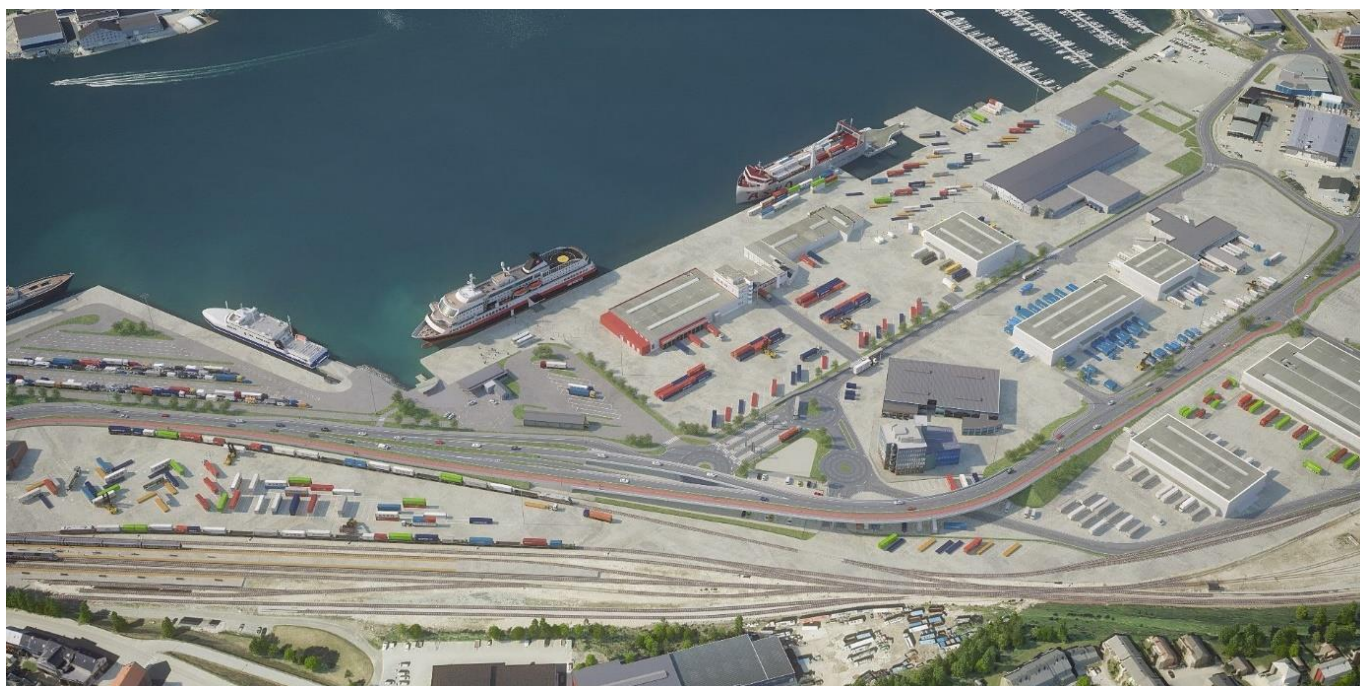


Bodø havn

Detaljregulering for Nye Bodø stamnetterminal, Bodø kommune

Forslag til planprogram

Oppdragsnr.: 52506208 Dokumentnr.: 1 Revisjon: 01 Dato: 2026-05-19



Detaljregulering for Nye Bodø stamnetterminal, Bodø kommune

Forslag til planprogram

Oppdragsnr.: 52506208 Dokumentnr.: 1 Revisjon: 01



Oppdragsgiver: Bodø havn
Oppdragsgivers kontaktperson: Truls Mortensen
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Gøran Antonsen
Fagansvarlig: Fagansvarlig plan Gøran Antonsen
Andre nøkkelpersoner:

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Hva er et planprogram	3
1.2	Forslagstiller og plankonsulent	3
2	Bakgrunn og hensikten med planarbeidet	4
3	Planområdet	5
3.1	Beliggenhet	5
3.2	Avgrensning av planområdet	6
3.3	Eiendomsforhold	7
3.4	Overordnede planer og planstatus	7
4	Vurdering konsekvensutredning	10
5	Nærmere beskrivelse av planlagt arealbruk	12
6	Alternativer som skal vurderes	15
7	Utredninger	16
7.1	Tema som skal utredes etter kapittel 5 i forskrift om konsekvensutredning og metode	16
7.2	Øvrige utredninger i forbindelse med planarbeidet	18
8	Forholdet til FNs bærekraftsmål	19
9	Planprosess, medvirkning og fremdrift	20
9.1	Oppstartsmøte	20
9.2	Medvirkning og planprosess	20
9.3	Fremdrift	21

1 Innledning

1.1 Hva er et planprogram

Planprogrammet er et styringsdokument som legger rammene for arbeidet med detaljreguleringen, jf. plan- og bygningsloven § 12-9, jf. § 4-1. Planprogrammet skal sikre en forutsigbar og strukturert planprosess ved å avklare formålet med planarbeidet, planavgrensning, aktuelle problemstillinger og behov for utredninger før utarbeidelse av forslag til detaljreguleringsplan.

