

Planprogram for Ytterhernes

27.03.2023



Innhold

1	Bakgrunn.....	2
1.1	Bakgrunn for planarbeidet.....	2
1.2	Planområdet.....	2
1.3	Rammer og premisser	3
1.4	Innhold i områdereguleringen	5
2	Beskrivelse av området.....	6
2.1	Eksisterende bruk	6
2.2	Eiendomsforhold	6
2.3	Topografi og landskap	6
2.4	Bebyggelse og anlegg	7
2.5	Kulturminner.....	7
2.6	Naturverdier	8
2.7	Blågrønn struktur.....	9
2.8	Teknisk infrastruktur.....	9
3	Organisering og gjennomføring	10
3.1	Utbyggingsstrategier	10
3.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	10
3.3	Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	15
3.4	Gjennomføring	16
3.5	Planprosess og medvirkning.....	16

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

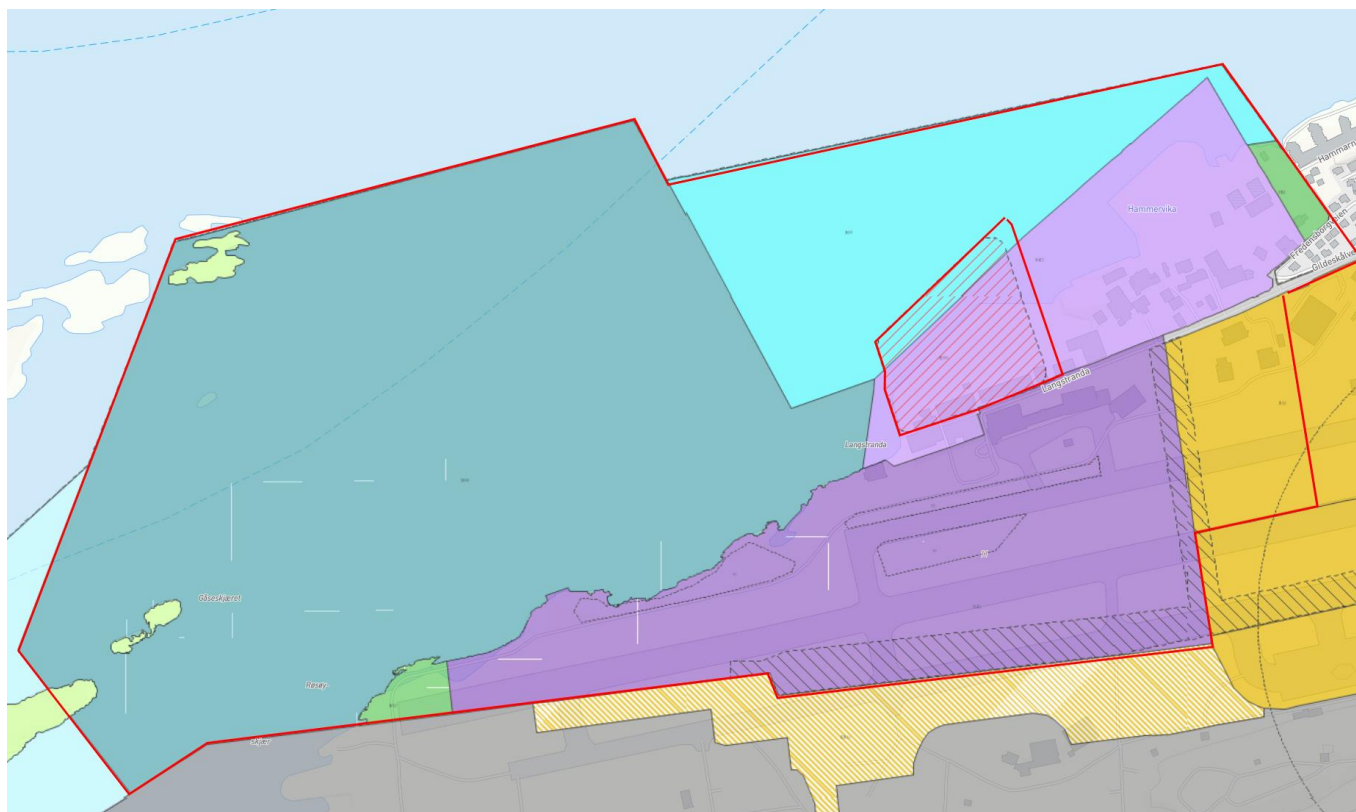
Denne områdereguleringen er neste planfase i videre arealplanlegging av Bodøs fremtidige byområder på Hernes. Etter vedtak om nedleggelse av Bodø hovedflystasjon og flytting av Bodø lufthavn er det utarbeidet en kommunedelplan (KDP) for Hernes (vedtatt 2022), som avklarer hvordan området skal utvikles i et 50-100 års perspektiv. Kommunedelplanen viser hvilke områder som er avsatt til fremtidig byutvikling, og hvilke som skal bli liggende uten større bygningstiltak. I tillegg definerer planen hovedstrukturene for mobilitet og blågrønne strukturer som skal etableres på Hernes. Med bakgrunn i planens lange utbyggingshorisont og arealstørrelse, har kommunedelplanen delt byutviklingsområdet inn i delområder som videre skal planlegges gjennom områdereguleringer etter en gitt utbyggingsrekkefølge.

