

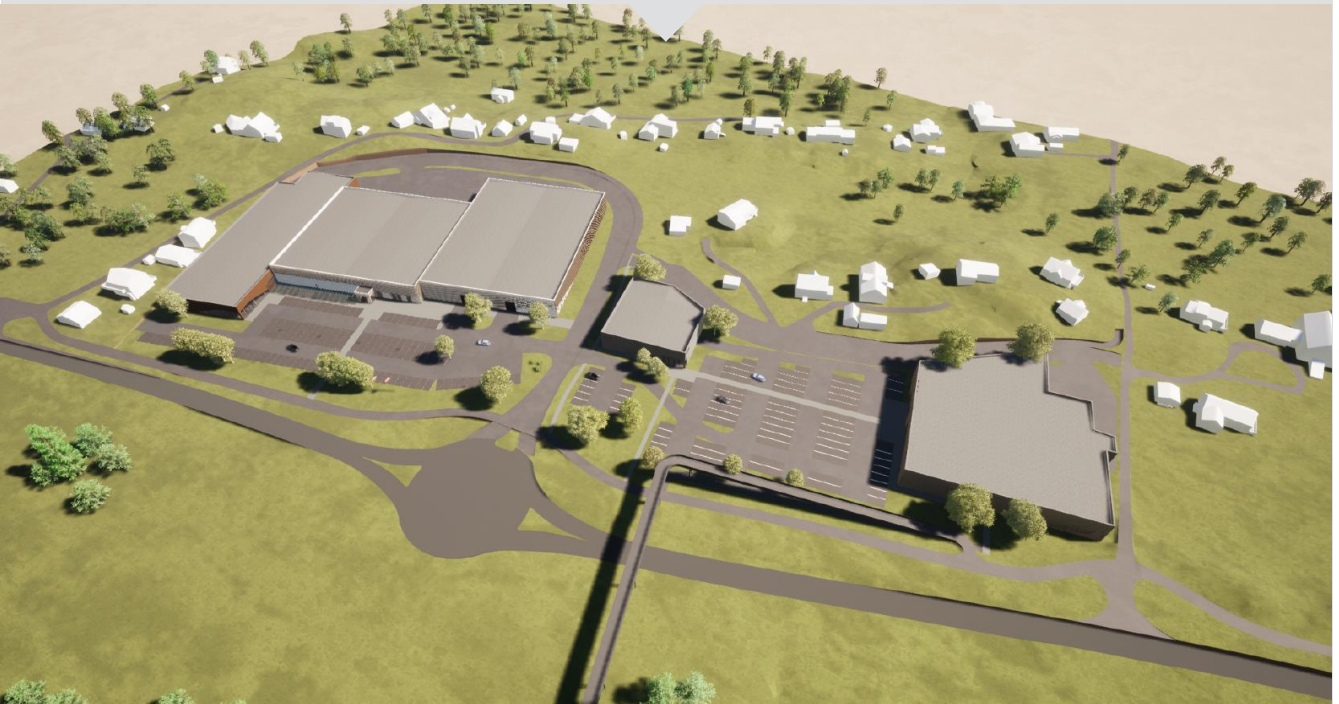
Mørkved handelseiendom AS

# Detaljregulering for Mørkved handelsområde

Plan-id:2018007

Planbeskrivelse

Bodø kommune



Oppdragsnr.: 5199480 Dokumentnr.: 01 Versjon: 1  
2020-05-25

**Oppdragsgiver:** Mørkved handelseiendom AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Arne Bertelsen og Otto K. Blix (Fazenda UtviklingAS)  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Postboks 234, 8001 Bodø  
**Oppdragsleder:** Gøran Antonsen  
**Fagansvarlig:** Gøran Antonsen  
**Andre nøkkelpersoner:** Line Fornes Frantzen

1	2020-05-25	Planforslag	LIFFR/GAN	GAN	GAN
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS 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.

## Sammendrag

Hensikten med planen er å tilrettelegge for etablering av inntil 15 000 m<sup>2</sup> BRA forretning for detalj- og plasskrevende varer med tilhørende parkering. Av dette kan inntil 2 000 m<sup>2</sup> BRA være dagligvare. Planen er i tråd med kommuneplanens arealdel og er en videreføring av bestemmelsene knyttet til handelsområdet Mørkved sør. Planlagt handelsetablering innebærer at mengde dagligvare utnyttes fullt ut, mens det fortsatt vil være en restkapasitet på inntil 5 000 m<sup>2</sup> BRA forretning til andre områder innenfor områdeplan Mørkved sør iht. rammene i kommuneplanens arealdel.

Den overordnede trafikksituasjonen og arealdisponeringen bygger videre på gjeldende områdereguleringsplan fra 2012, samt framtidig planer for oppgradering av rv.80. Det er gjort noen tilpasninger på den interne veiføringen sør for rv.80 som gir flere positive virkninger i form av større avstand til boligbebyggelsen i sør, i tillegg til større og enklere utnyttbare utbyggingsområder. Det legges opp til kompakt utbygging med høy utnyttelsesgrad (%-BYA=100%).

Tiltaket representerer styrking av handelstilbudet mellom Stormyra og Tverlandet. Området har god tilgjengelighet og ligger i direkte tilknytning til rv.80, som er den primære transportåren inn til Bodø. Dette innebærer at en betydelig andel av kundemassen får kortere reisevei for å benytte seg av tjenesten, noe som anses som svært positivt med tanke på at plasskrevende handel i seg selv hovedsakelig vil være bilbasert.

Handelstilbudet anses videre å styrke Bodøs posisjon som regionalt handelssenter og bidra til at området sør for planområdet får økt attraktivitet som boligområde.

Med grunnlag i de vurderingene som er presentert i planbeskrivelsen, samt tidligere handelsanalyse og konsekvensutredning, vurderes tiltaket å være godt dokumentert og vurdert. Tiltaket vurderes samlet sett å gi flere positive enn negative virkninger for miljø og samfunn.

# Innhold

<b>1</b>	<b>BAKGRUNN</b>	<b>8</b>
1.1	Hensikten med planen	8
1.2	Eierforhold	8
1.3	Tidligere vedtak i saken	8
1.4	Krav om konsekvensutredninger	8
<b>2</b>	<b>PLANPROSESS OG MEDVIRKNING</b>	<b>9</b>
2.1	Møter og andre deltakere	9
2.2	Planavgrensning	9
2.3	Medvirkningsprosess	10
2.4	Oversikt over innkomne innspill	10
2.5	Uttalelser fra naboer	10
2.5.1	Maria Alice Nyhagen og Frank Are Pedersen, brev datert 05.06.18	10
2.5.2	Byggsøk Norge AS v/ Frank Are Pedersen, e-post 10.7.18	12
2.5.3	Svein Bogen Nilsen, e-post 18.07.18	12
2.5.4	Unikus, brev datert 23.08.18	12
2.5.5	Grunneiere av gnr./bnr. 42/6, udatert brev (*)	12
2.6	Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder	13
2.6.1	Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 09.07.18	13
2.6.2	NVE, brev datert 06.08.18	13
2.6.3	LUKS - Leverandørens utviklings- og kompetansesenter, brev datert 06.08.18	14
2.6.4	Avinor, brev datert 07.08.18	15
2.6.5	Statens vegvesen, brev datert 10.01.20 (*)	15
2.6.6	Statens vegvesen, brev datert 28.02.18	15
2.6.7	Statens vegvesen, brev datert 30.08.18	16
2.6.8	Nordland Fylkeskommune, brev datert 14.01.20 (*)	18
2.6.9	Nordland Fylkeskommune, brev datert 07.09.18	19
2.6.10	Bane NOR, brev datert 09.01.20 (*)	19
2.6.11	Kulturkontoret v/Bodø kommune, brev datert 09.01.20 (*)	21
2.7	Uttalelser fra andre	22
2.7.1	Bodin Bondelag v/Steinar Nordvik, e-post 30.08.18	22
2.7.2	Seksjon for Idrett og friluftsliv, udatert brev.	22
<b>3</b>	<b>PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER</b>	<b>23</b>
3.1	Overordnede planer	23

3.1.1	Kommuneplanens arealdel for Bodø kommune 2018-2030	23
3.1.2	Kommunedelplan for rv.80 Naurstadhøgda – Thalleveien	24
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	24
3.3	Tilgrensende planer og pågående planarbeid	25
3.4	Statlige og regionale planretningslinjer	25
<b>4</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET – EKSISTERENDE FORHOLD</b>	<b>26</b>
4.1	Beliggenhet	26
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	27
4.3	Stedets karakter	27
4.4	Landskap	27
4.5	Kulturminner og kulturell verdi	29
4.6	Naturverdier	29
4.7	Flom	30
4.8	Miljø	30
4.9	Rekreasjonsverdi/bruk	31
4.10	Landbruk	32
4.11	Trafikale forhold	34
4.12	Teknisk infrastruktur	35
4.13	Støy	36
4.14	Grunnforhold	36
4.15	Luftforurensning	37
<b>5</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET OG PLANLAGT AREALBRUK</b>	<b>38</b>
5.1	Analyser og utredninger	38
5.2	Planlagt arealbruk	38
5.3	Bebyggelsens plassering og utforming	39
5.4	Sol-/skyggevirkning	43
5.5	Parkering	46
5.6	Varelevering	46

<b>5.7</b>	<b>Trafikkløsning</b>	<b>47</b>
5.7.1	Vurderinger fra utført trafikkanalyse	47
5.7.2	Løsning for avkjøring	48
5.7.3	Løsninger for gående og syklende	51
5.7.4	Adkomst til boliger i sør	51
<b>5.8</b>	<b>Teknisk infrastruktur</b>	<b>51</b>
<b>5.9</b>	<b>Flomsikring</b>	<b>51</b>
<b>5.10</b>	<b>Plan for avfallshåndtering</b>	<b>52</b>
<b>5.11</b>	<b>Universell utforming</b>	<b>52</b>
<b>5.12</b>	<b>Miljøoppfølging</b>	<b>52</b>
<b>5.13</b>	<b>Grunnforhold</b>	<b>52</b>
<b>5.14</b>	<b>Støy</b>	<b>53</b>
<b>5.15</b>	<b>Risiko- og sårbarhet</b>	<b>53</b>
<b>6</b>	<b>VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET</b>	<b>56</b>
<b>6.1</b>	<b>Overordnede planer</b>	<b>56</b>
<b>6.2</b>	<b>Stedets karakter</b>	<b>56</b>
<b>6.3</b>	<b>Landskap</b>	<b>56</b>
<b>6.4</b>	<b>Sosial infrastruktur</b>	<b>56</b>
<b>6.5</b>	<b>Kulturminner</b>	<b>57</b>
<b>6.6</b>	<b>Naturverdi</b>	<b>57</b>
<b>6.7</b>	<b>Landbruksfaglige vurderinger</b>	<b>57</b>
<b>6.8</b>	<b>Trafikale virkninger</b>	<b>57</b>
<b>6.9</b>	<b>Kollektivtrafikk</b>	<b>58</b>
<b>6.10</b>	<b>Jernbane</b>	<b>58</b>
<b>6.11</b>	<b>Rekreasjon og uteoppholdsarealer</b>	<b>59</b>
<b>6.12</b>	<b>Barns interesser</b>	<b>59</b>
<b>6.13</b>	<b>Bomiljø/bokvalitet</b>	<b>60</b>
<b>6.14</b>	<b>Offentlige anlegg</b>	<b>60</b>
<b>6.15</b>	<b>Interessemotsetninger</b>	<b>60</b>
<b>6.16</b>	<b>Avveininger av virkninger</b>	<b>61</b>



# 1 Bakgrunn

## 1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for handel på Mørkved sør, i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel 2018-2030. Atkomsten til området er tilpasset de framtidige planer for oppgradering av rv.80 med rundkjøring og tilrettelegging for planlagte veiltak i senere Bypakke II.

## 1.2 Eierforhold

Planområdet omfatter hele eller deler av gnr./bnr. 42/4, 42/5, 42/6, 42/7, 42/9, 42/13, 42/14, 42/21, 42/22, 43/25, 42/27, 43/43, 42/52, 42/53, 42/63, 42/152, 42/595, 42/621, 42/705 og 143/2.

Eiendommene er både privat, kommunal og statlig eid. Det er inngått opsjonsavtaler om kjøp av tomt med flere av de private grunneierne i området.

## 1.3 Tidligere vedtak i saken

Reguleringsplanen bygger på tidligere vedtatt områdereguleringsplan for Mørkved sør fra 2012 (jf. 3.2). Videre er Mørkved sør avsatt som handelsområde utenfor sentrum i kommuneplanens arealdel 2018-2030, vedtatt 2018 (jf.3.1).

## 1.4 Krav om konsekvensutredninger

Planen/tiltaket er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger av 01.07.17 og vurderes ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

Tiltaket faller inn under forskriftens vedlegg II, pkt. 10b) *utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesenter og parkeringsanlegg* og pkt. 11j) *næringsbygg, herunder kjøpesentre [..], offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål*.

Etter gjennomgang av forskriftens § 10 vurderes planen og ikke gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Dette begrunnes med at tiltaket tidligere er utredet i overordnet plan/kommuneplan og i gjeldende områdeplan. De planlagte tiltakene er i tråd med overordnet plan og konsekvensene vurderes derfor tilstrekkelig vurdert.

Bodø kommune har sluttet seg til vurderingen.



## 2 Planprosess og medvirkning

### 2.1 Møter og andre deltakere

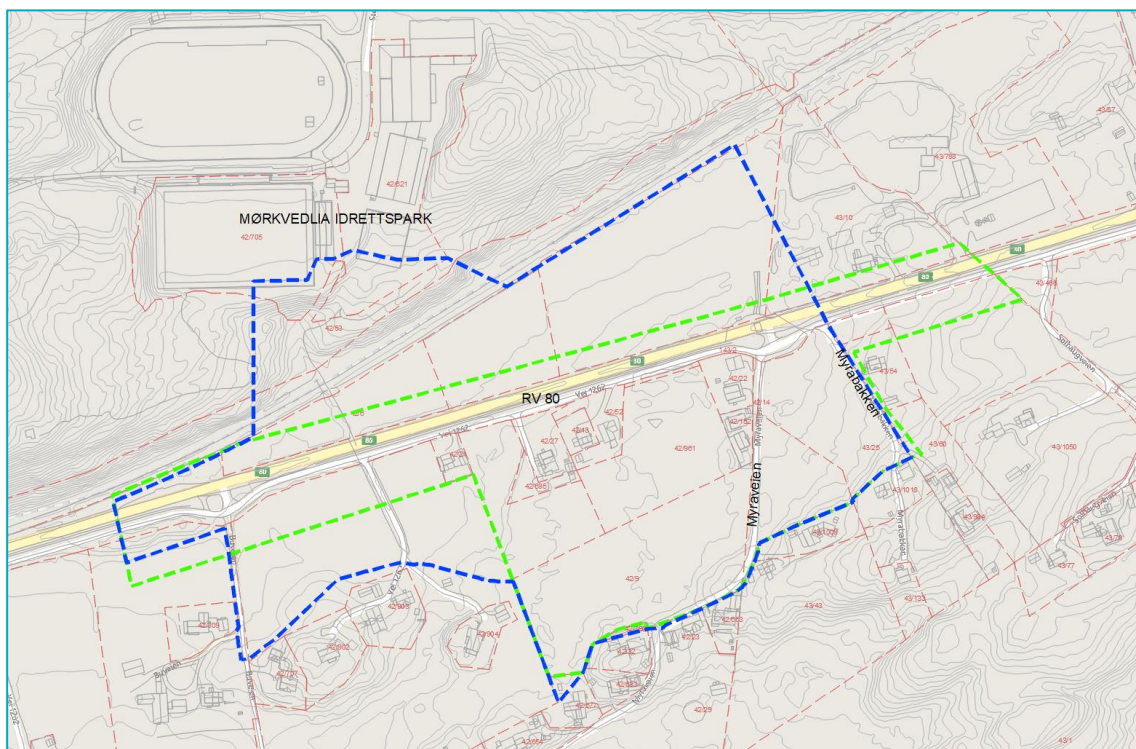
Oppstartsmøte ble avholdt 26.06.18. Saksbehandler på Byutvikling (Bodø kommune) har vært Trond Eivind Åmo.

Det har vært løpende dialog, avklaringer og arbeidsmøter med Statens vegvesen, Bane NOR og Byutvikling underveis i planprosessen.

Det trekkes spesielt frem den prosess med serie av møter og avklaringer med Statens vegvesen hvor også Byutvikling har deltatt ift. de trafikale løsningene knyttet til RV80.

### 2.2 Planavgrensning

Kartskissen nedenfor viser det varslede planområdet. Grønn linje viser opprinnelig varslet planområde fra 2018, mens blå linje representerer oppdatert varsel fra 2019.



Figur 1. Blå stippet linje = nytt planområde, ca 111 daa. Grønn stippet linje = opprinnelig varslet planområde, ca 75 daa.

## 2.3 Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til naboer, offentlige etater og andre berørte 08.07.18. Sweco Norge AS var da utførende konsulent for planarbeidet. Det ble samtidig varslet om mulig utbyggingsavtale mellom tiltakshaver, Bodø kommune og Statens vegvesen. Frist for å komme med innspill til planarbeidet var satt til 30.08.18. Innspillene fremgår av tabellen under. Noen av innspillene er kortet ned/redigert av plasshensyn.

Norconsult overtok reguleringsplanprosessen etter Sweco Norge AS i siste kvartal av 2019 og så da et behov for å utvide/endre det opprinnelig varslede planområdet. Varsel om utvidet planområdet ble sendt ut 09.12.19 og i løpet av høringsperioden kom inn 5 nye merknader til planen. Disse fremgår også av tabellen under og er merket med (\*) i overskriften.

Innspill fra samme avsender er strukturert med seneste innspill først.

## 2.4 Oversikt over innkomne innspill

<b>2.5 Uttalelser fra naboer</b>	<b>10</b>
2.5.1 Maria Alice Nyhagen og Frank Are Pedersen, brev datert 05.06.18	10
2.5.2 Byggsøk Norge AS v/ Frank Are Pedersen, e-post 10.7.18	12
2.5.3 Svein Bogen Nilsen, e-post 18.07.18	12
2.5.4 Unikus, brev datert 23.08.18	12
2.5.5 Grunneiere av gnr./bnr. 42/6, udatert brev (*)	12
<b>2.6 Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder</b>	<b>13</b>
2.6.1 Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 09.07.18	13
2.6.2 NVE, brev datert 06.08.18	13
2.6.3 LUKS - Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, brev datert 06.08.18	14
2.6.4 Avinor, brev datert 07.08.18	15
2.6.5 Statens vegvesen, brev datert 10.01.20 (*)	15
2.6.6 Statens vegvesen, brev datert 28.02.18	15
2.6.7 Statens vegvesen, brev datert 30.08.18	16
2.6.8 Nordland Fylkeskommune, brev datert 14.01.20 (*)	18
2.6.9 Nordland Fylkeskommune, brev datert 07.09.18	19
2.6.10 Bane NOR, brev datert 28.08.18	19
2.6.11 Bane NOR, brev datert 09.01.20 (*)	21
2.6.12 Kulturkontoret v/Bodø kommune, brev datert 09.01.20 (*)	21
<b>2.7 Uttalelser fra andre</b>	<b>22</b>
2.7.1 Bodin Bondelag v/Steinar Nordvik, e-post 30.08.18	22
2.7.2 Seksjon for Idrett og friluftsliv, udatert brev.	22

## 2.5 Uttalelser fra naboer

### 2.5.1 Maria Alice Nyhagen og Frank Are Pedersen, brev datert 05.06.18

Viser til telefonsamtale med Arne Bertelsen v/Fazenda Utvikling AS den 04.05.18 hvor vi ble informert om at de hadde snakket med byplans jurister å hvor det er konkludert med at tekst i reguleringsplanen ikke er korrekt fra Bodø kommunes side ang dette som går på innløsning av eiendommer ved frivillig avtale sør for rundkjørings samt rekkefølge bestemme for oppstart.

Jeg har forstått det slik at de kommer til å lage en detaljreguleringsplan rundt vårt hus (gnr./bnr. 42/27), jeg er ikke forevist detaljene i planen til Fazenda utvikling AS på dette tidspunktet bare fått dette forklaring over telefon hvilke planer dere har.

Klagen er ikke uttømmende.

Slik jeg har forstått det stiller dette oss i slik posisjon at vi vil være stor økonomisk tap for oss med tanke på at vi vil bli innebygget på alle kanter av vei og næringsbygg som igjen vil gjøre at vår bolig vil være tilnærmet usalgbar på det åpne markedet og vi vil være låst fast på eiendommen uten muligheter for videresalg.

