiere i området er Studenthjørnet AS. Nord Studentsamskipnad skal eie og drive studentboligene.

Fylkeskommunen viser til innspill gitt 06.06.2023, vår referanse 23/9026-2 23/56667, samt sak i regionalt planforum 20. september 2023.

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

Merknader

Forholdet til regionale interesser

Så langt Nordland fylkeskommune kan se vil dette tiltaket ikke være i strid med regionale interesser slik det blant annet kommer frem i arealpolitiske retningslinjer i [Fylkesplan for Nordland 2013-2025](#).

Fylkeskommunen er tilfreds med dialogen som har vært ført i planprosessen, samt at det er utarbeidet en støyfaglig utredning for planarbeidet.

Kulturminner nyere tid

Det er positivt at bygningen tas i bruk og fylkeskommunen er fornøyde med at vernet på Storgata 19 ivaretas. Fylkeskommunen har sammen med kommunen deltatt i flere møter med tiltakshaver for å diskutere blant annet mulighetene i fasadeløsninger, vernekriterier og støyproblematikk.

Fylkeskommunen er fornøyd med bestemmelsene som vil bidra til å sikre kulturmiljøverdiene i Bodø sentrum. Disse er strenge samtidig som det åpner for en del endringer for å sikre

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Besøksadresse:
Prinsensgate 100
Org.nr.:
964 982 953

Telefon:
E-post:
post@nfk.no

Samfunnsutvikling
Plan og analyse
Tim Christian Tomkins-Moseng
Tlf.: 75650310

bruk. Fylkeskommunen er også i dette tilfellet positive til en tilbakeføring av flere fasadeelementer som skal gjøres på dokumenterbart grunnlag. Fylkeskommunen ber om at det framkommer i bestemmelsene at den verneverdige bebyggelsen innenfor KBA2 ikke tillates revet.

Utover dette har fylkeskommunen ingen kulturminnefaglige merknader til planforslaget.

Digital plandialog

Det er positivt at planforslaget er publisert i Nordlandsatlas. Det bidrar til bedre dialog i planprosessen og oversikt over arealforvaltningen.

Veiledning

Fylkeskommunene skal i henhold til plan- og bygningsloven § 3-2 bistå og veilede kommunene i deres planoppgaver. Konsulent og kommune oppfordres til å ta kontakt med aktuelle saksbehandlere ved behov. Nordland fylkeskommune har nylig oppdatert planveiledning på nettsiden nfk.no/planlegging, det viser til denne.

Med vennlig hilsen

Silje Charlotta Wästlund
seksjonsleder plan og ressursutvikling

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kontaktinformasjon

Tema	Kontakt	Kontaktinformasjon
Nyere tids kulturminner	Trym Sundseth	trysun@nfk.no
Plan	Tim Chr. Tomkins-Moseng	timmos@nfk.no

Kopi til

Statsforvalteren i Nordland Postboks 1405

8002

BODØ



Statens vegvesen

BODØ KOMMUNE
Postboks 319

8001 BODØ

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Line Margrethe Hansen /
91808627

Vår referanse:
23/79949-4

Deres referanse:
2023/2082

Vår dato:
12.10.2023

Uttalelse – høring og offentlig ettersyn – Reguleringsplan for Storgata 19 – Bodø kommune

Vi viser til høring datert 01.09.2023 med forslag til arealplan for Storgata 19 i Bodø kommune.

Saken gjelder

Bodø kommune har sendt forslag til detaljreguleringsplan for Storgata 19 til høring og offentlig ettersyn. Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av 100 nye studentboliger med tilhørende fellesområder, kafé, forretninger og lignende. Planen legger til rette for riving og oppføring av nytt bygg mot Sjøgata, samt riving av deler av bebyggelse mot bakgården. Tiltakshaver er Ramsalthjørnet AS.

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. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som

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

berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesens rolle i denne saken er som sektoransvarlig innenfor vegtransport.

