

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
16/22	Råd for funksjonshemmede	17.11.2016
16/21	Eldrerådet	21.11.2016
16/66	Komite for plan, næring og miljø	23.11.2016
16/203	Bystyret	08.12.2016

Sluttbehandling - forslag til endring av områderegulering for Kvalvikodden

Bystyrets behandling i møte den 08.12.2016:

Jørgen T. Fjørtoft (H) fratradte behandlingen på grunn av inhabilitet. 38 representanter deltok i voteringen.

Forslag

Fra Morten Melå på vegne av Ap, Rødt, SV, Sp og MDG:

Alternativ til innstillingen:

1. Bodø bystyre opprettholder gjeldende områdereguleringsplan for Kvalvikodden plan ID 1296. Restene av opprinnelig områderegulering for Kvalvikodden, plan ID 1255, oppheves. Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 1. ledd.
2. Bystyret ber rådmannen utrede hvordan strandområdet i Kvalvika kan gjøres mer attraktivt og tilgjengelig. Sertifisering etter Blått Flagg-ordningen skal vurderes

Votering

Forslaget fra AP, Rødt, SV, Sp og MDG ble enstemmig vedtatt

Vedtak

1. Bodø bystyre opprettholder gjeldende områdereguleringsplan for Kvalvikodden plan ID 1296. Restene av opprinnelig områderegulering for Kvalvikodden, plan ID 1255, oppheves. Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 1. ledd.
2. Bystyret ber rådmannen utrede hvordan strandområdet i Kvalvika kan gjøres mer attraktivt og tilgjengelig. Sertifisering etter Blått Flagg-ordningen skal vurderes

Komite for plan, næring og miljø behandling i møte den 23.11.2016:

Forslag

Alternativt forslag SV og MDG:

Alternativt forslag SV og MDG: *Bodø bystyre opprettholder gjeldende områdereguleringsplan for Kvalvikodden plan ID 1296.*

Restene av opprinnelig områderegulering for Kvalvikodden, plan ID 1255, oppheves.

Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 1. ledd.

Tilleggsforslag

1. Nytt punkt: *Bystyret ber rådmannen foreta en vurdering av alternativ bruk av arealene på Kvalvikodden og eventuelle konsekvenser for trafikken gjennom Kvalvika som følger av slik bruk.*
2. Nytt punkt: *Bystyret ber rådmannen utrede hvordan strandområdet i Kvalvika kan gjøres mer attraktivt og tilgjengelig. Sertifisering etter Blått Flagg-ordningen skal vurderes.*

Forslag fra Arild Nohr (AP)

Bodø bystyre vedtar endring av områdereguleringsplan for Kvalvikodden alternativ 1. slik det er vist på plankart ID 2014022, datert 04.11.2016, med reguleringsbestemmelser datert 03.11.2016 og planbeskrivelse datert 03.11.2016.

Gjeldende områdereguleringsplan for Kvalvikodden, plan ID 1296 oppheves.

Restene av opprinnelig områderegulering for Kvalvikodden, plan ID 1255, oppheves.

Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-12, 1. ledd.

Votering

Rådmannens innstilling falt med 9 (2AP, 1MDG, 1SV, 1SP, 2H, 1KRF, 1FRP) stemmer

Alternativ forslag fra MDG og SV ble satt opp mot forslag fra AP, forslaget fra AP fikk 5 stemmer (2AP, 2H, 1Krf) og ble vedtatt mot 4 (1MDG, 1SV, 1SP,1FRP) stemmer.

Nytt punkt 1 fra MDG og SV fikk 4 (1MDG, 1SV, 1SP,1FRP) stemmer og falt

Nytt punkt 2 fra MDG og SV ble enstemmig vedtatt

Komite for Plan Næring og utviklings innstilling

Bodø bystyre vedtar endring av områdereguleringsplan for Kvalvikodden alternativ 1. slik det er vist på plankart ID 2014022, datert 04.11.2016, med reguleringsbestemmelser datert 03.11.2016 og planbeskrivelse datert 03.11.2016.

Gjeldende områdereguleringsplan for Kvalvikodden, plan ID 1296 oppheves.

Restene av opprinnelig områderegulering for Kvalvikodden, plan ID 1255, oppheves.

Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-12, 1. ledd.

Bystyret ber rådmannen utrede hvordan strandområdet i Kvalvika kan gjøres mer attraktivt og tilgjengelig. Sertifisering etter Blått Flagg-ordningen skal vurderes.

Eldrerådets behandling i møte den 21.11.2016:

Vedtak

Enstemmig tatt til orientering.

Råd for funksjonshemmedes behandling i møte den 17.11.2016:

Forslag

Bodø kommunale råd for funksjonshemmede ber om at HC parkering legges nærmest mulig kulverten og at adkomst til stranden asfalteres.

Votering

Enstemmig vedtatt

Råd for funksjonshemmedes uttalelse.

Bodø kommunale råd for funksjonshemmede ber om at HC parkering legges nærmest mulig kulverten og at adkomst til stranden asfalteres.

Rådmannens forslag til innstilling

Bodø bystyre vedtar endring av områdereguleringsplan for Kvalvikodden, alternativ 2, atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien, slik det er vist på plankart med plan ID 2014022, datert 04.11.2016, med reguleringsbestemmelser datert 03.11.2016 og planbeskrivelse datert 03.11.2016.

Gjeldende områdereguleringsplan for Kvalvikodden, plan ID 1296 oppheves.

Restene av opprinnelig områderegulering for Kvalvikodden, plan ID 1255, oppheves.

Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 1. ledd

Sammendrag

Bakgrunn for at områdereguleringsplanen for Kvalvikodden tas opp til ny behandling er vedtak i Komite for plan, næring og miljø i sak 14/45, om «*at det iverksettes planarbeid for ny atkomstløsning til Kvalvikodden basert på en indre traseløsning der også dagens trase utredes*». Vedtaket er fulgt opp ved at det er tegnet ut to alternative løsninger for atkomstveg; alternativ 1, atkomstveg mellom boliger og naust, og alternativ 2, atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien. Oppstart av planendring ble annonsert i september 2014.

Hensikten med å ta opp områdereguleringen til ny behandling er å få vedtatt en atkomst til næringsområdet som er teknisk/økonomisk realiserbar, og som samtidig gir minst mulig negative virkninger for boligmiljøet og bruken av Kvalvika som rekreasjonsområde. Den uavklarte atkomstsituasjonen blokkerer både for utvikling av det kommunalt eide næringsarealet, og for at privat grunneier og næringsaktør får anledning til å utvikle sin eiendom.

Et felles utgangspunkt er at kravene til utforming i Statens vegvesens vegnormal N100 skal gjelde for kryss med fylkesvegen, som innebærer heving av fylkesvegen og omlegging over en lengre strekning. Konsekvensen er at atkomstvegen inn i Kvalvika må heves og kommer høyt i terrenget inn mot fylkesvegen. Dette gjelder begge alternativene.

Alternativ 1 forutsetter at 4 hus erverves og rives; Kvalvikveien 1, 3B, 3A og 7. Kvalvikveien 1 er allerede kjøpt av Bodø kommune.

Alternativ 2 forutsetter at Kvalvikveien 1 rives, og at det gjøres inngrep i flere tomter. En rekke eiendommer får bratte og vanskelige atkomster og innskrenket areal til uteopphold og parkering. De eiendommene som blir mest berørt er Kvalvikveien 2 og Kvalvikveien 10A, mens Kvalvikveien 3B og 3A må få bilatkomst fra strandsiden.

Det foreligger konsekvensutredning av virkningen av alternativene, og forslag til avbøtende tiltak som er innarbeidet i planforslagene.

Det er gjort kostnadsberegninger for begge alternativene oppdatert til dagens kostnadsnivå. Det er også anslått kostnader for avbøtende tiltak. Alternativ 1 er betydelig mer kostnadskrevende enn

alternativ 2, særlig på grunn av innløsning av boliger. Gjennomføring kan delfinansieres med DAMidler.

I høringen og det offentlige ettersynet kom det inn 15 uttalelser. Det er ingen innsigelser fra offentlige myndigheter, men noen merknader som har ført til endringer i plankartet og reguleringsbestemmelsene, jfr. sammendrag og kommentarer til merknadene og *Endringer i planen etter høring og offentlig ettersyn*.

Ut fra en helhetsvurdering, der økonomiske hensyn veier tungt, anbefaler rådmannen atkomstløsning etter alternativ 2, atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien.

Det legges fram to komplette alternativer, der alternativ 1er atkomstveg mellom boliger og naust, og alternativ 2 er atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien.

Saksopplysninger

Bakgrunn og vedtak

Områderegulering for Kvalvikodden ble vedtatt i oktober 2010, men tatt opp til ny behandling i 2012. Ny reguleringsplan ble vedtatt 21.03.2013. Atkomst til industriområdet var det sentrale spørsmålet, og planvedtaket innebar at den såkalte *ytre trase* ble vedtatt. Ytre trase er kombinasjon av fylling og bru over bukta. Planen tillater også løsning med lang bru som spenner over hele bukta. En *indre trase* var også utredet. Denne var en veg mellom boligene og naustrekka i Kvalvika, koplet til fylkesveg 834 i et T-kryss.

