

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
22/20	Bodø ungdomsråd	30.05.2022
22/15	Bodø eldreråd	30.05.2022
22/19	Råd for personer med funksjonsnedsettelse	30.05.2022
22/13	Flerkulturelt råd	31.05.2022
22/23	Plan- og miljøutvalget	01.06.2022
22/91	Bystyret	16.06.2022

## Sluttbehandling - Kommunedelplan for Hernes

### Bystyrets behandling i møte den 16.06.2022:

#### Forslag

Fra Astri Dankertsen, R:

Bystyret ber om at 25% av boligene skal holdes utenfor det kommersielle boligmarkedet

#### Votering

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.  
Forslag fra Dankertsen fikk 3 stemmer og falt (3R).

#### Vedtak

Bodø bystyre vedtar kommunedelplan for Hernes, slik det er vist på plankart med plan-ID 2018010, datert 11.04.2022, planbestemmelser datert 26.04.2022 og planbeskrivelse datert 26.04.2022.

Vedtaket gjøres med hjemmel i Lov om planlegging og byggesaksbehandlingens § 11-15, 1. ledd.

### Plan- og miljøutvalgets behandling i møte den 01.06.2022:

#### Forslag

Fra Astri Dankertsen, Rødt:

Bystyret ber om at 25% av boligene skal holdes utenfor det kommersielle boligmarkedet

## **Votering**

Kommunedirektørens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.  
Forslag fra Dankertsen fikk 3 stemmer (1R, 1MDG, 1AP/Winningah) og falt.

## **Innstilling**

Bodø bystyre vedtar kommunedelplan for Hernes, slik det er vist på plankart med plan-ID 2018010, datert 11.04.2022, planbestemmelser datert 26.04.2022 og planbeskrivelse datert 26.04.2022.

Vedtaket gjøres med hjemmel i Lov om planlegging og byggesaksbehandlingsens § 11-15, 1. ledd.

## **Flerkulturelt råds behandling i møte den 31.05.2022:**

### **Votering**

Kommunedirektørens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **Uttalelse**

Flerkulturelt råd støtter kommunedirektørens forslag til innstilling.

## **Råd for personer med funksjonsnedsettelses behandling i møte den 30.05.2022:**

### **Fellesforslag:**

Rådet støtter kommunedirektørens forslag til kommunedelplan Hernes, men med følgende merknad:

*Rådet forutsetter at området blir universelt utformet.*

*Behovet for parkering av HC biler som ikke kan kjøres inn i parkeringsanlegg må ivaretas.*

*Innbyggere som har servicehunder og førerhunder har behov for luftemuligheter nært tilgjengelig.*

### **Votering:**

Enstemmig

### **Rådet for personer med funksjonsnedsettelses uttalelse:**

Rådet støtter kommunedirektørens forslag til kommunedelplan Hernes, men med følgende merknad:

*Rådet forutsetter at området blir universelt utformet.*

*Behovet for parkering av HC biler som ikke kan kjøres inn i parkeringsanlegg må ivaretas.  
Innbyggere som har servicehunder og førerhunder har behov for luftemuligheter nært tilgjengelig.*

## **Bodø eldreråds behandling i møte den 30.05.2022:**

### **Forslag**

#### Fellesforslag:

Eldrerådet støtter kommunedirektørens forslag til innstilling med følgende kommentar:

Eldres interesser også ivaretas i planen.

### **Votering**

Fellesforslaget ble enstemmig vedtatt.

### **Eldrerådets uttalelse**

Eldrerådet støtter kommunedirektørens forslag til innstilling med følgende kommentar:

Eldres interesser også ivaretas i planen.

## **Bodø ungdomsråds behandling i møte den 30.05.2022:**

### **Forslag**

Støtter kommunedirektørens innstilling

### **Votering**

13 av 13 stemte for kommunedirektørens innstilling

### **Ungdomsrådets uttalelse**

Støtter kommunedirektørens innstilling

### **Kommunedirektørens forslag til innstilling**

Bodø bystyre vedtar kommunedelplan for Hernes, slik det er vist på plankart med plan-ID 2018010, datert 11.04.2022, planbestemmelser datert 26.04.2022 og planbeskrivelse datert 26.04.2022.

Vedtaket gjøres med hjemmel i Lov om planlegging og byggesaksbehandlingens § 11-15, 1. ledd.

## Hva aktualiserer saken?

Etter Stortingets vedtak om nedleggelse av Bodø Hovedflystasjon i 2012 har Bodø kommune arbeidet politisk og strategisk for å flytte den sivile lufthavnen til sørvest-spissen av Bodøhalvøya. Denne løsningen ble lagt fram og vedtatt i 2017 gjennom Nasjonal Transportplan 2018-2029. I forbindelse med dette ble det pekt ut tre planprosesser:

1. Områderegulering av ny lufthavn, Bodø (vedtatt 2019)
2. Kommunedelplan for ny bydel (denne plan), del av eksisterende lufthavnområde som ikke inngår i områderegulering av ny lufthavn.
3. Detaljregulering av adkomst til ny lufthavn (oppstart 2022)

Kommunedelplan for Hernes som nå vedtas bygger på en rekke politiske saker gjennom strategisk prosjektarbeid for flytting av sivil lufthavn og etterbruk av dagens lufthavnområde, senere kjent som Ny by – Ny flyplass. Prosjektets organisering og aktiviteter ble vedtatt i Bystyret 07.05.2014 (PS 14/73), og det pekes på at ny bruk av lufthavnområde skulle avklares gjennom en kommunedelplan for framtidig bydel. I møtet 27.10.2016 ble Bystyret orientert om prosjektplan for arealplanlegging av eksisterende lufthavnområde og det videre planarbeidet (RS 16/27). Bystyret vedtok i møtet 25.10.2018 oppstart av kommunedelplan for ny bydel (nå Hernes) og høring og offentlig ettersyn av planprogram (PS 18/161). I samme møte vedtok Bystyret mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel (PS 18/162).

Bodø bystyre vedtok den 09.12.2021 å sende planforslaget og overordnet miljøprogram for Hernes på høring og legge det ut til offentlig ettersyn.

Flytting av Bodø lufthavn ble endelig vedtatt av Stortinget desember 2021 i forbindelse med behandling av statsbudsjettet.