Dette er noe Bodø kommune har debattert i områdereguleringen for Mørkved Sør, arkivnr 2010/4326. [Planleggers omarbeiding: *Redegjør videre for Bodø kommunes vurdering omkring eksisterende boliger i planområdet i forbindelse med områdereguleringen. Drøftingen omfatter i hovedsak konsekvensene for boligklyngen med tre boliger nærmest den planlagte rundkjøringen og vurdering av mulig oppkjøp av boligene*].

Bodø kommune har kjøpt opp to av disse boligene som der her er snakk om, vi fikk ikke tilbud fra kommunen den gangen, begrunnelse var at eiendomsavdelingen ikke hadde tilstrekkelig med midler på det tidspunktet. I dette tilfellet står vi helt alene som private eiere av enebolig på eiendommen i det aktuelle området.

8.4 Utbyggingsavtale: Før det kan igangsettes anleggsarbeider (ikke knyttet til riksveg) innenfor området skal det være inngått utbyggingsavtale som omfatter alle vei-, fortaus- og ledningsanlegg som skal bygges som offentlig og overtas av Bodø kommune. Det kan ikke igangsettes byggearbeider innenfor et delområde/arealbruksområde som omfatter boliger, før disse eiendommene er ervervet.

Vi ber kommunen ta dette til etterretning ved behandling av ny detaljregulering, om formodning ikke vi blir ivaretatt, vil vi komme til å ta dette videre med juridisk bistand fra advokatfirmaet Kløkstad AS.

*Vurdert av juridisk sakkyndig: Forslagsstiller ønsker å kjøpe eiendommen og har hatt møte og flere samtaler med eierne uten at det foreligger avtale ved innsending av dette planforslaget.*

*Forslagsstiller har fått områdeplanens pkt. 8.4 vedrørende krav til erverv av eiendommer som omfatter boliger, før det kan igangsettes byggearbeider juridisk vurdert.*

*Det er avdekket at det ikke kan gis reguleringsbestemmelser om privatrettslige/økonomiske forhold. Dersom en plan medfører at eiendommer må avgis, vil eieren ved ekspropriasjon eller innløsning ha krav på «full erstatning» iht. grunnlovens § 105 og ekspropriasjonsloven av 1984. Det er ikke ønskelig med kommunal ekspropriasjon, den private utbygger heller selv ikke har ekspropriasjonshjemmel og siden prisen ikke kan fastsettes i reguleringsplan foreslås det en rekkefølgebestemmelse om at boligeierne skal være tilbudt å selge boligene før utbygging av handelsområdet igangsettes. Det legges til grunn at det enkelt vil kunne dokumenteres av utbygger at de enkelte boligeiere har fått et reelt tilbud om salg, f. eks gjennom fremleggelse av verdilvurdering fra lokalkjente meglere og et tilbud om salg iht vurderingen. Noen ytterligere prøving av de privatrettslige forhold har ikke kommunen anledning til.*

*For det eller de tilfeller at de enkelte boligeiere ikke vil selge til tilbudt pris, er det i planforslaget tatt høyde for at både atkomstforholdene til boligene og handelsområdets utstrekning og utforming med tilhørende bestemmelser forholder seg til at boligene forblir i området uavhengig av handelen. Hvorvidt boligene kan forbli i området når RV 80 utvides, må bli en del av den konkrete utbyggingssaken for veien.*

*Planforslaget legger etter dette opp til at handelsutvikling kan skje med eller uten å beholde de eksisterende boliger, men det kreves at disse har fått et reelt tilbud om å selge til markedspris.*

*Dette er tatt inn som en rekkefølgebestemmelse.*

### 2.5.2 Byggsøk Norge AS v/ Frank Are Pedersen, e-post 10.7.18

Har registrert at dere er i gang med detaljregulering på Mørkved noe som omfatter oss som eiere på Gnr 42 Bnr 27, ønsker informasjon om hvordan vi blir berørt i denne planen å hva som er tenkt hær, vil presisere at vi ikke har noe form for avtale med Mørkved Handelspark AS for bygging på vår eiendom. Ber om vi holdes løpende orientert under prosessen.

*Planleggers kommentar: Viser til kommentar til uttalelse kap. 2.5.1*

### 2.5.3 Svein Bogen Nilsen, e-post 18.07.18

Har ingen kommentar til utsendte varsel enn at undertegnede sammen med min søster eier området helt i øst i planområdet. Dette lille området er en del av Gnr. 43, Bnr. 21 og vil eventuelt vurderes solgt til eventuell interessent.

*Planleggers kommentar: Viser til kommentar til uttalelse kap. 2.5.1*

### 2.5.4 Unikus, brev datert 23.08.18

Vi er i prosess med å få detaljregulert tilgrensende tomt på gnr./bnr. 42/903, 904, 707 mfl. Området vi jobber med er i gjeldende områdeplan Mørkved avsatt til boligbebyggelse. I tidligere mail ble det sendt foreløpige volumstudie som vedlegg. Volumstudien viser størrelse på bebyggelse og ca antall enheter som planlegges. Antall enheter er såpass høy at Bodø kommune ønsker at boliger sørøst for planområdet vi jobber med, får atkomst via næringsområdet dere nå regulerer. Denne forbindelsen vil gi tilgang til boligområde og tas i bruk når det framtidige toplanskrysset er ferdig. Forbindelsen mellom planområdene må tas inn i detaljreguleringen deres.

Vi har blitt informert av saksbehandler Trond Eivind Åmo, om at dere er kjent med at tilgrensende tomt skal reguleres og at det må være en adkomst fra deres område til boligområdet vi jobber med.

Vi ønsker et møte for å se på best mulig løsning for alle parter.

På vegne av tiltakshaver Arbitrasje AS v/ Paal Anderson og grunneier Geir Davidsen, Knut Davidsen mfl.

*Planleggers kommentar: Tas til følge. Forbindelsen sikres med atkomstpil fra regulert vei.*

### 2.5.5 Grunneiere av gnr./bnr. 42/6, udatert brev (\*)

Innledningsvis vil vi påpeke at vi som grunneiere ikke har blitt kontaktet av tiltakshaver eller kommunen i forbindelse med at man nå utvider planområdet. Vi vet derfor ikke mye mer om hva som planlegges enn det som står i varselet. Vi har kontaktet tiltakshaver og Norconsult og fått litt informasjon. Muntlig er det blant annet opplyst at det ikke planlegges endringer på vår eiendom. Vi er også henvist til Bodø kommune for mer informasjon. På grunn av ferie og diverse sykdom har vi dessverre ikke fått kontakt med kommunen for å avtale et møte. Dette vil vi gjøre samtidig med at dette innspillet oversendes.

Vi ønsker å delta aktivt i den videre planprosessen og antar at det kan sikre at vi, som direkte berørte grunneiere, sikres medvirkning og medbestemmelse i forhold til regulering av vår eiendom.

Bodø kommune vedtok for en del år siden områdereguleringsplanen for Mørkved Sør, noe som skapte en forventning hos oss om at dette arealet kunne realiseres som næringsområde. Som grunneiere er vi positive til at denne delen av vår eiendom kan utvikles. Vi mener at områdereguleringsplanen for Mørkved Sør i all hovedsak har en god arealdisponering og vi ønsker ingen større endringer av dette. Områdereguleringsplanen for Mørkved Sør omfatter en hensynsone (for en mulig framtidig vei) på vår

eiendom. Vi mener at det ikke er behov for dette og ber derfor om at hensynssonen ikke tas med i den nye planen. Videre ber vi om at byggegrensene innenfor vår eiendom utvides dersom hensynssonen tas bort.

Områdereguleringen for Mørkved Sør omfatter flere bestemmelser om støy, skjerming, grøntbelte mot boliger og lignende. Dette sikrer at naboer ikke får en uforholdsmessig belastning ved en utbygging. Flere av grunneierne er også naboer, og vi forutsetter at disse bestemmelsene videreføres i den nye planen.

Utvidelsen av planområdet følger arealformålgrensene i områdereguleringen for Mørkved Sør. Etter at den planen ble vedtatt har familien skilt ut flere tomter, der grensene ikke følger formålgrensen i områdereguleringen. For å unngå at det blir liggende et langt, tynt, og «ubrukkelig» boligareal mellom «næringsarealet» og boligtomtene ber vi om at planområdet utvides slik at det følger den nordlige grensen av gnr 42 bnr 707, 902 og 903, jf figur.

Vedlegger skisse som viser areal på sin eiendom som de ønsker tas med i planområdet.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at det foreligger flere rettigheter til vei, vann/avløp, strøm o.l. som planen kan komme i berøring med.

*Planleggers kommentar: Det har vært dialog med grunneier etter siste varsling. Det er inngått opsjonsavtale om kjøp av deler av deres eiendom. Planforslaget slik det foreligger er omforent med dem.*

## 2.6 Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder

### 2.6.1 Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 09.07.18

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansammenheng.

DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller gamle gruveområder. Vi kan heller ikke se at planen berører eller omfatter masseuttak, og DMF har dermed ingen merknader til varsel om oppstart av reguleringsplan for Mørkved handelsområde i Bodø kommune.

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning.*

### 2.6.2 NVE, brev datert 06.08.18

Flom, erosjon og skred:

- Følge PBL og Tek17 sine krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging.
- Vil være behov for detaljert fagkyndig utredning av farer på reguleringsplannivå.
- Hensyn til klimaendringer må også vurderes

Vassdrag- og grunnvannstiltak

- Vassdragsinteressene må være godt ivaretatt i planen om NVE kan avgjøre om reguleringsplan kan erstatte konsesjon om tiltak kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann.

Energianlegg

- Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler NVE å bruke følgende veiledere og verktøy:

- NVEs karttjenester som viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging, som beskriver hvordan interessene bør ivaretas i plan for å unngå innsigelser.
- NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar, som beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- NVEs sjekkliste for reguleringsplan, nyttig verktøy for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt dokumentert.

Dersom planen berører NVEs saksområder, sendes planen til NVE for offentlig ettersyn. Plandokumentene må det tydelig vises til hvordan ulike interesser er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Alle plandokumenter sendes elektronisk til rn@nve.no

Om der bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger, vil NVE prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplanen. Det må derfor skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE om hva en ønsker bistand til i saken.

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning.*

### **2.6.3 LUKS - Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, brev datert 06.08.18**

For å ivareta sikkerheten for myketrafikanter og sjåførenes arbeidsmiljø er det viktig å legge til rette med nødvendig areal for adkomstveier til varemottak, henting av varer/vareleveranser for store kjøretøy. Varemottak etc., må etableres slik at kjøretøyene kan kjøre til varemottak etc., uten å komme i konflikt med hovedinnganger, myketrafikanter, gangveier, sykkelveier, osv. Adkomstveier må kunne håndtere biler på opptil 25,5m.

Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil. Krav som ligger i TEK skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrukt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m, denne transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer.

BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Det må også støy sikres mot boliger. Dette gjøres med å følge kravene i TEK 17. I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med:

- AML §§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler
- AML §§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier
- AML §§ 2-24 Særskilte verneiltak for utendørs arbeidsplasser

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning.*

#### 2.6.4 Avinor, brev datert 07.08.18

Lufftartsilsynet har den 01.08.2016 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Bodø lufthavn. Planområdet ligger ca. 7350 – 8020 meter øst for landingsterskel til bane 25 (fra øst) ved Bodø lufthavn.

Planområdet ligger innenfor den horisontale seksjonen av innflygingsflaten til bane 25. Innflygingsflaten er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen (ENBO-P-08) for lufthavnen, hjemlet i EASA-krav CS ADR-DSN.H.425 og CS ADR-DSN.J.480, gjeldende fra 01.09.2015.

Den horisontale seksjonen av innflygingsflaten ligger på kote 163,3 meter over havet (moh). Siden terrenghøyden innenfor planområdet ligger på kote 27 – 39 moh, vil ikke den planlagte bebyggelsen eller bruk av byggekraner til oppføring av den komme i konflikt med den horisontale seksjonen av innflygingsflaten (hinderflate).

For hvert enkelt utbyggingsformål i detaljreguleringsplanen må det angis en maksimal tillatt byggehøyde som ikke er i konflikt med den horisontale seksjonen av innflygingsflaten på kote 163,3 moh. Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.

Opplyser videre om at planområdet ikke er berørt av byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene ved Bodø eller flystøysoner.

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning.*

#### 2.6.5 Statens vegvesen, brev datert 10.01.20 (\*)

Riksveg 80 som Statens vegvesen forvalter, går gjennom planområdet og vi vil starte arbeid med mulig utbygging av riksvegen i samme område. Utbygger, Statens vegvesen og Bodø kommune har allerede avholdt flere møter i planprosessen og viktige problemstillinger er fremdeles uavklarte. Det er derfor viktig at det holdes en løpende dialog og samarbeid med oss ved utarbeidelsen av reguleringsplanen. Spesielt viktig er det at Statens vegvesen får reguleringsplanen på forhåndshøring før offentlig høring, slik at vi unngår innsigelser og dermed forsinkelser i den videre planprosessen.

Vi er positive til den foreslåtte utvidelsen av planområdet, slik at hensynet til alle trafikantgrupper kan bli godt ivaretatt i denne reguleringsplanen.

Vedlegger tidligere oversendte innspill (brev datert 30.08.2018 og brev datert 28.02.2019).

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning.*

#### 2.6.6 Statens vegvesen, brev datert 28.02.18

Statens vegvesen har nå gått igjennom den reviderte trafikkanalysen og notatet fra Sweco hvor også situasjonsplan var vedlagt notatet. Vi har følgende merknader/kommentarer nå:

1. Valg av høyvekstscenariet eller lavvekstscenariet er ikke mulig å uttale seg konkret om fra Statens vegvesen på nåværende tidspunkt og hvilken dimensjonering som kan bli valgt på denne strekning. Statens vegvesen vil i sin videre planlegging utrede dette nærmere og vi må også da ta hensyn til lavvekstscenariet hvor det er nullvekst for personbiltrafikk.

2. Prosjektet «Bypakke Bodø 2» har fått en godkjenning med prioritering av delprosjekter i bystyret den 07.02.2019. Delprosjektet «Rv80 Bertnes-Hunstad øst»

er prioritert på femteplass og vil senere bli underlagt videre planlegging og prosjektering. Oppstart for utbygging av dette er derfor usikkert på nåværende tidspunkt i februar 2019. Stortinget skal også til slutt endelig godkjenne «Bypakke Bodø 2» der alle delprosjektene skal være finansiert ved bompenger. Nærmere prioritering med videre planlegging og prosjektering av delprosjektene vil ikke starte opp før Stortinget har gjort sitt endelige vedtak vedrørende bompengefinansieringen.

3. Planleggingen av detaljreguleringsplanen skal ha sitt utgangspunkt i vedtatt områdereguleringsplan fra 2012. Situasjonsskissen av 17.12.2018 tar ikke hensyn til verken byggegrense eller veisystemer i områdereguleringsplanen, noe som er tatt opp gjentatte ganger med dere i denne detaljreguleringssak.

4. I referat fra oppstartsmøte den 26.06.2018 kommer det klart frem fra drøftinger og avklaringer i møte at detaljreguleringsplanen ikke må foreslå tiltak som vil komme i konflikt med fremtidige veiløsninger i planområdet

Vi gir ikke annen uttalelse enn dette på nåværende tidspunkt da vi har for lite grunnlag for å uttale oss om de to scenarier og videre fremdrift av planleggingen av delprosjektet.

*Planleggers kommentar: Overnevnte krav er i ettertid nærmere avklart med Statens vegvesen og er ivarettatt i planforslaget.*

### 2.6.7 Statens vegvesen, brev datert 30.08.18

Redegjør for SVVs ansvarsområde, saksopplysninger fra varsel om oppstart, nullvisjon og nasjonale mål for transportpolitikken, planstatus og arealpolitiske føringer til planarbeidet, herunder retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging.

I områdereguleringsplanen stilles det krav i §8.7 at det må være utbygd ny rundkjøring og vei 1 før igangsetting av bygge- og anleggsarbeider sør for Rv. 80 og § 2.1 at områdene må detaljreguleres.

Vegdirektoratet har i eget NA-rundskriv 2015/15, «Nye føringer for hovedveger-Etablering av rundkjøringer, omkjøringsveger og miljøgater», bestemt at rundkjøring skal kun unntaksvis bli anlagt på nasjonale hovedveger i dimensjoneringsklasse H2 til og med H5. Etatsledermøte i Statens vegvesen har 09.01.2015 vedtatt at Vegdirektoratet skal fravikbehandle alle rundkjøringer og miljøgater på riksvegnettet for å sikre at føringene blir fulgt opp på en ensartet måte. Områdereguleringsplanen fra 2012 blir berørt av denne bestemmelse.

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken peker ut den langsiktige retningen:

Boligfelt, butikker og skolen er i helhetlige løsninger viktige målområder for myke trafikanter. Når planforslaget blir lagt frem til høring, vil vår vurdering også være de trafikale konsekvenser som følger av utbyggingstiltak og trafikksikkerheten.

#### Vurdering av planarbeidet:

##### A. Generelt:

Adkomst fra Rv.80 til dette reguleringsområde er utfordrende og det må bli lagt til rette for alle trafikantergrupper, også dersom det eventuelt blir en midlertidig løsning. Det er viktig at planforslaget gir gode trafikale løsninger også for myke trafikanter i en løsning av vegsystemet til utbyggingsområdene.

Ut ifra varslet er den foreslåtte adkomst i detaljreguleringen planlagt som en «midlertidig» løsning for et T-kryss Rv.80/kommunal vei. Det er vegvesenet meget betenkt over og vurderer at det er ikke avsatt nok areal til en rundkjøring, spesielt ved et eventuelt planskilt kryss (to-plankryss), hverken på kort eller lang sikt. Et to-plankryss vil være et langt mer arealkrevende kryss enn rundkjøringen og gi høydeutfordringer mot sør. Dersom det blir valgt en utbygging for en rundkjøring i tråd med



områdereguleringsplanen må dette være avklart og godkjent av Vegdirektoratet gjennom en fravikssøknad allerede nå. (Se avsnittet «NA-rundskriv» foran i høringsuttalelsen.)

Parkeringsplasser for tiltakene og den utadrettede virksomheten i byggene må være innenfor egen eiendom.

#### B. Trafikkanalysen

Det er utarbeidet en «Trafikkanalyse Mørkved» fra konsulentselskapet Cowi AS, datert 24.11.2017. Trafikkanalysen har bare et 10 års perspektiv fra vegåpningen slik det fremkommer og Statens vegvesen har tidligere gjort oppmerksom på at i henhold til Håndbok N100, «Veg- og gateutforming», § 2.1, så må det være et tidsperspektiv på 20 år. Likeledes skal det etter N100, Punkt A.3.2, «Transportnettet», også være kartlagt og planlagt forventet trafikkutvikling for alle trafikantgrupper. Kollektivtransport, gående og syklende må derfor også bli viet planmessig oppmerksomhet og tatt inn i planleggingen.

Tiltakshaver har tidligere uttalt i januar 2018 at de vil gå videre til Cowi AS og be dem om å spisse denne trafikkanalysen mer konkret og i samsvar med N100 uten at dette har skjedd.

Forholdet med boligbebyggelse B1 på områdereguleringsplanen fra 2012 må også bli vurdert med hensyn til konsekvenser og løsninger i en «spisset» trafikkanalyse.

Konklusjonen i Cowi sin trafikkanalyse fra november 2017 er om Statens vegvesen vil akseptere en mulig midlertidig løsning i området for en videre planlegging av utbygginger i området. Statens vegvesen mener at før vi kan vurdere dette og før forslag til detaljreguleringsplan blir fremlagt til offentlig ettersyn, må tiltakshaver gjennomføre en «spisset» trafikkanalyse i et perspektiv på 20 år i samsvar med N100.

#### C. Utbyggingsavtale

Forslagsstiller Sweco Norge AS har åpnet for bruk av utbyggingsavtale mellom tiltakshaver, Bodø kommune og Statens vegvesen i forbindelse med opparbeiding av infrastruktur innenfor planområdet. Utbyggingsavtale med bakgrunn i plan- og bygningslovens kap. 17 er kun mellom kommunen og grunneier/utbygger.

#### D. Gjennomføringsavtale

Det må dersom andre enn Statens vegvesen bygger ut her være opprettet en gjennomføringsavtale etter vår mal av 29.09.2016, hvor en fullstendig byggeplan må være tilknyttet gjennomføringsavtalen.

