

DESEMBER 2018
BODØ KOMMUNE

OMRÅDEPLAN

BODØ NYE SIVILE LUFTHAVN

KONSEKVENsutREDNING NÆRING- OG HOTELLVIRKSOMHET NY LUFTHAVN BODØ
TEMARAPPORT

DESEMBER 2018
BODØ KOMMUNE

OMRÅDEPLAN

BODØ NYE SIVILE LUFTHAVN

KONSEKVENsutREDNING NÆRING- OG HOTELLVIRKSOMHET NY LUFTHAVN BODØ
TEMARAPPORT

OPPDRAGSNR.

DOKUMENTNR.

A116965

01

VERSJON

UTGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UTARBEIDET

KONTROLLERT

GODKJENT

1.0

14.12.2018

Ferdig rapport

Hanne Søiland/
Nikolaj Berg
Petersen /
Ingebjørg Løset
Øpstad

Anette
Hansen/Øystein
Berge/Rene Lund
Hansen

Anette Hansen

INNHold

1	Sammendrag	7
2	Innledning	9
3	Planområdet	10
4	Beskrivelse av tiltaket	12
5	Kommuneplanens arealdel for Bodø kommune	14
6	Metode og datagrunnlag	15
7	Temaanalyse hotell og næring	16
7.1	Dagens situasjon	16
7.2	Vekst i hotellnæringen	20
7.3	Næringsutvikling og reiseliv	22
7.4	Nytt flyplasshotell	23
8	Trafikkvurdering	26
8.1	Eksisterende forhold	26
8.2	Ny trafikk fra hotell	27
8.3	Fremtidige trafikale forhold	28
9	Konklusjon konsekvensutredning	32

1 Sammendrag

COWI AS har fått i oppdrag av Bodø kommune å utarbeide en overordnet konsekvensutredning for etablering av hotell- og næringsvirksomhet knyttet til ny sivil lufthavn i Bodø. Utredningen skal inngå som en del av grunnlaget for i områdereguleringsplanen for den nye lufthavna.

Det planlegges og bygges hoteller i Bodø som tilsier nær en dobling av kapasiteten (fra 1000 til nær 2000 rom) de neste årene. Ut over dette ønsker Avinor et flyplasshotell ved landside ny flyplass med inntil 400- 500 rom og 1200 konferanseplasser. Dette er på størrelse med de største hotellene ved Gardermoen.

Et nytt hotell ved flyplassen bygger opp om ønsket vekst og utvikling i reiselivsnæringen for kommunen. Samtidig kan det skape nær 200 nye arbeidsplasser. På grunn av nærheten til Bodø sentrum vil et nytt stort hotell ved flyplassen skape noe økt konkurranse om overnattingsgjester. Samtidig vurderes det som et praktisk og attraktivt tiltak som vil kunne gi vekst i etterspørselen fra turister.

Et hotell ved flyplassen vil styrke byen som destinasjon for konferanser med mange tilreisende, og dermed bidra til å skape et markedsgrunnlag man ikke ville hatt ellers. I forhold til økt satsing på næringsutvikling, særlig i tilknytning til ny bydel, vil det kunne være attraktivt å tilby nærliggende hotellfasiliteter.

Et flyplasshotell vurderes ikke som byutvikling i seg selv og heller ikke til å utgjøre en trussel mot videre satsing på sentrumsutvikling. Men det forutsetter at kommunen er bevisst rundt programmering av ny bydel i tilknytning til flyplassen, slik at den bygger opp om utvikling og aktivitet i Bodø sentrum- og gjør sentrum attraktivt også for gjester ved et nytt flyplasshotell.

Et grovt estimat tilsier at hotellet vil generere 1000 bilturer per døgn (ÅDT). 750 turer i døgnet foregå mellom Bodøveien og lufthavnhotellet. Det vurderes grovt at 250 av disse er turer som flyttes fra eksisterende hoteller i sentrum, mens 500 turer er nye. I forhold til eksisterende trafikk tall er endringene ganske begrenset.

For å minimere behovet for biltransport og nå 0-vekstmålet vil det være sentralt med god tilrettelegging for myke trafikanter og et attraktivt kollektivtilbud, for både hotellgjester og ansatte. Det anbefales også betalingsparkering for de parkeringsplassene man anser nødvendig.

2 Innledning

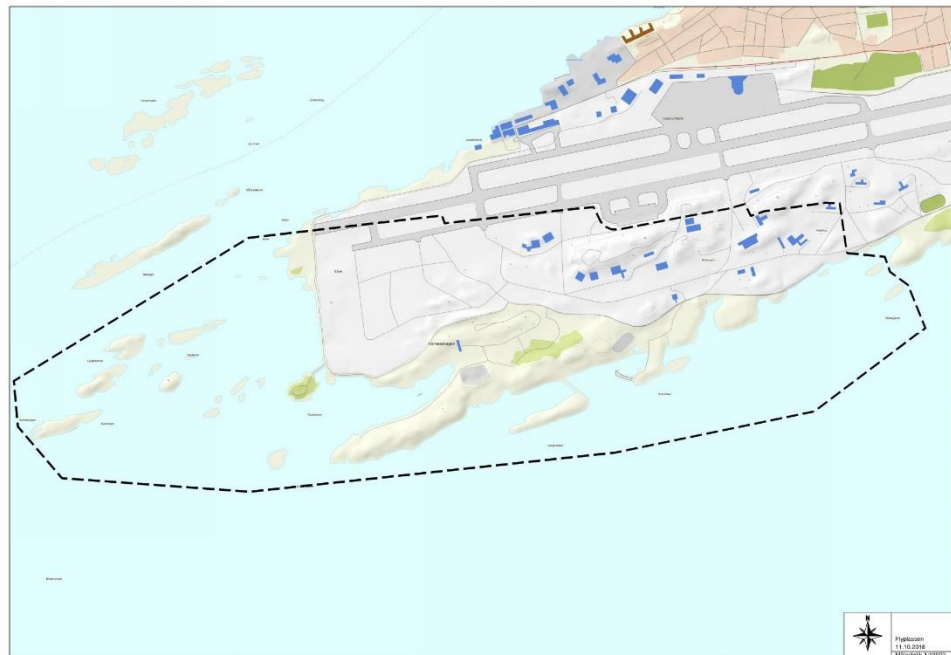
COWI AS har fått i oppdrag av Bodø kommune å utarbeide en overordnet konsekvensutredning for etablering av hotell- og næringsvirksomhet knyttet til ny sivil lufthavn i Bodø. Utredningen inngår som en del av grunnlaget for områdereguleringsplanen for den nye lufthavna. Planen skal konsekvensutredes jf. forskrift om konsekvensutredninger (2017) pga. næringsareal over 15 000 m² (§6 b), vedlegg I, pkt. 24).

Det foreligger planprogram for områdeplanen, fastsatt 28.06.2018, men utredningen for hotell- og næringsvirksomhet kommer i tillegg til temaer som er beskrevet i planprogrammet. Dette fordi Bodø kommune i etterkant av fastsettelsen av planprogrammet så behov for overordnede vurderinger knyttet til dette temaet.

Utredningen omfatter i hovedsak en temaanalyse for hotell og næring, samt trafikkvurderinger knyttet til etablering av hotell med konferansevirksomhet ved den nye flyplassen. Det legges vekt på å vurdere forholdet til eksisterende by og hvordan etablering av ny hotellvirksomhet vil påvirke konkurranseforhold til virksomheter i eksisterende by, ny bydel, samt regionen som helhet. En sentral problemstilling er hvorvidt det blir et eget marked ute ved flyplassen.

I oppstartsmøte med Bodø kommune 06.11.2018 ble det avklart at utredningen kun skal omfatte hotell- og konferansevirksomhet, ikke annen næringsvirksomhet.

3 Planområdet



Figur 1 Planavgrænsning for områdeplan for ny lufthavn, Bodø. (Bodø kommune)

Planavgrænsningen for områdeplanen fremgår av figur 1 og omfatter den tidligere militærflyplassen, Bodø hovedflystasjon, som er vedtatt lagt ned. Lokalisering av nye kampfly og etablering av hovedbase for nye F-35 fly skal skje på Ørland flystasjon.

