

Planinitiativ for *gnr/bnr. 138/3583*

Utarbeidet av *Bane NOR*, datert 25.11.2025

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

Fra januar 2029 skal det gå nye persontog på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Bodø. De nye togene vil være bimodale (går både på strøm og diesel) og togsettene er 220 m lange. På Bodø stasjon må det lages hensetting for de nye togene.

Utviklingen av Bodø havn for gods mellom Bodø og Tromsø sammen med den generelle økning i godsmengde gjør at det også må sees på hvordan kapasiteten for lagring og håndtering av gods på Bodø godsterminal kan optimaliseres.

Tiltakene er en del av Effektpakke E32 og E13b i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036.

Planinitiativet har som formål å kort beskrive tiltakene som grunnlag for oppstartsmøte for planarbeidet. Planinitiativet er utarbeidet etter Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §1 bokstav a) til l).

Bane NOR er forslagsstiller og Multiconsult er konsulent.

Tiltakene som skal gjøres i prosjektet Bodø hensetting og godsterminal er del i to pakker:

- Kortsiktig tiltak for hensetting av persontog, forlengelse av dagens spor 5 og ny truckgarasje/verksted hvor Schenker har terminal i dag. Det kan også bli aktuelt å flytte påfyllingspunktet for diesel ved den nye serviceplattformen som skal håndtere og serve de nye togene. Tiltakene skal tas i bruk i 2029
- Langsiktig tiltak for godsterminalen hvor det skal tilrettelegges for at terminalen skal kunne øke godsmengden fra 24 000 TEU til 100 000 TEU i 2033. Det kan også bli aktuelt med en utvidelse av eksisterende verkstedhall for å få plass til de nye togene noe som kan medføre nye plassering av svingskive og rampe for lasting på tog

Parallelt med arbeidet med stasjonen og godsterminalen vil det vurderes fremtidig behov for hensetting og oppgraderinger av eksisterende verkstedhall. Behovet for fremtidig utvikling av jernbaneinfrastrukturen i Bodø kan gjøre at det også vil være behov for å se på alternativ plassering av svingskive og rampe for lasting av biler og militært materiale.

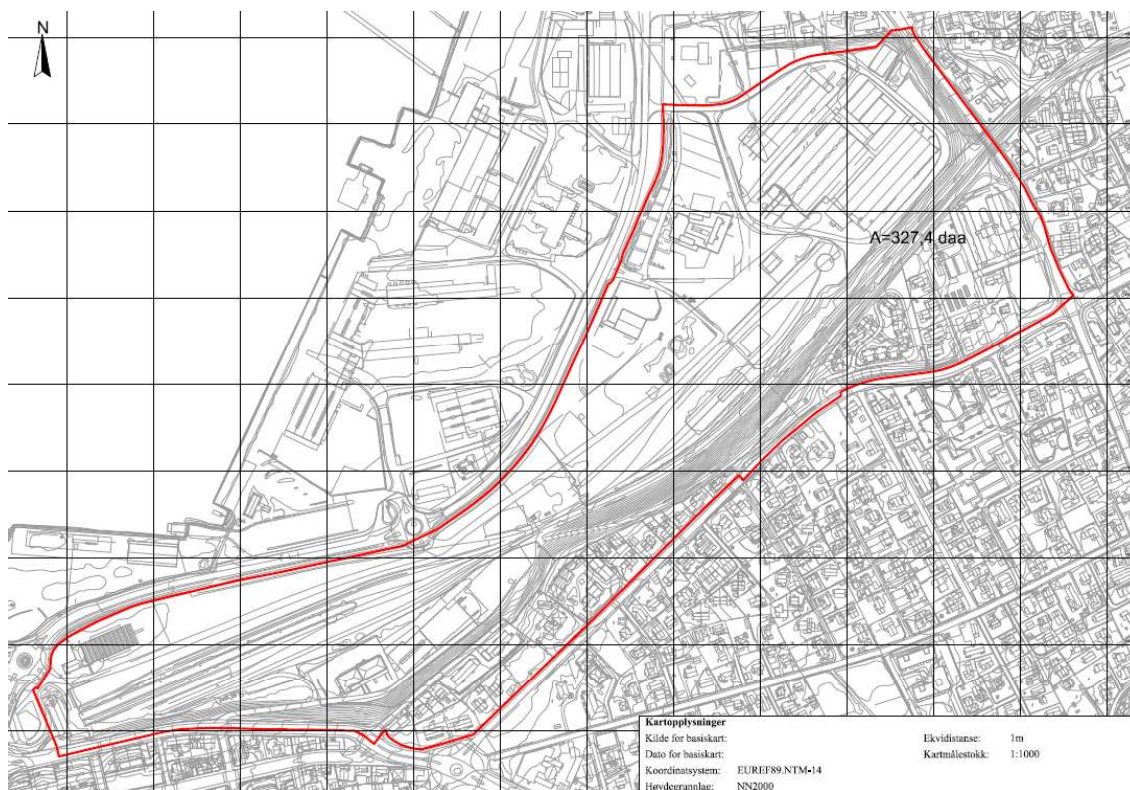
2. Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet (jf. forskr. § 1- b)

