

<b><u>Innspill</u></b>	<b><u>Svar på innspill</u></b>
<p><b><u>Bane NOR</u></b> Planområdet ligger over en km unna eksisterende jernbane. Bane NOR er opptatt av at det legges til rette for gode og effektive transportforbindelser mellom ny flyplass, ny bydel og eksisterende jernbane som de reisende kan benytte seg av. I mottatt planprogram er ikke utredning av ny havn med godsterminal og jernbanetilknytning omtalt. I planforum 15. november 2018 ble imidlertid forholdet til jernbanen drøftet. Vi forutsetter at dette følges opp i det videre planarbeidet. Vi foreslår at fremtidig arealbehov for havn med jernbanetilknytning synliggjøres som et eget utredningstema under «samferdsel og infrastruktur» i kapittel 3 i planprogrammet.</p>	<p>En beskrivelse som sier noe om parallelle prosesser som KVU og «ny by Bodø – smart transport» tas inn under «samferdsel og infrastruktur» i kap. 3 i planprogrammet.</p>
<p><b><u>Tromsø museum</u></b> På grunnlag av undersøkelser har Tromsø museum ingen merknader til planprogrammet. Vi ber allikevel om oversendelse av detaljopplysninger om eventuelle tiltak som planlegges i sjøen innen plangrensen til marinarkeologisk vurdering når planforslaget legges ut til høring.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>
<p><b><u>Sametinget</u></b> Etter vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til planarbeidet. Skulle det likevel under arbeid i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må alt arbeid stanses og melding sendes Sametinget og fylkesmannen omgående. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeid i marken. Viser for øvrig til kml. § 4 annet ledd.</p>	<p>Innspillet tas til orientering</p>
<p><b><u>NVE</u></b> <i>1. Flom erosjon og skred</i> På reguleringsplan vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen er på kommuneplannivå</li> <li>2. Ikke aktuelt for planen</li> <li>3. Berørte energiselskaper er involvert</li> <li>4. Tas til orientering</li> <li>5. Tema innarbeides i planbeskrivelse</li> </ol>

## 2. Vassdrag- og grunnvannstiltak

Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

## 3. Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

4. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

5. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlig regionale interesser. I plandokumentet må det gå tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt.

## Kystverket

1. Hernesskagleia med tilhørende navigasjonsinstallasjoner er en foretrukket lei for mange skip som anløper Bodø havn, og bruken innenfor planområdet kan få konsekvenser for hvordan leia brukes i fremtiden. Kystverket Nordland mener planarbeidet med ny bydel enten må legges til grunn KVU som skal utarbeides i forbindelse med ny lufthavn, eller velge å ha et eget utredningsteam når det gjelder sjøtrafikk og maritim infrastruktur.

1. Problemstillingen løses i områderegulering for ny lufthavn.

2. I forbindelse med mulighetene med å anlegge et havneavsnitt i ny bydel, er det satt i gang arbeid med et mulighetsstudie for å se på mulighetene i forhold til følgende tema:

- Vind-, bølge og strømforhold for konkret område
- En alternativvurdering for plassering av havn og molo eller andre skjermingsalternativer.
- Gjennomføre begrensede grunnundersøkelser for å kunne bygge opp under en alternativvurdering.

<p>2. I planprogrammet er det nevnt et nytt havneavsnitt og i illustrasjonene som er utarbeidet til planarbeidet er ei ny havn skissert. I planprogrammet er dette i liten grad omtalt. Kystverket mener planen må sette av areal til havn og se på mulighetene for å utvikle et havneavsnitt som legger til rette for de nasjonale målene for havner som intermodale knutepunkter definert i «Nasjonal havnestrategi».</p>	<p>Det vil også startes et arbeid med en KVVU hvor også havn vil være tema.</p>
<p><b><u>Nordland fylkeskommune</u></b></p> <p>1. Det er riktig å fokusere på å <i>etablere infrastruktur</i> for transport, grønn infrastruktur og å koble ny bydel til de eksisterende transportårene. Det er viktig at retningslinjene som er vedtatt som føringer for planarbeidet innarbeides i selve planforslaget. Den lange planhorisonten medfører at det kan være utfordrende å planlegge for konkrete løsninger på flere felt. Det er viktig at det etterstrebes en fleksibilitet i planleggingen der dette er mulig. Når målet er å fastsette en forutsigbar og bærekraftig arealbruk uten å begrense muligheter for fremtidig utvikling og fleksibilitet for utformingen, blir planbeskrivelsen særlig viktig.</p> <p>2. Kommunen bør utrede mulighetene for <i>midlertidig og foreløpig bruk</i> av arealene, slik at områdene kan være i aktiv bruk selv om de på lengre sikt skulle være avsatt til utbyggingsformål.</p> <p>3. <i>Medvirkningsopplegget</i> som vises i planprogrammet er gjennomtenkt og i tråd med plan- og bygningsloven. Det er viktig å være bevisst i kommunikasjonen med publikum slik at det kan oppnås velvillighet til å delta i arbeidet og for å unngå medvirkningstrøtthet. Kommunen oppfordres til å lage en lettlest og lett forståelig plan. Kommunen oppfordres også til å fortsette med å bruke nye verktøy og metoder i arbeidet for å oppnå fylligere kunnskapsgrunnlag og bedre medvirkning. Kommunen oppfordres til å fortsette med å bruke planforum aktivt i planarbeidet. Bygningsfaglige miljøer og markedsaktører i eiendomsutvikling kan</p>	<p>1. Dette tas hensyn til i det videre planarbeidet.</p> <p>2. Dette er et godt poeng som vi vil se videre på i planprosessen.</p> <p>3. Kommunen har betydelig fokus på medvirkning og metoder for medvirkning. Det er særlig viktig å tenke nytt om dette i et planarbeid med såpass lang tidshorisont som dette planarbeidet. Kommunen har blant annet hatt god erfaring med medvirkningsopplegg med spørreundersøkelser for Mørkved bydel og utviklingsområde vest. Kommunen tar med seg innspillene når videre medvirkningsopplegg skal vurderes.</p> <p>4. Tas til følge og innarbeides i planprogrammet.</p> <p>5. Det skal lages en overordnet landskapsanalyse for planområdet, som ivaretar dette temaet.</p> <p>6. Arbeides inn i KU for lokalsenter slik at det ivaretas der.</p> <p>7. Dette er et klart mål for kommunen. Det jobbes også med disse temaene gjennom forskningsprosjekter kommunen deltar i.</p> <p>8. Det skal utarbeides KVVU på tema transport, samt prosjektet «ny by Bodø – smart transport».</p> <p>9. Kommunen har en grønnstrukturplan som vil ligge til grunn for arbeidet med grønnstruktur. Særlig tema som er viktig er en hovedgrønnstruktur som knytter sammen</p>

med fordel involveres i planarbeidet slik at man oppnår å planlegge for en fleksibel bygningsmasse med oppdaterte og innovative løsninger. Retningslinjene for planarbeid sier lite om hvordan kommunen skal oppnå den ønskete kvaliteten i bomiljø. På bakgrunn av ambisjonene som planprogrammet legger opp til når det gjelder boligpolitikk og boligsosialt arbeid, oppfordres kommunen til særlig å vurdere medvirkningsopplegg som er rettet mot brukere og potensielle brukere av ulike typer kommunale botilbud.

4. Det er ikke utarbeidet et eget *metodekapittel*. Det er viktig at metoden som bli brukt beskrives detaljert for å sikre etterprøvbarehet og forståelse. Veileder T-1493 og Håndbok V712 foreslås benyttet. Alle tema som omtales i forskrift om *konsekvensutredninger* § 21 må enten utredes, eller vurderes som ikke beslutningsrelevante. Dette må svares ut i planprogrammet.

5. Dersom *flytting av jernbane og havn* er aktuelt å utrede i planarbeidet, bør perspektiver på landskap og befolkningens tilgang til havet tas med i vurderingen.

6. Gjennom planarbeidet må kommunen sikre at nyetableringer av *lokalsenter* med handel, service, tjenesteyting og bevertning ikke vil true sentrumshandelen og andre funksjoner i sentrum. Det oppfordres til å bygge videre på lokalsenteranalysen som ligger til grunn i kommuneplanens arealdel 2018-2030, og fastsette retningslinjer og bestemmelser for lokalsentre.

