

NOTAT

Oppdrag	10214653-32	Dokumentkode	10214653-32-PLAN-PBL-NOT-001
Emne	Planinitiativ	Tilgjengelighet	Åpen
Oppdragsgiver	Bane NOR	Oppdragsleder	Petter Jakola
Kontaktperson	Åge Sjømark	Utarbeidet av	Linnea Svinndal/Ingvill Eikelund
Kopi		Ansvarlig enhet	10234031 Seksjon By- og områdeutvikling Midt

PLANINITIATIV FOR PLANOVERGANGSTILTAK VED LØDING GBNR, 70/217 MFL. I BODØ KOMMUNE

1 Innledning

I samsvar med plan- og bygningslovens (pbl) § 12-8 ber Bane NOR om behandling av dette planinitiativet i Bodø kommune. Bane NOR er forslagsstiller, Multiconsult er plankonsulent. Bane NOR ønsker å starte reguleringsplanarbeid for å sanere planovergangen «Løding» og etablere ny adkomstvei til boligområdet på østsiden av jernbanen via kulvert med adkomstvei fra jernbanestasjonen.

2 Bakgrunn og hensikt

2.1 Hensikt med planen

Planoverganger representerer om lag en tredjedel av dødsrisiko knyttet til jernbanetrafikk. Sanering og sikring av planoverganger er derfor en av Bane NORs viktigste satsningsområder for økt sikkerhet. Det er i dag i underkant av 3.500 planoverganger på landsbasis. Planovergangene er prioritert ut fra strekningsvise risikoanalyser der de avgjørende forhold er som følger:

- Frekvens på togtrafikk
- Trafikkmengde kjøretøy over planovergang
- Skiltet hastighet for tog
- Stigning
- Sikt
- SYNERGI-rapporter (rapporter om uønskede hendelser).

Det har vært registrert en del uønskede hendelser i forbindelse med planovergangen «Løding» og Bane NOR ønsker derfor å stenge denne. Dette påvirker i hovedsak eiendommene på østsiden av jernbanesporet. Hensikten med planen er å legge til rette for å erstatte planovergangen «Løding» med en planfri kryssing ved kulvert under jernbanen med tilhørende veger for å sikre tilgang til disse eiendommene.

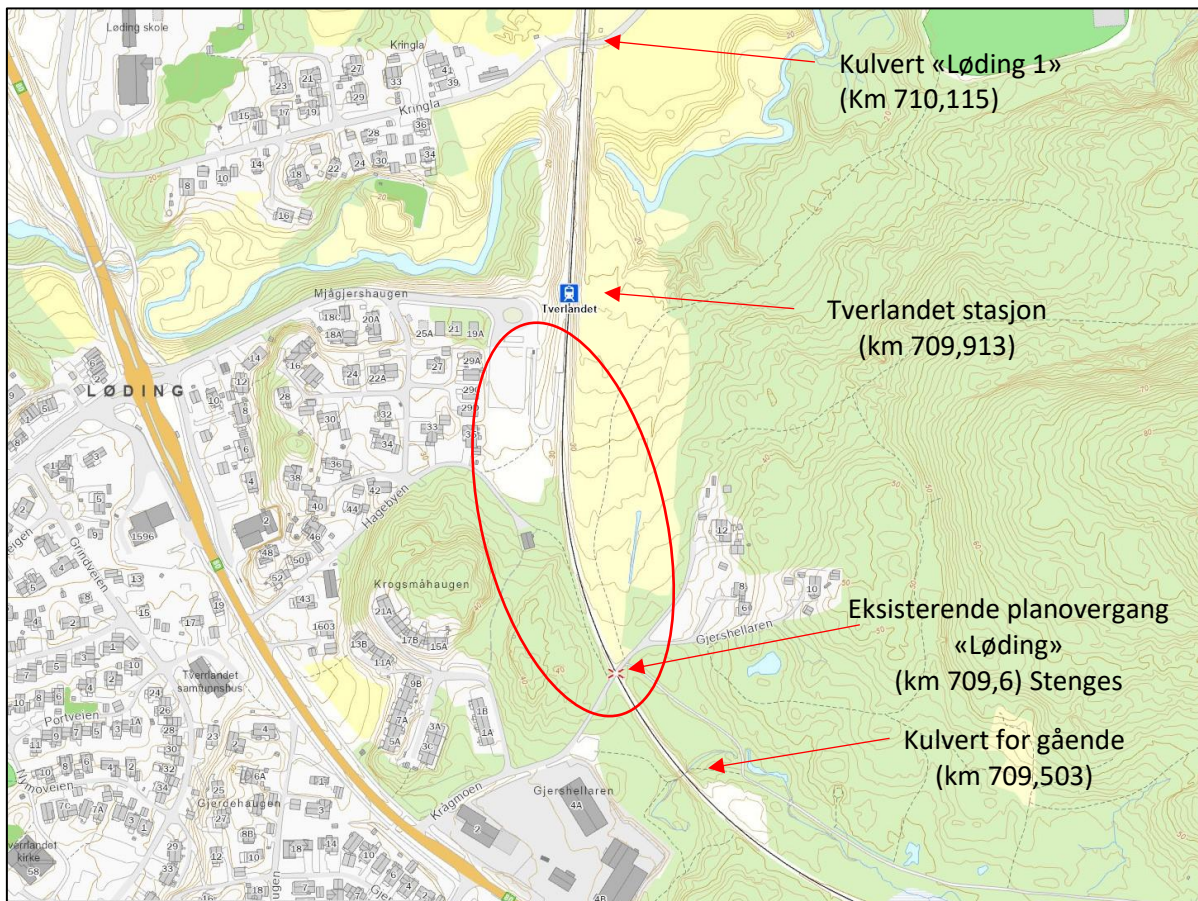
00	19.08.2024	Planinitiativ til Bodø kommune	Linnea Svinndal/Ingvill Eikelund	Ingvill Eikelund	Petter Jakola
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

2.2 Formålet med planen (jf. forskr. § 1- a)

Formålet med planen er å forbedre sikkerheten og fremkommeligheten langs Nordlandsbanen gjennom å stenge og sanere den usikre planovergangen «Løding» og etablere ny kulvert.

2.3 Planområdet og tiltaket (jf. forskr. § 1- b)

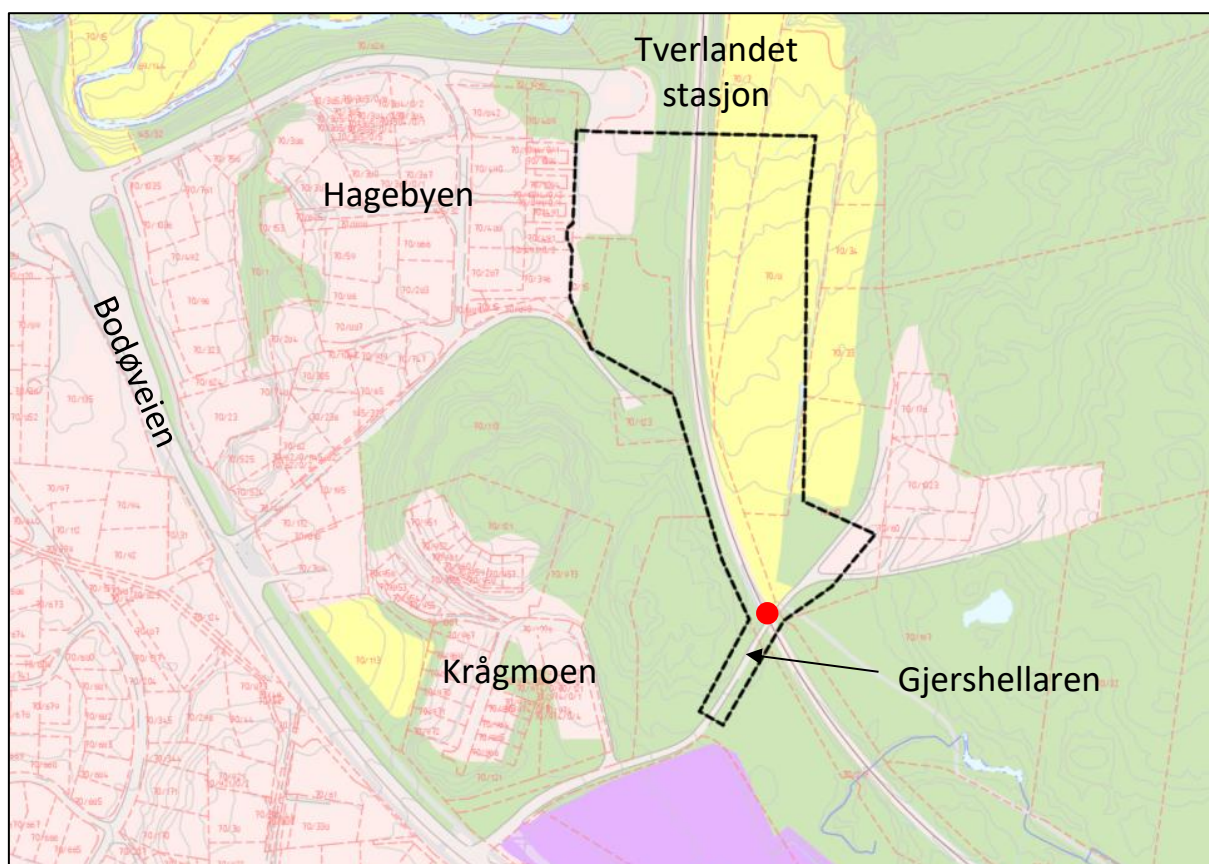
Planområdet ligger i Bodø kommune, ved tettstedet Løding. Det ligger plassert sør for Tverlandet stasjon og inkluderer arealet som behøves for å etablere ny kulvert og nye veger med grøfter, skjæring/fylling. Dagens planovergang, som skal stenges, er ved km 709,6 langs Nordlandsbanen.



