

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
13/14	Komite for plan, næring og miljø	07.03.2013
13/30	Bystyret	21.03.2013

Sluttbehandling - endring av områderegulering for Kvalvikodden

Sammendrag

Saken gjelder sluttbehandling av endring av områdereguleringsplan for Kvalvikodden, der valg av atkomstløsning er viktigste problemstilling. Bakgrunn er at vedtatt plan ikke kan gjennomføres på grunn av konflikt mellom nødvendig omlegging av fv. 834 og forsvarsanlegg på Mælen. Dette var opplyst ved bystyrets behandling av klage på planvedtaket i april 2011. I bystyrets vedtak ble det bedt om en reguleringsmessig gjennomgang og vurdering av om koblingen av ny atkomstveg til fv. 834 i et nytt T-kryss bør erstatte den vedtatte rundkjøringen. Videre ble det bedt om at fylkesmannens vedtak i klagesaken fremlegges for bystyret til eventuell ny vurdering. Da fylkesmannens vedtak forelå ble det lagt fram for PNM-komiteen, som vedtok å be om en ny ekstern gjennomgang av tallgrunnlaget i saken om atkomst til Kvalvikodden.

Oppstart av planendring ble annonsert i mars 2012. Utlegging til offentlig ettersyn ble vedtatt av PNM-komiteen i møte 11.10.2012, og planforslaget - med to alternative atkomstløsninger - har vært ute til høring og offentlig ettersyn i november-desember 2012.

Administrasjonen anbefaler ut fra en helhetsvurdering atkomst etter alternativ 2, indre trase.

Det legges vekt på følgende forhold:

- Investeringskostnader i forhold til næringsareal og tomtepris
- Trafikkavvikling og atkomst til overordnet vegnett sett i forhold til antatt trafikkbelastning
- Avveining av ulemper og kompenserende tiltak

Kostnadsanslaget for indre trase er oppjustert etter høringen. Dette gjelder i vesentlig grad kostnadselementer som tidligere ikke var med, og som nå er tatt med i kostnadene. Kostnadsanslaget for ytre trase er ikke justert.

Det legges fram to komplette planalternativer.

Alternativ 1 – ytre trase. Denne er gjennom planbestemmelsenes § 6.2 utformet slik at den kan gjennomføres både med fylling og kort bru eller lang bru. Det overlates til endelig prosjektering å avgjøre hvilket delalternativ som velges om bystyret går inn for dette alternativet.

Administrasjonen mener dette kan gjøres da det er innenfor den detaljeringsgrad som

områderegulering tillater. Løsningen med lang bru har dessuten tidligere vært lagt fram som et delalternativ.

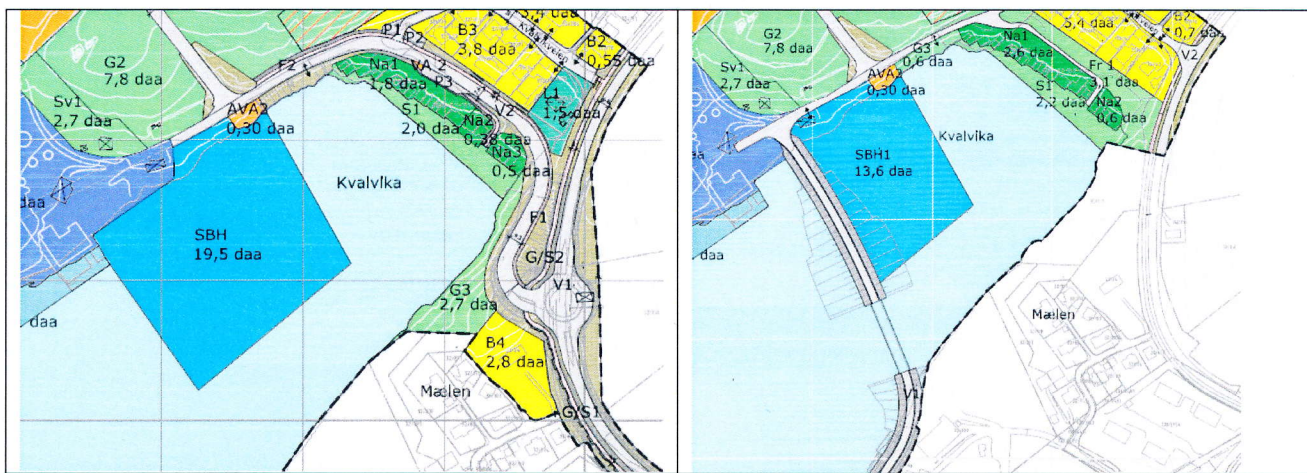
Alternativ 2 – indre trase med tilkopling til fv. 834 i T-kryss. Framlagte plankart og planbestemmelser er oppdatert i forhold til de justeringer det er redegjort for.