Reguleringsspørsmålet ble på ny tatt opp i *Komite for plan, næring og miljø* 4. september 2014, sak 14/45. Bakgrunnen var at Marin Harvest hadde annonsert etter lokalitet for ny fôrfabrikk i området Helgeland – Tromsø, og vedtaket må sees som en posisjonering i forhold til dette samt en åpning for å ta opp atkomstspørsmålet på nytt. Vedtak lyder som følger:

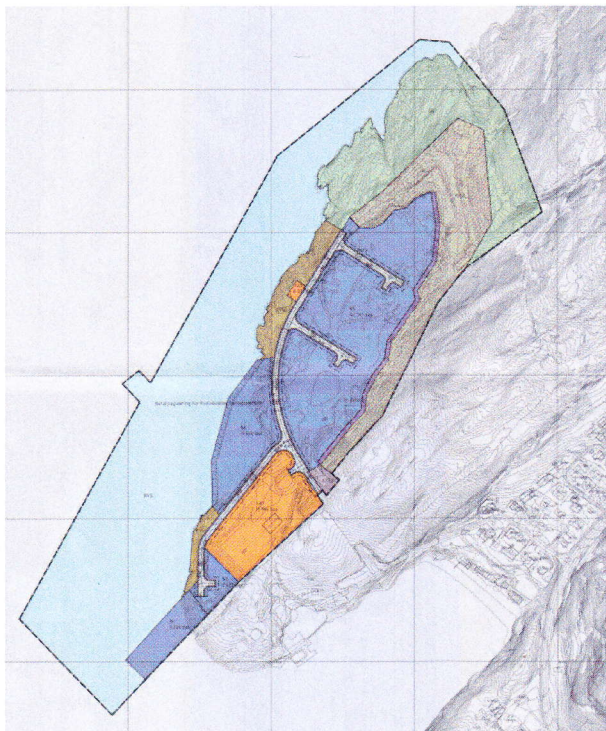
«Komite for plan, næring og miljø ber om at det iverksettes planarbeid for ny atkomstløsning til Kvalvikodden basert på en indre traseløsning der også dagens trase utredes.»

Planstatus

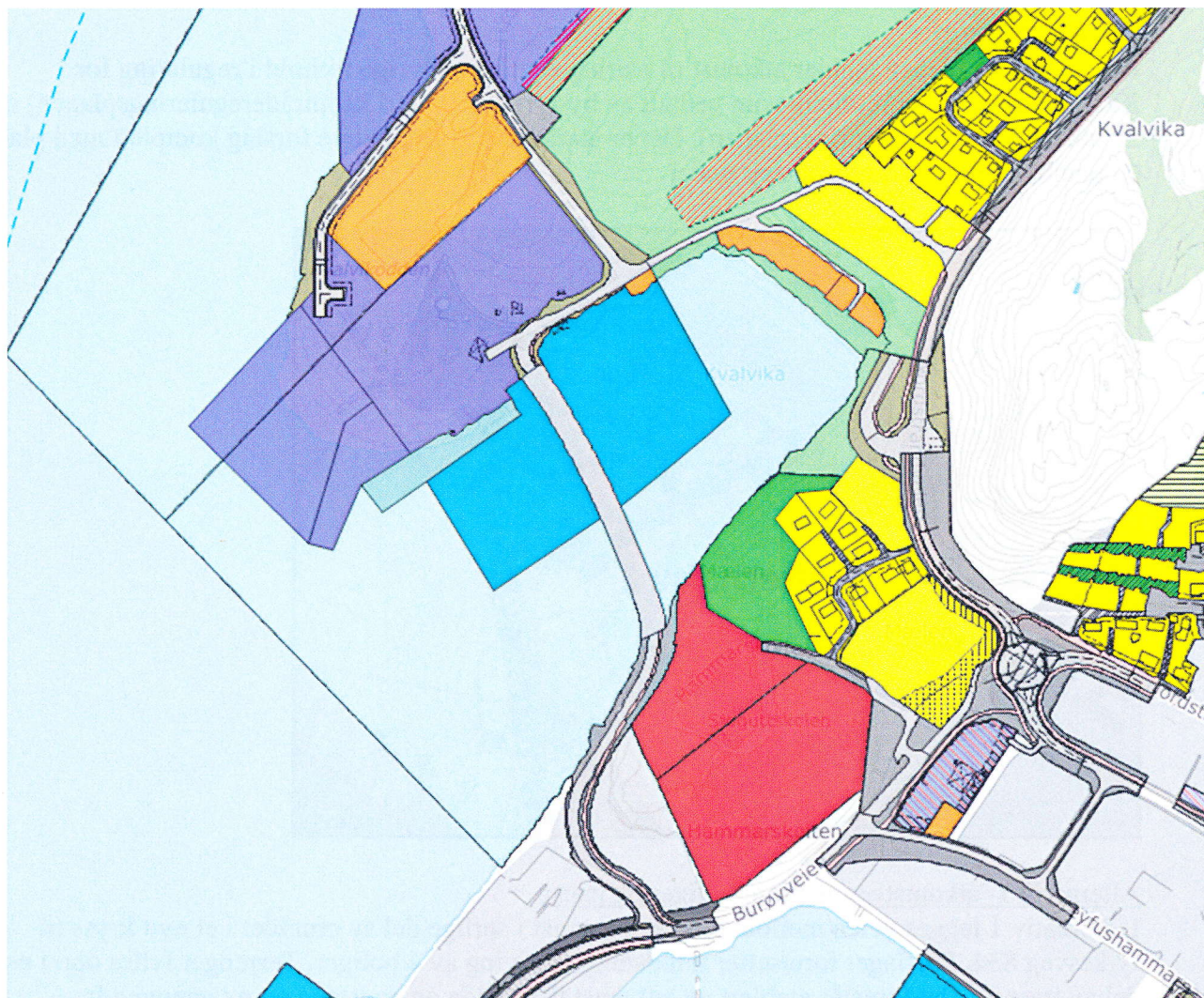
Gjeldende reguleringsplan er *Områderegulering for Kvalvikodden*, vedtatt av bystyret 21.03.2013, med atkomst etter ytre trase. Kvalvikodden er regulert til næringsformål, kommunalteknisk anlegg (kloakkrenseanlegg), havn, småbåthavn og naturområde.

Overordnet plan er *Kommuneplanens arealdel 2014-2025*, vedtatt i 2014. Kommuneplanen er videreføring av *Kommunedelplan Ytre havn* og den gjeldende områdereguleringsplanen.

For den delen av næringsområdet som eies av Bodø kommune gjelder *Detaljregulering for Kvalvikodden næringsområde N4, N5 og deler av N1 og N3*, vedtatt av bystyret 20. juni 2013. Denne skal fortsatt gjelde.

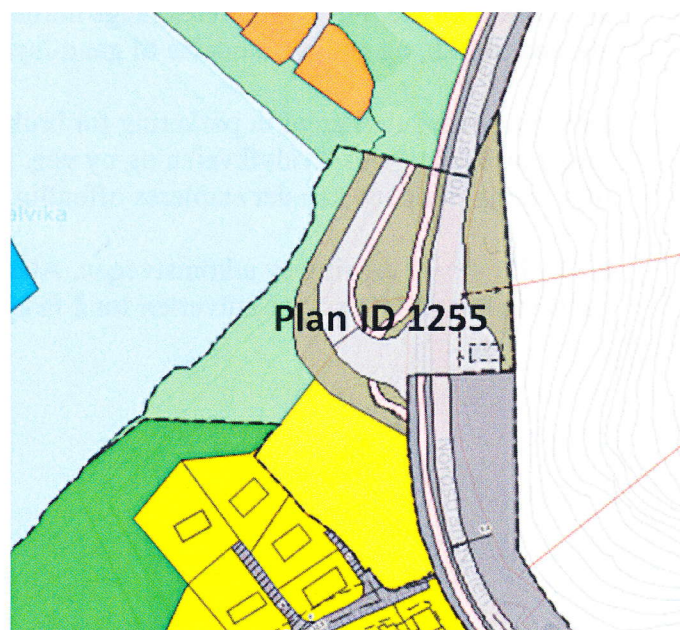


Detaljregulering N4, N5 og deler av N1 og N3



Kartutsnittet viser gjeldende reguleringsstatus

Det eksisterer fortsatt en rest av den første områderegulering for Kvalvikodden fra 2010, plan ID 1255, som ved en feil ikke ble opphevet da ny plan ble vedtatt i 2013. Det gjelder område for tidligere vedtatt rundkjøring i Mælen, se illustrasjon. Denne anbefales opphevet i tilknytning til denne plansaken.



Planforslaget

Revisjonen av planen gjelder atkomst til næringsområdet. Øvrige forhold i regulering for Kvalvikodden er opprettholdt som vedtatt av bystyret 21.03.2013 (områdereguleringsplanen) og 20.06.2013 (detaljreguleringsplanen). Det er utarbeidet to alternative forslag komplett med plankart og planbestemmelser, se prinsipp under.

