

PLANPROGRAM

KOMMUNEDELPLAN FOR NY BYDEL

Datert 9.5.2019



bodø
KOMMUNE

Innhold

1	Bakgrunn	5
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.2	Plannivå	7
1.3	Planområdet	7
1.3.1	Lovgrunnlaget	8
1.4	Formålet med planarbeidet	9
1.5	Rammer og premisser	10
1.5.1	Planstatus	10
1.5.2	Statlige forventninger, retningslinjer og føringer til kommunal planlegging	11
1.5.3	Regionale forventninger, retningslinjer og føringer for kommunal planlegging	14
1.5.4	Andre kommunale planer, føringer og forskningsprosjekter	18
2	Beskrivelse av området	20
2.1	Topografi og landskap	20
2.2	Eiendomsforhold	21
2.3	Infrastruktur	21
2.4	Kulturminner og kulturmiljø	22
2.5	Løsmasser og berggrunn	23
2.6	Forurenset grunn	24
2.7	Naturmangfold	24
3	Konsekvensutredning	25
3.1	Metode for konsekvensutredning	25
3.2	KU-tema	28
3.2.1	Støy	29
3.2.2	Jordressurser	29
3.2.3	Naturmangfold	29
3.2.4	Landskap og grønnstruktur	29
3.2.5	Kulturminner og kulturmiljø	30
3.3	Analyse- og utredningstematema	30
4	Parallelle prosesser	31
4.1	Konseptvalgutredning «Ny by Bodø – smart transport»	31
5	Planprosess	31
5.1	Organisering	31
5.2	Fremdrift	32

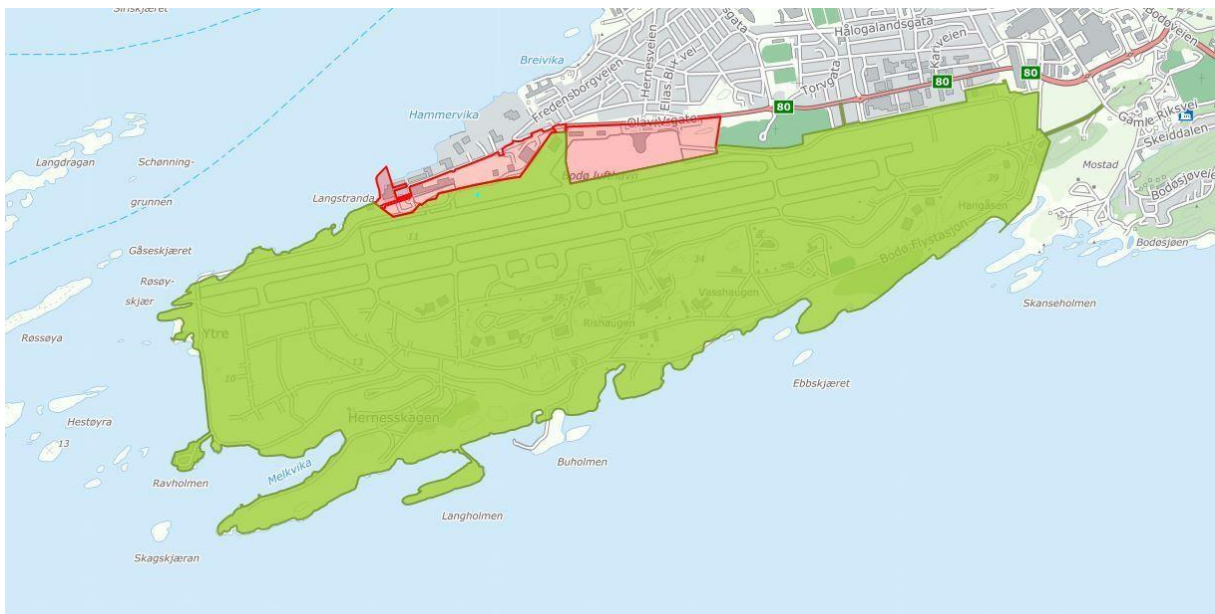
5.3 Medvirkning	34
5.3.1 Gjennomført medvirkning	34
5.3.2 Opplegg for medvirkning	35

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Bodø kommune står ovenfor én av de største planoppgavene i nyere tid; revitalisering av et område å om lag 5500 daa (figur 1). Oppgaven består av flytting av Bodø lufthavn og planlegging av en helt ny bydel på om lag 3000 daa. Planoppgaven består av tre parallelle prosesser hvor den ene er områderegulering av den nye lufthavnen (figur 2)

. Den andre er kommunedelplan for ny bydel. Den tredje er reguleringsplan for riksvei til ny lufthavn. Dette dokumentet er planprogrammet for kommunedelplan for ny bydel. Områderegulering for ny lufthavn tenkes vedtatt i 2019. Statens Vegvesen skal regulere adkomstvei til den nye lufthavnen.



Figur 1: Planområdets to eiendommer (grønn: Forsvaret, rød: Avinor) som utgjør omlag 5500 daa.



Figur 2: To parallelle planprosesser; planavgrensning for områderegulering av ny lufthavn og kommunedelplan for ny bydel.

Bodø står ovenfor en av de mest omfattende og komplekse arealmessige planleggingsoppgavene i Norge. Planoppstart av områderegulering av ny lufthavn og kommunedelplan for ny bydel markerer starten for neste fase i prosjektet Ny by – Ny flyplass.

Bakgrunnen for området nye situasjon er Stortinget sin behandling av den nye langtidsplanen for forsvaret den 14. juni 2012. I langtidsplanen ble det fattet vedtak om lokalisering av nye kampfly og etablering av hovedbase for de nye F-35 på Ørland flystasjon. Samtidig ble det fattet vedtak om å legge ned Bodø hovedflystasjon. I tillegg bærer dagens rullebane preg av slitasje, og rullebanen har med de siste reparasjoner som er gjort, en beregnet levetid på frem til om lag 2025. Bodø lufthavn har derfor behov for en helt ny rullebane. Samtidig er det et ønske om å begrense investeringskostnadene i eksisterende rullebane.

To alternativer for å løse problematikken med utslitt rullebane har vært skissert; Alternativ 0 var å parallellforskyve dagens rullebane om lag 80 meter sør for dagens rullebane. Dette alternativet ville opprettholdt strukturen med Bodø lufthavn som en barriere mellom dagens Bodø sentrum og arealene Forsvaret etterlater seg når Bodø hovedflystasjon legges ned. Områdene sør for flystripen ville fått begrensede bruksmuligheter på grunn av flystøy. I tillegg ville problematikken med flystøy innenfor deler av dagens byutviklingsområde vært opprettholdt. «Statlig eiendomsstrategi for tidligere Bodø hovedflystasjon» anslår at kun 600 daa av dette arealet ville kunne blitt benyttet til nye arealformål og da utelukkende til næringsformål.

Alternativ 1 går ut på at hele lufthavnen og all virksomhet tilknyttet lufthavnen flyttes om lag 900 meter mot sørvest. Samfunnsøkonomisk analyse av ny lufthavn i Bodø viser at alternativ 1 er samfunnsøkonomisk lønnsom (TØI rapport 1474/2016). I tillegg er det en rekke ikke-prissatte kvaliteter som lavere klima- og miljøbelastning og bedre bolig og næringsområder som legger til rette for gode sosiale kvaliteter. Alternativ 1 legger også til rette for utstrakte forsknings-, utviklings- og innovasjonsprosjekter innen fremtidig smart og miljøvennlig byutvikling. Alternativ 1 eliminerer

barriereeffekten som lufthavnen har i dag. Og som ville blitt opprettholdt ved realisering av alternativ 0. Rundt 10 000 mennesker som bor innenfor dagens gule flystøysone, vil nå bli boende utenfor flystøysonen med alternativ 1.

Bodø kommune har funnet det sistnevnte alternativet klart mest fordelaktig, og har fremmet dette under prosjektnavnet «Ny by – Ny flyplass». Prosjektet startet opp i 2014, og Bodø kommune har siden jobbet aktivt med å utrede begge lokaliseringalternativene. Etter Stortingets vedtak av Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029, er det besluttet at alternativ 1 skal realiseres, og at ny sivil lufthavn skal etableres 900 meter sørvest for dagens lufthavn.

1.2 Plannivå

Plannivået som legges til grunn for den nye bydelen er en kommunedelplan. Arbeidet med kommunedelplanen består i å utarbeide plandokumenter for langsiktig strategisk og fysisk planlegging av arealene. Målet er å utarbeide en langsiktig plan som gir en ønsket utvikling og legger rammer for kommunens virksomhet og vekst. Kommunedelplanen skal gi de overordnede rammene for arealutviklingen i den nye bydelen i et +50 års-perspektiv. 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. Dette må gjøres uten å begrense mulighetene og fleksibiliteten for utformingen av delområder og løsninger i framtiden.

Kommunedelplanen skal i hovedsak vise til de større strukturene i ny bydel. Planen skal vise til hvordan det overordnede nettverket for transport og grønnstruktur skal være. Den redegjør for hvilke områder som skal ha hovedvekt næring og hvilke som skal ha en bymessige utforming. Videre vil planområdets utforming og innhold detaljeres videre gjennom fremtidige reguleringsplaner.