Områderegulering av Ytterhernes (NÆ1 og deler av BA2 i KDP for Hernes) tar for seg første fase for byutviklingen, og skal konkretisere utbyggingsrammer og strukturer innenfor dette delområdet. Planprosessen skal avklare nærmere arealbruk, infrastruktur, ytterligere plankrav og utbyggingsrekkefølgen innenfor delområdet. Rammer for delområdets utnyttelse og byggehøyder skal også defineres.

Planprogrammet skal definere de overordnede rammebetingelsene for områder og spesifisere føringene for videre planlegging og redegjøre for utredningsbehov og opplegg for medvirkning.

1.2 Planområdet

Planområdet er lokalisert sørvest for Langstranda og rett nord for ny lufthavn (figur 1). I tillegg inkluderes arealer utover delområdet NÆ1 i KDP Hernes (deler av BA2) for å sikre god kobling mellom grøntaksen øst for Langstranda og, via Fredensborgveien, ned til de nye byutviklingsområdene. Derfor inkluderes også industriområdet på Langstranda, men det planlegges ingen endringer av eksisterende bruk. Detaljregulering av hydrogenanlegg (vedtatt 2022) inngår ikke i planavgrensningen. Havområdet i nord inngår også i planområdet for å legge til rette for fremtidige havnearealer. Planområdet utgjør omtrent 2247 dekar fordelt på 757 dekar landareal og 1490 dekar sjøareal.



Figur 1: Planområdet, vist med rød avgrensning, er lokalisert mellom Langstranda og ny lufthavn. Figuren viser også arealformål avsatt i kommunedelplan for Hernes.

1.3 Rammer og premisser

Planstatus

I kommunedelplan for Hernes er planområdet hovedsakelig avsatt til næring og bebyggelse og anlegg med blandede arealformål, samt et større areal i sjø avsatt til havneformål (figur 1). Planområdet inkluderer også areal avsatt til blågrønn struktur og friområde.

Det er også vist hensynssoner for adkomstvei til ny lufthavn gjennom planområdet. Figur 8 og 9 viser utsnitt fra temakart tilhørende KDP som viser hvilke hovedstrukturer for mobilitet og blågrønne korridorer som skal fastsettes i områdeplanen. Innenfor planområde er det også angitt bestemmelsesområder hvor det øvre vekstlag vil håndteres på riktig måte før utbygging. I nordøst inngår noe areal avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel 2022-2034.