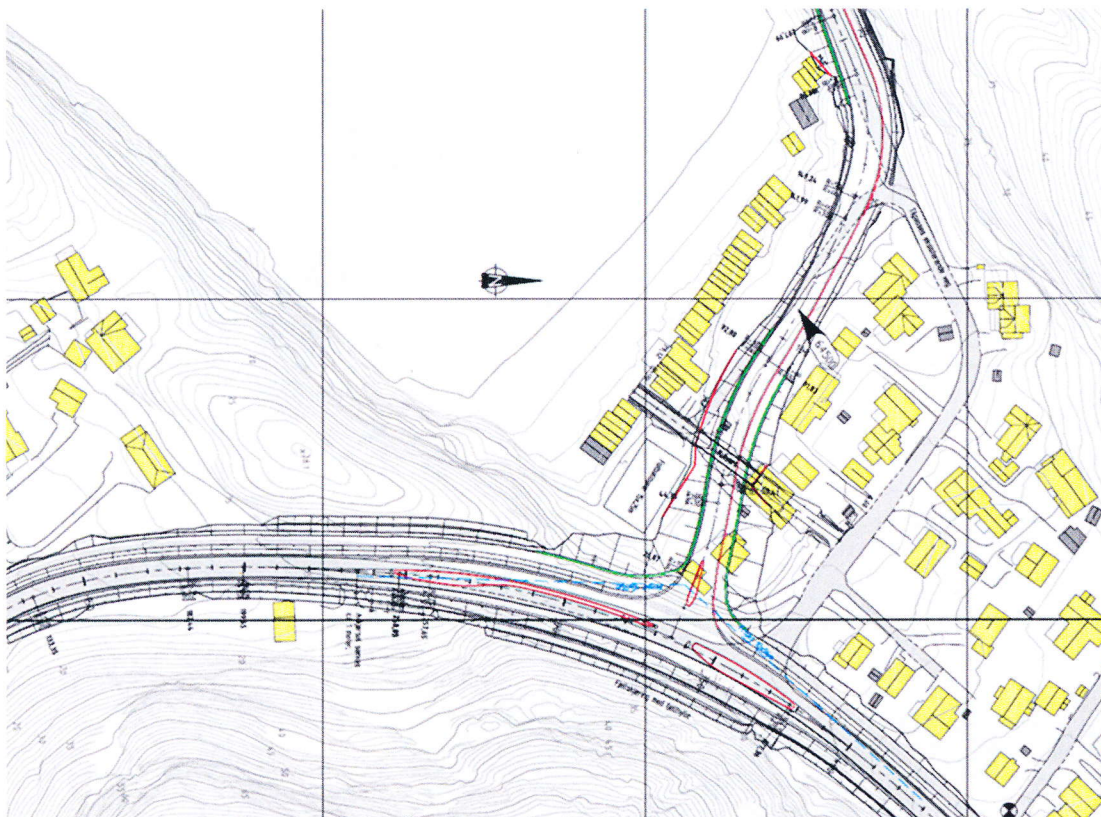


Alternativ 1- atkomstveg mellom boliger og naust

I alternativ 1 legges veien mellom boliger og naust i sørlige del av området i et nytt kryss til fylkesveg 834. Forslaget forutsetter innløsning og riving av 4 boliger. Terrenget fylles opp i østre del av traseen. Det foreslås etablert ny adkomst til stranda og naustene og ny gangveg fra Kvalvikveien i undergang under ny veg. Ball-løkkå opprettholdes som i dag, men med et mer avgrenset område. Fortau etableres langs nordsiden av veien. Kvalvikveien vil bare ha lokal atkomsttrafikk, og gangforbindelse til gang-/sykkelvegen langs fylkesvegen.

Det foreslås regulert areal til parkering for brukere av strand og naust, og ny lekeplass og grøntområde mellom Kvalvikveien og ny veg. Pumpestasjon må flyttes og etableres på nytt. I tilknytning til denne kan det etableres offentlig toalett.

Nedenfor er vist tegning av atkomstvegen. Atkomstvegen foreslås i planforslaget justert noe bort fra naustene i området vest for kulverten for å få kjøreatkomst til strandområdet.



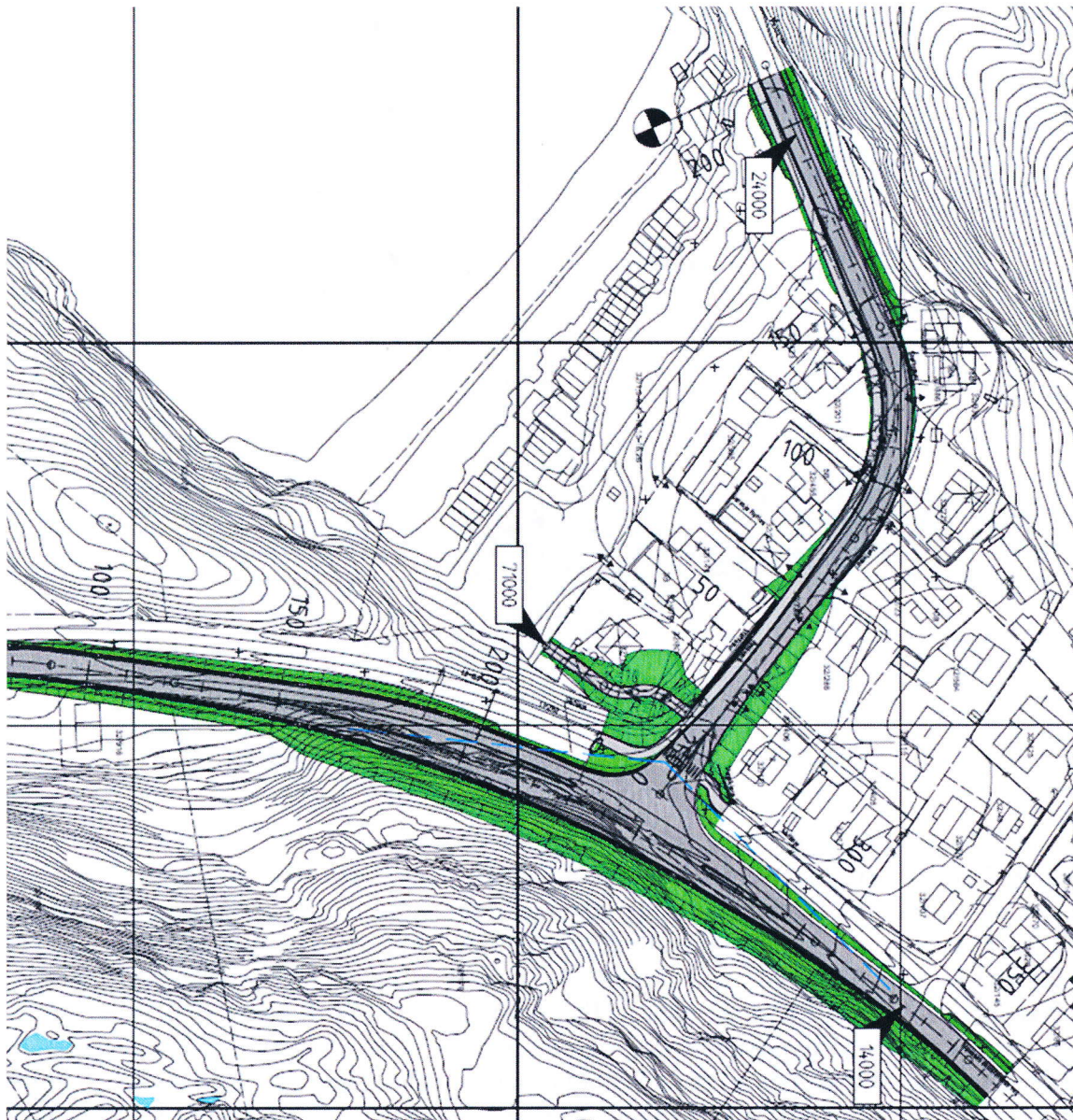
Alternativ 1

Alternativ 2 – atkomstveg etter dagens trasé for Kvalvikveien

I alternativ 2 oppgraderes dagens trasé gjennom Kvalvikveien, og krysset med fylkesveg 834 beholdes, men legges om for å tilfredsstille vegnormalenes krav. Terrenget fylles opp i østre del inntil 1,7 m over dagens veg for tilpassing til justerte høyder på fylkesvegen. Det forutsettes at Kvalvikveien 1, eid av Bodø kommune, rives. Det foreslås gangveg til strandområdet fra Kvalvikveien over tomte til Kvalvikveien 1. Flere private tomter får inngrep. Vegen har i dag mange private adkomster og private parkeringsplasser nær vegen. Vegløsningen innebærer en utfordring i forhold til å få gode atkomstforhold og biloppstillingsplasser på en del eiendommer når vegen oppgraderes og fortau etableres. Kvalvikveien 3B og 3A må få bilatkomst fra strandsiden.

Kvalvikveien vil ha både lokal atkomsttrafikk, tungtrafikk til industriområdet samt kryssende gangtrafikk til strand og lekeplass etter tiltaket.

Det foreslås regulert areal for parkering lengst nordvest i området mellom boligene og naustene. Den delen av Kvalvikveien 1 som ikke benyttes til gangveg, foreslås regulert til lekeplass.



Alternativ 2

For mer utførlig beskrivelse vises det til planbeskrivelsen, felles for alternativene, og øvrig planmateriale.

Konsekvensutredning

Det er gjort en supplerende konsekvensutredning for de to alternative forslagene til atkomstveg. Følgende tema er utredet:

- Trafikk
- Støy
- Landskap/estetikk
- Barn og unges interesser (oppvekstmiljø)
- Friluftsliv

Konsekvensutredningen er utført av Rambøll. Det er også foreslått avbøtende tiltak.