Figur 1: Kartskisse som viser området ved og rundt planområdet. Kilde: Banekart.no

Forslag til planavgrensning vises i figur 2 og har et areal på 25,7 daa. Planområdet strekker seg fra parkeringen ved jernbanestasjonen, der den nye adkomstveien fra vest vil bli, i nord og til dagens adkomstvei i sør. Denne avgrensningen skal gi rom for viktige avklaringer i planprosessen rundt valg av teknisk løsning, samt hensyn til midlertidig behov for bruk av areal i anleggsperioden og forsvarlig avvikling av dagens planovergang.

Området består i dag av skog, innmarksbeite, åpen fastmark, bebyggd/samferdsel.



Figur 2 Forslag til planavgrensning vist med svart stiplet linje. Rød sirkel markerer planovergang som vil stenges.

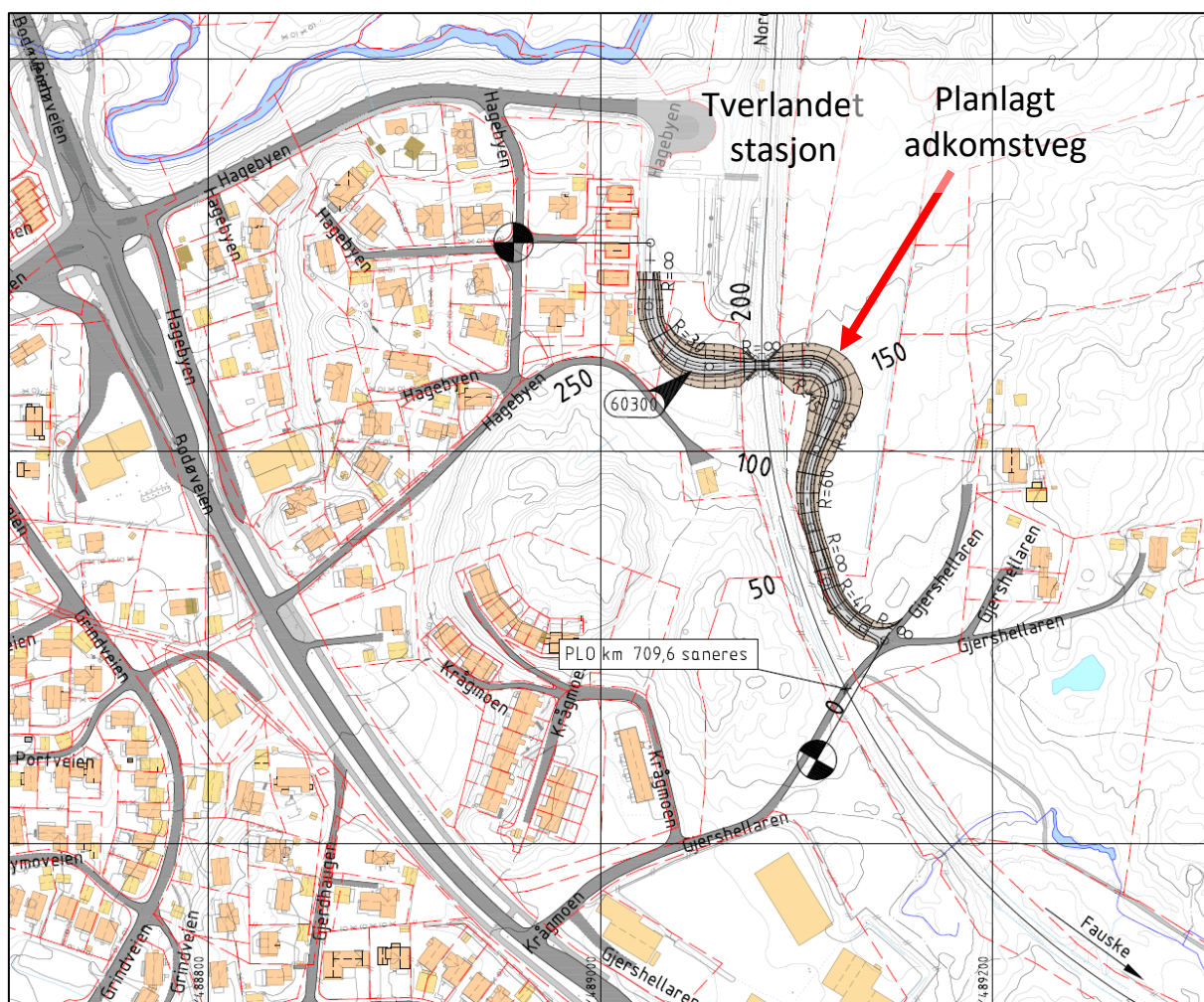
Berørte eiendommer innenfor planavgrensningen er:

70/7, 70/8, 70/10, 70/217, 70/300, 70/15, 70/491/* /2, 70/113

Tiltaket vil ha virkninger for boligområdet øst for jernbanen (Adr.: Gjershellaren 6,8,10 og 12) som vil få sikrere kjøreforhold og bedre tilgang til jernbanestasjonen. Den nye kulverten vil fortsatt sikre tilgang for utrykningskjøretøy under jernbanen med en høyde på 4,5 meter.

3 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak (jf. forskr. § 1- c)

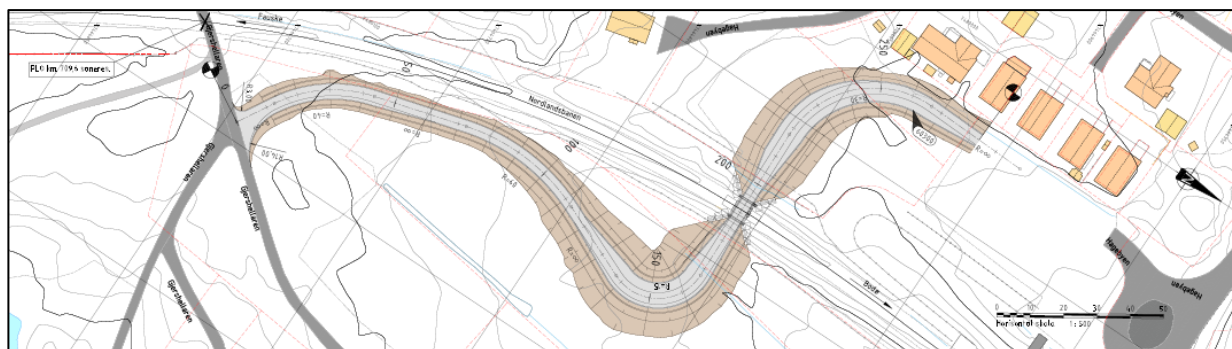
Det planlegges at planovergangen «Løding», vist i figur 1, stenges og erstattes av en planfri kryssing med kulvert under jernbanen, med tilhørende veger for å sikre tilgang til eiendommer øst for jernbanen. Den planlagte veien begynner ved parkeringen ved togstasjonen på vestsiden og går sørover via ny kulvert til Gjershellaren. Adkomst til boligområdet på østsiden av jernbanen flyttes dermed fra Bodøveien via Gjershellaren/Krågmoen til Bodøveien via Hagebyen og parkeringen ved jernbanestasjonen. Veien vil bli privat og drift og vedlikehold vil bekostes av brukerne.