#### E. Prosjekt Bypakke Bodø

I Bypakke 2 er Mørkved sør med som et delprosjekt men det er ingen klar bestemmelse om realisering på kort sikt. Ved en rullering av Bypakken vet ikke vegvesenet om delprosjektet vil få prioritet.

Delprosjektet er ikke med i Nasjonal Transport Plan (NTP) 2018-2029 eller i noe handlingsprogram med bevilgning de nærmeste fire år.

#### F. Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelsene fra områdereguleringsplanen om at det må bli bygd ny adkomst fra Rv. 80 må forslagsstiller medta inn i bestemmelsene til detaljreguleringsplanen.

Det må være en målsetting at permanent adkomst blir ferdigstilt før igangsettelsestillatelse blir gitt for næringsaktiviteter i detaljplanområdet.

#### G. Medvirkning

I det videre planarbeid må Statens vegvesen bli invitert til å medvirke aktivt i planprosessen i tråd med plan og bygningslovens § 1-4. Tiltakshaver, kommunen og Statens vegvesen må i fellesskap vurdere løsninger for adkomst til næringsvirksomhet innenfor arealer i områdereguleringsplanen. Når et planutkast foreligger må vi i samarbeid med Bypakke Bodø få planforslaget til forhåndsvurdering før det blir lagt ut til offentlig ettersyn da vi blir så involvert plan- og forvaltningsmessig forhold i dette område ved Rv. 80.

#### H. Øvrige forhold

Det går et bekkeløp gjennom F/T-området og innenfor områdene N/T1 på områdereguleringsplanen. Utbygger må legge dype nok overvannsledninger for å få utløp fra den regulerte G/S-undergangen. Utbyggeren må ivareta dette, eventuelt ikke hindre framtidig etablering av dette.

SVVs konklusjon:

- Detaljreguleringsplanen er en mindre del av flere utbyggingsområder i områdereguleringsplanen «Mørkved sør». Detaljreguleringen er en vanskelig plansak der Statens vegvesen mener det blir utfordrende å finne en midlertidig trafikal løsning for en mindre del for reguleringsplanen for Mørkved sør. Planlegging av en midlertidig adkomst, som en avkjørsel til et mindre delområde, kan bli uheldig i et helhetlig planperspektiv slik det fremgår av områdereguleringsplanen.
- Vi legger derfor til grunn at utgangspunktet for planleggingen av detaljreguleringen må være områdereguleringsplanen. Vegvesenet anbefaler derfor at det først i planprosessen må bli vurdert kun en permanent adkomstløsning til næringsarealene med et kryss, eventuelt rundkjøring, som vil fungere, og som blir fremtidsrettet for alle trafikantgrupper.
- Nye regler for bygging av rundkjøring er kommet i 2015 etter at områdereguleringsplan for Mørkved sør ble godkjent i Bodø bystyre i februar 2012. Dersom rundkjøring blir valgt må derfor forslagsstiller utferdige søknad om fravik for dette, og deretter oversende søknad til Vegdirektoratet for å få dette godkjent som et fravik i tråd med NA-rundskriv 2015/15.
- En spisset trafikkanalyse i et 20 års perspektiv i tråd med vegnormalene N100 må foreligge, som viser hvilken kapasitet ulike løsninger får for alle trafikantgrupper.

*Planleggers kommentar: Overnevnte krav er i ettertid nærmere avklart med Statens vegvesen og er ivare tatt i planforslaget.*

### 2.6.8 Nordland Fylkeskommune, brev datert 14.01.20 (\*)

Vi viser til vårt innspill til varsel om oppstart i brev av 7.9.2018. Vi ber om at disse merknadene tas hensyn til i den videre planleggingen. Vi har ingen ytterligere merknader til utvidet plangrense.

Planfaglig: I samarbeid med Kartverket og Fylkesmannen i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Dette gjelder både planavgrensning ved oppstart, planforslag ved høring / offentlig ettersyn og endelig vedtatt plan. Publisering i Nordlandsatlas bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, og gir god oversikt over arealforvaltningen. Vi ber derfor kommuner og planleggere benytte seg av tjenesten. Send planforslag med sosi-koder til plannordland@kartverket.no.

Kulturminner: Det vises til fylkeskommunens kulturminnefaglige innspill av 07.09.2018, som også har gyldighet for det utvidete planområdet.

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning.*

### 2.6.9 Nordland Fylkeskommune, brev datert 07.09.18

Redegjør for NFKs ansvarsområder og en del generelle saksopplysninger (oppstartvarsel) og planforhold.

Regionale interesser: Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.2 By- og tettstedsutvikling med punkter knyttet til dette.

Handel: Vi viser i tillegg til Regional planbestemmelse om etablering av kjøpesenter, som har til hensikt å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til miljøvennlige transportvalg og god tilgjengelighet. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at planbestemmelsen definerer detaljhandel som salg av alle typer varer direkte til forbruker, det vil si både dagligvarehandel, faghandel, inklusive salg av plasskrevende varer.

Planfaglig: NFK stiller seg bak de punktlisten fra oppstartsmøtet og forventer at planforslaget følger opp disse og føringer gitt i overordnet plan vedr. handel.

Barn og unge: Barn og unge må ivaretas i planleggingen. Sikker skolevei, samt god tilgang til uteområder er viktige hensyn. Planen bør vektlegge sikring av områder der barn og unges ferdsel og tilstedeværelse kan utgjøre en særlig risiko for liv og helse. Vi ber kommunen sikre barn- og unges interesser i planarbeidet.

Generelle bemerkninger:

- Det bør tas hensyn til klimaendringer, spesielt med tanke på utbygging, plassering og dimensjonering av viktig infrastruktur, samt energibehov og utslipp av klimagasser.
- Nasjonal politikk pålegger kommunen å legge til rette for alle grupper. Interessene til personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas.
- Estetiske forhold må ivaretas, jf. PBL 1-1.
- Planprosessen skal legge opp til medvirkning og berørte parter må trekkes aktivt inn i prosessen.
- Naturmangfoldlovens § 7 gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8 – 12.

Kulturminner: Det er gjennomført arkeologiske registreringer i det aktuelle planområdet i forbindelse med utarbeidelse av områdeplan for Mørkved sør i 2011. Det ble den gang ikke påvist arkeologiske kulturminner som berøres av det aktuelle planarbeidet. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger. Merknaden gjelder ikke pva. Sametinget.

Samferdsel: I planområdet ligger det i dag to tosidige busslommer. Fylkeskommune ber om at disse ivaretas og videreføres i planforslaget.

*Planleggers kommentar: Tas til etterretning. Temaene er nærmere redegjort i planbeskrivelsen.*

### 2.6.10 Bane NOR, brev datert 28.08.18

Planovergang ved NB km 720,127

Rett overfor planområdet er det en usikret planovergang med private planovergangsrettigheter ved Nordlandsbanens km 720,127. Planovergangen er uoversiktlig da den ligger i en kurve. Bane NOR har registrert flere tilfeller av uønskede hendelser ved planovergangen de siste årene. På nordsiden av sporet er det blant annet et idrettsanlegg som tiltrekker seg barn- og unge. Det er en etablert sti i terrenget, som benyttes til ulovlig kryssing via planovergangen. Med en større handelsetablering som

også legger til rette for detaljhandel er vår bekymring at det kan skje en økning av ulovlige kryssinger via den nærliggende planovergangen.

I vår uttale til Bodø kommuneplan forutsatte vi at rekkefølgekravet om planskilt kryssing i gjeldende områdeplan Mørkved Sør ble videreført. Videre viser vi til rekkefølgekravet i vedtatt områdeplan for Mørkvedbukta skole hvor det ligger inne et rekkefølgekrav om gjerde forbi planovergang og avtale om sanering. Videre står det at «*Dersom en slik avtale ikke foreligger må det etableres planskilt kryssing før igangsettingstillatelse for bygging av ny barne- og ungdomsskole gis.*»

Med bakgrunn i historikken rundt aktuelle planovergang og økende fortetting på Mørkved, anmoder vi om at det planlegges helhetlig med tanke på sikker kryssing av jernbanen. Vi forutsetter derfor at det jobbes mot en realisering av allerede innregulerte planskilte kryssing i områdeplan for Mørkved Sør. Bane NOR vil påpeke at vi ikke vil akseptere en forverring i situasjonen ved planovergang ved Nordlandsbanens km 720,127. Bane NOR krever derfor at det tas inn en rekkefølgebestemmelse i planen som forutsetter etablering av planskilt kryssing før det gis igangsettingstillatelse til nytt handelsområde.

Vi viser i denne sammenheng til vår veileder «Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven» hvor det blant annet står: «Nye utbyggingsområder som medfører økt behov for kryssing av jernbane, vil i mange tilfeller forutsette etablering av planskilt kryssing. Dersom det ikke foreligger offentlige bevilgninger til etablering av planskilt kryssing og ny utbygging ikke kan bære kostnadene, vil planen ikke være realiserbar og området kan ikke anses modent for utbygging». Det vises videre til Jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-1 om risiko og § 3-6 om planoverganger.

#### Byggegrenser mot jernbanen

Planavgrensningen ligger på et sted helt inntil jernbanen. Vi minner om at det i henhold til *Jernbaneloven § 10* er «forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje.» For reguleringsplaner uten fastsatt byggegrense mot jernbanen, gjelder Jernbaneloven § 10. Byggegrense mot jernbanen er bl.a. ment å ivareta jernbanens utviklingsbehov, samt arealer for ordinær drift og vedlikehold.

#### Grunnforhold, drenering og overvannshåndtering

Som statlig fagmyndighet for jernbane er Bane NOR opptatt av at utbygging i nærområdene til våre anlegg ikke bidrar til å redusere sikkerheten på sporet. For å kunne godtgjøre at sikkerheten ivaretas, forutsetter vi at tiltakshaver som del av ROS-analysen til planforslaget, gjennomfører en områdestabilitetsanalyse som dokumenterer tilstrekkelig sikkerhet iht. kravene i TEK17 kap. 7/PBL § 28-1 om sikkerhet mot naturfare. Dersom det påvises skredfarlige masser, må det dokumenteres at det planlagte tiltaket ikke vil føre til økt fare for utglidninger/skred, setninger og erosjon som kan ramme jernbanen, dette gjelder både i anleggsfase og permanent. Dersom det er nødvendig å gjennomføre risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot skred, må det sannsynliggjøres at de risikoreduserende tiltakene er gjennomførbare.

Endret arealbruk fører ofte til endret avrenning, noe som i verste fall kan øke faren for skader som følge av flom, erosjon, utglidninger etc. mot Nordlandsbanen. Det må derfor beskrives hvordan overvannshåndtering tenkes løst, med eventuelle avbøtende tiltak. Dersom tiltaket fører til en forverring sammenliknet med dagens situasjon, må det gjennomføres risikoreduserende tiltak.

*Planleggers kommentar: Tas delvis til følge. Jf. nærmere redegjørelse i kap. 6.10 (virkninger av planen).*

### 2.6.11 Bane NOR, brev datert 09.01.20 (\*)

Nordlandsbanen går langs og innenfor varslet planområde. Utvidet planområde grenser inn mot jernbanen på begge sider, og over en lengre strekning enn tidligere varslet planområde. Vi viser til vår uttalelse til opprinnelig varsel om planoppstart datert 28.08.2018, og påpeker at denne fortsatt må legges til grunn.

Planen må ta hensyn til jernbanen, da den grenser mot og dels går over jernbanen. Da planområdet ligger i nærføring med jernbanen over en lengre strekning enn ved opprinnelig varsel om planoppstart, vil jernbanen berøres mer betydelig enn tidligere forutsatt i opprinnelig oppstartvarsel. Vi vil derfor i sterkere grad påpeke at jernbanens sikkerhet og fremkommelighet må dokumenteres, særlig i forhold til temaene sikkerhet ved ferdsel nær jernbanesporet, grunnforhold og overvannshåndtering.

Det er i dag et gjerde langs jernbanen langs deler av planområdet, frem til ca. Nordlandsbanens km. 719,92 i øst. Da utvidet planområde nå vil gå helt inn til jernbanen også i et område hvor jernbanen ikke er sikret med gjerde, vil endret arealbruk kunne medføre økt ferdsel nær sporet. Økt ferdsel nær sporet gir en økt risiko for alvorlige ulykker. Vi ber derfor om at det i planarbeidet vurderes om endret arealbruk kan generere økt ferdsel nær sporet som øker risikosituasjonen. Dersom fremtidig arealbruk kan gi økt risikosituasjon, forutsetter vi at planen stiller rekkefølgekrav om at det må etableres gjerde mot jernbanen langs hele planområdet, før utbygging kan tillates.

Planområdet vil gå inn mot jernbanen, delvis på begge sider, over en ganske lang strekning. Vi forutsetter derfor at planen dokumenterer at endret arealbruk eller anleggsarbeid ikke vil påvirke jernbanens stabilitet negativt. Det må sikres at jernbanen ikke kan utsettes for risiko for skader forårsaket av masseforflytning, anleggsarbeid, sprengning, endret avrenning av overvann m.m. Vi viser til plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 kap. 7. Siden planområdet nå omfatter en del av jernbanen, øker sjansen for at tiltak i henhold til planen utløser behov for arbeid nær jernbanesporet, som forutsetter behov for å avklare sportilgang. Vi henviser her til Bane NORs egen prosess for søknad om sportilgang.

Vi viser til jernbanelovens § 10 vedrørende byggegrense mot jernbanen. Vi ber også om at Bane NORs eiendom som omfattes av planen reguleres med arealformål Trasé for jernbane, STJ (sosi-kode 2021). Som beskrevet i vår uttalelse til opprinnelig varsel om planoppstart, understreker vi at planen må forutsette at planovergangen ved Nordlandsbanens km 720,127 er stengt og planskilt kryssing av jernbanen etablert før igangsettingstillatelse for nytt handelsområde kan gis.

*Planleggers kommentar: Tas delvis til følge. Jf. nærmere redegjørelse i kap. 6.10 (virkninger av planen).*

### 2.6.12 Kulturkontoret v/Bodø kommune, brev datert 09.01.20 (\*)

Deler av det utvidede arealet som er tatt inn i planområdet i nordvest går inn på Mørkvedlia idretts- og friluftspark. I den forbindelse vil Kulturkontoret påpeke at det er viktig at snarveg-/gangforbindelsen fra sør og inn mot Mørkvedlia idretts- og friluftspark ivaretas på en god måte. Videre omfatter planområdet eksisterende turstier og turveger som må ivaretas i det videre planarbeidet.

Vi ser at planområdet grenser tett på eksisterende kunstgressbane og klatrehall, men tar som utgangspunkt at dette ikke vil legge føringer på utvikling av anleggene. Videre gjør vi oppmerksom på at Mørkvedlia idretts- og friluftspark er under utvikling, og det blir derfor viktig å se dette opp mot det aktuelle planområdet for Mørkved handlespark.

*Planleggers kommentar: Tiltaket får ingen konsekvenser for bruken av eller arealene til Mørkvedlia idretts- og friluftspark. Det er regulert inn en gangbruforbindelsen fra sør om RV80 og inn til Mørkvedlia idretts- og friluftspark. Virkningene av dette er nærmere redegjort for i kapittel 6.10, 6.11 og 6.12.*

## 2.7 Uttalelser fra andre

### 2.7.1 Bodin Bondelag v/Steinar Nordvik, e-post 30.08.18

Vi viser til planoppstart for ovennevnte område med hensikt å bygge ned matjord og lage handelsområde.

Bodin bondelag reagerer kraftig på at det igjen foreslås å bygge ned matjord. Kun 3 % av arealet i Norge er dyrket eller dyrkbar jord. Det må derfor være helt unødvendig å bygge ned disse arealene.

Jordene brukes i dag til matproduksjon og er således en del av driftsgrunnlaget til dem som bruker disse.

Bodin bondelag mener at arealet må tilbakeføres med planstatus LNF og sikres mot fremtidig nedbygging.

Usikkerhet knyttet til veien i området tilsier også at utarbeidelse av plan bør utsettes til det foreligger en endelig løsning. Dette blant annet for å se på hvordan dyrka marka kan vernes best mulig.

Dersom nedbygging mot formodning skulle bli vedtatt bør utbygger pålegges og erstatte dyrkamarka i forhold 1:2. Vi ber derfor om at kommunen pålegger tiltakshaver og komme med redegjørelse for ulike alternativer for å bevare eller erstatte dyrka jord.

*Planleggers kommentar: Tas ikke til følge. Det vises til planbeskrivelsens kap.4.10 og 6.7.hvor temaet er nærmere beskrevet og vurdert.*

### 2.7.2 Seksjon for Idrett og friluftsliv, udatert brev.

Vi ønsker å påpeke at det i dag er et svært uoversiktlig krysningspunkt mellom brukere av gang- og sykkelveien og Myraveien.

Helt konkret, så ser ikke syklister som sykler østover trafikken som kommer ut av Myraveien. Pr i dag er det et lite trafikkert punkt, men på tross av dette føles det utrygt å passere der som syklist. Slik som det ble lagt frem i kommunens planmøte i vår, så skal dette være hoved inn- og utfart fra handleområdet.

I dag er en del av sikten blokkert av store syrinbusker, men det ligger en garasje bak disse som også vil ta sikt selv om buskene blir fjernet.

Seksjon for idrett og friluftsliv ber om at det utredes hvordan syklende og gåendes behov best mulig kan ivaretas i området. Et nytt handelssenter vil generere betydelig mer trafikk enn dagens situasjon. Både av biler, syklende og gående.

*Planleggers kommentar: Boligene helt i starten av Myraveien og selve veien ligger utenfor den endelige planavgrensningen. Området vil på sikt utvikles og reguleres og veien med tilknytning mot RV80 vil bli sanert (boligene er i områdeplanen regulert bort). Boligene innerst i Myraveien er fanget opp og ivaretatt i det nye veisystemet.*

## 3 Planstatus og rammebetingelser

### 3.1 Overordnede planer

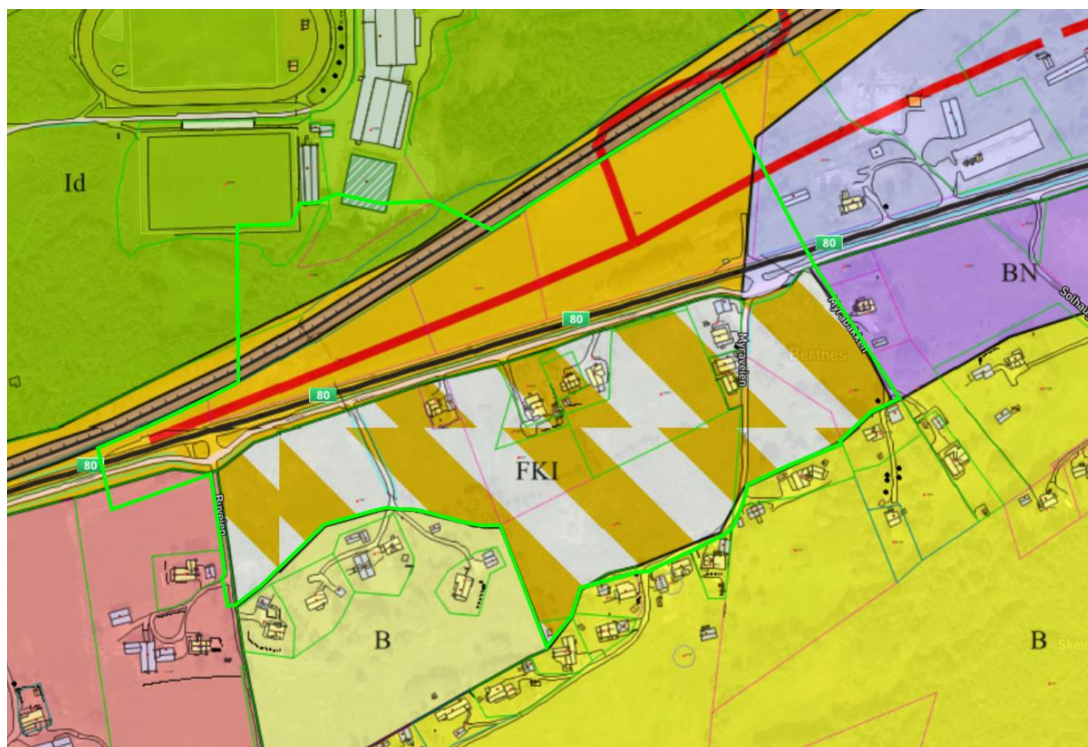
#### 3.1.1 Kommuneplanens arealdel for Bodø kommune 2018-2030

Hoveddelen av varslet planområdet er avsatt til bebyggelse og anlegg (nord for rv. 80) og kombinert bebyggelse og anleggsformål (sør for rv.80). Deler av planområdet omfatter også områder avsatt til friområde (nord mot Mørkvedlia) og offentlig/privat tjenesteyting. Tykke streker i rødt på tvers av planområdet viser framtidig trase for hovedvei (skisse).

