

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
	Råd for funksjonshemmede	04.10.2018
	Bodø ungdomsråd	08.10.2018
	Bodø eldreråd	08.10.2018
	Komite for plan, næring og miljø	10.10.2018
	Bystyret	25.10.2018

Sluttbehandling av detaljregulering for Fv. 834 Nordstrandveien

Rådmannens forslag til innstilling

Bodø Bystyre vedtar detaljregulering for Fv. 834 Nordstrandveien, slik det er vist på plankart med plan ID 2017003.

Planforslaget er delt i 4 ulike kartutsnitt med målestokk 1:500, merket Bodø kommune og Statens Vegvesen og i bestemmelser sist revidert den 20.09.18.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Reguleringsplan for Nordstrandveien opphever deler av berørte reguleringsplaner, opplistet under. Der det er motstrid mellom arealformål gjelder detaljregulering for Fv. 834 Nordstrandveien foran eldre reguleringsplaner og arealbruken vist i overordnet arealplan.

Berørte reguleringsplaner:

- *Fv. 834 Rundkjøring Mælen, vedtatt 06.2016*
- *Bodø Indre Havn, Felt 9, vedtatt 13.12.2012*
- *Nordstrandveien 63, vedtatt 09.12.2012*
- *Bodø Stamnetterminal, vedtatt 17.02.2011*
- *Rv. 834 – Kirkeveien i Bodø kommune, vedtatt 22.05.2008*
- *Nordstrandveien 25 og Tjeldberget 6, vedtatt 24.06.2004*
- *Nordstrandveien 27, vedtatt 15.02.2001*
- *Nordstrandveien 43-49 og Jernbaneveien, vedtatt 12.10.2000*
- *Lagården, vedtatt 17.10.1985*
- *Smed Qualesv. Gravhaugen, vedtatt 28.02.1977*

Sammendrag

Statens vegvesen Region nord og Nordland fylkeskommune har i samarbeid med Bodø kommune laget detaljregulering for ny sykkelveg og fortausløsninger langs fv. 834 Nordstrandveien. Planen innebærer også at dagens bru over jernbanesporet rives og erstattes med ny konstruksjon. Planforslaget omfatter ca. 1 300 meter veg.

Nordstrandveien har i dag ikke noen separate tilbud for gående og syklende. På nordsiden av vegen finnes det ikke noe gjennomgående fortau. Trafikkarealene på sørvestsiden, der myke trafikanter ferdes, er udefinerte. Det finnes ikke regulerte avkjørsler i næringsområdet, og det oppstår trafikkfarlige situasjoner mellom myke trafikanter og kjørende.

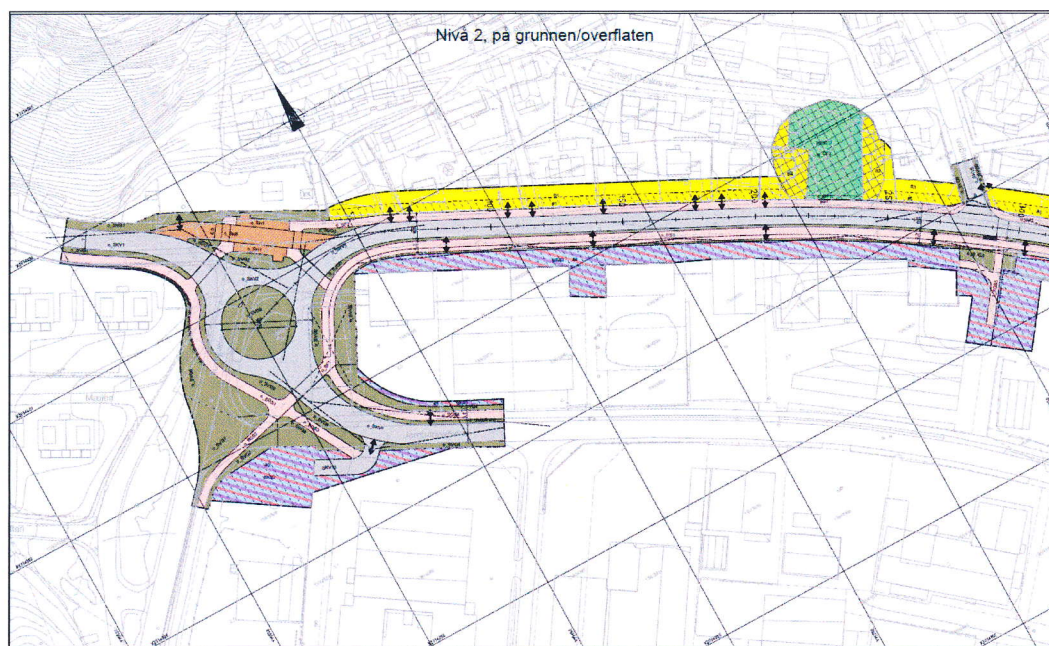
Brua over jernbanesporet er en flaskehals for myke trafikanter siden gående og syklende må dele et smalt fortau på begge sider av kjørebanelen. Selve brua har en teknisk tilstand som krever omfattende rehabilitering og store deler av Nordstrandveien bærer preg av mye slitasje.