Fra planprogrammet til områdeplanen¹ (s.3):

"Etter Stortingets vedtak av Nasjonal Transportplan 2018-2029 er det besluttet at det skal etableres ny sivil lufthavn i Bodø, 900 m sørvest for dagens lufthavn. Bakgrunnen for flyttingen er begrenset levetid på dagens rullebane og derfor et behov for en ny rullebane i Bodø.(...) Nedleggelsen av hovedflystasjonen frigir store arealer som kan nyttes til annet arealformål. En ny etablering av alle flyplassens funksjoner for den sivile lufthavnen, sørvest på Bodøhalvøya, gir i denne sammenhengen rom for å legge til rette for en helhetlig, sammenhengende og smart byutvikling tett opp mot den eksisterende byen."

Den nye sivile lufthavna skal etableres delvis i sjø og medfører utfylling i sjø. Planområdet er dominert av kystlandskap, med relativt flate holmer og grunne områder i vest, men har mer koller og markante landskapselementer mot nordøst. Bebyggelsen innenfor planområdet består hovedsakelig av forskjellige bygg og anlegg som benyttes i forbindelse med den operative driften av hovedflystasjonen. Store hangarer fra 1950-tallet utgjør det største bygningsmessige tyngdepunktet i planområdet. Det finnes et nettverk av enkle

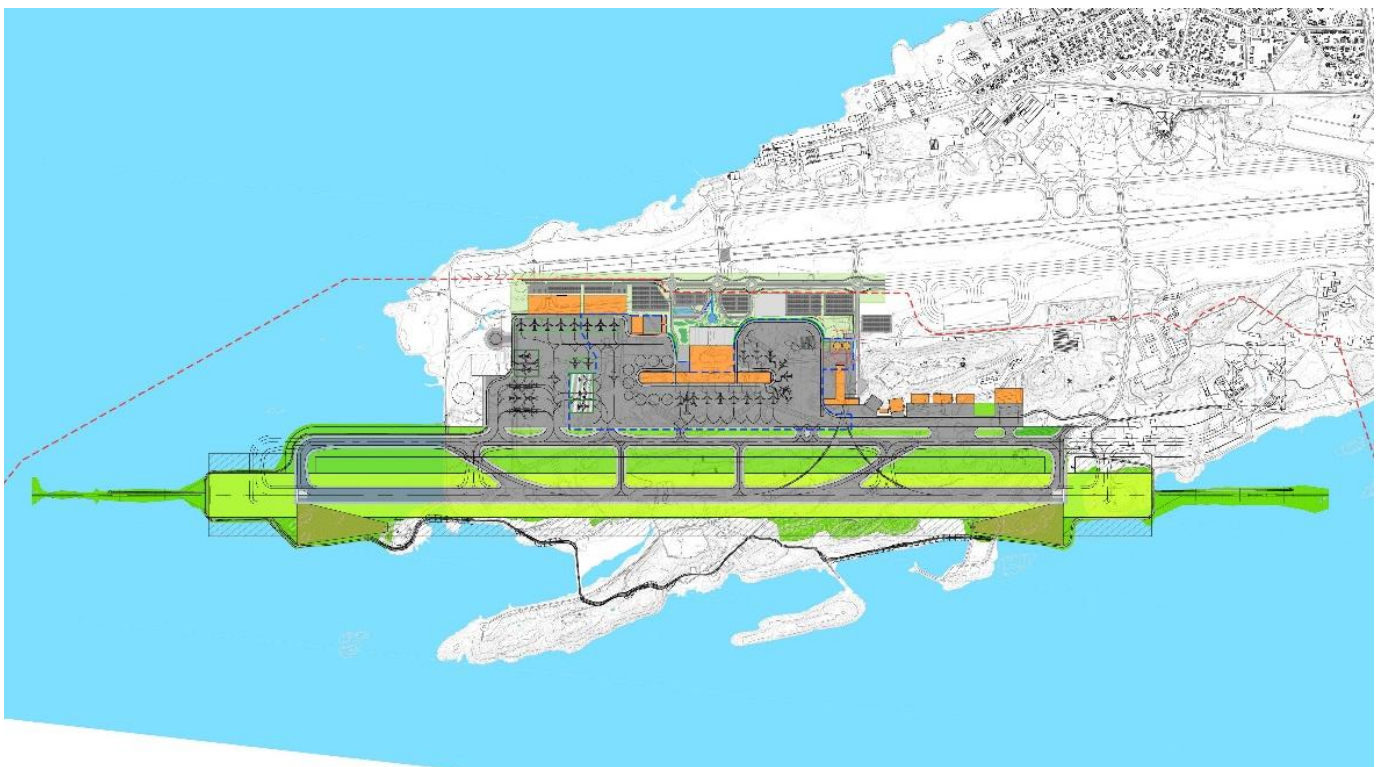
¹ Planprogram områdeplan for ny lufthavn Bodø

kjøreveier, hovedsakelig sør i planområdet. I nordlige deler av planområdet finnes et nettverk av taxebaner som knytter sammen sheltere og hangarer med rullebanen (planprogrammet, s. 12/13).

4 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket blir i denne sammenheng definert som etablering av hotell- og konferansevirksomhet ved den nye flyplassen. Øvrige forhold knyttet til utbygging av flyplassen beskrives ikke her, men fremkommer under aktuelle punkt senere i rapporten.

Avinor AS har utarbeidet en masterplan for nye Bodø lufthavn 2018-2065 med arealpremisser for ny lufthavn i Bodø – år 2025, datert 14.03.2018². Nedenfor (figur 2) vises foreløpig plan for prosjektet.



Figur 2 Masterplan for fase 2 - år 2065, nye Bodø sivile lufthavn, 01.03.2018 (Kilde: Avinor AS/ Asplan Viak AS)

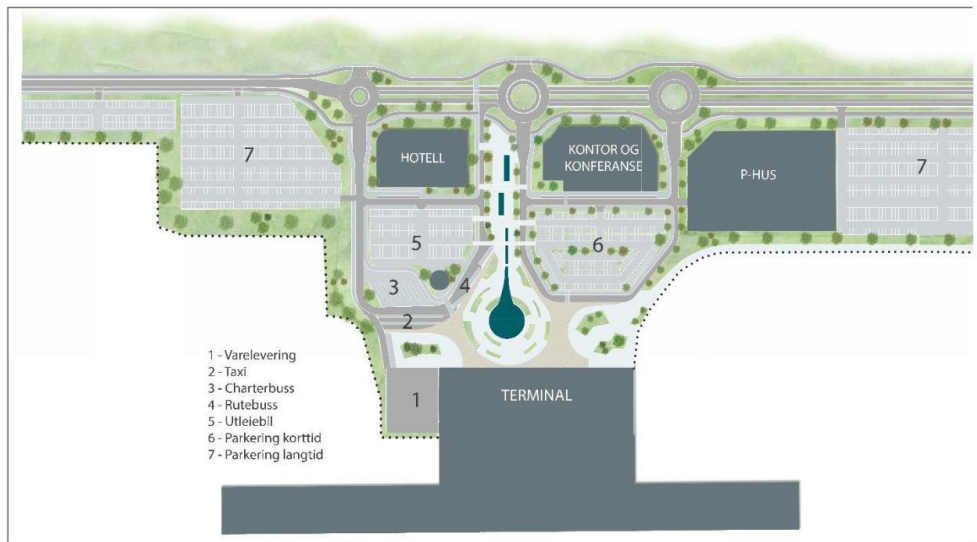
I følge masterplanen vurderes to hovedkonsepter for plassering av terminaltilknyttede servicefunksjoner/landsidearealer (se figur 3 og 4).

I denne konsekvensutredningen er det ikke tatt stilling til plassering av funksjonene, utover at de blir liggende i nærhet (maksimum 150-200 m) av terminalbygget.

² MASTERPLAN 2018 – 2065, Arealpremisser for ny lufthavn i Bodø – år 2025, Avinor AS



Figur 3 Alternativ 1



Figur 4 Alternativ 2a

Hotellet skal ha inntil 400-500 rom og konferansesal med kapasitet på inntil 1200 seter. Arealbehov for hotell og kurs/konferansevirksomhet er anslått til om lag 22 000 m² i følge masterplanen (s. 31).

Flyplasshotell med konferansefasiliteter vil være en del av kommersielle tjenester som skal sikre det nødvendige inntektsgrunnlag for Avinor og bidra til finansiering av mindre lufthavner i Avinors nettverk.

5 Kommuneplanens arealdel for Bodø kommune

I kommuneplanens arealdel 2018-2030, (vedtatt 14.06.2018) er hele flyplassområdet (dagens sivile og militære) avsatt til lufthavn. Området skal inngå i framtidig kommunedelplan og områderegulering for ny flyplass. I bestemmelser til kommuneplanen åpnes det for hotellvirksomhet hovedsakelig i sentrumsområdet, men også på Rønvikfjellet og Ilstad (pågående plansaker).³

Av vedlegg til kommuneplanens arealdel⁴ fremgår at det i ny kommuneplans arealdel i liten grad legges opp til nye næringsareal. Dette med bakgrunn i at det i planprosessen ble mottatt få innspill på nye næringsareal, og at Bodø kommune på sikt vil få store næringsarealer tilgjengelig ved det gamle flyplassområdet.