Figur 3 Skissen viser planlagt veg iht. veiklasse 3 – landbruksveg med fylling og skjæring, kulvert under jernbanen sør for Lødingen stasjon. Kilde: Multiconsult

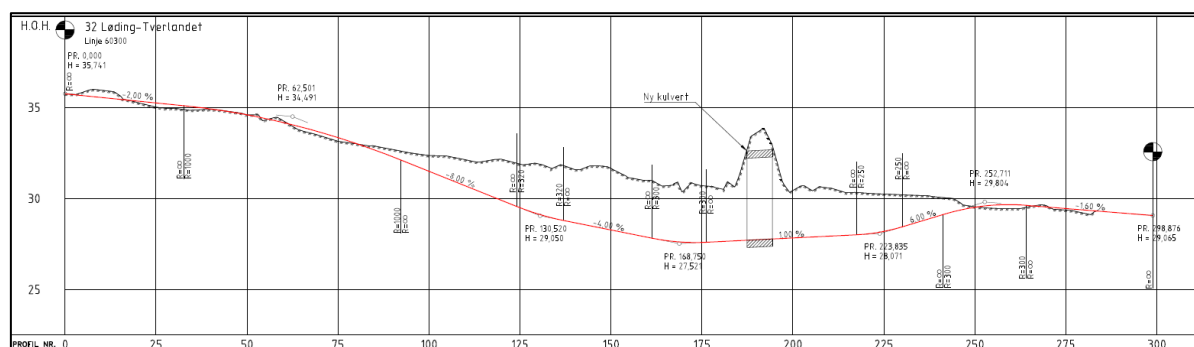
3.1 Utbyggingsvolum og byggehøyder (jf. forskr. § 1- d)

Den planlagte kulverten vil ha en lengde på 7 meter og en lysåpning på 4,5 x 4,5 m for å gjøre plass til kjøretøy og utrykningskjøretøy.



Figur 4 Den planlagte vegen vil ligge langs jernbanen og krysse i kulvert under jernbanen. Planovergang ved Gjershellaren vil stenges. Kilde: Multiconsult

Planinitiativ for planovergangstiltak Løding-Tverlandet i Bodø kommune



Figur 5 Profil av planlagt vei. Kilde: Multiconsult

3.2 Funksjonell og miljømessig kvalitet (jf. forskr. § 1- e)

Det er planlagt ca. 300 m vei iht. veiklasse 3 - landbruksveg. Veien skal kunne trafikkeres med lass hele året med begrensninger i teleløsningsperioden og i perioder med spesielt mye nedbør. Vegbredden skal være minimum 4,0 m inkl. skulder, kjørebane skal være minimum 3,5 m. I kurver utvides vegbredden. Vegen vil ha maksimal stigning på 8 %.

4 Tiltakets virkning på, og tilpassing til, landskap og omgivelser (jf. forskr. § 1- f)

Ny vei og kulvert vil berøre areal som i dag i hovedsak benyttes til samferdselsformål og landbruksformål. Tiltaket vil tilpasses terrenget så langt det lar seg gjøre, men det vil bli skjæringer på begge sider for at veien skal komme tilstrekkelig under jernbanen.

5 Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid (jf. forskr. §1-g)

5.1 Statlige og nasjonale retningslinjer

Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging har som mål at «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.».

Spesielt relevant er retningslinjen om god trafiksikkerhet. Det er også viktig å legge føringen om effektiv trafikkavvikling til grunn da den nye adkomstveien går gjennom en allerede etablert parkeringsplass og til en viss grad vil påvirke trafikkbildet ved togstasjonen. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, utarbeidet av Kommunal- og distriktsdepartementet, ble fastsatt 20.06.2023. Forventningene vektlegger planlegging som verktøy for helhetlig og bærekraftig utvikling, vekstkraftige regioner og lokalsamfunn, bærekraftig areal- og transportutvikling, og livskvalitet i byer og tettsteder.

Natur- og kulturbaserte næringer som landbruk, reiseliv, fiskeri og reindrift er viktige for verdiskaping, arbeidsplasser og bosetting i store deler av landet. Langsiktig og forutsigbar planlegging og forvaltning av arealene, som tar hensyn til et klima i endring, er avgjørende for disse næringenes

framtid. Da planområdet og den planlagte veien krysser gjennom eksisterende innmarksbeite blir dette hensynet spesielt gjeldende. Andre viktige hensyn som påvirker planen er: forventning om at det legges til rette for trygge skoleveier, viktigheten av å gjennomføre ROS-analyse, hensyn til endret klima i planleggingen, arealplanlegging som ivaretar natur og hensyn til friluftsliv.

Klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (fastsatt 28.09.2018) vektlegger blant annet at planleggingen skal bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Den poengterer at det er viktig å planlegge for løsninger som reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer. Når det nå skal planlegges for ny kulvert blir dette viktig å ta med seg spesielt der området grenser mot aktsomhetssone for flom. Med endringer i landskapet, som konsekvens av at man bygger ut kulverten, må man ta hensyn til hvordan denne aktsomhetssonen blir påvirket og vurdere om det bør gjøres tiltak for å ytterligere flomsikre kulverten.

5.2 Regionale forventninger

Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland

Visjonen for Nordlandssamfunnet er «Sammen for et klimatilpasset lavutslippssamfunn i Nordland i 2050». I planen er det 4 hovedmålsettinger som er relevante for planarbeidet og gjennomføring:

- Kommuner, næringsliv, regionale myndigheter, og frivillige organisasjoner har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse til å bidra til grønn omstilling.
- Klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenlignet med 2009.
- Nordland har omstillingsdyktige kommuner som håndterer klimarisiko, og som utnytter mulighetene ved et endret klima.

Fylkesplan for Nordland 2013 -2025

I Fylkesplan for Nordland 2013-2015, vedtatt 27.02.2013 vil det være aktuelt å se til kapittel 8 «Arealpolitikk i Nordland». Her poengteres 17 punkter under overskriften arealpolitiske retningslinjer. Punktet nedenfor er spesielt relevant for planområdet:

- Boliger, skoler og barnehager skal ha trygg ferdsel til lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.

5.3 Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022 - 2034

I kommuneplanens arealdel (KPA) er området regulert til baneformål (BAN) og LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (nåværende og fremtidig). I sørlige deler av planområdet er det avsatt arealer til blå/grønnstruktur (BG). Her ligger også planområdet innenfor båndleggingssone H710. I bestemmelsene til KPA gjelder følgende om denne sonen ved det aktuelle planområdet:

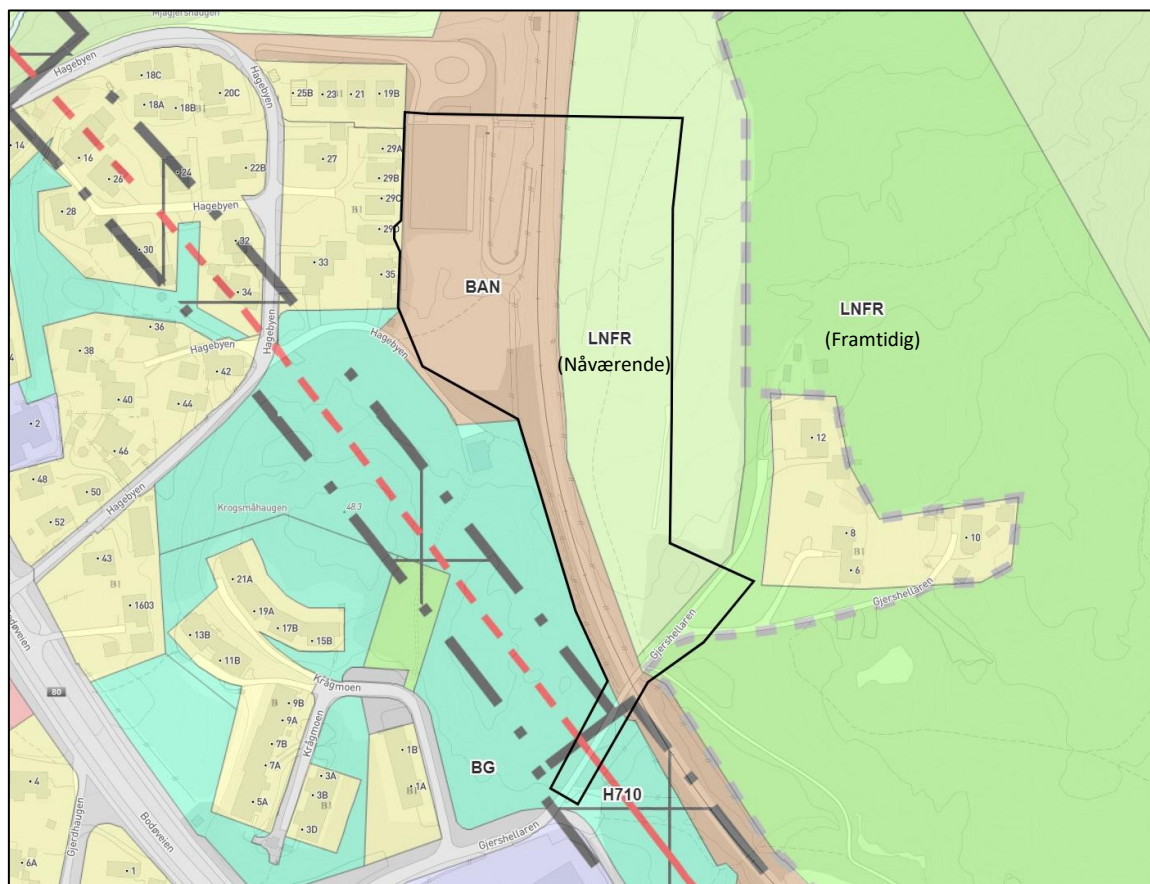
Større veitraseer

Følgende traseer er båndlagt for fremtidig utbygging med hensynssone H710:

- *Trase for ny RV 80 forbi Tverlandet. Hensynssonen omfatter 30 meter på hver side av senterlinje i åpent terreng og 20 meter på hver side av senterlinje i tunellsonene.*

Alle tiltak innenfor hensynssonen må godkjennes av Statens vegvesen før iverksetting.»