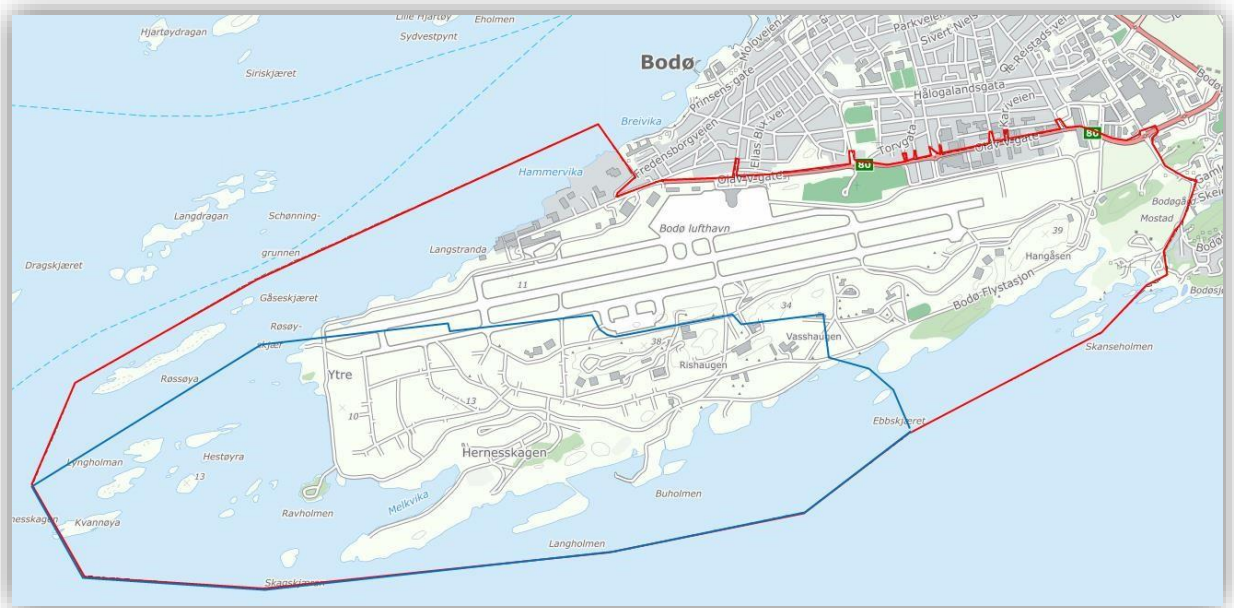
1.3 Planområdet

Planområdet består av alt areal avgrenset av Olav V gate i nord og Gamle riksvei i øst eksklusiv arealet som inngår i reguleringen av ny lufthavn (figur 3). 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, Svartoksleia i vest, eksisterende by 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 ny bydel. I tillegg inkluderes næringsområdet ved Langstranda som en kobling med mulig nytt havneområde vestover. Plangrensen er lagt langs Olav V gate, inkludert alle veier som leder mot sentrum fra Olav V gate. Dette gjøres for å avklare hvordan den nye bydelen skal kobles med eksisterende byområder, og avklare Olav V gates fremtidige status i veinettet. Dermed inkluderes også bolig- og næringsområdene sør for Olav V gate, samt Bodø kirkegård. Sistnevnte vil bli liggende uendret i planforslaget. Planprosessen for denne kommunedelplanen vil gå parallelt med revidering av kommuneplanens arealdel. Eventuelle

endringer av arealbruk for tilgrensende områder til den nye bydelen, vil bli vurdert i kommuneplanen.

Endelig plangrense vil bli vurdert gjennom planprosessen og fastsettes ved vedtak av planen.



Figur 3: Planavgrensning for kommunedelplanen i rødt. Blå linje viser planavgrensning til områderegulering av ny lufthavn som også inngår i kommunedelplanen.

1.3.1 Lovgrunnlaget

Plan- og bygningsloven

For alle regionale planer, kommunedelplaner og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det i henhold til plan- og bygningsloven, § 4-1 utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Planprogrammet utgjør det første steget i arbeidet med kommunedelplanen. Hensikten med planprogrammet er å klargjøre formålet med planarbeidet og å avklare rammer og premisser for den videre prosessen. Planprogrammet skal beskrive planområdet, utredningsopplegg, opplegg for medvirkning og den videre prosessen. Planprogrammet kan oppdateres i løpet av prosessen.

I henhold til plan- og bygningsloven, § 4-2 andre ledd, skal det i planbeskrivelsen for kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging, gis en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

Etter § 6a i forskrift om konsekvensutredning (2017), skal kommunedelplaner etter § 11-1 alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding dersom planen fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II.

Naturmangfoldloven

§ 6 i naturmangfoldloven fastsetter en generell plikt om at enhver skal opptre aktsomt og gjøre det som er rimelig for å unngå skade på naturmangfoldet. Aktsomhetsplikten er oppfylt dersom virksomheten skjer i samsvar med tillatelser fra offentlige myndigheter.

Naturmangfoldloven §§ 8-12 beskriver fem prinsipper for bærekraftig bruk av natur. De er som følger:

- § 8 Krav om kunnskap
- § 9 Føre-var-prinsippet
- § 10 Samlet belastning
- § 11 Miljøpåvirker betaler
- § 12 Miljømessig mest gunstig teknikk/lokalisering

Kulturminneloven

Lovens formål er å verne om kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon både som del av vår kulturarv og identitet, og som ledd i helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale, og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.

Forurensingsloven og forskrift om avgrensing av forurensing

Lovens formål er å verne det ytre miljø mot forurensing, redusere eksisterende forurensing, redusere mengden avfall og å fremme en bedre behandling av avfall. Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensinger ikke fører til helseskade, går utover trivsel, eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse.

Jordloven

Formålet med loven er å legge forholdene til rette slik at jordviddene i landet med skog og fjell og alt som hører til (arealressursene) kan brukes på den måten som er mest gagnlig for samfunnet og de som har yrket sitt i landbruket.

1.4 Formålet med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en langsiktig og bymessig utvikling av den nye bydelen på flystasjonen som avvikles. Kommunedelplanen skal legge til rette for en bærekraftig og kompakt byutvikling, et godt samfunn med gode bomiljøer, et godt tilbud av tjenester, fritids- og kulturtilbud. Planen skal sikre følgende:

- Legge til rette for at størstedelen av Bodøs prognoser for vekst kan etableres på området gjennom et langt tidsperspektiv
- Bærekraftig utvikling av området med attraktive bomiljø og næringsområder
- Tilrettelegging for god sosial infrastruktur med et mangfold av møteplasser, variasjon i fritids- og tjenestetilbud, idrettsanlegg og et godt oppvekstmiljø for barn og unge
- En bydel med effektivt transportnett på de gående og syklenes premisser
- Byområder med nullutslipp av klimagasser og effektiv energibruk hvor bærekraftige og fornybare energiløsninger ligger til grunn.
- Helhetlig grønnstruktur som ivaretar friluftsliv, biologisk mangfold, naturlandskaps- og kulturlandskapsverdier

1.5 Rammer og premisser

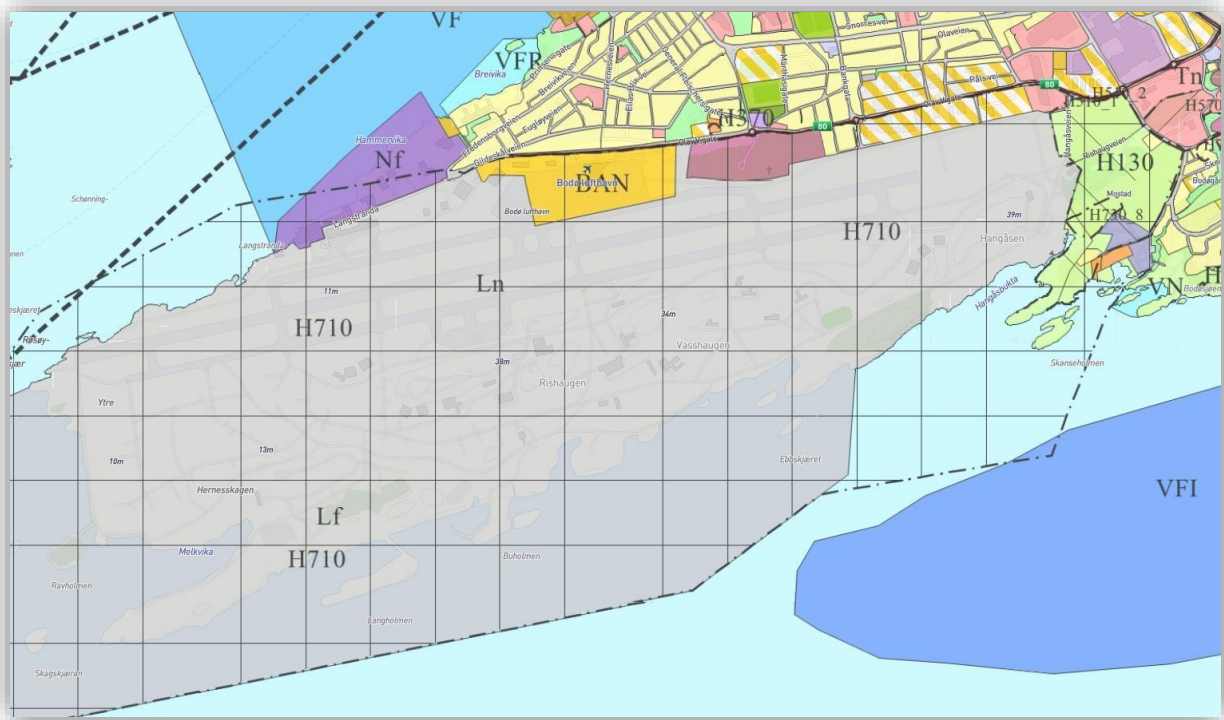
1.5.1 Planstatus

I Kommuneplanens arealdel 2018-2030 er planområdet for kommunedelplanen i hovedsak avsatt til framtidig lufthavn på arealene til Hovedflystasjonen (se figur 4). I tillegg inkluderer planområdet dagens lufthavn, 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 V gate, som er avsatt til boligbebyggelse og andre arealformål. Planområdet strekker seg også ut i sjø. I kommuneplanens arealdel er planområdet båndlagt for videre planlegging.

Kommuneplanens arealdel viser til at det skal tilrettelegges for størsteparten av veksten til Bodø kommune innenfor kommunedelplanen. Det skal planlegges for om lag 15 000 boliger og etablering av om lag 20 000 arbeidsplasser innen 2065.

Som resten av byområdene i Bodø skal utviklingen ha fokus på kompakt by med kort avstand mellom hjem, skole, arbeid og andre dagligdagse gjøremål. I tillegg skal det være kort vei til uteområder, parker og andre offentlige møteplasser. Boligprosjekter skal stimuleres til å tilby et mangfold av boligtyper tilpasset ulike familiestørrelser og brukergrupper. Dette bidrar til å skape gode, trygge og mangfoldige bomiljø. Det er også viktig å planlegge for god mobilitet til fots, på sykkel og kollektiv, både innad i den nye bydelen og til resten av byutviklingsområdet. Trafikksikkerhet skal ikke være en utfordring. I den nye bydelen skal det søkes løsninger for mobilitet og transportsystemer som er effektive, ikke skaper konflikter og barrierer og som bidrar til at flyten av mennesker og varer fungerer så sømløst som mulig.

Et viktig premiss for den nye bydelen er at den skal ha gode koblinger til den eksisterende byen. Dette for å skape en by basert på kompakt og bærekraftig byutvikling med fokus på null utslipp av klimagasser. Sirkulær økonomi, herunder blant annet fornybare ressurser, energikilder og løsninger vil også være en viktig del av planarbeidet. I den nye bydelen skal det legges til rette for å skjerme boliger for fremtidige naturhendelser. Byområdene skal ha soner som er skjermet for vær, og det skal tas hensyn til klimaendringer



Figur 4: Kommuneplanens arealdel 2018-2030

Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet:

- Bodø Lufthavn, Hangåsbukta (Ikrafttredelsesdato 21.1.1985)
- Områderegulering av sivil lufthavn i Bodø (Ikrafttredelsesdato 16.6.2016)
- Detaljregulering for Langstranda med utfylling i sjø (Ikrafttredelsesdato 11.9.2014) □ Bodø Lufthavn, Meholten (Ikrafttredelsesdato 29.1.1985)

Planer under arbeid:

- Områderegulering av ny lufthavn i Bodø
- Detaljregulering av adkomst til ny lufthavn (ikke endelig tittel).
- Detaljregulering for Olav V gate 106

1.5.2 Statlige forventninger, retningslinjer og føringer til kommunal planlegging

Stortingsvedtak

Den 14. juni 2012 behandlet Stortinget Langtidsplanen for forsvarssektoren, Prop. 73 S (2011-2012). Som en del av behandlingen fra Stortinget, ble det fattet vedtak om lokalisering av nye kampfly med etablering av hovedbase for de nye F-35 flyene på Ørland flystasjon. Det ble samtidig fattet vedtak om å legge ned Bodø hovedflystasjon.