Figur 5 Utsnitt av kommuneplanens arealdel for flyplassområdet, Bodø kommune.

³ Kommuneplanens arealdel 2018-2030, Bodø kommune, planbeskrivelse

⁴ Kommuneplanens arealdel 2018-2030, Bodø kommune, vedlegg "Katalog over innspill som er konsekvensutredet"

6 Metode og datagrunnlag

I denne utredningen benyttes en forenklet versjon av Statens Vegvesens håndbok om Konsekvensanalyser (V712), kapittel 9.2 Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger. Med lokale virkninger menes virkninger på kommunenivå. Med regionale menes her fylkesnivå.

Etablering av et stort konferansehotell ved den nye sivile flyplassen påvirker utviklingen i områdene rundt, både direkte og indirekte. I utredningen sees det på potensielle virkninger av tiltaket både på kort og lengre sikt. Utredningstemaene for lokale og regionale virkninger vil her være typisk knyttet til demografisk utvikling, næringsliv og reiseliv. Videre ser man på sentrumsdannelse og struktur, både knutepunkt og spredning. Her vil det også være relevant å trekke inn de trafikale virkningene av tiltaket.

Utredningens innhold og oppbygning er tilpasset Bodø kommunes ønsker og behov formidlet gjennom konkurransegrunnlag og oppstartsmøte. Utredningen vil være en del av konsekvensutredningen for områderegeringsplanen for ny lufthavn, og vil sammenstilles med øvrige fagtema som er utredet i planarbeidet.

Datagrunnlaget i kapittel 7 er hentet i form av statistikk fra Statistisk sentralbyrå, hotellstatistikk, aktuelle rapporter om næringslivs- og reiselivsutvikling i regionen. Det henvises spesielt til gjeldende næringsplan for Bodø kommune, Strategisk Næringsutvikling 2017- 2020.

For kapittel 8 utgjør datagrunnlaget informasjon fra Nasjonal Vegdatabank (Statens Vegvesen), Bypakke Bodø (Statens Vegvesen), Rambøll AS' rapport "Bodø Airport Hotell", samt COWI AS' trafikkanalyse til reguleringsplan for Vingen Hotell, Bergen lufthavn, (2009).

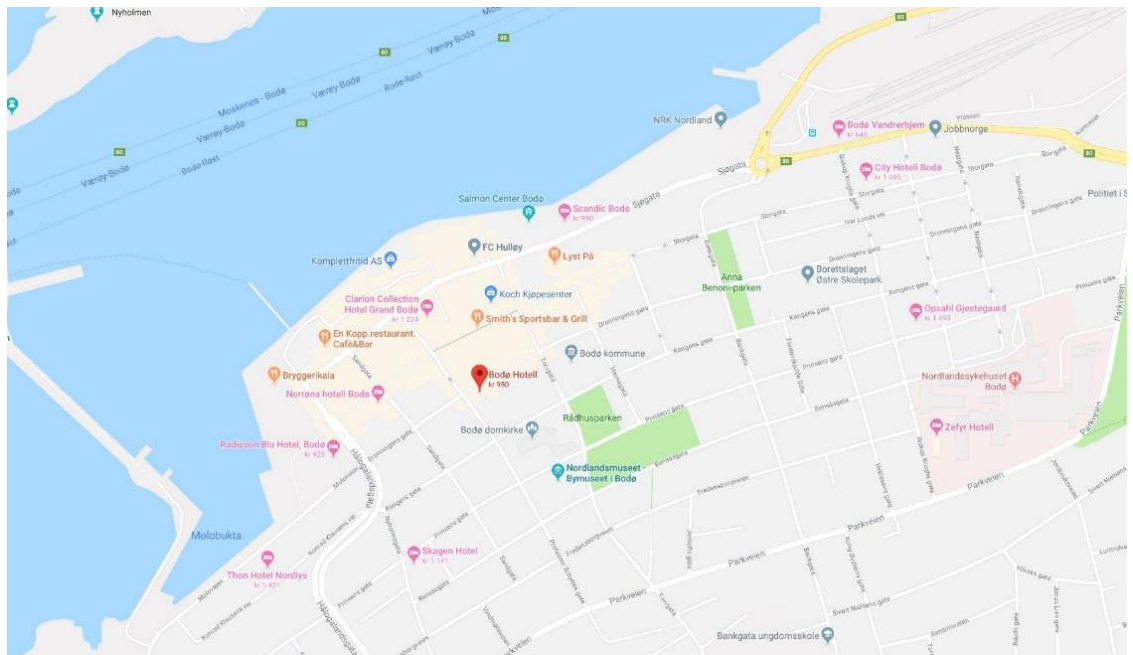
I kapittel 9 sammenfattes hovedpunktene i utredningen til en konklusjon.

7 Temaanalyse hotell og næring

7.1 Dagens situasjon

Utgangspunktet for analysen er dagens situasjon og prognoser framover. Vi vil først kort gå gjennom status for historisk befolkningsutvikling og forventet utvikling framover. Vi ser også på status for næringsliv og sysselsetting.

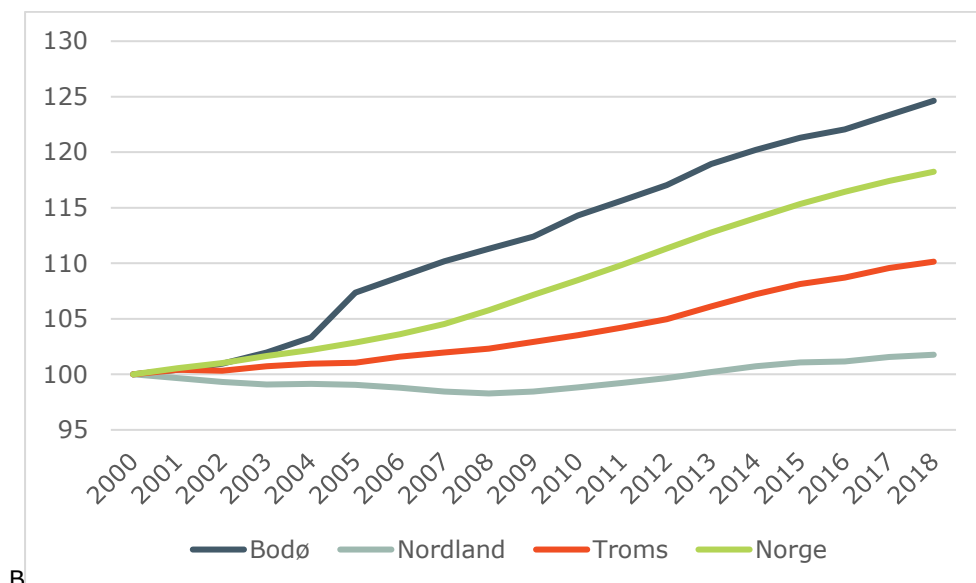
I Bodø sentrum er det tett mellom hotellene, men ingen er så store som det potensielle flyplasshotellet. Det er ca. 2 km luftlinje fra planområdet til nærmeste hotell i eksisterende sentrum.