Våre merknader til planforslaget

Sykkelparkering er en naturlig del av infrastrukturen for sykkeltrafikk. Et godt utbygd anlegg for sykkelparkering vil kunne bidra til at flere sykler til og fra gjøremål. Forslag til planbestemmelser § 2.4 tillater at det skal være 0,15 parkeringsplasser for sykkel pr. boenhet, altså til sammen 15 parkeringsplasser for sykkel. Dette er betydelig mindre enn hva som er satt som krav i kommuneplanens arealdel for Bodø kommune, hvor kravet er minimum 1,5 pr. boenhet.

Planforslaget viser til flere prosjekter for studentboliger i andre deler av kommunen hvor en sykkeldekning på 0,15 er utprøvd. Statens vegvesen mener at det ikke uten videre kan sammenlignes studentboliger i sentrum med studentboliger i nærheten av universitetet. Studenter har ikke kun behov for å komme seg til og fra universitetsområdet. Sykkel kan være et transportmiddel til flere målpunkter i akseptabel sykkelavstand fra studentboligene. Vi anser det som vesentlig at det etableres tilstrekkelig med trygge sykkelparkeringsplasser for å stimulere til økt sykkelbruk. Vi viser også til Kommunedelplan for sykkel 2018 – 2025, hvor et av hovedmålene er at Bodø kommune skal ha en sykkelandel på 25 % innen 2025.

I planforslaget fremkommer det at FNs bærekraftsmål nr. 3; God helse samt bærekraftsmål nr. 11; Bærekraftige byer og lokalsamfunn har relevans for prosjektet. Det vises til at prosjektet har fokus på å tilrettelegge for gående og syklende. I Miljøprogrammet hevdes det at sykkelparkering skal planlegges som en synlig del av prosjektet for å gjøre det attraktivt å bruke sykkel heller enn bil. Statens vegvesen mener at dersom planforslaget skal kunne hevdes å legge til rette for bruk av sykkel, må antall sykkelparkeringsplasser økes. Areal for vask og reparasjon av sykkel må også settes av. For gode løsninger for best mulig arealutnyttelse viser vi til håndbok V122. [Håndbok V122 Sykkelhåndbok \(vegvesen.no\)](#)

I tiltakskatalogen for transport og miljø er sykkelparkering et tiltak som vurderes som et viktig bidrag til at flere bruker sykkel til og fra gjøremål.

Lenke til tiltakskatalogen:

[Sykkelparkering – Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

Konklusjon

Vår uttalelse er en klar oppfordring til at antall sykkelparkeringsplasser for Storgata 19 i Bodø kommune må økes. Økningen må baseres på en ny vurdering av behovet sett opp mot kravet i kommuneplanens arealdel. Planbestemmelsens § 2.4 må endres tilsvarende.

Vi har ingen ytterligere merknader.

Transportforvaltning Nord 1
Med hilsen

Jan-Åge Karlsen
Seksjonssjef

Line Margrethe Hansen
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Bodø kommune
Att. Byutvikling
8001 Bodø

Dato:20.09.2023
Saksbehandler:Guri Skjæran Moe
Telefon direkte:98 22 39 31
Deres ref:2023/2082
Løpenr.:1311/2023
Saksnr/vår ref:2020/1
Arkivkode:L00

Merknader til høring og offentlig ettersyn - reguleringsplan for Storgata 19, Bodø

Viser til mottatt melding om høring og offentlig ettersyn – reguleringsplan for Storgata 19, Bodø med høringsfrist 14.10.2023. Vi viser også til vår tidligere uttalelse til oppstart av planarbeid – Storgata 19 av 25.05.2023. Se vedlegg.

Hjemmelsgrunnlag

Helse- og miljøtilsyn Salten (HMTS) har vurdert planene etter aktuelt hjemmelsgrunnlag:

- Lov 24.6.2011 nr.29 om folkehelsearbeid
- Forskrift 25.4.2003 om miljørettet helsevern.

Kommunen har delegert myndighet til HMTS innenfor miljørettet helsevern, etter lov 24.6.2011 nr.29 om folkehelsearbeid §9. Se forskrift med veileder her. Vår vurdering gjøres på bakgrunn av dette, i samråd med kommuneoverlegen som også har vedtaksmyndighet i hastesaker.

