

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
	Komite for plan, næring og miljø	04. 09.2014
	Bystyret	11. 09.2014

Klage på vedtak – områdereguleringsplan for Vollsletta

Forslag til innstilling

Bystyret finner ikke grunn til å ta til følge klagen fra beboerne i Dyrliveien og Engvoll borettslag på vedtak 7.5. 2014, PS 14/67, områdereguleringsplan for Vollsletta. Saken oversendes fylkesmannen til avgjørelse.

Sammendrag

Saken gjelder forberedende klagebehandling på Bystyrets vedtak i møte 07. 05.2014, PS 14/67 av områdereguleringsplan for Vollsletta.

Klagerne er:

1. Tone Kvåle, Edith Strand, Laila Gjervik, Stian Kristiansen, Lill Bae Kristiansen, Eli Ovesen, Roger Ovesen, Christer Eliassen, Mary Jeremiassen, Tom Solhaug, Siri Johansen, Tor Erlend Nordhuus, Mariell Tangstad, Tove Strand, Greta Johnsen, Katja Rhønisch og Georg Meffert. De ovennevnte personer har inngitt en felles klage for beboerne i Dyrliveien.
2. Engvoll borettslag.

Administrasjonen har vurdert klagen og anbefaler at de ikke tas til følge. Begrunnelsen er, at det ikke er innkommet nye opplysninger i saken som tilsier endring eller omgjøring av vedtaket.

Saksopplysninger

Bakgrunn

Områdereguleringsplan for Vollsletta ble vedtatt i Bodø bystyre 7.mai 2014 under PS 14/67. Hensikten med reguleringen er å legge til rette for en helhetlig utbygging av boliger til personer med særlige behov. Reguleringsformål er ikke endret i forhold til gjeldende kommunedelplan for Rønvik/Saltvern. Det er i ny områderegulering åpnet for høyere utnyttelse hva bruksareal – BRA angår. Det er gjennomført ny trafikkanalyse (juli 2013) og ny volumstudie. Saken har fulgt lovpålagte krav til planprosedyre gjennom høringer etc.

Klagene

Det foreligger klage på planvedtaket som nå tas opp til forberedende klagebehandling. Det er framsatt en felles klage fra beboerne i Dyrliveien. Videre er det kommet inn en klage fra Engvoll borettslag.

Utdrag fra klagen fra beboerne i Dyrliveien:

- Hevder de ikke er blitt informert eller fått mulighet til å uttale seg om den større endringen i trafikkforholdene som viser seg å ha store konsekvenser for Dyrliveien.
- Hevder at trafikkanalysen som brukes i planprosessen er gammel og skriver seg fra 2008 og 2010.
- Tekstutdrag fra planbeskrivelsen danner grunnlaget for klage fra beboerne i Dyrliveien. Det er gamle trafikktellinger fra 2008 og 2010. Siden 2008 har både oppfølgingstjenesten og hjemmetjenesten Nordsida/Hovdejordet etablert seg, hvilket medfører betydelig trafikk.
- Mener Dyrliveien ikke er egnet til å brukes som hovedatkomst. Dette bl.a. pga næringsvirksomhet i Dyrliveien 11, store busker og trær i området, dårlig veibelysning, manglende fortau/gangvei, snødeponi om vinteren ved Dyrliveien 11 tiltrekker barn som aker ut i et dårlig opplyst veikryss Dyrliveien/Vollveien.
- Etterlyser ROS- analyse i forhold til Dyrliveien
- Mener trafikkanalysen ikke er tilstrekkelig. På folkemøtet ble det ikke opplyst om denne trafikkløsningen. Mener dette er en prosessfeil at dette ikke ble opplyst i folkemøtet.
- ÅDT blir etter endt utbygging svært høyt; 820 biler pr. døgn.
- Trafikkanalyse mht sikkerhet er ikke blitt tilstrekkelig ivaretatt.
- Hvordan ivareta barn og unges interesser? Og deres skolevei?
- Universelt utformede bussholdeplasser plassert på egnede steder må tas inn i planen.
- Det må utredes flere alternativer for ny hovedatkomst til Vollsletta, eller så må gammel ordning beholdes – med åpne gater rundt (Ringveien – Trettliveien).
- Kan ikke se logikken i at noen gater skal «skjermes» for trafikk.
- Vannledningsnett er dårlig i Dyrliveien og vil bli ytterligere belastet med mer trafikk.
- Bedre at det fortsatt kjøres Ringveien, evt. langs Vollveien som er en naturlig ringvei rundt Vollsletta.
- Det ønskes en trygg og fornuftig trafikkavvikling i Dyrliveiområdet. Da må det foreligge en helhetlig trafikkanalyse av nyere dato, der det blir vurdert fornuften ved å lede trafikken inn i boligfeltet i stedet for rundt. Naboer, barn og unge bør også få mulighet til å påvirke prosessen om områdereguleringsplan.
- Etterlyser realitetsvurdering av forslag som kom inn på folkemøte; om vei langs jernbanelinja opp på brua, vei over til Røsholtveien og vei/tunell over til Stordalen.