Figur 6 Rosa markeringer viser hoteller i Bodø sentrum. (kilde: Google Maps, 20.11.2018)

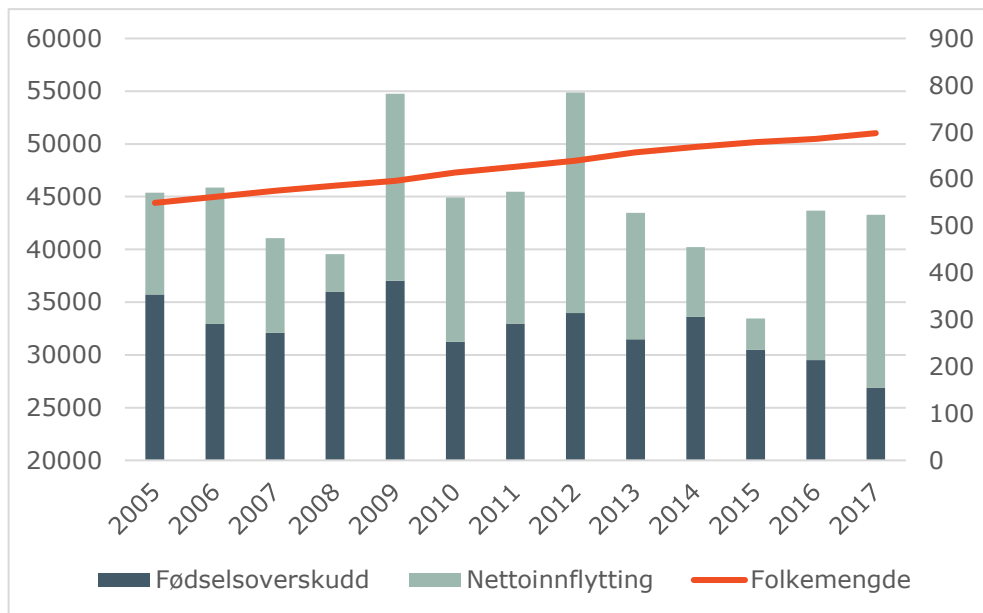
7.1.1 Sterk befolkningsvekst

Bodø kommune har siden 2005 hatt en sterk og stabil befolkningsvekst. Figur 7 viser befolkningsutviklingen siden tusenårsskifte for Bodø kommune, Nordland og Troms fylker og samlet for hele landet. Disse vises som en indeks der år 2000=100.



Figur 7 Befolkningsutvikling 2000-2018, indeks hvor 2000=100 (kilde: befolkningsstatistikk SSB)

Det har vært en sterk befolkningsvekst i Norge i denne perioden, med en økning på i underkant av 20 prosent. Bodø kommune har hatt en enda sterkere vekst, på 25 prosent i denne perioden. Det tyder på at byen har vært attraktiv og tiltrukket seg innflyttere. Vi ser ikke den samme sterke veksten i regionen ellers. Nordland har nær nullvekst, mens Troms fylke har hatt en moderat vekst.

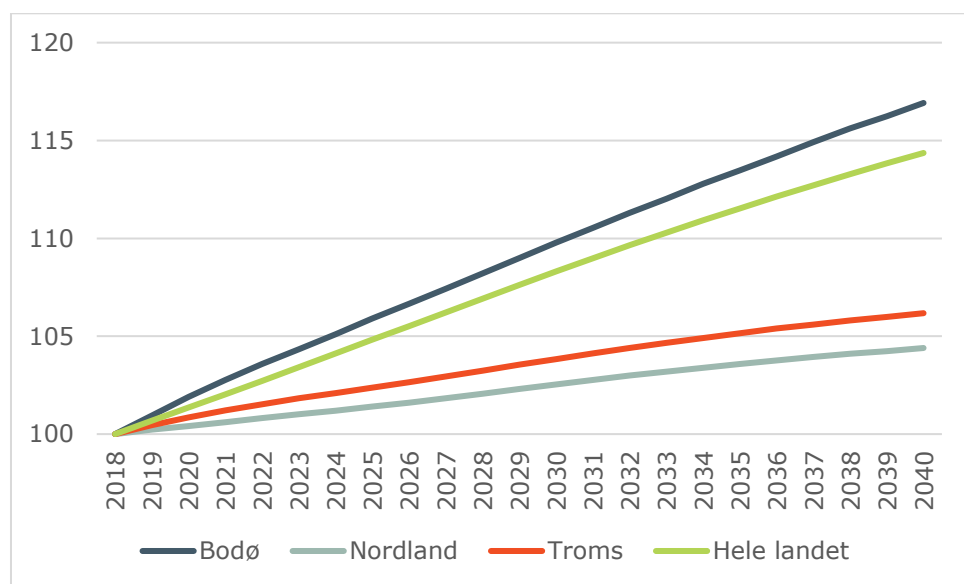


Figur 8 Befolkningsutvikling i Bodø kommune, 2005- 2017. (Kilde: befolkningsstatistikk, SSB)

Figur 8 viser utviklingen i befolkningen i Bodø kommune fra 2005. Den røde grafen viser befolkningsstørrelsen på den venstre akse, mens stolpene viser bidrag til befolkningsvekst fra henholdsvis fødselsoverskudd og nettoinnflytting mot den høyre akse. Figuren viser at en kombinasjon av disse, som begge har

vært positive hele perioden, bidrar til folketilveksten i kommunen. De senere år ser man at man er stadig mer avhengig av netto innflytting til kommunen for at man skal ha befolkningsvekst. Netto innflytting består av netto innenlandsk innflytting og netto innvandring.

Ser vi på SSBs befolkningsframskrivninger fram mot 2040 viser det at man forventer en sterk vekst i Bodø også framover. Figur 9 viser forventet befolkningsvekst i Bodø, Nordland og Troms og Norge som en indeks med 2018 lik 100. I 2040 forventet man at man har hatt en befolkningsvekst på over 15 prosent sammenlignet med i dag, noe som er over forventet vekst for hele landet. Forventet vekst i de nordlige fylkene er mer moderat, på rundt 5 prosent.

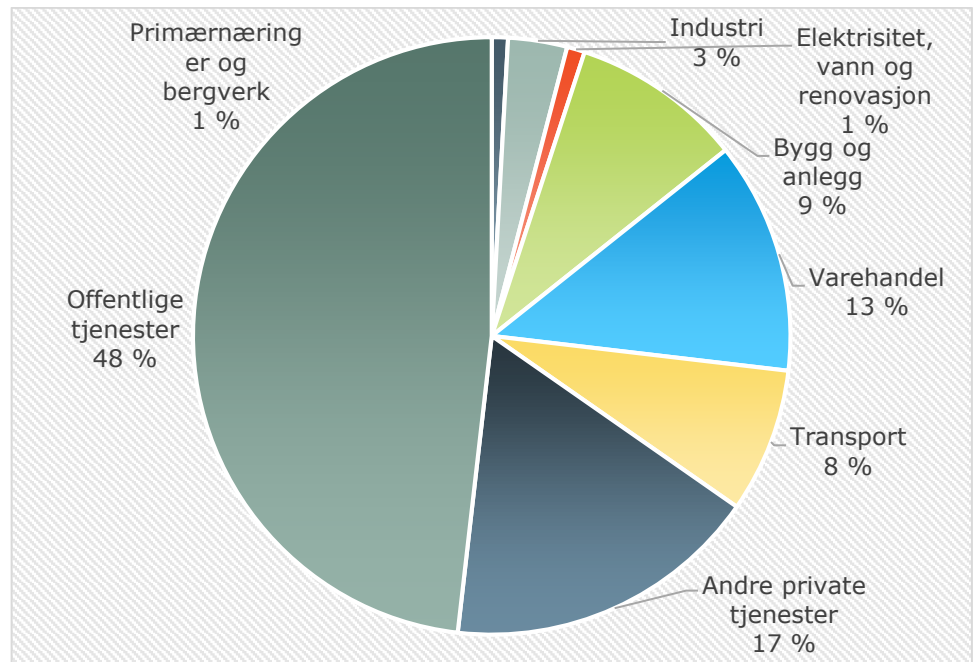


Figur 9 Befolkningsvekst fram mot 2040, indeks der 2018=100. (Kilde: befolkningsframskrivninger MMMM- alternativet, SSB)

Man må selvsagt ta høyde for at SSBs befolkningsframskrivninger på kommunenivå legger stor vekt på siste års vekstrater, og dermed er de siste års sterke utvikling av stor betydning for framskrevet befolkningsutvikling. Men dersom man realiserer de planene som er for vekst og utvikling lokalt i Bodø og i Saltenregionen, vil potensialet være stort.

7.1.2 Næringsstruktur

Figur 10 viser at næringslivet i Bodø er preget av tjenesteproduksjon og de fleste jobber med tjenester mot husholdningene. Tall fra 2017 viser at nær halvparten av arbeidsplassene i kommunen var offentlige. Andre private tjenester utgjør 17 prosent, og inkluderer overnattings- og serveringsvirksomhet (4,2 prosent). Sammen med varehandel utgjør dette 30 prosent av arbeidsplassene i kommunen. Dette er noe høyere enn i regionen for øvrig, der man i Nordland fylke har 12 prosent av arbeidsplasser i andre private tjenester og 12 prosent i varehandel.



Figur 10 Andel av sysselsettingen i Bodø fordelt på næringer, 2017 (Kilde: Registerbasert sysselsetting, SSB)

Ser vi videre på størrelsen på foretakene i kommunen, ser vi av tabell 1 at over halvparten av foretakene har ingen ansatte. Ser man som andel av bedrifter med ansatte, har 43 prosent 1-4 ansatte. 83 prosent av bedriftene har under 20 ansatte. Til sammenligning har Tromsø 11 store bedrifter, og Sarpsborg kommune (om lag 55 000 innbyggere i 2017) samme antall som Bodø.