Gjennom planprogrammet redegjøres det for hvilke temaer som skal vurderes videre i planarbeidet, herunder forhold knyttet til arealbruk, miljø, samfunnsmessige konsekvenser og teknisk infrastruktur. Planprogrammet sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn for å sikre tidlig medvirkning fra berørte myndigheter, grunneiere og øvrige interessenter. Fastsetting av planprogrammet danner grunnlaget for det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen. I Bodø kommune har leder for plan delegert myndighet til å fastsette planprogrammet (administrativ godkjenning av planprogrammet).

1.2 Forslagstiller og plankonsulent

Forslagstiller: Bodø Havn KF

Plankonsulent: Norconsult Norge AS v/Gøran Antonsen

Plan- ID: 2022011

2 Bakgrunn og hensikten med planarbeidet

Det er tidligere varslet oppstart av reguleringsarbeid for Nye Bodø stamnetterminal i 2022. Det ble den gang vurdert at planarbeidet ikke utløste krav om konsekvensutredning. På bakgrunn av videre avklaringer er det nå fastslått at planforslaget legger til rette for en økning av næringsareal på mer enn 15 000 m² BRA utover rammene i gjeldende områdeplan. Dermed faller tiltaket inn under forskrift om konsekvensutredninger og det skal utarbeides planprogram med etterfølgende konsekvensutredning, jf. plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 12-9.

Norconsult Norge AS har overtatt rollen som plankonsulent etter Multiconsult AS, og har nå ansvaret for utsending av nytt varsel om planoppstart og høring/offentlig ettersyn av planprogrammet med utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning for administrativ og politisk behandling.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for videreutvikling av Bodø stamnetterminal som et effektivt og fremtidsrettet multimodalt logistikknutepunkt for gods mellom sjø, bane og veg. Planen skal:

- muliggjøre håndtering av økte godsmengder,
- gi rom for nye havneterminaler og utvidelse av eksisterende næringsbebyggelse,
- sikre planfri kryssing mellom jernbane og havn (krever flytting av fergeterminalen lenger vest og å heve Jernbaneveien på bru),
- legge til rette for gode, sikre og universelt utformede løsninger for alle trafikantgrupper,
- ivareta hensyn til miljø, samfunnssikkerhet og overordnede planføringer.

Bodø havn har behov for å legge til rette for en mer fleksibel bruk av terminalområdet for å imøtekomme den kontinuerlige utviklingen av overgangen til mer klimavennlige løsninger for godstransport. Gjeldende plan legger ikke til rette for ulike typer godshåndtering i stor nok grad.

3 Planområdet

3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Rønvikleira, nordøst for Bodø sentrum, og omfatter eksisterende havne-, terminal- og jernbaneområder knyttet til Bodø stamnetterminal. Området inkluderer blant annet Terminalkai sør og nord, Terminalveien, deler av Jernbaneveien, Klinkerveien samt tilgrensende sjøarealer.



Figur 1. Planområdets beliggenhet (kommunekart.com)

3.3 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter gnr./bnr.: 138/700, 2211, 2408, 3068, 3583, 3951, 4140, 4142, 4179, 4269, 4374, 4467, 4478, 4479, 4480, 4481, 4530, 4651, 4681, 4691, 4699, 4700, 4714 og 143/2.

Mesteparten av arealene eies av Bodø kommune, Bane NOR og Statens vegvesen. Øvrige arealer eies av ulike private aktører.

3.4 Overordnede planer og planstatus

Overordnede planer

Følgende regionale planer og føringer vurderes å være relevant for dette planarbeidet:

- Fylkesplan for Nordland 2013-2025 med arealpolitiske retningslinjer
- Planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021-2024
- Handlingsplan for universell utforming 2018-2021
- Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland 2021-2030
- Regional Folkehelseplan Nordland 2018-2025
- Regional transportplan Nordland 2022 - 2033
- Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017 - 2025

Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Nordland fylkeskommune ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til følgende arealpolitiske retningslinjer:

8.2. By og tettstedsutvikling:

e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.
f) Sentrumsområdene skal planlegges og tilrettelegges for handel og kulturtilbud, og tilby gode og inkluderende møteplasser for alle.

l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafikksikkert og sammenhengende gang- og sykkelvegnett

8.4 Næringsutvikling:

h) Arealplanleggingen skal ta hensyn til framtidig arealbehov for viktig infrastruktur innenfor transportsektoren som fiskeri- og trafikkhavner, lufthavner, veg og bane.

8.5. Kystsonen

f) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal det stilles krav som sikrer god landskapstilpasning, høy estetisk og arkitektonisk kvalitet, og allmennhetens tilgang og ferdsel.

g) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal sjørelaterte næringsetableringer prioriteres framfor andre tiltak.»