Utdrag fra klagen fra Engvoll borettslag:

- Klagen går på samme tema som 1.klage: manglende varsling; mener trafikkanalysen tegner et feil bilde av realitetene; uenige i trafikkanalysens konklusjon.
- Uenig i at dagens atkomstløsning til Vollsletta er dårlig. Ønsker at dagens trafikkløsning opprettholdes; at trafikkbelastningen fordeles på alle veiene i området.

Lovgrunnlag og behandling

Klagen behandles i hht plan- og bygningslovens § 1-9, som sier at forvaltningslovens bestemmelser for klage gjelder. Vedtaket kan påklages av en *part* eller en annen med *rettslig klageinteresse* i saken. Fylkesmannen er klageinstans, mens forberedende klagebehandling gjøres av forvaltningsorganet som har fattet vedtaket.

Vurderinger

Klagene er fremsatt i rett tid, og klagerne vurderes å være part i saken. Klagen tas derfor opp til behandling.

Forhold til ikke å ha blitt hørt:

Det er fulgt lovpålagte prosedyrer i forhold til høring. Beboerne i Dyrliveien er tilskrevet ved planoppstart og ved utlegging på offentlig høring. Det samme er Bodø Boligbyggerlag.

Forhold til kritikk av trafikkanalysen:

Det er benyttet konsulentfirma Norconsult, til å utarbeide trafikkanalysen. Denne ble gjennomført i juli 2013. Konsulent har fått tilgang til alt av grunnlagsdata – også innspill gitt i folkemøtet fra februar 2013, ÅDT – tall fra 2008 og 2010 etc.

Det er i planbeskrivelsen sagt at hovedatkomst til Vollsletta via Dyrliveien er et forslag som anbefales etter en faglig trafikkmessig vurdering. Det er videre i planbeskrivelsen slått fast, at sett på bakgrunn av de trafikale utfordringer Vollen har i dag – og fortsatt vil ha framover, skal det lages en egen reguleringsplan for hovedatkomst til Vollsletta med foreliggende trafikkanalyses anbefalinger som utgangspunkt. Planoppstart 2014. Denne planen vil som alle reguleringsplaner følge lovpålagte høringsprosedyrer; med muligheter for medvirkning.

En har pr. i dag ikke full oversikt over hvor stor økning i trafikken nye etableringer på Vollsletta kommer til å utgjøre. Fram til ny reguleringsplan for hovedatkomst til Vollsletta foreligger, vil kjøremønsteret i på Vollen opprettholdes som i dag.

Det opplyses at oppfølgingstjenesten for rus og psykiatri flytter fra Vollsletta 1.oktober 2014. Pr. i dag utgjør dette opptil 25 personer på dagvakt, fordelt på 12 tjenestebiler i tillegg til privatbiler og taxi. Aftenvaktene og i helgene utgjør 4-7 på vakt.


Hjemmetjenesten Rønvik/Nordsida utgjør følgende trafikk: 10 leiebiler, ut om morgenen, inn til lunch og ut ca kl 12-13, inn kl 15.00. (biler på kveld 8)
Ansatte på jobb dag, ca 22-25 + eventuelle studenter, 2-4. Kveld 8-10.