Planlagt ny kulvert med tilhørende vei krysser ikke gjennom denne båndleggingssonen, men området er inkludert i planområdet for å avvike dagens adkomstvei og er slik sett også i samsvar med formålet til båndleggingssonen H710. Statens vegvesen er høringspart og vil kunne komme med innspill angående dette.



Figur 6: Utklipp fra kommuneplanens arealdel 2022-2034, Bodø kommune. Kilde: Kommunekart.com

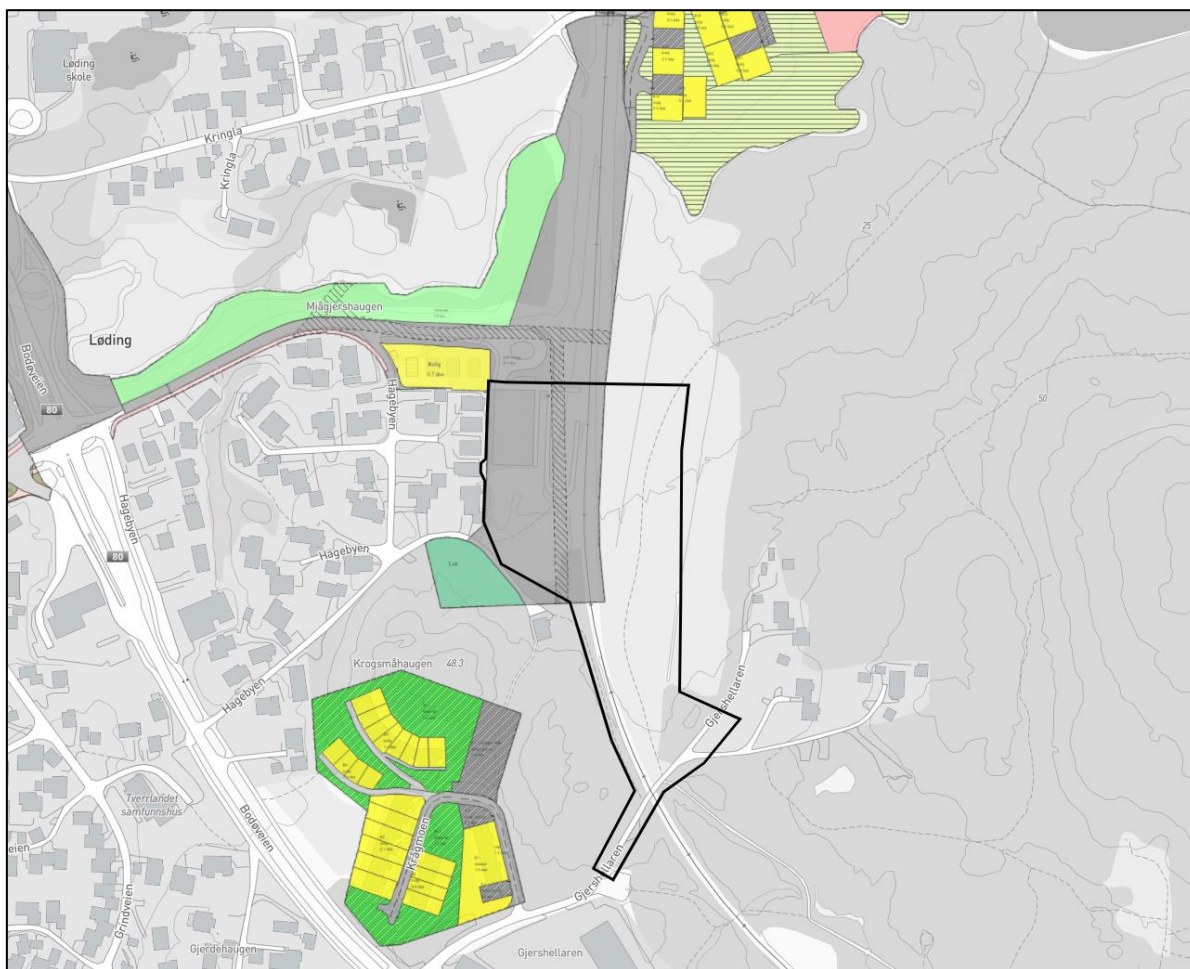
5.4 Gjeldende reguleringsplaner i området

Togstopp Tverlandet

Størstedelen av området er i dag uregulert, men nordlige deler av planområdet er regulert gjennom «Togstopp Tverlandet» plan ID: 5040, ikrafttredelsesdato 19.06.2013. Etablering av kulvert og adkomstvei vil være i samsvar med samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i denne planen.

Planområdet ligger innenfor infrastrukturene H410 i eksisterende reguleringsplan for togstopp ved Tverlandet, infrastrukturtype: «Krav vedrørende struktur». Det blir ikke referert til hensynssone H410 i planprogrammet eller bestemmelsene, men i bestemmelsene står det følgende under kapittelet om hensynssoner:

«Hovedvannledning avsettes som hensynssone»



Figur 7: Reguleringsplan for togstopp - Tverlandet. 19.06.2013

6 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet (jf. forskr. § 1-h)

Det er gjort søk i naturbase.no, artsdatabanken.no, kulturminnesok.no, kilden.nibio.no, NVE atlas og kommunekart.com

6.1 Arealbruk

Planområdet på østsiden av jernbanen består i hovedsak av innmarksbeite. På vestsiden består området av parkering i tilknytning til togstasjonen, samt noe lauvskog langs jernbanelinja sør for parkeringen. Denne parkeringen vil bli berørt av tiltaket og miste et par plasser som resultat av at atkomstveien til kulverten vil gå gjennom denne.

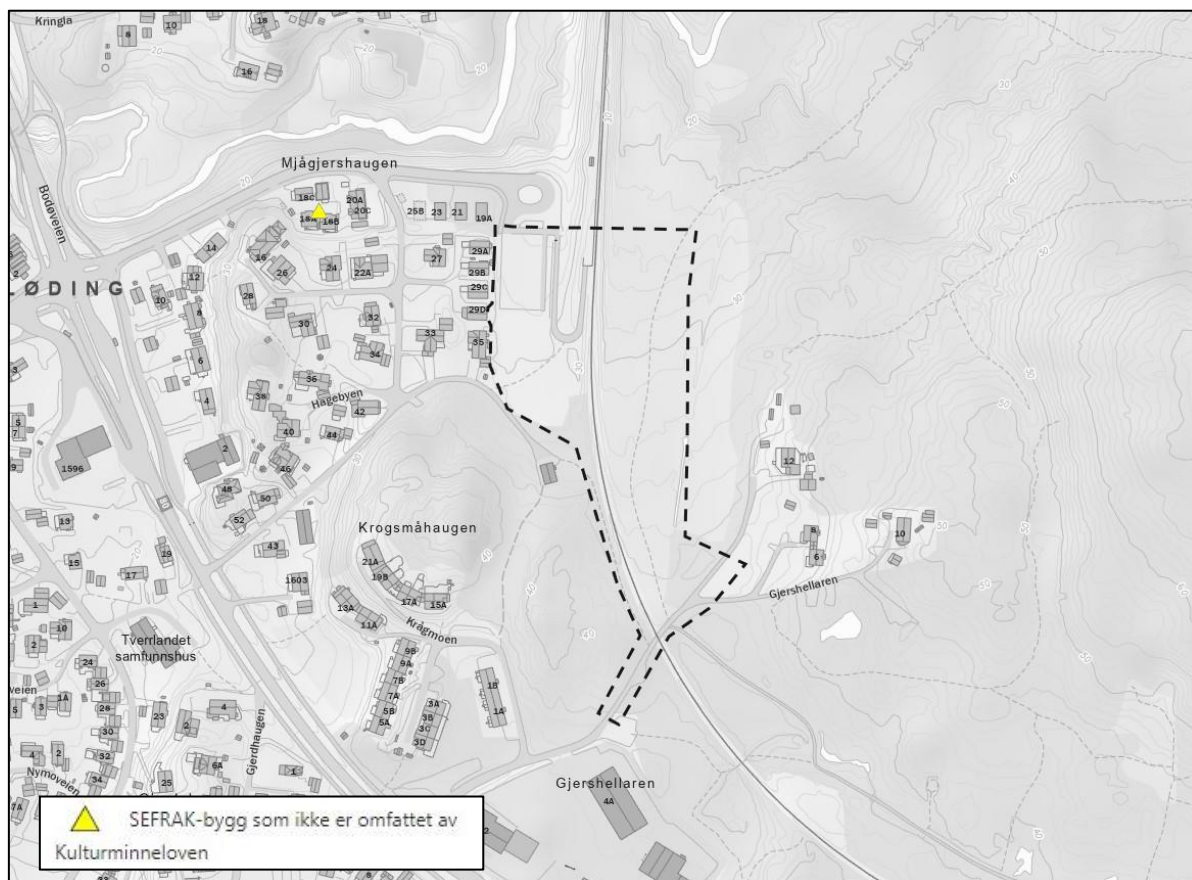
Det er ingen bygninger innenfor planområdet. I sør er den gamle adkomstveien til planovergangen tatt med innenfor avgrensningen. Denne tas med for å sikre en forsvarlig avvikling av bruk.