Med unntak av noen små justeringer skal veglinjen til Nordstrandveien ikke endres. For å bedre forholdene for myke trafikanter innreguleres det gjennomgående separat sykkelveg med fortau på sørvestsiden av Nordstrandveien. Området mellom næringsbebyggelsen og vegen strammes opp og avkjørsler til næringsområdet innreguleres. Syklende får prioritering i kryss med Tjeldberget. På nordøstsiden av Nordstrandveien reguleres det gjennomgående fortau.

For krysset Nordstrandveien/Burøyveien foreligger det vedtatt plan for ny rundkjøring. Planforslaget tar med dette område og gjør noen nødvendige justeringer for å få gode koblinger mellom nytt sykkelveg-/fortaussystem og eksisterende gang- og sykkelveg fra Kvalvika.

Planen prioriterer kollektivtrafikk ved å legge til rette for kantstopp. I Mælen etableres holdeplassene for nord- og sørgående rutetrafikk i kombinasjon med et filterfelt (eget felt for buss) slik at bussen ikke trenger å kjøre gjennom rundkjøringen. Holdeplassen for sørgående rutetrafikk og holdeplassen på Flatvold utformes som busslomme med hensyn til kapasitet og trafikkavvikling.

Rønvikkrysset er i dag signalregulert og planforslaget legger opp til at krysset fortsatt skal være signalregulert. Detaljreguleringen anbefales vedtatt.



Utsnittet viser nordvestre del av planområdet, med rundkjøring i Mælen.

Saksopplysninger

Bakgrunn og mål for planarbeidet

Planområdet ligger i Rønvik bydel, mellom Mælen i nord og Rønvikkrysset i sør. Planområdet ligger ca. 2 km fra Bodø sentrum og omfatter en ca. 1,3 km lang strekning av fv. 834

Eksisterende veg er nedslitt og trafikken i Rønvika baserer seg i stor grad på bruk av bil. Bare langs deler av Nordstrandveien finnes det et tilbud for gående i form av fortau og fortauet må deles med syklister. I nordre delen av Nordstrandveien finnes det ingen tilbud for myke trafikanter, eller trafikkarealet er så udefinert at myke trafikanter ikke finner sin plass i trafikkbildet. Dette medfører at det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner.

I 2017 var det 7 prosent sykkelandel i Bodø i hht. den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Andel sykkel/kollektiv på arbeidsreiser var 13 prosent. Bodø kommune har et mål om 25 prosent sykkelandel innen 2025.

De konkrete målene for oppgradering av fv. 834 Nordstrandveien er:

- Å legge til rette for separate løsninger for gående og syklende, samt gode løsninger for kollektivtrafikken.
- Løsningene skal ivareta Nordstrandveien som trafikk sikker skoleveg.
- Valg av gang-/sykkelsystem skal tjene alle syklistgrupper. Brua over jernbanespolet skal få en bredde som løser dagens arealbrukskonflikter mellom gående og syklende.
- Nordstrandveien skal få en kvalitetsheving og et gatepreg, som gjør det attraktivt å gå, sykle og ta buss.

Reguleringsplanen for fv. 834 Nordstrandveien legger til grunn Bypakke Bodøs mål om å fortsette utviklingen av en tett bystruktur som gir mindre behov for transport og reduserer bilbruken, samt prioritere tiltak og løsninger som fremmer trafikk sikkerhet og øker bruken av miljøvennlige transportformer.

Forhold til lovverk

Forslag til detaljregulering for Nordstrandveien er utarbeidet av Statens vegvesen på vegne av Nordland fylkeskommune og i samarbeid med Bodø Kommune. Statens vegvesen har vært ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til sluttbehandling i Bystyret. Bystyret har myndighet til å vedta reguleringsplaner med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12- 12.