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel 2027-2037 gir tydelig støtte til utvikling av stamnetterminal gjennom mål om å prioritere arealer som understøtter logistikk- og transporthuber, sikre at rett virksomhet lokaliseres på rett sted, samt utvikle næringsarealer med behov for nærhet til sjø. Videre fremheves betydningen av robust kritisk infrastruktur og sikre transport- og forsyningslinjer, noe som understøtter terminalens rolle i regional og nasjonal logistikk. Samtidig stiller planen krav til redusert klimagassutslipp, arealnøytralitet og sirkulær ressursbruk, som må ivaretas i planlegging og utforming av tiltaket.

Kommuneplanens arealdel

I Kommuneplanens arealdel 2022-2033 er planområdet i hovedsak avsatt til havn og havneområde i sjø. Planområdet inkluderer også områder avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, angitt som næring, forretning og tjenesteyting. I tillegg er det jernbane- og vegformål innenfor planområdet. Planforslag for ny kommuneplanens arealdel har vært på høring og vil sannsynligvis være vedtatt før planforslaget for stamnetterminalen ferdigstilles.

Klima og energiplan

Klima- og energiplanen 2025-2047 for Bodø kommune setter tydelige krav til en betydelig reduksjon av klimagassutslipp, arealnøytral utvikling og en overgang til et energieffektivt samfunn basert på utslippsfri energi. Dette innebærer at planområdet må tilrettelegges for klimavennlige transport- og logistikkløsninger, samtidig som arealene utnyttes effektivt. Det er også viktig å vurdere energiløsninger og tiltak for å redusere utslipp i anleggets drift. I tillegg må planleggingen ta hensyn til mål om klimarobust utvikling, spesielt med tanke på håndtering av konsekvenser fra klimaendringer som økt nedbør, havnivåstigning og ekstremvær.

Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfatter store deler av områdeplan for Bodø stamnetterminal, planID 1256 vedtatt 17.02.2011. Der er området regulert kontor/industri, kombinert bebyggelse og anleggsformål, havneområde i sjø, havneterminaler, kai, småbåthavn, bane, parkering, gang- /sykkelveg, fortau, annen veggrunn – grøntareal og veg. Vedtak av ny plan vil oppheve deler av reguleringsplanen som blir dekket av planområdet. Planen berører eller grenser til følgende reguleringsplaner:

- PlanID 1280, Max Mat eiendom, Vedtatt 20.05.2013
- PlanID 1273, Bodø Indre Havn, Vedtatt 13.12.2012
- PlanID 1108, Nordstrandvn. 27, Vedtatt 15.02.2001
- PlanID 2020002, Klinkervn. 6 og 8, Vedtatt 25.03.2021
- PlanID 1256, Bodø Stamnetterminal, Vedtatt 17.02.2011
- PlanID 1284, Energihuset, Vedtatt 24.05.2012
- PlanID 1300, Innseiling Bodø Havn, Vedtatt 19.06.2013
- PlanID 1108_101, Nordstrandvn. 27, Vedtatt 13.11.2001 (Bebyggelsesplan)
- PlanID 1288, Flerbrukshavn-Indre Havn, Vedtatt 13.09.2012
- PlanID 2016011, Dreyfushammeren 33, ikraftredelsesdato 14.09.2017

Tilgrensende reguleringsplaner

Planområdet grenser til flere reguleringsplaner:

- PlanID 2019010, Kvartal 5 langs Sjøgata. Sentrum, 06.02.2020
- PlanID 1181, Kvartal 5, 19.06.1979
- PlanID 2016017, Sjøgata vest og del av Professor Schyttes gate, 14.06.2018
- PlanID 1023, Sjøgaten 29-47, 11.03.2004
- PlanID 1024, Nerbyen, 23.10.2008
- PlanID 1300, Innseiling Bodø havn, 19.06.2013

Pågående planarbeid

Bane NOR har varslet oppstart av planarbeid for jernbanestasjonen.

Temaplaner

I kommunedelplan for sykkel er det markert sykkelrute langs Jernbaneveien. Denne inngår i et større og sammenhengende gang- og sykkelnettverk.

4 Vurdering konsekvensutredning

Planen/tiltaket er vurdert på nytt (jf. tidligere oppstartsvarsel) i henhold til § 6 (herunder vedlegg I), samt § 8 (herunder vedlegg II) i forskrift om konsekvensutredninger.

Gjennomgangen har avdekket at planen kan falle inn under vedlegg I punkt 24 og 32.