7. Kommunen har en tydelig *klimaambisjon*, med fokus på nullutslipp av klimagasser, sirkulær økonomi og skjerming mot naturhendelser. Det er svært viktig at kommunen vurderer hvordan ulike tiltak knyttet til dette kan innpasses i plankart og planbestemmelser. Planbeskrivelsen må gi et tydelig bilde av de intensjoner som man ønsker skal være

eksisterende by med Saltfjorden og videre mot Bodømarka.

10. Plan for massehåndtering blir ivare tatt gjennom en massehåndteringsplan og miljøoppfølgingsplan.

11. Kulturminner kartlegges i denne planprosessen. Det vil bli krav om KU for kulturminner i videre områdereguleringer/detaljreguleringer.

12. Tas til følge og innarbeides i planprogrammet.

13. Tas til følge og innarbeides i planprogrammet.

14. Tas til orientering. Bestemmelse om anlegg 96 tas inn i bestemmelsene.

styrende for kommende detaljreguleringsplaner.

8. Kommunen bør vurdere å gjennomføre utredninger knyttet til fremtidens *transport*, behov for parkering og tiltak for å styrke kollektiv. Det er viktig at den nye bydelen kobles sammen med sentrum og de andre bydelene med gode, trygge og effektive transportløsninger. Gjennom planleggingen kan kommunen legge til rette for at de som ferdes vil velge å gå eller å sykle.

9. Kommunen bør vurdere å utarbeide en *grønnstrukturplan* for området. Som del av kunnskapsgrunnlaget bør kommunen starte opp kartleggingsarbeid for å identifisere faktorer som kjennetegner gode og helsefremmende byrom i eksisterende by. Dersom det er grunn til å tro at ny bydel kan ha vesentlig innvirkning på *folkehelsen* eller helsens fordeling i befolkningen, må det utarbeides en helsekonsekvensutredning.

10. Planarbeidet bør inneholde en plan for *masseforflytning*. Det er viktig at masser som sand, grus og pukk i størst mulig grad kommer fra lokale ressurser.

11. Når det gjelder *kulturminner* vil det være faglig uforsvarlig å gjennomføre en arkeologisk registrering som vil oppfylle undersøkelsesplikten i kulturminneloven på grunn av den svært lange tidshorizonten på planarbeidet. Dette må sikres i framtidige reguleringsplaner.

Det er behov for ny kartlegging av nyere tids kulturminner innenfor planområdet. Det anbefales at planprogrammet redegjør nærmere for status for kunnskap, behovet for ny kunnskap og metode for innhenting av kunnskap.

12. I planprogrammet bør de positive konsekvensene eller målene for ivaretagelse og bruk av kulturminner omtales som en positiv ressurs i

utviklingen av den nye bydelen. Ikke minst bør kulturminner knyttet til Bodøs sivile og militære luftfartshistorie kartlegges, vurderes og ivaretas som historiefortellende og identitetsskapende ressurser for byutviklingen.

13. Det anbefales at jordet mellom Nordland Kultursenter og det militære gjerdet ved Hangåsbukta blir undersøkt med motorisert georadar. På flybilder ses en rekke utpløyde gravhauger fra jernalderen som vekstspor, og det er svært sannsynlig at det også finnes automatisk fredete kulturminner i området. Jordet er del av et svært viktig helhetlig kulturmiljø i Bodø og må ses i sammenheng med omkringliggende fredete og vernede kulturminner. I Bodøsjøen finnes gravhauger som ikke er overpløyd. Registreringen av disse, ikke minst når det gjelder geometri, bør kvalitetssikres som del av utredningsarbeidet.

14. Forholdet til to gravhauger inne på flystasjonen avklares gjennom den pågående områdereguleringen. Kulturminnemyndighetene er fornøyd med planprogrammets omtale av forsvarshistoriske kulturminner. Det arbeides med fredning av Anlegg 96, og dette må markeres med hensynssone H570, og følgende bestemmelse: «Anlegget er i sin helhet under fredning.» Ekspedisjonsbygg og driftsbygg med flytårn ved nåværende lufthavn er regulert til bevaring. Det anbefales å vurdere det såkalte «Seabird-bygget» på Langstranda bevart som kulturminne. I bygget var det tidligere fiskerianlegg med klippfisktørkeri. Dette var en stor og viktig industribedrift i Bodø, og bygget er et av få gjenstående spor av tidlig industri i Bodø. Bygget har også verdi som krigsminne, ved at det er et av få gjenværende bygg med tilknytning til krigstidas tvangsarbeidsleir på Langstranda.

**Fylkesmannen i Nordland**

1. Dette er det overordnede målet med kommunedelplanen. Beskrevet i kap.1.2

<p>1. Det er viktig at kommunen gjennom hele planprosessen holder fokus på at hensikten er å avklare <i>overordnede strukturer</i> som transportsystem, grønnstruktur og lokalisering av de ulike utbyggingsformål. Langsiktige grenser, overordnede rammer for utbygging og utbyggingsrekkefølge bør avklares på overordnet plannivå.</p> <p>2. Ny bydel må planmessig ses i sammenheng med den allerede eksisterende <i>bystruktur</i>, hvor særlig forholdet til bykjernen må avklares. Fylkesmannen anbefaler at en overordnet utredning som omfatter bydelene innenfor sentrum (Bykjernen, Stormyra og ny bydel) inngår i planarbeidet, og at dette utgjør et KU-tema.</p> <p>3. Kommunen oppfordres til å vurdere muligheter for aktiv medvirkning fra <i>barn og unge</i> i videre planarbeid.</p> <p>4. Kommunen bør legge prinsipper for <i>universell utforming</i> og like muligheter for samfunnsdeltakelse til grunn i planarbeidet. Kommunen bør også løfte fram <i>boligpolitiske og boligsosiale hensyn</i> i den overordnede planleggingen av ny bydel.</p> <p>5. Det bør være et mål for kommunen å planlegge sammenhengende friområdene og allment tilgjengelige <i>blågrønne strukturer</i>. I denne forbindelse må man kartlegge hvilke strukturer som eksisterer og hvilken forbindelse som er mellom disse. Der disse er brutt, må man se på muligheten for å få på plass nye forbindelser mot sjøen. Dette temaet er viktig av hensyn til overvannshåndtering og det urbane naturmangfold, samtidig som det vil bidra til et bedre bymiljø med muligheter for rekreasjon.</p> <p>6. Sørsiden av Bodøhalvøya har flere lokaliteter av <i>naturtypen</i> «Rikt strandberg», og flere av disse ligger innenfor planområdet. Naturtypen huser</p>	<p>2. Sammenhengen med den eksisterende byen er et viktig premiss i planleggingen av ny bydel. Forholdet til Bykjernen, Stormyra og ny bydel inngår som KU-tema</p> <p>3. Dette vil kommunen jobbe aktivt med gjennom planarbeidet.</p> <p>4. Boligpolitisk handlingsplan er førende for planleggingen. Universell utforming er sikres kommuneplanens arealdel, samt bestemmelser i grønnstrukturplan for Bodø kommune.</p> <p>5. Dette er en av målsetningene med planarbeidet. «grønnstrukturplan for Bodø kommune er blant annet en del av overordnede planer for planarbeidet for å kople grønnstrukturen mellom eksisterende by og ny bydel.</p> <p>6. Tas til følge. Dette vil inngå i KU for naturmiljø og naturmangfold. Naturmangfold der også beskrevet og illustrert med kart i planbeskrivelsen</p> <p>7. Dette er en av målsetningene med planarbeidet. Tas også inn som KU-tema</p> <p>8. Kommunen legger Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging til grunn i all planlegging. Det vil vi også gjøre her. Kommunen observerer Fylkesmannens uttalelser vedr støy, og vil om nødvendig sørge for dialog med Fylkesmannen om dette i forkant av offentlig ettersyn av planforslaget.</p> <p>9. Tas til følge. Klimatilpassing inngår som KU-tema</p> <p>10. Tas til følge</p> <p>11. Tas til følge. Jordressurser tas inn som KU-tema</p>
---	---

flere rødlistede arter. Flere av lokalitetene vil gå tapt som følge av etablering av ny flyplass. Det er derfor viktig at gjenværende områder blir ivaretatt gjennom planen, og da spesielt i området Galihaugen-Hangåsen.