Konsekvensutredningen er oppsummert i planbeskrivelsen, og rapportene følger som vedlegg til denne. Kort oppsummert er konsekvensene vurdert slik:

Trafikk: Rambøll konkluderer med at ut fra en samlet vurdering av barrieredivisjon og trafiksikkerhet for de som bor i Kvalvikveien framstår alternativ 1 som det beste. Avviklingsmessig, og i forhold til skoleveg langs fylkesvegen, er de to løsningene relativt likeverdige. For trafikk til friluftsområdet er det anbefalt å etablere parkeringsplass på oversiden av vegen i alternativ 1, som kompenserer for tapet av parkering som i dag skjer på området mellom naust og boliger, og videre anbefalt å opparbeide en kjøreatkomst til strandområdet. Når det gjelder atkomst til eiendommene langs Kvalvikveien er alternativ 1 best.

Støy: Alternativ 1 berører færrest boliger, krever minst tiltak og er enklest å løse.

Landskap og estetikk: Begge alternativer har negative visuelle konsekvenser, men alternativ 2 kommer best ut med middels negativ konsekvens, mens alternativ 1 vurderes å ha stor negativ konsekvens.

Barn og unges interesser: Her kommer alternativ 1 best ut med liten negativ konsekvens, mens alternativ 2 vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens.

Friluftsliv: Her kommer alternativ 2 best ut med liten negativ konsekvens, mens alternativ 1 vurderes å ha middels negativ konsekvens.

Rambøll oppsummerer konsekvensvurderingen slik:

«De vurderte konsekvensene er hovedsakelig middels negative, særlig i forhold til landskapskvaliteter og friluftsliv. Temaet barn og unges interesser/oppvekstsvilkår er det som skiller alternativene mest og har vært utslagsgivende for konklusjonen, hvor alternativ 1 synes mindre negativt enn alternativ 2. Alternativ 1 gir et større inngrep i dagens landskapsbilde enn alt. 2, men har færre negative konsekvenser for nærmiljø og beboere enn alternativ 2.

Tiltak alternativ 1 anbefales gjennomført med tanke på nye aktivitetsområder og sikring av ganglinjer til barn og unge, samt at Kvalvikveien med trange tilkomster, private parkeringsplasser og vegetasjon kan bestå som i dag, men kun med lokal trafikk. Alternativ 1 mener vi vil belaste bomiljøet minst og det kan framstå mer helhetlig. Det kan oppnås et bedre skille mellom gående og kjørende enn i dag.

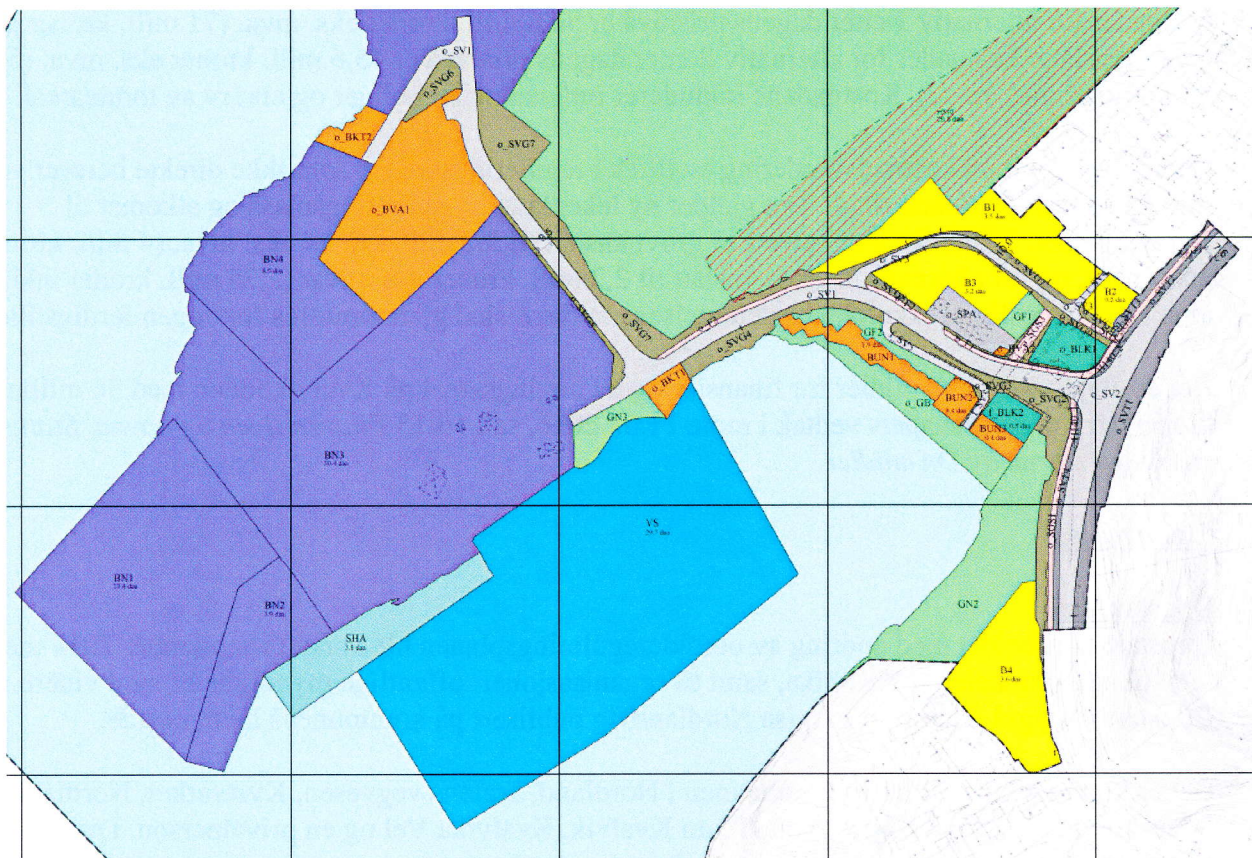
Alternativ 1 kan ved å bedre sammenhengen i boligområdet også synliggjøre muligheten for å bruke trygge gangforbindelser med undergang under ny veg til friluftsområde, naust og ballplass. Snarveg for skolebarn fra Kvalvikveien kan etableres i østre ende av eksisterende veg og lekeplass kan etableres lett tilgjengelig for boligområdet på nordsiden av ny veg (utløst tomt). I dette området kan også ekstra parkering etableres.

Boligene på sørsiden av Kvalvikveien er de som blir mest berørt av vegen i alt. I der flere vil måtte innløses. Kvalvikveien 1 er allerede innløst av kommunen. Tilpassing av veglinje mot eiendommene bør derfor detaljeres nærmere i den videre reguleringsplanen.»

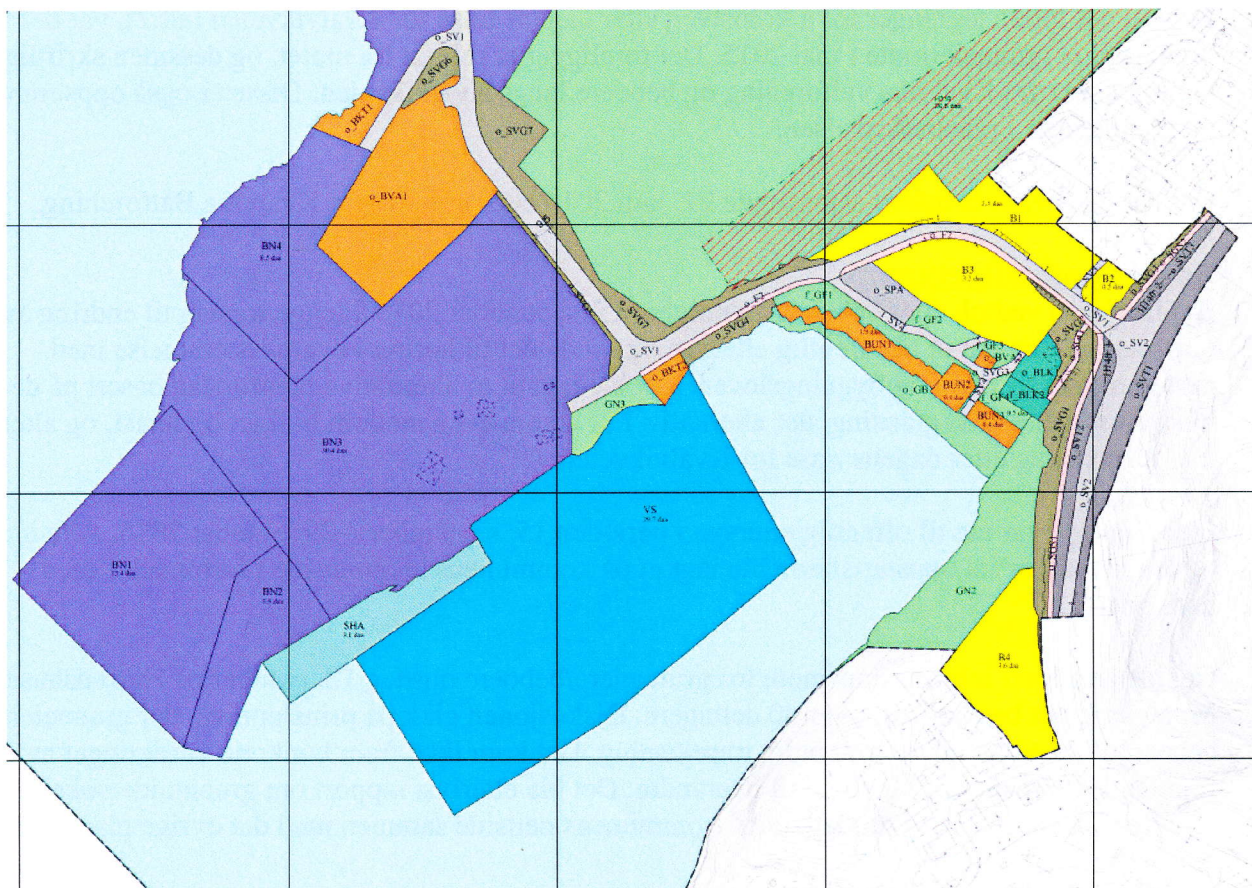
Avbøtende tiltak

Nedenfor er vist Rambølls forslag til avbøtende tiltak for de to alternativene. Disse er i stor grad fulgt opp i planforslagene.