Etter høringen er det gjort justeringer i plandokumentene for å imøtekomme merknader til planforslaget. Med endringer etter høringen sendes saken nå til Bystyret for sluttbehandling og endelig vedtak av kommunedelplanen.

## Sammendrag

Formell oppstart av planarbeidet ble vedtatt høsten 2018. Siden den tid har planprosessen pågått med flere medvirkningsaktiviteter underveis. Som et ledd i planarbeidet ble det i 2020 gjennomført et parallelloppdrag, og gjennom dette oppdraget kom det mange idéer og forslag til løsninger for hvordan den nye bydelen kan utvikles. Det er også gjennomført flere kartlegginger og utredninger som er grunnlag for planen.

I tillegg til plankart, planbestemmelser, planbeskrivelse og konsekvensutredning, består planen av temakart for blågrønne strukturer, mobilitetsplan inkludert temakart og overordnet miljøprogram. Øvrige kartlegginger og utredninger tilhørende ny bydel er vedlagt kommunedelplanen.

Kommunedelplanen viser de overordnede grepene for byutvikling på eksisterende lufthavnområde, og er basert på idéforslagene fra parallelloppdraget og medvirkningsaktiviteter. Plankartet peker i hovedsak på hvilke områder som avsettes til fremtidig byutvikling og hvilke som beholdes som i dag som blågrønne strukturer med fokus på natur- og kulturverdier. Planområdet vestlige deler er avsatt til fremtidig industri og havneutvikling i nærhet til fraktmuligheter på land, sjø og i luften.

Planen deler bydelen opp i delområder, og viser til en foreslått utbyggingsrekkefølge av disse. Det anbefales å starte byutvikling ved dagens lufthavnterminal, og som er et område som vil være best egnet til å koble med eksisterende byområder. Det settes krav om områderegulering av hvert enkelt delområde, og ytterligere detaljer om blant annet utforming og arealbruk fastsettes i de videre planprosessene.

Etter høringen er det gjort justeringer i plandokumentene.

Kommunedirektøren anbefaler at kommunedelplan for Hernes vedtas.

## **Saksopplysninger**

### **Bakgrunn**

Etter beslutningen i Stortinget juni 2012 om nedleggelse av Bodø hovedflystasjon og vedtak om flytting av lufthavnen juni 2017 til sørvestspissen av Bodøhalvøya, har Bodø fått en unik mulighet til å hindre byspredning. Dette gjøres ved å legge til rette for at fremtidens vekst skal skje gjennom fortetting av eksisterende byutviklingsområder, og i all hovedsak innenfor de nye arealene på Hernes.

«Ny by – Ny flyplass» har skapt stor oppmerksomhet om Bodø, både i byen, nasjonalt og internasjonalt. Bodø står overfor en unik mulighet til å utvikle en fremtidsrettet og bærekraftig bydel, 15 minutters gange fra sentrum. Dette gjør området svært aktuelt og attraktivt, og den offentlige interessen for området er stor.

Med ny bydel er det en rekke ikke-prissatte kvaliteter som muliggjør lavere klima- og miljøbelastning knyttet til byutvikling i nærhet til eksisterende byområder. Byutvikling fra «scratch» gir mulighet etablering av bedre bolig og næringsområder som legger til rette for gode sosiale kvaliteter. Dette er formalisert gjennom et sett mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel som Bystyret vedtok i 2018.

Planlegging og utvikling av ny bydel legger også til rette for muligheter for utstrakte forsknings-, utviklings- og innovasjonsprosjekter innen fremtidig smart og miljøvennlig byutvikling. Relokalisering av lufthavnen eliminerer barriereeffekten som lufthavnen har i dag. Rundt 16 500 mennesker som i dag bor innenfor dagens gule og røde flystøysone, og vil nå bli boende utenfor flystøysonen når rullebanen flyttes til sørvest.

Første utbyggingsprosjekt på eksisterende lufthavnområde er relokaliseringen av Bodø lufthavn, som er planlagt gjennom en områderegulering (vedtatt 2019). Dette planarbeidet var et samarbeid mellom Bodø kommune og Avinor. I 2018 ble det meldt oppstart på kommunedelplan for ny bydel for det resterende arealet på lufthavnområdet.

### **Planområdet**

Planområdet består omtrentlig av alt areal avgrenset av Olav V gate i nord og Gamle riksvei i øst (figur 1). Planområdet inkluderer områdereguleringen for ny lufthavn kun for å vise sammenheng og avgrensning mellom dem. Store deler av den tidligere hovedflystasjonen og hele eksisterende sivil lufthavn og rullebanesystem ligger innenfor planområdet. Planområdet grenser dermed mot ny flyplass og Saltfjorden i sør, holmene Langdragan i vest, Olav V gate i nord og Gamle riksvei og Bodøsjøveien i øst (totalt ca. 4000 daa. landområde ekskludert planområdet for ny lufthavn).

Koblingen mellom sjøen og marka er viktig. Natur- og kulturområdet i Bodøsjøen tas med innenfor plangrensen for å styrke denne akse i planleggingen av den nye bydelen. I tillegg inkluderes næringsområdet ved Langstranda som en kobling med mulig nytt havneområde vestover. Planen inkluderer også bolig- og næringsområdene sør for Olav Vs gate, samt Bodø kirkegård. Sistnevnte vil bli liggende uendret i planen.



**Figur 1:** Grønn linje viser kommunedelplanens avgrensning og inkluderer områdereguleringen for lufthavnen (blå avgrensning).

### **Hensikt med planen**

Hensikten er å utarbeide en langsiktig plan som gir en ønsket utvikling og legger rammer for kommunens vekst. Relokering av Bodø lufthavn åpner for store arealer med mulighet til å se helhetlig på videre byutvikling for Bodø utover normal planperiode for en kommuneplan. På kommuneplannivå er planperspektivet som regel 12 år, men denne kommunedelplanen skal gi de overordnede rammene for arealutviklingen utover denne perioden i et perspektiv 50-100 år.