24.	Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m ² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).
-----	---

32.	Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i Vedlegg I der utvidelsen eller endringen i seg selv overstiger størrelseskriteriene i vedlegget. For utvidelser og endringer av tiltak etter annen lov enn plan- og bygningsloven gjelder ikke krav til melding og behandling etter kapittel 4 . Der det ikke er gitt oppfangingskriterier skal utvidelsen eller endringen vurderes etter forskriften kapittel 3 . Tilsvarende gjelder for tiltak i vedlegg I som utelukkende eller hovedsakelig tjener til utvikling og prøving av nye metoder eller produkter, og som ikke pågår i mer enn to år.
-----	--

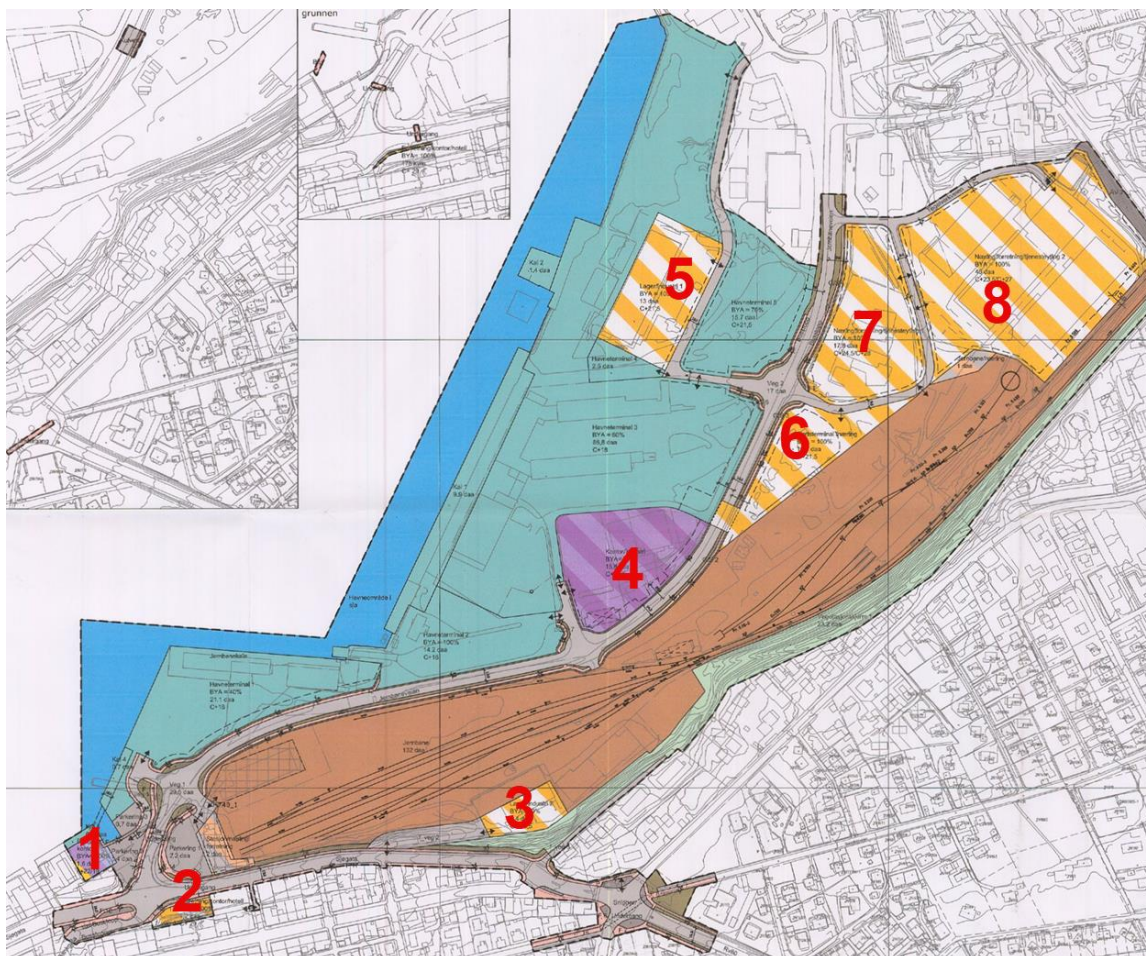
Hvis det vurderes at planen faller inn under vedlegg I punkt 24, utløses det en absolutt konsekvensutredningsplikt etter forskriften.

I dette tilfellet er det Vedlegg I punkt 24 og 32 som blir avgjørende, siden gjeldende plan ikke spesifikt er konsekvensutredet med hensyn til næringsbebyggelse. Unntaket om at utredningsplikten bortfaller dersom tiltaket har vært konsekvensutredet i en overordnet plan, kan derfor ikke benyttes.

Punkt 32 fastslår at dersom utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i Vedlegg I, hvor utvidelsen eller endringen i seg selv overstiger størrelseskriteriene i vedlegget, utløses det plikt til konsekvensutredning.

Arealer regulert til samferdselsformål, som havneterminaler og godsterminaler, omfattes ikke av Vedlegg I punkt 24.

Som det fremgår av områdereguleringssplanen for Bodø stamnetterminal (planID 1256), vedtatt 17.02.2011, er det totalt åtte delområder som er regulert til bebyggelses- og anleggsformål, og som gir hjemmel for næringsbygg og tjenesteyting. De øvrige delområdene er regulert til samferdselsformål og omfattes ikke av Vedlegg I punkt 24. Se Figur 3.