7. *Strandsone*arealene som tilgjengeliggjøres ved nedlegging av Bodø hovedflystasjon bør beholdes friluftslivsinteresser. Sammen med bevaring av sentrumsnær strandsone bør dette være en tungtveiende premiss for arealplanleggingen.

8. Deler av planområdet ligger i gul flystøysone. Slik Fylkesmannen ser det vil det etter deres oppfatning ikke lenger være grunnlag for å akseptere oppføring av nye bygninger med støyfølsom bruk her. Retningslinje for behandling av *støy* i arealplanlegging er ikke spesielt nevnt av kommunen, men det forutsettes at denne legges til grunn for planarbeidet. For byparker og naturområder bør kommunen vurdere å markere disse spesielt på plankartet som grønn sone (dvs. et stille område egnet til rekreasjonsaktivitet der støynivået er under Lden 50 dB). Kommunen bør vurdere å angi grenser for områder rundt kollektivknutepunkter der det kan vurderes å akseptere avvik fra anbefalte støyretningslinjer. I slike områder må det fastsettes konkrete krav til støyfølsom bebyggelse.

9. Statlige planretningslinjer for *klima- og energiplanlegging* må danne grunnlaget for videre planlegging av ny bydel. Det er gjennomført meteorologiske målinger ved Bodø lufthavn i ca. 60 år, og det er derfor gode data for å beregne dagens klima i området. Sammen med klimaprofil Nordland gir dette gode muligheter for å beregne et fremtidig klima for den nye bydelen. Disse beregningene bør danne grunnlaget for den videre utformingen av byen med tanke på å redusere ulemper med vind, nedbør, stormflo med mer.

12. Tas til følge



<p>Kommunen anbefales å benytte DSBs veileder for ROS-analyse.</p> <p>10. Kommunen bør på et tidlig tidspunkt vurdere om et skal avsettes arealer til fremtidige bedrifter som kan havne under <i>storulykkesforskriften</i>.</p> <p>11. Kommunen setter i svært liten grad fokus på dyrka mark innenfor planområdet. Som tema er jordvern og landbruk ikke nevnt.</p> <p>12. Kommunen bes om å sette av tilstrekkelig tid til medvirkning i prosessen. Med tanke på mulige arealkonflikter bør kommunen sette av tid til dialog med berørte myndigheter, fortrinnsvis før saken sendes på offentlig ettersyn. Planforslaget bør sendes i SOSI-format for å sikre tilfredsstillende medvirkning og for å oppnå kvalitetssikrede digitale kartdata.</p>	
<p><b><u>Bodin Bondelag</u></b></p> <p>1. Bodin Bondelag registrer med bekymring at planområdet er dratt østover utover dagens flystasjon og tar med seg dyrka mark på Mostad og Bodøgård.</p> <p>2. På dagens flyplass og landbruksområdene utenfor som er innenfor planområdet er det en betydelig produksjon av gress til for. Det produseres 2000 – 2500 rundballer på arealene, noe som er betydelig. Bodin Bondelag mener at landbrukskonsekvensene vies alt for liten oppmerksomhet i planprogrammet, og at det i den beskrivende delen av planprogrammet må fremkomme tydelig hvilken produksjon som faktisk finnes inne på arealene.</p> <p>3. Jordloven må nevnes i kapittel 1.3.1</p> <p>4. I kapittel 1.4 bør det komme frem noen mål og visjoner for det aktuelle landbruksområdet som blir berørt.</p> <p>5. Under «Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling» i kapittel 1.5.2 nevnes</p>	<p>1. Planområdet tar med seg områder øst for flystasjonen for å se området i en større helhet i forhold til blant annet Bodøsjøen og marka.</p> <p>2. Jordvern og landbruk tas inn som KU-tema for å belyse ressursene. Og forholdet til det dyrka- og dyrkbare arealet</p> <p>3. Tas til følge.</p> <p>4. Tas til følge. Viser for øvrig til punkt 2</p> <p>5. Tas til orientering.</p> <p>6. Tas til følge.</p>

<p>samarbeid med «lokale aktører». Det bør innfatte lokale landbruksorganisasjoner.</p> <p>6. I kapittel 2.1 første avsnitt beskrives «vegetasjonsdekket varierer mellom åpne gressletter på de flate områdene og skogholt i nær sammenheng med kollene i området». At disse slettene høstes er ikke beskrevet. Dette må komme frem i den beskrivende delen av planprogrammet.</p>	
<p><b><u>Statens Vegvesen</u></b></p> <p>1. Det må avklares hvordan koblingen av den nye bydelen skal være til dagens vegnett og hvordan hovedvegsystemet i den nye bydelen skal være.</p> <p>2. Det må vurderes hvilken status riksvegdelene av Olav V gate skal ha når ny lufthavn og ny adkomstveg til lufthavnen tas i bruk, både med hensyn til transportfunksjon og med hensyn til eierskap. Det må avklares i nær dialog med statens vegvesen som i dag er vegeier og forvalter av riksvegstrekingen.</p> <p>3. Statens vegvesen skal starte opp et eget reguleringsarbeid for ny riksveg til lufthavnen. Det foregår flere planoppgaver samtidig som krever nært samarbeid mellom Bodø kommune, Avinor og Statens vegvesen.</p> <p>4. Statens vegvesen ber derfor om å bli løpende orientert og involvert gjennom hele planprosessen for planen.</p>	<p>1. Dette er et viktig punkt i planprosessen. Plangrensen har tatt inn i seg alle avkjørsler fra Olav V gt. Inn mot byen med den hensikten at koblingen mellom dagens strukturer og de nye strukturene i bydelen er vesentlig. Innspillet tas til orientering.</p> <p>2. Tas til orientering. Dette er et viktig samarbeid</p> <p>3. Tas til orientering</p> <p>4. Tas til orientering. Statens vegvesen vil bli løpende orientert.</p>
<p><b><u>Statsbygg</u></b></p> <p>Statsbygg har ingen eiendommer innenfor planområdet. Dersom planområdet i fremtiden skulle bli utvidet slik at Statsbyggs eiendommer blir berørt, ønsker vi å bli involvert i planarbeidet.</p>	<p>Tas til orientering</p>
<p><b><u>Riksantikvaren</u></b></p> <p>Det arbeides med fredning av Anlegg 96. Dette må markeres med hensynssone c), sosikode H570 i plankartet med følgende ordlyd i bestemmelsen: «Anlegget er i sin helhet under fredning».</p>	<p>Tas til følge</p>
<p><b><u>Politiet</u></b></p> <p>1. Politiet ønsker også å være samarbeidspartner i det arbeidet som</p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Tas til følge</p>

<p>omhandler prosessene i utviklingen av ny by Bodø.</p> <p>2. Kriminalitetsforebygging er et lovpålagt hensyn i kommunale planprosesser jfr. Plan- og bygningslovens § 3-1 bokstav f, samt forskrift om konsekvensutredninger § 21. Kriminalforebyggende hensyn bør tas med i alle regulerings- og arealplaner i kommunen.</p> <p>3. Når det gjelder prinsipper for utvikling av arealbruk er det viktig at de kriminalforebyggende hensyn blir ivaretatt fra kommunens side.</p>	<p>3. Tas med i videre arbeid med kommunedelplan</p>
<p><b><u>Luffartstilsynet</u></b>  Luffartstilsynet legger til grunn at kommunedelplanen utarbeides i tett samarbeid med lufthavneier. Vi vil i den sammenheng spesielt fremholde at etablering av ny lufthavn forutsetter at man tar hensyn til nødvendige hinderflater ved fastsettelse av fremtidige byggehøyder</p>	<p>Tas høyde for i videre planlegging</p>
<p><b><u>Kystlaget Salta</u></b>  Vil oppfordre til at kystområdet fra Langstranda til Bodøsjøen gjøres best mulig tilgjengelig for folk flest og at kysthistoriske kulturminner fra tidligere bosetninger søkes bevart.</p>	<p>Tas med som moment i videre planlegging av kommunedelplan.</p>
<p><b><u>Fiskeridirektoratet</u></b>  Utbyggingstiltak, inkludert mudring og dumping av mudder kan innebære risiko for tap av gytehabitat og oppvekstsvilkår for fiskeyngel. Det er viktig at nevnte gytefelt blir minst mulig berørt av tiltaket. Vi forutsetter at det gjøres avbøtende tiltak for å begrense partikkelspredning mest mulig.</p> <p>Fiskeridirektoratet råder til at tidspunkt for tiltak som berører sjø primært bør skje på høsten og tidlig vinter, fordi det er i den perioden av året hvor det marine livet i kystsonen ligger mest i ro.</p> <p>Fiskeridirektoratet ber om at det legges en konkret plan for avbøtende tiltak for å hindre spredning av små partikler og plast til sjø, i forbindelse med masseuttak og deponering.</p>	<p>Tas med videre i utarbeidelse av planforslaget.</p>
<p><b><u>Forsvarsbygg</u></b></p>	<p>1. Tas til orientering</p>