Planprosess/medvirkning

Oppstart

Bodø kommune og Statens vegvesen avholdt et dialogmøte den 10.01.2017 og et formelt oppstartsmøte 09. 02. 2017. Bodø kommune har vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Ved varsel av planoppstart 03. 03. 2017 ble det sendt brev til grunneiere innen planområdet og berørte naboer. Likelydende informasjon ble annonsert i Avis Nordland og oversendt sektormyndighetene. Frist for å komme med innspill var 02. 04. 2017.

Før varsling av planoppstart ble det avholdt møte med interessegrupper i Rønvik 26.01.2017. Statens vegvesen avholdt også et åpent møte 13.03.2017, der det ble informert om planarbeidet, planprosessen og medvirkningsmuligheter. Den 14.03.2017 ble det gjennomført møte hos Bodø Næringsforum for å informere de næringsdrivende i området.

Forslag til systemvalg for veianlegget ble lagt frem for administrasjonen i kommunen i møte 05.05.2017. Forslag til systemvalg ble også presentert for PNM komiteen i møte 07.06.2017. Statens vegvesen har i løpet av planprosessen hatt flere møter med kommunen og sektormyndigheter.

Planforslaget legger opp til løsninger som berører noen grunneiere i større grad og Statens vegvesen har derfor hatt møte med disse grunneierne.

Offentlig ettersyn

Planforslaget er utarbeidet av Statens Vegvesen på vegne av Nordland fylkeskommune og i samarbeid med Bodø kommune. Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring i perioden 13.04.18 – 25.05.18, og annonsert i Avisa Nordland, på Statens Vegvesen sine hjemmesider og Bodø kommune sin hjemmeside. Det ble også sendt ut høringsbrev til berørte parter, overordnede myndigheter, interesseorganisasjoner og interne høringsparter.

I forbindelse med offentlig ettersyn ble det avholdt et eget informasjonsmøte i regi av Statens Vegvesen 23.04.18.

Uttalelser

Det kom inn i alt 22 uttalelser til planforslaget ved offentlig ettersyn, der 5 av merknadene var fra offentlige myndigheter, mens resten var fra private. Uttalelsene er gjengitt og kommentert i merknadshefte fra administrasjonen og Statens Vegvesen som er vedlagt denne saken.

Forslagsstiller

Planforslaget er utarbeidet av Statens Vegvesen på vegne av Nordland fylkeskommune og i samarbeid med Bodø kommune.

Planstatus

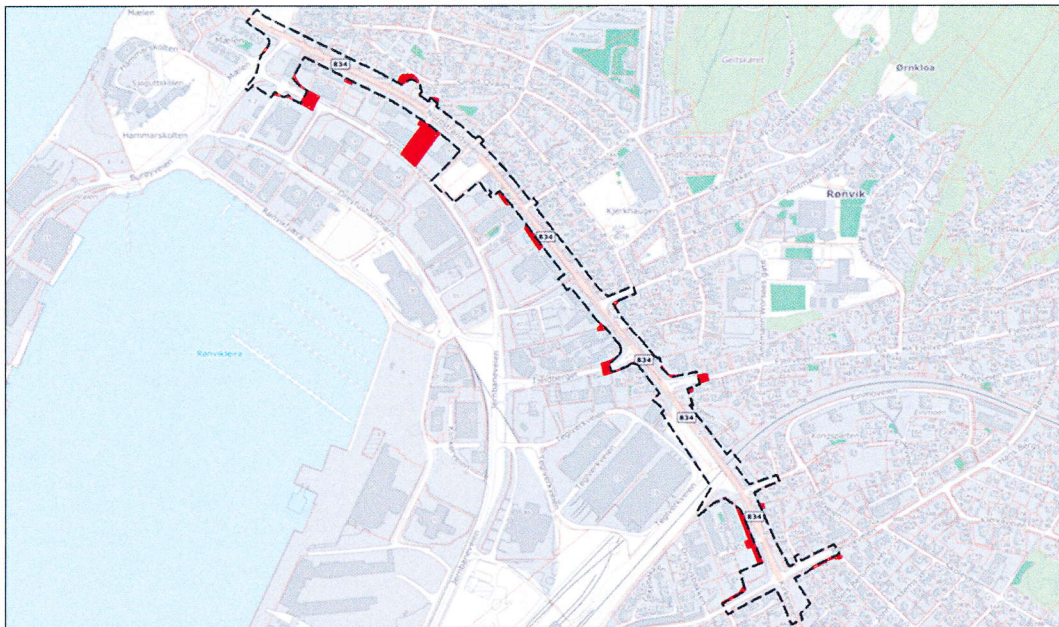
I kommuneplanens arealdel er planområdet i all hovedsak avsatt til vei nåværende. Tilgrensende areal i sør er i kommuneplanen avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, mens arealene nord for Nordstrandveien er avsatt til boligbebyggelse nåværende.