Områdene sør for rv.80 (felt FK1) er avsatt til handelsområde og er merket på kommuneplanens temakart for handelsområder utenfor sentrum<sup>1</sup>. For området gjelder følgende bestemmelser:

*«Det er tillatt med handel i Mørkved Sør i kombinertområdet FK1 med maksimalt 20 000 m<sup>2</sup> for handel inkludert 2000 m<sup>2</sup> BRA dagligvarer. Det stilles krav til godkjent adkomstløsning».*

I forbindelse med utlegging av handelsområdet ble det utført en konsekvensutredning og en handelsutredning. Både konsekvensutredningen og handelsanalysen konkluderte positivt med planlagt handelsetablering. Handelsetableringen vurderes å styrke Bodøs posisjon som regionalt handelssenter og vil ikke gi negative konsekvenser for handelen i sentrum<sup>2</sup>.



Figur 2. Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Grønn strek viser planområdet. Rød linje viser overordnet trase for planlagt riksvei. Kilde: kommunekart.no

<sup>1</sup> Bodø har totalt tre handelsområder utenfor sentrum: Stormyra, Hunstad bydelssenter og Mørkved sør.

<sup>2</sup> Kunnskapsparken, 2017. Handelsanalyse Mørkved Handelseiendom.

### 3.1.2 Kommunedelplan for rv.80 Naurstadhøgda – Thalleveien

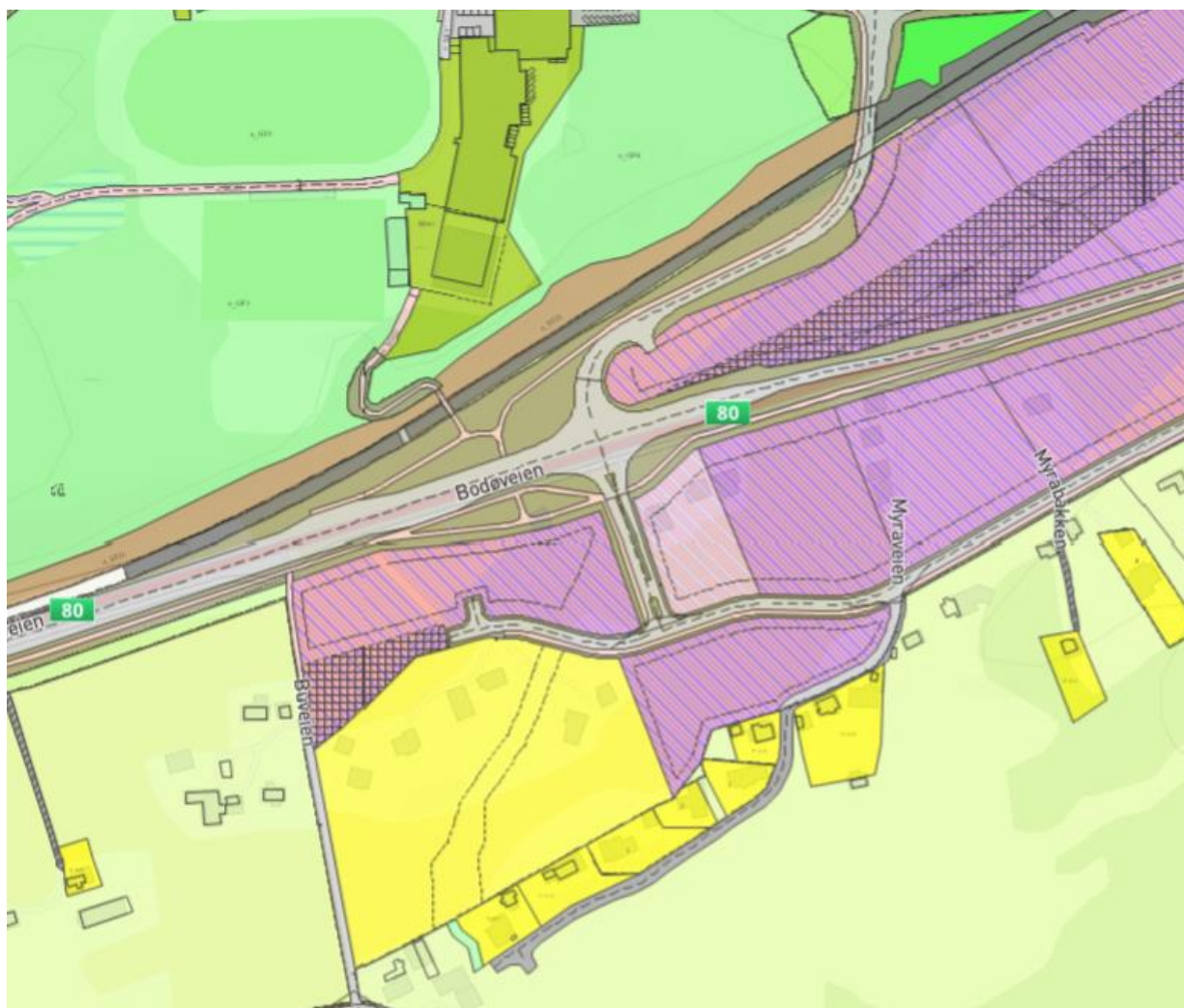
I 2008 ble det vedtatt en kommunedelplan for ny riksvei 80 fra Naurstadhøgda til Thallekrysset. Som oppfølging av dette, startet arbeidet med Bypakke Bodø. Bypakken ble etablert gjennom et samarbeid mellom Bodø kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket (nå Bane NOR).

## 3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfatter deler av områderegulering for Mørkved Sør vedtatt 2012, reguleringsplan for Bertnes industriområde vedtatt i 1982, samt deler av reguleringsplan for Mørkvedlia idrettspark vedtatt 2001. Hoveddelen av planområdet er regulert til næring/tjenesteyting og et mindre felt er regulert til forretning/tjenesteyting. Øvrige områder er regulert til samferdselsformål (veg, bane, gang-/sykkelveg, annen veggrunn), friområde og idrettsanlegg.

Områdeplanen legger opp til %-BYA= 100% og byggehøyde fra 7- 9 meter.

Området regulert til forretning/tjenesteyting med en begrensning opp til 3000m<sup>3</sup> BRA er unntatt krav om detaljregulering, ellers gjelder plankrav for alle utbyggingsområder i planområdet.



Figur 3. Utsnitt av gjeldende reguleringsstatus for området. Kilde: Kommunekart.no.



### 3.3 Tilgrensende planer og pågående planarbeid

Planområdet grenser inntil følgende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Mørkved - Bertnes, vedtatt 1980
- Reguleringsplan for Myraveien, Bertnes, vedtatt 1997

Det foreligger et avklaringsmøte for mulig oppstart av detaljregulering av nytt boligområde sørvest for planområdet (jf. innspill 2.5.4). Det er ikke varslet oppstart av planarbeid for detaljregulering av området

### 3.4 Statlige og regionale planretningslinjer

Det er foretatt en samlet vurdering av tiltaket mot statlige retningslinjer, rammer og føringer og funnet at tiltaket ikke er i strid med disse. Relevante retningslinjer/rammer/føringer i forbindelse med planforslaget er listet opp nedenfor:

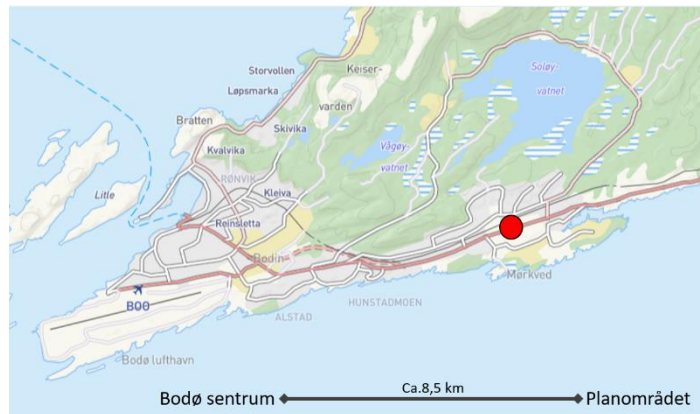
- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2013)
- Statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel (2013)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2012)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Naturmangfoldloven (2012)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2009)
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming (2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barns og unges interesser i planleggingen (1995)

## 4 Beskrivelse av planområdet – Eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Mørkved, sør for Nord Universitet, Mørkved bydelssenter og Mørkvedlia idretts- og friluftspark.

Figur 4. Til høyre: Oversiktskart. Planområdet merket med rød prikk. Underlagskart fra [kommunekart.no](http://kommunekart.no)



Riksveg 80 (Bodøveien) ligger sentralt i planområdet og markerer det vi videre i planbeskrivelsen omtaler som «nordlig» og «sørlig» del av planområdet. Planområdet omfatter også en mindre del av jernbanetraseen og skogsområdet opp mot Mørkvedlia idretts- og friluftspark.

Planområdet er ca. 63 daa og er vist med grønn linje på ortofotoet under.



Figur 5. Planavgrønsning for planforslaget (innskrenket ift. varslet planavgrønsning) vist på flyfoto. Kilde: [www.kommunekart.com](http://www.kommunekart.com), bearbejdet av Norconsult 2020.

## 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Hoveddelen av planområdet er ubebygd og består av jordbruksareal i både nordlig og sørlig del. I tillegg omfatter planområdet fire eneboliger. Boligene har atkomst fra gang-/sykkelveien på sørsiden av rv.80 med avkjørsel til rv.80 fra krysset ved Myraveien (i øst) og Buveien (i vest).

## 4.3 Stedets karakter

Sørlig del av planområdet fremstår landlig og åpent med spredt boligbebyggelse og uten tydelig orientering eller struktur.

I nordlige deler av planområdet er det landlige preget redusert, selv om også dette området i hovedsak består av jordbruksareal. Dette skyldes betydelig høyere aktivitet (og barrierer) knyttet til trafikken langs rv.80, gang-/sykkelveien og jernbanen, i tillegg til forbindelsen mot Mørkvedlia. Det er også tettere vegetasjon langs rv.80 og i nordlig del av planområdet enn i den sørlige delen.

I utkanten av planområdet mot sør markeres et skille for stedets karakter. Videre sørover er boligbebyggelsen tettere og boligene er orientert langs den private veien Myraveien. Dette området har også store, ubebygde arealer regulert til boligbebyggelse, noe som kan gi et stort potensial for boligutbygging på sikt. Området har i dag imidlertid også et relativt landlig preg.

## 4.4 Landskap

Sentrale deler av planområdet er relativt flatt og åpent. I nordlig del ligger det en skogkledt åsrygg med forbindelse opp mot Mørkvedlia idretts- og friluftspark. Boligene sør for planområdet ligger på en ås med ulendt terreng. Videre sørover (utenfor planområdet) har landskapet en tydelig helning mot Mørkvedbukta og havet i sør.



Figur 6. Planområdet sett imot nord fra Myraveien. Omtrent midt i bildet vises den ene boligklyngen med tre boliger langs rv.80 som planlegges revet. I øst vises boligene langs Myraveien. Kilde: Google street view (2010).



Figur 7. Planområdet sett imot vest fra Myraveien. Til venstre i bildet skimtes boligene langs Myraveien som markerer sørlig avgrensning av planområdet. Til høyre i bildet skimtes den ene boligklyngen i planområdet som ligger langs Rv.80 og som planlegges revet. Kilde: Google street view (2010).



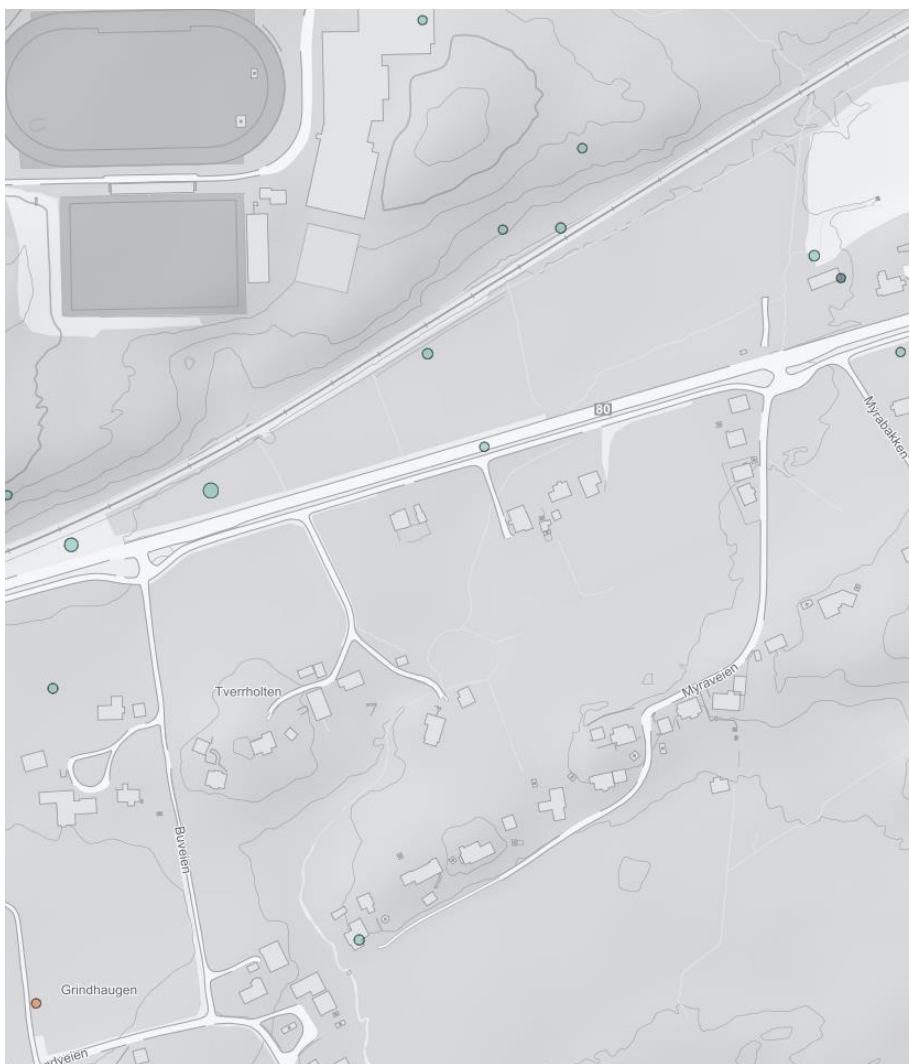
Figur 8. Nordøstlig del av planområdet sett fra gang-/sykkelveien ved rv.80. Til høyre vises atkomsten til en av boligene. Kilde: Google street view (2010).

## 4.5 Kulturminner og kulturell verdi

Det er ikke registrert kulturminner i planområdet.

## 4.6 Naturverdier

Innenfor planområdet er det registrert noen observasjoner av både fugl og planter. Alle registreringene er av arter som regnes som livskraftige (LC). Observasjonene vurderes generelt å være relativt vanlige funn og arter vi finner mye av langs grøftekanter, blant annet hundekjeks, seljer og arter fra marikåpeslekta. Basert på registreringene som er gjort vurderes det ikke nødvendig med spesielle hensyn/tiltak i forbindelse med reguleringsplanen.

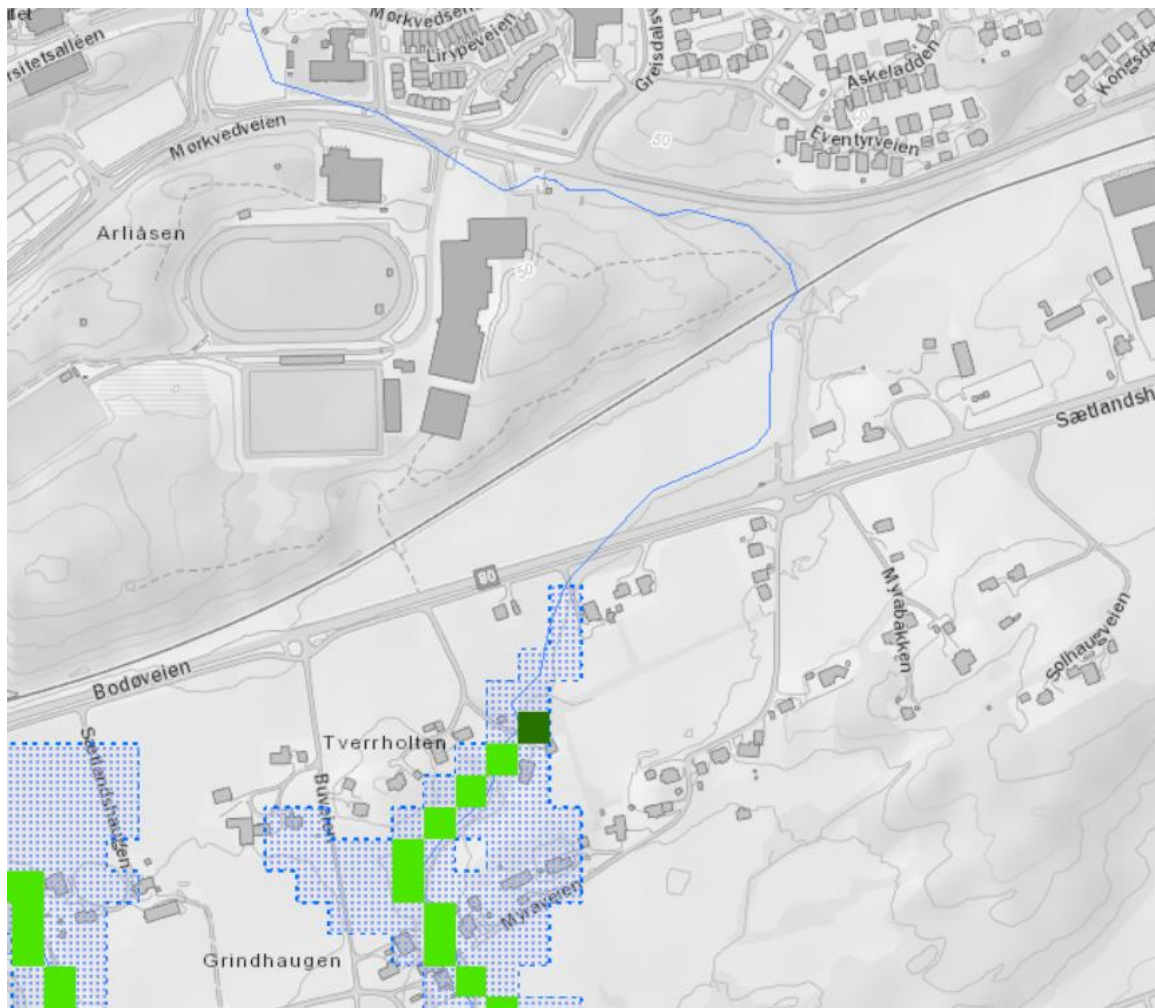


Figur 9. Registrerte naturverdier innenfor planområdet. Kilde: Artsdatabanken.

## 4.7 Flom

Det renner en elv gjennom planområdet med stedvis sterk vannføring. Elva er lagt i rør under eksisterende rv.80 og planlegges lagt i sør videre sør for rv. 80 (jf. kap. 5.10).

Sørlige deler av elveløpet er merket på aktsomhetskart for flom med maksimal vannstandstigning på 1-3 meter, jf. kartfigur under. Aktsomhetskartene er grovmasket og har for lav detaljeringsgrad til å benyttes direkte i detaljreguleringsplanen, men gir en indikasjon på områder hvor det kan være nødvendig med spesielle hensyn.