Varslet planområdet har et areal på ca. 327 daa. Planarbeidet kan få virkninger utenfor planområdet særlig knyttet til overvannshåndtering, støy og fjernvirkning. Til varsel om oppstart er det derfor foreslått en romslig planavgrensning med mer areal enn nødvendig for å ivareta hensyn til anleggsgjennomføring, overvannshåndtering, grunnforhold og eventuell vegetasjonsskjerm og støytiltak. Det vil også vurderes behov for midlertidige riggområder, anleggsveger og eventuelle massedeponier.

Kommunen har opplyst om at utredninger gjort i reguleringsplanen for Stamnetterminalen viser at det kan være kvikkleire nord i planområdet.

Det er uavklart om fremtidig utvikling av jernbanen vil kreve behov for erverv.

Utredninger som gjøres i planarbeidet vil klargjøre virkninger utover planområdet og foreslå eventuelle avbøtende tiltak.



Figur 1: Kart som viser foreslåtte varslingsområde vist med rød, stiplet linje for Bodø hensetting og godsterminal. Kart: Multiconsult, november 2025.

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

Den sørligste av eksisterende plattformene skal forlengelse og oppdateres. I tillegg skal det bygges en ny plattform sør for eksisterende serviceplattformer. Ny plattform skal inneha teknisk infrastruktur om er nødvendig for å klargjøre tog mellom ruter som blant annet avløp for tømning av toaletter, diesel, strøm og vann.

Det vil være behov for tekniske bygg for nødvendig tekniske systemer for drift av jernbane som for eksempel signalbygg/-container og dieseltank.

Eksisterende terminal for Schenker skal rives og erstattes med ny truckgarasje/verksted.

Dersom det vil bli behov for utvidelse av eksisterende verkstedhall må den forlenges for å tilpasses 220 m lange tog.

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

For å utnytte arealene på godsterminalen er det ønske om at ny truckgarasje/verksted skal plasseres inntil den vernede godsterminalbygningen.

Videre detaljprosjektering vil avdekke behovet for omfang og utforming, herunder også størrelse. Dette gjelder også en eventuell utvidelse av eksisterende verkstedhall.

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

Jernbanen har strenge tekniske krav til utforming og materialbruk som må følges for å ivareta sikkerheten på jernbanen. Prosjektet søker å finne bærekraftige løsninger i prosjekteringen.

Det skal gjøres en vurdering i plan- og prosjekteringsarbeidet om prosjektet skal BREEAM-infrastructure sertifiseres.

Det skal ikke gjøres endringer i hvordan trafikk strømmer inn til stasjonsområdet- og godsterminalen annet enn det som ligger i mulighetsstudiet for Bodø Stamnetterminal. Det kan være behov for å tilpasse den interne vegen fra pendlerparkeringsplassen ved Kortneset til plattformene.

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

Landskap

Bodø stasjon og godsterminal ligger i ytterkanten av Bodø sentrum i sør og grenser mot boligområder i øst og delvis i nord. Mot vest og delvis mot nord er det industriområder. Området fra havet og stasjonsområdet er relativt flatt, men det skrå opp mot boligområdene og boligene ligger fra fire meter høyere i terrenget enn stasjonsområdet.

Det flate området mellom Jernbanevegen og Rørvikvegen består av grå flater med industribebyggelse med grønn vegetasjon mot Rørvikvegen.

Tiltaket skal ligge innenfor det som er jernbane og industri i dag og vurderinger knyttet til virkninger på landskapet vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.