6.2 Landskap

Planområdet ligger i overgangen mellom «beskyttet småkupert kystslette med tettsted» og «småkupert ås- og fjellandskap» (NiN landskapstyper). De områdene som ikke er dominert av vann, jordbruk eller bebyggelse er gjerne dekket av skog (Naturbase kart, Miljødirektoratet). Landskapet er hellende i fra øst mot vest.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet. Vest for planområdet er det registrert ett SEFRAK-bygg som ikke er omfattet av Kulturminneloven. Dette er et våningshus i Hagebyen.

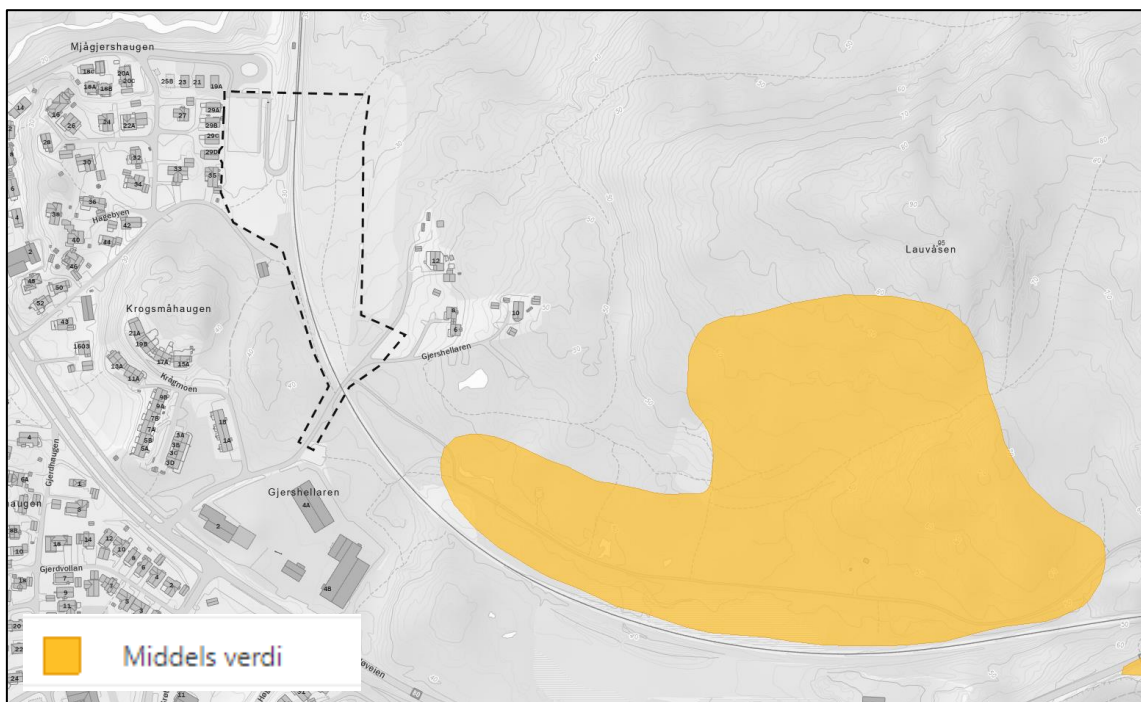


Figur 8: Registrering av kulturminner. Kilde: Naturbase.no

6.4 Naturmangfold

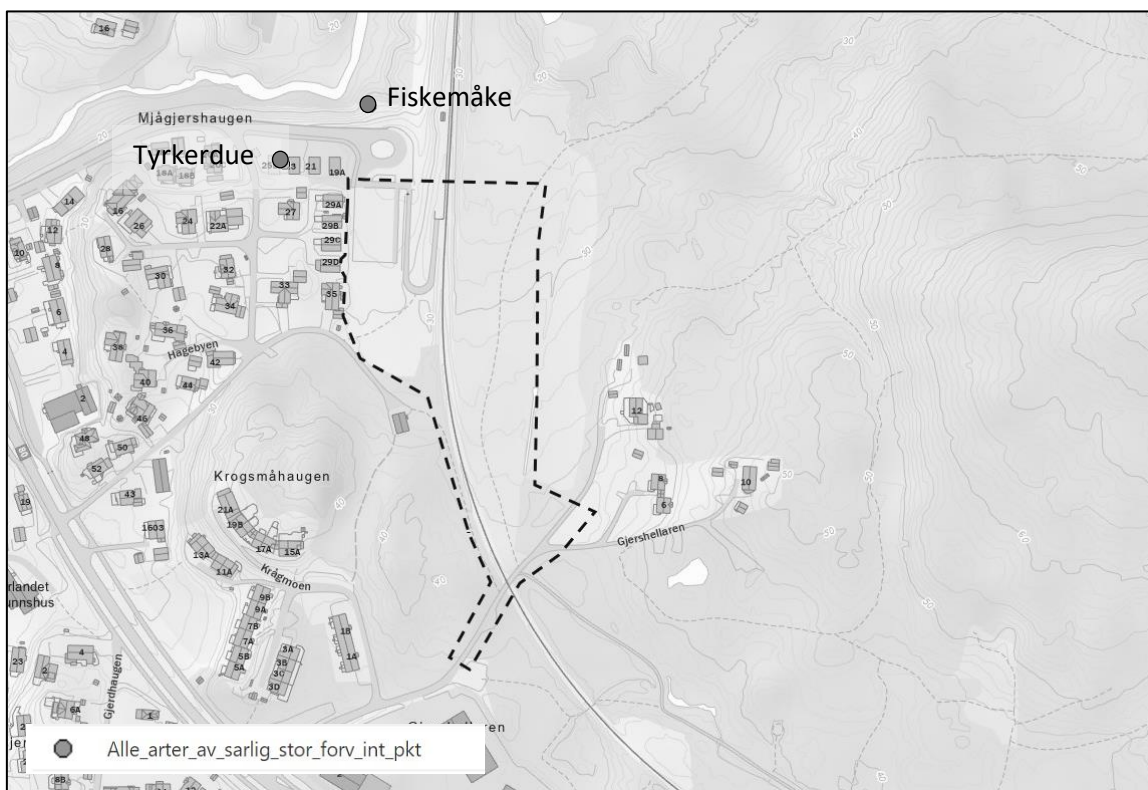
Det er ikke registrert noen naturtyper av KU-verdi i planområdet, men sør-øst for området finner man et område av middels verdi. Dette området består av erstatningsbiotoper. Områdets verdi begrunnes med at «det er snakk om et kalkrikt miljø med forekomst av flere kravfulle og til dels uvanlige og rødlistede arter (...), og et klart potensiale for å finne flere kravfulle arter her, også rødlistede» (Naturbase faktaark, u.å).

Planinitiativ for planovergangstiltak Løding-Tverlandet i Bodø kommune



Figur 9: Naturtyper KU-verdi. Kilde: Naturbase.no

Det er heller ikke registrert noen arter av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet. Ved Hagebyen, der man kan regne med at kjøreb belastningen blir noe større som følge av at det blir ny adkomstvei for de fire boligene øst for jernbanen, er det observert to arter av særlig stor og stor forvaltningsinteresse. Den ene er Fiskemåke kategorisert som sårbar, den andre er Tyrkerdue kategorisert som nært truet art.