Forslag til plankart - høringsversjon:



Alternativ 1 (utsnitt)



Alternativ 2 (utsnitt)

Kostnader og finansiering

Det er i planbeskrivelsen gjort rede for kostnadsoverslagene for de to alternativene. Anslåtte kostnader for alternativ 1 etter dagens prisnivå er 56,8 mill. kroner eks. mva. (71 mill. kroner inkl. mva). Anslåtte kostnader for alternativ 2 etter dagens prisnivå er 45,6 mill. kroner eks. mva. (57 mill. kroner inkl. mva.). Kostnadene inkluderer innløsning av boliger og erverv av tomteareal.

Det er også gjort en kostnadsvurdering av tiltak i reguleringsplanen som ikke direkte berører vegen, som kan være avbøtende tiltak. Det gjelder ny lekeplass, ny parkeringsplass og atkomst til strandområdet. Tiltak for alternativ 1 er grovt anslått til 3,2 mill. kroner eks. mva. (4 mill. kroner inkl. mva), og for alternativ 2 grovt anslått til 2,2 mill. kroner eks. mva. (2,75 mill. kroner inkl. mva.). Det foreslås i rekkefølgebestemmelsene at disse skal gjennomføres før vegen ferdigstilles.

Det er tilgjengelig DA-midler for finansiering av næringsareal på Kvalvikodden med 36 millioner kroner, jfr. formannskapetets vedtak i møte 11.02.2016, sak 16/15 *Pilaren Byen og havna. Status og endringer i bruk av DA-midler.*

Planprosess

Oppstartsfase

Oppstart av arbeidet med endring av områdereguleringsplanen ble varslet i september 2014 med brev til alle grunneiere i Kvalvika, samt til organisasjoner, offentlige myndigheter med videre. Oppstart var også annonsert i Avisa Nordland og publisert på kommunens hjemmeside.

Det er kommet innspill fra Fylkesmannen i Nordland, Statens vegvesen, Kystverket, Nordland fylkeskommune, Bodø Kajakklubb, Team Kvalvik, Kvalvika Vel og en privatperson. Disse er referert og kommentert i vedlagte planbeskrivelse.

Etter at det forelå tegninger for atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien (alt.2), var det invitert til et grunneiermøte i mai 2015. Det foreligger et referat fra møtet, og dessuten skriftlige kommentarer fra Kvalvika velforening og beboere langs Kvalvikveien. Disse er også oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen.

Det har også vært et informasjonsmøte 21. juni 2016 etter initiativ fra Kvalvika Båtforening.

Høring og offentlig ettersyn

Byplansjefen vedtok etter delegert myndighet 15. september 2016 å legge forslag til endring av områdereguleringen ut til offentlig ettersyn og sende det til høring i overensstemmelse med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det ble lagt ut to alternative planforslag basert på de to ulike forslagene til vegløsning, der alternativ 1 er atkomstveg mellom boliger og naust, og alternativ 2 er atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien.

Planforslaget var ute til offentlig ettersyn i perioden 15. september – 29. oktober 2016. Alle innspill og kommentarer fra oppstartsfasen ble lagt ut på kommunens hjemmeside i forbindelse med høringen.

Det ble arrangert informasjonsmøte for grunneiere/beboere onsdag 12. oktober på Herredshuset. Møtet var godt besøkt, i alt over 40 deltagere. Diskusjonen gikk på prinsippnivå, der grunneiere og beboere i hovedsak avviser en indre traseløsning. Det kom ikke fram konkrete vurderinger av de to framlagte alternativene i forhold til hverandre. Det ble etterlyst rapport om grunnundersøkelser for ytre trase. Denne er i ettertid lagt ut på kommunens nettside sammen med det øvrige planmaterialet.

Det er kommet inn 15 uttalelser/merknader til planforslaget, fra følgende: Fylkesmannen, NVE, Kystverket, Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune, Barnetalspersonen, Faglig Trafikkforum Bodø, Nærings- og utviklingsavdelingen, Oppvekst- og kulturavdelingen, Kvalvika Vel, familien Dypfest (Kvalvikveien 7), familien Jacobsen (Kvalvikveien 2), familien Val/Soløy (Kvalvikveien 20), familien Luther (Kvalvikveien 14) og familien Johansen (Kvalvikveien 6).

Disse er referert og kommentert her under *Vurderinger*. Uttalelsene er dessuten lagt ut på kommunens hjemmeside under «*Planer til politisk behandling*».

Vurderinger

Uttalelser

Fra	Sammendrag	Byplans kommentarer
Fylkesmannen i Nordland	<p>Samordner statlige uttalelser, og viser til planfaglige råd fra Kystverket Nordland og NVE. Disse er referert under.</p> <p>Fylkesmannen har selv følgende uttalelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener at støybestemmelsen i § 3.5.2 er uklar fordi den ikke angir hvilke grenseverdier for støy som gjelder. Kravene til vegtrafikkstøy i T 1442 <i>Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging</i> bør tas inn i reguleringsbestemmelsene. • Henvisningen til VSTØY er uheldig fordi andre beregningsmetoder også kan benyttes. • Støyutredningen redegjør ikke for effekten av eventuelle skjermings tiltak. 	<p>Det vises til kommentarer til de enkelte uttalelsene.</p> <p>Reguleringsbestemmelsenes § 3.5.2 er endret etter innspillet fra fylkesmannen. Det er tatt med henvisning til retningslinje T-1442, og henvisningen til VSTØY er tatt ut. Gjelder begge alternativer.</p>
Kystverket	<p>Har ingen merknader til de to ulike atkomstalternativene da disse ikke berører Kystverkets myndighetsområde.</p> <p>Gir et planfaglig råd om at del av regulert småbåthavn (VS) utenfor havneområde (SHA) bør reguleres til havneområde i sjø, og gjøres så stort at ferdsel til og fra eventuelle kaier blir ivarettatt.</p>	<p>Utstrekning av småbåthavn er videreført fra gjeldende plan.</p> <p>Byplan er enig i Kystverkets råd. Det er dybdeforhold som gjør at det kan være kai på hele området regulert til havn, og eksisterende kai ligger lengst inn. Rådet følges opp ved at regulert småbåthavn trekkes tilbake, men gjøres noe bredere. Endringen er innarbeidet i forslaget til plankart (gjelder begge alternativene).</p>
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	<p>NVE kan ikke se at planområdet berører vassdrag, elektriske anlegg eller er utsatt for skred. NVE har derfor ingen merknader. Skulle det likevel vise seg at man kommer i kontakt med usikker byggegrunn vises det til veileder nr. 7/2014 <i>Sikkerhet mot kvikkleireskred</i>.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

<p>Statens vegvesen Region Nord</p>	<p>Generelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En forutsetning for at Vegvesenet skal kunne akseptere vegløsningene med T-kryss er at alle kravene i vegnormalen N 100 <i>Veg- og gateutforming</i> og håndbok V121 <i>Geometrisk utforming av veg- og gatekryss</i> blir oppfylt. Har på det grunnlag merknad til reguleringsbestemmelsenes § 9.2 (begge alternativer), og ber om at det tas inn en supplering som angår krav til Vegvesenets godkjenning. • <u>Vedrørende avkjørsel til Stadsalg Eiendom sine eiendommer</u> gnr. 32/179 (fjellanlegg) og gnr. 32/916 (tomt med påstående hus) på østsiden av fylkesvegen: Slik den er vist på plankartene (begge alt.), er det ikke mulig å oppfylle vegnormalenes krav. En avkjørsel fra fv. 834 til østsiden må oppfylle kravene til utforming og friskt. Ber om at kommunen dokumenterer at kravene kan oppfylles, og bruken av avkjørselen i denne plansaken. Vegvesenet mener det av trafiksikkerhetsmessige grunner er best å fjerne avkjørselen og innløse eiendommene (som nå er lagt ut for salg). • Planen mangler byggegrense mot fylkesvegen (begge alt.). Det innebærer at veglovens krav på 50 m gjelder. For byggeområdene B2 og B4 må byggegrense tegnes inn på plankartet for at påstående bebyggelse skal kunne videreføres, og dette er det aksept for. • <u>Vedrørende alternativ 1:</u> Dette er likt med tidligere framlagt alternativ, men i mellomtiden er vegnormalenes krav skjerpet. I plan- og profiltegningene som følger saken er hverken høybrekks- eller lavbrekks-vertikalkurvaturene i henhold til de nye kravene. Kravene lar seg antakelig innfri, men det krever større terrenginngrep enn planlagt. Reguleringsbestemmelsene sikrer at bestemmelsene skal oppfylles. • <u>Vedrørende alternativ 2:</u> For å oppfylle normkravene må fylkesvegen heves i kryssområdet, og Kvalvikveien må heves 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppleringene er tatt inn i reguleringsbestemmelsenes § 9.2. • Vegvesenet hadde samme merknad da denne atkomstløsningen var ute til høring forrige gang. Byplan vurderte da at utforming og siktkrav kan overholdes slik avkjørselen ligger, og gikk inn for å opprettholde den med dagens bruk. Det er i reguleringsbestemmelsenes § 6.2, 6. ledd, stilt krav om at utvidet bruk ikke tillates. Dagens bruk generer liten trafikk. Det tilrås at atkomsten opprettholdes, men at avkjørselssymbol flyttes i tråd med plantegningen for vegen. • Byggegrense er tatt inn i plankartene. • Endringene i normalen er i orienteringen fra Statens vegvesen betegnet som justeringer, og forutsettes løst i eventuell detaljplanlegging. • Dette er beskrevet i planmaterialet.
---	--	---