Det var dette vedtaket som la grunnlaget for å etablere en ny sivil lufthavn, helt sør på Bodøhalvøya.

Nasjonal transportplan

Stortingsmelding 33 (2016-2017) om nasjonal transportplan for 2018-2029 ble behandlet den 19. juni 2017. I behandlingen ble det besluttet at det skulle etableres en ny sivil lufthavn om lag 900 meter sør-vest for dagens lufthavn.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt 2015

For å fremme en bærekraftig utvikling, skal regjeringen utarbeide nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging hvert fjerde år. Gjeldende nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble vedtatt 12. juni 2015. De nasjonale forventningene samler mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer er en del av planleggingen. Under er forventningene delt inn i tre hovedtema med tilhørende undertema:

Gode og effektive planprosesser

- Planleggingen skal basere seg på et godt oppdatert kunnskapsgrunnlag
- Tidlig involvering og medvirkning
- Tidlig avklaring av interesser og konflikter
- Unngå innsigelser
- Effektiv og god kommunal saksbehandling
- Tydelige og forutsigbare krav til utredninger og dokumentasjon
- Bruk av IKT i planleggingen

Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling

- Reduksjon av klimagassutslipp, energiomlegging og energieffektivisering skal vektlegges
- Det skal tas hensyn til klimaendringer
- Samarbeid for verdiskapning, bærekraftig næringsutvikling og innovasjon mellom kommunen, næringsliv, regionale og lokale aktører og interesseorganisasjoner
- Det skal avsettes tilstrekkelig areal for næringsutvikling
- Legge til rette for økt verdiskapning knyttet til jord- og skogbrukets ressurser, blant annet gjennom satsing på grønt reiseliv, mat med lokal identitet og utnyttelse av bioenergi.
- Ta vare på god matjord, samtidig som jordvernet balanseres mot storsamfunnets øvrige behov.

Aktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

- Det legges til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging
- Det sikres høy arealutnyttelse i sentrum og rundt kollektivknutepunkt
- Det tilrettelegges for økt bruk av sykkel, og gange, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelveier av høy kvalitet
- Potensiale for fortetting og transformasjon utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk
- Kommunen har aktiv og helhetlig sentrumspolitikk for å skape et godt og levende bymiljø
- Kommunen tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum
- Et forpliktende samarbeid mellom kommunen og privat næringsliv bør vektlegges

- Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen
- Trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer skal sikres
- Det skal sikres sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv
- Prinsippene for universell utforming legges til grunn for planlegging av omgivelser og bebyggelse

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vedtatt 2014

De statlige planretningslinjene skal samordne bolig- areal og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere. Dette for å sikre god areal-, steds og byutvikling.

Planlegging av arealbruk og transportsystemer skal fremme samfunnsøkonomisk og effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling. Planleggingen skal også fremme helse, miljø og livskvalitet.

Det skal planlegges for å redusere transportbehovet gjennom å fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder. Det skal også legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det bør derfor legges vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon i by- og tettstedsområder, samt rundt kollektivknutepunkter.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet. Potensialet for fortetting og transformasjon bør derfor utnyttes i størst mulig grad før nye utbyggingsmuligheter tas i bruk.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt 1995

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling. Planprosesser skal organiseres slik at synspunkter som gjelder barn og unge kommer frem. Barn og unge skal selv gis anledning til å delta.

Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy trafikkfare og annen helsefare. Det skal finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø i nærmiljøer.

Nasjonale miljømål, vedtatt 2011

- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal bidra til å hindre uønsket nedbygging i strandsonen, og sikre bærekraftig ressursutnyttelse langs kysten
- Ingen vannforekomster skal nedklassifiseres som følge av økt tilførsel av næringsalter eller partikler. Dette er i tråd med kravene i vannforskriften
- Ved innførsel og utsetting av fremmede organismer skal vesentlig uheldige følger for naturmangfoldet unngås

- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal bidra til å fremme et aktivt friluftsliv og å skape helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlige nærmiljø
- Spredning av miljøgifter fra forurenset grunn skal stanses eller reduseres vesentlig
- Farlig avfall skal tas forsvarlig hånd om, og enten gå til gjenvinning eller være sikret godt nok nasjonal behandlingsskapasitet
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal medvirke til at helse og miljø ikke tar skade av luftforurensing, og at støyplagene skal reduseres
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal legge til rette for en samordnet areal og transportpolitikk som bidrar til lave klimagassutslipp, og bidrar til å redusere samfunnets sårbarhet for klimaendringer

Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging

Gjennom øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal kommunene, fylkeskommunene og staten bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal bidra til at samfunnet forbedres på, og tilpasses klimaendringene gjennom klimatilpassing.

1.5.3 Regionale forventninger, retningslinjer og føringer for kommunal planlegging

Fylkesplan for Nordland, 2013-2025

Fylkesplanen for Nordland, 2013-2025 ble vedtatt 27.2.2013. Fylkesplanen gir mål for arealpolitikken i Nordland. De arealpolitiske retningslinjene er viktige for å ivareta nasjonale og regionale interesser i arealforvaltningen. Retningslinjene gir fylkeskommunen og statlige etater grunnlag for å fremme innsigelse. Følgende retningslinjer vil være relevant for kommunedelplan for ny bydel:

By- og tettstedsutvikling

- a) Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. I arealplanleggingen skal transformasjon og fortetting i by- og tettsted og rundt kollektivknutepunkter vurderes som virkemidler for å unngå uønsket spredning av bebyggelse.
- b) Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.
- c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.
- d) By- og stedsutvikling skal ivareta og bygge videre på viktige kulturhistoriske kvaliteter, stedets karakter og identitet.
- e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.
- f) Sentrumsområdene skal planlegges og tilrettelegges for handel og kulturtilbud, og tilby gode og inkluderende møteplasser for alle.
- g) I den kommunale planleggingen skal det stimuleres til redusert bilbruk gjennom tiltak. Kommunene skal blant annet vurdere rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner, veiprising og bysykler.

- h) Kommunen skal vurdere hvordan kommunale parkeringsvedtekter for sentrumsområdet kan bidra til å imøtekomme nasjonale målsettinger for økt kollektivbruk.
- i) Det må søkes gode løsninger for tilgjengelighet til kollektivtransport og overgang mellom ulike transportmidler.
- j) Forbedring av kollektivtilbudet skal være vurdert før utbygginger av vegsystemet gjennomføres.
- k) Arbeidsplasser, besøksintensive virksomheter og nye boligområder bør lokaliseres i gangavstand fra gode kollektivtilbud.
- l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.
- m) For å imøtekomme dagens og framtidens boligbehov, skal det legges til rette for tilstrekkelig antall egnede boliger. Boligene, og områdene mellom bygd bolig og uteområdene skal ha gode løsninger med tilgjengelighet for alle.
- n) Boliger, skoler og barnehager skal ha trygg ferdsel til lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.
- o) Grøntområder, parker, gang- og sykkeltraseer og turdrag innen og mellom boligområder, nærturområder, skole, butikk og andre viktige servicepunkter, skal sikres gjennom kommunens arealplaner

Næringsutvikling

- a) Arealplanleggingen skal sikre næringslivets behov for forutsigbarhet og legge til rette for utbyggingsareal, ressursgrunnlag og infrastruktur som vei, vann, kraftlinjer og bredbånd.
- b) Arealplanleggingen skal sikre vekst og utviklingsmuligheter for byer og tettsteder med hensyn til tilgang på tomter til næringsliv og boligbygging.
- c) Arealplanleggingen bør synliggjøre mulige trasévalg for kraftlinjenett som er nødvendig for næringsutvikling og beredskap.
- d) Arealplanleggingen skal sikre ressursgrunnlaget for fiskeri, akvakultur, bergverk/mineraler, jordbruk, skogbruk, reindrift og andre utmarksnæringer.
- e) Arealplanleggingen skal legge til rette for utvikling og bruk av fornybare energiresurser som vannkraft, vindkraft, havenergi, bioenergi med mer.
- f) Arealplanleggingen skal sikre ressursgrunnlaget, herunder natur-, landskaps- og kulturverdier, for reiseliv.
- g) Arealplanleggingen skal legge til rette for videreutvikling og nyetableringer av kraftintensiv industri.
- h) Arealplanleggingen skal ta hensyn til framtidig arealbehov for viktig infrastruktur innenfor transportsektoren som fiskeri- og trafikkhavner, lufthavner, vei og bane.
- i) Planleggingskonteksten i kystsonen er kompleks og dynamisk. Kunnskapsgrunnlaget er under utvikling på flere områder. Det gjør det viktig både å avklare arealbruken samtidig som det bygges inn fleksibilitet i planene.
- j) Kommunal arealplanlegging må synliggjøre og sikre reindriftenes særverdiområder.

Klima og klimatilpasning

- a) Kommunene oppfordres til å belyse sårbarhet for og tilpasning til klimaendringer ved rullering av klima- og energiplaner.
- b) For å tilpasse seg til økt havnivå bør kommunene heve nedre byggegrense mot sjøen der det ligger til rette for det.
- c) Kommunene skal i nødvendig grad kartlegge og innarbeide potensielle faresoner (flo, flom og skred), som følge av klimaendringer i planleggingen. Det er viktig at det angis bestemmelser som tilpasser arealbruken til konsekvensene av et endret klima.
- d) Ved planlegging av boliger og fritidsboliger oppfordres kommunene til å vurdere plassering, utforming og størrelse slik at energibehovet er lavest mulig.
- e) Energibruk og tilrettelegging for nye miljøvennlige energiløsninger, skal være et gjennomgående perspektiv i kommuneplaner og planer som legger til rette for utbygging.
- f) Kommunene bør gjennom planlegging og veiledning legge til rette for at bebyggelse og infrastruktur lokaliseres og utformes for en effektiv utnyttelse av fjernvarme.
- g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder.
- h) Kommunene oppfordres til å planlegge utbedringer av dagens overvanns- og avløpssystemer slik at risiko for flom eller oppsamling av vann i størst mulig grad reduseres. Dette er spesielt viktig på dyrket eller dyrkbar mark.