Siden trafikkteilingene ble gjort er det revet 5 bygg på Vollsletta. Dette utgjør en reduksjon i trafikken som jevner ut den økningen av ÅDT som hjemmetjenesten avstedkommer.

Konklusjon og anbefaling:

Klagen anbefales ikke tatt til følge. Begrunnelsen er at det ikke er kommet inn nye opplysninger i saken som tilsier endring eller omgjøring av vedtaket. Det anbefales at saken oversendes fylkesmannen til avgjørelse.


Annelise Bolland
Byplansjef


Rolf Kåre Jensen
Rådmann


Henrik K. Brækkan
Kommunaldirektør

Saksbehandler: Kari Valberg

Trykte vedlegg:

- 1 Klage beboere i
Dyrliveien
- 2 Samlet saksframstilling
- 3 Klage fra Engvoll
borettslag

Utdrag fra protokoll PNM-komiteen 5.06.2014

Skriftlig spørsmål fra byplansjefen:

Byplansjefen omdelte spørsmål til PNM-komiteen om forståelse og innhold av bystyrets vedtak av områdereguleringsplanen for Vollsletta – PS 14/67. Bystyrets vedtak gir usikkerhet om videre saksbehandling. Dette gjelder grunnlaget for meklingen med Jernbaneverket og det faglige grunnlaget kommunen skal mekle i forhold til. Det gjelder også videre saksbehandling av prioriterte byggetiltak innenfor planområdet.

PNM-komiteens avklaring og presisering av vedtaket:

1. PNM-komiteen bekreftet at bystyrets vedtak skal anses som endelig og bindende reguleringsvedtak.
2. Bystyret har imidlertid anmodet administrasjonen om i ny sak å vurdere boligsammensetning innenfor de rammer som gjelder for området og økt byggehøyde.

Fylkesmannen i Nordland
Bodø kommune
Postboks 319
8001 Bodø

Saksnummer 2013/255

KLAGE PÅ VEDTAK OM OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR VOLLSLETTA

Styret i Engvoll borettslag vil innledningsvis påpeke at borettslaget og beboere i området som berøres av planen på forhånd ikke er blitt informert om de foreslåtte trafikkreguleringer, og dermed ikke har hatt anledning til å komme med innspill. Dette finner vi høyst kritikkverdig. Særlig med tanke på at dette dreier om reguleringer som vil få store konsekvenser for beboerne i hele nedre del av Vollen.

Av planbeskrivelsene punkt 5.4 fremgår bl.a at området ikke er spesielt trafikkbelastet. Vi stiller spørsmål ved tidspunktet for utførelsen av trafikkanalysen dette bygger på, og minner om at siden 2008 er flere kommunale tjenester etablert i området, noe som har medført større trafikkbelastning. Når kommunen nå skal etablere ytterligere virksomhet i området, vil det være dette tiltaket alene som vil stå for trafikkøkningen.

De avbøtende tiltak som fremgår av planens punkt 5.4.3 vil medføre store ulemper særlig for Dyriliveien, men også for naboveiene i området. Vi mener at Dyriliveien ikke er dimensjonert for trafikk i den skala som her skisseres, og slett ikke for store kjøretøy. Slik det nå er skissert frykter vi for sikkerheten for barn og eldre som ferdes i gata. Når det gjelder naboveiene som blir stengt, vil beboerne der måtte kjøre omvei og får dermed lengre transportavstand til eiendommene sine. Dette vil i seg selv føre til økt trafikkbelastning med de ulemper det innebærer bl.a. med tanke på støy, utslipp og trafikkfare.

Det hevdes i planbeskrivelsen punkt 5.4.3 at dagens atkomstløsning til Vollsletta er dårlig. Styret i Engvoll borettslag ser det ikke slik, og ønsker at trafikkavviklingen i området skal foregå tilnærmet slik den gjør i dag, der trafikkbelastningen fordeles på flere av veiene i området. Dette da ingen av disse veiene alene er egnet til å ta hele trafikkbelastningen inn og ut av området samt til institusjonene på Vollsletta. Vi mener at de avbøtende tiltak i planen vil forverre dagens situasjon og øke risikoen for ulykker. Vi ber om at trafikkreguleringen på Vollsletta må utredes på nytt. Styret i Engvoll borettslag ønsker et trygt og godt bomiljø for alle i området, og stiller gjerne opp for å belyse dagens utfordringer og diskutere ev. løsninger.