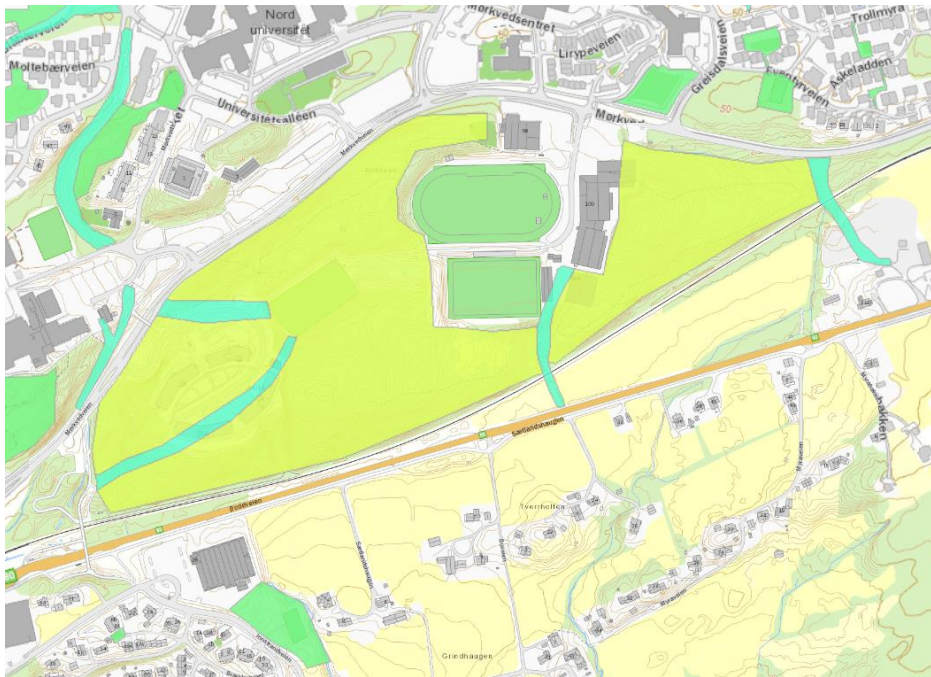
Figur 10. NVEs aktsomhetskart for flom og maksimal vannstandstigning. Kilde: NVE Atlas

## 4.8 Miljø

Basert på eksisterende og historisk bruk av området er det lite som tilsier at området har forurenset grunn, utover eventuell forurensning i tilknytning til jernbanetraseen og langs riksveien. Der det finnes mistanke om forurenset grunn skal forholdet avklares nærmere før graving, iht. forureningsforskriften kapittel 2.

## 4.9 Rekreasjonsverdi/bruk

Planområdet omfatter og grenser inntil friluftsområder i nord rundt Mørkvedlia idretts- og friluftspark. Alle områdene er vurdert som svært viktige friluftsområder. De gule områdene på figuren under viser nærturterreng som vurderes å ha middels god tilrettelegging, men med stor potensiell bruk. De turkise feltene er registrerte grønncorridorer som viser viktige stier, snarveier og forbindelser i området. Det er verdt å merke seg at to av disse krysser jernbanen uten sikring i form av planskilt over- eller undergang. Den ene av disse ligger innenfor planområdet, mens den nordvestre ligger utenfor planområdet. Grønncorridorene er svært viktige som skolevei og til fritidsaktiviteter, men også som stier til bussforbindelse langs rv.80.



Figur 11. Oversikt over registrerte rekreasjons- og friluftsområder i nærheten av planområdet. Kilde: Miljødirektoratet



Figur 12. Mye benyttet stri/tråkk fra rv.80 og over jernbanen opp mot Mørkvedhallen. Bilde tatt på befaringsdato 21.03.20, Line Frantzen/Norconsult AS

## 4.10 Landbruk

Tilnærmet alt av ubebygget areal innenfor planområdet er karakterisert som fulldyrka jord. Områdene er i varierende grad i drift i dag. Grovt sett kan man si at områdene ved Sætlandshaugen (vestre del av planområdet) og videre vestover mot Plantasjen (utenfor planområdet), i tillegg til noen mindre områder nord og sør for rv.80 er i drift som jordbruksareal i dag. Områder med gammel slåttemark benyttes til beite, mens områdene nærmest rv.80 og jernbanen fremstår delvis gjengrodd. Jordkvaliteten i området er ikke kartlagt.

Til tross for delvis nedlagt jordbruk, representerer området Mørkved-Bertnes et av de få områdene med relativt store og sammenhengende jordbruksarealer i sentrale deler av Bodø.

Bildene under viser jordbruksområdene i planområdet, der bildet fra øst viser dyrka mark i drift (Figur 13) og bildet fra vest viser nedlagt, gammel dyrkamark med tegn på gjengroing (Figur 14). Se også bilder i kap. 4.4.





Figur 13. Planområdet sett imot øst fra Sætlandshaugen med rv.80 til venstre. Kilde: Google street view.



Figur 14. Planområdet sett i fra Myrabakken, med blikk vestover imot Myraveien. Gang-/sykkelveg langs Rv.80 til høyre i bildet. Kilde Google street view.

## 4.11 Trafikale forhold

Fartsgrensen på rv.80 gjennom planområdet er 60 km/t. Veien har en registrert ÅDT på 13 000 for 2018. Andel tungetrafikk utgjør 9% (vegkart.no).

I planområdet er det to avkjørsler til boligene på sørsiden av planområdet, ett ved Buveien i vest og ett ved Myraveien. Krysset ved Myraveien er særlig utfordrende fordi krysset også benyttes til bussholdeplass, og det er høye busker som kan gir dårlig sikt for kjørende ut av Myraveien (jf. Figur 15). Det er registrert flere trafikkhendelser i dette området, men hovedsakelig av eldre dato. Krysset ved Buveien er oversiktlig, men ikke optimalt ettersom kjørende må kjøre på gang-/sykkelveien for å komme til boligene (jf. Figur 16).

Myraveien og de øvrige interne veiene i planområdet er private veier opparbeidet med grus.

Nordlandsbanen ligger nord for rv.80 og delvis innenfor planområdet. På begge sider av jernbanen er det etablert et flettverksgjerde for å hindre kryssing. Gjerdet har to åpninger hvor det er mulig å krysse jernbanen og som er mye brukt som sti (jf. 4.9). Den samme forbindelsen innebærer også kryssing av riksveien. På krysningspunktet over rv. 80 er det pr. i dag ikke fotgjengerfelt eller fortau som leder fotgjengere til trafikksikker kryssing. Begge krysningspunktene vurderes som trafikksikre slik de er i dag.

Rv.80 betjenes jevnlig av kollektivtrafikk med buss (lokal- og regionale ruter). Det er etablert bussholdeplass på begge sider av rv.80. I tillegg ligger Mørkved stasjon (tog) omtrent 500 m vest for planområdet.



Figur 15. Krysset øst i planområdet ved Myraveien sett imot øst. Kilde: Google street view.



Figur 16. Krysset vest i planområdet ved Buveien sett imot øst. Kilde: Google street view.

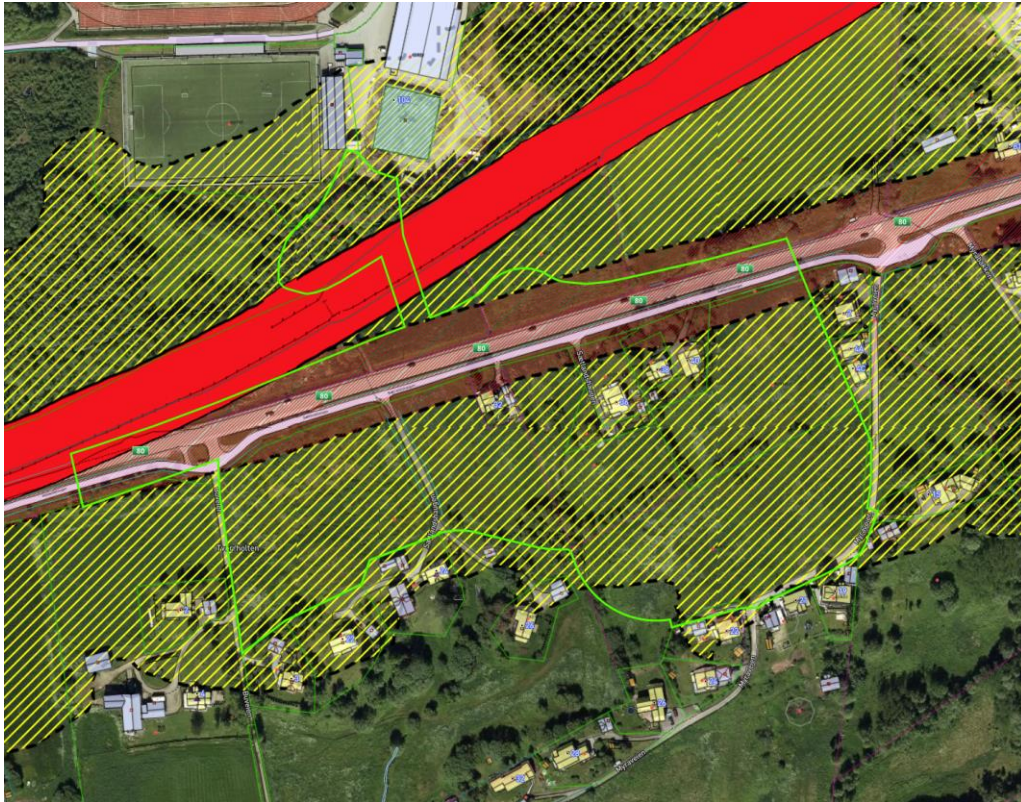
## 4.12 Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme og er unntatt tilknytningsplikt.

Det er etablert flere kommunale VA-ledninger i grunnen som kommer i konflikt med tiltaket og som må omlegges.

#### 4.13 Støy

Planområdet omfattes av vesentlig støy i tilknytning til jernbanen og rv.80 og berøres av både rød og gul støysone, som vist på figuren under.



Figur 17. Temakart støysone for jernbane og riksveg. Planområdet er merket med grønn linje. Kilde: kommune kart.no

#### 4.14 Grunnforhold

Beskrivelsen under er hentet fra geoteknisk notat 10204711-G01 (Sweco Norge AS, 2018).

##### Topografi:

Terrenget på sørsiden av Rv80 ligger flatt mellom kote +28,0 og +29,0. Videre sørover ligger det noen oppstikkende høydepartier. På nordsiden av planområdet strekker terrenget seg horisontalt til kote +31,0, og deretter skrår det bratt videre oppover.

##### Grunnundersøkelser

Tidligere grunnundersøkelser på nordsiden av planområdet viser faste masser med tykkelse mellom 1,6 m til mer enn 30,8 m. Løsmassene utgjør sand og underlaget av silt og leire. Registrering i installerte grunnvannsrør viser at grunnvannstand varierer fra 0,5-3,4 m under eksisterende terreng.

Grunnundersøkelser utført av Statens vegvesen langs Rv.80 viser et 0,5-1,0 m tykt topplag av matjord/torv. Derunder ligger det stort sett bløte eller løst lagrede masser og deretter en gradvis overgang til fast lagrede masser dypere ned. Boringene ble avsluttet i meget faste masser eller mulig fjell, 0,8 til 6,4 meter under terrenget.

#### Løsmasser:

NGU's løsmassekart viser at planområdet består av marine strandvaskede sedimenter med mektighet større enn 0,5 m. Kornstørrelsen varierer fra sand til blokk, men sand og grus er vanligst. Der det ligger oppstikkende høydepartier, viser NGU's løsmassekart fjellblotninger eller løsmasser dannet av fysisk eller kjemisk nedbryting av berggrunnen. I følge NGU's kart ligger området innenfor marin grense.

#### Vurderinger:

Utfra de tidligere utførte grunnundersøkelsene nærheten av planområdet, og NGU's løsmassekart stipulerer vi at området kan bestå hovedsakelig av 3 løsmasselag. Øverste ligger det et lag av matjord/torv, og derunder ligger det et løst lag eller bløtt lag over svært faste masser. Fjell dybde i området kan variere fra fjell i dagen til dybde større enn 30,0 m. Dette må verifiseres med supplerende grunnundersøkelser da grunnforhold slik at det finnes varierer i stor grad.

Området ligger innenfor maringrense slik at det finnes risiko for kvikkleire/sprøbruddsmateriale. Det anbefales at det må utføres supplerende grunnundersøkelser.

#### Områdestabilitet

Området ligger under marin grense og har høydeforskjell som gjør at området må undersøkes i henhold til NVEs kvikkleireveileder 7/2014.

Risikokartet for kvikkleireskred utarbeidet av NGU/NGI gir en oversikt over større områder som har risiko for kvikkleire. I bodø kommune er det kun området ved Rønnavika som er registret som faresone. Kartet fanger ikke opp mindre soner, og det er derfor utført en vurdering basert på utførte grunnundersøkelser.

Utførte grunnundersøkelser viser at leiren som er testet ved laboratoriet ikke har sprøbruddsegenskaper, og heller ikke er nært denne grensen. Generelt er omrørt skjærstyrke over 10 kPa. Leirlagene virker heller ikke å være sammenhengende over området og er trolig ofte avbrutt av sandige lag om områder.

Fra en samlet vurdering av utførte grunnundersøkelser, topografiske forhold og vurdering av prøveresultater for leiren konkluderes det med at områdestabiliteten er tilfredsstillende og sannsynligheten for at området inneholder sammenhengende lag av kvikkleire/sprøbruddsmaterialet vurderes som liten.

Det må gjøres en selvstendig og uavhengig vurdering av ansvarlig geoteknisk firma i forbindelse med detaljprosjektering. Vurderingen er utført av geoteknikker Espen Karlsen og det viser til dokument RIG-NOT 01 datert 03.04.2020.

## 4.15 Luftforurensning

På grunn av nærheten til rv. 80 og jernbane er det sannsynlig at planområdet til tider kan ha forhøyede nivåer av luftforurensning. Det er ikke kjent at verdiene tidligere har overskredet det som kan regnes som akseptable verdier og forholdet antas å være tilfredsstillende i forhold til planlagt bebyggelse (forretning/næring).

## 5 Beskrivelse av planforslaget og planlagt arealbruk

### 5.1 Analyser og utredninger

Planarbeidet bygger på følgende utredninger og analyser:

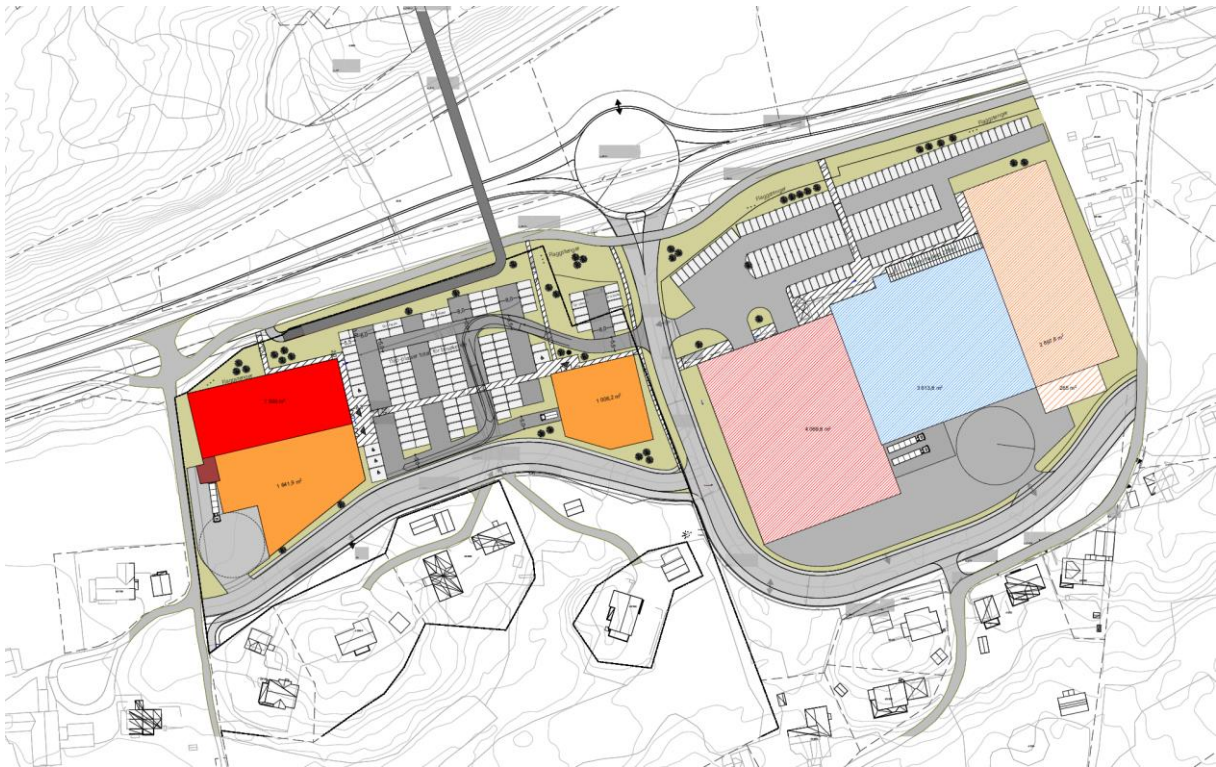
- 10204711-G01 Geoteknisk notat grunnforhold, Sweco Norge AS, 2018 (jf. kap. 4.13)
- Kontroll av områdestabilitet, Norconsult 2020, notat RIG-NOT 01 (jf. kap. 4.13).
- Trafikkanalyse Mørkved, Cowi 2019, notat 001-001, A105056 (jf. kap. 5.6)
- Forarbeid for omlegging av VA, Sweco, notat 10204711, 2018 (jf. kap. 5.7-5.8).

### 5.2 Planlagt arealbruk

Planen åpner for 15 000 m<sup>2</sup> BRA forretning for detalj- og plasskrevende varer med tilhørende parkering. Av dette kan inntil 2 000 m<sup>2</sup> BRA være dagligvare. Bruksarealet reguleres uten tillegg for tenkte plan. I forhold til rammene som er satt i kommuneplanens arealdel med tanke på handel, innebærer dette at mengde dagligvare utnyttes fullt ut, mens det fortsatt vil være en restkapasitet i forhold til mulig øvrig handel innenfor handelsområde på Mørkved sør.

Atkomsten reguleres fra en tofelts rundkjøring langs rv. 80 med atkomst til handelsområdet i sør. På sikt kan det være aktuelt å oppgradere veien og rundkjøringen til firefelts vei som del av framtidig

Bypakke II. Det planlegges derfor ikke utbygging nord for rv.80 da det er vesentlig at de nødvendige arealene opprettholder fleksibilitet på en måte som ikke forhindrer dette i framtiden.



Figur 18. Situasjonsplan. Odin prosjektering AS.

### 5.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planlagt bebyggelse er utformet og plassert med tanke på å få best mulig utnyttelse av tomtene, sett i sammenheng med det planlagte trafikksystemet rundt med atkomst, kundeparkering og varelevering/logistikk. Det er planlagt høy utnyttelsesgrad og en kompakt bygningskropp. Området reguleres med utnyttelsesgrad på %-BYA=100%.

For å differensiere fasadene er det planlagt ulik farge- og materialbruk på fronten av bebyggelsen mot rv.80. I tillegg er det tenkt at inngangspartiene skal få noe økt takhøyde i forhold til resten av bebyggelsen.

Byggehøyden reguleres til 9 meter i vest og 7,5 meter mot øst innenfor BF1 og 9 meter innenfor BF2 i forhold til bearbeidet terreng. I tillegg åpnes det for at inngangspartiene og enkeltstående/mindre bygningselementer og konstruksjoner kan tillates over dette. På grunn av usikkerhet knyttet til massebehov og kotenivå på ferdig planert terreng, reguleres byggehøydene med bestemmelser i meter i stedet for koter.



Figur 19. Fugleperspektiv av planlagt bebyggelse sett mot sør med fasader vent mot rv.80. Forretningsområde BF1 til venstre i bilde og BF2 til høyre. Eksisterende og fremtidige veistrukturer vises rundt. Odin Prosjektering AS.



Figur 20. Perspektiv mot øst. Østlig del av forretningsområde BF2 nærmest og forretningsområde BF1 lengst bort. Odin Prosjektering AS.