Regional plan for vannforvaltning i vannregionen i Nordland og Jan Mayen (2016-2021)

Hovedmålsettingen med regional plan for vannforvaltning i vannregionen Nordland og Jan Mayen er å gi en enkel og oversiktlig fremstilling av hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv.

Den regionale planen skal legges til grunn for regionale myndigheters virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Vannforvaltningsplanen er eksempelvis eventuelle revisjoner av vannkraftkonsesjoner, saneringsplan for avløp, miljøplaner innen landbruket, opprydding i forurensede grunnlokaliteter eller sedimenter, driftsendringer på oppdrettsanlegg osv.

Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017-2025

Gjennom dette arbeidet er det satt ned følgende mål og strategier for Nordlands byer og regionsenter:

Mål 1: Byene i Nordland skal ha kompetanse og forståelse for by- og arealplanlegging som verktøy i byutvikling

- Bygge kunnskap og kompetanse om bærekraftig byplanlegging regionalt og lokalt
- Styrke medvirkning i byplanprosesser lokalt og regionalt gjennom tilgjengeliggjøring av planrelevant informasjon og gode prosesser
- Styrke grunnlaget for en klimavennlig og bærekraftig byutvikling i Nordland gjennom regional arealpolitikk

Mål 2: Økt mangfold og sosial bærekraft

- Styrke samarbeidet mellom sivilsamfunnet, næringslivet, offentlig sektor og forsknings og undervisningssektoren
- Tilrettelegge for deltakelse og inkludering i byutviklingen

Mål 3: Byene i Nordland skal være gode å bo i og verd å besøke

□

Gode og trygge nærmiljø tilrettelagt for gående og syklende

- Styrke og bygge videre på byenes identitet, særpreg og gode omgivelseskvaliteter
- Bidra til et bredt og mangfoldig tjeneste- og kulturtilbud i byene □ Variert boligtilbud med bokvalitet i bysentrum

1.5.4 Kommunale planer, føringer og forskningsprosjekter

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 2018

Kommuneplanens arealdel (KPA) ble vedtatt i Bodø Bystyre den 14. juni 2018. Planen har som mål å legge til rette for en arealforvaltning som gir en god, levende og mangfoldig kommune med variert tilbud og mangfoldig bymiljø. Planen skal legge tydelige rammer for utbygging. Planen skal også være et verktøy for god og effektiv saksbehandling i plan- og byggesaker.

Planområdet er båndlagt etter plan- og bygningsloven gjennom KPA, med krav om videre planlegging. Området er i hovedsak avsatt til lufthavnformål

Kommuneplanens arealdel er førende for arbeidet med kommunedelplan for ny bydel.

Grønnstrukturplan for Bodø kommune

Bodø kommune har utarbeidet en egen grønnstrukturplan for kommunen. Planen er en plan etter plan- og bygningsloven. Hensikten til planen er å sikre og videreutvikle byens grønnstruktur innenfor byutviklingsområdet. Ny bydel inngår under byutviklingsområde i denne planen. Planen skal legge til rette for at alle beboere i byutviklingsområdet i størst mulig grad har tilgang til ulike byrom.

Grønnstrukturplanen ønsker å rette fokus på at det skapes gode forbindelser i grønnstrukturen mellom eksisterende byutviklingsområde og ny bydel på flyplassområdet. Plan vil i så måte være et viktig grunnlag for utviklingen av grønnstruktur i den nye bydelen. Blant annet er økologiske arealprinsipper for en robust grønnstruktur viktige i planleggingen av den nye bydelen.

Kommuneplanens samfunnsdel 2018 – 2030

Kommuneplanens samfunnsdel 2018 - 2030 ble vedtatt av Bystyret i møte den 9. mai 2018. Visjonen «Attraktiv hovedstad i Nord» videreføres fra foregående plan. Den angir at Bodø skal være en attraktiv kommune å leve i, bo i, flytte til, etablere næringsvirksomhet i og besøke. Samfunnsdelen inneholder visjon mål og satsingsområder for kommunens virksomhet for samfunnsutviklingen i Bodø. Ett av satsingsområdene i kommuneplanens samfunnsdel er bærekraftig byutvikling. Området som blir frigitt ved flytting av flyplassen, er et område som kommunen har mulighet til å utvikle fra bunn av. Både når det gjelder bolig, næring og infrastruktur. Bærekraftig byutvikling er derfor et svært viktig satsingsområde for den nye bydelen. De øvrige satsingsområdene er også like fullt viktige tema.

Andre relevante planer:

- Plan for idrett og friluftsliv
- Boligpolitisk handlingsplan



- Plan for klima og energi
- Kommunedelplan for kultur 2018-2027

Kommunedelplan for sykkel

Mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel

Som et tidlig ledd i arealplanleggingen av den nye bydelen der det i dag er flyplassdrift, er det formulert mål og retningslinjer som gir premisser og et grunnlag for det videre planarbeidet (vedtatt 25.10.2018). De valgte retningslinjene og tilhørende mål gir føringer for den overordnede planleggingen og skal stå seg over tid. I tillegg skal de skape en helhet for den nye bydelen. Retningslinjene og målene er basert på FNs bærekraftsmål og eksisterende premisser og forankringer gjennom «Ny by – Ny flyplass»-prosjektet. Alle har et fremtidsrettet, menneskevennlig og miljøvennlig fokus. For Bodø kommune er det viktig å omforene disse målene og retningslinjene. Dette for å skape en forutsigbarhet for Bodøsamfunnet i utviklingen av den nye bydelen på best mulig måte inn i fremtiden.

ZEN – Zero Emission Neighbourhoods

FME ZEN er forskningssenter for miljøvennlig energi for nullutslipps nabolag i smarte byer. NTNU og SINTEF har den administrative ledelsen av forskningssenteret. Sammen med øvrige partnere, herunder både privat næringsliv og offentlig virksomhet, er målsettingen for forskningssenteret å planlegge, utvikle og drifte nabolag med null utslipp av klimagasser.

Ny bydel i Bodø er, sammen med åtte andre områder i Norge, pilotområde i forskningssenteret for nullutslippsområder i smarte byer (FME ZEN). FME ZEN skal utvikle løsninger for fremtidens bygninger og byområder. Løsninger som bidrar til at nullutslippssamfunnet kan realiseres.

Kommuner, næringsliv, myndighetsorgan og forskere vil samarbeide tett for å planlegge, utvikle og drifte områder uten klimagassutslipp. Mer effektiv energibruk, energiproduksjon og bruk av (nye) fornybare energikilder og -løsninger er sentralt i dette arbeidet. Dette skal bidra til å bedre miljøet lokalt og til å nå nasjonale klimamål.

Senterets visjon er «Bærekraftige områder med null utslipp av klimagasser». Bodø kommunes ambisjon og formål med å være partner og pilotområde i FME ZEN er at det første byggetrinnet i ny bydel skal tilfredsstillende denne standarden. Det skal være en fremtidsrettet og energi- og klimavennlig ny bydel. Dette krever solid kompetanse om energi og klima. Ikke minst krever det solid kompetanse om samspillet mellom energisystem, bygninger og transportsektoren.

Lokal miljømål for Bodø flystasjon

I forbindelse med tiltaksplan for sanering av lokaliteter forurenset med PFAS er det fastsatt følgende miljømål (2018):

- Forurensning i grunnen skal ikke medføre helserisiko for etterbruken av området

□

- Spredning av forurensning, herunder PFAS og andre stoffer, fra planområdene Bodø lufthavn og ny bydel, skal ikke medføre forringet økologisk eller kjemisk tilstand for resipientene
- Forurensninger i grunnen skal ryddes opp i henhold til grenseverdier som settes av Miljødirektoratet
- Forurensningstilstanden i grunnen skal ikke være til hinder for framtidig byutvikling
- Forurensede masser skal i størst mulig grad håndteres lokalt

Mengden PFAS som lekker ut til sjø skal stanses eller reduseres så langt det er mulig utfra et kost-effekt perspektiv

Forskningsprosjekter kommunen deltar i

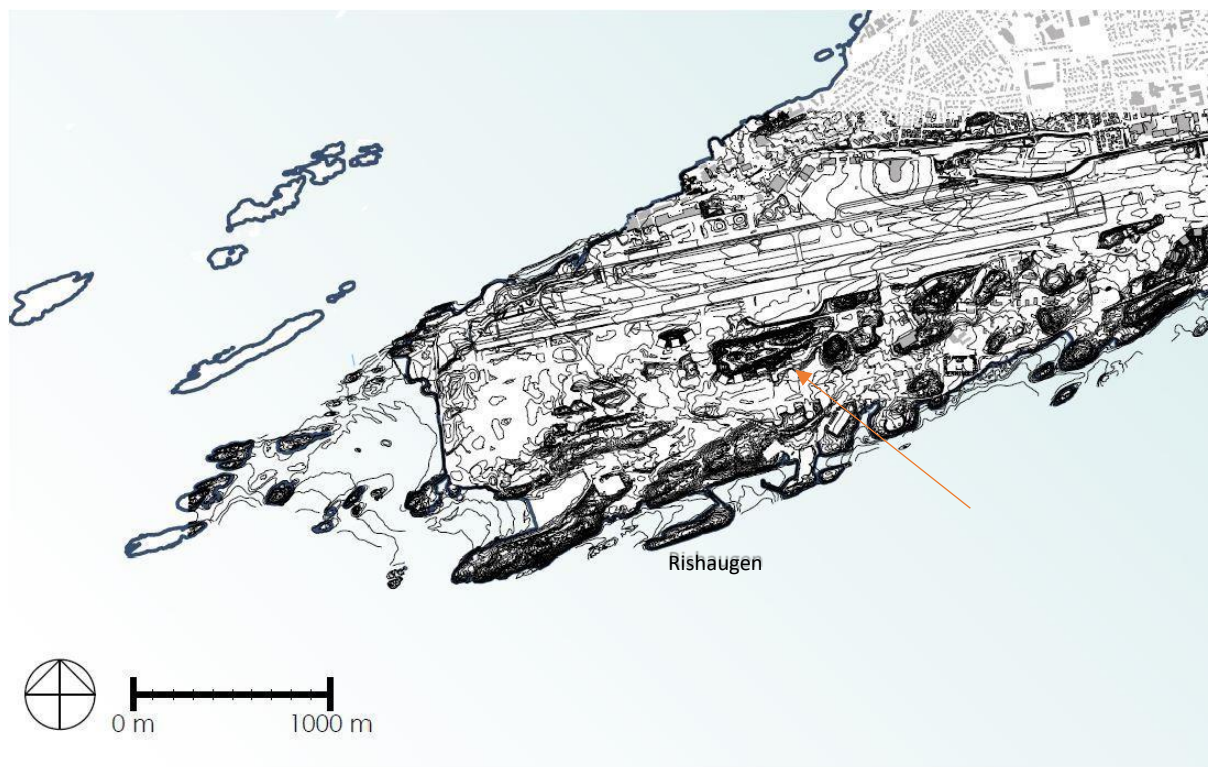
Kommunen deltar løpende i forskningsprosjekter som bygger oppunder kommunens klimaambisjoner med fokus på nullutslipp av klimagasser, sirkulærøkonomi og skjerming mot naturhendelser. Disse tas inn i planarbeidet fortløpende.