For styret i Engvoll borettslag

Reidar Dundas
Styreleder

Sign

Leidis Mathisen
Leidis Mathisen
Sekretær

Engvoll Borettslag
V/ Reidar Dundas
Ringveien 7d, 8011 Bodø

tlf./faks. : 755 80234
mob. : 906 52944
e-post: rdundas@online.no

Fylkesmannen Nordland

Bodø kommune, pb 319, 8001 Bodø

Saksnummer 2013/255

Saksbehandler: Kari Valberg (kari.valberg@bodo.kommune.no)

Kopi: Annelise Bolland, Byplansjef.

16.06.2014

Klage på områdereguleringsplan for Vollsletta:

Viser til sluttbehandling av områdereguleringsplan for Vollsletta der det i bystyret kommer frem at det ikke er avdekket andre konfliktpunkt enn det som står i saksdokumentet. Som beboere i Dyrliveien er vi ikke blitt informert eller fått mulighet til å uttale oss om den større endringen i trafikkforholdene som viser seg å ha store konsekvenser for Dyrliveien. Det står klart i bystyrevedtaket punkt 2.1.3 «Hovedatkomst til Vollsletta er foreslått via Dyrliveien». I tillegg er selve trafikkanalysen gammel og skriver seg tilbake til 2008 og 2010. Deres referanse:

«Melding om planvedtak - områdereguleringsplan Vollsletta, Rønvik. Bodø bystyre vedtok områdereguleringsplan for Vollsletta i møte 07.05. 2014, sak 2013/255. Planen legger til rette for en helhetlig, etappevis utbygging av tilrettelagte boliger til personer med særskilte behov. Vedtaket kan påklages innen 05.07 2014»

Tekstutdraget (se tekst under) 5.4.3 Avbøtende tiltak, er fra Nordconsult sin trafikkanalyse, og som danner grunnlaget for klage fra beboere i Dyrliveien. Det er en gammel trafikkteiling fra 2008 for Ringveien og fra 2010 for Dyrliveien. Siden 2008 har 2 hjemmetjenester etablert seg (både oppfølgingstjenesten og Nordsida/Hovdejordet på Vollsletta) som medfører betydelig trafikk.

5.4.3 Avbøtende tiltak (Nordconsult)

«Isolert sett er trafikkøkningen som følge av tiltaket beskjeden. Tiltaket vil dermed ikke resultere i kapasitetsproblem knyttet til avvikling av trafikk. Dagens dårlige atkomstløsning til Vollsletta samt det til dels uoversiktlige trafikkbilde i nær omkrets, gjør at enkelte tiltak bør iverksettes både innen og utenfor planområdet. Det foreslås at Dyrliveien blir hovedatkomst til området. Trettliveien stenges for utkjøring fra krysset Dyrliveien x Trettliveien. Vollveien og Ringveien stenges for innkjøring krysset Ringveien x Trettliveien. Planforslaget innebærer en utvidelse av Vollveien, samt etablering av fortau på sørsiden av Vollveien». Dyrliveien antas nå å ta mye av denne trafikken. Ved fullført 4. utbyggingstrinn er det beregnet en økt trafikkbelastning på ca 240 kjøretøy pr. døgn.

Innsigelse fra beboere Dyrliveien med hensyn til avbøtende tiltak 5.4.3:

Trafikkforholdene pr. i dag er allerede utfordrende i Dyrliveien som ligger inne i et typisk boligområde med en blanding av eneboliger og rekkehus. Atkomsten er uoversiktlig med garasjer i krysset Trettliveien – Dyrliveien, i tillegg er det en vei ned fra Engvoll borettslag. Det er mye beplantning her med bl.a. store trær og tette busker, noe som gjør dette til en meget uoversiktlig og farlig utkjørsel.