Figur 3. Plankart områderegulering Bodø stamnetterminal (planID 1256). Kilde: www.kommunekart.com

Område 6 foreslås omregulert fra bebyggelses- og anleggsformål til gods- og terminalområde, det vil si til samferdselsformål.

I vurderingen må det tas hensyn til allerede vedtatte detaljreguleringsplaner innenfor områdereguleringsplanen.

Etter vedtak av områdereguleringsplanen i 2011 er det gjennomført detaljregulering for flere delområder innenfor planområdet:

- Område 2 i Figur 3– Detaljregulering Smarthotellet (planID 2019010): planen anslås å ha regulert cirka 5.000 m² BRA utover BRA på eksisterende bygninger.
- Område 5 i Figur 3– Løvdal Havpark (planID 2020002): Eksisterende bebyggelse før regulering var ca. 9 000 m² BRA. Reguleringsplanen åpner for inntil 20 000 m² BRA.
- Område 7 i Figur 3– Energihuset (planID 1284): Eksisterende bygningsmasse før detaljregulering var ca. 11 000 m² BRA. Ny fløy regulert og ferdigstilt i 2014 utgjør ca. 4 000 m² BRA.

Samlet sett innebærer disse detaljreguleringene at terskelen for samlet tilrettelegging av bebyggelse innenfor bebyggelses- og anleggsformål etter vedlegg I punkt 24 og 32 allerede er nådd og overskredet. Videre planlegging av nye bygg innenfor disse formålene vil dermed utløse krav om konsekvensutredning.

5 Nærmere beskrivelse av planlagt arealbruk

Planens hovedformål er å legge til rette for videre utvikling av havne- og terminalområdet, slik at gods kan håndteres effektivt mellom vei, bane og sjø, samtidig som det åpnes for næringsvirksomhet. Det legges vekt på god og sikker trafikkavvikling, med gode løsninger for myke trafikanter, og sikkerhet mot naturfarer skal ivaretas på en forsvarlig måte.

Bodø havn har fått utarbeidet et forprosjekt som grunnlag for det videre planarbeidet. Den planlagte utviklingen fremgår av illustrasjonsplanen i Figur 4 og i perspektivtegningene Figur 5 til Figur 7.

Terminalområdet omfatter i dag tre områder: Terminalkai sør, Bodøterminalen og Jernbaneterminalen. Jernbaneveien deler terminalene, og Jernbaneterminalen ligger på østsiden utenfor planområdet. Bodøterminalen har både gods- og persontrafikk tilknyttet Vestfjordferga og hurtig-/kystruta. Godsterminalen er åpen for alle aktører. Terminalkai sør benyttes til både godslagring og logistikk. Deler av Terminalkai sør og Terminalkaia på Bodøterminalen er definert som ISPS-kai med adgangsbegrensninger. Det vil bli satt opp gjerder rundt dette området, samt noen øvrige områder av terminalområdet. På Jernbaneterminalen er det både gods- og persontrafikk tilknyttet jernbanen. For å skape en effektiv godsterminal må havneterminalen og godsdelen av jernbaneterminalen samles til ett sammenhengende terminalområde.