2 Beskrivelse av området

2.1 Topografi og landskap

Planområdet ligger sørvest for Bodø sentrum i et område kalt Hernesskagen. Her er Bodø lufthavn og Bodø hovedflystasjon er lokalisert i dag. Området er en del av en større kystslette preget av by og jordbruk. Området grenser til bybebyggelsen til Bodø sentrum i nord og Bodøsjøen i øst (figur 4). I Hernesskagens nordlige del ligger den eksisterende, sivile flyplassen med rulle- og taksebaner. Her er landskapet relativt flatt og framstår som en åpen slette. Sør for rullebanen har Hovedflystasjonen sin daglige drift. Her består landskapet av flere lave, markerte koller i en langsgående, sørvestlig retning (figur 5). Mellom kollene er landskapet variert og småkupert, og kysten har skjærgårdspreg med små vik og strender. Vegetasjonsdekket varierer mellom åpne gressletter på de flate områdene som slås og benyttes som grovfor og skogholt i nær sammenheng med kollene på området.

Landskapet på og ved rullebanen er svært modifisert med flere utfyllinger i vest for å tilfredsstille NATO sine krav til lengde på rullebane. Det småkuperte landskapet er også preget av mindre landskapsendringer som utgravninger, utsprengning og fyllinger. Områdets høyeste punkt ligger på Rishaugen 41,6 moh. De flate områdene stiger fra underkant 5 moh. i vest til omtrent 15 moh. i øst.



Figur 5: Området vist med utheving av høydekoter. Mørkere farge indikerer brattere terreng.

2.2 Eiendomsforhold

Det største arealet til ny bydel er i dag Forsvarsbygg sin eiendom, og den nest største eiendomsaktøren er Avinor. Det er også tatt inn andre eiendommer for å se kommunedelplanen i en større sammenheng. Planområdet inkluderer derfor flere private eiendommer i Bodøsjøen og i nordvest (se kap. 1.3). I tillegg inngår offentlig eiendom eid av Nordland fylkeskommune i Bodøsjøområdet, samt kommunalt eide veier.

2.3 Infrastruktur

Aktiviteten i området domineres av sivil lufthavndrift og den militære Hovedflystasjonen som har vært operativ siden 1950-tallet. Eksisterende bebyggelse er spredt utover området, og består hovedsakelig av bygg knyttet til flyene og bygg til administrasjon og personell. Innenfor flystasjonen utgjør dette omtrent 160 000 m². En stor andel av forsvarsområdet består av såkalte «shelters» til jagerflyene. Disse er bygd i armert betong. Videre er det knyttet ammunisjonslager og drift- og vedlikeholdsbygninger til fly. Den sivile delen av lufthavnen består av terminalbygget, base for redningshelikopter, kontorbygg og vedlikeholdsfasiliteter. Foruten rulle- og taksebane er det etablert et nett av interne kjøreveier med og uten asfaltdekke. Disse er stort sett spredt utover hele området, og kobler ulike funksjoner sammen.



Figur 6: Kartutsnitt som viser bygninger uthevet med oransje og øvrig infrastruktur som grått.

2.4 Kulturminner og kulturmiljø

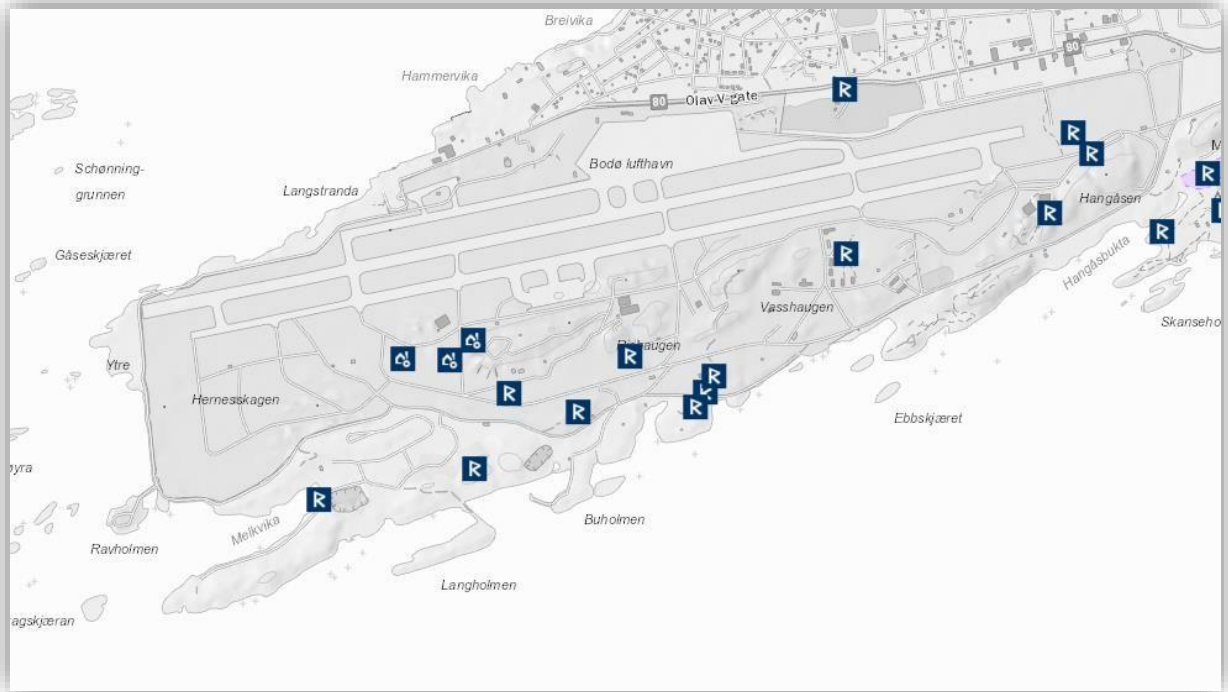
Askeladden-basen viser at det finnes flere kulturminner fra tidligere bosetninger som nausttuft, tunanlegg, gravminner og andre funnsted (figur 7). Som følge av Forsvarets lufthavndrift kan mange av disse være omformet. De bør likefult vurderes bevart ved ny arealbruk på området. Av nyere tids kulturminner inngår tre flyhangarer fra 1968 fredet i henhold til Forsvarets Landsverneplan. Disse ligger innenfor områdeplanen for ny lufthavn.

Tidligere vurderinger av kulturminner anbefaler også vern av «Hangar 9» oppført i 1955. Fjellanlegget «Anlegg 96» på området er anbefalt fredet etter kulturminneloven i ny Foreslått Landsverneplan for Forsvaret. Det foregår en prosess på fredning av anlegg 96 som ledes av Norsk Luftfartsmuseum. Dette anlegget er Norges eneste atomsikre flyhangar, og ble åpnet i 1960. Ekspedisjonsbygget og driftsbygg med flytårn på dagens sivile lufthavn er også foreslått vernet for framtiden etter kulturminneloven. Riksantikvaren har også startet en fredningsprosess for Anlegg 96.

Norsk Luftfartsmuseum planlegger muligheter for å ta i bruk Anlegg 96 til et nasjonalt kald krig museum. Sentrale problemstillinger for Norsk Luftfartsmuseum er at arealene som knytter dagens museumsbygg, anlegg 96 og Jektefartsmuseet sammen, ses som en helhet som holdes frigjort til museums og kulturformål. Ved å utrede arealet Norsk Luftfartsmuseum – Anlegg 96 – Jektefartsmuseet og resten av Bodøsjøen som en kulturpark, kan den grønne byen gis en kulturhistorisk forankring. En slik kulturpark kan knytte sammen ulike kulturarvs- og museumsformål i et større område. Dette kan omfatte den gamle tyske brannstasjonen vest for luftfartsmuseet, et

kaldt krig museum i anlegg 96, Hangar 7, 8 og 9 som magasin/konservering/utstillingsareal, kulturstil langs Bodøelva, Jektefartsmuseet i Bodøsjøen, kultursenteret og andre kulturminner i området.

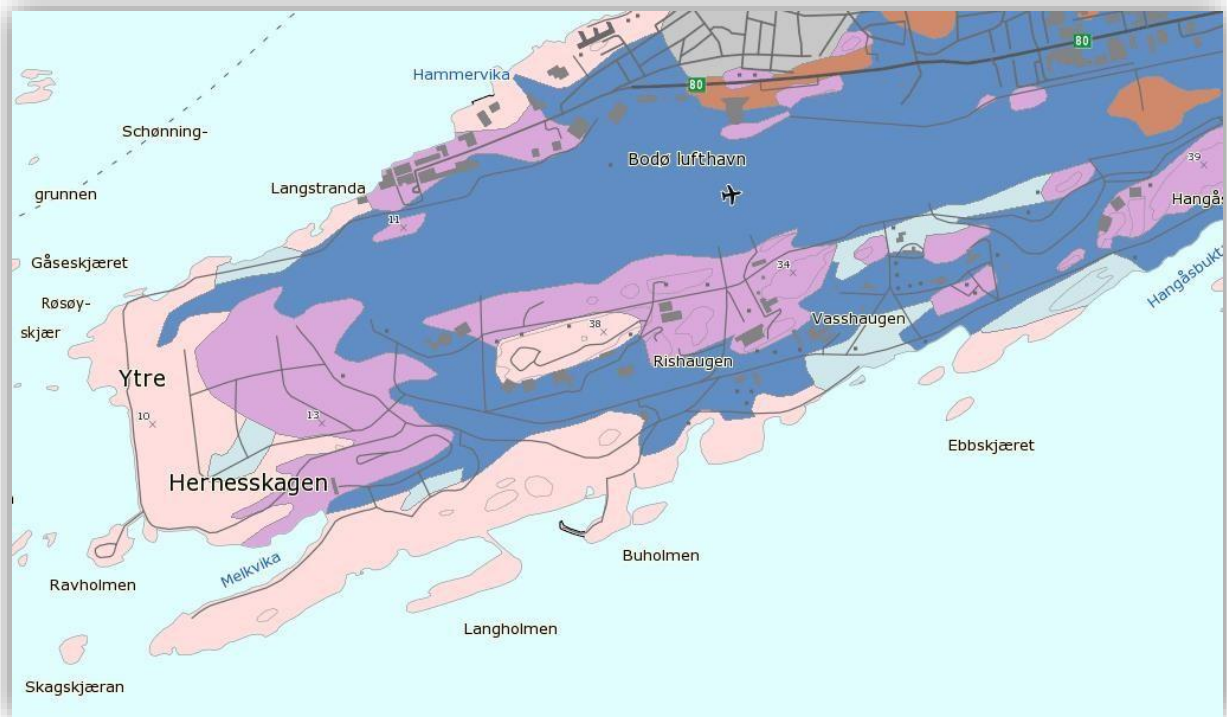
Dette kan innarbeides i grønnstrukturen og vil kunne bidra som et viktig element for å fortelle mangfoldet i Bodøs historie.