Naturmiljø

Bygging av ny infrastruktur i området kan medføre inngrep i vannveier, påvirkning av overvannshåndtering og flom. Det vil derfor være viktig med god planlegging for å ivareta vannbalanse og overvannshåndtering. Dette gjelder særlig med tanke på økte nedbørsmengder, snøsmelting og styrtregn som følge av klimaendringer. I planarbeidet skal det gjøres en vurdering etter § 12 i vannforskriften av risiko for at tiltaket kan eller vil redusere miljøtilstanden.

I havna er det registrert flere fuglearter og sjøørret. I henhold til naturmangfoldloven §§ 8-12 skal tiltaket bygge på kunnskap om naturverdier i området, føre-var-prinsippet, og vurdering av samlet belastning. Det vil gjennom planprosessen bli gjennomført kartlegging av naturtyper, eventuelle rødlistearter og økologiske funksjoner og vurdert behov for avbøtende tiltak.

I Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) sitt kart NVE Atlas vises det aktsomhetssoner for kvikkleireskred langs hele planområdet. Det skal gjennomføres grunnundersøkelser og utarbeides rapport i planarbeidet.

Kulturminner

Jernbanestasjonsbygningen og godsterminalbygningen er båndlagt for fredning etter kulturminneloven (se reguleringsplan Bodø Stamnetterminal, vedtatt 17.02.2011). Det er ikke registrert SEFRAC-objekter innenfor det aktuelle planområdet.

Nord i planområdet mellom spor 1 og gang- og sykkelveg er det gjort funn av et gravfelt om er utgravd og fjernet. Det er ingen andre kjente automatisk fredede kulturminner i tiltaksområdet.

I planarbeidet vil det bli lagt fokus på tilpassing av utforming av nytt truckverksted mot den vernede godsterminalbygningen.

Vurderinger knyttet til virkninger for kulturminner vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.



Figur 2: Utsnitt fra Riksantikvarens kart, Askeladden, som viser hvor det er vernede og fredete kulturminner i og i nærheten av planområdet vist med blå bokser. Kilde: Riksantikvaren, juni 2025.

Naturressurser

Området er en del av reinbeitedistriktet Duokta, men det er ikke registret verken trekklei, flyttelei eller andre anlegg innenfor planområdet. Siden planområdet ligger innenfor tett bebyggelse er det lite sannsynlig at tiltaket vil ha innvirkning på næringen.

I havna er det i Miljødirektoratets sitt Naturbase kart registrert flere fuglearter og sjøørret som inngår i kategoriene nasjonal, særlig stor og stor forvaltningsinteresse.

Friluftsliv

Miljødirektoratets sitt Naturbase kart viser at område rundt stasjonsbygningen og vestre del av godsterminalområdet er å anta som strandsone. Store deler av strandsonen ligger innenfor Bane NORs arealer som er inngjerdet og ikke tilgjengelig for allmennheten.

Det går en tur- og friluftsrute i langs Sjøgata og videre via Jernbaneveien og Terminalveien ned til havnefronten.

Vurderinger knyttet til virkninger for friluftsliv vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.



Figur 3: Kartutsnitt fra Miljødirektoratets Naturbase kart som viser hvor det er strandsone med grønne felt. Svart linje viser tur- og friluftsruter. Kilde: Miljødirektoratet, juni 2025.

Barn og unge

Det er ingen skoler, barnehager eller lekeplasser i eller i nærheten av planområdet, men vegsystemet i og rundt planområdet brukes av barn og unge.

Vurderinger knyttet til virkninger for barn og unge vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.

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

Nasjonale planer og føringer

Rikspolitiske retningslinjer for barn- og unge (fastsatt 1995, sist revidert 2016)

Retningslinjene har krav om å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven, og gi kommunene bedre grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (fastsatt 20.12.2024)

Formålet med retningslinjen er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-/areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

Statlig planretningslinje for klima og energi (fastsatt 20.12.2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer.

Nasjonal transportplan 2025-2036

Nasjonal transportplan er regjeringens tolvårige plan for transportpolitikken i Norge. Den beskriver mål og prinsipper for utvikling av transportsystemet, inkludert veg, jernbane, luftfart og sjøtransport, og omfatter både drift, vedlikehold og investeringer. NTP revideres hvert fjerde år.

De to effektpakkene E32 og E13b gjelder henholdsvis innfasing av nye fjerntog og tilrettelegging for gods.

Et Nordland for fremtiden, Regional planstrategi for Nordland 2024-2028

Planen skal fungere som veileder for den regionale planleggingen i Nordland og fokuserer på å fremme en bærekraftig utvikling og identifisere viktige utviklingstrekk, utfordringer og langsiktig mål for fylket.