<p>1. Forsvaret vil fortsatt ha arealbehov til beredskapsaktivitet innenfor områderegeringsområdet for ny lufthavn, som igjen er en del av planområdet til kommunedelplanen.</p> <p>2. Forsvarsbygg ønsker å bidra mer konkret i det videre planarbeidet når sektorens avklaringer er på plass vi imøteser dialog med kommunen om dette.</p>	<p>2. Tas til orientering.</p>
<p><b><u>Direktoratet for mineralforvaltning, (DMF)</u></b></p> <p>1. Innenfor nordlig del av planområdet, i Hammervika, finnes ifølge NGU en forekomst av granitt. Her er et nedlagt steinbrudd hvor det har vært tatt ut blokkstein i forbindelse med utbyggingen av Bodø by på 1900-tallet.</p> <p>Planprogrammet bør beskrive forekomsten av blokkstein. Dette innebærer å beskrive volum og utbredelse av gjenværende stein i det tidligere uttaket, og eventuelt videre beskrive kvalitet og mulige bruksområder i utviklingen av bydelen.</p> <p>2. DMF anbefaler at planprogrammet behandler behov for byggeråstoff i prosjektet, og mulighet for tilgang på egnet masse i nærhet til utbyggingsområdet. Dette for å kunne nyttiggjøre lokale kilder og for å holde transportavstand av masser på et minimum.</p> <p>3. DMF ber om at planprogrammet gjør rede for om prosjektet innebærer fylling i sjø, og da behov for utfyllingsmasser i forbindelse med arealutviklingen i den nye bydelen. DMF oppfordrer til å tidlig kartlegge et eventuelt behov for utfyllingsmasser.</p> <p>4. DMF ber om at det i planprogrammet utformes mål om bærekraftig massehåndtering. Målet bør omhandle bruk, beskrivelse, håndtering og transport av massene.</p>	<p>1. I «Bygningsstein i Nordland» er Granitten hammervika beskrevet som grå granitt som i dag ligger inne i Bodø by. Videre er det beskrevet at den er nedbygd og ikke vil kunne benyttes da området i dag er et blomstrende industriområde. Den er ikke homogen i kvalitet og steintypen ville vært lavt priset.</p> <p><a href="https://www.ngu.no/upload/Georessurser/Naturstein/niba.pdf">https://www.ngu.no/upload/Georessurser/Naturstein/niba.pdf</a></p> <p>2. Planen er en overordnet plan. Behov for byggeråstoff vil beskrives i senere, mer detaljerte planer samt gjennom massehåndteringsplan.</p> <p>3. I løpet av planprosessen må det sees på mulighetene for ny havn. Utredninger og mulighetsstudier vil gi svar på hvor vidt det kan bli utfylling i sjø eller ikke.</p> <p>4. Prosjektet har et overordnet mål om bærekraftig massehåndtering og det vil bli laget massehåndteringsplan og et miljøoppfølgingsprogram som vil ta innover seg dette tema.</p>
<p><b><u>Vestbyen næringspark</u></b></p>	<p>Tas til orientering</p>

<p>Grunneierne av eiendommene gnr/bnr. 138/2495 og 138/2523 ønsker at eiendommene omreguleres fra industri til bolig.</p> <p>Ut fra momenter i innspill, mener vi at det er en riktig arealstrategi å frigi arealet til boligformål.</p>	
<p><b><u>Arbitrasje AS</u></b> Eiendom gnr/bnr. 38/745 ble kjøpt i 2014 med tanke på fremtidig utvikling.</p> <p>Man anser området med sine kvaliteter som svært relevante for fremtidig bolig- og eiendomsutvikling.</p> <p>Det er derfor svært ønskelig for Arbitrasje AS, at kommunen i den videre planprosessen ser på muligheten til at eiendommen og områdene rundt kan tilrettelegges for boligbebyggelse med fornuftig tetthet.</p> <p>Vi formoder at det blir anledning til nye og mer detaljerte innspill etter hvert som innholdet i selve planarbeidet blir kjent.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p> <p>Det vil bli anledning for nye og mer detaljerte innspill i løpet av planprosessen.</p>
<p><b><u>Jordvern Nordland</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Noe av arealet som inngår i kommunedelplanen, driftes som jordbruksareal. Jordloven bør være en del av lovgrunnlaget.</li> <li>2. Forslag om at areal som driftes til matproduksjon bevares.</li> <li>3. Forventer at lokale landbruksorganisasjoner er aktuelle samarbeidsparter, og likedan organisasjoner som arbeider for å fremme bynært landbruk og urban matproduksjon.</li> <li>4. Nærhet til Rønnvikjordene kan gi mulighet for sammenhengende grønne arealer langs en større akse.</li> <li>5. Vi forventer at ressursgrunnlaget for jordbruket ivaretas slik det beskrives i kap. 1.5.3</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jordloven tas inn som lovgrunnlag.</li> <li>2. Store deler av arealet rundt rullebanesystemet slås og benyttes som grovfor. Det slås primært grunnet sikkerhet. Dette arealet vil ikke bevares, men matjorden vil behandles i en massehåndteringsplan.</li> <li>3. Tas til orientering</li> <li>4. Tas til orientering</li> <li>5. Tas til orientering</li> <li>6. Forholdet til landbruk og dyrkbar jord tas inn som tema for KU.</li> <li>7. Tas til orientering</li> </ol>

<p>6. Det er 1100-1200 daa. dyrket mark på nåværende flyplass i tillegg til dyrket areal innenfor områdeplanen. Forholdet til landbruk og det dyrka- og dyrkbare arealet må konsekvensutredes.</p> <p>7. Det forventes at planen forholder seg til regionale og nasjonale føringer.</p>	
<p><b><u>Helene M. Børsting</u></b> Ber om at Bodø kommune kartlegger samlet belastning på folk, fugler, bier, annet dyreliv og lokale økosystemer. Kartlegging må inkludere støy, støv, annen luftforurensing, miljøgifter og elektromagnetisk stråling</p> <p>Formålet må være å bli klar over hvilke utfordringer som finnes, utrede de mulige miljø- og helsekonsekvenser av den samlede påvirkningen, og peke på konkrete forebyggende tiltak.</p>	<p>Det lages konsekvensutredning på tema som biologisk mangfold. Utredning av støy er det krav om i arealplanleggingen Det vil naturligvis få konsekvenser for arealplanleggingen, og avbøtende tiltak må gjøres. Samme med miljøgifter. Tema som luftforurensing og elektromagnetisk stråling tas til orientering.</p> <p>Konsekvensutredninger belyser samlet påvirkning og peker på forebyggende/avbøtende tiltak.</p>
<p><b><u>Jan Oscar Bodøgaard</u></b> Med innspillet til arbeidet med kommunedelplan for ny bydel, foreslås det at området som i dag omfattes av Bodøsjøen camping og videre sørover til med Hangåsbukta får status som utviklingsområde for turisme/næring, rekreasjon og fritid.</p> <p>Det begrunnes med at området har historisk tyngde, kulturelt mangfold og åpen natur.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>
<p><b><u>Anne Grete Solstad</u></b> 1. Kvalitet nevnes i flere sammenhenger, men dette får en negativ undertone når det samtidig til stadighet understrekes at det skal bygges kompakt med høy arealmessig utnyttning.</p> <p>2. Det er ikke lett å skape et trivelig bomiljø i tett bebyggelse. Det er utrygt å sende barn alene ut. Det er observert og dokumentert mange konsekvenser av så tett og høy boligbygging, både i form av mangel på lys og luft og i form av gjengdanning og getto-preg.</p>	<p>1. Å bygge kompakt med høy utnyttelse er viktig for at Bodø skal kunne ta vare på dyrket og dyrkbar mark, samt ikke ekspandere byen inn i marka. Vi har en unik mulighet til å bygge byen «innover».</p> <p>2. Trivelige bomiljø skapes også av de funksjoner som ligger utenfor boligen. Med god funksjonsblanding vil mennesker som bor i den nye bydelen kunne klare seg mer i det daglige uten bilen. Mindre bilbruk betyr mer plass til mennesker, gode byrom, etc. i den nye bydelen. Legges det til rette for et mangfold av mennesker i alle aldersgrupper og livssituasjoner, samt gode muligheter for fritidsaktiviteter, vil dette være preventivt i</p>