Figur 7: Kartutsnitt som viser funn av automatiske fredete kulturminner fra tidligere bosetninger (R-symbol). I tillegg viser bygningssymbolet til tre vernede flyhangarer fra 1960-tallet.

2.5 Løsmasser og berggrunn

Den marine grensen under siste istids maksimum i Bodø ligger på om lag 170 moh. Forskerne understreker at usikkerheten for høyden av den marine grense generelt er mindre enn 10 meter (NGU, 2013). På bakgrunn av dette kan vi med sikkerhet si at hele planområde ligger under marin grense. Det er derfor naturlig å finne marine avsetninger innenfor planområde. Dette er løsmasser som kan være sårbare og ustabile ved tilførsel av vannmasser eller ved fysiske tiltak som graving. For øvrig består området av forvitningsmateriale og bart fjell. Berggrunnen består i hovedsak av kalkglimmerskifer. Berggrunnen vurderes som svak med dårlige mekaniske egenskaper. Utsprengt fjell av kalkglimmerskifer nyttes kun til fylling og ikke til produksjon av overbyggingsmasser.



Figur 8: Løsmassekart hentet fra Norges geologiske undersøkelse (NGU) på nett. Blå: marin strandavsetning, lilla: forvittringsmateriale, lys blå: tynn hav-/strandavsetning, brun: torv og myr, rosa: bart fjell/tynt løsmassedekke.

2.6 Forurenset grunn

Som følge av lufthavn- og forsvarsdrift siden 50- tallet finnes det forekomster av forurensete masser innenfor arealet. På bakgrunn av historiske opplysninger om området eller på grunn av funn i forbindelse med kartlegging av nærliggende lokaliteter er det påvist 35 potensielt forurensete lokaliteter ved Bodø flystasjon. Disse lokalitetene strekker seg over hele flystasjonen. Det er blitt utført miljøtekniske grunnundersøkelser ved disse 35 lokalitetene i perioden 2014-2017. Det er NGI som har utført undersøkelsene på oppdrag fra Forsvarsbygg. Til tross for omfattende virksomhet ved flystasjonen siden oppstarten i 1950, viser de gjennomførte undersøkelsene at området er lite forurenset. Den påviste forurensingen knytter seg i hovedsak til poly- og perfluorerte stoffer, kalt PFAS. I tillegg til PFAS er det påvist oljeforbindelser og enkelte tungmetaller rundt lagerbygg/verksted.

2.7 Naturmangfold

I 2005 gjennomførte Miljøfaglig Utredning AS en kartlegging av biologisk mangfold på Bodø hovedflystasjon. Kartleggingen ble gjort på vegne av Forsvarsbygg. Kartleggingen var en del av oppfølgingen «Forsvarets sektorhandlingsplan for biologisk mangfold», kapittel fem i Stortingsmelding nr. 42 (2000-2001) og «Forsvarets handlingsplan for miljøvern» (2002). Temaene som ble kartlagt var naturtyper, ferskvannslokaliteter, viltområder og rødlistearter. Ved en

sammenstilling av resultatene ble lokalitetene delt inn i fem som er ansett som svært viktig og fire som viktig for biologisk mangfold (figur 9).



Figur 9: Kartutsnitt hentet fra kartleggingen av biologisk mangfold på Hovedflystasjonen i 2005. Grønn og rød skravur viser til områder med henholdsvis viktige og svært viktige områder for biologisk mangfold.

3 Konsekvensutredning

3.1 Metode for konsekvensutredning

I forskrift for konsekvensutrednings kreves en beskrivelse av virkningene både av de enkelte utbyggingsområdene, hver for seg, og av de samlede arealbruksendringene i planen. Kravet om en samlet vurdering innebærer et overordnet nivå der langsiktighet og helhet bør stå sentralt. Dette gjelder for kommunedelplan for ny bydel. På dette plannivå vil det være arealformålene som konsekvensutredes og kun de enkelte tiltak der det eventuelt er kjent.

Konsekvensutredningen er i hovedsak knyttet til en overordnet konsekvensutredning for hele planområdet, med en utdypning av spesielt viktige tema. De tematiske utredningene skal så langt det er hensiktsmessig følge til enhver tids gjeldene veileder for konsekvensutredning (nå Statens vegvesens V712).

Denne konsekvensutredningen er på et overordnet nivå i kommunedelplanen der nøyaktigheten og detaljeringsbehovet på vurderingene er knyttet til konsekvenser av planforslag og reguleringsformål.

Forklaring til tabell nedenfor:

Verdi: en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.

Omfang: en vurdering av hvilke endringer som kan skje i de ulike miljøene eller områdene.

Konsekvens: er en avveining mellom fordeler og ulemper som et eventuelt tiltak kan medføre.

Verdi	Liten	Middels	Stor
Omfang			
Stort positivt	++(Middels positiv konsekvens)	+++ (Stor positiv konsekvens)	++++(Svært stor positiv konsekvens)
Middels positivt	+(Liten positiv konsekvens)	++(Middels positiv konsekvens)	+++ (Stor positiv konsekvens)
Lite positivt	+/0(Liten/ubetydelig positiv konsekvens)	+(Liten positiv konsekvens)	++(Middels positiv konsekvens)
Ingen	0	0	0
Lite negativt	-/0(Liten/Ubetydelig negativ konsekvens)	-(Liten negativ konsekvens)	-(Middels negativ konsekvens)
Middels negativt	-()Liten negativ konsekvens)	--(Middels negativ konsekvens)	---(Stor negativ konsekvens)
Stort negativt	---(Middels negativ konsekvens)	----(Stor negativ konsekvens)	----- (Svært stor negativ konsekvens)

Verdien deles i 3: liten, middels og stor.

Omfanget deles i 7: Stort positivt, middels positivt, lite positivt, ingen, lite negativt, middels negativt og stort negativt.

Konsekvensen blir her sammenlagt verdi og omfang, konsekvensen er delt i 9:

Svært stor positiv konsekvens, stor positiv konsekvens, middels positiv konsekvens, liten positiv konsekvens, liten/ubetydelig positiv konsekvens, 0(ingen konsekvens), liten/ubetydelig negativ konsekvens, liten negativ konsekvens, middels negativ konsekvens, stor negativ konsekvens og svært stor negativ konsekvens.

Kunnskapsgrunnlag

Det vil bli brukt ulike veiledere, nettkart, kartløsningen for Bodø kommune (Gisline), nettsider, lokalkunnskap og fagkunnskap for å utarbeide den overordnede konsekvensutredningen for kommunedelplan for ny bydel.

Tabell 1: Tabellen viser kunnskapsgrunnlaget som benyttes for utarbeiding av KU

Tema	Kunnskapsgrunnlag
Kulturminner/kulturmiljøer, herunder samiske kulturminner	Kulturminnersok.no Miljøstatus.no askeladden.no Dirnat.no Egen og oppdatert kartlegging i samarbeid med Fylkeskommunen og Forsvarsbygg
Teknisk infrastruktur, tilgjengelighet for alle	Teknisk avdøling Gisline
Forurensning	Gisline Befaring

	Lokalkunnskap Støyutredning for ny lufthavn Pågående arbeid med miljøopprydding
Jordbruk og naturressurser	Gisline Nordatlas.no Miljostatus.no Nibio.no Landbruksavd, Bodø kommune
Naturmangfold, vannmiljø	Gisline Nordlandatlas.no Miljostatus.no Dirnat.no naturbase.no vannportalen.no Yggdrasil.no
Transportbehov og energiløsninger	Gisline Lokalkunnskap FME Zen
Befolkningens helse	Gisline Naturbase. no
Landskap/estetikk	Gisline Nordlandatlas.no Miljostatus.no Lokalkunnskap Faglig vurderinger Dirnat.no befarings
Risiko – og sårbarhet, herunder klimaendringer	Dsb.no Lokalkunnskap Faglig vurdering Skrednett.no miljostatus.no
Forurensning/klima	Gisline miljostatus.no Støykart Avinor og Statens vegvesen

Tabellen er ikke uttømmende

Formålet med konsekvensutredningen er å gi en vurdering og beskrivelse av mulig vesentlige virkninger planen kan ha for samfunn og miljø.

Konsekvensutredningen skal være en vurdering på overordnet nivå. Utredningen vil være basert på kjent kunnskap og faglig skjønn, og vil være en del av beslutningsgrunnlaget for planen.

Det skal redegjøres for den samlede virkningen av planen.

3.2 KU-tema

I tabellen under følger tema som er listet opp under § 21 i forskrift om konsekvensutredning. Det er gjort en vurdering på hvilke temaer som skal konsekvensutredes som et eget tema, og hvilke temaer som skal konsekvensutredes i en overordnet KU.

Tema	Konsekvensutredes	Kommentar
Naturmangfold	Konsekvensutredes som eget tema	
Økosystemtjenester	I overordnet KU	
Nasjonalt og internasjonale fastsatte miljømål	I overordnet KU	
Kulturminner og kulturmiljø	Konsekvensutredes som eget tema	
Friluftsliv	I overordnet KU	
Landskap og grønstruktur	Konsekvensutredes som eget tema	
Forurensing	I overordnet KU	
Støy	Konsekvensutredes som eget tema	
Vannmiljø	I overordnet KU	Inngår i forurensing/foregående pkt.
Jordressurser	Konsekvensutredes som eget tema	
Samisk natur	Ikke relevant	Jf. innspill fra Sametinget
Transportbehov	I overordnet KU	Utarbeides KVVU
Energiforbruk og energiløsninger	I overordnet KU	Vedlegg til planen som behandler premisser og forutsetninger for tema
Beredskap og risiko		Behandles i ROS-analyse
Virkninger som følge av klimaendringer	I overordnet KU	Eget notat/vedlegg til plan
Risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	I overordnet KU	Behandles i ROS-analyse
Folkehelse	I overordnet KU	
Barn og unges oppvekstvilkår	I overordnet KU	
Kriminalitetsforebygging	I overordnet KU	
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	I overordnet KU	
Lokalsenter	I overordnet KU	

Under følger en oversikt over de tema som spesielt vil bli belyst i egne konsekvensutredninger. Listen er ikke uttømmende, og tema kan komme inn under planprosessen.