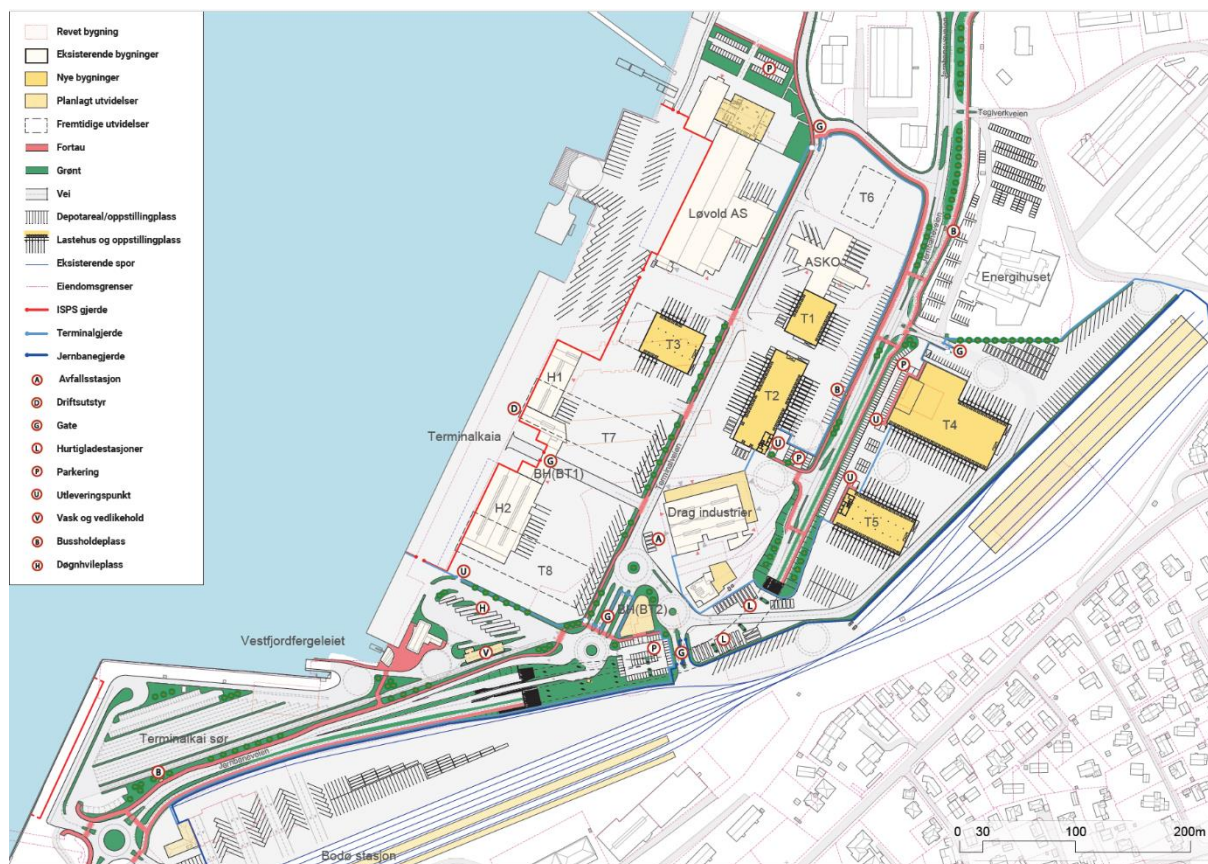
Planen legger til rette for nye terminalbygg, samt tilbygg og økt byggehøyde på eksisterende næringsbygg i Terminalveien 14 og 10. For Terminalveien 10 foreslås økt byggehøyde fra dagens regulerte kote 21,5 til kote 28, mens den for Terminalveien opprettholdes på kote 21,5 som maksimal byggehøyde.

Oppstillingsplassene for kjøretøy som skal med Vestfjordferga flyttes til Jernbanekaia.

En ny løsning for Jernbaneveien foreslås, der veien heves og bygges på bru over en strekning. Dette gir mulighet for sømløs transport av gods mellom havn og jernbane med terminalutstyr under brua. Hovedadkomsten til terminalområdet fra Jernbaneveien vil ligge på sørsiden av og under den nye brua.

I den nordlige delen av planområdet reguleres det for en rundkjøring ved Tjeldberget og Dreyfushammeren. Krysset med Klinkerveien og Tegilverkveien endres fra rundkjøring til T-kryss. På østsiden av Jernbaneveien legges det opp til en sammenhengende gang- og sykkelvei. I den sørlige delen av planområdet tilpasses reguleringen til eksisterende situasjon for Jernbaneveien, og havnepromenaden fra hurtigbåtkaia ivaretas.

Tidligere regulerte arealer for terminalvirksomhet, kaier og havneområde videreføres, men med noen endringer i feltinndeling, byggehøyder og utnyttelsesgrad. Nye internveger etableres innenfor områder som reguleres til terminalformål.



Figur 4. Illustrasjonsplan til forprosjekt.



Figur 5. Modellbilde som viser planlagt utvikling av Bodøterminalen (Bodø havn).



Figur 6. Ny bru i Jernbaneveien. Gods fraktes sømløst mellom bane og havn med terminalutstyr under ny bru.



Figur 7. Ny planskilt hovedadkomst til terminalområdene på sørsiden av ny bru i Jernbaneveien.

6 Alternativer som skal vurderes

Følgende alternativer legges til grunn for konsekvensutredningen der det er naturlig:

- **Nullalternativet:** Videreføring av gjeldende reguleringsrammer (områderegulering).
- **Utbyggingsalternativ:** Gjennomføring av foreslått plan med økt kapasitet for havne- og terminalvirksomhet, ny infrastruktur og utvidet næringsbebyggelse.

Alternativene skal vurderes opp mot hverandre med hensyn til virkningene for miljø og samfunn.

7 Utredninger

7.1 Tema som skal utredes etter kapittel 5 i forskrift om konsekvensutredning og metode

Etter en gjennomgang av tiltakene i planen, vurderes det at det er behov konsekvensutredning av følgende tema:

- **Støy**
Sumstøy for biltrafikk, jernbane, drift stamnetterminal (på- og avkjøring fergetrafikk, lastning/lossing av gods, internt transport etc.).

Støy utredes i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442 (2021). Utredningen omfatter kartlegging av relevante støykilder i havneområdet, herunder skipstrafikk, terminaldrift, jernbane og vegtrafikk, samt identifisering av støyfølsom bebyggelse.

Beregninger gjennomføres som modellberegninger av ekvivalent og maksimalstøy (Lden og eventuelt L5AF), basert på dimensjonerende driftssituasjon. Resultatene fremstilles i støysonekart (rød og gul sone) som grunnlag for vurdering av arealbruk.