Følgende reguleringsplaner blir berørt av planforslaget:

- *Fv. 834 Rundkjøring Mælen, vedtatt 06.2016*
- *Bodø Indre Havn, Felt 9, vedtatt 13.12.2012*
- *Nordstrandveien 63, vedtatt 09.12.2012*
- *Bodø Stamnetterminal, vedtatt 17.02.2011*
- *Rv. 834 – Kirkeveien i Bodø kommune, vedtatt 22.05.2008*
- *Nordstrandveien 25 og Tjeldberget 6, vedtatt 24.06.2004*
- *Nordstrandveien 27, vedtatt 15.02.2001*
- *Nordstrandveien 43-49 og Jernbaneveien, vedtatt 12.10.2000*
- *Lagården, vedtatt 17.10.1985*
- *Smed Qualesv. Gravhaugen, vedtatt 28.02.1977*

Planområdet

Med bakgrunn i behov for å sikre tilstrekkelig areal til gjennomføring av planen, ble det varsel om utvidet planområde den 15.12.17. Under vises et utsnitt over planområdet, der også det utvidete planområdet er medtatt (rød skravur).



Planforslaget

Noen forutsetninger som ligger til grunn for planforslaget

Det er stor variasjon og kompleksitet i Nordstrandveien med tanke på tilgjengelig areal og totalbredde mellom bebyggelsen på begge sider av vegen. Tilsvarende vil også fortaus- og sykkelvegbredden variere. Det legges opp til en noe redusert profilbredde fra Mælen og frem til Nordstrandveien borettslag. Fra Nordstrandveien borettslag og videre til Rønvikkrysset legges det opp til full profilbredde for fortausløsninger og sykkelveg. De enkelte delstrekningene for følgende profilbredder:

- Mælen – Torsbakken og Torsbakken – Jakhellns veg

Fortausbredde nordside: 2,75 meter

Fortausbredde sørside: 1,5 meter

Sykkelveg: 2,8 meter

- Jakhellns veg-Amtmann Worsøes gate-Tjeldberget-Fjellveien- Einmoveien-Rønvikkrysset

Fortausbredde nordside: 2,75 meter

Fortausbredde sørside: 2,0 meter

Sykkelveg: 3,0 meter

Kjørebanelen vil ha en totalbredde på 6,5 meter, med kjørefeltbredde på 3,25 meter. Årsdøgntrafikken (ÅDT) 2016 på strekningen varierer fra 12 300 ved brua til 8 200 ved Bodø voksenopplæring og 6 600 i Mælen. Tungtrafikkandelen er på 4 %. Fartsgrensen for hele veistrekningen vil være 40km/t når anlegget er ferdigstilt.

Innhold i planen

Kollektivtransport

Holdeplass Mælen

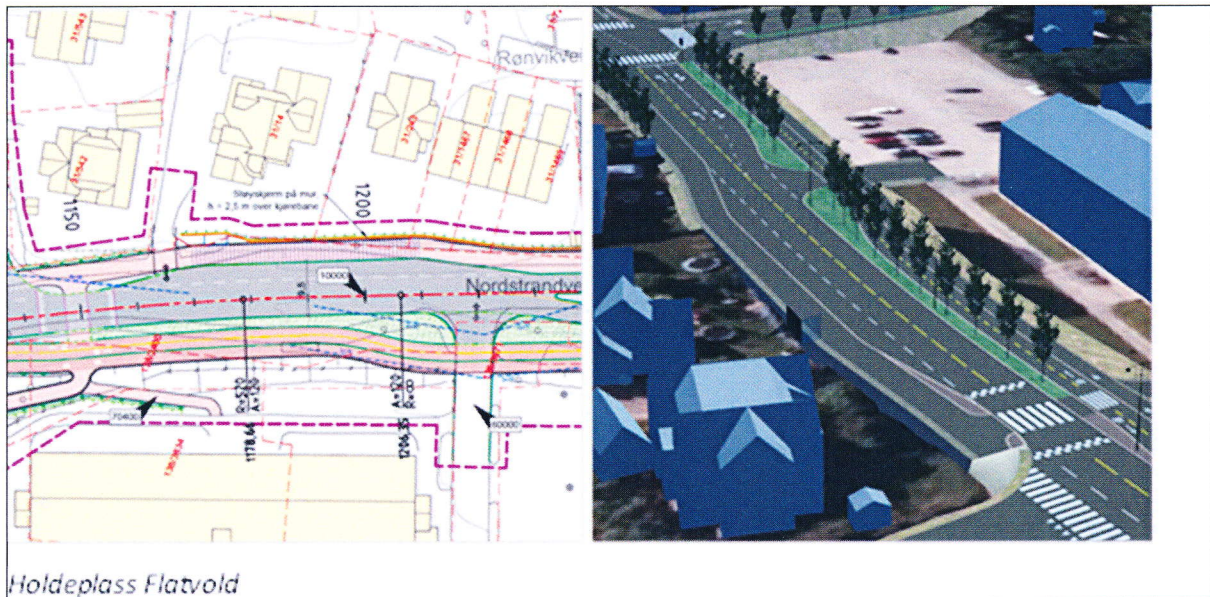
Bussholdeplassen Mælen plasseres rett nord for ny rundkjøring. Holdeplassene for både nord- og sørgående rutetrafikk samlokaliseres i et filterfelt (eget felt for buss) ved siden av rundkjøringen. Det etableres busskur i tilknytning til hver plattform.