	<p>tilsvarende. Det gir betydelige ulemper både i forhold til trafiksikkerhet og støy.</p> <p><u>Konklusjon</u> Det er grunnleggende i all areal og transportplanlegging at ved lokalisering av ny næringsvirksomhet er det viktig å se hvor virksomheten legges i forhold til arealbruken rundt, atkomstløsning og forholdet til øvrig vegnett. Etter vegvesenets mening er gjeldende atkomst etter ytre trase best, og vil fortsatt gjelde dersom ingen av de to framlagte alternativene vedtas. Vegvesenets anbefaling er i prioritert rekkefølge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vedtatt atkomstløsning fra Burøyveien der nærings- og boligtrafikken blir separert 2. Alternativ 1 fra fv. 834 som gir en viss separering og avstand til bebyggelsen 3. Alternativ 2 fra fv. 834 som gir blanding av tungtrafikk og boligtrafikk 	<p>Som kjent har denne saken en forhistorie med erverv av arealer tidligere brukt til masseuttak og tankanlegg m.v. Både Bodø kommune og Økonomistyring AS kjøpte arealene med tanke på næringsutvikling.</p> <p>Det er rett at bystyret kan velge å opprettholde dagens vedtatte atkomstløsning, slik at de fremlagte forslagene er å betrakte som endringsforslag.</p> <p>Anbefalingen tas til orientering.</p>
Nordland fylkeskommune	<p>Planfaglig uttalelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fylkeskommunen har vurdert saken og ser at alternativ 1 best vil ivareta regional politikk slik det fremkommer i fylkesplanens arealpolitiske retningslinjer knyttet til friluftsinnteresser og trafiksikkerhet for myke trafikanter. • Ingen kulturfaglige merknader. 	<p>Tas til orientering.</p>
Barnetalspersonen	<p>Valg av atkomst er svært viktig i forhold til nærmiljøet. Viktig at valg av løsning ivaretar barn og unges rettigheter på en god måte i tråd med de rikspolitiske retningslinjer. Friområder og trafiksikkerhet må ivaretas, Støtter innspillet fra Fylkesmannen (datert 24.10.2014 – referert i Planbeskrivelsen, side 6).</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Byplan mener at planforslagene ivaretar de hensyn som Fylkesmannen har tatt opp i sitt innspill ved oppstart.</p>
Faglig Trafikkforum Bodø	<p>Uttaler seg kun til trafiksikkerhet for barn og unge, gående, syklende og andre myke trafikanter.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener at det ut fra et trafiksikkerhetsmessig synspunkt er beklagelig at ytre trase med fylling og bru over bukta ikke lenger er aktuell. • Når det gjelder de to alternativene på høring mener Faglig Trafikkforum at alternativ 1 er den beste 	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Det vurderes ikke som aktuelt å etablere fortau dersom alternativ 1 vedtas fordi trafikkmengden blir så liten at det ikke er nødvendig.</p>

	<p>løsningen trafiksikkerhetsmessig. Det betinger at det etableres ny atkomst til stranda og ny gangveg i undergang. Videre at det etableres fortau på nordsiden av Kvalvikveien og en tilpasset forbindelse til gang-/sykkelvegen langs fylkesvegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anser det viktig å etablere parkeringsplass. • Alternativ 2 er en dårligere løsning hovedsakelig fordi det fortsatt blir blanding av lokal atkomst og tungtrafikk til industriområdet samt kryssende gangtrafikk til stranda, naustene og lekeplass/balløkke. 	
<p>Nærings og utviklingsavdelingen (Bodø kommune)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Har ingen merknader til vegalternativene. • Påpeker at det er viktig at næringsarealene på Kvalvikodden blir gjort tilgjengelige. Tilgjengelig areal er helt avgjørende for at bedriftsetableringer skal skje. Den typen næringsareal som er på Kvalvikodden er det i ferd med å bli mangel på. • Viser til utkast til <i>Strategisk næringsplan 2017-2021</i>, der det bl.a. står at kommunen skal være en aktiv tilrettelegger som sikrer utvikling av areal på land og sjø (Næringsoffensiv by og region) 	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>
<p>Oppvekst- og kulturavdelingen (Bodø kommune)</p>	<p>Mener at de to alternativene begge går på bekostning av svært viktige hensyn; friluftslivet på den ene siden og hensyn til befolkning/bomiljø på den andre. OK-avdelingen har ansvar for å ivareta begge hensyn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternativ 1 er i strid med viktige friluftsinnteresser. Kvalvika er den fineste av byens tre strender, innbyr til mye aktivitet og har mange brukergrupper. Veg etter alt. 1 vil gjøre stranda mindre attraktiv og mindre beskyttet i forhold til trafiksikkerhet. Bygging av vei vil være et irreversibelt inngrep. • Alternativ 2 er problematisk av hensyn til befolkningen i Kvalvika, i konflikt med barn og unges interesser med tanke på trafiksikkerhet, gir negative følger som støy, støv og utrygg trafikk-situasjon. • Stranda er en trivselsfaktor også 	<p>Uttalelsen tas til orientering.</p>

	<p>for beboerne, slik at alt. 1 vil bety at attraktiviteten i området blir mindre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etter OK-avdelingen sitt syn veier begge argumentene så tungt at man bør vurdere å beholde dagens vedtatte regulering, ytre trase. • Av de to alternativene vurderer Ok-avdelingen at alternativ 1 vil være det som gir mest negative konsekvenser totalt sett da friområdet er så viktig både for beboerne i Kvalvika og for byens befolkning for øvrig. 	
Kvalvika Vel	<ul style="list-style-type: none"> • Viser til usikkerheten og belastningen for beboerne som oppsto da det igjen ble satt i gang arbeid med atkomstløsning til Kvalvikodden høsten 2014. • Viser videre til konsekvensutredningen som er gjort av Rambøll, som viser svært negative konsekvenser og store inngrep for begge alternativene. Mener derfor det er ubegripelig at man fortsatt anser indre trase som en mulig løsning. • Viser til de anslåtte kostnadene (som de mener er usikker og må oppjusteres), og spør om næringsarealene er så innbringende at det kan forsvare kostnadene og konsekvensene. • Mener at uansett tiltak vil Kvalvika uansett ødelegges med vei mellom hus og naust. Har etterspurt modeller eller skikkelige 3D illustrasjoner. Mener virkningen av ny veg blir som en «borg» med støyskjerm på toppen, som tar utsikten til havet, og som sett fra sjøen bli en estetisk katastrofe. • Viser til konsekvensene av å bruke Kvalvikveien vil være at det ikke blir noe igjen av folks tomter mot vegen, ikke plass til parkering og umulig atkomst til tomtene. • Mener konsekvensene for beboerne oppover i Kvalvika har fått liten oppmerksomhet, bl.a. fare for skade på hus på leirgrunn som følge av sprenging, og støybelastning som følge av heving av fylkesvegen. • Beboerne føler seg fortvilet fordi det ikke blir ro om atkomst- 	<p>Uttalelsen tas til orientering. Synspunktene er kjente fra tidligere uttalelser og innspill.</p>