Helsemyndigheten skal ivareta helsehensyn i forhold til utbygging og friarealer, trafikksikkerhet (ulykkesforebygging), støy og livskvalitet generelt. Formålet er «å fremme folkehelse og bidra til gode miljømessige forhold samt sikre befolkningen mot faktorer, blant annet fysiske, kjemiske, biologiske og sosiale miljøfaktorer som kan ha negativ virkning på helsen».

Overordnet krav er at virksomheter og eiendommer skal planlegges, bygges, tilrettelegges, drives og avvikles på en helsemessig tilfredsstillende måte, slik at de ikke medfører fare for helseskade eller helsemessig ulempe. Helsemessige ulemper som virksomheten/eiendommen kan påføre omgivelsene skal vurderes. Hvis virksomheter/eiendommen har adgang for allmennheten, eller benyttes av mange mennesker, eller hvor mennesker oppholder seg over lengre perioder, skal også helsemessige forhold i virksomheten vurderes.

Saksunderlag fra Bodø kommune, Byutvikling (sammendrag)

Planområdet ligger i gul støysone fra vegtrafikk, og i kombinasjon med fasadevern på størstedelen av bebyggelsen er det krevende å innføre relevante tiltak mot støy. Konsekvensen av dette er at støykravene i kommuneplanens arealdel og gjeldende statlige støyretningslinjer ikke fullt ut oppnås. Avd. Byutvikling er likevel positiv til etableringen, da summen av de avbøtende tiltakene for studentene og bosituasjonen som helhet vurderes å være god.

Våre innspill:

Vi viser til rapport; Støykartlegging for områderegulering Storgatakvartalene 9, 10, 17, 18 og 19 (Norconsult 17.11.2017). I denne utredningen ble det konkludert med at deler av kvartalet ligger i rød sone. Utredningen var ment som et verktøy for å vurdere egnethet for etablering av støyfølsom bebyggelse innenfor området. Det er hovedsakelig lagt vekt på kartlegging av støyforholdene for bygg med vernede fasader.

Videre viser vi til rapportens 4.1.1 Kvartal 9

«Kvartal 9 ligger plassert lengst nordøst innenfor planområdet. Det er dette kvartalet som er mest støyutsatt for vegtrafikkstøy. Kvartalets fasade som vender mot Sjøgata og deler av fasaden som vender mot Bankgata ligger i rød støysone fra vegtrafikkstøy, det vil si med fasadenivåer $L_{den} \geq 65$ dBA. Den resterende delen av fasaden mot Bankgata ligger på grensen til rød støysone.

Deler av fasaden mot Storgata nærmest Bankgata, samt og endevegg mot trappesmyg opp fra Sjøgata ligger i gul støysone fra vegtrafikkstøy. Kvartalet har imidlertid tilgang til en naturlig skjermet bakgård og tilgang til skjermet uteplass på bakkeplan i bakgård som vist i støykart X02.

Innenfor kvartalet er tre fasader vernet, henholdsvis mot Bankgata, Storgata med tilhørende fasade mot gårdsrom, jamfør figur 2.

Anbefalinger ved etablering av nye boliger i kvartal 9

- Nye leiligheter med fasade mot Sjøgata, Bankgata eller støyutsatt del av Storgata må gjøres gjennomgående slik at de oppnår stille side mot bakgård. Eventuell uteplass med tilfredsstillende støynivå, etableres mot bakgård.
- Hjørnet mellom Bankgata og Sjøgata er svært støyutsatt, og har i utgangspunktet ikke tilgang til noen stille side. Dette hjørnet er dermed ikke egnet til boligformål.
- Hjørnet mellom Bankgata og Storgata har i utgangspunktet ikke tilgang til noen stille side. Fasade både mot Storgata og mot Bankgata er vernet.
- Ved planlegging av nye boliger i deler av kvartalet der det er beregnet støynivåer L_{den} høyere enn 55 dB, må det i tråd med kommuneplanens arealdel, bestemmelsenes § 1.4.2 utarbeides støyfaglig rapport som dokumenterer at støykravene i kommuneplanens arealdel, bestemmelse §1.4.1 ivaretas.»