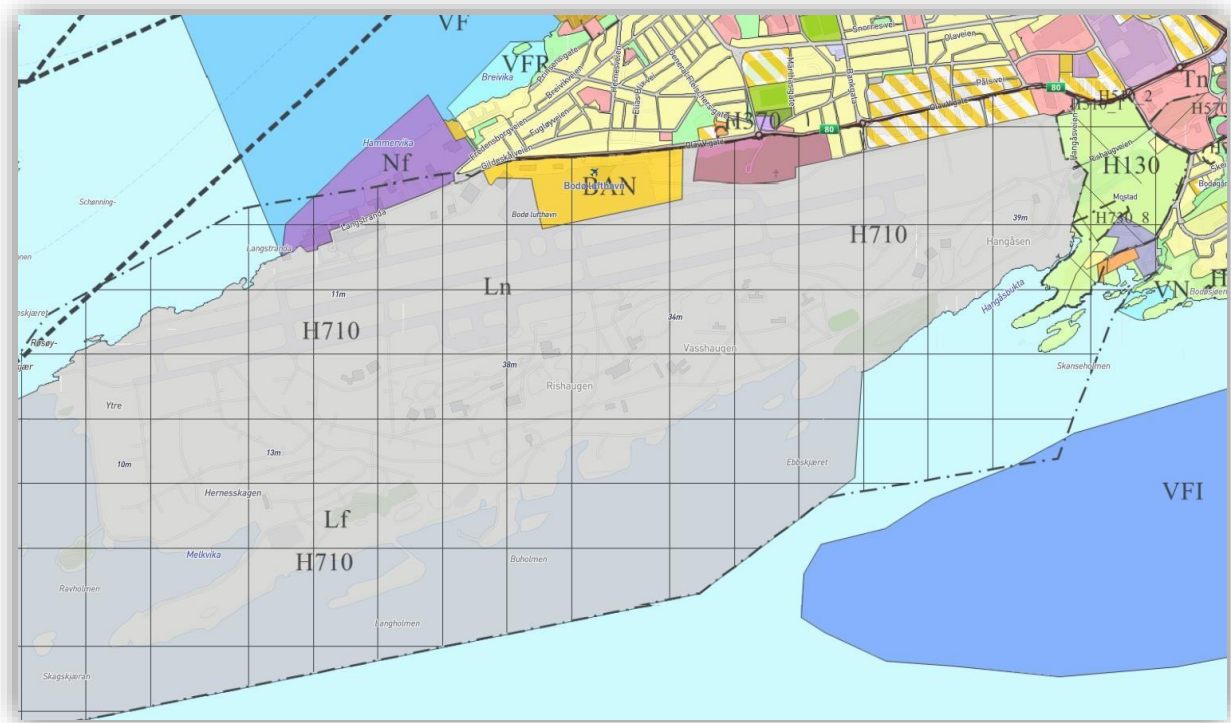
Kommunedelplanen har som mål å fastsette en forutsigbar og bærekraftig arealbruk for framtiden. Den skal tilrettelegge for boliger med gode bokvaliteter, næringsliv, sosial infrastruktur, handel av varierende omfang, grønnstruktur samt teknisk infrastruktur. Med planens lange perspektiv må planen legge føringer for arealbruk uten å begrense mulighetene for løsninger innenfor byutvikling i fremtiden.

Utviklingen av den nye bydelen skal oppfylle svært høye klima- og energiambisjoner, slik at vi kan ta skrittet inn i lavutslippssamfunnet. Kommunens ambisjon er at byområdene i den nye bydelen skal planlegges og utvikles som nullutslippsområder, og bli en inspirasjon for hvordan vi kan bygge fremtidens byområder. Det er et mål at kommunedelplanen skal tilrettelegge for riktig balanse mellom forutsigbarhet og tilstrekkelig grad av fleksibilitet for utformingen av byområdene.

### **Planstatus**

I Kommuneplanens arealdel 2018-2030 (KPA) er planområdet for kommunedelplanen i hovedsak avsatt til nåværende lufthavn på arealene til lufthavnområdet (se figur 2). I tillegg inkluderer planområdet dagens driftsbygg, avsatt til bebyggelse og anlegg. Planområdets randsone inkluderer Bodø kirkegård, deler av næringsområdet på Langstranda, jordbruksområdene vest for Gamle riksvei (avsatt til LNFR), samt øvrig bebyggelse sør for Olav Vs gate avsatt til boligbebyggelse og andre arealformål. I tillegg inkluderes området ved Bodøsjøen camping og friluftsområde. Planområdet strekker seg også ut i sjø. I kommuneplanens arealdel er planområdet båndlagt for videre planlegging i påvente av kommunedelplan for Hernes.

Områderegulering av ny lufthavn gjelder foran kommunedelplanen, og det samme gjelder detaljregulering for industriområdet med utfylling i sjø ved Langstranda, samt enkelte mindre detaljreguleringsplaner utenfor eksisterende lufthavnområde. Områderegulering for dagens lufthavn, og andre, eldre reguleringsplaner tilknyttet til eksisterende lufthavn, oppheves i egen prosess.



Figur 2: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2018-2030 som viser overordnet planstatus

### Prosess og medvirkning

Etter utarbeidelse og politisk vedtak av mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel, ble det meldt oppstart av planprosess og høring av planprogram 3. november 2018. Kommunen la stor vekt på gjennomføring av et medvirkningsopplegg som sørget for at det ble debatt rundt aktuelle planutfordringer og utredningsspørsmål. Dette har gitt alle berørte interesser mulighet for en god dialog og reell medvirkning i de ulike fasene i planprosessen. I tillegg til innspill og kommentarer fra folkemøter og workshops i forbindelse med melding om oppstart og høring av planprogram, kom det inn totalt 35 skriftlige innspill. Totalt har det kommet mange nyttige og viktige innspill til planarbeidet.