Saksopplysninger

Bakgrunn og historikk

Områdereguleringen for Kvalvikodden ble vedtatt av bystyret i møte **28.10.2010, PS 10/121**. Plansaken gikk parallelt med arbeidet med kommunedelplan for Ytre havn, hvor de overordnede rammene ble lagt, og som ble vedtatt av bystyret 16.09.2010.

Den største utfordringen i områdereguleringen for Kvalvikodden var atkomsten til industriområdet. Det ble underveis utredet flere alternativer, hvor en til sist sto igjen med en indre trase mellom naustene og nederste boligrekke, og en ytre trase med lang bru over Kvalvika etter at fylling/kort bru og lang bru var vurdert. I planvedtaket ble indre trase valgt. For mer utfyllende informasjon vises det til saksframlegget til bystyrebehandlingen med tilhørende materiale.



Vedtatt plan – indre trase

Ytre trase

Planvedtaket ble påklaget av advokat Terje Kvarnes på vegne av Bodø Kajakklubb, Kvalvika Båtforening og Kvalvika Velforening. Dessuten var det klage fra Sture Pedersen og Ellinor og Magne Markussen. Klagen gjaldt trasevalg, og det ble lagt fram alternative kostnads kalkyler.

Klagen ble behandlet i bystyret **07.04.2011, PS 11/38**. I forbindelse med saksforberedelsen ble det gjort nye kostnads vurderinger av løsningsalternativene.

Etter at planen var vedtatt ble det av kommunen selv oppdaget at vegtraseen for fv. 834 sør for planlagt rundkjøring er kommet for nært forsvarrets anlegg på Mælen. Dette ble ikke oppdaget i høringen, heller ikke av Forsvarsbygg. Det ble i klagesaken vist til at et skissert alternativ med en påkobling av indre trase til fv. 834 med et T-kryss kunne løse dette, men tatt forbehold om at vegnormalenes krav var mulig å oppfylle.

Bystyret gjorde følgende vedtak i behandlingen av klagen (sitat):

1. «Bystyret finner ikke grunn for å ta klagen på bystyrets vedtak i PS 10/121 den 28.10.10, Forslag til reguleringsplan Kvalvikodden fra adv. Terje Kvarnes på vegne av flere foreninger og fra Sture Pedersen til følge. Klagen sendes fylkesmannen for behandling.

2. For delvis å imøtekomme klagen fra Ellinor og Magne Markussen, ber bystyret om at det snarest iverksettes en reguleringsmessig gjennomgang og vurdering om koblingen av ny atkomstveg til fv. 834 i et nytt T-kryss bør erstatte den vedtatte rundkjøringen.
3. Fylkesmannens vedtak i klagesaken fremlegges for bystyret til eventuell ny vurdering.

Uttalelse fra barnetalsperson som følger saken: Ytre trase videreutvikles som atkomstalternativ til Kvalvikodden.»

Fylkesmannens avgjørelse forelå 18.10.2011 (sitat):

«Fylkesmannen stadfester Bodø bystyres vedtak av 28. oktober 2010 i sak 10/121 og vedtak av 14. april 2011 i sak PS11/38 i klagesaken.

Fylkesmannen er kommet til at kommunens vedtak bygger på en forsvarlig saksforberedelse og at saken er tilstrekkelig opplyst i samsvar med kravet i forvaltningslovens § 17 og plan- og bygningslovens bestemmelser om utredningsplikt. Videre legges det til grunn at vedtaket bygger på saklige argumenter i samsvar med lovens formål og at reguleringsvedtaket ligger innenfor kommunens reguleringskjønn.»

Fylkesmannens avgjørelse ble lagt fram for PNM-komiteen i møte 17.11.2011. Komiteen fattet følgende vedtak (sitat):

«Fylkesmannens vedtak tas til orientering.

Det bes om en ny ekstern gjennomgang av tallgrunnlaget i saken om atkomst til Kvalvikodden. Saken forelegges bystyret før en eventuell endring av gjeldende reguleringsplan.»

Endring av reguleringsplanen

Oppstart

På grunnlag av bystyrets vedtak ved behandling av klagen 07.04.2011, og PNM-komiteens vedtak 17.11.2011, ble det 22.03.2012 varslet formell oppstart av endring av reguleringsplanen. Det ble gjort gjennom annonse i Avisa Nordland og brev til grunneiere/festere innenfor området samt offentlige myndigheter og interessegrupper. Det ble i varslingen orientert om bakgrunn og de forliggende vedtak, og at et forslag om T-kryssløsning mellom fv. 834 og indre trase vil bli lagt til grunn for endring av reguleringsplanen for dette trasevalget.