I sammendraget i rapporten skrives følgende i forhold til kvartal 9 og støy:

Med bakgrunn i manglende underlagsinformasjon er det ikke utført kvantitative beregninger av støy fra godshåndtering tilknyttet jernbanen i denne utredningen. Det kan ikke utelukkes at støy fra godsterminalen kan være et aktuelt tema for eventuell ny boligbebyggelse i kvartal 9. Dette gjelder særlig støy med impulspreget karakter som støy fra lasting og lossing av gods, samt skifteområder for tog. Ved konkrete utviklingsplaner for kvartalet burde dermed støy fra godshåndtering vurderes med hensyn på gjeldende driftstider på godsterminalen.

I rapporten fra 2017 er beregningen gjort ut fra:

Tabell 2: Trafikkmengde benyttet for beregning av støy fra vegtrafikk

Vegstrekning (delstrekning)	ADT i 2030 [kjøretøy /døgn]	Tungtrafikkandel [%]	Hastighet [km/t]
Sjøgata	12600	5%	30
Bankgata	6850	5%	40
Dronningens gate	770	25%* 3%**	30

*mellom Professor Schyttes gate og Rådhusgata

**mellom Rådhusgata – Bankgata

I saksunderlaget som følge saken (datert 23.08.2023), støyberegning gjort ut fra:

Tabell 4. Trafikktala som er lagde til grunn i denne rapporten

Veg	ADT 2021/2022/2043 [kjøretøy/døgn]	Tungtrafikkandel [%]	Fartsgrense [km/t]
KV10700 Bankgata	6 850	5 %	40
KV22500 Sjøgata	4 600	5 %	30

Etter egne vurderingar er det vidare lagt til grunn fordeling av trafikken over døgnet som for gruppe 2 (bynære område) i rettleiaren M-128 [5] til støyretningslina T-1442/2021. Døgnfordelinga er vist i Tabell 5.

Tabell 5. Døgnfordeling av trafikken

Døgnperiode	Gruppe 2
Dag (kl. 7-19)	84 %
Kveld (kl. 19-23)	10 %
Natt (kl. 23-7)	6 %

Beregningsgrunnlaget er sammenfallende, med unntak av kjøretøy per døgn i Sjøgata, der tallet er vesentlig lavere - ut fra at Bodø kommune har en ambisjon om nullvekst i vegtrafikken i sentrum. Dermed angir den eldste rapporten rød støysone, mens det i 2023 en anslått til gul støysone.

Konklusjon:

- Som det framgår av planene, genererer trafikkbelastningen i Bankgata og Sjøgata fasadestøy over tillatte grenseverdier (i 2017 anslått til rød støysone, i 2023 anslått til gul støysone). Vi kan ikke se at de avbøtende tiltakene som beskrives, kompenserer for at ¾ av de ca. 100 planlagte boenhetene mangler muligheten for å lufte mot stille side.
- Helsemessig kan støy virke som en stressfaktor på samme måte som mange andre stressfaktorer, og støy kan virke sammen med andre faktorer i vårt miljø. Forstyrrelser av søvn regnes som den mest alvorlige blant de veldokumenterte virkningene av støy. Ved å ivareta stille side, vil soverom/oppholdsrom kunne skjermes mot trafikkstøyen. Vi kan ikke se at det er noe i planene som tilsier at grenseverdiene i T-1442 bør fravikes, særlig ut fra usikkerheten knyttet til prognosen for antall kjøretøy per døgn i Sjøgata og evt. støy fra godshåndtering. Vi står ved vår tidligere uttalelse og mener at den bør hensyntas i større grad.
- Universell utforming og særlig tilgjengelighet bør vektlegge i den videre utformingen.

For øvrige merknader se vår tidligere uttalelse som er vedlagt.