Dyrliveien har hus med utkjørsler på begge sider. Dette har f.eks ikke Hjartliveien, eller deler av Trettliveien noe som igjen underbygger vår påstand om at trafikken må fordeles i området. Gatene i dette boligområde er smale og uten fortau. Følges foreslåtte plan blir Dyrliveien utrolig nok valgt ut til hovedvei for både beboere i Ringveien, Vollveien, Trettliveien, Hjartliveien, Vollen barnehage, 2 hjemmetjenester, næringsvirksomheten i Dyrliveien 11 og den nye etableringen som skal bygges. Den skal fungere som atkomstvei både inn og ut av området for fremtiden også for buss og anleggstrafikk.

Dyrliveien er en gate der det i mange husene bor familier med barn i aldersgruppen 1-12 år. Allerede nå er trafikken en stor nok belastning og redselen for at barna skal bli skadet er meget tilstede. Det kjøres ofte i en altfor høy hastighet her, og det problemet kommer bare til å eskalere hvis disse trafikkplanene gjennomføres. Kjøring med varebiler til Dyrliveien 11, trafikk fra Vollen barnehage, kommunens hjemmetjenestebiler er og kommer til å være en stor bekymring. Da er det ganske uforståelig at bare en gate skal ta den hele og fulle veibelastningen, mens de andre gatene skal skjermes.

Det etterlyses Risiko- og sårbarhetsvurdering i forhold til denne veien som tidligere nevnt ikke har gangvei. Om vinteren vil dette bli særlig tydelig med høye brøytekanter, manglende fortau og betydelig økt anleggstrafikk som også vil måtte krysse hverandre. Vil minne på at dette er skolevei for barna i Dyrliveien. Brukere ved Vollen Barnehage og ved de kommunale boligene bruker også Dyrliveien som ferdselsåre. I tillegg til fortau i Vollveien, bør det vurderes fortau videre opp i Trettliveien og inn i Dyrliveien og andre trafikksikkerhetstiltak som f.eks flere fartsdumper, sikk sakk kjøring osv. Ungene i Dyrliveien og de fleste barn på Vollsletta sogner i hovedsak til Rønvik skole, skillet til Saltvern skole går ved jernbanelinjen.

Det er dårlig veibelysning fra enden av Dyrliveien mot Vollveien, da siste lysstolpe lyser mot Vollveien og ikke Dyrliveien. På vinterstid blir parkeringsplassen ved Invacare (Dyrliveien 11) brukt som snødeponi som tiltrekker seg mange barn og den ligger akkurat i dette dårlig belyste veikrysset. Vi ser med skrekk og gru dersom all den trafikken som er tenkt skal gå forbi og igjennom her på svarteste vinteren, mange barn har vi, men vi har ingen å miste.

Vi mener at trafikkanalysen ikke er tilstrekkelig. Flere møtte opp på folkemøtet og vi ble ikke informert om denne trafikkløsningen. Det er således en prosessfeil at vi ikke fikk vite om det mest sentrale for vår del. Sikkerheten i Dyrliveien er forsøkt forsterket vha. asfalspleis og to fartsdumper pga. stor trafikk fra hjemmetjenesten, Vollen barnehage og høy hastighet her ungene leker. Ved fartsdumpen utenfor parkeringsplassen i Dyrliveien 11 er det mange som kjører opp på parkeringsplassen for å unngå dumpen. Etter utbyggingen vil det beregnet passere om lag **820 biler per døgn**, dette er et svært høyt antall.

Der uforståelig at kommunen nå foreslår å lede all trafikk som til nå har gått gjennom alle de andre tverrgatene inn i en gate, man lure på om hvor gjennomtenkt dette er. Her er ikke trafikkanalyse mht sikkerhet blitt tilstrekkelig ivaretatt og da tenker vi alle årstider og i de tidspunktene der det er størst trafikk. Ved levering og henting i barnehage, til og fra skole og jobb. Det er beboerne i Dyrliveien som sitter på den reelle erfaringen mht trafikkbildet.