Følgende planer foreslås opphevet eller delvis erstattet:

- PlanID 2013008 - Sivil lufthavn. (Vedtatt 16.06.2016) Erstattes delvis og oppheves.
- PlanID 2013002 - Langstranda med utfylling i sjø. (Vedtatt 11.09.2014) Erstattes delvis.
- PlanID 1156 - Bodø Lufthavn Langstranda. (Vedtatt 29.01.1985) Erstattes delvis og oppheves.
- PlanID 1090 - Hammarn, Steinbruddet. (Vedtatt 13.02.2003) Erstattes delvis.
- PlanID 2021011 - Hydrogenanlegg Langstranda. (Vedtatt 16.06.2022) Erstattes delvis.
- PlanID 1090_101 - Bodø Panorama. (Vedtatt 18.01.2005) Erstattes delvis.

Forhold til forskrift om konsekvensutredning

Planområdet har blitt konsekvensvurdert gjennom kommunedelplan for Hernes, og samlet vurdering var:

Utbygging av området er delvis i konflikt med verdier knyttet til naturmangfold, friluftsliv, landskap og jordressurser. Gjennom avbøtende tiltak som flytting av vekstlag samt etablering av blågrønn struktur vurderes konsekvensen som akseptabel. Området er ikke egnet til utvikling av bolig pga. støy, eksponert beliggenhet og nærhet til næringsområde på Langstranda. Området er meget godt egnet til næring på grunn av nærhet til eksisterende næringsområde, flyplass og evt. fremtidig havn.

Planlagt utbygging er i tråd med kommunedelplan for Hernes, og vil i denne forstand ikke gi noen andre vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn utover at området blir omformet fra å være lufthavn til å bli en del av bystrukturen.

Selv om områdeplanen ikke kommer inn under de formelle kriteriene i forskrift om konsekvensutredning vil det allikevel være hensiktsmessig å utarbeide et planprogram som grunnlagsdokument og som er førende for det videre planarbeidet. Planbeskrivelsen til områdeplanen må beskrive planlagte tiltak og vurdere dem opp mot ulike interesser. Slik vil viktige temaer og hensyn allikevel bli ivaretatt selv om det ikke gjøres en formell konsekvensutredning.

Arealpolitiske føringer

Bodø kommune deltar i FNs nettverk for smarte og bærekraftige kommuner. FNs bærekraftsmål ligger til grunn for alt kommunen gjør og skal gjøre i Bodø kommune. Disse målene er helt sentrale for planlegging av de nye byutviklingsområdene på Hernes.

Det er ulike overordnede rammer og premisser for planområdet som settes av både statlige, regionale og kommunale myndigheter. En fellesnevner for dem alle er at de forsøker å gi føringer for å skape en bærekraftig og fremtidsrettet byutvikling. Under er de mest sentrale føringene listet opp:

- Nasjonal transportplan (NTP)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Nasjonale miljømål
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Naturmangfoldloven
- Lov om kulturminner
- Regional transportplan Nordland
- Fylkesplan for Nordland
- Regional planstrategi for Nordland
- Regional plan for by- og regionsenterpolitikk

Kommunale planer:

- Kommunedelplan for Hernes
- Kommuneplanens arealdel
- Kommuneplanens samfunnsdel
- Kommunedelplan for sykkel
- Klima- og energiplan
- Grønnstrukturplan for Bodø kommune
- Veileder for offentlig uterom
- Boligplan
- Strategisk næringsplan

- Handlingsplan for trivsel og gode levekår
- Demensplan

1.4 Innhold i områdereguleringen

Størstedelen av planområdet på land er i kommunedelplan for Hernes avsatt til næringsarealformål. Her er det lagt vekt på tyngre næringer innenfor industri, produksjon, transport og lager som kan ha fordel av å ligge tett på transportaktører, og som ellers ikke lar seg kombinere med de øvrige byområdene. I tillegg inngår sjøarealene i nordvest i planområdet hvor det kan etableres havn i forlengelse av Langstranda, og i sammenheng med nye næringsareal. I øst inkluderes områdene avsatt til bebyggelse og anlegg (alle typer arealbruk), for å avklare kobling med de øvrige byområdene.