	forhold til bla. gjengdanning og getto-preg. Innspillet tas ellers til orientering.
<p><b><u>Bodø havn</u></b></p> <p>1. Kommuneplanens arealdel viser til at det skal tilrettelegges for at størsteparten av veksten til Bodø kommune skal skje i området innenfor arealet til kommunedelplanen frem til år 2065. Siden planen har et såpass langt tidsperspektiv, må det utredes mulighet for en eventuell ny havn nær planlagt lufthavn. I en mulighetsstudie for ny havn nær planlagt lufthavn bør det kartlegges følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vindanalyse</li> <li>• Bølge- og straumanalyse</li> <li>• Støykartlegging/ -analyse</li> <li>• Miljøfaglig utredning</li> <li>• Geotekniske grunnundersøkelser og vurderinger</li> <li>• Masseberegninger</li> <li>• ROS- analyse med naturbasert risiko, tiltaksbasert risiko, utslippsbasert risiko, ulykkesbasert risiko</li> <li>• Friluftskartlegging</li> <li>• Kulturminnekartlegging</li> <li>• Restriksjoner som følge av nærhet til lufthavn</li> <li>• Behov for skjerming og forslag om beliggenhet for molo</li> <li>• Mulighet for trinnvis utbygging</li> </ul> <p>Godshavn er avhengig av stort bakareal og mangel på slikt vil kunne stoppe utvikling av logistikknutepunktet. I mulighetsstudie må det tas stilling til hvilke behov en fremtidig havn vil ha for bakareal.</p> <p>2. Bodø Havn KF har iverksatt en godsstrømsanalyse som skal være ferdig til april 2019. Denne vil kunne danne grunnlag for fremtidige prognoser for mengde gods og derigjennom kunne si noe om arealbehovet for fremtiden.</p> <p>3. Tungtransporttraseer og jernbanbeløsning inn til ny bydel for påkobling mot havn og lufthavn innkludert sidespor for godstog må ivaretas</p> <p>4. For effektiv drift og minimere kostnader med omlasting, må det settes av egne areal</p>	<p>1. Det skal utarbeides en konseptvalgutredning på temaet. En del av undernevnte tema kan la seg gjennomføre i KVVU'en. En del av temaene som nevnes er også tema for en videre detaljregulering.</p> <p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Tas til følge.</p> <p>4. Kommunedelplanene er ment for å vise de overordnede arealmessige strukturene. Detaljer må komme på et mer detaljert plannivå.</p>

<p>til tilrettelagte traseer med nok akseltrykk for kjøretøy med svarte skilt slik at disse kan frakte gods mellom havn, jernbane og lufthavn.</p>	
<p><b><u>Arnt-Otto Myhre</u></b>  1. Er det intermodale knutepunktet teknisk sett mulig? Er det behov for dette?   2. Det er flere problemstillinger innen blant annet transport og logistikk, infrastruktur, energigjenvinning, energiforsyning, kulturminner, landskapets utforming, grønn struktur og medvirkning mv. som bør utredes i planarbeidet.»   3. Videre folkelig medvirkning bør i alle fall sikres i prosessen fremover, både for å få ideer til arbeidet, men også for å sikre eierskap til prosessen, som fremover neppe blir uten utfordringer for befolkningen i byen.</p>	<p>1. Konseptvalgutredninger er utredninger som staten utreder med tanke på samferdselsprosjekter med kostnadsramme på over 750 mill. Konseptvalgutredning vil gi svar på dette   2. Høringspart har mange gode spørsmål i sin uttalelse. Spørsmål som går rett i kjernen på det kommunedelplanen skal utrede og finne ut av. De tas derfor til orientering og behandles i den videre planprosessen   3. Tas til orientering</p>
<p><b><u>Husbanken</u></b>  Husbanken ønsker videre dialog med Bodø kommune og et samarbeid på det boligsosiale feltet, og felles interesse i en god boligpolitisk utvikling.   Gjennom EVAPLAN er det produsert en rapport fra evalueringen av PBL. Evalueringen viser at planloven gir lite drahjelp dersom kommunen ønsker å koble sosial boligbygging, inkludering, varierte boligområder m.v. Det uttrykkes at loven neglisjerer boligsosiale hensyn, og da spesielt byutvikling. Spørsmål som er interessant å forfølge er: hvordan oppleves kommunens faktiske handlingsrom som planmyndighet når temaet er boligsosiale hensyn i planleggingen. Er det eksempelvis mulig for kommunen å realisere visjonene om boligpolitikk, boligsosialt arbeid og sosial bærekraft som det legges opp til i planprogrammet? Hvis ikke – hvor ligger i så fall hindringene?</p>	<p>Innspillet tas til følge og jobbes videre med i planprosessen.   Det er interessante problemstillinger som kommunen gjerne ønsker en videre dialog på.</p>
<p><b><u>Norsk luftfartsmuseum</u></b>  1. Norsk Luftfartsmuseum planlegger muligheten til å ta i bruk Anlegg 96 til et nasjonalt kald krig museum.</p>	<p>1. Innspill tas til orientering og momenter tas med videre i planleggingen.   2. Tas til orientering til videre planprosess.</p>



2. Samlingene til museet fortsetter å vokse i fremtiden, med stadig større flytyper. Arealbehov både til utstilling og magasinering vil derfor bare fortsette å vokse i virksomheten. Det er viktig at dette tas hensyn til i planprosessen.

3. Sentrale problemstillinger for Norsk Luftfartsmuseum er at arealene som knytter dagens museumsbygg, Anlegg 96 og Jektefartsmuseet sammen sees som en helhet som holdes frigjort til museums- og kulturformål. Det er viktig at museet ikke bygges inn, slik at fremtidig utvidelse og ekspansjon fortsatt er mulig.

4. Det er viktig at det ikke planlegges vegbygging eller annen infrastruktur som ødelegger koblingen mellom dagens museumsbygg, Anlegg 96 og Jektefartsmuseet. Publikumsflyten i område må ivaretas.

5. Det er viktig at kartleggingen og utredningen av kulturminner sees som en helhet, inkludert planområde til ny lufthavn før det tas stilling til hvilke anlegg og installasjoner som skal vernes og ivaretas for fremtiden.

6. Ved å utrede arealet Norsk Luftfartsmuseum – Anlegg 96 – Jektefartsmuseet som en kulturpark, kan den grønne byen gis en kulturhistorisk forankring. En slik kulturpark knytter sammen ulike kulturarvs- og museumsformål i et større område som omfatter den gamle tyske brannstasjonen vest for luftfartsmuseet, et kaldt krig museum i anlegg 96, Hangar 7, 8 og 9 som magasin/konservering/utstillingsareal, kultursti langs Bodøelva, Jektefartsmuseet i Bodøsjøen, Kultursenteret og andre kulturminner i området.