Parallelt er det gjennomført et arbeid med ekstern gjennomgang av tallgrunnlaget for atkomstløsninger. **Etter en avklaring med leder og nestleder i PNM-komiteen ble det besluttet at det var ytre trase basert på fylling og kort bru som skulle gjennomgås på nytt, samt indre trase basert på T-kryssløsning.**

Høring og offentlig ettersyn

Komite for plan, næring og miljø behandlet sak om utlegging til offentlig ettersyn på møte 11.10.2012, sak 12/74, på grunnlag av det planmaterialet som ble framlagt av administrasjonen og de innspill som var kommet i forbindelse med varselet om oppstart av planendringen.

Det ble i saken redegjort for de atkomstløsninger som var tatt opp til ny vurdering etter de vedtak som er orientert om ovenfor og avklaring med politisk nivå. De utredede alternativene ble omtalt slik i saksframlegget til PNM ved behandling av utlegging til offentlig ettersyn (sitat):

«Ytre trase, fylling og kort bru

Dette atkomstalternativet ble lagt fram i forbindelse med den ordinære planbehandlingen, og var ute til høring i april-mai 2010.

Ny kostnadsberegning viser en kostnad på 131,8 mill. kroner.

Kostnadene er beregnet for et komplett anlegg mellom kryss Burøyveien og tunnel på Kvalvikodden. Det er forutsatt fortau på hele strekningen.

Småbåthavn er ikke medtatt i disse kostnadene. Tidligere anslag (som ikke er verifisert) viser en antatt inntekt på salg av båtplasser på 19,8 mill. kr og en opparbeidingsutgift (utrusting og p-plasser) på 12,9 mill. kr, altså et mulig positivt bidrag på ca. 7 mill. kr.

Kostnadene er basert på den forutsetning at det gjennomføres mudring for å fjerne ustabile masser før fylling. En fylling direkte på sjøbunn uten mudring krever en svært lang byggetid med lange pauser for konsolidering, samt annen fundamentering for bru. Men først og fremst har en slik løsning i seg stor usikkerhet omkring stabilitet og mulig utglidning av fyllingen i anleggstida. Geoteknikere har ulik oppfatning av risikoen. Ut fra de vurderingene som foreligger vil kommunalteknisk kontor, som vil være ansvarlig for gjennomføring, sterkt fraråde fylling uten at det først mudres til fast grunn (morene). Dette var redegjort for i klagesaken. Det er lagt til grunn at alle mudringsmasser, også de forurensede, tillates deponert i stranddeponi nær anleggsstedet (Nordsida – Kvalvikodden – Langstranda). Etablering av omfangssjete for stranddeponi inkluderes ikke i kostnadene.

Det er lagt til grunn for kostnadene at fyllmassene kan sprenges ut på Kvalvikodden. Dette betinger en utvidelse av massetaket i forhold til det som er vedtatt i gjeldende reguleringsplan, jfr. innspill fra grunneier Økonomistyring AS, se under.

Kostnadsvurdering for dette alternativet i klagesaken var 148,7 mill. kr. (småbåthavna holdt utenfor).

I rapporter oversendt kommunen fra advokat Kvarsnes på vegne av Team Kvalvik i februar 2012, se omtale nedenfor, er dette alternativer estimert til 52,8 mill. kr.

Indre trase, veg mellom naust og boliger med tilknytning til fv. 834 i T-kryss

Ny kostnadsberegning viser en kostnad på 38,4 mill. kroner.

Kostnadene er beregnet for et komplett anlegg mellom kryss fv. 834 og tunnel på Kvalvikodden samt nødvendig omlegging av fv. 834 for å tilfredsstille vegnormalenes krav. Det er forutsatt fortau på hele strekningen.

I kostnadene inngår erverv og riving av to boliger, den ene alt kjøpt opp av Bodø kommune. Det inngår også sikring av atkomst til Stadssalg sin eiendom på østsiden av fv. 834. Denne eiendommen blir noe berørt av fylkesvegtraseen, men i mindre grad enn i vedtatt plan.

Støyskjerming mot bebyggelsen er ikke medtatt. I planbestemmelsene stilles det krav om jevnlig trafikkberegninger, og at det skal settes inn støydempende tiltak (skjerming eller fasadetiltak) når trafikken har nådd et omfang på ÅDT 500.

I planforslaget inngår atkomst til stranda i kulvert under veg. Det inngår også offentlig lekeplass mellom gammel og ny veg samt mellom ny veg og naust.

Det var orientert om en slik løsning i klagesaken, men den var ikke kostnadsberegnet på samme nivå som de alternativene som da var vurdert.

I rapporter oversendt kommunen fra advokat Kvarsnes på vegne av Team Kvalvik i februar 2012, se omtale nedenfor, er dette alternativer estimert til 47,9 mill. kr.»