Figur 10: Arter av nasjonal forvaltningsinteresse. Kilde: Naturbase.no

Fiskemåke

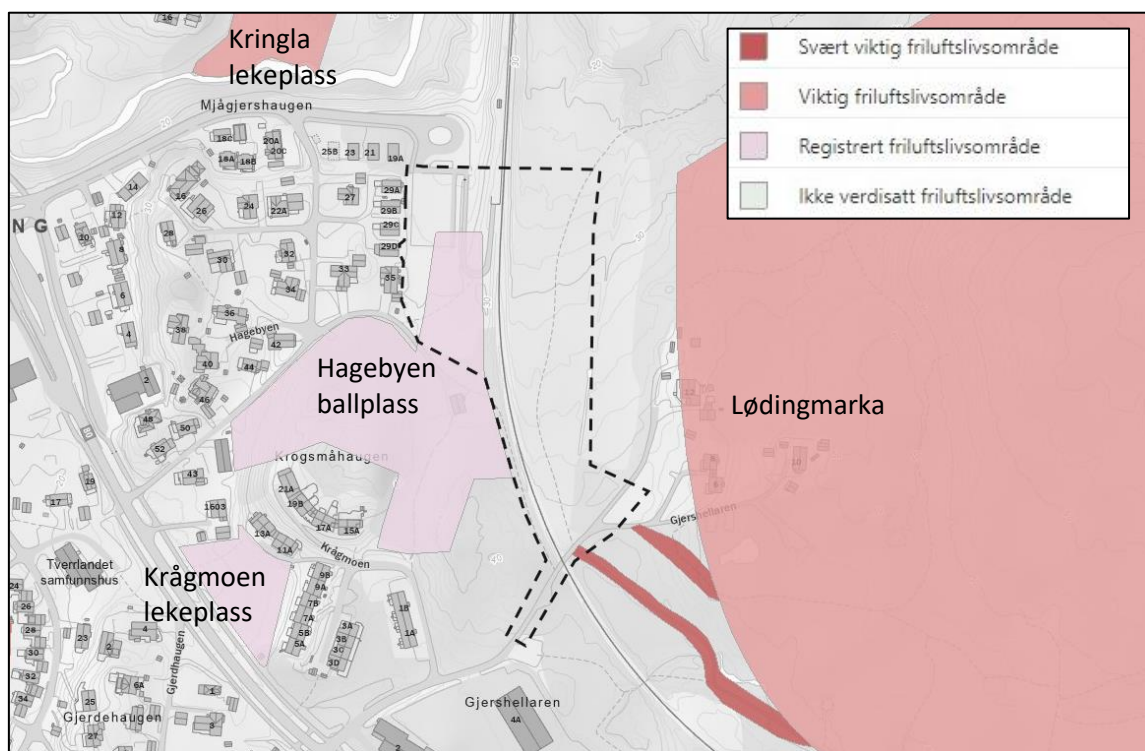
Fiskemåken er en trekkfugl som ankommer Norge tidlig om våren, i mars/april. Den er den vanligste måken i byene i Sør- og Midt-Norge men er sjelden i sine opprinnelige hekkeområder langs kysten. (Artsdatabanken, 2020)

Tyrkerdue

Tyrkerdue er en standfugl som er avhengig av foringsplasser, kornlagre eller lett tilgang på mat om vinteren. Mangel på føde, som et resultat av at tilgangen på spillkorn fra kornlagre er blitt redusert, samt jakt på 1970-tallet er påpekt som viktige faktorer for bestandsnedgangen (Artsdatabanken, 2021)

6.5 Rekreasjon og friluftsliv, inkludert barn og unges interesser

Planområdet krysser i vest Hagebyen ballplass, som er klassifisert som «registrert friluftslivsområde» og blir beskrevet som «skogbevokst friareal m. potensiale for større sommer- og vinteraktivitet» (Naturbase faktaark, u.å.). I tillegg ligger planområdet innenfor deler av en grønnkorridor i sør som klassifiseres som «svært viktig friluftslivsområde». Øst for planområdet ligger Lødingmarka som er klassifisert som «viktig friluftslivsområde».



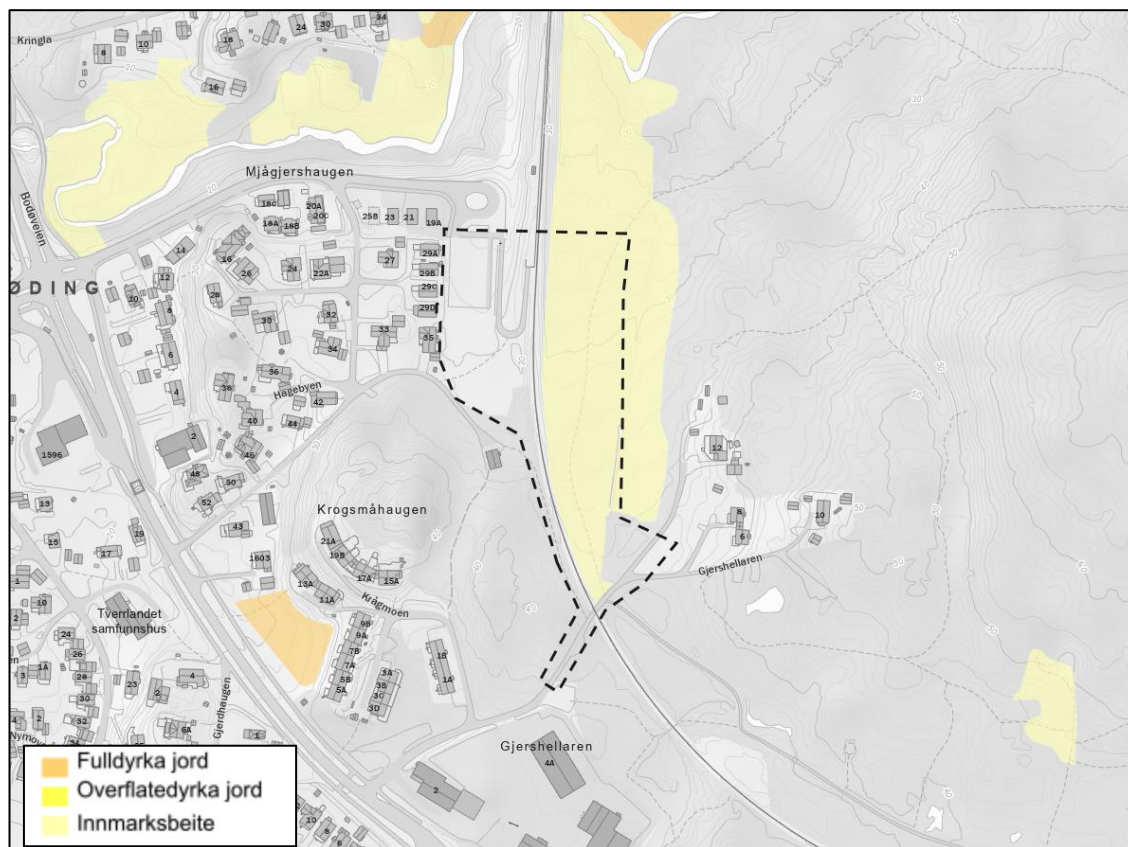
Figur 11: Kartlagt friluftsliv. Kilde: Naturbase.no

Av kartet fremgår også en sti langs jernbanelinja på østsiden, denne er i midlertidig ikke oppgitt som tur- og fritidsrute på hverken naturbase.no eller ut.no. Standard og bruken av denne må derfor undersøkes nærmere da den planlagte veien fra kulverten og sørover vil krysse denne stien.