7. Det er viktig at den langsiktige planen ivaretar museets fremtidige behov for publikumsflyt i området. Norsk luftfartsmuseum stiller seg gjerne til disposisjon som deltaker i vurderingen av

3. Tas til orientering til videre planprosess.

4. Tas til orientering og bringes videre til planprosess med Statens vegvesen for ny riksvei til ny lufthavn

5. Tas til følge.

6. Tas til følge og tas inn som utredningsteama.

7. Tas til orientering.

<p>kulturminner og fremtidig bruk av disse innenfor planområdet.</p>	
<p><b><u>Vebjørn Joakimsen</u></b>  Innspillet tar for seg naturbyen Bodø, forslag til viktige rammer og presenterer et forslag til transportårer, siktlinjer, utforming av moloen og konseptet byparken.</p>	<p>Innspillet har mange spennende tanker og visjoner som kan arbeides med videre i planprosessen.</p>
<p><b><u>Anita Borkmo</u></b>  Har forståelse for at en smart by vil innebære teknologiske løsninger som svært ofte vil være trådløse. Samtidig tror jeg at folk vil trives bedre i det lange løp om så mye som mulig av denne teknologien blir kablet. En person som reagerer på el-kilder og stråling vil derimot merke bedring når de fjerner seg fra slike kilder.</p>	<p>Problemstillingen som belyses ligger i all hovedsak utenfor denne planprosessen.</p> <p>Vi vil kunne forsøke å legge til rette for grønnstruktur med begrenset stråling ift. en del av problemstillingene som belyses i høringsinnspillet.</p>
<p><b><u>Steinar Skogstad</u></b>  1. Behov for å gi den nye bydelen et navn.</p> <p>2. Synliggjøring av planrådets jordbruksressurser som kan gi en bærekraftig etterbruk, også lokalt inn i flystøysonen.</p> <p>3. Fremtidig funksjonsdeling og servicestruktur i byområdet bør gjennomgås.</p> <p>4. Det bør stilles krav om at planmaterialet illustreres/sammenliknes med kjente boligfelt i Bodø kommune.</p> <p>5. Behov for høye estetiske krav til den estetiske byformingen av bydelen.</p> <p>6. Sakens omfang og kompleksitet gjør det vanskelig for folk flest å delta/medvirke i prosessen. Dersom man er opptatt av Bodøfolks synspunkter på sentrale spørsmål/verdier knyttet til planutformingen, så bør man overveie en større spørreundersøkelse der også aktuelle fagmiljøer ved Nord Universitet kunne trekkes inn.</p>	<p>1. Det kan være aktuelt med en form for navnekonkurranse for den nye bydelen.</p> <p>2. Jordvern og jordbruksressurser tas inn som KU-tema, samt besvares i massehåndteringsplan.</p> <p>3. Tema lokalsenter er en del av planarbeidet.</p> <p>4. og 5. Tas til orientering.</p> <p>6. Det er laget spørreundersøkelser for utviklingsområde vest og Mørkved bydelssenter. En liknende spørreundersøkelse vil kunne være aktuelt for ny bydel. Det pågår arbeid med å involvere Nord Universitet i planarbeidet.</p>
<p><b><u>Tone Bodægaard</u></b>  På vegne av grunneierne foreslås det at området fra Nordland Kultursenter, dagens campingplass og videre sørover til og med</p>	<p>Området er en del av en viktig kobling mellom Bodøsjøen og marka. I dokumentet Mål og retningslinjer for planlegging av den</p>

<p>Hangåsbukta, bør få status som et utviklingsområde for turismepreget næringsvirksomhet og til rekreasjon- og fritidsaktiviteter.</p> <p>Se skisse og konsept i innspill.</p>	<p>nye bydelen står det at «<i>Gjennom grønne korridorer og parker skal sjøen og Bodømarka kobles sammen.</i>» Forslaget tas med som innspill til det videre planarbeidet.</p>
<p><b>Naturvernforbundet</b></p> <p>1. Nødvendige prioriteringer er enda ikke valgt.</p> <p>2. En svakhet at den største delen av planen er i en egen planprosess (områderegulering av ny lufthavn) og at den skal være ferdig sommer 2019.</p> <p>3. At Bodø vil trenge langt flere boliger enn det man har i dag må man se i forbindelse med en sentralisering fra land til by, og en konkurranse byene i mellom. Ved å bygge en mønsterby med et stort antall boliger og arbeidsplasser, legger man tilsynelatende til rette for sentralisering. Vi etterlyser noen overordnede tanker fra politikerne og byplanleggerne om dette.</p> <p>4. Tilgangen til hav synes redusert med forslaget om brede kaianlegg på nordsiden. Vi synes det er viktig at folk har adkomst til naturområdene ved havet og ser dette som en viktig del av planleggingen videre.</p> <p>5. Vi ønsker derfor at det opprettes en referansegruppe med de ulike organisasjonene. Dette må konkretiseres i programmet. Innholdet er pr i dag altfor vagt og inneholder punkter som bylab og folkemøter. Lovpålagt høringstid er 6 uker, denne høringsrunden var 9 uker. Ut fra ambisjonen om lengre høringstid for å øke medvirkningen synes disse 3 ekstra uker i desember/begynnelsen av januar ikke å være en reel økning.</p> <p>6. Ser også at fremdriftsplanen allerede antyder at medvirkningsopplegg og innspillperioden er over.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Selv om det utarbeides egen områdereguleringsplan for lufthavnen er planprosessene godt samkjørte. Grunnet behovet for ny lufthavn er man nødt til å kjøre områdeplanprosessen med en raskere fremdrift</p> <p>3. Arealet som blir frigjort når Forsvaret og flyplassen flytter ligger nært Bodø sentrum. Å tilrettelegge for boliger her vil være positivt, siden det vil være mulig for svært mange å benytte seg av miljøvennlig transport, som gange og sykkel, både på jobbreisen og på fritiden. Gjennom vedtak av NTP foreligger det et nasjonalt vedtak på at lufthavnen flyttes for å legge til rette for byutvikling.</p> <p>4. Bygging av havn blir tema i en konseptvalgutredning (KVU). Tilgang til naturområder ved sjøen er viktig å ta vare på, og kommunen jobber blant annet med en kyststi øst for planområdet. Denne kan videreutvikles vestover mot Hangåsbukta.</p> <p>5. Kommunen mener 9 uker høringsperiode er tilstrekkelig når lovpålagt tid er 6 uker. Arealplanleggere har vært tilgjengelige i Bylaben for alle som ønsker å komme med innspill, noe som også er utenfor hva man er pålagt gjennom plan og bygningsloven. Det har i tillegg vært 3 folkemøter, samt at man har deltatt i foreldremøter, møter med ulike råd og foreninger. Vi vil fortsett å strekke oss langt i forhold til medvirkning.</p> <p>6. Medvirkningsopplegg for planprogrammet er over. Det vil bli flere muligheter for medvirkning videre i planprosessen.</p>