Det foretas deretter vurdering av avbøtende tiltak og behov for krav i reguleringsbestemmelser for å sikre at anbefalte grenseverdier overholdes

- **Flom fra sjø**
Stormflo og bølgepåvirkning utredes i henhold til TEK17 § 7-2 og relevante nasjonale veiledere for havnivåstigning og stormflo. Utredningen omfatter både dagens situasjon og framtidig situasjon med klimapåslag.

Dimensjonerende vannstand fastsettes med utgangspunkt i statistiske beregninger av ekstremvannstand (typisk 200-års hendelse) inkludert havnivåstigning mot slutten av analyseperioden. I tillegg gjennomføres bølgeanalyser, hvor både vindgenererte bølger og innkommende dønningsbølger vurderes. Bølgehøyder og overskylling beregnes for relevante eksponerte soner i planområdet.

Resultatene presenteres som nivå- og risikokart samt dimensjonerende høyder (koter) for vannstand og bølgepåvirkning. Det vurderes konsekvenser for utbygging, herunder risiko for oversvømmelse, skader på konstruksjoner og påvirkning på tilgjengelighet og beredskap.

Det redegjøres for usikkerheter i beregningene. Avbøtende tiltak vurderes, herunder terrengtilpasning, kotehøyder, bølgesikring og krav til robust konstruksjonsutforming, med sikte på å oppfylle krav til sikkerhetsnivå i TEK17.

- **Flom fra vassdrag**

Flomfare utredes i henhold til NVEs veileder for sikkerhet mot flom (2022), som legges til grunn for vurderinger etter plan- og bygningsloven.

Det gjennomføres hydrologiske og hydrauliske analyser for å fastsette dimensjonerende flom, normalt basert på gjentaksintervall tilsvarende sikkerhetsklasse etter TEK17 (f.eks. 200-års flom). Beregningene inkluderer klimapåslag og tar hensyn til terreng, eksisterende vannveger, kulverter og kapasitet i avløpssystemer.

Resultatene presenteres som flomsonekart (utbredelse, vannstand og strømningsforhold) for framtidig situasjon, som grunnlag for vurdering av risiko og konsekvens for planlagt arealbruk.

Konsekvenser vurderes etter KU-metodikk ved å sammenholde flomfare med planlagt arealbruk og sårbarhet. Det redegjøres for usikkerheter i beregningsgrunnlaget. Avbøtende tiltak identifiseres og vurderes, herunder flomveier, terrengtilpasning, lokal overvannshåndtering og krav til byggegrunn, for å sikre at tiltaket ikke øker risiko for skade på egen eller tredjeparts eiendom.

- **Trafikk**

Trafikkanalyse for Jernbaneveien med hovedatkomster i planområdet legges til grunn for kryssløsning i Tjeldberget/Dreyfushammarn. Trafikkanalysen vil også redegjøre for sammenkobling til omkringliggende nett for myke trafikanter, samt atkomst til næringsbygg for ansatte og besøkende. Trafikkavvikling i anleggsfasen belyses også.

Trafikale konsekvenser utredes i henhold til relevante håndbøker fra Statens vegvesen og gjeldende praksis for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven. Utredningen omfatter både dagens situasjon (0-alternativet) og framtidig situasjon med planlagt utbygging.

Det etableres et trafikalt grunnlag basert på eksisterende trafikkdata (ÅDT), tellepunkter, og gjeldende arealbruk. For framtidig situasjon beregnes trafikkgenerering fra planområdet ved bruk av erfaringsdata og turproduksjonsfaktorer, samt vurdering av eventuell generell trafikkvekst.

Trafikkmengder fordeles på vegnettet og benyttes som grunnlag for analyser av trafikkavvikling, kapasitet i kryss og avkjørsler, samt trafiksikkerhet. Ved behov gjennomføres kapasitetsberegninger og vurderinger av avviklingsforhold i dimensjonerende situasjoner. Der trafikkmengdene er lave, kan forenklete vurderinger legges til grunn.

Det foretas en samlet vurdering av konsekvenser for framkommelighet, trafiksikkerhet, og forhold for gående, syklende og kollektivtrafikk. Endringer i trafikkmønster og belastning på eksisterende vegsystem analyseres særskilt.

Konsekvenser vurderes etter KU-metodikk ved å sammenholde endringer i trafikkmengder med kapasitet og ulykkesrisiko, samt påvirkning på omgivelsene. Det redegjøres for usikkerhet i beregningene.

Avbøtende tiltak identifiseres og vurderes, herunder justering av vegløsninger, kryssutforming, trafikkregulering, og tiltak for myke trafikanter, med sikte på å sikre tilfredsstillende trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

7.2 Øvrige utredninger i forbindelse med planarbeidet

I tillegg til de foreslåtte temaene for konsekvensutredning, vurderes det som nødvendig å utarbeide flere fag- og temautredninger. Dette er viktig for å sikre at planene bygger på et solid og oppdatert kunnskapsgrunnlag. Følgende temautredninger vil derfor bli gjennomført og legges ved planforslaget.