6.6 Landbruk

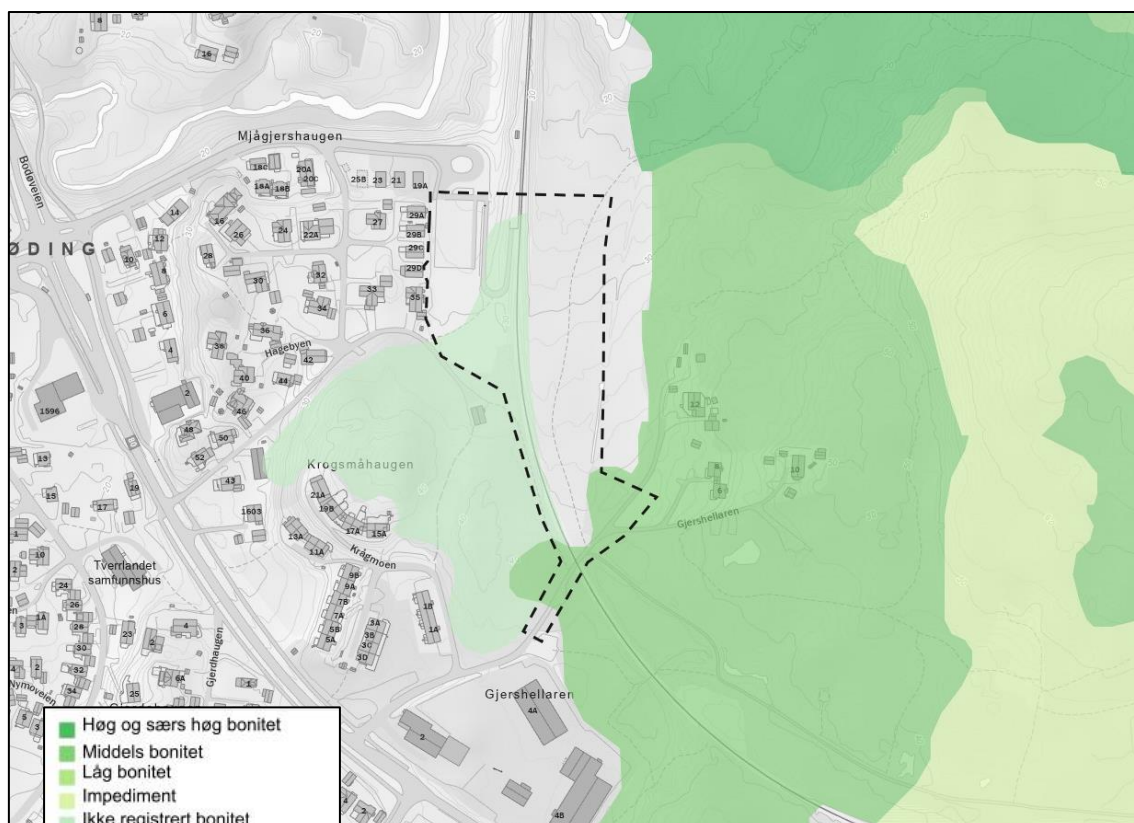
Langs østsiden av planområdet ligger det jordbruksarealer av typen innmarksbeite. En liten del av dette området, helt inn mot jernbanelinja, kan være ute av drift. Det vil si at det ikke er søkt driftstilskudd for 2022 (Kilden, NIBIO). Området ellers antas å være i drift og tiltaket vil derfor ha innvirkning på dagens jordbruksdrift. Selve planområdet er ikke registrert som dyrka mark, men nord og vest for området er det registrert noe.

Planinitiativ for planovergangstiltak Løding-Tverlandet i Bodø kommune



Figur 12: Jordbruksareal. Kilde: Naturbase.no

Figur 13 viser skogbonitet ved planområdet. Skogområdet vest i planområdet er registrert som «Ikke registrert bonitet». Sør i planområdet er skogområdet registrert med middels bonitet.



Figur 13: Skogbonitet i og ved planområdet. Kilde: Naturbase.no

6.7 Trafikkforhold

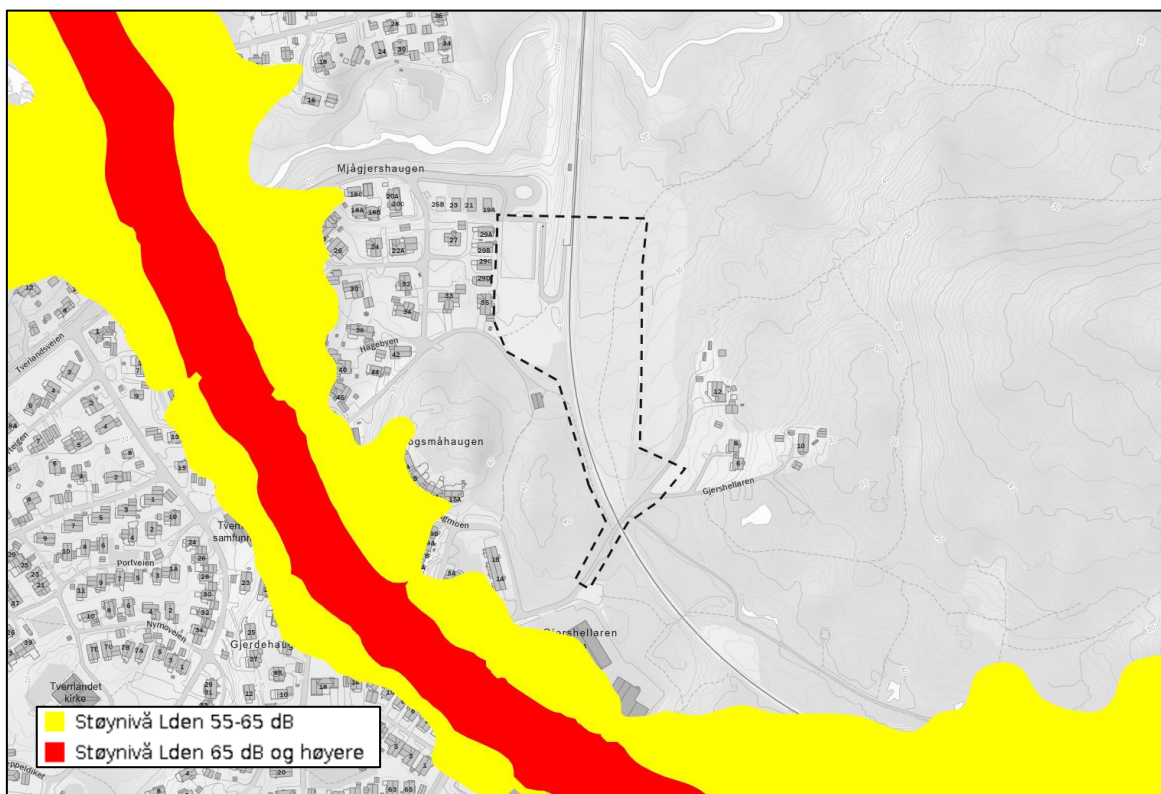
Planovergangen brukes som adkomst til boligfeltet på østsiden av jernbanen (Adr.: Gjershellaren 6,8,10 og 12). Dette er per i dag eneste adkomstvei for bil. Adkomsten vil, med den planlagte kulverten, flyttes nordover og det vil dermed bli noe lenger å kjøre til området dersom man kommer sørfra langs RV80. Likevel vil området få en sikrere atkomstvei når dagens planovergang erstattes med en kulvert. Tilgjengeligheten til jernbanestasjonen vil også bli bedre fra boligområdet øst for jernbanelinja og tilgjengeligheten for utrykningskjøretøy opprettholdes med en lysåpning på 4,5x4,5 meter.

6.8 Universell utforming

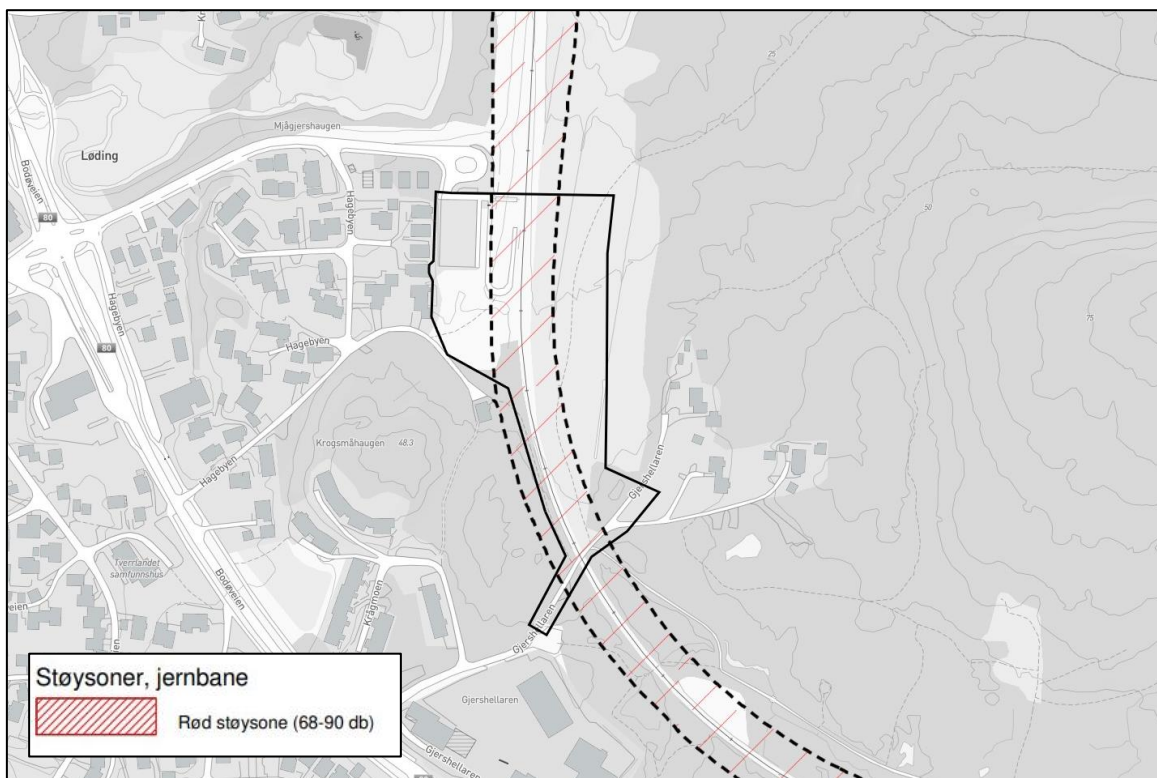
Dagens overganger er ikke universelt utformet og UU er ikke del av tiltaket.