	Antall foretak
Ingen ansatte	2424
1-4 ansatte	825
5-9 ansatte	417
10-19 ansatte	327
20-49 ansatte	217
50-99 ansatte	67
100 - 249 ansatte	38
250 ansatte og over	7
Totalt	4322

Tabell 1 Antall foretak i Bodø etter antall ansatte. (Kilde: foretaksregisteret, SSB)

7.2 Vekst i hotellnæringen

Hotellnæringen i Bodø har opplevd en sterk vekst de siste årene. Kapasitetsutnyttelsen⁵ har hatt en positiv utvikling.

I Nordland fylke sett under ett har man hatt en jevn vekst de siste årene i kapasitetsutnyttelse per rom. Som vi kan se i tabellen nedenfor har kapasitetsutnyttelsen økt fra 46 prosent til 49 prosent. Dette er noe lavere enn for Troms, som sammen med Oslo har det sterkeste hotellmarkedet i Norge når man ser på belegg.⁶ Troms har heller ikke samme veksten som man ser i Nordland.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nordland	46,2	45,7	46,8	46,7	48,6	49,1
Troms	62,2	62,4	62,5	62,4	62,5	62,5

Tabell 2 Kapasitetsutnyttelse av rom på hotell og liknende overnattingsbedrifter, årlig gjennomsnitt, fylkesvis. (Kilde: reiselivsstatistikk, SSB)

For Bodø er tallene enda sterkere.⁷ I 2016 hadde man en kapasitet på 67 prosent. Første halvår 2017 var tallet 63 prosent, mens første halvår 2018 var kapasitetsutnyttelsen 63,9 prosent.⁸ I juni 2018 hadde man et belegg på 85,6 prosent, noe som var høyest i hele Norge. Dette tyder på at man har en svært høy etterspørsel, men trenger ikke bare være utelukkende positivt da man med helt fylt kapasitet også fortrenger gjester.

⁵

Kapasitetsutnyttelse av senger i hotell er tallet på overnattinger i prosent av tallet på sengedøgn, der sengedøgn er tallet på senger i hotellet multiplisert med tallet på døgn som hotellet har vært åpent i perioden. Kapasitetsutnyttelse av rom i hotell er solgte rom i prosent av romdøgn, der romdøgn er tallet på rom i hotellet multiplisert med tallet på døgn som hotellet har vært åpent i perioden. (kilde: SSB.no variabeldefinisjon)

⁶ Kilde: Markedsrapport 2017, Hotelia

⁷ <https://www.hrrnett.no/bodo-med-sterk-hotelltrippel/>

⁸ <https://www.dn.no/reiseliv/hotell/reiseliv/stavanger-hotellene-pa-bunn/2-1-396712>

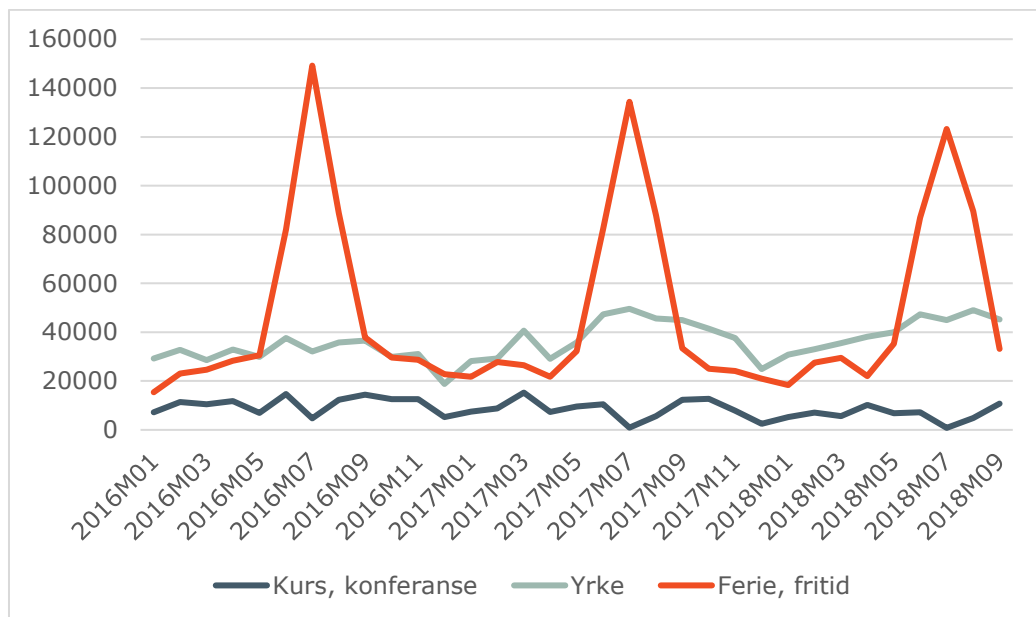


Figur 11 Quality hotel Hundholmen, et av Bodøs kommende hotell. (Kilde: Hundholmenbyutvikling.no)

Veksten som man har sett i Bodø har også gjort byen og regionen attraktiv for nye hotellinvesteringer. Per i dag er det omtrent 1000 hotellrom i Bodø⁹. Samtidig er det en rekke hoteller under bygging eller i planlegging. Blant disse kan det nevnes nye Comfort Hotel Bodø (Choice kjeden) og Quality Hotel Hundholmen i Bodø sentrum. Begge disse har planlagt ferdigstillelse innen 2020, og sistnevnte vil ha omtrent 250 rom. Til sammen er det om lag 900 nye hotellrom under planlegging og bygging de neste årene, i tillegg til det nye hotellet som planlegges ved flyplassen.

Fordelingen av hotellgjester på formål fra januar 2016 til september 2017 sees i Figur 12. Her er dette gjengitt på fylkesnivå. Som vi kan se er det stor variasjon over året for ferietrafikken, mens gjester til kurs og konferanser utgjør mellom 1 000 og 15 000 over årene.

⁹ Avis Nordland, 04.08.2018



Figur 12 Overnattinger etter formål, Nordland fylke 2016- september 2018. (Kilde: Reiselivsstatistikk- Overnattinger, SSB)

For de fleste hoteller er det ferie- og fritidsgjester som utgjør den største delen av omsetningen. For flyplasshoteller er også de to andre kategoriene, yrke og kurs-konferanse, viktig.

Ser man til Gardermoen hadde man et belegg på 67,5 prosent i 2017.¹⁰ I Ullensaker kommune der flyplassen ligger er det om lag 3000 hotellrom fordelt på 12 hoteller. Radisson Blue Airport Hotel er blant de største med 500 rom. Det som skiller Ullensaker/Gardermoen fra hotellstatistikken ved andre storbyer, er at antall solgte rom med formål yrke eller konferanse utgjør en langt større del av totalen. I byene utgjør ferieturister den største andelen. Spesielt i Oslo har man en svært lav konferanseandel. Dette tyder på at hotellene ved Gardermoen har et annet marked knyttet til yrkes- og konferansegjester enn sentrumsnære hoteller.

7.3 Næringsutvikling og reiseliv

Det er ingen tvil om at hotellnæringen selv ser et stort vekstpotensial i Bodø og regionen. Bodø er en kommune i stor vekst, og har blant annet gjennom prosjektet *Ny flyplass ny bydel* også vist framtidige vekstambisjoner.

Fra "Strategisk næringsplan" for Bodø kommune peker man på satsingsområde reiseliv gjennom "Bodø som magnet"¹¹. Som inngangsport til Lofoten og Saltenregionen, knutepunkt med Nordlandsbanen, flyplass og E6, og en sterk økonomisk utvikling kan man med gode strategiske satsinger få ut enda mer av det store potensiale som ligger for reiselivet i byen. Med ny flyplass er det også

¹⁰ Markedsrapport 2017, Hotelia

¹¹ Strategisk næringsplan 2017- 2020

muligheter for at man kan bli snuplass for cruisetrafikken, noe som vil være positivt for markedet for hotellvirksomhet. I næringsplanen heter det blant annet at Bodø ønsker å gjøre strategiske grep for å bli en tydelig og synlig konferanseby. I så måte er et hotell tilknyttet flyplassen, attraktivt for konferanser med stor andel tilreisende gjester.¹²

Foruten satsing på reiseliv, legger "Strategisk næringsplan" for Bodø kommune spesielt til rette for satsing på Forskning og utvikling (FoU) og entreprenørskap. Man ønsker å satse på en blanding av bolig- og næringsutvikling ved etablering av ny bydel på flyplasstomten og ønsker å få til en kunnskapspark tilknyttet det sterke Luftfartsmiljøet i regionen. Forventet vekst i næringslivet, spesielt i aksen mellom flyplassen og Bodø sentrum, legger til rette for økt antall yrkes- og konferansegjester på hotellene i regionen.