- ROS-analyse.
- Grunnforhold, områdestabilitet og forurensning i grunnen.
- Vindanalyse.
- VAO-plan.
- Naturmangfold, jf. naturmangfoldloven. Det er registrert fremmedarter i hele området, men også trua og sårbare arter i sjøområdene.
- Landskap. Det redegjøres for hvilken konsekvens økte byggehøyder vil ha for utsikt fra nærliggende boliger.

8 Forholdet til FNs bærekraftsmål

FNs 17 bærekraftsmål har til hensikt å fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft, og skal sikre sosial rettferdighet og god helse, og stanse tap av naturmangfold og klimaendringer. Regjeringen har bestemt at bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Bodø Havn har i sin strategiplanen valgt å fokusere ekstra på fire av FNs bærekraftsmål:



Innovasjon og infrastruktur med overordnet målsetting om bærekraftige investeringer.



Bærekraftige byer og samfunn med overordnet målsetting om bærekraftig utvikling.



Livet i havet med overordnet målsetting om redusert avfall og utslipp i sjø.



For å nå målene er samarbeid er det overordnede fundamentet i alt arbeidet til Bodø Havn.

Planen legger til rette for å transformere dagens terminal til et moderne multimodalt logistikknutepunkt, effektive logistikk-løsninger, plass til flere aktører og nye, moderne terminalbygg. Dette støtter opp under FNs bærekraftsmål.

9 Planprosess, medvirkning og fremdrift

9.1 Oppstartsmøte

Det opprinnelige oppstartsmøtet for planarbeidet ble gjennomført 27.09.22. Et nytt oppstartsmøte ble senere avholdt 16.04.26, da det underveis i planarbeidet ble klart at det var behov for en konsekvensutredning. Referat fra siste møte følger vedlagt materialet knyttet til det nye oppstartsvarselet.

9.2 Medvirkning og planprosess

Som nevnt i kapittel 5, har det vært gjennomført en forprosjektfase for å fastsette rammer og retning for den videre utviklingen av stamnetterminalen. For å sikre åpenhet og medvirkning i den videre planprosessen, vil følgende trinn ivareta offentlig innsyn og deltakelse:

- Forslag til planprogram legges ut på høring i seks uker, samtidig som det varsles oppstart av planarbeidet. Berørte parter og naboer vil motta brev med informasjon, slik at de kan komme med innspill til temaer og forhold som bør vurderes under planarbeidet. Disse innspillene blir behandlet og, dersom relevant, innarbeidet i planprogrammet.
- Endelig fastsettelse av planprogrammet gjøres administrativt av Bodø kommune.

Videre i planprosessen vil nødvendig medvirkning ivaretas på følgende måter:

- Det tas kontakt med relevante offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner under utredningen av ulike deltema i planen. Også andre interessenter som har kommet med innspill under høringen, kan bli involvert for avklaringer og vurderinger av løsninger.
- Samordningsmøter med Bane Nor gjennomføres parallelt med deres reguleringsprosess for jernbaneområdet, slik at planarbeidet koordineres best mulig.
- Når forslaget til reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn, vil allmenheten, berørte parter og naboer bli informert, slik at de kan gi innspill og merknader til planforslaget. Det vil da vurderes om det skal gjennomføres et informasjonsmøte knyttet til planforslaget.
- Etter vedtak av reguleringsplanen vil melding om vedtak og klageadgang bli annonsert, slik at alle involverte har mulighet til å klage innen fristen.



Figur 8: Flytskjema planprosess med konsekvensutredning. Lilla bokser presenterer ledd i planprosessen hvor det er mulig for berørte parter å medvirke/uttale seg. Rød innramming viser hvor en er i prosessen.

Planprosessen vil gjennomføres i tråd med de rutiner og saksbehandlingsprosedyrer som plan- og bygningsloven og Bodø kommune krever og anbefaler.

- Planprogrammet fastsettes administrativt av Bodø kommune.
- Et vedtatt planprogram danner grunnlaget for videre konsekvensutredninger og utarbeidelse av det endelige planforslaget.
- Når planforslaget er ferdig, oversendes det til planavdelingen i Bodø kommune. Bodø kommune beslutter om planforslaget skal legges ut til offentlig ettersyn/høring.
- Planforslaget legges ut til offentlig ettersyn i minimum seks uker. Berørte parter og naboer får anledning til å komme med innspill og merknader til detaljer og løsninger.
- Innkomne merknader fra offentlig ettersyn behandles administrativt.
- 1.gangs behandling i Plan- og miljøutvalget (PMU).
- Sluttbehandling og endelig vedtak skjer i Bystyret.
- Etter at reguleringsplanen er vedtatt, er det klagefrist på tre uker.

9.3 Fremdrift

Det tas sikte på å ha klart et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn i løpet av høsten 2026.