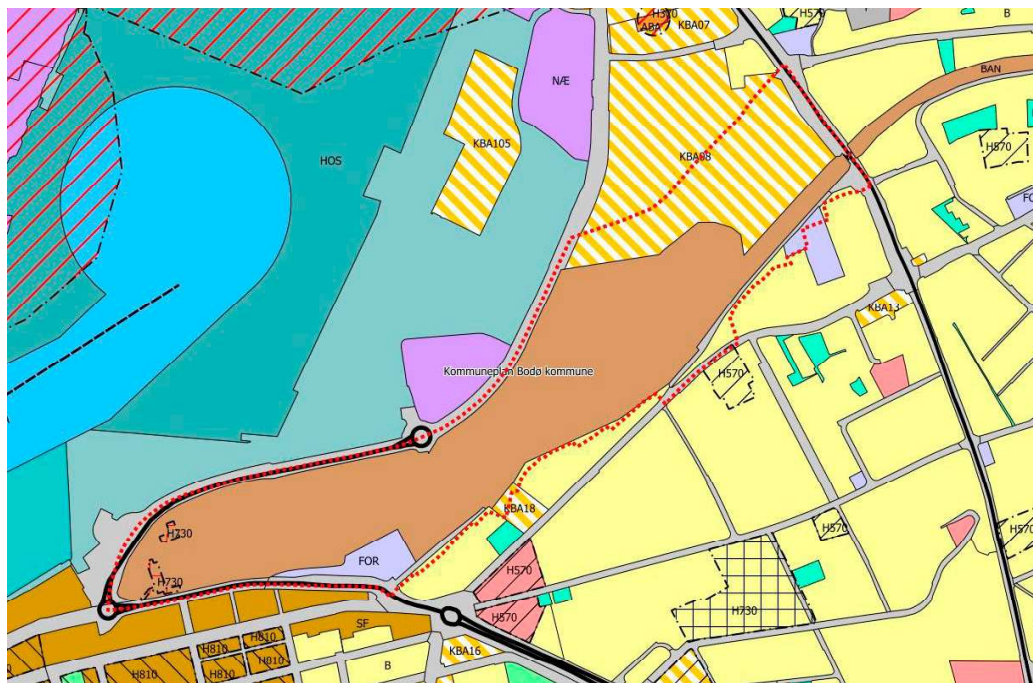
Regional transportplan 2022-2033 med tilhørende handlingsprogram

Regional transportplan (RTP) skal bidra til å nå målene til Regional planstrategi for Nordland, og legger dette til grunn for arbeidet sammen med FN sine bærekraftsmål, felles Nordnorsk strategi «Fra kyst til marked», det grønne skiftet i kollektivsektoren og fylkeskommunens arbeid med innspill til Nasjonal transportplan. Visjonen for transportplanen er «Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden».

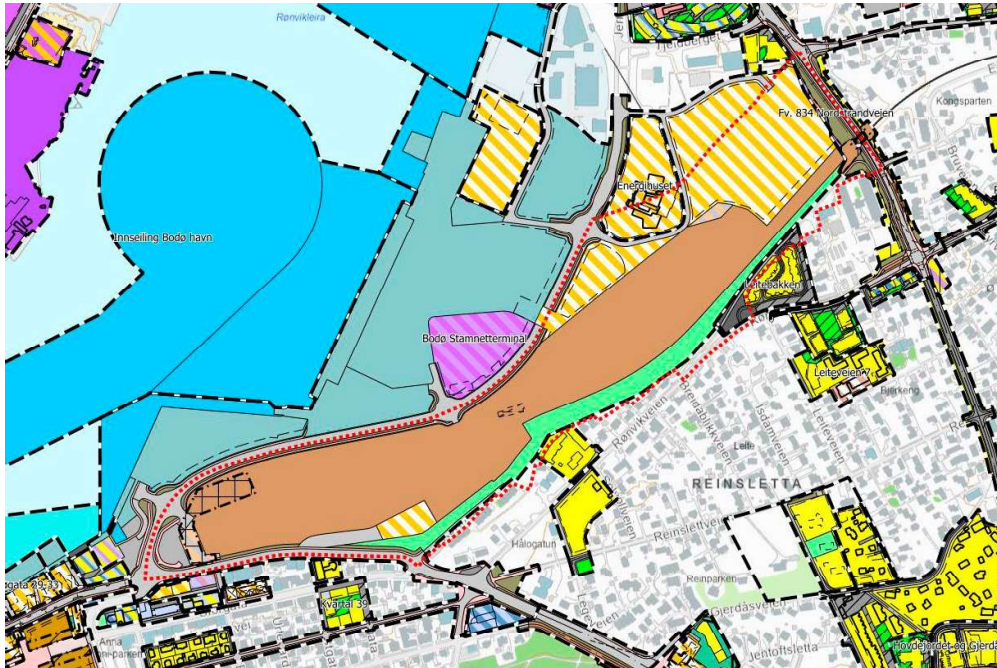
Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens arealdel 2022-2034, vedtatt 16.02.2022