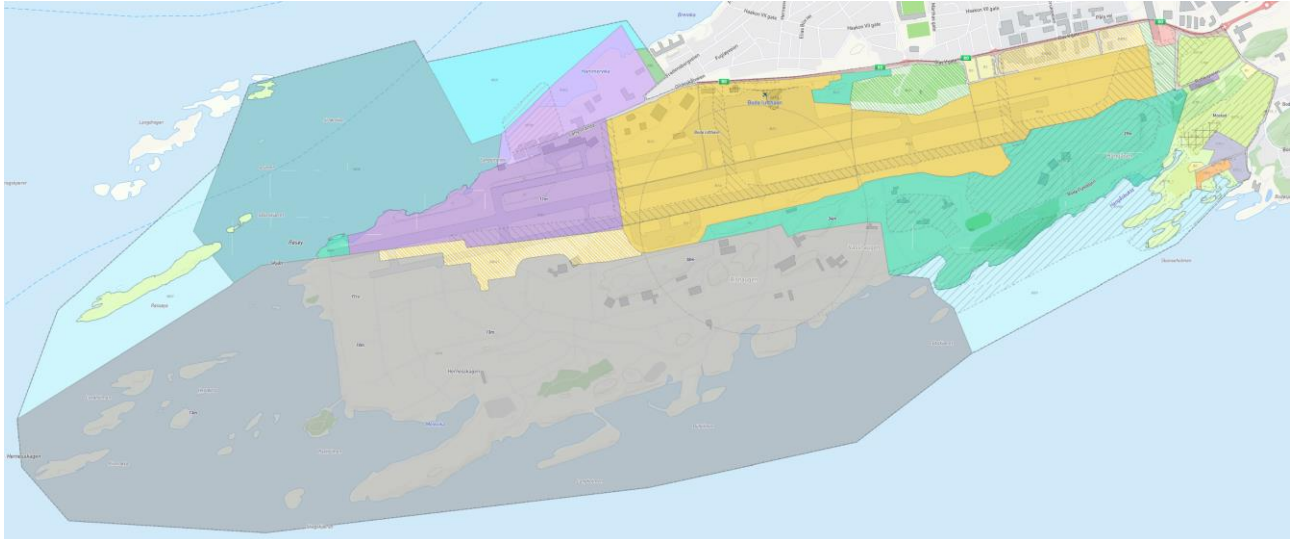
Som et ledd i planprosessen ble det første halvdel av 2020 gjennomført et parallelloppdrag for utforming av ny bydel. Etter en tilbudskonkurranse ble tre eksterne konsulentgrupper tildelt oppdraget med å komme med idéer og forslag til hvordan den nye bydelen kunne planlegges basert på målene og ambisjonene til den nye bydelen. Det er tatt med flere elementer fra alle tre leveransene inn i det videre planarbeidet. Det ble gjennomført medvirkning med innbyggere og næringsliv både underveis og etter endt oppdrag. På denne måten ble oppdragets utforming påvirket av både interne og eksterne innspill. Medvirkningsopplegget i etterkant av oppdraget har bidratt til å plukke ut de beste elementene fra leveransen til videre planlegging av ny bydel.

### Kommunedelplanen

Planen består av planbeskrivelse, plankart, konsekvensutredning og planbestemmelser, samt overordnet miljøprogram som er et mål-dokument for bruk og utbygging innenfor planområdet. I tillegg består planen av strategisk mobilitetsplan som tydeliggjør prinsipper for mobilitetsløsninger inkludert eget juridisk bindende temakart. Det er også utarbeidet et temakart for blågrønne strukturer. Etter høring ble det også bestemt å inkludere temakart knyttet til ny lufthavn herunder flystøy, hinderflater og byggerestriksjoner. Resterende dokumentasjon er utfyllende og beskrivende bakgrunnsdokumentasjon:

- Mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel
- Veileder for offentlig uterom i Bodø
- Kartlegging - Naturmangfold

- Kartlegging - Arkeologiske kulturminner
- Kartlegging - Nyere tids kulturminner
- Mulighetsstudie - Lokalisering av ny molo
- Mulighetsstudie – Urban industri
- Overordnet plan for teknisk infrastruktur
- Alternativvurdering: riksveitrasé til ny lufthavn i Bodø
- Notat: Blågrønnstruktur for ny bydel
- Planprogram for kommunedelplan for ny bydel



**Figur 3:** Plankart til kommunedelplan for Hernes

### **Hovedgrepene i kommunedelplanen**

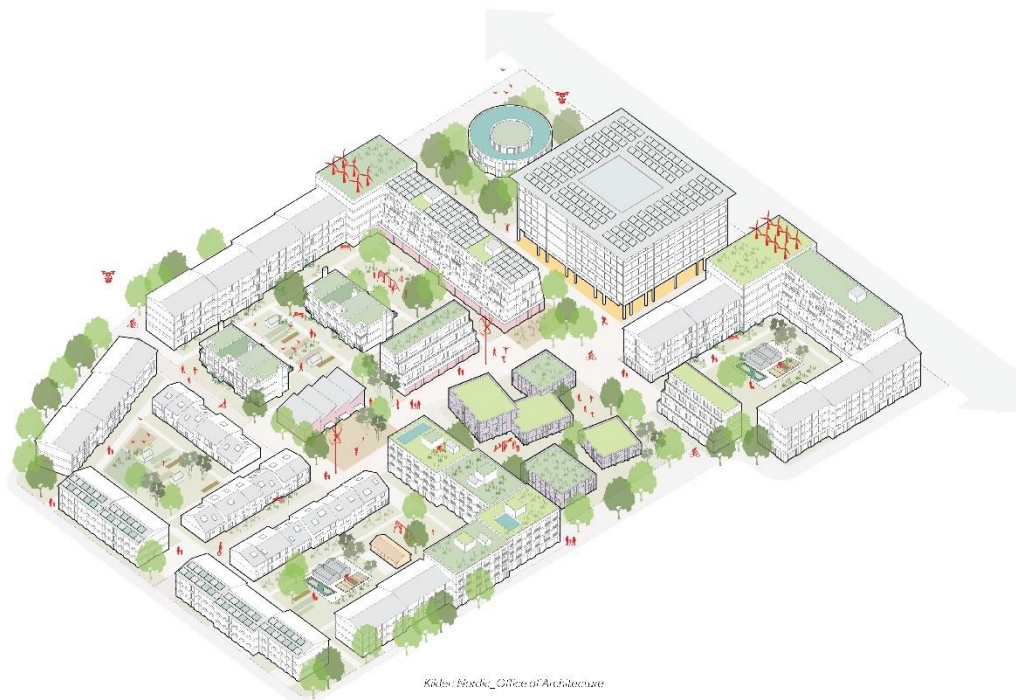
Kommunedelplanen for Hernes har til formål å tilrettelegge for at hovedveksten av bolig- og arbeidsplasser i Bodø skal skje innenfor planområdet i et 50-100 års perspektiv. Størstedelen (ca. 1400 daa) av planområdet er avsatt til byområder med en blanding av boliger, næring og tilhørende byfunksjoner (oransje farge i figur 3). Flerfunksjonelle byområder kjennetegnes av variasjon i tilbud og aktiviteter til flere tider av døgnet. Nærheten til hverdagsfunksjoner skaper lavere bilavhengighet og mer aktivitet i byområdene.