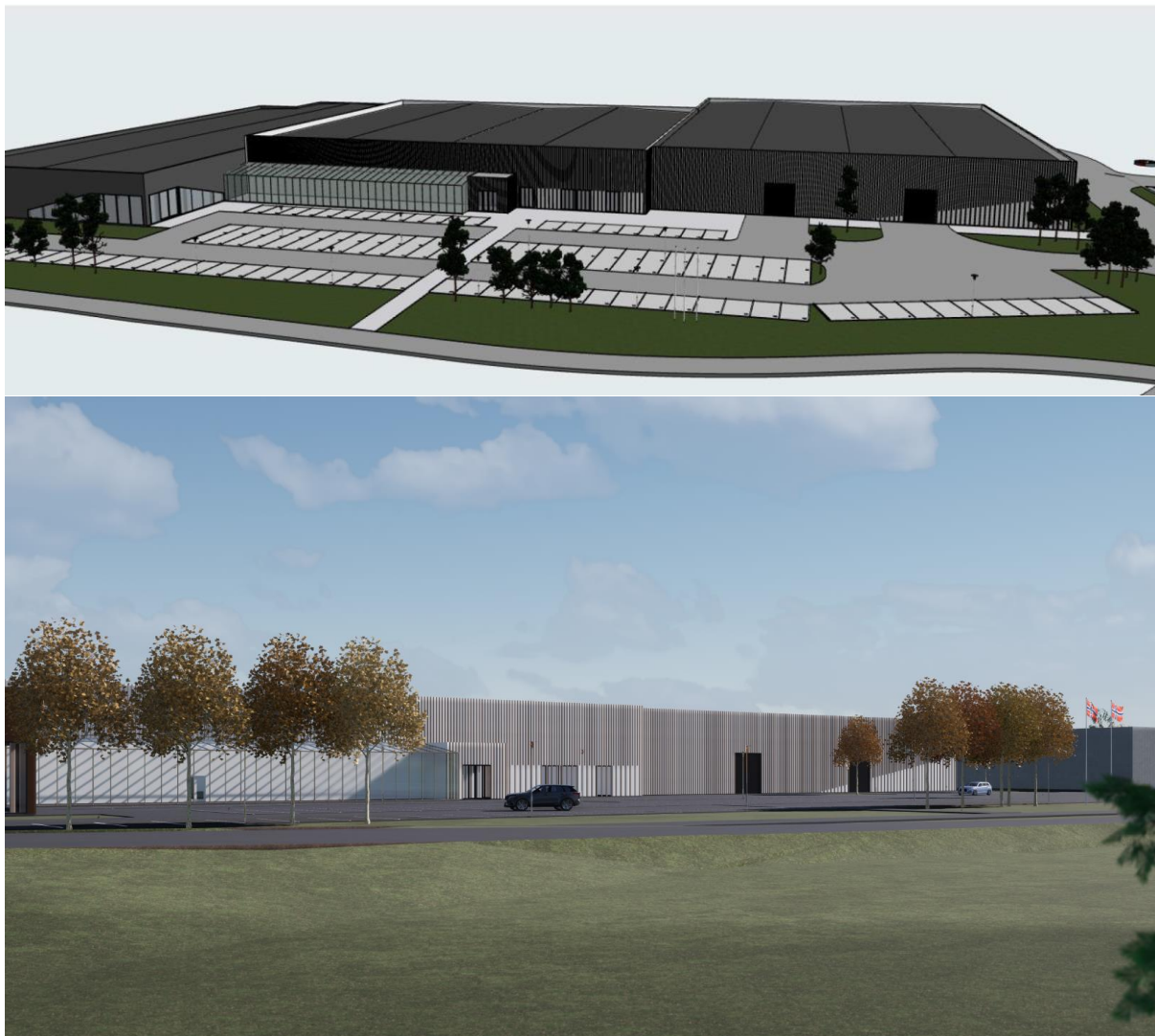




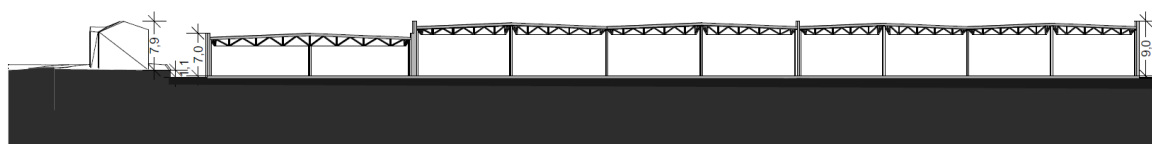
Figur 21. Perspektiv mot vest. Vestlig del av forretningsområde BF1 nærmest og forretningsområde BF2 lengst bort. Odin Prosjektering AS.



Figur 22. Perspektiv mot øst innen ved innkjøringen til forretningsområde BF1. Odin Prosjektering AS.



Figur 23. To perspektiv fra RV80 mot sør/sørvest. Viser fader vendt mot RV80 for bebyggelse innenfor forretningsområde BF1.



Figur 24. Snitt av bebyggelsen med planlagt differensiering av byggehøydene innenfor forretningsområde BF1. Snittet viser nordlig fasade av bebyggelsen. Til venstre vises eksisterende boligbebyggelse langs Myraveien. Odin Prosjektering AS.

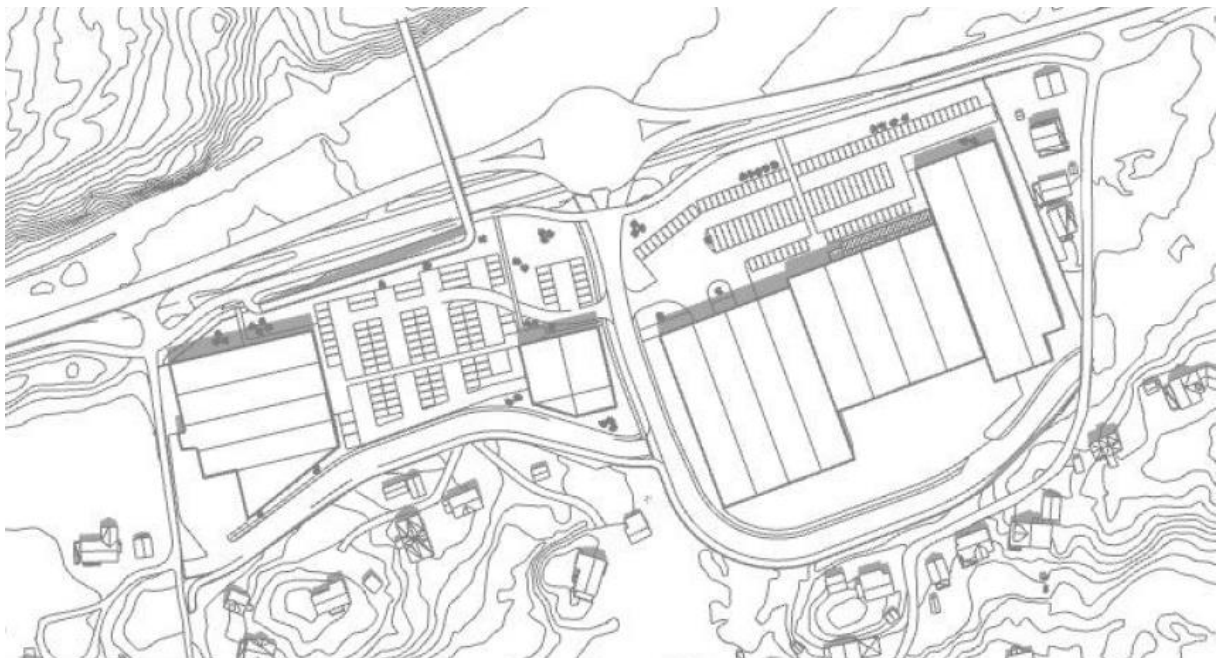
## 5.4 Sol-/skyggevirkning

Sol-/skyggeanalyse for den planlagte bebyggelsen viser at tiltaket vil kaste skygge på nabobebyggelsen langs Myraveien i øst utover ettermiddagen, både sommertid og høst. Disse boligene vil da få noe redusert solforhold på sin tomt, i tillegg til redusert utsikt mot vest og sørvest.

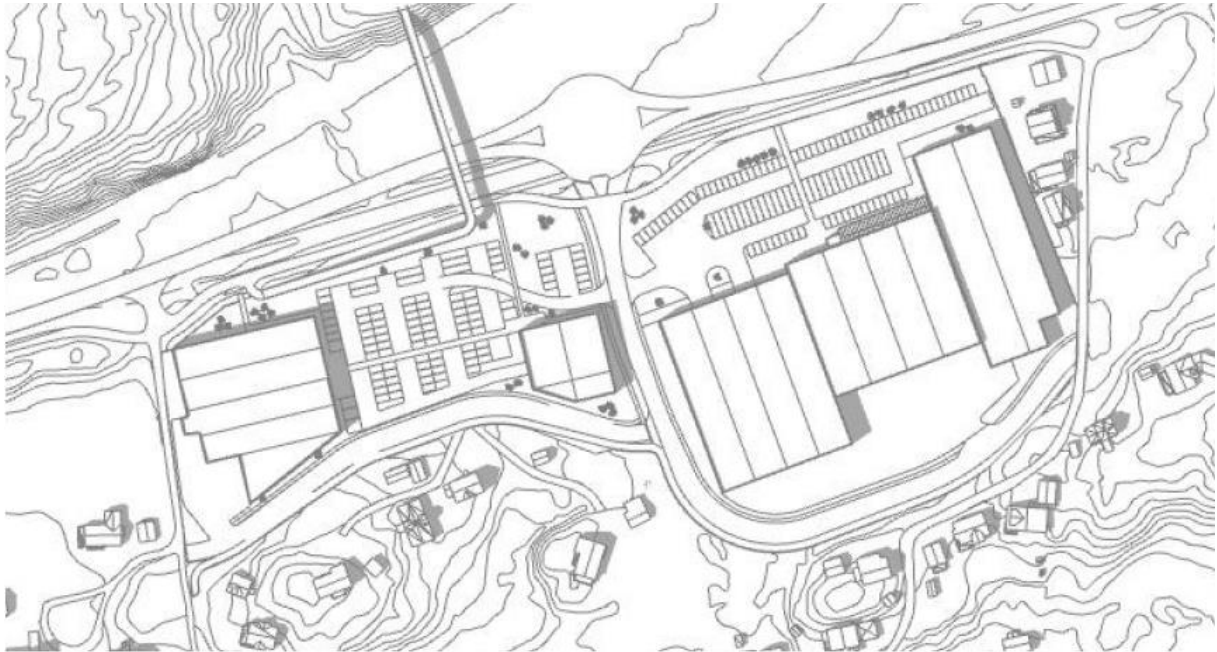
De nevnte boligene er regulert til næringsformål i områdereguleringen fra 2012. Boligene forutsettes omdisponert, og planen innebærer derfor ikke avbøtende tiltak i forhold til disse.

For øvrige boliger i eller i nærheten av planområdet vurderes ikke tiltaket å gi noen endringer i forhold til solforhold.

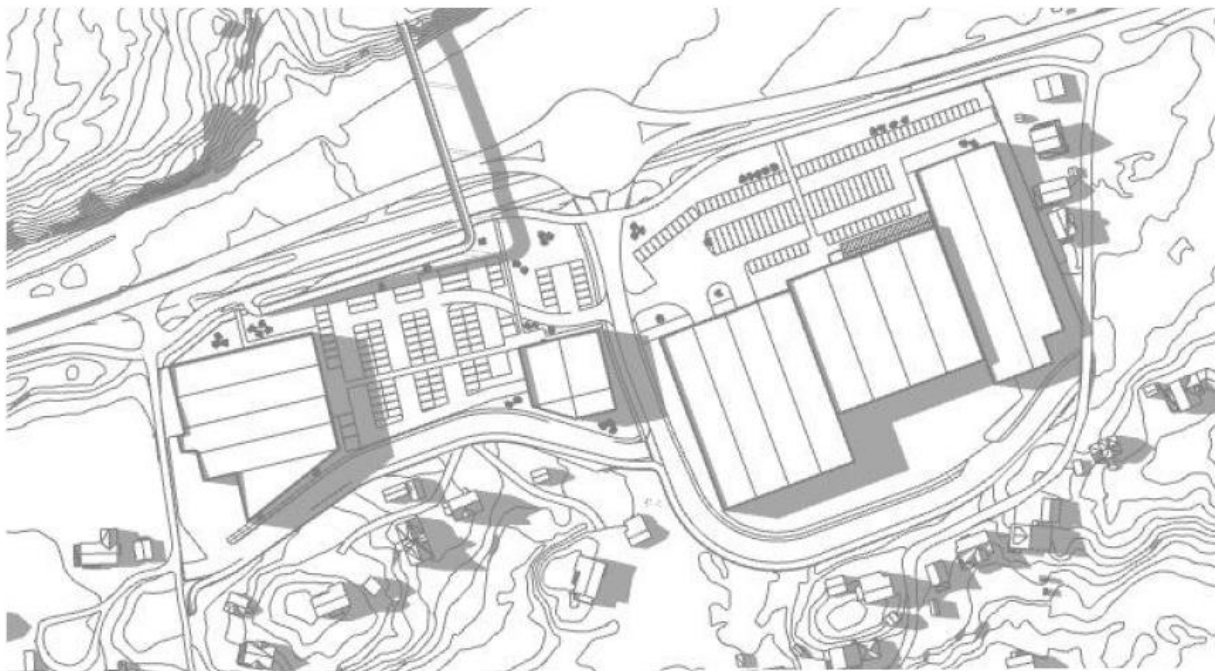
Tiltakets sol-/skyggevirkning er vist på illustrasjonene under for hhv. 23.juni og 1. september kl. 1200, kl. 1500 og kl. 1800/1700.



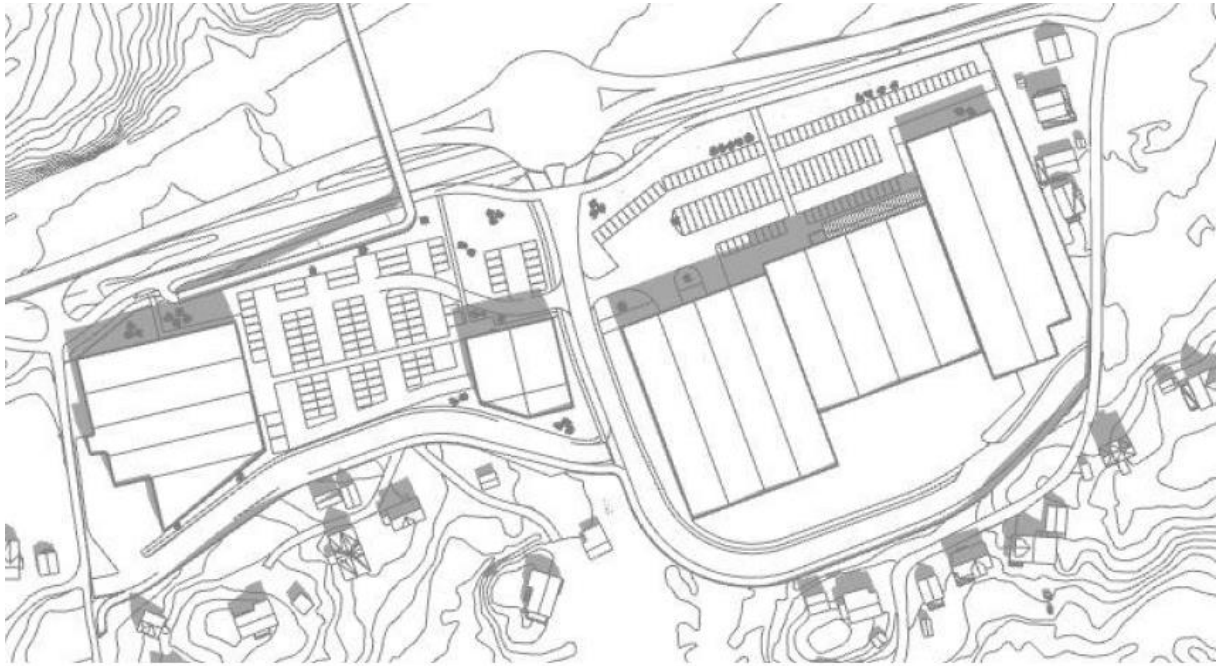
23. juni kl. 12



23. juni kl. 15



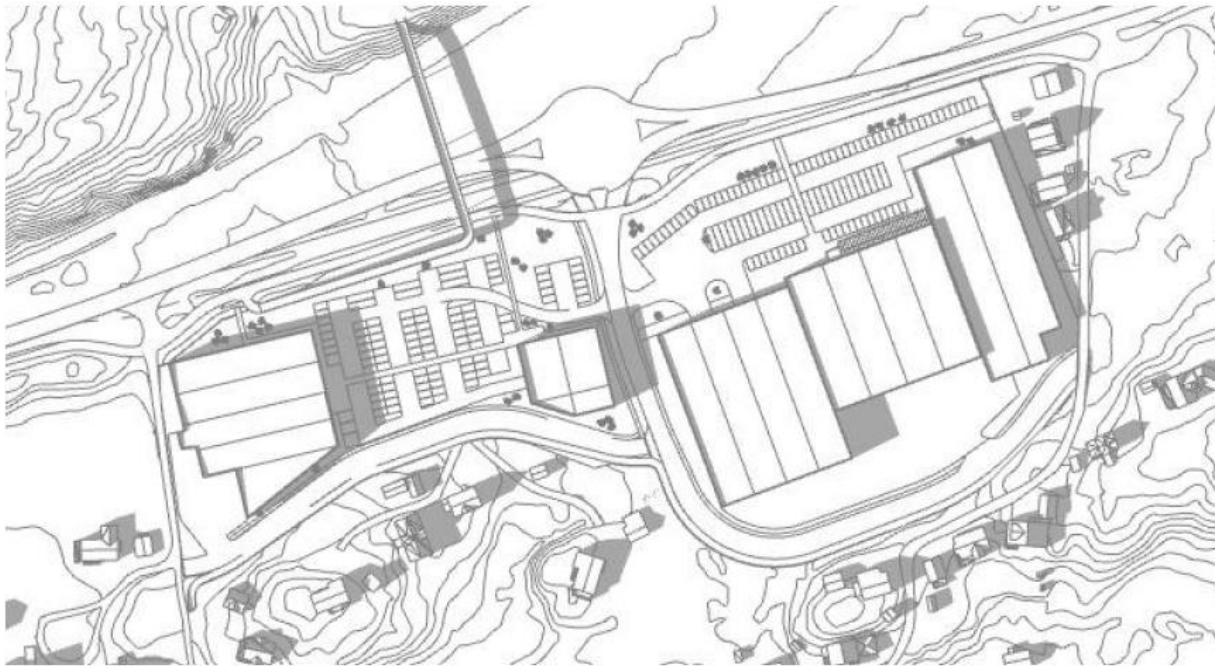
23. juni kl. 18



01. september kl. 12



01. september kl 15



01. september kl 17

## 5.5 Parkering

Planområdet ligger innenfor sone B hvor kommuneplanen angir følgende parkeringskrav for handel:

Arealbruk	Enhet	Parkering sone B	
		Bil	Sykkel
<b>Forretning/dagligvare</b>	100 m <sup>2</sup> BRA	1,5 – 3 (min.-max.)	1,5 (min.)

Planen åpner for inntil 15 000 m<sup>2</sup> BRA handel. Dette utgjør et krav om minimum 225 parkeringsplasser for bil og 225 parkeringsplasser for sykkel.

Parkeringsplassene vil utformes i tråd med håndbok N100 og minimum 5% av parkeringsplassene skal plasseres og utformes med tanke på bevegelseshemmede.

Parkeringsplassene tenkes etablert som bakkeparkering som vist på situasjonsplanene.

## 5.6 Varelevering

Det legges opp til separate atkomster for varelevering og handelsareal for bebyggelsen.

## 5.7 Trafikkløsning

Atkomsten reguleres fra ny rundkjøring langs rv. 80 og med avkjøring til handelsområdet i sør. Valg av løsning er basert på vurderingene blant annet i trafikkanalyse utført av Cowi i 2019 (notat 001-001, A105056) og dialog med Statens vegvesen og Byutvikling. Notatet vurderer ulike kryssløsninger til rv.80 (Bodøveien). Det redegjøres her ikke i detalj for de ulike alternativene da Statens vegvesen har besluttet å gå for alternativet med 2-felts rundkjøring. Det er søkt Statens vegvesen om fravik ift. å kunne få etablert rundkjøring på nasjonal hovedvei.

Beskrivelsen og vurderingene under hentet fra trafikkanalysen.

### 5.7.1 Vurderinger fra utført trafikkanalyse

Kapasitetsberegningene viser at trafikken i en rundkjøring med to sirkulasjonsspor når kapasitetsgrensen omkring 2040. Det vil derfor oppstå forsinkelser for trafikken. Med en stor rundkjøring med to sirkulasjonsfelt vil trafikken kunne avvikles hensiktsmessig i 2040, men uten at det vil være vesentlig restkapasitet.

Analysene er utført med faktor for lav og høy trafikkvekst og vekstfaktor som gjelder for Nordland. I begge tilfeller kan trafikken i rundkjøringen avvikles, men kapasiteten er i høyvekstscenariet oppbrukt og i lavvekstscenariet også stort sett oppbrukt.