<p>7. Det må finnes ut HVILKE TYPER arbeidsplasser vi skal ha. Denne prosessen må få lengre tid enn til høsten 2019, og gå parallelt med tanker om boliger, transport og grønne områder. En arkitektkonkurranse må få mer konkrete rammer.</p> <p>8. Forslag til næringslivstyper vi bør ha i Bodø anno 2030-2040 og 2050: Kompetanse og forskningssenter for sirkulære systemer, bærekraftig logistikk, it og samferdsel, fremtidens bygg og anlegg, bærekraftig reiseliv. Grønne næringer må få plass og grønne områder må få innhold.</p> <p>9. Det må utredes hvilke energisystemer som er det beste for den nye bydelen og det må gjøres noen valg. Alt dette klarer vi ikke å få på plass til høsten 2019.</p> <p>10. Veien til flyplassen vil utløse en konflikt med landbruksområder. Vi ønsker en minst mulig arealkrevende adkomst. Det bes om at det vurderes bane.</p> <p>11. Det er for oss en mangel at jordvern ikke skal utredes som konsekvensutredning.</p> <p>12. Den ferdige planen må ha en klar prioritering på hvilken arealer som skal bygges ut først. Dette bør være juridisk bindende og være en del av planbestemmelsene.</p> <p>13. Planprogrammets 1.5.2: Vi ønsker at følgende retningslinjer skal tas med:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se ny retningslinjer fra regjeringen: <a href="https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/oppdatert-nasjonalt-jordvernstrategi/id2614052/">https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/oppdatert-nasjonalt-jordvernstrategi/id2614052/</a></li> </ul> <p>14. Planprogrammets 1.5.3: Vi ønsker at følgende retningslinjer skal tas med:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional plan for landbruk i Nordland samt utarbeidet handlingsplan.</li> </ul>	<p>Medvirkning vil følge planen gjennom hele planperioden.</p> <p>7. Planprosessen for ny bydel skal pågå fram til 2022. Type arbeidsplasser og typer næring/industri vil avklares noe mer gjennom planprosessen, og også etter at denne planprosessen er ferdig. Planområdet skal utvikles over lang tid, og det vil være viktig med fleksibilitet, blant annet fordi vi ikke vet hvilke typer arbeidsplasser som er aktuelle om 50 år.</p> <p>8. Tas til orientering.</p> <p>9. Dette jobbes det mot under planprosessen frem til vedtak av planen i 2022.</p> <p>10. Statens vegvesen jobber med adkomst til flyplassen og dette blir en egen planprosess. KVUen vil ta for seg muligheter for jernbane til flyplassen. Det vil være behov for bilvei fram til flyplassen. Det er også et krav om riksvei frem til alle nasjonale lufthavner. Dette må Bodø kommune forholde seg til.</p> <p>11. Innspillet tas til følge. Jordvern og landbruk tas med som KU-tema. Det skal også utarbeides en massehåndteringsplan som vil belyse matjordressurser og videre håndtering av disse.</p> <p>12. Planen vil inneholde en prioritering på hvilke arealer som skal bygges ut først. Dette sikres gjennom bestemmelsene.</p> <p>13. Tas til orientering. Under nasjonale forventninger er det tatt inn punkt om å ta vare på matjord, samt punkt om å legge til rette for økt verdiskapning knyttet til jord- og skogbruksressurser. Jordvern er også tatt inn som eget KU-tema.</p> <p>14. Tas til orientering. Gjennom overnevnte, samt at det under kapittel 1.5.3 «næringsutvikling» er med punkt om at arealplanleggingen skal sikre ressursgrunlaget for fiskeri, akvakultur, bergverk/mineraler, jordbruk, skogbruk, reindrift og andre utmarksnæringer. Vi mener</p>
--	---

<p>15. Planprogrammets 1.5.4: Andre grunnlags dokumenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 sykkelplan og</li> <li>• 2 smart by og et sammendrag av de innspillene som har kommet inn</li> </ul> <p>16. Punkt 4 Planprosess: Organiseringsbeskrivelsen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kun den kommunale delen er tatt med, organisasjoner og befolkning må være med</li> <li>• Hvor er "Smart By organisasjonen" i denne illustrasjonen?</li> <li>• Hvor er samhandlingen til Smart Transport?</li> <li>• Hvordan er samhandlingen med Avinor og Forsvaret? Vi går ut fra at Avinor sitter i nær tilknytning til prosjektleder for Ny By-ny flyplass.</li> </ul> <p>17. Vi ønsker mer konkrete mål og midler i planprosessen. Den må knyttes sterkere opp til det som tidligere har blitt presentert som "Smart Bodø", og vi krever at organisasjonene får en plass i både fremdriftsmodellen og prosessen videre.</p> <p>18. Angående tenkt adkomst til ny lufthavn. Det er ikke tvil om dette blir arealkrevende og kan komme i konflikt med matjorda som ligger i østlig del av planområdet. Det er ikke tvil at dette punktet aktualiserer behovet for å utrede punktet om jordvern.</p> <p>19. Vi krever svar på hva slags faglig grunnlag det er brukt for at ikke Stortingets jordvernstrategi og Strategisk plan for jordvern i Nordland ligger til grunn for hvordan man behandler temaet jordvern/matberedskap.</p>	<p>at landbruket vil bli godt nok ivaretatt i planprosessen.</p> <p>15. Sykkelplan er en tematisk kommunedelplan som følger all planlegging i kommunen. Smart by er et kontinuerlig, selvstendig arbeid som også favner utenfor ny bydel. Sykkelplanen er tatt inn i planprogrammet. Smart Bodø er et paraplyprosjekt som omfatter det meste av det kommunen holder på med og vil ha stor innvirkning også på KDP. Innenfor Smart Bodø-paraplyen er det blant annet flere forskningsprosjekter som inngår direkte i planleggingen av ny bydel. Sammendrag av innspillene vil være et viktig vedlegg til planbeskrivelsen</p> <p>16. Angående organisering</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befolkningen, interesseorganisasjoner, næringsliv myndigheter vil involveres løpende i prosessen.</li> <li>• Se pkt. 15 ang. smart by.</li> <li>• Samhandlingen mellom kdp og smart transport pågår løpende</li> <li>• Ny by – ny flyplass, hvor kommunedelplanen er et samarbeid mellom Avinor, Forsvarsbygg og Bodø kommune.</li> </ul> <p>17. Organisasjoner vil involveres løpende i planarbeidet.</p> <p>18. Adkomst til lufthavnen vil foregå som en separat planprosess som ledes av Statens vegvesen. Se forøvrig pkt. 11.</p> <p>19. Stortingets jordvernstrategi og Strategisk plan for jordvern i Nordland er innarbeidet i planprogrammet.</p>
--	---

<p><b><u>Sør-Hålogaland bispedømmeråd</u></b></p> <p>1. Sør-Hålogaland bispedømmeråd ønsker å gjøre oppmerksom på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventuelle behov for framtidige utvidelser av kirkegården må ivaretas</li> <li>• Ved planlegging av arealene som grenser inn mot kirkegården er det viktig at det tas en del særskilte hensyn: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Planbestemmelsene må legge klare begrensninger med hensyn til høyde på bygninger og innsyn mot kirkegården.</li> <li>○ Skjerming mot sterkt trafikkerte veier.</li> <li>○ En gravplass er en naturlig del av lokalsamfunnet og bør være både synlig og tilgjengelig for allmennheten samtidig som den skal ivareta menneskers behov for et egnet sted der de kan sørge og minnes sine avdøde.</li> </ul> </li> </ul> <p>2. Vi går ut fra at det også utover i prosessen vil bli flere muligheter for å uttale seg om mer konkrete detaljer i utbyggingen, og imøteser den videre framdriften med interesse.</p>	<p>1. Innspillene tas til orientering. Arealer som grenser til kirkegården tas inn i bestemmelser i forhold til innspillet.</p> <p>2. Det vil bli flere muligheter til å uttale seg, blant annet når planen legges på høring. Det vil også bli stilt krav om detaljregulering for det meste av planområdet, og det vil være muligheter for å komme med innspill også i disse planprosessene.</p>
<p><b><u>Bodø Næringsforum</u></b></p> <p>1. Håper planen skal rulleres hvert fjerde år slik at det blir stor grad av involvering i utvikling av arealene. Det vil si at man på nåværende tidspunkt ikke legger detaljføringer, men på dette tidspunkt først og fremst ser på hovedtrekkene til arealene.</p> <p>2. Ønsker at det avsettes nok areal til verdiskaping, sysselsetting og næringsutvikling.</p> <p>3. Nord-Norge og Bodø kan bidra til å skape verdier for å opprettholde nasjonens</p>	<p>1. Planen er ment å vise de overordnede strukturene. Planen vil rulleres ved behov og stilles krav til detaljregulering av enkeltområder.</p> <p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Tas til orientering.</p> <p>4. Nord Universitet, Campus Bodø, er viktig for Mørkved bydel, og det foregår en utvikling av universitet der. Det vil være mulig å legge til rette for universitetsfunksjoner i ny bydel.</p>