7.4 Nytt flyplasshotell

Nytt flyplasshotell vil ligge om lag 2,5 km fra Bodø sentrum, noe som er kort nok avstand til at det på en rekke områder vil konkurrere med eksisterende hoteller i Bodøområdet. Spesielt for turister som skal reise videre i regionen vil gjerne Bodø sentrum sees på som mer attraktivt, da man får opplevd mer her enn ved et typisk flyplassområde. Selv om det vil komme en bydel i relativt kort avstand til flyplassen, vil man sannsynligvis på grunn av parkeringsområder og andre næringsbygg tilknyttet flyplassen ikke få et sentrumsliv rundt. Dette forutsetter at man ikke legger til rette for varehandel, kafeer og den type næring her ute.

Den store utviklingen i hotellbransjen i Bodø tilsier også skarpere intern konkurranse mellom hotellene. Samtidig vil økt kapasitet også være attraktivt for turister (norske og utenlandske) som vurderer Bodø som overnattingssted, blant annet fordi det også gir konkurransedyktige priser.

¹² Markedsrapport 2017, Hotelia



Figur 13 Ny flyplass i Bodø. Hotell planlagt landside. (Kilde: Norconsult AS)

Utviklingen av sentrum i Bodø er avhengig av en helhetlig byplanlegging, og at dette er fokus helt ned på enkeltprosjekter. Dersom kommunen legger til rette for at ulike aktører kan drive næringsutvikling på en rekke andre steder enn i sentrum, vil man ikke bygge opp om en tett sentrumsutvikling. For å ikke få en vridning av bylivet er det derfor spesielt viktig med hensyn til planlegging av ny bydel at man knytter denne sterkere mot sentrum enn mot flyplassen, selv om det nok for eventuelle driftere av et hotell ved flyplassen skulle ønskes at man la til rette for et levende byliv rett utenfor dørene. Et enkeltstående flyplasshotell vil i seg selv ikke være nok til å skape den type skjevhet.

Et nytt flyplasshotell vil med sin nærhet til Bodø sentrum ha en påvirkning på den eksisterende og planlagte hotellnæringen. Fra Avinors masterplan heter det at hotellet skal være på 400- 500 rom. Som nevnt tidligere tilsvarer dette et av de største hotellene på Gardermoen. En rekke større hotell ligger på mellom 200 og 300 rom. Det er et større hotell enn det som planlegges og bygges ellers i Bodø, og ved ferdigstilling vil det gi en stor prosentvis vekst i hotellkapasiteten i byen. Men dersom man blir et attraktivt konferansehotell som tar fra hovedstadsmarkedet og Bodø får en sterk vekst i turistnæringen, vil hotellet kunne skape et eget kundegrunnlag som man nødvendigvis ikke ville fått med kun hoteller i sentrum.

Et flyplasshotell benyttes i forbindelse med en overnatting for reisende som skal videre med fly eller har landet sent og skal reise videre i regionen og overnatte videre flere steder. Flyplasshotellet kan dermed virke som en inngangsport til et lengre opphold, slik at det også støtter opp om overnattingsmarkedet i regionen. I tillegg har man hotellgjester som er i Bodø for kurs eller konferanse, som gjerne både kommer og drar med fly. Et hotell i umiddelbar nærhet til flyplassen kan styrke Bodøs potensiale til å tiltrekke konferansegjester, ved at man velger

spennende Nord-Norge framfor Oslo eller Bergen. Dette vil i så fall skape et marked man ikke hadde fra før.

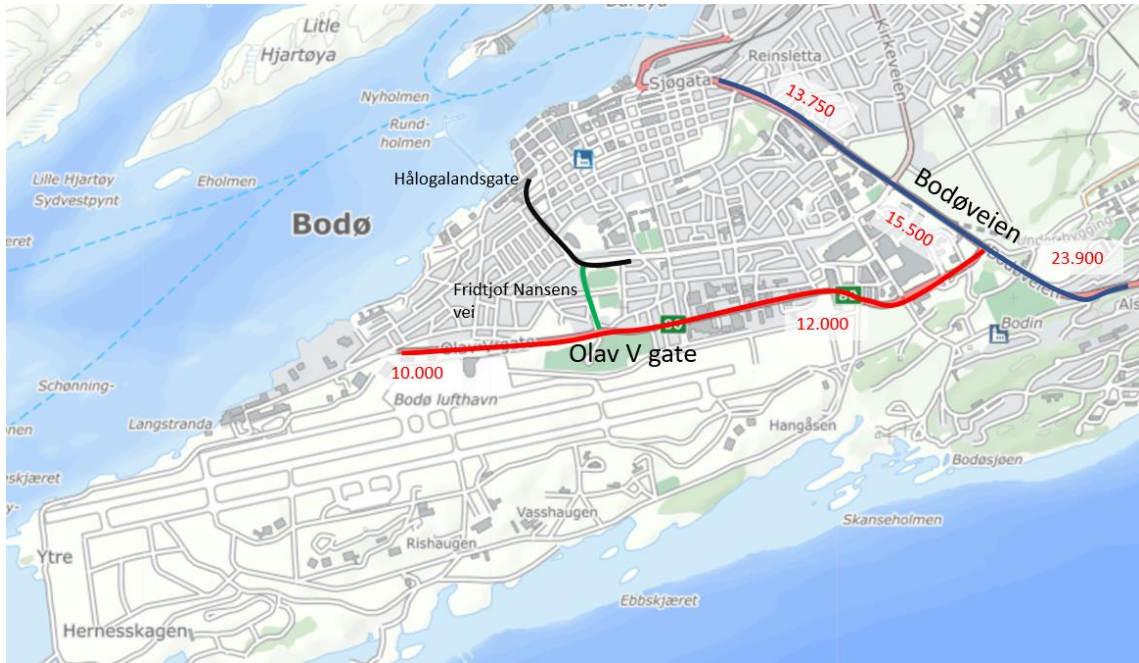
For å sikre vekst og utvikling i Bodø og regionen, er det viktig at man skaper attraktive arbeidsplasser. Et stort hotell vil kunne sysselsette rundt 200 personer¹³. Dette vil bidra til en økning av antall sysselsatte i reiselivsnæringen i regionen.

¹³ Radisson Blue Airport Gardermoen, 500 rom og 193 ansatte. Kilde: proff.no

8 Trafikkvurdering

8.1 Eksisterende forhold

Bodø lufthavn betjenes av Olav V gate (se figur 14). Mot øst forbindes Olav V gate med Rv80 (Bodøveien), som er atkomstveien til Bodø fra E6. Forbindelsen mellom Bodø Lufthavn og Bodø sentrum er hovedsakelig via Fridtjof Nansens vei og Hålogalandsgate.



Figur 14 Overordnede veier omkring Bodø lufthavn og trafikkmengder i ÅDT (NVDB). Det finnes ikke trafikkmengder for Fridtjof Nansens vei og Hålogalandsgate. Kartgrunn 1881.no.

ÅDT på Olav V gate forbi lufthavnterminalen er 10.000 kjøretøy (2017), hvorav 9% er tunge kjøretøy¹⁴. Umiddelbart vest for Rv80 er ÅDT ca. 12.000. Rv80 i Bodø er i dag preget av mye trafikk (ÅDT: 23.900 sør for krysset med Olav V gate) og kødannelser.

I bypakken for Bodø¹⁵ jobbes det derfor med å utvide en 5,5 km lang strekning fra 2 til 4 felt. Bypakken innebærer også ombygging av de østligste krysset i Olav V gate til rundkjøringer. Det jobbes også med forprosjekt for forbedringer av Hålogalandsgate.

¹⁴ Nasjonal Vegdatabank Statens Vegvesen

¹⁵ Bypakke Bodø, Statens Vegvesen

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/bypakkebodo/Prosjektbeskrivelse>

8.2 Ny trafikk fra hotell

Det finnes begrenset informasjon om turgenerering fra hoteller fra vanlige kilder som Statens vegvesen eller PROSAM. COWI har derfor innsamlet erfaringstall fra diverse rapporter som COWI¹⁶ har utarbeidet. Generelt avhenger turgenerering både av type hotell, plassering og parkeringsdekning. Tallene i tabell 3 under er generelt 10-15 år gamle, men vurderes fortsatt å være rettvise.