I disse områdene tenkes det i utgangspunktet å etablere alle arealformål som lar seg kombinere med flerfunksjonelle byområder, herunder bolig, kontor, forretning, industri, privat og offentlig tjenesteyting, idrettsanlegg, hotell og bevertning. Dette for å blant annet skape kortere reiseavstander og mer byliv. Formålet omfatter også areal til nødvendig offentlig infrastruktur, samferdselsanlegg, grønnstruktur og utearealer i tilknytning til bebyggelsen. Et eksempel for utforming av et nabolag med blandede byfunksjoner og bygningstyper er vist i figur 4.

Det settes få rammer for utnyttelsen av byområdene, men det settes et minimumskrav på 10 boliger per daa. I tillegg setter planen rammer for andelen av mindre og større boliger innenfor delområdene. Øvrige detaljer om utbygging av byområdene skal løses i de videre område- og detaljreguleringer.



## Det sirkulære nabolaget



**Figur 4:** Skisse som viser hvordan et nabolag kan utvikles med ulike bygningstyper og funksjoner (Nordic)

I planområdet vestlige del er det avsatt areal til næringsutvikling (ca. 485 daa) (lilla farge i figur 3). Her ønskes det etablert virksomheter innenfor industri, produksjon og lager som har nytte av å være lokalisert i nærhet til lufthavn og havn, eller ikke er kompatibel med boliger i kombinasjon med andre byfunksjoner. Dette næringsområdet kan også utvikles i sammenheng med avsatt areal til havneformål i sjø, og som en forlengelse av Langstranda vestover.

Det avsettes ca. 930 daa til blågrønne områder som er spesielt betydningsfulle for klimatilpasning og overvannshåndtering, og rekreasjon og natur- og kulturverdier. Disse områdene skal knyttes sammen i et nettverk av blågrønne strukturer som skal kobles tett til både nye og eksisterende byområder. Det er utformet et eget juridisk bindende temakart, som viser de blågrønne strukturene. Strukturene skal opparbeides i de ulike delområdene i bydelen (se figur 5). Endelig plassering av de blågrønne strukturene skal avklares gjennom områderegulering for delområdene.

De blågrønne strukturene skal bestå av et nettverk av vassdrag og vegetasjon som til sammen skaper en grønn akse mellom annen bebyggelse og infrastruktur. Nettverket spenner seg fra små og store naturområder, vann og vassdrag og kulturlandskap til mer urbane områder tilrettelagt for lek og rekreasjon.

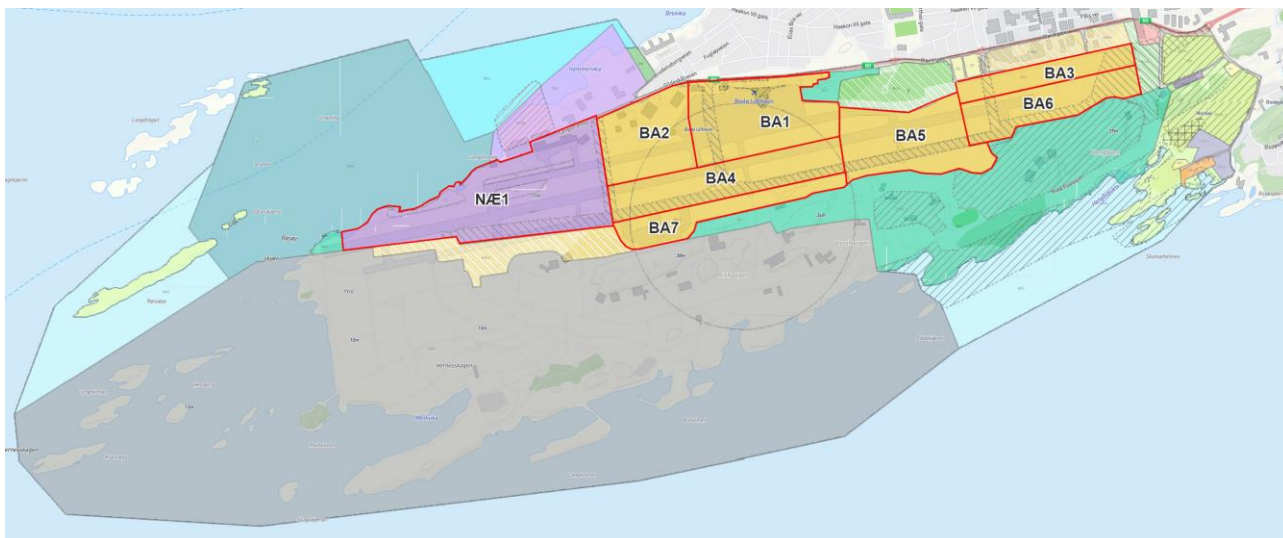
Innenfor de blågrønne områdene i sør finner vi en rekke bygningsstrukturer knyttet til Forsvarets drift gjennom flere tiår. Dette inkluderer flere sheltere, hangarer, forlegning, administrasjonsbygg og Anlegg 96. Kommunedelplanen legger opp til at det ytre miljøet i disse områdene opprettholdes, og at byggene gis en ny bruk som blant annet inkluderer museumsformål.

Bodøsjøområdet øst for Flystasjonen videreføres som i dag, med hensynssoner for landbruk, kulturminner og kulturmiljø. Kartlegging av naturverdier er oppdatert.

Planen gjør det også mulig å benytte arealene avsatt til byutvikling til midlertidige aktiviteter i en kortere tidshorisont, og så lenge det ikke påvirker fremtidig bruk av områdene til byfunksjoner.

### Utbyggingsrekkefølge

For å legge til rette for byutvikling over en lang tidshorison er planområdet delt inn i delområder (se figur 5), og det er lagt opp til en gradvis utbygging fra nord i planområdet mot sør. Dette forhindrer etablering av byområder avkoblet fra infrastruktur, viktige byfunksjoner og byen for øvrig. Det er også pekt ut ett delområde der byutviklingen kan igangsettes for å konsentrere utbyggingen, og for å knytte tjenester, boliger og de øvrige byfunksjoner sammen med hverandre.