Det ble også opplyst i saksframlegget at det er igangsatt et arbeid med detaljregulering med tanke på byggemodning av de kommunalt eide næringsarealene på Kvalvikodden. Formell oppstart ble varslet 02.07.2012, og det arbeides med både detaljregulering og tekniske løsninger.

Videre ble det i saksframlegget vist til det pågående planarbeidet for områderegulering Ytre havn Lille Hjartøy. I dette arbeidet var atkomst til Lille Hjartøy via Kvalvikodden vurdert. **Status er nå at dette alternativet er forkastet. Atkomst til Lille Hjartøy blir i bru over Nyholmsundet.**

PNM-komiteen gjorde følgende vedtak 11.10.2012, sak 12/74 (sitat):

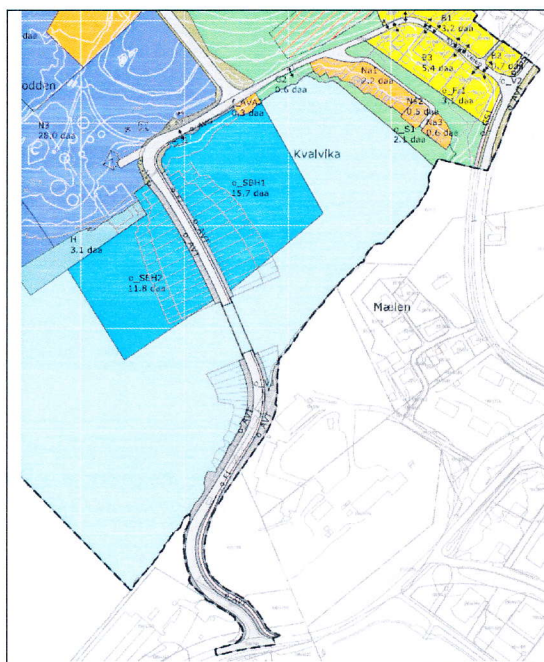
«Komite for plan, næring og miljø vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 at revidert områderegulering for Kvalvikodden sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med to alternative atkomstløsninger basert på

- *Ytre trase, fylling og kort bru, og*
- *Indre trase, veg mellom naust og boliger med tilknytning til fv. 834 i T-kryss*

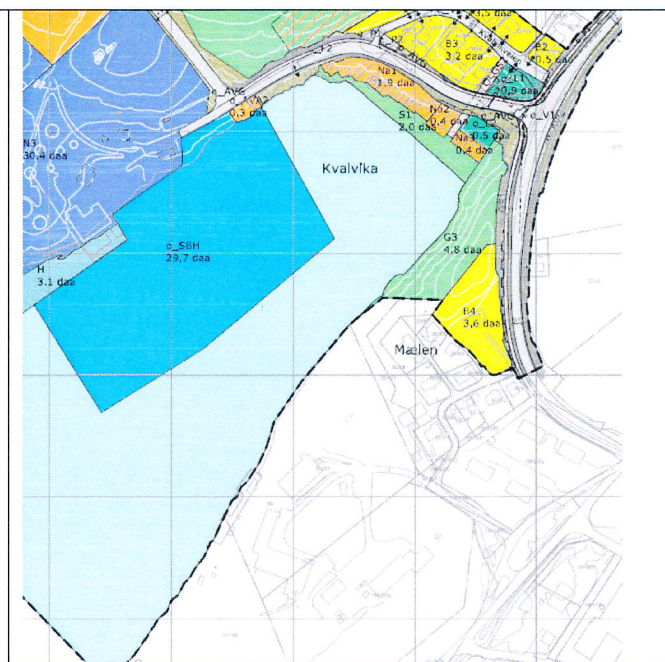
Videre foreslås naturområde G2 og vegetasjonsskjerm Sv1 omdisponert til næringsområde for industri og lager med tilhørende anlegg, og småbåthavn SBH1 utvidet mot vest.

Administrasjonen gis fullmakt til å revidere plankart for de to alternativene med tilhørende planbestemmelser i forhold til dette vedtaket før utsending til høring og offentlig ettersyn.»

Administrasjonen reviderte plankartene og bestemmelsene i henhold til vedtaket, og sendte det deretter ut til høring og offentlig ettersyn i henhold til lovens bestemmelser. Frist for uttalelser var 21.12.2012.



Alternativ 1 – ytre trase



Alternativ 2 – indre trase

Uttalelser og merknader

Det er kommet inn i alt 13 uttalelser/merknader.

De merknadene som er kommet gjelder alle valg av atkomst. Ingen har kommet med innvendinger til omdisponering av naturområde til industriformål eller foreslått utvidelse av område for småbåthavn.