Holdeplass Torsbakken

Holdeplassen for nordgående og sørgående rutetrafikk utformes som kantstopp og dimensjoneres for en buss. Det etableres busskur ved hver plattform.

Holdeplass Flatvold

Holdeplassen for nordgående rutetrafikk utformes som busslomme som dimensjoneres for to busser. Holdeplassen for sørgående rutetrafikk etableres i Rønvikveien og utformes som kantstopp med plass til to busser. I tilknytning til holdepllassene etableres det busskur.



Kryssløsninger

Mælen

Eksisterende kryss Nordstrandveien/Burøyveien skal bygges om til rundkjøring. Reguleringsplanen ble vedtatt juni 2016. Det gjøres noen justeringer av rundkjøringen i dette planarbeidet ved å innregulere filterfelt for kollektivtrafikk og plattformer tilknyttet bussholdeplassen. Planlagt fortaussystem og sykkelveg kobles til rundkjøringen og erstatter gjeldende plan for gang- og sykkelvegssystem.

Rønvikkrysset

Krysset er i reguleringsplan rv. 834 – Kirkeveien i Bodø kommune, vedtatt 22.05.2008, regulert som rundkjøring. Innregulert rundkjøring er vurdert på nytt i forbindelse med denne reguleringsplanen. For å ivareta denne planens prioriterte brukere; gående, syklende og kollektiv har en vurdert at et lysregulert kryss løser de trafikale utfordringene knyttet til systemskifte for sykkel, og prioritering for buss, best.

I planen er det lagt til rette for lysregulert kryss med følgende utforming som løsning inn mot krysset:

- Nordstrandveien: to felt, dvs. separat venstresvingfelt og rett frem kombinert med høyresvingfelt
- Kirkeveien: ett felt
- Rønvikveien (nord): ett felt
- Rønvikveien (sør): ett felt



Figur 1: Holdeplass Rønvikkrysset

Veistrekningene (uten kollektivløsning)

Nordstrandveien vil få tydelig definerte trafikkarer for gående, syklende, kollektiv og biltrafikk som gjør det trygt og effektivt for mange trafikanter å ferdes.

Næringsområde Nordstrandveien

Ny sykkelveg med fortau etableres på sørvestsiden av Nordstrandveien. Ettersom eksisterende gatetverrsnitt er trangt, og fordi det i dag er utstrakt sambruk mellom bil og mange trafikanter inn mot næringsbebyggelsen, er det lagt vekt på fysisk adskillelse og tydeliggjøring av skillet mellom arealene.

De offentlige trafikkarer skilles fysisk fra det private næringsarealet. Innenfor rabatten, på det private næringsarealet, legges det til rette for langsgående parkering og nødvendig trafikkarer til manøvrering.

Av hensyn til lesbarhet, trafikksikkerhet og gatearkitektur er arealet mellom næringsbebyggelsen og Nordstrandveien strammet betydelig opp. Det er kun ved etablerte avkjørsler at det er mulig å kjøre inn til næringsbebyggelsen med bil. Overnevnte utforming av rabatten hindrer at biler kan krysse sykkelveg/fortau mellom avkjørslene.

Nordstrandveien skal få et gjennomgående gatepreg. Lysmastene som vertikale elementer bidrar til en visuell oppstramming av gateløpet på hele strekningen mellom Mælen og Rønvikkrysset. På østsiden av Nordstrandveien etableres det gjennomgående fortau som tilbud for mange trafikanter.