	Bilturer ÅDT	Rom	Bilturer/rom
Konferansehotell Jessheim (VDT)	810 ¹⁷	215	3,8
Konferansehotell Asker (ÅDT)	700	157	4,5
Konferansehotell Sandvika (ÅDT)	600	244	2,5

Tabell 3 Oversikt over bilturer i forhold til rom.

Hotellet i Jessheim ligger ca. 7 km fra Gardermoen lufthavnterminal og vurderes derfor å være mer bil- og taxibasert enn et hotell som etableres ved Bodø Lufthavn rett ved terminalen. Derfor vurderes bilturgenereringen for hotellet i Bodø å være lavere enn for hotellet i Jessheim.

Hotellet i Sandvika har ca. 70 gratis parkeringsplasser til 244 rom, noe som er en begrensende faktor, men hotellet ligger i "taxi-avstand" fra hhv. Oslo og stasjonene i Sandvika, noe som genererer biltrafikk. Hotellet i Asker har motsatt en parkeringsplass med 300 plasser og er derfor ganske bilbasert.

Flyreisende som enten skal bo eller delta i konferanse på hotellet i Bodø vil kunne gå til hotellet. Det vurderes også at en stor del av konferansedeltakerne i Bodø vil komme med fly. Hotellet i Bodø kan generere taxiturer eksempelvis mellom stasjonen i Bodø og hotellet, men antallet vurderes ganske begrenset, særlig utenfor sommerperioden.

Det vurderes at en turgenerering på 2 bilturer per rom er hensiktsmessig til en konservativ beregning¹⁸. Dette svarer til en turgenerering på ca. 1.000 bilturer per døgn (ÅDT).

En del av denne trafikken vil muligens kunne trekkes fra trafikken som genereres av lufthavnen i dagens situasjon, hvor konferansedeltakere som kommer med fly, vil benytte taxi mellom lufthavn og konferansehotell.

¹⁶ Trafikkanalyse – Reguleringsplan – hotell Vingen Hotell Vingen, Bergen lufthavn, COWI, 2009.

¹⁷ Beregnet på bakgrunn av VDT på 900 kjøretøy.

¹⁸ Rambøll har i rapporten "Bodø Airport Hotell", 2015, vurdert at et hotell med konferansefasiliteter og 270 rom genererer ca. 530 turer per døgn. Dette svarer til en turgenerering på 1,96 turer per rom.

8.3 Fremtidige trafikale forhold

Flytting av Bodø Lufthavn og utviklingen omkring lufthavnen vil bety at de trafikale forholdene i Bodø overordnet endres. Samtidig planlegges det nye trafikkmønsteret for å nå 0-vekstmålet. I denne forenklete konsekvensutredningen vurderes spesifikt forhold vedrørende hotellet, og i dette avsnittet vurderes derfor hvilke trafikale konsekvenser etablering av hotellet vil medføre.

Når hotellet etableres, vil det være en ny konkurransesituasjon mellom hoteller og konferansesentre i Bodø, men det nye hotellet vil sannsynligvis også generere nye konferansegjester og være med på å håndtere en vekst i antall turister i Bodø. Derfor vurderes det at en del av trafikken til og fra hotellet vil være ny, og en del av trafikken vil være flyttet fra eksisterende hoteller og konferansesentre.

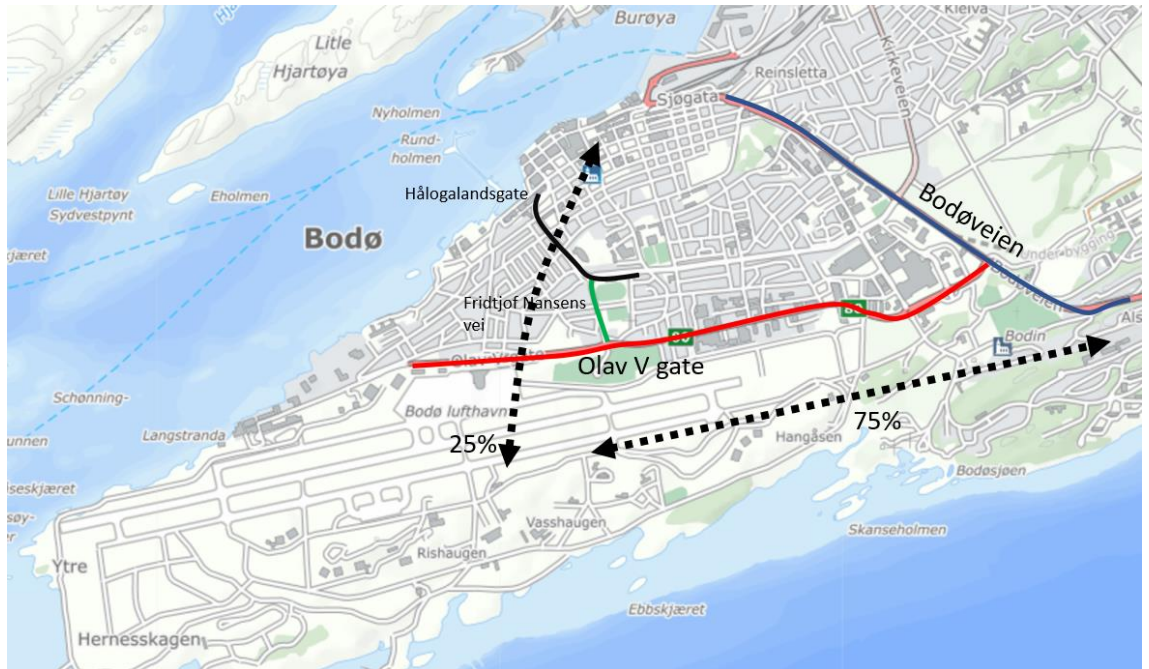
8.3.1 Biltrafikk

Det vurderes at en stor del av trafikken til/fra hotellet vil kjøre via lufthavnveien til Rv80 og en mindre del mot Bodø sentrum.

For trafikken mellom lufthavnen og Bodø sentrum vil det være snakk om to motsatt rettede tendenser. Trafikk generert av konferansedeltakere mv. vil sannsynligvis reduseres i forhold til dagens situasjon, mens trafikken med turister mellom lufthavnhotellet og sentrum vil økes på grunn av muligheten for å bo ved lufthavnen. Men hvor konferansedeltakerne i høy grad bruker taxi, vil turistene i større grad bruke kollektivtrafikk, sykle eller gå. Samlet vurderes trafikkmengden mellom lufthavnen og Bodø sentrum bare å øke i begrenset omfang som følge av etablering av hotellet.

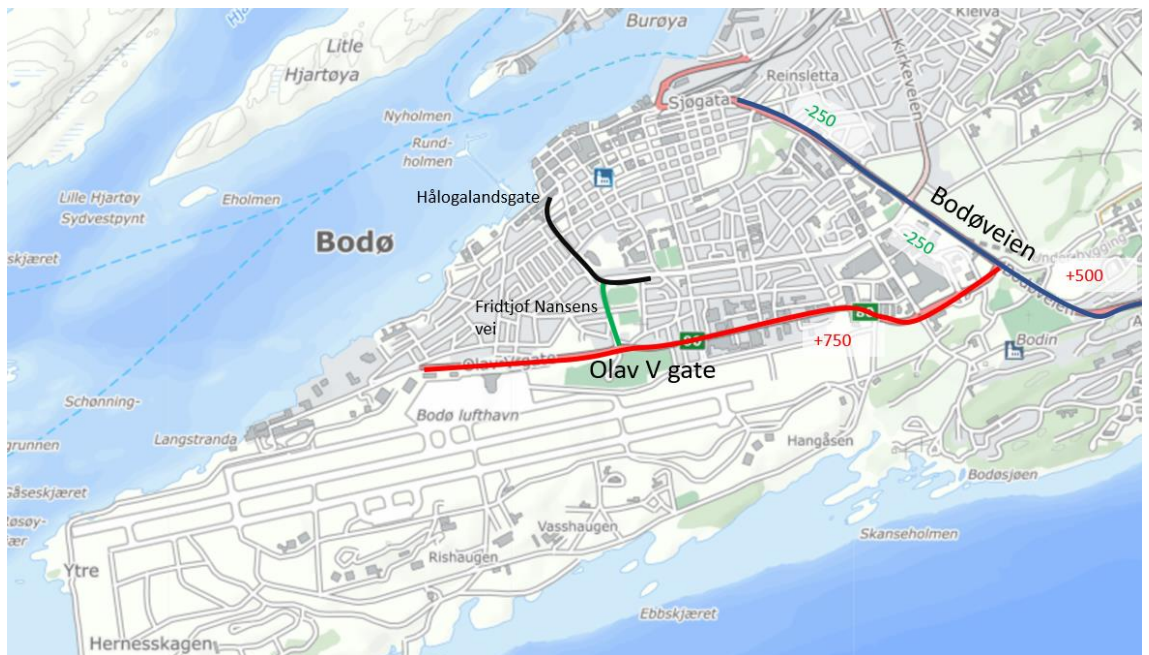
En større del av trafikken mellom hotell og Rv80 vil sannsynligvis være ny trafikk på veien til lufthavnen. En del av trafikken vil være eksisterende trafikk, som flyttes fra Rv80 mot Bodø sentrum.