Uttalelsene/merknadene er referert og kommentert i et eget dokument som følger saken som vedlegg. Nedenfor følger en oppsummering av hovedpunkter:

Statens vegvesen:

Kommentarer til alt. 1 – indre trase:

- Vegnormalenes krav skal følges; dimensjoneringsklasse S1, vegbredde 8,5 m inkl. skulder.
- Midlertidig trafikkavvikling i anleggsperioden er ikke hensyntatt i planen eller i kostnadsberegningen.
- Støyskjerming mellom Kvalvikveien og Steinrøysa, som nylig er bygd, må heves pga. heving av vegtrase. Trase må justeres eller heving medtas i kostnadene.
- Avkjørsel til Stadssalgs eiendom stenges, gjelder gnr. 32/916 på østsiden av fv. 834.
- Kostnader må oppjusteres (midlertidig trafikkavvikling, støyskjerm, eiendomsserverv Stadssalg, ev. innløsning bolig Kvalvikveien 7).

Kommentarer til alt. 2 – ytre trase

- Ingen konflikter boliger/myke trafikanter. Ut fra planfaglig og vegfaglig vurdering et godt alternativ – godt tilrettelagt for næringstrafikk.

Vegvesenets konklusjon: Anbefaler alt. 1 – ytre trase.

Advokat Kvarsnes/Team Kvalvik (Kvalvika Velforening/Kvalvika Båtforening/Bodø Kajakklubb):

1. Hevder samrøre av plansaker, Lille Hjartøy/Kvalvikodden; fører til trenering og manglende oversikt.
2. Hevder manglende oppgaveforståelse i hht. vedtak i Bystyret og PNM-komiteen; ikke eksternt gjennomgang, og ikke alle aktuelle alternativer.
3. Mener det ikke er tatt hensyn til stedlige betingelser; lokalkunnskap, fagkompetanse, innspillene fra Team Kvalvik er ignorert.
4. Kommenterer tekniske løsninger – bæreevne sjøbunn, fylling uten mudring; stiller spørsmålstegn ved kommunens fagkompetanse.
5. Kommenterer kostnadsbildet; viser til for høye tall for mudring i forhold til egne tall, samt levering av billige steinmasser fra Nordasfalt. Det henvises til tidligere kostnadstall fra Team Kvalvik i denne saken.
6. Viser til innspill i planbehandlingen – mange innspill/tidligere merknader har gått inn for ytre trase. Sitat: «*Bred enighet blant myndigheter, innbyggere, næringsliv og foreninger*»)
7. Advokat Kvarsnes/Team Kvalviks konklusjon; ytre trase må velges.

Merknaden følger saken som vedlegg.

Nordland fylkeskommune:

I valg av trase må det være et fokus på sikring av områder der barn og unge ferdes, og forhold som kan utgjøre en særlig fare for liv og helse. Har i tidligere innspill påpekt at Kvalvika er et viktig friluftsområde.

Helse- og miljøtilsyn Salten IKS:

Indre trase kan medføre trafikkstøy som overskrider fastsatte normer, og tiltak bør derfor være avklart på forhånd.

Bodø næringsforum:

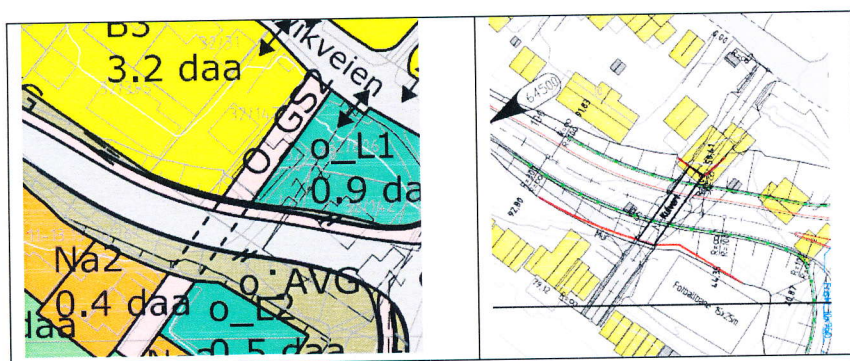
Fastholder anbefaling av ytre trase.

Naturvernforbundet:

Går sterkt mot indre trase og inn for ytre, mener immaterielle kostnader av ulemper veier tyngre enn kostnadsdifferansen.

Familien Dypfest, Kvalvikveien 7, gnr. 32/395:

Viser til store ulemper for dem av indre trase; høyde ny veg, fylling mot tomte, kort avstand, belastning på konstruksjonen, støybelastning. Mener huset bør innløses dersom dette alternativet velges. Under illustreres situasjonen med utsnitt av plankart og plantegning for atkomstveg.



Familien Sture Pedersen, Kvalvikveien 3 B:

Betviler kostnadstallene med henvisning til **alternativ rapport fra Protex Nord AS/asplan viak, datert 18.12.2012**. Mener det er unødvendig å rasere et bomiljø for å få atkomst, industriområdet vil være mer attraktivt med ytre trase og småbåthavn.