Beko har innregulert adkomst fra Jernbaneveien som er mer trafikksikker enn dagens løsning. Opparbeiding av adkomst til Beko bør skje i tråd med dette.

Torsbakken til Bodø voksenopplæring

Ved overgangen fra næringsbebyggelse til boligbebyggelse endrer eksisterende gatebilde seg. Det er noe mer tilgjengelig ubebygget areal, og eksisterende arealbruk er mindre utflytende.

Normalprofil for gatetverrsnitt innebærer at det på sørvestsiden av Nordstrandveien etableres sykkelveg med fortau mellom den private boligen og kjørebanelen. Breddene på gang/sykkelanlegget fra nordøstre del beholdes uforandret.

Bodø voksenopplæring til Rønvikkrysset

Frem til Bodø voksenopplæring ligger sykkelveg med fortau i samme nivå som kjørebanelen. Ved Bodø voksenopplæring senkes sykkelveg og fortau. Nedsenket gang/sykkelsystem gjør at gangforbindelsene på tvers ned til Jernbaneveien kan opprettholdes på en tilfredsstillende måte.

Hele krysset mellom Nordstrandveien og Amtmann Worsøes gate heves. Dette er et tiltak for at farten i begge gatene skal holdes lav. Opphevet krysset skjerper også oppmerksomheten i forhold til to viktige fotgjengerkryssinger med gangfelt over Nordstrandveien, hhv. nord og sør for Amtmann Worsøes gate.

Tjeldberget

I krysset med Tjeldberget prioriteres syklende og gående ved at kjørende fra Jernbaneveien opp Tjeldberget får vikeplikt for både gående og syklende når de kommer til henholdsvis gangfeltet og sykkelvegen. Etter kryssing av sykkelvegen er det avsatt areal til oppstilling for bil slik at siktforholdene for alle trafikanter i kryssområdet er god.

I Nordstrandveien legges det opp til kanalisert kryss med venstresvingefelt for de som skal svinge av i retning Tjeldberget og i retning Fjellveien.

Kjørende inn i Tjeldberget fra Nordstrandveien får vikeplikt for syklende og gående. Sykkelveg og fortau er trukket tilbake inn i Tjeldberget, og det er avsatt areal til oppstilling av bil som har vikeplikt for sykkelvegen. Løsningen reduserer kødannelse i Nordstrandveien, opprettholder trafikkflyten og ivaretar trafikksikkerheten.

Kryss Tjeldberget og Fjellveien til og med jernbanebrua

Fra krysset med Tjeldberget fortsetter sykkelveg med fortau på sørvestsiden av gata og over jernbanesporet. Ved Fjellveien legges det til rette for kryssing i gangfelt.

På grunn av Bane NORs krav om minimum frihøyde over sporet må veglinjen/kjørebanelinjen heves. Som en konsekvens av dette må også krysset med Fjellveien heves, noe som er mer merkbart for myke trafikanter enn for bilførere.

Det er allerede i dag en betydelig stigning opp til brua over jernbanen for gående og syklende. Stigningsforholdene i Nordstrandveien forverres sammenlignet med dagens situasjon, og vil ligge på 5 prosent. Heving av veglinjen/kjørebanelinjen medfører mer omfangsrike vegfyllinger. På grunn av sidebratt terreng og for å redusere omfanget av store fyllingsutslag/arealinngrep er det planlagt å bygge støttemurer. Boligbebyggelsen på østsiden, som står nærmest Nordstrandveien, vil ved siden av de myke trafikantene være de som blir mest direkte berørt av at veglinjen må heves.

Einmoveien

Heving av veglinjen over jernbanesporet medfører at også krysset med Einmoveien må heves. På begge sider av Einmoveien og Nordstrandveien blir vegfyllingene mer omfangsrike. For å redusere de negative virkningene av hevingen etableres det en støttemur langs både Einmoveien og Nordstrandveien.

Eksisterende gang- og sykkelveg som går parallelt med jernbanesporet må legges om, for å få en akseptabel stigning. Ved Einmoveien legges det til rette for å krysse Nordstrandveien i opphøyd gangfelt. Det etableres en direkte snarveg ned mot Flatvold.

Rønvikkrysset

Rønvikkrysset utformes som signalregulert kryss. Utforming, skilting og oppmerking skal sammen med vegetasjon bidra til at dagens utflytende trafikkarealer strammes opp til et effektivt urbant lyskryss.