6.9 Støy

Planområdet ligger ikke innenfor støysone fra vei (figur 10), men er utsatt for jernbanestøy langs jernbanestrekningen som krysser gjennom planområdet i nord/sørlig-akse (figur 11).



Figur 14: Støy fra veg. Kilde: Naturbase.no



Figur 15: Støy fra jernbane. Kilde: Kommunekart.com

6.10 Grunnforhold

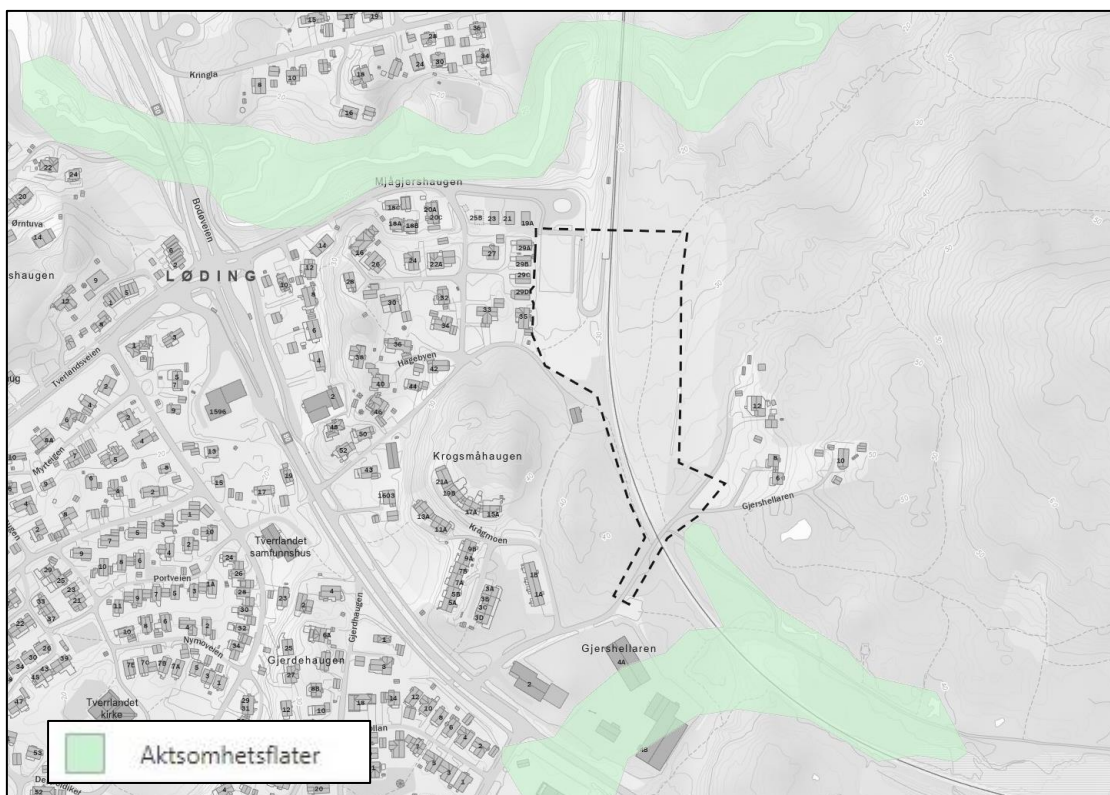
Hele planområdet ligger under marin grense. Det er ingen registrerte kvikkleiresoner i området, men hele planområdet, med unntak av adkomstveien til dagens planovergang i sør, er innenfor aktsomhetssone for kvikkleiren. Denne aktsomhetssonen tar utgangspunkt i «aktsomhet for marin leire» men tar i tillegg hensyn til terrengkriteriene som er gitt av NVE i veileder 1/2019 (NVE atlas).



Figur 16: Aktsomhetsområde for kvikkleire. Kilde: Naturbase.no/NVE atlas

6.11 Flom og nedbør

Det går ingen flomsoner gjennom planområdet. Nord og sør for området er det registrert aktsomhetssoner for flom. Tiltaket vil ikke berøre aktsomhetssoner for flom.



Figur 17: Aktsomhetssoner for flom. Kilde: Naturbase.no

6.12 Forurenset grunn

Det er ikke registrert forurenset grunn i området.

8 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet (jf. § 1-h)

Planområdet krysser over flere private eiendommer (se kap. 2.3) og det vil være viktig å ha dialog med eierne av disse. Spesielt viktig blir området i øst, som kategoriseres som landbruksområde. Dette området vil bli delt i to og beitet vil bli redusert i størrelse som følge av veien som vil lede fra kulverten og ned mot boligområdet sør-øst for planområdet. Det blir også viktig å undersøke friluftslivsinteresser da tiltaket ser ut til å påvirke en sti som leder mot marka. Tiltaket vil fjerne risiko i tilknytning til kryssing av jernbanen og økt samfunnssikkerhet ved å få fjernet faren for uønskede og trafikkfarlige hendelser ved planovergangen vurderes å være større enn eventuelle negative virkninger for miljø og samfunn.

9 Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet (jf. forskr. § 1- i)

De mest aktuelle temaene for ROS analysen vil være:

- Sikkerhet – området ligger innenfor aktsomhetssone for kvikkleire og grenser til aktsomhetsflate for flom.
- Trafikk

- Landbruk
- Friluftsliv

10 Prosess for samarbeid og medvirkning ((jf. forskr. § 1- j og k)

Medvirkning i plansaker følger plan- og bygningsloven, kapittel 5 om medvirkning i planleggingen. Det legges opp til en ordinær planprosess iht. prosessreglene i plan- og bygningsloven. Varsel om oppstart sendes til alle berørte naboer, lokale interesseorganisasjoner, samt berørte offentlige instanser etter liste innhentet fra Bodø kommune. Videre annonseres planoppstart i Avisa Nordland. Varselet kunngjøres også på kommunens hjemmeside. På hjemmesiden gjøres planinitiativet og referat fra oppstartsmøte tilgjengelig.

Følgende offentlige organer og andre interessenter anses som særlig relevante:

- Berørte grunneiere og naboer
- Nordland Fylkeskommune
- Statsforvalteren i Nordland
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Arva
- Salten brann IKS

Det søkes samarbeid med interessenter, berørte grunneiere og naboer, fagmyndigheter, samt andre fagkyndige ved behov. Innkomne innspill behandles som en del av planprosessen.

11 Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt (forskr. § 1 – l)

Tiltakene i planforslaget er gjennomgått i samsvar med Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven §§ 6, 8 og 10. I planforslaget blir det lagt til rette for å stenge en planovergang av hensyn til samfunnssikkerhet samt etablering av ny veg.

Tiltakene i planen blir ikke omfattet av §§ 6 eller 7. Ifølge forskriften § 8 skal reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II konsekvensutredes dersom den kan få vesentlige virkninger etter § 10. Tiltakene i planen inngår i «vedlegg II 10 Infrastrukturprosjekter e) Bygging av veier og må vurderes etter § 10. Tiltaket er lite og anses derfor som ikke relevant her.

Det vurderes at tiltaket faller inn under § 10 a) prosjekter for omstrukturering av jordeiendommer. Etablering av adkomstveg vil gi noe omdisponering av jordeiendom. Likevel vurderes det at økt samfunnssikkerhet ved å få fjernet faren for uønskede og trafikkfarlige hendelser ved planovergang vurderes å være større enn eventuelle negative virkninger for miljø og samfunn.

Det vurderes at tiltaket ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og at det ikke er krav om planprogram og konsekvensutredning. Aktuelle løsninger og konsekvenser av planen vil bli godt belyst i planbeskrivelsen og ROS-analysen.

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.