Med vennlig hilsen

Katalin Nagy
daglig leder

Guri Skjæran Moe
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever ikke signatur

Vedlegg

1 Uttalelse miljørettet helsevern; Oppstart av planarbeid - Storgata 19 (2023002)



Bodø kommune
Postboks 319
8001 Bodø

Saksbehandler, innvalgstelefon

Kaja Baukhol Olsen, 75531650

Uttalelse med innsigelse - Reguleringsplan - Bodø - Storgata 19 - PlanID 2023002

Vi viser til kommunens oversendelse av 1. september 2023, forslag til reguleringsplan for Storgata 19. Vi viser også til notat av 5. oktober 2023 som ble sendt fra Bodø kommune i etterkant av møtet som ble avholdt 3. oktober 2023 mellom Statsforvalteren, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune.

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av 100 studentboliger med fellesarealer for beboerne, publikumsrettet tjenesteyting, forretning og sykkelparkering ved transformasjon av eksisterende bygningsmasse i den vernede etterkrigsbebyggelsen mot Storgata, Bankgata og Sjøgata. Det legges samtidig til rette for riving og oppføring av ny bebyggelse mot Sjøgata, samt riving av deler av bygningsmassen mot bakgård hvor det tenkes lagt til rette for privat uteoppholdsareal.

Statsforvalteren har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets [brev av 22.12.2017](#) fått delegert myndighet til å samordne og avskjære innsigelser fra regionale statsetater til kommunale arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Til denne planen foreligger det uttalelse med innsigelse fra Statsforvalteren.

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.

INNSIGELSE

Statsforvalteren fremmer innsigelse til reguleringsplan for Storgata 19 fordi hensynet til støy ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget og dette er i strid med T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Valgte planløsning avviker bl.a. ved at hovedvekten av boenhetene ikke får stille side og at vurderinger av avbøtende tiltak ikke er tilstrekkelig avklart mot verneinteressen. Det går heller ikke frem av planforslaget om de konkrete negative virkningene som planforslaget kan ha for folkehelsen er vurdert.

VURDERING OG BEGRUNNELSE

Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse

Statsforvalteren kan i henhold til plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd fremme innsigelse til forslag til reguleringsplan i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vårt saksområde. Dersom planforslaget er i strid med bestemmelser i loven, forskrift, statlig planretningslinje, statlig eller regional planbestemmelse, eller overordnet plan, kan det i henhold til bestemmelsens fjerde ledd fremmes innsigelse.



Overordnede retningslinjer for bruk av innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven er gitt i [Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-2/14](#). Det er der bl.a. sagt at det er viktig at det bare fremmes innsigelse der det er nødvendig å bruke dette virkemiddelet for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser eller andre interesser av stor samfunnsmessig betydning.

Klima- og miljødepartementet har i rundskriv T-2/16 kommet med en klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. Vesentlige avvik fra T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging kan gi grunnlag for innsigelse. Forhold som kan gi grunnlag for innsigelse er blant annet at planlagt arealbruk er i strid med retningslinjene og Statsforvalteren ikke finner at begrunnelsen for avviket kan forsvare avvikets omfang, og at planlagt arealbruk avviker fra anbefalingene i retningslinjen uten at årsakene til avviket er grunnlagt og tilstrekkelig dokumentert.

Statsforvalterens vurderinger – Grunnlag for innsigelse

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og trivsel og påvirker helsen til mennesker. Det er et nasjonalt mål å redusere antallet mennesker som blir plaget av støy. [Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021](#), skal legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av byggesaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for støynivå utendørs, på fasade og på uteoppholdsarealer for støyfølsom bebyggelse. Retningslinjen gir også kvalitetskriterier for planlegging av ny støyfølsom bebyggelse. Det er lagt vekt på tre kvalitetskriterier: tilfredsstillende støynivå innendørs, tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå og stille side. Dersom disse tre kvalitetskriteriene ikke kan oppnås, bør det vurderes om arealet er egnet for støyfølsomt bruksformål. Krav til støyforhold innendørs og på uteoppholdsareal finnes i byggeteknisk forskrift.