Rundkjøringsløsningen er mindre arealkrevende enn et toplanskryss og med bakgrunn i målsetting om at gange, sykling og kollektivtrafikk skal ta veksten i persontrafikken i Bodø i fremtiden, vurderes rundkjøringsløsningen derfor hensiktsmessig. Rundkjøringen avvikler trafikken bedre enn et signalanlegg og gir bedre fremkommelighet utenfor rushperioder.

En løsning med et toplanskryss vil avvikle trafikken bedre enn en rundkjøring og man unngår forsinkelser, særlig for trafikken som skal rett frem i Bodøveien. Toplanskrusløsningen er til gjengjeld mer kostbar og krever mer plass enn en rundkjøring. Løsningen er heller ikke nødvendigvis i tråd med nullvekstmålet, idet en forbedret fremkommelighet for biltrafikken kan medføre at flere bruker bil.

Toplanskrysset vil særlig være hensiktsmessig dersom det etableres flere trafikkgenererende funksjoner omkring planområdet, slik at trafikkmengden økes mer enn forutsatt i trafikkanalysen.

Generelt har trafikkanalyser visse usikkerheter, særlig når det analyseres med en 20-års tidshorisont. Usikkerhetene angår både generell samfunnsutvikling og trafikkveksten i fremtiden, samt forhold knyttet til planområdet.

Trafikkgenereringen er beregnet på bakgrunn av erfaringstall fra andre områder, men det er mulig at trafikkgenereringen vil være større eller mindre for det konkrete området i Mørkved.

Utbyggingstakten for planområdet har også vesentlig betydning for trafikken. Dersom området ikke utbygges fullt eller med en lengre tidshorisont vil trafikkmengden være lavere enn forutsatt i analysen.

Det vurderes at de tiltak som ønskes gjennomført i Bodø i de kommende årene med hensyn på at fremtidig vekst i persontransporten skal tas av gange, sykling og kollektivtrafikk vil medføre en lavere trafikkvekst enn tidligere forutsatt (høyvekstscenariet). Dermed er det realistisk at trafikkveksten kommer til å svare til lavvekstscenariet anvendt i trafikkanalysen og at trafikken i rundkjøringen derfor i 2040 kan avvikles hensiktsmessig.

Mørkvedveien kan anvendes som omkjøringsvei i kortere perioder, men det er ikke hensiktsmessig å flytte all trafikk fra Bodøveien til Mørkvedveien, ettersom Mørkvedveien går gjennom bebygde områder med kryssingsbehov for myke trafikanter.

Etablering av en rundkjøring på en eksisterende vei kan erfaringsmessig foregå uten stenging av veien for biltrafikk. Rundkjøringen kan eksempelvis etableres i to faser, så trafikken i anleggsperioden kan legges hhv. mot nord og sør mens anleggsarbeidet pågår, ev. med etablering av midlertidig

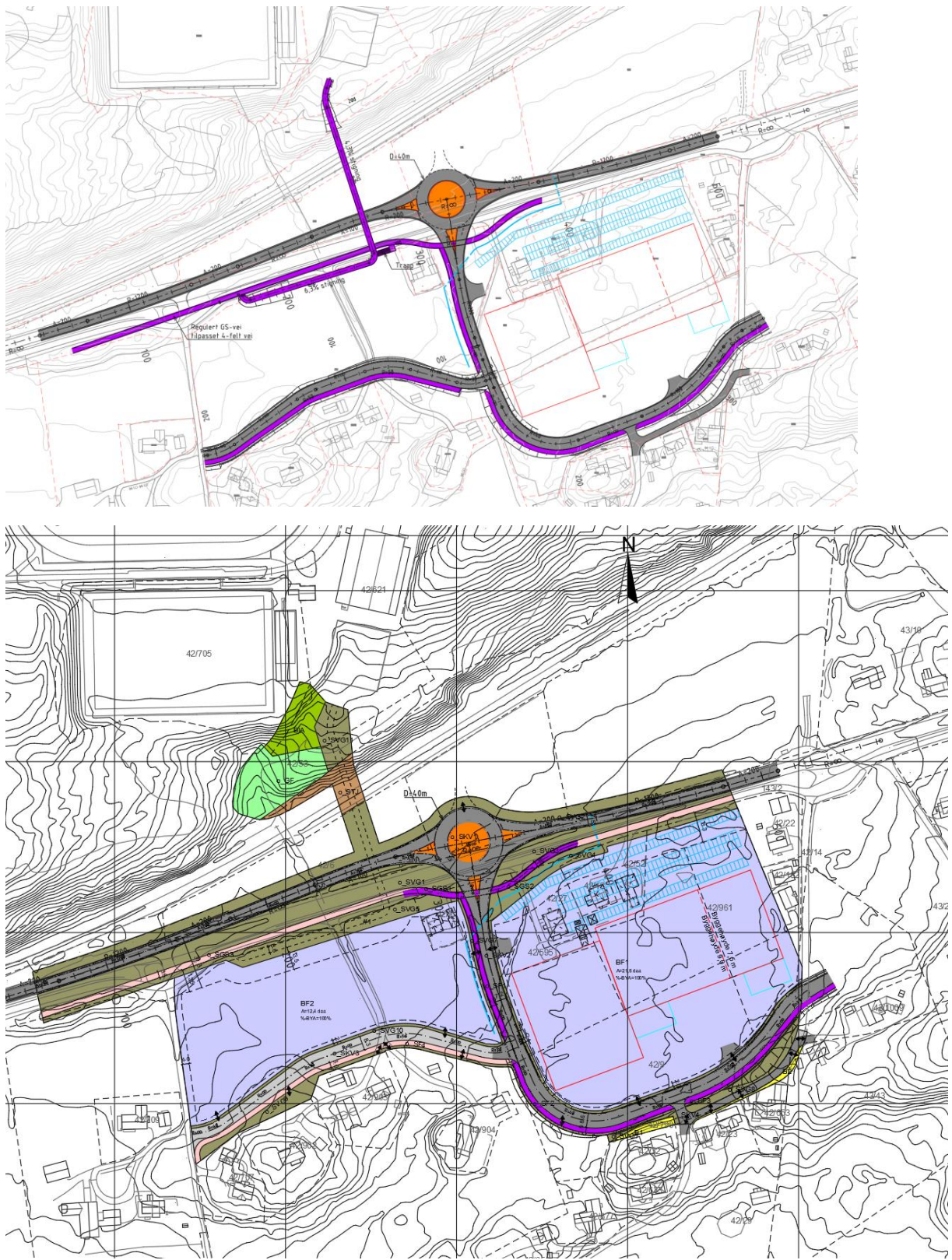
veiareal. Arbeidet vil medføre en lavere hastighet for veitrafikken i anleggsperioden, men trafikken kan opprettholdes i begge retninger, ev. i kortere perioder med midlertidig signalregulering og kjøring i ett kjørefelt.

Det bør etableres midlertidige forbindelser for myke trafikanter, slik at de fortsatt kan krysse arbeidsområdet. Myke trafikanter skal adskilles fra byggeplass og øvrig trafikk etter gjeldende regler. Dette er løst ved at senter av rundkjøringen er plassert slik at den beholdes ved en evt. fremtidig

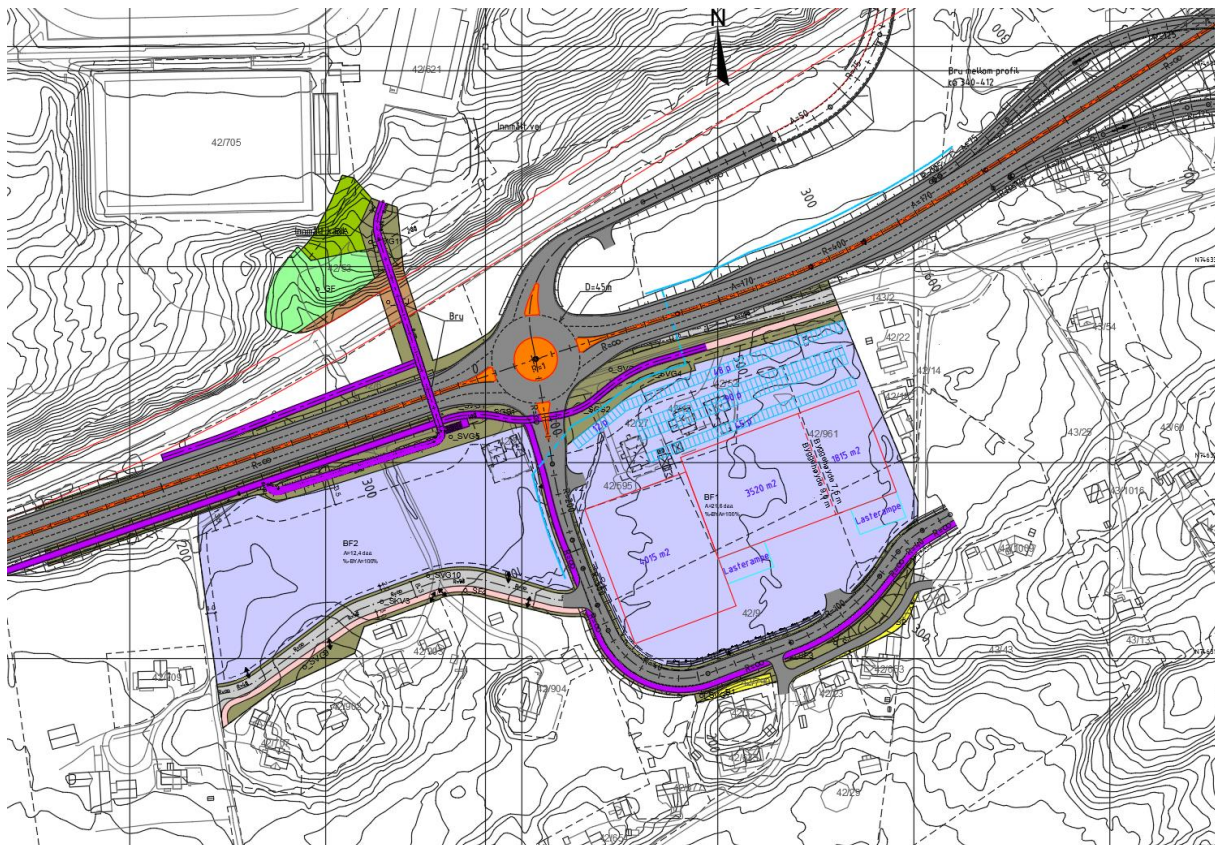
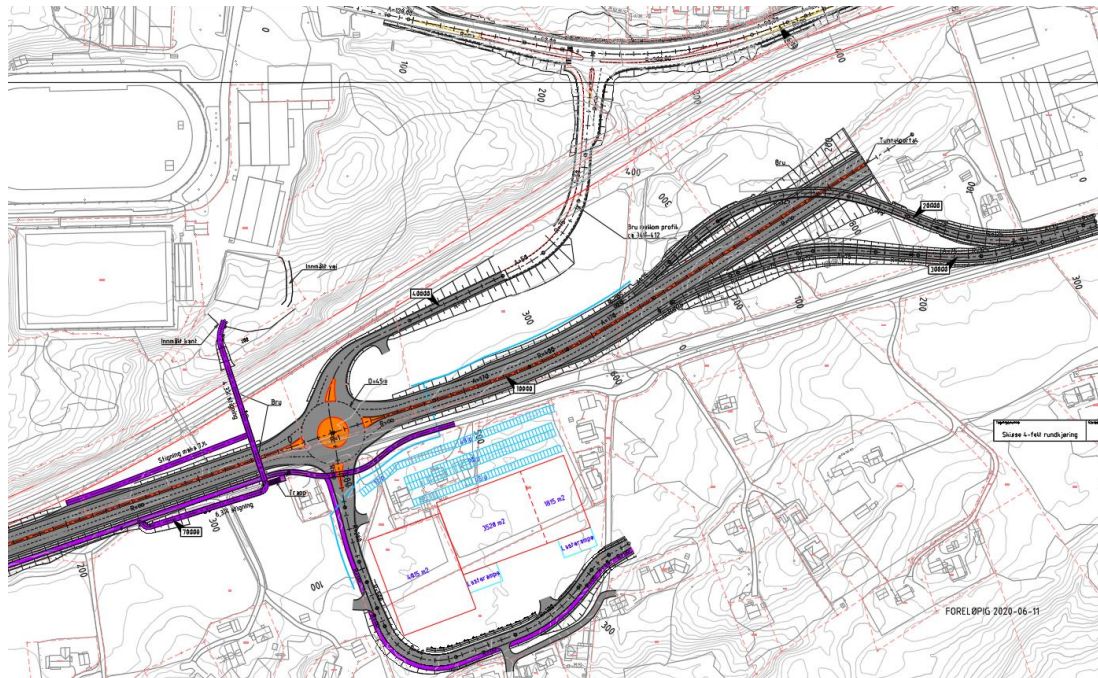
### 5.7.2 Løsning for avkjøring

Som det går frem av innledningen har Statens vegvesen besluttet at det aksepteres løsning med rundkjøring på dagens 2-felts veg. I løsningen er denne tilpasset slik at den og handelsområdet forøvrig ikke umuliggjør/vanskeliggjør for de fremtidige planene med fremtidig utvidelse fra to til fire felt, ref. Bypakke II planene. I figurene nedenfor er begge løsningene vist.





Figur 25. Tegning som viser veggeometri for rundkjøring på dagens to-felts veg med nødvendig omlegging av RV80, samt tilhørende system for myke trafikanter. Øverste tegning viser løsning på grunnkart, mens nederste tegning viser samme løsning lagt på forslag til plankart. Norconsult AS



Figur 26. Tegning som viser veggeometri for 4-felts veg med rundkjøring på dagens to-felts veg, samt tilhørende system for myke trafikanter. Øverste tegning viser løsning på grunnkart, mens nederste tegning viser samme løsning lagt på forslag til plankart. Norconsult AS.

Av figur 25 fremgår vegsituasjon slik den tenkes på to-felts veg og slik den er valgt regulert i plankart. Som det fremgår av figur 26 vil det med en slik løsning være mulig å utvide rundkjøringen til en firefeltsløsning når Bypakke II skal iverksettes. Løsningen er tilpasset slik at senter er lik for begge rundkjøringsalternativene og at rundkjøringen derigjennom enkelt kan utvides med ekstra felt.

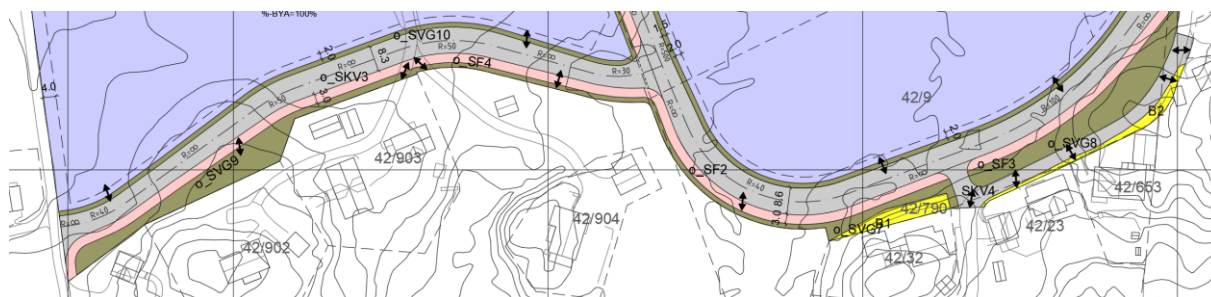
### 5.7.3 Løsninger for gående og syklende

Gangforbindelsen nordover beholdes som i dag. Løsningen er ikke optimal med tanke på at den innebærer kryssing av jernbanen og rv. 80, og bør/må på sikt utbedres som planskilt under- eller overgang. Det er regulert inn mulighet for fremtidig planskilt overgang (gangbru). Se nærmere drøfting av problemstillingen i kap. 6.10.

Eksisterende gang-/sykkelvei på sørsiden av rv.80 beholdes i stor grad som eksisterende med noe omlegging ift. ny trase for RV80. Det etableres fotgjengerfelt i krysset mot planlagt rundkjøring, samt at det er planlagt fortau langs alle internveiene i planområdet. Dette vil bidra til gode løsninger for gående og syklende.

### 5.7.4 Adkomst til boliger i sør

For boligene sør for planområdet vil de i vest kunne få direkteadkomster fra ny offentlig veg o\_SKV3, mens de i øst må få løst sine adkomster med en parallell veg med den nye offentlige veggen o\_SKV2. Grunnen til dette er at det er for store høydeforskjeller til at den enkelte kan ha direkteadkomster i dette området.



Figur 27. Utsnitt av sørlige del av planområdet.

## 5.8 Teknisk infrastruktur

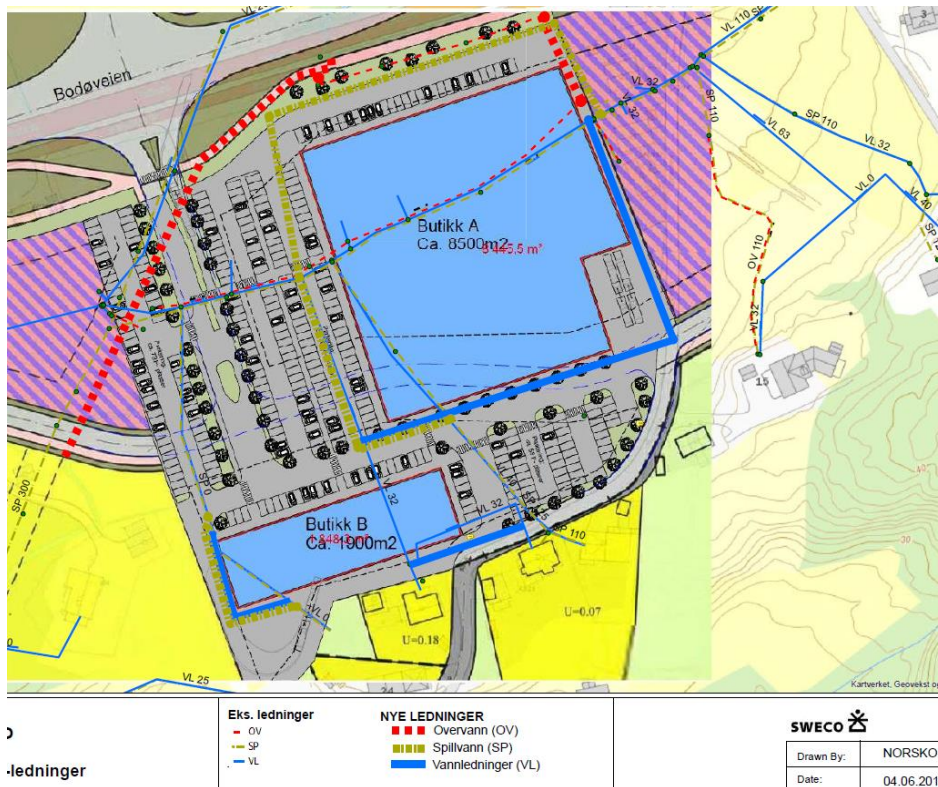
Det er etablert flere VA-ledninger som kommer i konflikt med planlagt bebyggelse. Det vil det være naturlig å legge om ledninger i tilgjengelig parkeringsarealer.

Generelt vil omlegging, der ledninger på selvfallsystem blir lengre, kunne medføre mindre gjennomsnittsfall.

Gjeldende områdeplan omfatter bestemmelse om tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegget i påvente av at dette skulle bli etablert. Bestemmelsen er ikke videreført i denne planen da planområdet ligger utenfor konsesjonsområdet (områder hvor kraft fra fjernvarmeanlegget kan leveres).

## 5.9 Flomsikring

Deler av elva planlegges lagt i rør, omtrent som vist på illustrasjonen (tykk, rød stiptet linje). Det må samtidig undersøkes hvilke konsekvenser dette vil gi for elveløpet nedstrøms og om det eventuelt er behov for tiltak i forhold til flomsikring. Forholdet ivaretas gjennom bestemmelsene.



Figur 28. Illustrasjon VA fra forarbeid. Kilde: Sweco, notat 10204711, (2018). Obs – Gammel situasjonsplan.

## 5.10 Plan for avfallshåndtering

Avfallshåndtering skal etableres under bakken eller innvendig i bygget. Nærmere plassering skal avklares med selskap for avfallstjenester og fremgå av situasjonsplan ved søknad om rammetillatelse.