- Støy
- Jordressurser
- Naturmangfold
- Landskap og grønnstruktur
- Kulturminner og kulturmiljø

Flere av temaene i tabellen over kan gjøre seg gjeldene i løpet av planprosessen

3.2.1 Støy

Ved flytting av den sivile lufthavnen fra dagens situasjon, samt avvikling av Bodø hovedflystasjon, vil dagens støysituasjon endres. Sintef har gjennomført en grov analyse av støysituasjonen for den nye lufthavnen på bakgrunn av omtrentlig plassering av rullebane. Når plassering av rullebane og bygninger på lufthavnen er endelig avklart, må det gjennomføres en nøyaktig analyse på flystøybildet. Denne legges til grunn for en konsekvensutredning på flystøy for ny bydel.

Statens vegvesen utarbeider reguleringsplan for riksvei til den nye lufthavnen. Støyanalyse for denne legges til grunn for konsekvensutredning for trafikkstøy.

Retningslinje for støy (T-1442) skal legges til grunn for støygrenser.

3.2.2 Jordressurser

Innenfor planområdet finnes det jordressurser som driftes tradisjonelt og er avsatt til LNFR i kommuneplanen. Det er også større områder inne på flyplassområdet som slås. Slått benyttes som grovfor. Slått inne på lufthavnen er et sikkerhetstiltak i forhold til flyvirksomheten. Områdene inne på flystasjonen er avsatt til lufthavnformål. Det skal konsekvensutredes hvilken konsekvens arealbruken i kommunedelplanen har for jordressursene innenfor planområdet.

3.2.3 Naturmangfold

Det er gjennomført flere kartlegginger av naturmangfold i planområdet. I 2005 ble det kartlagt biologisk mangfold på hele forsvarets eiendom. I 2018 ble naturmangfold kartlagt i de sørvestlige delene av området i forbindelse med utarbeidelse av områdeplan for ny lufthavn. Det er behov for å kartlegge naturmangfold i de delene av området der kunnskapsgrunnlaget er dårlig. Dette gjelder særlig området som er lufthavn i dag, men også området som var kartlagt i 2005.

Det skal kartlegges verdifulle naturtyper, viktige områder for fugl, rødlista og regionalt sjeldne arter samt fremmede arter. I tillegg skal det gjøres en vurdering av eksisterende grønnstruktur og potensial for restaurering av områder som kan bli viktig for naturmangfold. Bakgrunnen for dette er at store deler av området er sterkt påvirket av inngrep. Resultater fra kartlegging vil sammen med eksisterende kunnskap legges til grunn for en konsekvensutredning på tema naturmangfold.

3.2.4 Landskap og grønnstruktur

Kommunedelplanen skal vise de overordna bystrukturene inkludert transport og grønnstruktur for den nye bydelen. Kartlegging av viktige landskapselementer og grønnstruktur er prioriterte tema. Det

er gjennomført kartlegging av landskapstyper i Nordland, landskapstypen i planområdet er *Kystslette med by- og jordbrukspreg*. Det skal gjennomføres en landskapsanalyse som tar utgangspunkt i eksisterende kunnskap. Denne vil, sammen med kartlegging av grønnstruktur, være et viktig grunnlag for kommunedelplanen og vil legges til grunn for en konsekvensutredning. Andre tema som må sees i nær sammenheng med landskap og grønnstruktur er naturmangfold, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø samt økosystemtjenester.

Oppbyggingen av landskapet og etableringen av grønnstrukturen vil kunne gi dybde og rom til bydelen. Det vil i denne utredningen være viktig å se på rommene mellom marka og sjøen. Det vil etterstrebes en helhetlig korridor fra Bodømarka som treffer sjøarealer og gir et godt samspill mellom sjø og fjell. Dette vil gi Bodøs befolkning et bynært rekreasjonsområde.

3.2.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet er preget av menneskelig aktivitet over lang tid. Det finnes spor helt tilbake til jernalder. Flere av de arkeologiske kulturminnene som ble avdekket på 1970- tallet er regnet for å være tapt. Imidlertid er det mange anlegg fra etterkrigstiden som igjennom planprosessen må kartlegges og konsekvensutredes der det på dette plannivå er tilstrekkelig kunnskap om påvirkning fra planforslaget.

Det er eksempelvis startet fredningsprosess med anlegg 96 og prosess for eventuelt vern av terminalbygningen for nåværende flyplass må avklares.

I forbindelse med planlegging av ny bydel skal det gjennomføres en kartlegging av arkeologiske, marinarkeologiske og nyere tids kulturminner. Nordland Fylkeskommune planlegger å kartlegge deler av området med lidar-data, dette gjelder de østligste områdene med stor sannsynlighet for funn. De planlegger også befarig på resten av området for utsjekk av arkeologiske minner. På dette plannivå ses det ikke nødvendig å gjennomføre en fullskala kartlegging jf. kulturminneloven §9. En slik kartlegging vil det, der det ses nødvendig, bli stilt krav om i videre reguleringsplan.

Det vil bestrebes et godt samarbeid med Forsvarsbygg om kartlegging og en eventuell historisk fremstilling av nyere tids krigsminner og prosess rundt disse.

3.3 Analyse- og utredningstematema

3.3.1 Mulighetsstudie ny havn

I forbindelse med nytt havneutsnitt innenfor kommunedelplanen, er det en del grunnleggende analyser som må gjennomføres for å se om det er fysisk mulig å anlegge en ny havn i tilknytting til lufthavnen. Det vil bli startet opp et arbeid hvor følgende tema skal sees på:

- Vind-, bølge og strømforhold for konkret område
- En alternativvurdering for plassering av havn og molo eller andre skjermingsalternativer
- Begrenset geotekniske undersøkelser for å kunne bygge opp under en alternativvurdering

3.3.2 Midlertidig bruk av arealene

Når ny lufthavn åpner og den gamle legges ned, vil det være store arealer uten konkret bruk i relativt lang tid fremover. Det er viktig å se på et midlertidig bruk av områdene. Mulighetene for en midlertidig bruk bør skje gjennom medvirkning.

4 Parallele prosesser

4.1 Konseptvalgutredning «Ny by Bodø – smart transport»

Konseptvalgutredninger er grunnlaget for utbyggingen av store samferdselsprosjekter på over 750 millioner kroner. Samferdselsministeren har bedt Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning for transportsystemene rundt «Ny by Bodø»- Konseptvalgutredningen gir anledning for å tenke helhetlig om transport til og fra i de ulike korridorene.

Konseptvalgutredningen er en overordnet utredning som skal vurdere transportsystemet i og rundt Bodø i et 40- årsperspektiv. Aktuelle tema vil være hvordan transporten skal foregå i det nye byområdet, om det er mulig og ønskelig å flytte havna og hvordan tilknytningen til jernbanen skal være. Utredningen skal være ferdigstilt innen 1. mai 2020.

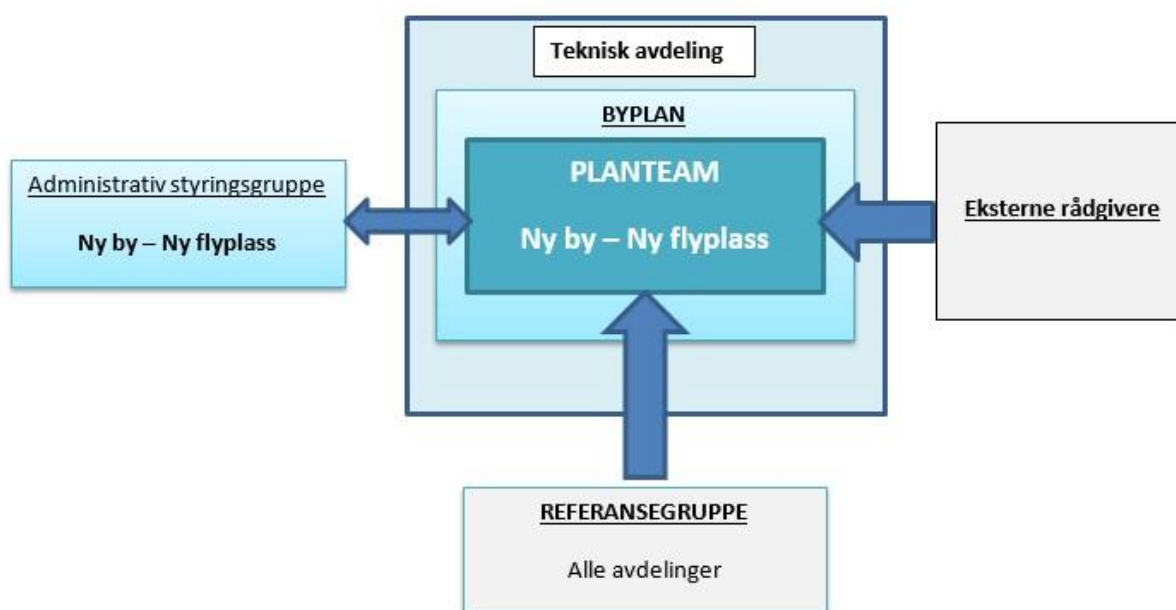
Utredningen skal tilfredsstillende de samme miljøambisjonene og faglige ambisjonene som gjelder for de statlige storbyutredningene for nullvekst.

Konseptvalgutredningen er ikke en del av selve kommunedelplanen for ny bydel, men vil være et viktig grunnlagsdokument for planleggingen av de forskjellige transportsystemene som vil inngå i den nye bydelen. De aktuelle tiltakene for utredningen av transportsystemene rundt ny by Bodø ligger under statlig, fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde.

5 Planprosess

5.1 Organisering

Et team på Byplan i Bodø kommune jobber på heltid med planarbeid knyttet til prosjektet Ny by – Ny flyplass. Teamet fører planprosesser og utarbeider plandokumenter. Byplan tas med i diskusjoner og det planfaglige arbeidet etter behov. Teknisk avdeling blir også en del av planarbeidet og fagkontorer bidrar på sine fagfelt. Det er etablert en referansegruppe der alle kommunale avdelinger blir involvert for å gi innspill og råd til planarbeidet. Det vil bli behov for sær møter med enkelte fagkontor. Foruten det politiske styret vil den administrative styringsgruppen for Ny by – Ny flyplass påvirke planforslagets innhold.