I kommuneplanens arealdel er arealet innenfor varslingsområdet avsatt til boligbebyggelse, forretninger, kombinert bebyggelse og anleggsformål (næring, forretning, tjenesteyting), veg, bane og båndlegging etter lov om kulturminner (H730).



Figur 4: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2022-2034 vedtatt 16.06.2022. Kilde: Bodø kommune, juni 2025



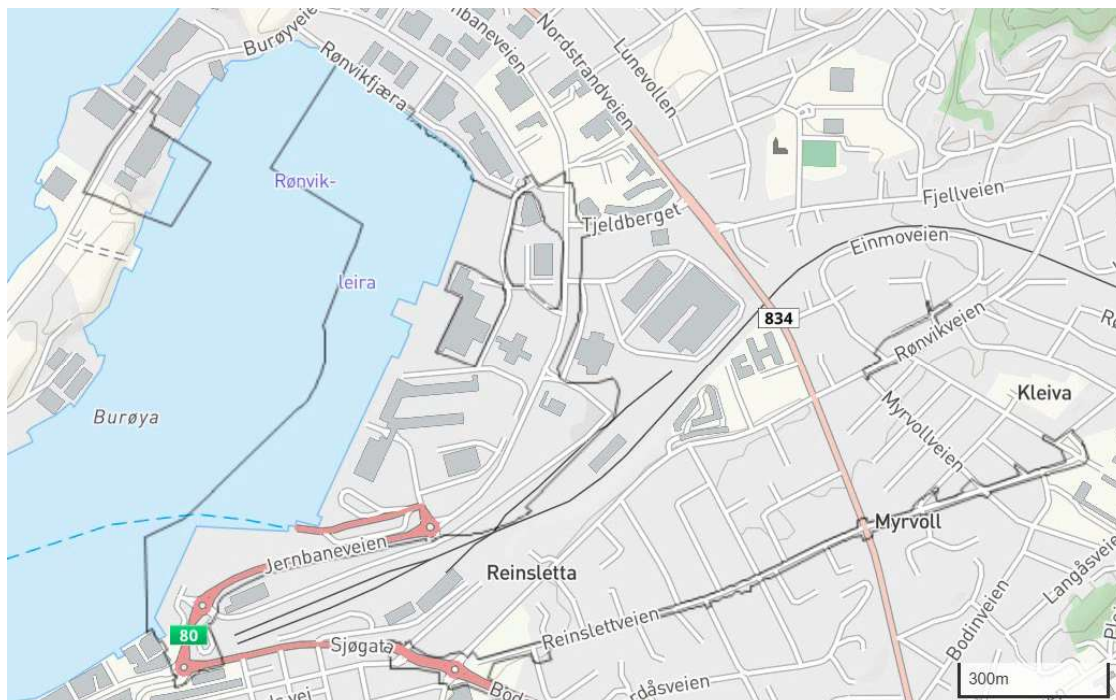
Figur 5: Oversiktsbilde som viser reguleringsplaner i området. Foreslått varslingsgrense for Bodø hensetting og godsterminal er vist rød, stiplet linjer. Kilde: Bodø kommune, juni 2025

Innenfor foreslått varslingsområde finnes det fire gjeldende reguleringsplaner:

- Bodø Stamnetterminal, vedtatt 17.02.2011
- Fv. 834 Nordstrandveien, vedtatt 25.10.2018
- Snippen, Solvoll eldreboliger, vedtatt 20.01.1987
- Leitebakken, vedtatt 11.07.1988

Pågående reguleringsplaner

Det er satt i gang planarbeider for Nye Bodø stamnetterminalen og Reinsletta.



Figur 6: Kartutsnitt som viser med forslag til planavgrensning for 1. Nye Bodø Stamnetterminalen og 2. Reinsletta. Kilde: Bodø kommune, juni 2025.