	<p>spørsmålet, og heller ikke klart hva industriområdet skal brukes til og hvilke konsekvenser det får for dem. Ved vedtak av ytre trase trodde de saken var avgjort. De har ikke tiltro til kostnadsanslaget for denne og viser til innspill og dokumentasjoner fra enkeltpersoner tidligere. I mellomtiden lever de med lastebiler som dunderer forbi fra morgen til kveld i den smale gata.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener de bare blir informert og ikke inkludert i planprosessen. • Signaliserer at de vil kjempe for nrområdet og hjemmene sine. • Ber om at søkelyset rettes mot ytre trase igjen. 	
<p>Familien Dypfest, Kvalvikveien 7</p>	<p>Kvalvikveien 7 forutsettes innløst og revet i planalternativ 1. I merknaden opplyses det at det er to boenheter og tre generasjoner i huset, og at de bor fint og ønsker fortsatt å kunne bo slik.</p> <p>Tar opp følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viser til informasjonsmøtet og etterspør hvilke interesser som er <i>«drivkraft for å presse gjennom ev vei som får så store ringvirkninger for 150 mennesker.»</i> • Mener det ikke er redegjort nok for trafikkavvikling på fylkesvegen i byggetida, og kostnadene ved dette • Hevder at Vegvesenet ikke kan anbefale noen av vegløsningene på grunn av trafikkfarlig avkjøring fra fylkesvegen • Viser til konsekvensutredningens vurdering av konsekvens for landskapsbildet for alt. 1 som stor negativ • Viser til at det er beskrevet innløsning av 3 boliger, men at det er flere boenheter i noen boliger • Viser til at ekspropriasjon vil kreve mye tid og ressurser 	<ul style="list-style-type: none"> • Insinuasjonen om skjulte agendaer ble besvart i informasjonsmøtet. Det handler om å kunne ta i bruk og utvikle næringsarealene, både de offentlige og private, der en godkjent atkomstveg er en forutsetning. Det vises også til uttalelsen fra kommunens Nærings- og utviklingsavdeling. • Dette er tatt høyde for i kostnadsanslaget med et høyt påslag for rigg og drift (20 %). Det er ikke vanlig å detaljplanlegge gjennomføring på dette stadium, men vurderes som løsbart bl.a. pga. breddeutvidelse. • Dette er ikke korrekt. Alle krav til kryss skal oppfylles (kurvatur, sikt, avkjøringsfelt mv.), slik at både sikkerhet og avvikling ivaretas. • Dette er riktig. For å minke virkningen er det anbefalt tiltak som bruk av stedegen vegetasjon og fyller opp terrenget der bebyggelse fjernes som forutsatt i reguleringsplanen. • Med boliger menes hus, ikke boenheter.

	<p><u>Oppsummert:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ikke holdbare kalkyler • Innvirkning på estetikk, natur og miljø har nesten dårligste karakter det går an å få • Vesentlige deler av planen ikke gjennomtenkt; f.eks. trafikk-avvikling i byggetida • Tvilsom hjemmel i lovverket for ekspropriasjon, og dyrt og langvarig • Fem boenheter rammes, ikke tre, da to er generasjonsboliger 	
<p>Axel og Nathalie Jacobsen, Kvalvikveien 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Protesterer på de foreslåtte atkomstløsningene. • Mener alternativ 1 får store konsekvenser for dem på grunn av at fylkesvegen må heves forbi deres tomt. I tillegg vil hele strandområdet bli ødelagt av en stor fylling. • Alternativ 2 krever heving av vegen og stor fylling forbi Kvalvikveien 2. Eierne mener dette vil ødelegge utsikten. I tillegg foreslås direkteatkomsten til tomta stengt og erstattet med en felles atkomst til denne og eiendommene Kvalvikveien 4 og 8A. • Alternativ 2 vil dessuten medføre store ulemper både sikkerhetsmessig og støymessig. • Mener at eiendommen må innløses om noen av forslagene blir vedtatt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er korrekt at fylkesvegen i følge planene heves forbi deres tomt. Hvordan dette skal løses på mest mulig skånsom måte må tas i prosjekteringen av vegen. • Alternativ 2 krever betydelige inngrep i deres tomt, men atkomstvegen kommer ikke så høyt at den ødelegger utsikten fra huset. Å samle atkomstene vil være trafikk-sikkerhetsmessig og atkomstmessig bra. • Støyskjerming av uteplass er vanskelig å løse. Innvendig støyskjerming kan gjøres med tiltak i fasaden. • Planen forutsetter ikke innløsning av denne eiendommen.
<p>Knut Val/Trude Soløy/Jesper Soløy Val/Bendik Soløy Val, Kvalvikveien 20</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stiller spørsmålet om hvilke prioriteringer kommunen vil gjøre; <i>«vei til ei tomt de kanskje får solgt, uten å vite til hvem eller hva, eller velger de å tenke på fremtiden og verdien av ei bynær strand i naturskjønt område?»</i> • Mener at konsekvensutredningen er grundig, og at de negative konsekvensene er slik at det er uforståelig at administrasjonen bare fortsetter sitt arbeid med indre trase på oppdrag fra politikerne. • Det tas på nytt opp at en ikke har tiltro til kostnadene ved gjennomføring av ytre trase. • Mener de ikke får svar på spørsmålene de har hatt og har, og føler seg overkjørt og ignorert. • De stiller seg svært kritisk til alternativene for indre trase som nå 	<p>Synspunktene tas til orientering.</p>

	<p>ligger på bordet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stiller stort spørsmålstegn til en slik behandling av egne innbyggere. 	
<p>Kim Ronny Luther/Janne Luther, Kvalvikveien 14</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stiller seg særdeles negative til alternativ 2. De har to mindre barn som ferdes i nærområde, som er preget av tungtrafikk, støv, støy, høy hastighet og risiko. • Har stilt i bero planer om opprusting og tiltak på tomta, og ved gjennomføring av alternativ 2 vil handlingsrommet for utvikling av tomta forsvinne, og trafikksituasjonen blir uakseptabel. • Angående alternativ 1 stiller de seg bak uttalelsen fra beboere og klubber. • Signaliserer at dersom noen av alternativene vedtas vil de gå sammen med andre med krav om å bli kjøpt ut. 	<p>Dagens trafikksituasjon understreker behovet for en ny atkomst, da situasjonen selv i dag er sikkerhets- og miljømessig dårlig.</p> <p>Synspunktene tas til orientering.</p>
<p>Lars-Henrik og Torill Johansen, Kvalvikveien 6</p>	<p>Har tidligere foreslått en variant av alternativ 2 forskjøvet mot nord og vest, som gir større avstand til boligene på begge sider, men som forutsetter riving av 7 bolighus. Dette er informert om i planbeskrivelsen, side 10-11. Byplan har ikke anbefalt videreføring av forslaget.</p> <p>I sin nye merknad sier de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Av de framlagte alternativene er det alternativ 1 som klart er best for dem isolert sett, men at dette alternativet vil rasere et så unikt område uten tanke for kommende generasjoner. • Mener at alternativ 2 ikke er brukbart og at det i realiteten bare er ett alternativ. • Viser til invitasjonen til dialog og deres innsendte forslag. Mener at når administrasjonen velger å fremme alternativ 2 i samme form som ble presentert våren 2015, og forkaster deres forslag, viser at det ikke er reell mulighet til å påvirke. • Viser til at det som er kalt alternativ 0 ikke er noe alternativ. Det innebærer at det ikke blir noen utvidet drift på Kvalvikodden. Samtidig oppfyller ikke dagens veg med dagens trafikk nødvendig krav til trafikksikkerhet. Den krever opprusting med fortau og andre 	<p>Byplan har tatt innspillet på alvor og gjort en konkret vurdering av dette slik det framkommer i planbeskrivelsen. Byplan har ikke funnet å kunne anbefale å gå videre med dette.</p> <p>Merknaden setter fingeren på vesentlige forhold. Selv med nåværende aktivitet på Kvalvikodden er trafikksituasjonen meget uheldig. Dersom man ikke finner en gjennomførbar atkomstløsning, kan for det første næringsområdet ikke utvikles, og for det andre vil det kunne tvinge seg fram tiltak i Kvalvikveien på grunn av eksisterende aktivitet. Det vil også bli et press for å få dispensasjoner.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p>

	<p>trafikksikkerhetstiltak dersom dagens ferdsel opprettholdes. En slik opprusting vil ha samme negative konsekvenser som alternativ 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ber derfor om at det tas hensyn til viktigheten av naturområdene og samtidig anlegger en trafikksikker veg, og dette mener de ivaretas i deres forslag. 	
--	---	--

Vurderinger

Generelt

Det framlagte planforslaget i to alternativer følger opp den politiske bestillingen i Komite for plan, næring og miljø og senere i vedtak i formannskapet. Begge forslagene er utfordrende og innebærer betydelige inngrep i boligmiljøet i Kvalvika. Noe av det negative kan bøtes på med positive tiltak som kommer beboerne og friluftslivet til gode, og gjennom god utforming av veg og fyllinger.

Gjennomføring krever store investeringer uansett alternativ, men alternativ 1 er dyrest. En vesentlig andel gjelder tiltak på fylkesveg 834 for å tilfredsstille vegnormalenes krav i krysset med ny atkomstveg. Det ligger også store kostnader i innløsning og riving av bolighus i alternativ 1.

Disse forhold må avveies mot fordelene med å få tatt i bruk både de private og kommunale arealene på Kvalvikodden til næringsutvikling i en by i sterk vekst. Det er dette saken dreier seg om. Brutto utbyggingsareal på Kvalvikodden, med tillatt utfylling i sjø, er i underkant av 140 daa, inkludert tomta til det kommunale kloakkrensingsanlegget. Det er laget detaljreguleringsplan for det kommunale arealet. Totalt netto tomteareal, privat og kommunalt, blir i størrelsesorden 105-110 daa med tillatt utfylling. Det opplyses i denne forbindelse at det foreligger en konkret søknad fra Miljøpark NOR om etablering av mottak, lagring og behandling av betongavfall (byggeavfall) på det private arealet, og dette sees på som en positiv og ønsket etablering.