Uttalelsen og den alternative rapporten følger saken som vedlegg.

Følgende har ingen merknader: Direktoratet for naturforvaltning, Kystverket, Forsvarsbygg, Eldrerådet og Råd for funksjonshemmede.

Vurderinger

Hensikt med planen

Kommunen ervervet arealene på yttersiden av Kvalvikodden fra Forsvaret i 2006 for 28 mill. kroner ut fra behov for næringsarealer, at området er godt egnet for formålet og at det er tenkt brukt til litt tyngre næringsvirksomhet. Det vil kunne gi vel 60 daa nytt netto tomteareal til nærings-/industriformål, basert på utkast til detaljregulering.

I tillegg kommer det private næringsarealet, eid av Økonomistyring AS. I nyeste planforslag, begge alternativer, åpnes det for at den delen av deres tomt som i gjeldende plan er regulert til naturområde kan omdisponeres til næringsformål, ca. 10 daa. **Det er ikke kommet merknader til dette, og anbefales derfor godkjent.** Totalt er det private næringsarealet på brutto ca. 37 daa inklusive utfyllt areal.

Det er knyttet forventninger til at området vil dekke behovet spesielt for virksomheter som trenger noe avgrensning av sin aktivitet i forhold til omgivelsene. For å kunne ta området i bruk må det

etableres en ny atkomst, slik det er krav om i planbestemmelsene. I tillegg må det etableres intern infrastruktur, jfr. pågående arbeid med en detaljregulering for den kommunale delen av området.

Atkomst

Atkomsten til industriarealene går i dag gjennom boligfeltet i Kvalvika. En forutsetning for planlagt utbygging av næringsvirksomhet/industri er at det etableres ny og framtidsrettet atkomst til området. Planbestemmelsene stiller et rekkefølgekrav om at denne må være etablert før videre utbygging.

Gjennom hele historien til denne områdeplanen er det atkomsten det har stått strid om, og det gjelder virkningen av alternativene i forholdet til omgivelsene samt kostnadene. Dette har også vært temaet i alle merknadene nå også.

I saksframleggene ved behandling av plansaken i oktober 2010 og klagesaken i april 2011 ble det gjort betraktninger om de økonomiske forholdene knyttet til opparbeidingskostnader og pris på salgbart industriareal. Disse resonnementene har fortsatt relevans. **Dersom kostnadene for erverv, atkomst og byggemodning overstiger akseptabel tomtekostnad må grunneierne ta denne ekstraregningen. Tomtekostnadene for industriarealene må være på et nivå som gjør arealene salgbare. Investeringskostnad er derfor et helt relevant kriterium for beslutning.**

Et annet forhold som er relevant er størrelsen på industriområdet, sett i forhold til antall virksomheter som kan etablere seg og den trafikkskapende effekt, turproduksjon, som genereres. Det potensielle netto tomtearealet, offentlig og privat eid, er under 100 daa. Til sammenlikning har Rapp Marine et tomteareal på 23,5 daa. Registrerte henvendelser om tomt i området har ligget mellom 3 og 10 daa. Det er altså et relativt lite industriområde som bare kan ha plass for et lite antall virksomheter av noen størrelse. Erfaringstall fra Statens vegvesen viser at industrivirksomhet ut fra gjennomsnittsmålinger generer bare halvparten av trafikken i forhold til kontor og under en tiendedel i forhold til varehandel. Dette betyr at det forventes en relativt lav trafikkmengde på atkomstvegen, men forholdsvis høy andel tungtransport.

Atkomstalternativ 1 – ytre trase

Den ytre trase kan løses både gjennom kombinasjon av fylling og kort bru eller en lang bru (ca. 250 m) som spenner over hele bukta. Begge følger samme trase og har vært lagt fram som alternativer tidligere, men det er bare løsningen med fylling og kort bru som er gjennomgått på nytt med hensyn til kontroll av masser og kostnader.

Når det gjelder det ytre trase, så gir fylling og kort bru en avskjerming for ei mulig småbåthavn som konsekvens. Ei løsning med lang bru i samme trase vil ikke gi den samme skjerming. Ei eventuell småbåthavn må skjermes med flytende bølgedempere.

Som påpekt i merknadene gir ytre trase lett atkomst videre til annen næringsvirksomhet på Rønvikleira, til havn og jernbane. Atkomsten har ingen konflikter med boligbebyggelse.

På den negative siden vil løsningen være et sterkt visuelt inngrep i landskapsrommet og dominere utsikten fra bebyggelsen og strandområdet. Fylkeskommunens sikkerhetssenter må bort og reetableres et annet sted.



Atkomstalternativ 2 – indre trase

Indre trase vil gi en direkte og funksjonell atkomst til overordnet vegnett og god forbindelse til Rønvikleira, jernbane og havn. Ulempen er nærheten til boligfeltet i Kvalvika, at den atskiller boligene fra strandområdet og virkningen av fyllingen som er nødvendig for å knytte seg til fylkesvegen.