Rønvikkrysset er denne reguleringsplanens sørlige endepunkt. Systemet med sykkelveg og fortau på vestsiden av Nordstrandveien avsluttes, og systemskiftet spesielt for syklende er viet omtanke i planprosessen:

- Syklende i sør-nordgående retning i Nordstrandveien kan sykle videre i sykkelfelt, eventuelt på fortau i Kirkeveien
- Syklende i øst-vestgående retning i Rønvikveien
- i blandet trafikk, eller på fortau i retning Snippen.
- i blandet trafikk i retning Volden.

Vurderinger

Problemanalyse

Dette planarbeidet legger til grunn Bypakke Bodøs mål om å fortsette utviklingen av en tett bystruktur som gir mindre behov for transport og redusert bilbruk. Videre har planarbeidet som mål å øke trafikksikkerheten og bruken av miljøvennlige transportformer.

I planforslaget er det lagt til rette for separate løsninger for gående og syklende, samt gode løsninger for kollektivtrafikken. Løsningene i planforslaget ivaretar Nordstrandveien som trafikksikker skoleveg.

De trafikale forutsetningene som lå til grunn for prosjektet var:

- *Ombygging av Nordstrandveien skal sammen med eksisterende system i Kirkeveien, ny bru over rv. 80 på Stormyra og Bodo kommunes forslag til framtidig sykkelprioritering i Hålogalandsgata, utvikles til et sammenhengende og helhetlig system for å sykle og gå.*
- *Skiltet hastighet forutsettes satt ned fra 50 km/t i dag, til 40 km/t mellom Rønvikkrysset og Mælen.*
- *Holdeplassene skal gjøre det attraktivt å velge buss.*
- *Oppgradering av Nordstrandveien vil gi et løft, og inspirere andre offentlige og private aktører til framtidsrettet bydelsutvikling.*

Gjennomføring av dette vegprosjektet medfører inngrep i en del tilgrensende naboeiendommer, men det vurderes totalt sett som positivt at Nordstrandveien gjøres mer bymessig, med fortau og definerte avkjørsler. Den opplevde tryggheten for inn/utkjøring til eiendommene vil øke og det vil bli mer trafikksikkert å gå/sykle fra egen eiendom.

De næringsdrivende langs Nordstrandveien har kommet med flere innspill til planforslaget ved offentlig ettersyn. Merknadene er kommentert i eget merknadsskriv fra Statens Vegvesen.

Veiprojektet vil føre til at tilgjengelig areal mellom Nordstrandveien og næringsbebyggelsen vil bli redusert, når systemløsningen sykkelveg med fortau er bygd. Samtidig får området en betydelig visuell og trafikal opprydding med tydelig definerte avkjørsler. Reguleringsplanen legger opp til at antall parkeringsplasser reduseres, varelevering skal skje fra Jernbaneveien og tung trafikk flyttes fra Nordstrandveien til Jernbaneveien. Videre er det lagt til rette for at felles adkomster med langsgående parkering parallelt med bebyggelsen. Dagens ikke regulerte avkjørselsforhold medfører en betydelig trafikksikkerhetsrisiko for myke trafikanter. Oppgradert gate, vil gi et ryddig, forutsigbart og mer trafikksikkert trafikkbilde.

Særskilte utfordringer

BEKO: I planforslaget er det lagt til grunn at eksisterende atkomst for varelevering fra Nordstrandveien for tyngre kjøretøy stenges og at ny hovedatkomst skal være fra Jernbaneveien, i samsvar med gjeldende reguleringsplan. Det er lagt til rette for en gangforbindelse fra Nordstrandveien til Rema 1000 som sikrer dagens gangforbindelse for myke trafikanter.

Dette løsningsforslaget forutsetter at Bodø kommune må følge opp med skiltvedtak i forhold til parkering langs vegglivet til den sørøstlige delen av Rema 1000, slik at tyngre kjøretøy sikres mulighet til å manøvrere inn/ut av tomten til Beko fra Jernbaneveien.

Norkontakt m.fl. : Administrasjonen hadde møte med advokatkontoret AGA den 20.09.18, som representerer flere av næringsseiendommene langs Nordstrandveien. I møtet ble synspunktene fra de næringsdrivende utdypet, ref, uttalelser ved offentlig ettersyn. I møtet ble det bl.a. fremhevet at en var kritisk til hovedløsningen for planforslaget der sykkelvegfeltet var plassert på sørsiden av Nordstrandveien, videre ble det opplyst at parkeringssituasjonen vil bli krevende, samt muligheter for varelevering fra Nordstrandveien. Et annet viktig moment var muligheten for gjennomkjøring mellom Nordstrandveien 67 og Nordstrandveien 65B. Administrasjonen vurderer at det sistnevnte punktet er løsbart da det ikke er fastsatt reguleringsbestemmelser eller arealformål som hindrer dette.