Bystyret har slik administrasjonen ser det følgende valg:

- Det kan vedta ett av de framlagte forslagene til endring av områdereguleringsplanen for Kvalvikodden. Gjeldende områderegulering med atkomst etter ytre trase oppheves og erstattes av ny plan.
Konsekvensen er at næringsarealene kan gjøres tilgjengelige for utvikling og opparbeides for bedriftsetableringer.
- Det kan avvise begge forslagene til endring. Gjeldende områderegulering opprettholdes.
Konsekvensen er at dersom atkomsten ikke lar seg finansiere, vil det ikke kunne tillates nye etableringer eller utvidelse av dagens virksomhet. Dette gjelder både på kommunens arealer og på de som er privat eide.

Andre alternativer, som å oppheve områdereguleringen, vil ha slike konsekvenser at det krever at saken sendes tilbake til rådmannen med instruks om videre behandling. Enhver bruk av arealene på Kvalvikodden krever en atkomstløsning som er godkjent gjennom reguleringsplan.

Det som i konsekvensutredningen er kalt et 0-alternativ gjelder isolert for Kvalvika og dagens atkomst gjennom Kvalvikveien, og innebærer enten at industriområdet får en annen atkomst enn dagens, eller at det ikke tillates noen utvikling som øker trafikken på dagens atkomst.

Innløsning

Plan- og bygningslovens § 15-2 gir grunneiere rett til å kreve innløsning når reguleringsplan er vedtatt. Dette gjelder når kommunen etter § 16-2 har rett til å ekspropriere en ubebygde eiendom i dens helhet. Retten til å kreve innløsning gjelder formelt sett ikke bebygde eiendom. Rett til ekspropriasjon utløper etter 10 år.

Planalternativ 1 forutsetter erverv av 3 bebygde eiendommer for å gjennomføre planen i tillegg til den som alt er kjøpt, Kvalvikveien 1.

Vurdering av konsekvensene

Konsekvensvurderingen viser at alternativ 1 kommer best ut i forhold til trafikkavvikling, støy og barn og unges interesser, mens alternativ 2 kommer best ut i forhold til landskapsinngrep og friluftsliv. Totalt sett konkluderer rådgiver Rambøll med at alternativ 1 er mindre negativ enn alternativ 2.

Statens vegvesen mener at ytre trase er best, men at alternativ 1 er bedre enn alternativ 2 fordi det gir en viss separering av trafikk til industriområdet fra boligområdet. Faglig Trafikkforum Bodø har samme vurdering. Nordland fylkeskommune mener alternativ 1 best ivaretar regional politikk. Oppvekst- og kulturavdelingen i Bodø kommune mener imidlertid at det er alternativ 1 som gir mest negative konsekvenser totalt sett da friluftsområdet er så viktig for beboerne i Kvalvika og for byens befolkning som helhet.

Grunneierne og beboerne i området er sterke motstandere av begge alternativene, og finner ingen av dem akseptable.

Ut fra en byplanmessig vurdering anses alternativ 2 å være den dårligste løsningen, og kan ikke faglig anbefales. Det legges da hovedvekt på barn og unges oppvekstvilkår, trafiksikkerhet og bomiljø. Begrunnelsen er at det som en framtidig og permanent løsning er svært uheldig å blande tungtrafikk og boliggate, og etablere en slik barriere i et boligmiljø. Fordi det er så trangt vil både breddeutvidelse, etablering av fortau og heving av vegen gi bratte og vanskelige atkomster til en rekke eiendommer, og innskrenke areal til uteopphold og parkering. Det vil også være vanskelig å skjerme uteoppholdsarealene mot trafikkstøy på alle boligene på nordøstsiden. Det er ikke mulig å få bedre plass uten at et stort antall boliger må rives, og vegen vil fortsatt være en barriere med kombinasjon av tungtrafikk, boligavkjørsler og kryssene fotgjengere. De eiendommene som blir mest berørt er Kvalvikveien 2 og Kvalvikveien 10A.

Kostnadmessig er dette det klart rimeligste alternativet, anslått til 12,2 mill. kroner lavere enn alternativ 1 eks. mva. (15 mill. kroner lavere inkl. mva.).



Illustrasjonen av alternativ 2

Alternativ 1 gir en separering av tungtrafikk og atkomst til boligene. Kvalvikveien vil med dette alternativet få svært liten trafikk og bli en trygg boligveg. Kryssing og atkomst mellom husene vil være sikker. Kryssing og atkomst til stranda er ivare tatt både med planskilt kryssing i fotgjengerundergang, og mulighet for oversiktlig kryssing i plan. Innløsning av de boligene som blir sterkest berørt av vegen gir mulighet for å fylle opp terrenget og etablere ny lekeplass, grøntareal samt parkeringsplass knyttet til stranda.

Behovet for innløsning og riving av boliger er samtidig en negativ konsekvens, både menneskelig og økonomisk.

Ut over dette er den største innvendingen mot alternativ 1 inngrepet i friområdet og forholdet til stranda. Ved gjennomføring vil vegen beslaglegge mye av friområdet mellom boligene og naustene, og kreve en høy fylling i kryssområdet mot fylkesvegen. Den nye vegen vil bli liggende om lag på samme høyde som Kvalvikveien før den kommer ned på terreng ved Kvalvikveien 9. På grunn av at terrenget faller så sterkt nærmest fylkesvegen, vil det bli ei meget høy fylling i kryssområdet, ved ball-løkka. Denne blir på vel 6 meter på det høyeste. For å begrense fyllingsutslaget forutsettes mur i nedkant. Det forutsettes at fyllingen kles med vegetasjon. Situasjonen kan sammenliknes med forholdet mellom fylkesvegen og bebyggelsen på Løpshavn. Det er ikke tvil om at virkningen er betydelig, slik det kommer fram i konsekvensvurderingen. Imidlertid er det slik at det mest verdifulle friluftsområdet er stranda. Naustrekka ligger mellom vegen og stranda, og stranda er vest- og solvendt.

Konklusjonen er at dette er den foretrukne løsningen for et indre trasevalg ut fra byplanmessige og planfaglige vurderinger. Ulempene kan i betydelig grad kompenseres for med god utforming og gjennomføring av de foreslåtte tiltakene.

Kostnadmessig er dette det dyreste alternativet, og krever som nevnt betydelig større investeringer.



Illustrasjon alternativ 1

Endringer i planen etter høring og offentlig ettersyn

I oppsummeringen av merknadene og kommentarene til disse er det anbefalt noen endringer i plankartet og reguleringsbestemmelsene.

Følgende endringer er gjort i plankartet for begge alternativ:

- Regulert småbåthavn (VS) er endret som følge av råd fra Kystverket
- Avkjørselspil er flyttet for atkomst fra fv. 834 til Stadssalgs eiendommer gnr. 32/179 og gnr. 32/916, jfr. uttalelse fra Statens vegvesen
- Det er tegnet inn byggegrense til fv. 834 for byggeområdene B2 og B4 (Statens vegvesen)

Det er dessuten gjort endring i plankartet som juridisk ivaretar at detaljreguleringsplanen for det kommunalt eide arealet, plan ID 1299, fortsatt skal gjelde. Dette er løst med å benytte hensynssone H_910, sone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde, og har medført noen justeringer i planbestemmelsene. Dette endrer ikke planens innhold.

Følgende endringer er gjort i reguleringsbestemmelsene for begge alternativ:

- § 3.5.2 er endret etter merknad fra Fylkesmannen i Nordland
- § 9.2 er endret etter merknad fra Statens vegvesen

Det er ellers gjort små opprettinger av feil i plankartene.

Merknad fra Statens vegvesen om å fjerne avkjørselen til Stadssalg Eiendom sine eiendommer på østsiden av fylkesvegen er ikke tatt til følge.

Konklusjon og anbefaling

Rådmannen registrer de planfaglige vurderingene, men legger vekt på den kostnadsmessige differansen, og vil ut fra en helhetsvurdering der økonomiske hensyn veier tungt, anbefale alternativ 2 – atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien.

Det legges fram to komplette alternativer, der alternativ 1 er atkomstveg mellom boliger og naust, og alternativ 2 er atkomstveg etter dagens trase for Kvalvikveien.

Rolf Kåre Jensen
Rådmann

Knut A. Hernes
Kommunaldirektør

Annelise Bolland
Byplansjef

Saksbehandler: Knut Kaspersen

Trykte vedlegg:

Vedlegg

- 1 Forslag til reguleringskart, alternativ 1, datert 04.11.2016
- 2 Forslag til reguleringskart, alternativ 2, datert 04.11.2016
- 3 Forslag til reguleringsbestemmelser, alternativ 1, datert 03.11.2016
- 4 Forslag til reguleringsbestemmelser, alternativ 2, datert 03.11.2016
- 5 Forslag til planbeskrivelse, datert 03.11.2016
- 6 Atkomstløsninger til Kvalvikodden, konsekvensutredning, datert 08.09.2016
- 7 Støyutredning, datert 26.08.2016
- 8 Trafikkanalyse, datert 31.08.2016
- 9 Notat fra spørreundersøkelser, datert 05.09.2016
- 10 Avbøtende tiltak, alternativ 1, datert 31.08.2016
- 11 Avbøtende tiltak, alternativ 2, datert 31.08.2016

Utrykte vedlegg:

Andre dokumenter til saken, rapporter og uttalelser, finnes her: <http://bodo.kommune.no/planer-til-politisk-behandling/category8036.html>