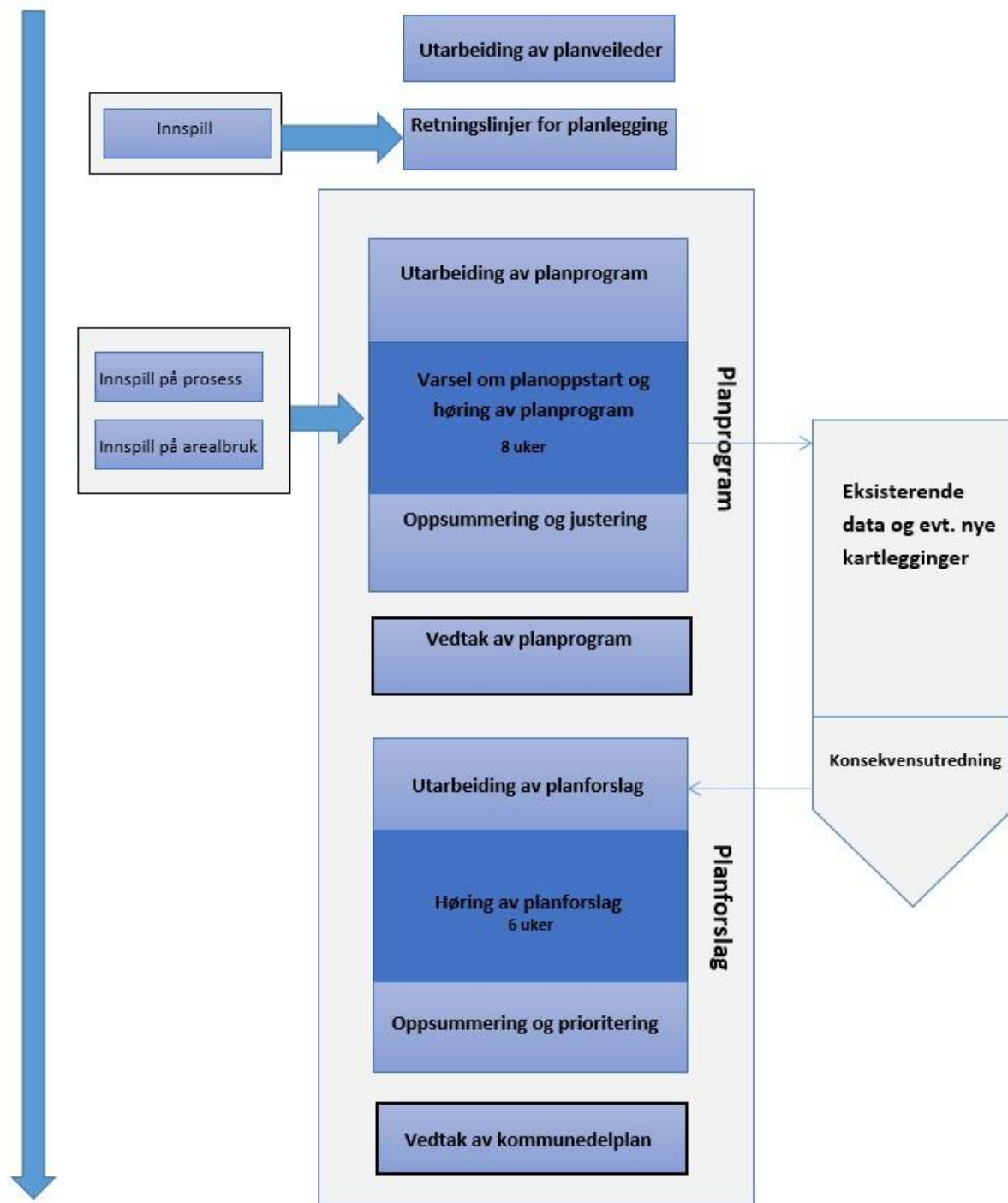
5.2 Fremdrift

Etter varsel om planoppstart høsten 2018 starter arbeidet som skal danne grunnlaget for hovedstrukturen for den nye bydelen. Her inngår runder med medvirkning og innspill, gjennomføring av behovsanalyser for ulike arealbruk, og vurdering av hva som skal inn i det nye planområdet. Avgjørelser som for eksempel andel grøntareal, antall skoler, lokalsenterstruktur og andel næringsareal er sentrale tema. Nødvendige utredninger og analyser blir viktig å igangsette i en tidlig fase av planleggingsperioden.

På bakgrunn av blant annet planprogrammet og mål og retningslinjer for planlegging av ny bydel, skal det gjennomføres en innledende prekvalifisering med og et parallelloppdrag med tre til fire konsulenter. Konsulentene velges ut på bakgrunn av nevnte prekvalifisering. Parallelloppdraget avsluttes ved utgangen av 2019. Resultatet av oppdraget skal gi et hovedbilde på eksempelvis hvor boligområdene, næringsarealene og grøntstrukturen bør ligge, samt hovedstruktur for transportnett og kobling til eksisterende bystruktur. Her er det tenkt en prekvalifisering etterfulgt av parallelloppdrag/mulighetsstudie for utforming av den nye byen basert på innspill, retningslinjer og behov. Dette vil kunne danne et viktig idégrunnlag for endelig bystruktur, og videre utkast til planforslaget. Det er et mål at første utkast av kommunedelplanen skal kunne legges ut på 1. gangs offentlig ettersyn våren 2020. Videre framdrift vil avgjøres av uttalelser mottatt i høringsperioden, og fremdriften på øvrige deler av planforslaget.

Det er et mål å vedta planen våren 2022. Fremdriften av planarbeidet vil i stor grad styres av omfanget av alle tema som planen skal omtale og kompleksiteten i planforslaget underveis. Det er i tillegg mange parallelle prosesser som direkte eller indirekte vil kunne påvirke innholdet i planen og fremdriften.

Aktiviteter	H2018	V2019	H2019	V2020	H2020	V2021	H2021	V2022
Forankre hovedprinsipper, mål og visjoner	■							
Høring av planprogram og formell planoppstart	■	■						
Medvirkningsopplegg og innhenting av innspill	■	■	■					
Gjennomføre behovsanalyser	■	■	■					
Igangsette utredninger og kunnskapsinnhenting	■	■	■					
Sammenstilling av behov og innspill			■					
Arkitektkonkurranse/mulighetstudie			■					
Avgjøre planforslagets innhold				■				
Igangsette arbeid med grunnlagsdokumenter				■				
Igangsette konsekvensutredning				■				
Oppstart utforming av plandokumenter					■			
Offentlig ettersyn 1. utkast KDP Bystyret desember 2020					■			
Oppsummering av høring					■			
Offentlig ettersyn ny versjon KDP					■	■		
Oppsummering av høring og justere planforslaget					■	■	■	
Fremme vedtak av endelig KDP Bystyret juni 2022								■



Figur 10: Planprosessen fra oppstart (topp) til endelig vedtak (bunn)

5.3 Medvirkning

5.3.1 Gjennomført medvirkning

Det ble meldt oppstart og høring av planprogram den 3. november 2018, med frist for å komme med innspill til oppstarten og uttalelse til planprogrammet den 13. januar 2019.

Det ble holdt folkemøter den 30. november 11:00 – 13:00, 3. desember 18:30 – 20:30 og 9. januar 19:00 – 21:00

Byplan har vært tilgjengelig i Bodø bylab torsdag og fredag mellom klokken 10:00 og 14:00 gjennom høringsperioden, samt deltatt i foreldremøter på FAU Østbyen skole, Rensåsen barnehage, Grønnåsen skole og Paradiset barnehage for å få innspill fra småbarnsforeldre. 23. november hadde Byplan arbeidsmøte med Bodø Ungdomsråd.

5.3.2 Opplegg for medvirkning

Muligheten for aktiv medvirkning og deltakelse fra innbyggere, politikere, næringsliv, interesseorganisasjoner og berørte myndigheter tilrettelegges for dette arbeidet med kommuneplanen gjennom tre hovedfaser:

1. Planprogramfase
2. Planfase
3. Høringsfase

Første og tredje fase er brede faser som gjelder kommunedelplanarbeidet som helhet, mens mellomfasen er medvirkning knyttet til konkrete tema og problemstillinger.

Planfasen med utredninger og utarbeidelse av kommunedelplan

I planfasen utredes ulike tema som grunnlag for planforslag. Hovedtyngden av arbeidet vil foregå internt i kommunen, med deltakelse fra alle sektorer. Bred politisk diskusjon om mål og strategier er avgjørende. Aktuelle myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv kontaktes ved behov.

Høringsfase med synspunkter på forslag til ny plan

I høringsfasen legges forslaget ut til offentlig høring. Kommunen inviterer i denne fasen berørte, interesserte, organisasjoner og myndigheter til å uttale seg om høringsforslaget.

Viktigst i denne fasen er å presentere forslag til mål, strategier, plankart mm. God informasjon på nettet og i media vil bli vektlagt. Alle interesserte skal gis mulighet for å gi merknad til planforslag som legges frem, og etter høringsfasen skal alle innspill oppsummeres og synliggjøres.

Bodø kommune vil gjennomføre et medvirkningsopplegg i tilknytning til kommunedelplanarbeidet, som gir mange grupper og berørte aktører en god mulighet til å delta. Det vil bli lagt vekt på tilpassede medvirkningsopplegg til de forskjellige temaer og problemstillinger. I denne sammenheng vil det bli opprettet en nettside for kommuneplanarbeidet hvor man kan;

- finne sentrale vedtak og dokumenter for kommuneplanarbeidet
- få opplysninger om høringsperioder og ulike aktiviteter som er relevant
- få nyheter og aktuelt stoff knyttet til kommuneplanarbeidet
- komme med innspill og kommentarer til det pågående planarbeidet

I tillegg til de lokale medvirkningsprosessene vil det bli gjennomført møter for deltakelse innenfor enkelte av de temaene som er nevnt i planprogrammet. Bodø kommune har gode erfaringer med folkemøter eller åpne møter, samt idédugnader der personer som representerer viktige interesser og/eller har spesiell kompetanse blir invitert. Det vil bli holdt informasjonsmøter i forbindelse med oppstart av planarbeidet og ved høring- og offentlig ettersyn av planforslaget. Administrasjonen vil også holde informasjonsmøter med interesserte parter fortløpende i planprosessen. Informasjonsopplegget skal også sørge for bedre orientering internt blant kommunens avdelinger.

Samråd med statlige og regionale myndigheter og nabokommuner

I tråd med nasjonale forventninger skal det holdes tett dialog med overordnede og regionale myndigheter gjennom hele rulleringsprosessen. Det tas sikte på å bruke planforum aktivt for å involvere overordnede myndigheter og nabokommuner i alle deler av planprosessen. Der det er behov for å diskutere spesifikke tema med fagmyndigheter vil det bli satt opp egne møter for drøfting. Foruten planforum kan det også bli behov for egne møter med regionale og statlige myndigheter for ytterligere orientering og drøfting av planforslaget og planfaglige tema. Dette gir mulighet for å avklare eventuelle konflikter på et tidlig stadium planprosessen og før høring og offentlig ettersyn