Det gjennomføres en overordnet vurdering av konsekvensene for trafikkmengdene på relevante veier. Det forutsettes i vurderingen at trafikken til og fra hotellet fordeler seg som vist i figur 15, dvs. at 75% av trafikken kommer fra Bodøveien.



Figur 15 Vurdert trafikfordeling mellom hotell og hhv. sentrum og Rv80. (Kartgrunnlag 1881.no)

Derfor vil 750 turer i døgnet foregå mellom Bodøveien og lufthavnhotellet. Det vurderes grovt at 250 av disse er turer som flyttes fra eksisterende hoteller i sentrum, mens 500 turer er nye. Dermed vil trafikkmengden i Bodøveien sør for Olav V gate økes, mens den nord for Olav V gate reduseres. I forhold til eksisterende trafikktall er endringene ganske begrenset.



Figur 16 Grov vurdering av betydning for trafikkmengder. (Kartgrunnlag 1881.no)

I forbindelse med etablering av ny Bodø lufthavn må en ny atkomstvei etableres. Utforming av denne veien er p.t. ikke fastlagt, men det forutsettes at

atkomstveien utformes slik at den kan håndtere trafikkmengden generert av lufthavnen og dennes øvrige funksjoner, herunder hotellet.

Rv80 rundt Bodø er under ombygging, og en eventuell økt trafikkmengde som følge av nye funksjoner rundt lufthavnen bør kunne håndteres av utbygget Rv80.

8.3.2 Myke trafikanter

Det forutsettes at det etableres gode fasiliteter for myke trafikanter, inkludert sikre kryssingsforhold av større veier. Gode forhold for myke trafikanter vil gjøre hotellet mer attraktivt for turister og medvirke til at flere medarbeidere går eller sykler til jobb. Løsninger for myke trafikanter håndteres i sammenheng med utforming av ny lufthavnsvei i kommunedelplan for ny bydel. I kommunedelplanen er det en målsetting om at myke trafikanter skal prioriteres, og det samme må gjelde landsiden og den virksomheten som kommer der. Ny adkomst til lufthavnen vil kunne ha løsninger for gående og syklende fra øst. Plasseringen i øst vil imidlertid gi en omvei for de som bor i sentrum, og midlertidige løsninger over eksisterende rullebane er under vurdering. En direkte kobling som dette vil oppleves som mer attraktivt for de myke trafikantene.

8.3.3 Kollektivtrafikk

Bodø Lufthavn betjenes i dag av lokalbuss 1 og 4 som forbinder lufthavnen med sentrum. Linje 1 har avganger hvert 10. minutt i rushperioder og hvert 15. minutt utenom rush på hverdager. Lørdager og søndager er avganger hhv. hver ½ time og hver time. Linje 4 har avganger ca. hver halv time på hverdager og timesdrift i helgene. Det er derfor en god betjening med busser mellom lufthavn og Bodø sentrum. Busslinje 1 forbinder lufthavnen og Bodø stasjon, og reisende som kommer med tog har derfor også gode forbindelser videre til lufthavnen. Det finnes også regionalbusser som betjener bl.a. Fauske, Sortland og Narvik.

Bodø kommunes kollektivplan er under rullering, og det kan forventes at kollektivtilbudet er ytterligere forbedret i 2025.

I lufthavnprosjektet planlegges det etablert en kollektivsløyfe inkl. taxi på vestsiden av inngangen til lufthavnterminalen. Denne løsningen vil sikre korte gangveier mellom buss/taxi og hotellet.

8.3.4 Parkering

Det er ikke avklart hvordan parkering ved hotellet håndteres. Det kan enten etableres særskilt parkering til hotellet, eller hotellgjestene kan bruke lufthavnspareringen. Med hensyn på å nå 0-vekstmålet og å begrense antallet bilturer til/fra hotellet anbefales betalingsparkering. Begrensninger på parkering er et viktig virkemiddel for å øke etterspørselen etter kollektivtrafikk til og fra flyplassen og hotellet.

Det er vurdert at hotellet genererer 1.000 bilturer per døgn, svarende til at 500 biler stanser eller parkerer ved hotellet per døgn. En del av disse er taxi, avsetting/henting eller varelevering, som vurderes grovt å utgjøre 150 turer og ikke trenge parkeringsplass. Samtidig vil konferansegjester parkere i dagtimene, mens hotellgjestene parkerer kveld og natt. En del av bilturene gjennomføres også av ansatte.

9 Konklusjon konsekvensutredning

Bodø har hatt en solid befolkningsvekst og et godt fungerende næringsliv med lav arbeidsledighet. Mye ligger til rette for framtidig vekst, men dette krever riktig satsing på attraktivitet og en strategisk næringslivsutvikling. Gode prognoser og vekstpotensiale har bidratt til at byen har blitt attraktiv for hotellinvesteringer. Det planlegges og bygges hoteller som tilsier nær en dobling av kapasiteten (fra 1000 til nær 2000 rom) de neste årene. Ut over dette ønsker Avinor et flyplasshotell ved landside ny flyplass med inntil 400- 500 rom og 1200 konferanseplasser.

Dette bygger opp om ønsket vekst og utvikling i reiselivsnæringen for kommunen. Samtidig kan det skape nær 200 nye arbeidsplasser. På grunn av nærheten til Bodø sentrum vil et nytt stort hotell ved flyplassen skape økt konkurranse om overnattingsgjester. Når det gjelder turister vil hotellet være attraktivt for besøkende som kommer og drar med fly, og ønsker sin første eller siste overnatting nært flyplassen. Samtidig kan hotellet virke attraktivt for cruiseselskaper, og dermed styrke Bodø når det gjelder valg av snuhavn med på- og avstigende passasjerer. Dette kan gi positive ringvirkninger for reiselivet for øvrig.

Et hotell ved flyplassen vil styrke byen som destinasjon for konferanser med mange tilreisende, og dermed bidra til å skape et markedsgrunnlag man ikke ville hatt ellers. I forhold til økt satsing på næringsutvikling (FoU- samarbeid med næringslivet, hub for lufthavnskunnskap), særlig i tilknytning til ny bydel, vil det kunne være attraktivt å tilby nærliggende hotellfasiliteter.

Et flyplasshotell vurderes ikke som byutvikling i seg selv. Det vurderes heller ikke til å utgjøre en trussel mot videre satsing på utvikling av Bodø sentrum, da lufthavnområdet ikke er et sted man oppholder seg, eller har stort andre gjøremål enn overnatting og frokost. Det som er viktig er at kommunen er bevisst rundt programmering av ny bydel i tilknytning til flyplassen, slik at den bygger opp om utvikling og aktivitet i Bodø sentrum- og gjør sentrum attraktivt også for gjester ved et nytt flyplasshotell.

En del av trafikken til og fra hotellet vil være ny, og en del vil flyttes fra eksisterende hoteller og konferansesentre. Et grovt estimat tilsier at hotellet vil generere 1000 bilturer per døgn (ÅDT). 750 turer i døgnet vil foregå mellom Bodøveien og lufthavnhotellet. Det vurderes grovt at 250 av disse er turer som flyttes fra eksisterende hoteller i sentrum, mens 500 turer er nye. I forhold til eksisterende trafikk tall er endringene ganske begrenset.

God tilrettelegging for myke trafikanter og et attraktivt kollektivtilbud er viktig for både hotellgjester og med hensyn til at ansatte ved hotellet går, sykler eller reiser kollektivt til jobb.

Det er ikke avklart om det skal etableres egen parkering ved hotellet, eller om lufthavnparkeringen skal benyttes. Med hensyn på å begrense antallet bilturer til hotellet anbefales betalingsparkering.