**Figur 5: Oversikt over delområder.**

Som første område for utbygging vises det til delområde ved eksisterende terminalbygg (BA1). Dette området er allerede utbygd med infrastruktur, og kan knyttes på eksisterende byområder nord for Olav Vs gate. Dagens terminalbygg er allerede betjent med kollektivtrafikk, og det vil være mulig at Hernesveien kobles på de nye byområdene for myke trafikanter, og som mulig ny kollektivtrasé i fremtiden. Gjennom dette delområdet er det også tenkt å anlegge første fase i utbygging av vei for ny lufthavn.

Andre etappe kan igangsettes når foregående delområde er tilstrekkelig bygd ut, og de gjennomgående hovedstrukturene er opparbeidet eller sikret. I andre etappe åpnes det for utvikling i delområdene vest for første delområde og øst for Bodø kirkegård, henholdsvis BA2 og BA3. Utvikling av BA3 er avhengig av at eksisterende bebyggelse sør for Olav Vs gate (B3 og KBA2) er moden for å kombineres med flere byfunksjoner for å hindre at BA3 utvikles som en «satellitt» avkoblet fra omkringliggende byområder og tjenester. Deretter følger de videre utbyggingsetappene for delområdene som omfatter BA4, BA5, BA6 og BA7. Delområdet som omfatter næringsområdet i vest (NÆ1) tenkes også utviklet fra første utbyggingsfase.

### Mobilitetsplan med temakart

Det er utarbeidet en egen plan for mobilitet og som består av et kart og et plandokument. Temakart for mobilitet viser overordnede, prinsipielle traséer for gange, sykkel, vei og gater. Herunder traséene for fasevis utbygging av adkomstvei til ny lufthavn, og andre hovedveier. Hovedtraséene er gitt egen hensynssone i plankartet (figur 3).

I mobilitetsplanen beskrives hovedgrepene for å sikre grønn mobilitet. De overordnede mål og retningslinjer for videre planlegging for temaet mobilitet er videreutviklet med retningslinjer for gange, sykkel, og øvrig mikromobilitet, kollektiv og øvrig trafikk. Disse retningslinjene sier noe om hvilke prinsipper utviklingen i området må følge for å legge godt til rette for grønn mobilitet, og dermed kunne oppnå nullvekstmålet.

### Overordnet miljøprogram

Overordnet miljøprogram definerer målsettinger og ambisjoner innen miljø-, klima- og energi for utvikling og drift av Hernes bydel, og er utarbeidet som en del av Kommunedelplan for Hernes.

Overordnet miljøprogram er et rammeverk for bærekraftig utvikling av Hernes og gjelder for alle aktører som er og blir involvert i utviklingen av bydelen.

Som den primære utvidelsen av Bodø by i kommende tiår er det svært viktig med gjennomgående høy kvalitet på de miljø- og klimamessige perspektivene både under planlegging, bygging, renovering, rivning og drift på byutviklingsområdet Hernes. Overordnet miljøprogram ble utarbeidet for å sikre dette.

Bodø kommune skal sørge for gjennomføring av føringene i overordnet miljøprogram gjennom primært tre roller;

- Planmyndighet. Målsettingene i overordnet miljøprogram skal gjelde for hele utviklingsperioden til Hernes. Målsettingene er derfor på et overordnet nivå fordi vi på dette nivået ikke kan definere de beste løsningene og teknologiene i fremtiden. Målsettinger og tiltak i overordnet miljøprogram skal konkretiseres og detaljeres i egne miljøprogram for områdeplaner og detaljområdeplaner.
- Eierstyring. Bodø kommune kan som medeier i Nye Bodø Eiendom AS sørge for at føringer i overordnet miljøprogram følger eiendomstransaksjoner på Hernes.
- Formidling og veiledning. Bodø kommune skal bidra til at erfaringer og kunnskap deles og videreføres for å sikre læring og kompetanseoverføring etter hvert som planleggingen og utviklingen av Hernes fortsetter.

Overordnet miljøprogram bygger på *Mål- og retningslinjer for planlegging av ny bydel* vedtatt i 2018. Videre har Bodø kommunes deltakelse i ulike forsknings-, utviklings- og innovasjons- (FoUI-) prosjekter gitt føringer for en del av innholdet i overordnet miljøprogram, og har vært med på å definere ambisjonsnivået innenfor enkelte fagområder. Tverrfaglige interne arbeidsgrupper i Bodø kommune har utarbeidet forslag til mål og tiltak, og relevante eksterne faggrupper har bidratt ved å gi innspill under prosessen med utarbeidelse av overordnet miljøprogram.

Målene og forslag til tiltak i overordnet miljøprogram er knyttet til planbestemmelsene i kommunedelplanen.

## **Endringer etter høring og offentlig ettersyn**

Ved høring og offentlig ettersyn ble det avholdt digitalt folkemøte med presentasjon av planforslaget. Det er i tillegg gitt orienteringer til næringsorganisasjoner, fylkeskommunen og regionalt planforum der øvrige myndigheter deltok. Perioden for høring og offentlig ettersyn var 08.01.2022 til 20.02.2022. Det kom inn 25 uttalelser. Uttalelsene er oppsummert og kommentert i et eget vedlegg til saken. Alle uttalelsene er også samlet i et eget vedlegg.

### **Plankart**

- Bestemmelsesområde for navigasjonsanlegg er rettet etter uttalelsen fra Avinor
- Hensynssone for adkomstvei og hensynssone for kulturmiljø, samt arealformål, er justert for å unngå overlapp mellom sonene
- Det er lagt inn faresone for produksjonsanlegg av hydrogen på Langstranda
- Eksisterende bolig- og næringsområdene sør for Olav Vs gate er gitt sin eksisterende arealstatus i kartet for, sammen med planbestemmelser, for å tydeliggjøre arealbruk inntil nye byfunksjoner kan innføres i disse områdene.