Planområdet er preget av støy fra vegtrafikk. Fasadene mot Bankgata og Sjøgata ligger i øvre del av gul støysone, helt opp mot grensen til rød støysone. Fasade mot Storgata ligger i nedre del av gul støysone. Det fremgår av støyretningslinjen at gul sone er en vurderingssone, hvor det må planlegges godt for å oppnå tilfredsstillende støyforhold. Det er i støyretningslinjen anbefalt graderte krav som skiller mellom krav til nedre del av gul støysone, øvre del av gul støysone og rød støysone. Felles for alle er at det anbefales krav om at alle boenheter skal ha tilgang til stille side hvor soverom kan plasseres. Det er dokumentert at tilgang til stille side reduserer støyplage, og verdien av en stille side kan ikke fullt ut erstattes av dempet fasade, luftevinde med skjerming, forsert ventilasjon og kjøling eller andre tiltak som sikrer både tilfredsstillende innendørs lydnivå og tilfredsstillende luftkvalitet og temperatur (inneklimate). Der det selv etter arbeid med plangrep ikke er mulig å oppnå stille side for alle boenheter, kan det unntaksvis, og for en liten andel av boenhetene, tillates dempet fasade som erstatning for stille side.

Det ligger etter vår oppfatning en klar føring i støyretningslinjen når det står at avvik fra hovedregelen om stille side kun bør aksepteres unntaksvis og for en liten andel av boenhetene. Dette innebærer at en klar hovedvekt av enhetene bør ha stille side. Støyretningslinjens forutsetning er også at boenheter som ikke kan få stille side, skal ha dempet fasade som erstatning for dette. Ensidige boenheter mot Sjøgata, Bankgata og Storgata vil verken få stille side eller dempet fasade. Kun 25 % av boenhetene er sikret tilgang til stille side gjennom planforslaget. De øvrige 75 % av boenhetene vil kun ha tilgang til støyeksponert fasade. Støyretningslinjen anbefaler ikke å tillate ettroms boenheter med kun dempet fasade. Bodø kommune har gjort denne anbefalingen juridisk bindende gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel. Planen er altså i strid både med overordna plan og gjeldende statlige støyretningslinje da det her åpnes opp for at hovedvekten av boenhetene kun får tilgang til støyeksponert fasade, altså en situasjon med høyere støynivå og dårligere kvaliteter enn dempet fasade og stille side. Statsforvalteren mener derfor det her er tale om vesentlige avvik fra støyretningslinjen.

Avbøtende støytiltak på fasade

Deler av planområdet er underlagt hensynssone bevaring kulturmiljø. Fasaden mot Sjøgata er unntatt dette vernet, jf. bestemmelsene for områderegulering Storgatakvarternene 9, 10, 17, 18 og 19. Planforslaget for Storgata 19 sier at eventuelle avvik fra original utforming pga. støyfaglige hensyn kan tillates med særskilt uttalelse fra regional kulturminnemyndighet, jf. foreliggende forslag til bestemmelser.



Det er i plandokumentene og ettersendt informasjon gjort rede for at Bodø kommune har vært i dialog med vernemyndigheten om planen. Vi kan fra dette likevel ikke se at Bodø kommune har innhentet en konkret vurdering fra vernemyndigheten av hvilke avbøtende støytiltak som er mulig å gjennomføre på fasadene som er omfattet av fasadevernet. En slik vurdering skal bidra til at det utarbeides konkrete og hensiktsmessige reguleringsbestemmelser tilpasset planområdet og støysituasjonen, og gi kommunen et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om planen kan vedtas.

Statsforvalteren mener at forhold knyttet til fasadevernet og handlingsrommet for fasadetiltak så langt som mulig må være ivaretatt i plansammenheng og ikke utsettes til byggesaken, dersom dette kan få innvirkning på hvilke avbøtende støytiltak som er mulig å gjennomføre på fasadene. Avbøtende tiltak skal være et plantema og avklart før byggesak, og sikres opparbeidet gjennom planbestemmelsene. Vi stiller derfor spørsmål ved om det er gjort det som er mulig for å redusere støypilg i det aktuelle prosjektet. Anbefalte grenseverdier og kvalitetskriterier i støyretningslinjen oppnås ikke, og etter Statsforvalterens vurdering er ikke årsakene til dette i tilstrekkelig grad begrunnet.