<p>velferd gjennom ressurser og råvarer i umiddelbar nærhet. Det må legges til rette for verdiskaping innen alt fra industri, lett industri, handel osv.</p> <p>4. Det må settes av arealer til fremtidig universitetscampus nærmere sentrum.</p> <p>5. Fra kommunens side må det være et bevisst forhold til hvordan det legges til rette for møteplasser mellom generasjonene og hvordan man arealmessig legger til rette for blanding og samskaping på tvers av generasjoner, og dette på en slik måte at eiendomsutviklere finner det økonomisk forsvarlig å utvikle og finansiere slike prosjekt.</p> <p>6. Bodø er et unikt logistikknutepunkt, med havn, jernbane, lufthavn og vei nær hverandre. Dette er et sterkt næringsmessig konkurransefortrinn. Samferdsel og logistikk som en egen sektor kan i seg selv bidra til stor verdiskaping og sysselsetting. Nettopp derfor må det intermodale knutepunktet styrkes.</p> <p>7. Vi ser også helt klart for oss at jernbanen helt frem til flyplassen må legges under bakken.</p> <p>8. Nord-Øst-Passasjen vil i fremtiden bli brukt mer pga. isfri passasje. Bodø kan i fremtiden fungere som en godskontainerhavn/hub for det norske, skandinaviske, nordiske og europeiske markedene. Mulighetene rundt avsetning av tilstrekkelig fremtidig areal til godsmengdene må utredes. I tillegg må det utredes utbyggingen av en molo som bidrar til at havnefasilitetene i nord-vest blir trygge.</p> <p>9. Man må regulere nok areal til fremtidig vekst på Bodø Lufthavn, da spesielt med tanke på lengden til rullebanen.</p> <p>10. Vi mener at det i planprogrammet også må settes av midler for å gjøre en større</p>	<p>5. Dette er et viktig mål for planleggingen og bokkvalitet er et tema som vil bli utredet gjennom planen</p> <p>6. Dette utredes gjennom en konseptvalgutredning (KVU). Aktuelle tema i KVUen vil være hvordan transporten skal foregå i det nye byområdet, om det er mulig og ønskelig å flytte havna og hvordan tilknytningen til jernbane skal være. KVUen for Bodø skal bl.a. se på transportutfordringer knyttet til utviklingen av nye boligområder, nærings- og havnearealer som del av den planlagte flyttingen av flyplassen. Det forventes også at tiltak på arealplansiden vil være en sentral del av KVUen. Statens vegvesen leder arbeidet på vegne av staten, sammen med Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor Fylkeskommunen og Bodø Havn. I motsetning til andre tilsvarende konseptvalgutredninger hvor staten styrer utredningen alene, har Samferdselsdepartementet bestemt at også Bodø kommune og Nordland fylkeskommune skal være med på å styre prosjektet.</p> <p>7. Dette bli utredet gjennom KVU.</p> <p>8. Tilknytning mellom jernbane, havn og lufthavn blir tema i KVUen. Bodø Havn jobber også med godsstrømsanalyse.</p> <p>9. Dette er ikke et tema i denne planen, men i områderegulering for ny lufthavn.</p> <p>10. Mulighet for jernbane i tunnel blir et tema i KVU.</p> <p>11. Tas til følge. Store arealer vil være tilgjengelige lenge før de får sitt endelige tiltak. Hvordan disse kan brukes i mellomtiden, gjennom midlertidig bruk, er viktig å se på fremover og vil være tema i planprosessen.</p> <p>12. Overvannshåndtering skal utredes. Det er et forskningsprosjekt i Horizon2020, men finansiering er ikke avklart.</p>
---	---

<p>geologisk kartlegging av grunnen. Spesielt tenker vi da på jernbane i tunell helt frem til nord-vest på halvøyen.</p> <p>11. Kommunen må legge til rette for midlertidig bruk av arealene.</p> <p>12. Vi mener at rent overflatevann bør behandles i bekker fremfor å legges i rør.</p> <p>13. Hernesveien bør på kort sikt utbygges og legges til rette som gang- og sykkelvei og grønn link mellom bykjernen og Nye Bodø Lufthavn. Spesielt nå som Bodø kommune skal investere i bysykler. Vurder også å sørge for å markere «ruten» på et digitalt bykart/app e.l.</p> <p>14. Områder hvor det er etablert tung industri i dag (eks. Langstranda) må unngå å få nærliggende områder omregulert fra næring til bolig.</p> <p>15. Bodø næringsforum er opptatt av at det tilrettelegges og avsettes tilstrekkelig arealer til næringer innen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eksisterende bedrifter som allerede har fart, vekst og ansatte.</li> <li>• Havbruk og fiskeri</li> <li>• Reiseliv og opplevelser</li> <li>• Luftfart og dronekompetanse</li> <li>• Helseteknologi</li> <li>• Teknologisk sektor</li> </ul> <p>16. Nullutslippsnabolag er en sektor som Bodø kan vokse på gjennom prosjektet FME ZEN.</p> <p>17. Vi mener kommunen på arealene NYBY bør kjøre en konservativ linje mtp detaljhandel, klær og sko (u/bil/motor). Det må legges til rette for gode logistikkløsninger for avlastning av varer over til butikk.</p> <p>18. Vi tror det må utvikles mindre logistikkentre og poststasjoner. Her kan førerløse biler fungere som leverandører av varer inn og samtidig hente ut avfall fra</p>	<p>13. Samferdsel og infrastruktur skal konsekvensutredes. Kobling mellom eksisterende bebyggelse og ny bydel er et viktig tema og det skal vurderes hvordan planforslaget legger til rette for tilgjengelighet og samordnet areal og transportplanlegging med vekt på behov for utbygging av gangveier og nettverk for sykkel og kollektiv.</p> <p>14. Tas til orientering.</p> <p>15. Tas til orientering.</p> <p>16. Tas til orientering.</p> <p>17. Det skal blant annet gjennomføres mulighetsstudie knyttet til behov og plassering av sentrumsfunksjoner og lokalsenterstruktur. Dette og forholdet til eksisterende handel er tema i KU.</p> <p>18. Tas til orientering.</p> <p>19. Dette blir tema i KVUen.</p> <p>20. Innspillet tas til orientering og det vil vurderes å opprette en fast årlig møteplass/konferanse.</p>
---	---



områdene. Og igjen; det må være regningssvarende i forhold til at eiendomsutviklere skal investere i slike prosjekt.

19. Foreslår Olav V gate som logistikkcenter for både sentrum og NYBY. Her går det også an å vurdere godsavlastning fra jernbane. Da må det utredes muligheten for å komme opp til bakkenivå i utredningen vi nevner ovenfor. Samt om geologien i området tillater dette. Det må utredes at arealene rundt Olav V. gate kan brukes til dette i fremtiden, og at deler av arealene mot NYBY kan «speile» seg i tilsvarende store nye plasskrevende logistikkarealer. Vi tenker at akkurat dette området må tilrettelegges for bil, men at farten må tas ned og at arealene i større grad må mykes opp.

20. Det bør etableres møtepunkter i planlegging og utvikling av NYBY. En fast årlig møteplass/konferanse bør vurderes. En åpen møteplass som forteller status: «Her er vi nå», og «dit skal vi» (på kort og lang sikt). Både Salten, Nordland og Nord-Norge må få inviteres og anledning til å delta på dette.

### **Oddbjørn Paulsen**

En by må endre seg for å kunne møte samfunnet og menneskene sine krav til en by. Digitalisering, automatisering, robotisering forandrer våre handlinger, og dermed også bybruken og selve byen. Det som gjenstår av kontaktbehov blir da desto viktigere å forsterke og utvikle – kulturdeltakelse og -opplevelse, sosiale sammenkomster, møteplasser. For å oppnå dette må vi skape trivelige byrom og bebyggelse. Der hvor identiteten svekkes, må det bygges opp en ny. Denne vil ikke kunne bli som gamle Bodø. Men Smart City vil, riktig planlagt, bli de oppvoksendes identitet. I de innledende skisser fremstår imidlertid Smart City som alt annet enn sjarmerende, et strengt teknologisk rutemønster med gatekryss velegnet for kjøretøyers forkjørsrett-

Innspillet tas til orientering.

/vikepliktregulering. Faren for monotoni er overhengende. Motsetningen til gatekryssene ved kvadraturer er den arabiske kasbah, gangtrafikk i trange gater og i et tilsynelatende totalt kaos. Automatisering av kjøretøyer, og særlig i kollektivtrafikk, gir nye og uanede muligheter for å droppe gatekryssarven. Kan denne automatiseringen endre bymønsteret til noe nærmere det kaotisk menneskelige. Altså gi oss byrom hvor vi kan møtes og oppleve sosial kontakt, som gir ly for Bodøs fremherskende vinder og som stedvis forbedrer vårt til tider problematiske nærklime. Og med en unik identitet.