Som kompenserende tiltak er det planlagt en atkomst i kulvert under atkomstvegen som forbinder Kvalvikveien og strandområdet. Dette gir en trygg atkomst. I tillegg vil det komme fortau langs den nye vegen forbundet med gang-/sykkelvegen langs fylkesvegen, og dagens gjennomgangstrafikk på Kvalvikveien forsvinner. Som nevnt forventes det ikke noen stor trafikkmengde, selv om det må tas forbehold om hvilken type næringsvirksomhet som etableres.

Etablering av småbåthavn, slik planen legger opp til, vil bidra til økt trafikk. Etter de gjeldende normer utløser hver båtplass et krav på 0,5 bilplass. Det stilles i planbestemmelsene krav om detaljregulering før etablering av småbåthavn.

De husene som får størst ulempe forutsettes innløst. **På bakgrunn av merknadene og en vurdering av situasjonen anbefales også Kvalvikveien 7 innløst, og dette er tatt inn i planforslaget og medtatt i kostnadene.**

Naustrekka og strandområdet vil få vegfyllingen i bakkant, men berøres ellers ikke. Strandområdet henvender seg mot vest, mot bukt og mot sola. Det er ikke grunnlag for å si at området raseres som friområde for beboerne og andre. Det er dessuten en forutsetning og en selvfølge at veganlegget gis en god utforming.



Kostnader

I forbindelse med høringen er det på ny lagt fram alternative kostnadstall fra asplan viak/Protex Nord AS, datert 18.12.2012. Dette er vedlagt saken.

For ytre trase avviker disse sterkt fra Rambølls kostnader. Avviket gjelder grunnarbeider; mudring, steinfylling og plastring, der både mengder og enhetskostnader er helt forskjellige og summen for disse arbeidene er nær 1/3 av Rambølls kostnader slik de framkommer i deres rapport, datert 11.09.2012, som har fulgt med saken og følger vedlagt.

Administrasjonen er fortsatt av den formening at kostnadsoverslaget fra Rambøll gir et riktig bilde av kostnadene for ytre trase basert på fylling og kort bru.

For indre trase finner administrasjonen grunn til å justere opp kostnadene i forhold til de momenter som er framkommet både i uttalelsen fra Statens vegvesen og Team Kvalvik, jfr. kommentarene til merknadene i vedlegget. Dette gjelder:

- Innløsning av Kvalvikveien 7, riving
- Tillegg for demontering og remontering av eksisterende støyskjerm langs fv 834
- Økt rigg og drift-post for trafikkavvikling i byggetiden mv.

Oppjustert kostnad for indre trase:

Sum kostnad fra Rambøll	25.736.700
Tillegg for erverv/riving av Kvalvikveien 7	3.650.000
Tillegg for demontering av eksisterende støyskjerm; 80 m à 200 kr/lm	16.000
Ny støyskjerm langs fv 834; 80 m à 25.000 kr/lm	2.000.000
Ny sum	31.402.700
Rigg og drift – endres fra 10 % til 20 %	6.280.500
Uforutsett 10 %	3.768.324
Planlegging og byggeledelse 10 %	4.145.156
Mva stipulert til 12 %	5.471.606
Revidert sum inkl. mva	51.068.327

For ytre trase basert på lang bru er som nevnt kostnadene ikke vurdert på nytt. Kostnadsanslag for dette alternativet ble framlagt i forbindelse med klagesaken i april 2011, beregnet til 89,0 mill. kroner, som oppjustert for prisstigning blir 93,2 mill. kr. Det har en usikkerhet på pluss/minus 25 %. Kostnadene for de andre løsningene har en usikkerhet på pluss/minus 10 %.

Det opplyses for øvrig om at § 6-7 i merverdiavgiftsloven, «vegfritaket», er opphevet med virkning fra 01.01.2013. Denne opphevelsen vil medføre at det skal beregnes ordinær merverdiavgift ved omsetting av tjenester i form av bygging, vedlikehold mv. av offentlig vei. Kostnadene er ikke justert i forhold til dette. Dette er likt for alle løsningene, og kommunen får refusjon for betalt mva.