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

Grunneiere og naboer

Det er Bane NOR som er den største grunneieren i området. I ytterkant av planområdet kan privat eiendom bli berørt ved eventuell vegetasjonsskjerm og støytiltak.

Anleggsgjennomføring

Områder som det kun er behov for midlertidig bruk av i anleggsperioden vil reguleres til dagens formål med bestemmelsesområde midlertidig bygge- og anleggsområde over. Dette gir Bane NOR rett til å benytte området i anleggsperioden og med krav i bestemmelsene om tilbakeføring til underliggende formål i den stand området hadde før anleggsperioden. Adkomst til anleggsområdet og eventuell kryssing av jernbanen for maskiner og personell vil måtte planlegges godt.

Planarbeidet kan avdekke behov for andre formål langs baneformålet som hensynssoner, faresoner eller lignende.

Grunnerverv

Det vil kjøres en grunnervervsprosess på områdene som går utenfor Bane NORs eiendom som kreves permanent og midlertidig for å kunne etablere tiltakene.

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

Det vil bli utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse som del av planarbeidet i henhold til krav i plan- og bygningsloven (Pbl). Pbl §4-3 stiller krav til ROS-analyse, som skal avdekke risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om området er egnet til utbyggingsformålet og om den planlagte utbyggingen eventuelt endrer slike forhold. Analysen vil identifisere potensielle, uønskede hendelser og foreslå risikoreduserende tiltak.

I forbindelse med de jernbanetekniske planene gjennomfører også Bane NOR RAMS-analyser. RAMS står for Reliability, Availability, Maintainability, og Safety (pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet, og sikkerhet). Formålet med RAMS analysene er å sikre en pålitelig og sikker jernbane, som har høy oppetid og skal være bygget med tanke på drift og vedlikehold.

10. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles om oppstart (jf. forskr. § 1- j)

Viktige interessenter i planarbeidet vil være:

- Bodø kommune
- Bodø Havn
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Statens vegvesen
- Forsvaret
- Statsforvalteren i Nordland
- Nordland fylkeskommune/Sametinget
- Berørte grunneiere
- Tog- og godsoperatører
- Naboer

Ved kunngjøring om oppstart av planarbeid vil tilgrensende eiendommer, lokale foreninger og organisasjoner etter Plan- og bygningsloven og etter liste fra Bodø kommune blir varslet.

11. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte myndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte (jf. forskr. § 1- k)

Det er et mål for prosjektet å legge til rette for tett og konstruktiv dialog med særlig togselskap, godsselskap, berørte grunneiere, Bodø kommune og relevante fagmyndigheter gjennom hele planarbeidet.

Behovet for møter og medvirkningsbehov ved høring av planforslagene avklares i samråd med Bodø kommune. Gjennom aktiv medvirkning og samarbeid skal det sikres at relevante hensyn og interesser blir ivaretatt i planprosessen.

Tiltakene planlegges i område som ligger innenfor Duokta. Reindriftsnæringen er en viktig samisk kultur- og næringsaktivitet, og tiltaket må derfor håndteres i tråd med sameloven §4-1 som slår fast at reindriftsnæringen skal inviteres til konsultasjon når tiltak planlegges i tradisjonelle samiske områder eller kan påvirke samisk materiell kulturøvelsen. Bodø kommune har opplyst at de ikke gjennomfører konsultasjon for tiltak i Bodø sentrum.

For at Bane NOR skal kunne rekke å bygd ferdig hensetting for togene som kommer i 2029 er Bane NOR avhengig av at tiltakene for hensetting og spor 5 kan tas som unntatt byggesak for jernbanetekniske anlegg og byggesak i påvente av reguleringsplan for de øvrige tiltakene.

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

For reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven skal det alltid gjennomføres konsekvensutredning om planen er et tiltak jf. forskriftens vedlegg 1. Reguleringsplanen faller ikke under noen av punktene i vedlegg 1 som utløser krav til konsekvensutredning etter § 6.

Tiltak som er beskrevet i forskriftens vedlegg 2 skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. forskriftens § 8. Planarbeidet for Bodø hensetting og godsterminal vurderes å være tiltak jf., vedlegg 2 nr. 10 c) «Bygging av jernbane og anlegg...». Det vurderes ut fra § 10 at tiltaket ikke får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Det vurderes at reguleringsplanen ikke utløser krav om planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av planen og eventuelle avbøtende vil bli belyst og omtalt i planbeskrivelsen.

Vedlegg: Forslag til planavgrensning