Fra de næringsdrivende ble det ytret ønske om å starte opp et planarbeid for etablering av felles parkeringsanlegg på eiendom med gnr. 138 bnr. 3898. Dette spørsmålet vurderes dersom det reises et planinitiativ for eiendommen.

Når det gjelder planforslagets konsekvenser for parkering og varelevering til øvrige næringseiendommer vises det til planbeskrivelsen og merknadsbehandlingen fra administrasjonen og Statens Vegvesen.

Endringer etter offentlig ettersyn

Det har blitt gjennomført mindre endringer av bestemmelser og plankart etter offentlig ettersyn, se merknadshefte fra Statens Vegvesen.

Ut over endringer beskrevet i merknadsheftet er det gjennomført endringer av bestemmelsene § 2.0, vedr. *Forholdet mellom planer*, og det er innpasset følgende tekst: «*Reguleringsplan for Nordstrandveien opphever deler av berørte reguleringsplaner. Der det er motstrid mellom arealformål gjelder denne planen foran eldre reguleringsplaner og arealbruken vist i overordnede arealplaner. Reguleringsbestemmelser for berørte reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel videreføres såfremt de ikke er i motstrid med denne planen*».

Videre er det gjennomført endring av § 3.0 *Bebyggelse og anlegg*, siste avsnitt, og det er tilføyd følgende tekst: «*For alle byggeområder gjelder bestemmelser om utnyttelsesgrad og byggehøyder fastsatt i berørte reguleringsplaner. Der det ikke finnes reguleringsplaner, gjelder bestemmelsene i kommuneplanens arealdel*».

Konsekvenser

Økonomiske: Statens vegvesen på vegne av Nordland fylkeskommune påtar seg kostnadene med oppbygging av vei og tilpasninger inn mot kommunale veier som angitt i planen. Herunder også ledninger for overvann fra veg til kommunalt nett. Utbygging av infrastruktur ut over dette inngår ikke i prosjektets kostnader.

Framdrift: Prosjekteringen av strekningen er startet med mål om byggestart i 2019 og ferdigstillelse i 2021, forutsatt finansiering og at reguleringsplanen vedtas i 2018.

Utbyggingsrekkefølge: Det er ikke tatt stilling til utbyggingsrekkefølge, men sannsynligvis vil rundkjøringen i Mælen bli bygd i første fase for å sikre god trafikkavvikling i resten av utbyggingen. Derfra etappevis strekningsutbygging og at Nordstrandveien stenges for gjennomkjøring på den strekningen det arbeides. Dette innebærer at all trafikk fra Nordsia og eiendommer nord for anleggsområdet må kjøre via Jernbaneveien og eiendommer sør for anleggsområdet må kjøre Tjeldberget/Kirkeveien/Rønvikveien.

Grunnerverv: Den vedtatte reguleringsplanen vil danne grunnlag for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å kunne gjennomføre prosjektet. Grunnerverv skal søkes løst ved minnelige overenskomster, eventuelt ved skjønn dersom dette ikke fører fram.


Konklusjon og anbefaling

Planforslaget for fv. 834 Nordstrandveien omfatter samlet sett en stor og viktig transportåre i Bodø by. I planforslaget er samfunnets behov for et moderne og miljøvennlig veianlegg veid opp mot øvrige interesser i/ved planområdet.

Det foreliggende planforslaget er basert på Bypakke Bodøs mål om å fortsette utviklingen av en tett bystruktur som gir mindre behov for transport og redusert bilbruk, videre har planarbeidet som mål å øke trafikksikkerheten og bruken av miljøvennlige transportformer.

I planforslaget er det lagt til rette for separate løsninger for gående og syklende, samt gode løsninger for kollektivtrafikken. Løsningene i planforslaget ivaretar også Nordstrandveien som trafikksikker skoleveg.

Rådmannen anbefaler planforslaget vedtatt.



Rolf Kåre Jensen
Rådmann



Knut A. Hernes
Kommunaldirektør



Annelise Bolland
Byplansjef

Saksbehandler: Kjetil Christensen

Trykte vedlegg:

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse
- 2 Bestemmelser
- 3 Plankart

Utrykte vedlegg:

Disse dokumentene er tilgjengelig på hjemmesiden til Bodø kommune, saker til politisk behandling;

www.bodo.kommune.no/arealplaner

1. Merknadshefte
2. Illustrasjonshefte

>