### **Planbestemmelser**

- Etter flere uttalelser er det tatt inn generelle bestemmelser fra kommuneplanens arealdel i stedet for å henvise til arealdelens bestemmelser, herunder:
  - § 1.3 *Utbyggingsavtaler*
  - § 1.4 *Krav til sikkerhet vedr. lufthavnen*
  - § 1.5 *Krav til maks støynivå*
  - § 1.6 *Massehåndtering fra bygge- og gravearbeid*

- § 1.8 Teknisk infrastruktur og blågrønn struktur
- § 1.10 Kulturminner og kulturmiljø
- § 1.11 Strandsone og vassdrag
- § 1.12 Universell utforming og tilgjengelighet
- § 1.13 Barn og unge
- § 1.17 Tilknytningsplikt
- § 1.18 Skilt og reklameinnretninger
- § 1.19 Sikkerhet mot naturpåkjenninger
- § 1.20 Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser)
- § 1.21 Rekkefølgebestemmelser
- § 1.2 Plankrav
  - Justert for bedre forståelse mellom plankrav og unntak fra plankrav, samt lovverket
- § 1.10 Kulturminner og kulturmiljø
  - Flyttet beskrivelser av områder for hensynssoner kulturmiljø hit
  - Utfyllende info for kulturmiljøet rundt Anlegg 96 inkludert Beredskapsanlegg Øst, er lagt inn
- § 1.21.1 Utbyggingsrekkefølge
  - Rettet feil henvisning
- § 2.1.3 Uteoppholdsareal
  - Presisert at ytterligere bestemmelser skal fastsettes i neste plannivå.
- § 2.1.6 Kombinert bebyggelse og anlegg (KBA2)
  - Bestemmelse innført for å ivareta eksisterende næringsbebyggelse sør for Olav V gate inntil nye arealformål kan innføres i utbyggingsetappe 2. Det er videreført bestemmelser fra KPA.
- § 2.2 Boligbebyggelse
  - Justert for å være tilpasset KPA.
  - Det er videreført bestemmelser fra KPA.
  - Det er også lagt til bestemmelser for boligområdet sør for Olav V gate (B3) for å ivareta arealbruken inntil nye arealformål kan innføres i utbyggingsetappe 2.
- § 2.4 Næringsbebyggelse
  - Presisert at det avsettes til tyngre næring
- § 2.8 Havneområde i sjø
  - Justert etter presisering for teknisk infrastruktur ved sjø
- § 2.9 Blågrønn struktur
  - Justert for å kunne frakte objekter/fly fra ny lufthavn til Luftfartsmuseet
- § 3.2-3.4 Hensynssone landbruk, bevaring av naturmiljø og bevaring av kulturmiljø
  - Justert for å kun inneholde retningslinjer da det ikke gis anledning til å sette bestemmelser for disse hensynssonene
- § 4.2 Bestemmelsesområde for navigasjonsinstrument
  - Teksten er justert etter presisering fra Avinor

#### Øvrig

- Planen er supplert med temakart relatert til ny lufthavn for flystøy, hinderflater og byggerestriksjoner
- Planbeskrivelse er oppdatert med illustrasjoner og endringer foretatt i plankart og planbestemmelser
- Planbeskrivelsen er justert etter presiseringer innenfor kulturhistorie fra Luftfartsmuseet
- Bærekraftsmål om vannmiljø er tatt inn i planbeskrivelsen
- Plankart og planbestemmelser er justert etter nye regler for forkortelser for arealformål.

#### **Vurderinger**

Kommunedelplanen som nå foreslås vedtatt er basert på idéene og forslagene fra nevnte parallelloppdrag, og innspill gjennom planprosessen. Planprosessen har foregått formelt siden 2018 med flere medvirkningsaktiviteter, analyser og mulighetsstudier underveis.

For å nå framtidens strenge krav til bærekraft og lavutslippssamfunnet er det nødvendig å tenke nytt og helhetlig om by- og samfunnsutvikling. I Bodø står vi ovenfor en storskala områdetransformasjon som gir oss store muligheter, men også stort ansvar for å tenke "rett" fra start. Føringsene i overordnet miljøprogram beskriver hvordan Hernes skal planlegges og utvikles som et lavutslippssamfunn, med mennesket i sentrum og innenfor planetens tålegrenser. Ambisjonene for Hernes er høye, men vurderes å være oppnåelige for aktører som blir involvert i utviklingen, og på rett nivå for å oppnå lokale, nasjonale og globale forpliktelser innen klima og miljø utfra dagens kunnskap. En forutsetning for oppnåelse av ambisjonene er modning av markedet. Det blir også viktig å sikre ressurser og kompetanse internt i kommunens organisasjon for å følge opp ambisjonene i alle faser i utviklingen av den nye bydelen.

### **Barn og unges interesser og folkehelse**

Det legges opp til å utvikle byområder der blant annet bolig, skole/barnehage og uterom er i gangavstand til hverandre. Dette medfører mindre behov for bruk av bil og etablering av bilveier. Dette skaper igjen mer trafikksikre byrom og gater med gode gang- og sykkelakser. Gjennom mobilitetsplanen tilhørende planen er prinsippene for hvordan dette skal tilrettelegges nærmere omtalt.

Gjennom veileder for offentlig uterom (vedlagt planen) vises det hvordan uterom og sosiale møteplasser kan utformes på en måte som tilrettelegger for variert bruk gjennom året, og som oppleves trygge for barn og unge. Forming av landskap, etablering av vegetasjon, skjerming for vær og vind og belysning er sentrale elementer for å skape attraktive byrom som alle deler av befolkningen kan benytte.

### **Naturmangfold**

Innenfor planområdet som ikke inngår i areal til lufthavn, skal naturmangfoldet opprettholdes og styrkes gjennom nye blågrønne strukturer. Som kartleggingen av naturmangfold viser (rapport vedlagt planen), er det mange viktige naturtyper i området. Planen ivaretar disse i form av hensynssone for naturmiljø (H560). Her tillates ingen tiltak som kan forringe naturverdiene. I tillegg er det satt tydelig mål og anbefalte tiltak for naturmangfold gjennom Overordnet miljøprogram for ny bydel (vedlagt planen).

Det er i tillegg satt av tre bestemmelsesområder innenfor næringsarealet i vest etter kartlegging av naturmangfold. Dette for å ivareta vekstlaget før videre arealbruk. I planbestemmelsene er det satt krav om at ved gjennomføring av tiltak som forringer områdene skal det øvre vekstlag og den etablerte vegetasjonen flyttes til områder der verdiene kan ivaretas.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Innenfor kommunedelplanen legges det til rette for store arealer til byutvikling i et 50-100 års perspektiv. Disse skal forvaltes gjennom et eget selskap i samarbeid med Nordland fylkeskommune. Kommunen påtar seg et stort ansvar for at de fremtidige byområdene er forsynt med både teknisk og sosial infrastruktur. Sammenlignet med å legge til rette for nye byområder utenfor byutviklingsområdet vil utbygging på Hernes være mer økonomisk bærekraftig som følge av nærhet til eksisterende byområder og infrastruktur.