Vurdering av helsekonsekvens

En forutsetning for en bærekraftig utbygging og fortetting, er at gode lydmiljøer finnes i tilstrekkelig omfang, der risikoen for støypilg og negative helseeffekter begrenses. Helsekonsekvenser, eller sykdomsbyrde, som følge av støy, kan kvantifiseres som tap av friske leveår på grunn av støy. Selv om man befinner seg utenfor gul sone, kan man allikevel være plaget av støy, inntil 10 % av befolkningen kan være svært plaget av støy ved støynivå som er lavere enn det som tilsvarer gul støysone.

Kommunen skal ifølge folkehelseoven § 4 fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen. I vårt innspill til varsel om oppstart av planarbeidet trakk vi frem at det bør gjøres en medisinskfaglig og helhetlig vurdering av helsekonsekvens av planforslaget. Vi anbefalte sterkt at planforslaget ble vurdert av kommuneoverlegen, miljørettet helsevern i kommunen eller annen medisinskfaglig rådgiver. Bodø kommune har delegert myndighet til Helse- og miljøtilsyn Salten innenfor miljørettet helsevern. I sitt innspill til varsel om oppstart skriver Helse- og miljøtilsyn Salten bl.a. følgende «Vi kan ikke se at det er noe i planene som tilsier at grenseverdiene i T-1442 bør fravikes». Miljørettet helsevern i kommunen er altså ikke enig med Bodø kommunes planavdeling i at det er forsvarlig å avvike fra støyretningslinjen i denne saken.

Statsforvalteren mener at Bodø kommune burde ha foretatt en helhetlig vurdering av helsekonsekvens tidligere i planprosessen, sett også i lys av uttalelsen ved oppstart fra kommunens eget fagmiljø innenfor miljørettet helsevern. For å kunne gjøre en forsvarlig avveining mellom folkehelsehensyn og annen samfunnsnytte forutsettes det at kommunen sikrer at de ulike hensynene er godt beskrevet, konkretisert og dokumentert i planforslaget. Etter vår oppfatning er det en mangel at en slik vurdering av helsekonsekvens ikke er gjort i saken. En sak skal være så godt opplyst som mulig før vedtak treffes, jf. forvaltningsloven § 17. Statsforvalteren er av den oppfatning at en vurdering av helsekonsekvens er nødvendig for at utrednings- og informasjonsplikten skal være oppfylt.

Statsforvalterens forslag til løsning

Vi har forståelse for at det er ønske om å etablere studentboliger i Bodø sentrum, men det må vurderes om det er forsvarlig å akseptere avvik fra støyretningslinjen med de helsemessige konsekvenser dette kan gi. Statsforvalteren mener planforslaget ikke synliggjør den utfordrende støysituasjonen i tilfredsstillende grad, og det er vår vurdering at saken må opplyses bedre med tanke på helsekonsekvens før endelig vedtak kan treffes. Det må derfor gjøres en vurdering av de konkrete negative virkningene som planforslaget kan ha for folkehelsen, og det bør vurderes om arealet er egnet for støyfølsomt bruksformål slik det planlegges for her.

Statsforvalteren mener foreliggende forslag til bestemmelser ikke stiller tilstrekkelig krav for å sikre at støysituasjonen blir best mulig for så mange boenheter som mulig. Det bør etter vår oppfatning arbeides videre med avbøtende støytiltak, både der fasadevernet gjelder og der fasadevernet ikke gjelder. Det bør ses nærmere på om det for boenhetene mot Sjøgata, hvor fasadevernet ikke gjelder, er mulig å oppnå en



bedre støysituasjon, og om mulig dempet fasade, for alle eller noen av boenhetene. Etter vår oppfatning må kommunen innhente en særskilt uttalelse fra vernemyndigheten som avklarer hvilke avbøtende støytiltak som er mulig å gjennomføre på de fasadene der fasadevernet gjelder. Avbøtende støytiltak må sikres gjennom planbestemmelsene. Dersom kommunen vurderer at hensynet til bevaring av kulturmiljø står sterkere enn støykravene, må denne avveiningen synliggjøres.