Hvordan ivareta barn og unges interesser, og deres skolevei til Rønvik skole? Man har også en aktsomhetsplikt. Bes om at det blir universelt utformede bussholdeplasser plassert på egnede steder tas inn i planen. Det er også tilfelle med busstoppen ved Matkroken, Vollen, som er forlengelse av skoleveien fra Dyrliveien. Dette krysset ansees som er særdeles uoversiktlig for bilister og myke trafikanter mht avstigning/påstigning så å si midt i ett kryss, kombinert med bilister fra Matkroken.

Ny hovedatkomst til Vollsletta må utredes for alternativer, eller beholde gammel ordning med åpne gater rundt (Ringveien, Trettliveien).

Utfordringer i dag er at mange bilister ikke respekterer forbudsskiltene på Vollsletta og bla til Dyrliveien, dette mener vi ikke må påføre Dyrliveien ytterligere belastning.

Hva sier områdeplanen om atkomstveier og gangareal for myke trafikanter? Dette må planlegges samtidig og ikke i ettertid. På folkemøtet i bystyresalen var der forslag om vei langs jernbanelinjen opp på brua, vei over til Røsholtveien og vei/ tunell over til Stordalen for å spre trafikkbelastningen.

Forslaget «5.4.3 Avbøtende tiltak» må utredes videre, da vi ikke kan se logikken i at noen gater skal "skjermes"

, når man i tillegg vet det er et dårlig vannledningsnett her i Dyrliveien, som vil bli utsatt for hyppige tunge anleggskjøretøy, samt buss hver 30 minutt+ serviceruten. Pr dags dato ser det ut til at et nytt vannrør har sprukket, Bodø kommune er informert om dette. Hvorfor legges bussruten midt i den gaten der det befinner seg flest barn og aktiviteter? Det må være bedre at den fortsetter å kjøre Ringveien som anbefalt i rapporten, evt. langs Vollveien som er en naturlig "ringvei" rundt Vollsletta.

Rapporten legger fram ulike alternativ hvordan trafikken kan legges til rette, men dette er noe kommunen velger å se bort ifra. Se pkt 3.3 i Norconsults analyse. Der står det også dersom man velger å gå videre med denne løsningen som er valgt vil det være behov for en grundigere registrering av trafikkmønsteret i kryssene. Noe som IKKE er blitt gjort! Det er bedre å opprettholde strukturen som er i dag der alle gater på Vollen tar sin del av veibelastningen.

Vi ønsker en og, trygg og fornuftig trafikkavvikling i Dyrliveiområdet. Da må det foreligge en helhetlig trafikkanalyse av nyere dato, der det blir vurdert fornuften ved å lede trafikken inn i boligfeltet i stedet for rundt. Naboer, barn og unge bør også få mulighet til å påvirke prosessen om områdereguleringsplan.



Dyrliveien, ny hovedatkomst til Vollsletta?

I henhold til påklaging innen 3 uker fra 14.06.2014

Med Hilsen beboere i Dyrliveien.

Svar bes sendt til listen under:

- Mikael Andreassen Dyrliveien 7A

Tone Kvåle Dyrliveien 7A

Edith Strand Dyrliveien 7B

Laila Gjervik Dyrliveien 9B

Stian Kristiansen Dyrliveien 9A

Lill Bae Kristiansen Dyrliveien 9A

Eli Ovesen Dyrliveien 10

Roger Ovesen Dyrliveien 10

Christer Eliassen Dyrliveien 10

Mary Jeremiassen Dyrliveien-11

Tom Solhaug Dyrliveien 12

Siri Johansen Dyrliveien 12

Tor Erlend Nordhuus Dyrliveien 14

Marcell Tangstad
Dyrliveien H.

Tone kvåle
 Edith Strand
 Tone Strand og Grete S. Johnsen
 Laila Gjervik
 Stian Kristiansen
 Lill Bae A. Kristiansen
 Eli Ovesen
 Roger Ovesen
 Christer Eliassen
 Mary Jeremiassen
 Tom Solhaug
 Siri Johansen
 Tor Erlend Nordhuus
 Marcell Tangstad
 Dyrliveien H.

Georg MEFFERT:

KATJA Rhenisch:

Cecilia Richter