Antatte kostnader (per 3. kvartal 2012) for de ulike alternativer blir ut fra dette og med de bemerkninger som er gitt:

Alt. 1 - Ytre trase:

- Fylling og kort bru: 131, 8 mill. kroner (usikkerhet +/- 10 %)
- Lang bru: 93,2 mill. kroner (usikkerhet +/- 25 %)

Alt 2 - Indre trase:

- 51,1 mill. kroner (usikkerhet +/- 10 %)

Andre endringer

Det er gjort en del endringer i plankart og bestemmelsene på grunnlag av de innkomne merknadene, jfr. vedlagte oppsummering og kommentarer. Disse er:

- Krav til dimensjoneringsklasse S1 for den delen av fv 834 som berøres.
- Krav om plan for midlertidig trafikkavvikling for fv 834 som skal godkjennes av Statens vegvesen.
- Endring av plankart slik at vegområde for fv 834 og kommunal atkomstveg får egne benevnelser.
- Rekkefølgebestemmelse om at byggeplan i henhold til Statens vegvesens håndbok 139 skal utarbeides og være godkjent av Statens vegvesen før igangsetting av arbeid.
- Markering av atkomst til eiendommen gnr. 32/916 (Stadssalg) øst for fv 834 med pil samt ny planbestemmelse om forbud mot utvidet bruk.

Konklusjon og anbefaling

Ut fra en helhetsvurdering anbefales atkomst etter alternativ 2, indre trase.

Det legges vekt på følgende forhold:

- Investeringskostnader i forhold til næringsareal og tomtepris
- Trafikkavvikling og atkomst til overordnet vegnett sett i forhold til antatt trafikkbelastning
- Avveining av ulemper og kompenserende tiltak

Kostnadsanslaget for indre trase er oppjustert etter høringen. Dette gjelder i vesentlig grad kostnadselementer som tidligere ikke var med, og som nå er tatt med i kostnadene. Kostnadsanslaget for ytre trase er ikke justert.

Det legges fram to komplette planalternativer.

Alternativ 1 – ytre trase. Denne er gjennom planbestemmelsenes § 6.2 utformet slik at den kan gjennomføres både med fylling og kort bru eller lang bru. Det overlates til endelig prosjektering å avgjøre hvilket delalternativ som velges om bystyret går inn for dette alternativet. Administrasjonen mener dette kan gjøres da det er innenfor den detaljeringsgrad som områderegulering tillater. Løsningen med lang bru har dessuten tidligere vært lagt fram som et delalternativ.

Alternativ 2 – indre trase med tilkopleing til fv. 834 i T-kryss. Framlagte plankart og planbestemmelser er oppdatert i forhold til de justeringer det er redegjort for.

Forslag til innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 2. ledd, vedtar Bodø bystyre områderegulering for Kvalvikodden, alternativ 2, slik det er vist på plankart med plan-ID 1296, sist datert 19.02.2012, med tilhørende planbestemmelser datert 19.02.2013. Vedtaket innebærer at atkomst etter indre trase med T-kryssløsning vedtas.

Rolf Kåre Jensen
Rådmann

Henrik K. Brækkan

Annelise Bolland
Byplansjef

Saksbehandler: Knut Kaspersen

Trykte vedlegg:

Vedlegg

- 1 Plankart, alternativ 1, Ytre trase, Plan ID 1296, sist datert 19.02.2013
- 2 Planbestemmelser, alternativ 1, ytre trase, datert 19.02.2013
- 3 Plankart, alternativ 2 - Indre trase, Plan ID 1296, sist datert 19.02.2013
- 4 Planbestemmelser, alternativ 2 - Indre trase, datert 19.02. 2013
- 5 Sammendrag av merknader med kommentarer, datert 15.02. 2013
- 6 Kostnadsrapport rev. 01 11092012
- 7 Innspill
- 8 Merknad
- 9 Asplan Viak Notat endringsplan Kvalvikodden
- 10 AV PN Kvalvika - SpesifikasjonT - kryss

Komite for plan, næring og miljø behandling i møte den 07.03.2013:

Forslag til innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 2. ledd, vedtar Bodø bystyre områderegulering for Kvalvikodden, alternativ 2, slik det er vist på plankart med plan-ID 1296, sist datert 19.02.2012, med tilhørende planbestemmelser datert 19.02.2013. Vedtaket innebærer at atkomst etter indre trase med T-kryssløsning vedtas.

Øystein Wik (FRP) fremmet følgende fellesforslag på vegne av FRP og H

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, 2. ledd, vedtar Bodø bystyre områderegulering for Kvalvikodden, alternativ 1, slik det er vist på plankart med plan-ID 1296, sist datert 19.02.2012, med tilhørende planbestemmelser datert 19.02.2013. Vedtaket innebærer at atkomst etter ytre trase vedtas.

Forslag fra Simon Gjerstad (RØDT)

Bystyret går inn for alternativ 1- og med lang bru

Votering

Forslagene ble satt opp mot hverandre og forslag til innstilling (med alternativ 2) fikk 3 stemmer fra AP. Fellesforslag fra Øystein Wik (FRP) fikk 9 stemmer, 2H, 4FrP, 1 UAVH, 1 SV og 1 Rødt.

Det ble stemt separat over siste del av Rødt sitt forslag, den delen med lang bru som fikk 1 stemme fra Rødt