For å kompensere for høyt lydnivå og forbedre opplevd lydmiljø bør også kompensierende kvaliteter og tiltak vurderes nærmere i prosjektet. Hensikten med kompensierende tiltak er å sørge for tilgang til stille områder, gode uterom, eller fellesarealer innendørs med den hensikt å redusere støyplage og ivareta helse og trivsel i støyutsatte områder.

Det er positivt at det er stilt krav om utvendig solavskjerming og lydklasse B innendørs. Balansert ventilasjon med tilstrekkelig kapasitet antas å være et krav i byggt teknisk forskrift, og kan ikke ses som et avbøtende tiltak. Kravet om tilgang til felles kjøkken sikrer ikke mer enn at de 100 boenhetene får tilgang til ett felles kjøkken, noe som ikke kan sies å heve kvaliteten i særlig grad. Statsforvalteren er i tillegg usikker på om krav til avbøtende tiltak i foreliggende forslag til bestemmelser som gjelder «Tilrettelegging for studierom som ikke er vendt mot støyutsatt fasade» er tydelig nok for å sikre at slike studierom faktisk etableres.

Det bør ses nærmere på kompensierende kvaliteter slik som tilleggskvaliteter i bebyggelsen i dette prosjektet, for eksempel ved færre og større boenheter og gode fellesarealer innendørs i hver etasje. Alle kompensierende tiltak må sikres gjennom planbestemmelsene.

ØVRIGE MERKNADER FRA STATSFORVALTEREN I NORDLAND

Støyretningslinjen legger til grunn at man tar høyde for utvikling anslagsvis 10 - 20 år frem i tid når man skal vise hvilke områder som er støyutsatt. Dette gir i de fleste tilfeller en rimelig sikkerhetsmargin for at støysituasjonen ikke undervurderes. Planforslaget bruker dagens trafikk tall som grunnlag for støyberegningene. Dette begrunnes med at Bodø kommune har en nullvekst-visjon om at trafikken i fremtiden vil ligge på dagens nivå eller lavere. Kommunen viser til at det foreligger planer som skal legge bedre til rette for gående og syklende i Sjøgata og sentrum som helhet, samt at Storgata er regulert til gågate gjennom områdereguleringen.

Statsforvalteren stiller spørsmål ved hvorvidt slike planer er tilstrekkelige til å ikke fremskrive trafikken i området, og om det er rimelig å anta at verken dette eller andre tiltak i Bodø sentrum vil føre til økt trafikkbelastning og støynivå i sentrum. Støyutredning basert på dagens trafikk tall gir støynivåer tett opp mot rød sone på enkelte punkter, noe som tilsier at det bør opereres med en viss sikkerhetsmargin i beregningene. Vi vil her bemerke at en halvering av vegtrafikken kun vil redusere vegtrafikkstøy for boliger langs vegen med 3 dBA. En halvering av fysisk lydtrykk (- 3 dB) oppleves ikke av mennesker som halvering av lydnivå.

VIDERE SAKSGANG

Innsigelsen fra Statsforvalteren medfører at planen ikke kan egengodkjennes av kommunestyret slik den nå foreligger.

Dersom kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, vises det til [rundskriv H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven](#) for videre behandling.

Med hilsen

Tom Cato Karlsen (e.f.)
statsforvalter

Oddlaug Ellen Knutsen
fylkesmiljøvern sjef



Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Morten Juul Sundnes
Kaja Baukhol Olsen

Helse- og vergemålsavdelinga
Klima- og miljøavdelinga

Kopi til:

NORDLAND FYLKESKOMMUNE

Postboks 1485 Fylkeshuset

8048 BODØ