### **Bodø kommunes klima- og energiplan**

Hovedmålsettingene i klima- og energiplanen omhandler 70 % kutt i direkte utslipp, 70 % materialgjenvinningsgrad og omstilling til lavutslippssamfunnet. KDP for Hernes gir overordnede rammer for arealutviklingen på Hernes og gir muligheten for å nå disse målsettingene innen 2050. Kompakt byutvikling i den nye bydelen vil gi grunnlag for mindre behov for transport og lavere direkte klimagassutslipp og energibehov. Videre er det sterkt fokus på sirkulærøkonomi, ressurseffektivitet og gjenbruk i planleggingen og utviklingen av den nye bydelen, som vil resultere i økt materialgjenvinningsgrad. Planlegging og utvikling av Hernes skal også være vår måte å oppfylle framtidens lavutslippssamfunn på.

## Konklusjon og anbefaling

Kommunedelplan for Hernes og tilhørende overordnet miljøprogram svarer til målsetningene om å tilrettelegge for et bærekraftig og attraktivt byområde med høye miljøambisjoner, som skal ivareta hoveddelen av Bodøs vekst i et 50-100 års perspektiv.

Kommunedirektøren anbefaler at kommunedelplanen vedtas.

Kjell Hugvik  
Kommunedirektør

Knut A. Hernes  
Avdelingsdirektør

Saksbehandler: Kristoffer Seivåg

### Trykte vedlegg:








1	Plankart
2	Mobilitetsplan
3	Temakart - Mobilitet
4	Temakart - Blågrønn struktur
5	Overordnet miljøprogram
6	Konsekvensutredning - endelig
7	Merknadsbehandling
8	Planbeskrivelse 26.04.2022
9	Planbestemmelser 26.04.2022



### Andre vedlegg:

- Temakart for flystøy knyttet til ny lufthavn
- Temakart for restriksjoner knyttet til ny lufthavn
- Mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel
- Veileder for offentlig uterom i Bodø
- Kartlegging - Naturmangfold
- Kartlegging - Arkeologiske kulturminner
- Kartlegging - Nyere tids kulturminner
- Mulighetsstudie - Lokalisering av ny molo
- Mulighetsstudie – Urban industri
- Overordnet plan for teknisk infrastruktur for Hernes
- Alternativvurdering: riksveitrasé til ny lufthavn i Bodø
- Notat: Blågrønnstruktur for ny bydel
- Uttalelser/merknader samlet
- Planprogram for kommunedelplan for ny bydel

Dokumenter kan lastes ned fra [Dokumenter til politisk behandling - Bodø kommune \(bodo.kommune.no\)](https://bodo.kommune.no)

## Bærekraftsmål

	<p>Gjennom mål og retningslinjer for ny bydel og planbestemmelser er det stilt krav til et mangfold boligtyper i alle prosjekter som inneholder boliger. Det er i tillegg et vedtatt mål at kommunen skal ha opsjon på et antall boenheter som skal forvaltes utenfor det ordinære markedet.</p>
	<p>Overordnet miljøprogram har målsettinger og anbefalte tiltak for at nye byområder blant annet skal bestå av effektive, integrerte og fleksible energisystem basert på fornybare energikilder, med mulighet for energideling mellom bygg og aktører i området. Forsyningssikkerhet skal ligge til grunn.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overordnet miljøprogram setter krav om beste praksis for håndtering av rene og forurensede masser, samt foreta risikovurdering av forurensning til sjøen ved overvannsløsninger. Planbestemmelser setter krav om tiltak som kan endre miljøtilstand skal oppfylle vannforskriftens § 12.</li> <li>• Utover bestemmelser om forbud mot tiltak i 100-metersbeltet er det på sørkysten avsatt til blågrønne strukturer inkludert hensynssone for naturmiljø på bakgrunn av viktige naturverdier.</li> </ul>
	<p>Overordnet miljøprogram stiller krav om at byområdene skal utvikles i en nullutslipps-tankegang, hvor prinsipper om livsløpsperspektiv legges til grunn; herunder i planfaser, utbygging, drift av områder samt bruk etter endt levetid. En annen målsetting er at byutviklingsområdet skal inkludere energi- og arealeffektive forbildeprosjekter som ligger i forkant av gjeldende tekniske standarder og retningslinjer. Bygg- og anleggsplasser skal i tillegg være utslippsfrie.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se omtalen til bærekraftsmål 1.</li> <li>• Gjennom mobilitetsplanen foreslås det prinsipper for hvordan mobilitetssystemet skal etableres der gange, sykkel og kollektiv skal være foretrukne transportmidler. Planbestemmelsene stiller krav om høy utnyttning ved kollektivknutepunkt, og en blanding av byfunksjoner slik at kollektivtilbudet er i gangavstand til innbyggers bolig og daglige virke.</li> <li>• Gjennom planprosessen har det vært gjennomført en rekke varierte medvirkningsaktiviteter for å engasjere ulike deler av befolkningen og næringslivet. Disse er listet opp under.</li> <li>• Det er foretatt kartlegginger av kulturminner og naturmangfold, og basert på disse er det lagt inn hensynssoner i plankartet.</li> <li>• Planen legger opp til kompakt byutvikling der blanding av byfunksjoner og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv skal gjøre innbyggere mindre avhengig av biltransport.</li> <li>• Gjennom temakart for blågrønne strukturer, planbestemmelser og overordnet miljøprogram vises det til krav og løsninger for blant annet overvannshåndtering og bedre klimatilpasning.</li> </ul>
	<p>Det stilles krav om å etterstrebe lokal massehåndtering og matjord gjennom planbestemmelser og overordnet miljøprogram. I tillegg er det knyttet bestemmelsesområder til områder med verdifull vegetasjon der det øvre vekstlag skal flyttes før ny arealbruk.</p>
	<p>Se mål 11.</p>

	<p>Utover bestemmelser om forbud mot tiltak i 100-metersbeltet er det på sørkysten avsatt til blågrønne strukturer inkludert hensynssone for naturmiljø på bakgrunn av viktige naturverdier.</p>
	<p>Det er foretatt en kartlegging av naturmangfold der de viktigste områdene for naturverdier er angitt med hensynssone. Planområdet er tenkt bundet sammen av blågrønne korridorer som også skal sikre spredning av naturmangfold.</p>

Retts utskrift: Berit Skaug