## 5.11 Universell utforming

Ivaretas i bestemmelsene og i TEK.

## 5.12 Miljøoppfølging

Ivaretas i bestemmelsene og i Miljøforskriftens kap. 2.

## 5.13 Grunnforhold

Det stilles krav i bestemmelsene om at grunnforhold må dokumenteres ved byggesøknad. Det må også dokumenteres at sikkerhet knyttet til jernbanens anlegg ivaretas. Det er for øvrig ikke planlagt bygg innenfor jernbanens byggegrense på 30 meter fra spormid, men deler av rv. 80 ligger innenfor denne grensen og det må derfor vurderes behov for tiltak knyttet til jernbanen i anleggsperioden.

## 5.14 Støy

Det legges ikke til rette for støyfølsom virksomhet innenfor planområdet og forholdet vurderes derfor å være tilfredsstillende i forhold til planlagt bebyggelse. Støy i bygge- og anleggsperioden skal dokumenteres og ivaretas gjennom bestemmelsene.

## 5.15 Risiko- og sårbarhet

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er området geoteknisk ustabil/er det fare for utglidning?		Behov for supplerende undersøkelser.
	Er området utsatt for springflo/flo i sjø/vann?	x	
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/lukket bekk?		Se kapittel 4.7 og 5.10.
	Er det radon i grunnen?		Det er ikke gjennomført målinger. NGU har angitt området med aktsomhetsgrad 1 på skala fra 0-3 (moderat til lav aktsomhet). Krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg mennesker.
	Annet (spesifiser)?	x	
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hendelser på veg</li> </ul>		Dersom alvorlige hendelser inntreffer på veg (rv.80/hovedvei) og/eller jernbane utgjør dette betydelige ulemper for planområdet og Bodø generelt, spesielt hendelser på vei. Planområdet kan i verste fall bli uten vegforbindelse.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hendelser på jernbane</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hendelser på sjø/vann/elv</li> </ul>	x	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hendelser i luften</li> </ul>	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		Ingen spesielle risikoer.

	1. Utslipp av giftige gasser/væsker	x	
	2. Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser	x	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		Ingen spesielle risikoer.
	3. Elekrisitet	x	
	4. Teletjenester	x	
	5. Vannforsyning	x	
	6. Renovasjon/spillvann	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		Ikke høyspent i luftspenn i planområdet.
	7. Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer?	x	
	8. Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		I dag utkjøring og kryssing av gang-/sykkelvei. Ellers ingen spesielle farer.
	9. Til skole/barnehage	x	
	10. Til nærmiljøanlegg (idrett etc.)	x	
	11. Til forretning	x	
	12. Til busstopp	x	
	Brannberedskap		
	13. Omfatter området spesielt farlige anlegg?	x	
	14. Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		Dokumenteres i byggesaken.
	15. Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil?	x	
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomhet?		

	16. Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	x	
	17. Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådsperringer etc.	x	
	18. Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering	x	
	19. Annet (spesifiser)		Jernbaneanlegg kan være forurenset.
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (spesifiser)	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	20. Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	x	
	21. Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	x	

## 6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

### 6.1 Overordnede planer

Planen/tiltaket er i tråd med kommuneplanens arealdel og er en videreføring av bestemmelsene knyttet til handelsområdet Mørkved sør og kommunedelplan for rv.80 (jf. kap. 3.1).

Planen/tiltaket er videre i tråd med områdereguleringsplanen fra 2012 (jf. kap. 3.2) med tanke på byggehøyder, utnyttelsesgrad og overordnet arealdisponering. Det er gjort noen endringer på den interne veiføringen sør for rv.80 som gir positive virkninger i form av større avstand til boligbebyggelse i sør, i tillegg til større og enklere utnyttbare utbyggingsområder.

Planen innebærer noen mindre avvik fra områdeplanen:

1. Bestemmelse om beplantning:
  - «Tomter som grenser til boligbebyggelse skal beplantes med hekk eller tettvokste trær i 4 meters bredde langs nabogrense mot boligtomter».

Intensjonen i bestemmelsen er videreført mot bebyggelsen i sør. Boliger som planlegges omdisponert til næring/forretning (langs Myraveien) er utelatt fra bestemmelsen.

2. Bestemmelse om byggegrensar:
  - «Sør for riksvei skal byggegrensen ut mot riksvei i utgangspunktet anses som byggelinje».

Bebyggelsen plasseres innenfor byggegrense på 30 meter fra senterlinje på rv.80, men orienteres ikke etter veien/langs byggegrensen. Utforming og plassering er basert på en vurdering om å få best mulig utnyttelse av tomten, sett i sammenheng med parkering og logistikk. Bygget vil derfor ikke understreke veien (som en gate) og gir ingen byggelinjer som senere utbygging (nord, øst og vest) kan videreføre/bygge videre på. Den planlagte bebyggelsen og fremtidige utbygginger vil derfor med stor sannsynlighet fremstå som enkeltstående, selvstendige bygg (såkalte «satellitter»). Dette samsvarer for øvrig med eksisterende forretnings- og næringsbebyggelse mellom Hunstad-Bertnes, selv om disse i større grad er orientert langs byggegrensen mot rv.80.

### 6.2 Stedets karakter

De planlagte tiltakene vil medføre betydelig endring av områdekarakteren. Mørkved sør vil transformeres fra å være et landlig, åpent og ubebygget jordbruksområde til å bli et kompakt handelsområde med vesentlig høyere aktivitetsnivå, både med tanke på folk og trafikk.

### 6.3 Landskap

Ferdig bearbeidet terreng vil bli planert og vil i liten grad gi merkbare forskjeller på landskapet. Tiltakene innebærer imidlertid store mengder masseforflytting (jordbruksareal) og tilføring av nye masser. Det fysiske inngrepet i landskapet er derfor likevel å betrakte som vesentlig.

### 6.4 Sosial infrastruktur

Tiltaket vil ikke ha noen konsekvenser for sosial infrastruktur.



## 6.5 Kulturminner

Det er ikke gjort funn av kulturminner i området. Den generelle aktsomhetsplikten ivaretas i bestemmelsene.

## 6.6 Naturverdi

Basert på foreliggende kunnskapsgrunnlag er det ingenting som tyder på at tiltaket kan eller vil medføre alvorlige eller irreversible konsekvenser for naturmangfoldet. Det er ikke registrert funn av spesielle naturverdier eller artsforekomster i planområdet som tilsier at det er nødvendig med tiltak utover den generelle aktsomhetsplikten (Naturmangfoldlovens § 6).

## 6.7 Landbruksfaglige vurderinger

Planen/tiltaket innebærer permanent omdisponering av jordbruksareal. I høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid kom det innspill fra Bodin bondelag som reagerer kraftig på dette og som blant annet påpeker at en svært liten andel av Norge består av dyrket eller dyrkbar jord (3%) og at jorda bør tilbakeføres til landbruksformål eller erstattes i 1:2 forhold.

Dyrkbar jord vil i mange sammenhenger regnes som en ikke fornybar ressurs på grunn av den komplekse sammensetningen jordsmonnet har og prosessen/tiden det har tatt å oppnå god produksjonsjord. Omdisponering av landbruksareal vil derfor alltid ha en negativ konsekvens for landbruket.

Vurderingen må samtidig sees i sammenheng med de langsiktige målene for arealutvikling i kommunen (jf. kommuneplanens arealdel) der Mørkved sør over flere planperioder har vært oppe til vurdering og gjentatte ganger har blitt vedtatt omdisponert til fordel for næringsareal. Begrunnelsen for dette er mangelen på næringsarealer i Bodø, i tillegg til at området regnes som attraktivt og godt egnet på grunn av den direkte nærheten til riksveien. Området ble i siste rullering av kommuneplanen arealdel vedtatt som nytt handelsområde. Detaljreguleringsplanen er å regne som «siste ledd» i denne tråden og bygger på de føringene som er lagt til grunn i tidligere vedtatte planer.

I planen er det redegjort for landbruksarealene og bruken av området i dag. Videre er det i planbestemmelsene stilt krav til dokumentasjon for massehåndtering og etterbruk av jordbruksarealene. Dette skal sikre at massene gis forsvarlig håndtering slik at jordkvaliteten ikke forringes. Massene skal stilles til disposisjon til lokale bønder for etterbruk som jordbruksareal.

De landbruksfaglige vurderingene anses å være tilstrekkelig dokumentert og redegjort. Reguleringsplanen vurderes så langt det er mulig å ivareta de landbruksfaglige interessene i planområdet.

## 6.8 Trafikale virkninger

De trafikale virkningene av tiltaket/planen må sees i sammenheng med vurderingene i kap. 6.9, 6.10, 6.12 og 6.13.

Samlet sett vil tiltaket gi økt trafikk da arealbruken det legges opp til i stor grad vil bli bilbasert. Dette vurderes ikke å være en arealbruk man i særlig stor grad kan påvirke kjøpergrupper over på mer miljøvennlig transportformer. Samtidig dekker tiltaket et marked som i dag ikke finnes på strekningen mellom Tverlandet og Stormyra. Dette vil innebære betydelig kortere reisevei for en stor del av kundemassen som vil benytte seg av tjenesten.

Planen legger opp til flere tiltak som bidrar til å øke trafikksikkerheten i området, blant annet etablering av fortau og oppheving av kjøring på eksisterende gang-/sykkelvei. Samtidig videreføres dagens krysningsløsninger over rv.80 og jernbanen mot nord, som ikke er fullgode løsninger i forhold til trafikksikkerhet. Det er regulert inn mulighet for etablering av fremtid planskilt overgang over RV80 og jernbanen mot Mørkvedlia idrettspark.

## 6.9 Kollektivtrafikk

Planen/planlagt tiltak vil ikke gi nevneverdig innvirkning på kollektivtrafikk utover det som eventuelt blir nødvendig av trafikale endringer i anleggsperioden. Tiltaket vil i liten grad føre til økt bruk av kollektivtrafikk til området.

## 6.10 Jernbane

Forholdet til jernbanen vurderes å være ivarettatt i planen med tanke på:

- Byggegrense
- Stabilitet/grunnforhold

Bane NOR har iht. PBL § 3-2 rett og plikt til å medvirke i plansaker som angår deres interesser. Ved varsel om oppstart til denne planen ble det fremmet krav om at den planskilte undergangen nord for riksveien skulle tas med.

Kravet begrunnes med bestemmelsene i gjeldende områderegeringsplan, der planskilt kryssing ble tatt med i plankart og bestemmelser etter innspill fra Bane NOR. I rekkefølgebestemmelsene er kryssingen nevnt under § 8.7, b)

*«Byggeområder nord for riksveg må dokumentere atkomst fra offentlig opparbeidet vei 3 eller i tråd med regulert avkjørsel. Rekkefølgekrav om rundkjøring og gangvei under jernbanen gjelder også».*

Planen legger ikke opp til utbygging nord for riksveien og bestemmelsen er derfor ikke automatisk gjeldende for denne planen. Det er heller ingen redegjørelse i områdeplanen om hvem som skal/bør stå for etableringen av den planskilte kryssingen. Områdeplanen omfatter et stort område med en rekke utbyggingsområder, inkludert et nytt boligfelt. Det er ingenting som tyder på at intensjonen var at første utbygging skulle stå for etableringen av den planskilte kryssingen. Vi vurderer det derfor slik at kravet ikke kan begrunnes med bestemmelsene gitt i gjeldende områdeplan.

I veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging (Jernbaneloverket, 2015 (Bane NOR)) står det følgende om planoverganger:

*«Det er i henhold til forskrift ikke tillatt å etablere nye planoverganger. Enhver planovergang er å anse som en midlertidig løsning. I tillegg skal endret bruk av planovergang opprettholde eller øke sikkerhetsnivået knyttet til jernbanetrafikken. Dette innebærer bl.a. at nye utbyggingsområder som medfører økt behov for kryssing av jernbane, vil forutsette etablering av planskilt kryssing. Det er viktig at det etableres god(e) planskilt(e) kryssingsmulighet(er), både for myke trafikanter og for kjøretøy.» s.7.*

Det vesentlige spørsmålet blir derfor om kravet kan begrunnes med at endret arealbruk vil medføre økt ferdsel nær/over sporet som kan medføre økt risiko for ulykker. I vurderingen har vi vurdert følgende momenter:

1. Økt aktivitet i nærhet av jernbanen:

Økt aktivitet i nærhet til jernbanen vil hovedsakelig genereres av at det etableres virksomhet i nærheten av jernbanen.

Planen legger ikke opp til tiltak innenfor jernbanens byggegrense eller i nærføring av jernbanesporet, bortsett fra en mindre justering av traseen for rv. 80 inn mot den nye rundkjøringen. Rv.80 er i seg selv en vesentlig barriere i området og som skaper et skille mellom det som er nord og sør for riksveien. Personer som oppholder seg innenfor tiltaksområdet (brukere av virksomheten det tilrettelegges for) vil derfor ikke uten videre også oppholde seg i nærheten av jernbanesporet.

Risikoen for økt aktivitet i nærheten av jernbanen vurderes som lav og aktiviteten anses derfor å bli uendret i forhold til dagens situasjon.

## 2. Økt ferdsel over jernbanens krysningspunkt.

Endret arealbruk kan føre til at flere ferdes over jernbanesporet på vei til eller fra tiltaksområdet. Dette vil være spesielt gjeldende ved for eksempel etablering av et nytt boligfelt, kulturtilbud eller fritids- og idrettsanlegg, samt andre virksomheter som potensielt kan generere mye gangtrafikk.

Det antas at virksomheten planen tilrettelegger for (plasskrevende varer og detaljhandel) hovedsakelig vil være rettet mot privatpersoner, men også noen bedrifter. Trafikken fra bedrifter og det som genereres av den plasskrevende handelen antas hovedsakelig å bli bilbasert. Dette på grunn av behovet for å frakte de varene videre (trelast etc.).

Etablering av detaljhandelen anses å være det som hovedsakelig vil generere og medføre økt trafikk fra gående (og syklende) til området. Med detaljhandel forstås her produksalg knyttet til de plasskrevende varene og/eller dagligvareforretning (spesielt ved etablering av sistnevnte). Detaljhandelen vurderes uansett å medføre en vesentlig økning av myke trafikanter til området og en merkbar endring i forhold til dagens situasjon.

Samtidig antas det at hovedandelen av disse vil komme fra boligene sør for riksveien. Dette kan begrunnes med at avstanden fra boligområdene nord for riksveien vil være vesentlig lengre enn det vil være til et tilsvarende tilbud innenfor Mørkved bydelssenter. Dette gir grunn til å tro at kun vil være en begrenset andel handlende til fots som genereres nord for riksveien. Vår vurdering er at denne trafikken i liten grad vil medføre økt risiko i forhold til dagens situasjon og at dagens sikkerhetsnivå fortsatt kan opprettholdes.

På sikt antas det sannsynlig at ferdsel over jernbanen vil øke med tanke på at potensialet for boligutbygging på Mørkved sør er stort, i tillegg til ny skole i Mørkvedbukta som er under oppføring. Forbindelsen mot nord til aktuelle fritidstilbud, jobb, skole og bydelssenteret vil derfor bli styrket og trafikken vil øke. Det er generelt bred enighet om at kryssingen bør utbedres. Vår vurdering er imidlertid at et eventuelt krav om å etablere planskilt kryssing som følge av tiltaket isolert sett ikke vil være rimelig.

## 6.11 Rekreasjon og uteoppholdsarealer

Plane/tiltaket vil ikke gi noen konsekvenser for registrerte friluftslivs- og rekreasjonsområder.

## 6.12 Barns interesser

Planen legger opp til arealbruk som i begrenset grad vil benyttes av barn, utover det som vil være normal aktivitet til en dagligvareforretning. Barns interesser i planen vurderes derfor hovedsakelig å knyttes til trafiksikkerhet og det å sikre trygge forbindelser mellom boligområdene og nordover mot Mørkved bydelssenter, Mørkvedlia idretts- og friluftspark med klatrehall, idrettsbane mm og skoler.

Planlagt internvei sør for rv.80 vil få fortau som kobles til eksisterende gang-/sykkelveg langs rv.80. Denne forbindelsen eksisterer ikke i dag og veien kan derfor sies å være et positivt tiltak for barns interesser. Det vurderes også positivt at kjøring til eiendommer langs gang-/sykkelveien vil forsvinne.

Forbindelsen nordover med kryssing av jernbanen og riksveien vil bli uendret. I forhold til sikkerhet, vurderes ikke planen/tiltaket å gi nevneverdig økt bruk av forbindelsen og dermed liten endring i forhold til dagens situasjon.

### 6.13 Bomiljø/bokvalitet

Tiltaket vil få negativ konsekvens for de tre boligene i starten av Myraveien. Boligene vil få vesentlig redusert kvalitet på utearealene mot vest, i tillegg til redusert utsikts- og solforhold og mer aktivitet og støy i nærheten av boligene.

De nevnte boligene er regulert til næringsformål i områdereguleringsplanen fra 2012. Boligene forutsettes omdisponert, og planen innebærer derfor ikke avbøtende tiltak i forhold til disse.

De trafikale endringene planen medfører vil gi bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for de øvrige boligene i området. Spesielt vurderes det som positivt at boligene langs sørlige deler av Myraveien får ny atkomst på sikt (se utbyggingsrekkefølge i bestemmelsene) fra planlagt rundkjøring og at veien har fortau som knyttes opp mot gang-/sykkelveien langs rv.80. Veien vil også få bedre standard enn i dag (bredere og asfaltert). Det er også positivt for boligene at planlagt virksomhet blir liggende lenger unna de fleste boliger enn det som opprinnelig var planlagt (ref. områdeplanen).

På sikt kan utbyggingen føre til at området blir mer attraktivt som boligområde på grunn av bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet. Området vil fremdeles ha et landlig preg mot sør, som fortsatt vil være en tiltrekkende kvalitet ved området.

I forhold til støy kan det tenkes at tiltaket til en viss grad vil skjerme for støy fra rv.80, samtidig som at planlagt virksomhet i seg selv vil medføre mer aktivitet og trafikk. Dette vil være en annen type støy enn den jevne trafikkstøyen fra riksveien, og som vil variere i løpet av døgnet. Det knyttes bestemmelser til støy for å ivareta hensynet til boligene i størst mulig grad.

### 6.14 Offentlige anlegg

Planen innebærer at det inngås en utbyggingsavtale mellom tiltakshaver, Bodø kommune og Statens vegvesen for opparbeidelse av teknisk infrastruktur innenfor planområdet, samt fordeling av kostnadene. Statens vegvesen har ansvaret for riksveg, mens den regulerte veien sør for rundkjøringen vil overføres til Bodø kommune som kommunal veg ved ferdigstillelse.

### 6.15 Interessesemotsetninger

Planprosessen har hatt utfordringer knyttet til valg av trafikkløsning, som hovedsakelig styres av eksterne prosesser og bestemmes av Statens vegvesen, i tillegg til ulikt syn ift. krav om opparbeidelse av planskilt kryssing under jernbanen. Det har blitt avholdt flere avklaringsmøter med Statens vegvesen, Bane NOR og Bodø kommune/Byutvikling underveis i planprosessen.

Hensynet til landbruk har også vært et tema i planprosessen.

## 6.16 Avveininger av virkninger

Planen/tiltaket er i tråd med overordnede planer og er en videreføring av bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og gjeldende områdereguleringsplan. Løsningene som er valgt i forhold til trafikk knyttes til overordnede mål og planer for videreutvikling av riksvei 80 inn mot Bodø.

Med grunnlag i de vurderingene som er presentert i planbeskrivelsen, samt tidligere handelsanalyse og konsekvensutredning, vurderes tiltaket å være godt dokumentert og vurdert.

Tiltaket representerer et handelstilbud for plasskrevende varer som ikke eksisterer mellom Stormyra og Tverlandet i dag. Området har god tilgjengelighet og ligger i direkte tilknytning til rv.80, som er den primære transportåren inn til Bodø. Dette innebærer at en betydelig andel av kundemassen får kortere reisevei for å benytte seg av tiltaket, noe som anses som svært positivt med tanke på at plasskrevende handel i seg selv hovedsakelig vil være bilbasert. Handelstilbudet anses videre å styrke Bodøs posisjon som regionalt handelssenter.

De trafikale endringene vurderes også positive for eksisterende og planlagte boligområder sør for planområdet, som ved ferdigstilling vil få vesentlig bedre fremkommelighet og trafikkikkerhet som følge av tiltaket. Dette kan videre bidra til at området får økt attraktivitet som boligområde.

Samlet sett vurderes tiltaket å ha flere positive enn negative virkninger for miljø og samfunn.