Bebyggelse skal utformes med variasjon i arkitektonisk uttrykk gjennom ulike byggehøyder, bygningstyper, bebyggelsesmønster og variasjon i fasadeutforming. Bebyggelse skal plasseres og utformes med hensyn til lokalklima, og slik at den skjærmer områder mot støyforurensning og minsker vind.

Gjennom kommunedelplanens mobilitetsplan gis det føringer for hvordan gang- og sykkelnettet prinsipielt skal etableres for å gjøre det mer attraktivt å velge disse måtene å transportere seg mellom dagligdagse gjøremål. Alle som bor og jobber på Hernes skal også ha gangavstand til kollektivsystemet. Områdereguleringen skal sette krav til parkering der parkeringsbestemmelsene i kommuneplanens arealdel skal være veiledende.

Det er også utarbeidet et eget overordnet miljøprogram for Hernes som setter krav til løsninger og utforming innenfor energi, materialforvaltning, naturmangfold, klimatilpasning, massehåndtering og sirkularitet. Regnvann skal tas i bruk som en ressurs gjennom løsninger for bærekraftig overvannshåndtering. I forbindelse med områderegulering av delområder skal det utarbeides et eget miljøprogram som skal sette ytterligere krav til byområdet innenfor de nevnte tema.

Miljøprogram for områdereguleringen planlegges lagt inn i et felles kvalitetsprogram. Kvalitetsprogrammet skal ha føringer og prinsipper innenfor miljø, mobilitet, estetikk for uterom og bebyggelse og sosial bærekraft.

Kommunedelplanens bestemmelser setter krav om at områdereguleringen skal vise den offentlige gatestrukturen og de blågrønne strukturene. I tillegg skal områdeplanen vise hvordan planområdet tilknytter seg omkringliggende byområder og overordnede strukturer. Blant annet er grøntaksen mellom bolig og næring på Langstranda inkludert i planområdet for å se dette i sammenheng med de nye byområdene. Områdeplanen skal også gi nærmere detaljer om utbygningstetthet og øvrige utbyggingskrav innenfor arealformålene. Likeledes vil det være aktuelt å dele inn planområdet i ulike delfelt, og styre utviklingen gjennom en utbyggingsrekkefølge.

Tilgrenset områderegulering av Ytterhernes igangsettes det egen områderegulering av byområdet ved eksisterende terminalbygg (BA1 i KDP Hernes – Hernesmyra). Selv om delområde BA2 i KDP Hernes er lagt til 2. utbyggingsetappe inkluderes dette i begge planområdene. BA2 vil ha gjennomgående strukturer for mobilitet og blågrønne akser, og være et byområde med overgang fra tyngre næring i vest (NÆ1) til øvrig byutvikling i øst (BA1). Endelig plangrense mellom de to områdeplanene avklares i planprosessen.

2 Beskrivelse av området

2.1 Eksisterende bruk

Planområdet er lokalisert vest på Bodøhalvøya, og benyttes i dag til den sivile lufthavnen som inkluderer driftsbygg, manøvreringsområde og taksebane (figur 2). Når ny lufthavn i sør åpner vil størstedelen av eksisterende lufthavnarealer ikke lengre bli benyttet lufthavnens drift.



Figur 2: Flyfoto av planområdet (Bodø kommune).

2.2 Eiendomsforhold

I dag eies arealene tilhørende lufthavna Avinor og Forsvarsbygg, men vil overdras Nye Bodø Eiendommer når ny lufthavn åpner. Dette er et eiendomsselskap eid av Bodø kommune sammen med Nordland fylkeskommune. Veiareal utenfor lufthavnen er eid av Bodø kommune, mens øvrige eiendommer er i privat eie.

2.3 Topografi og landskap

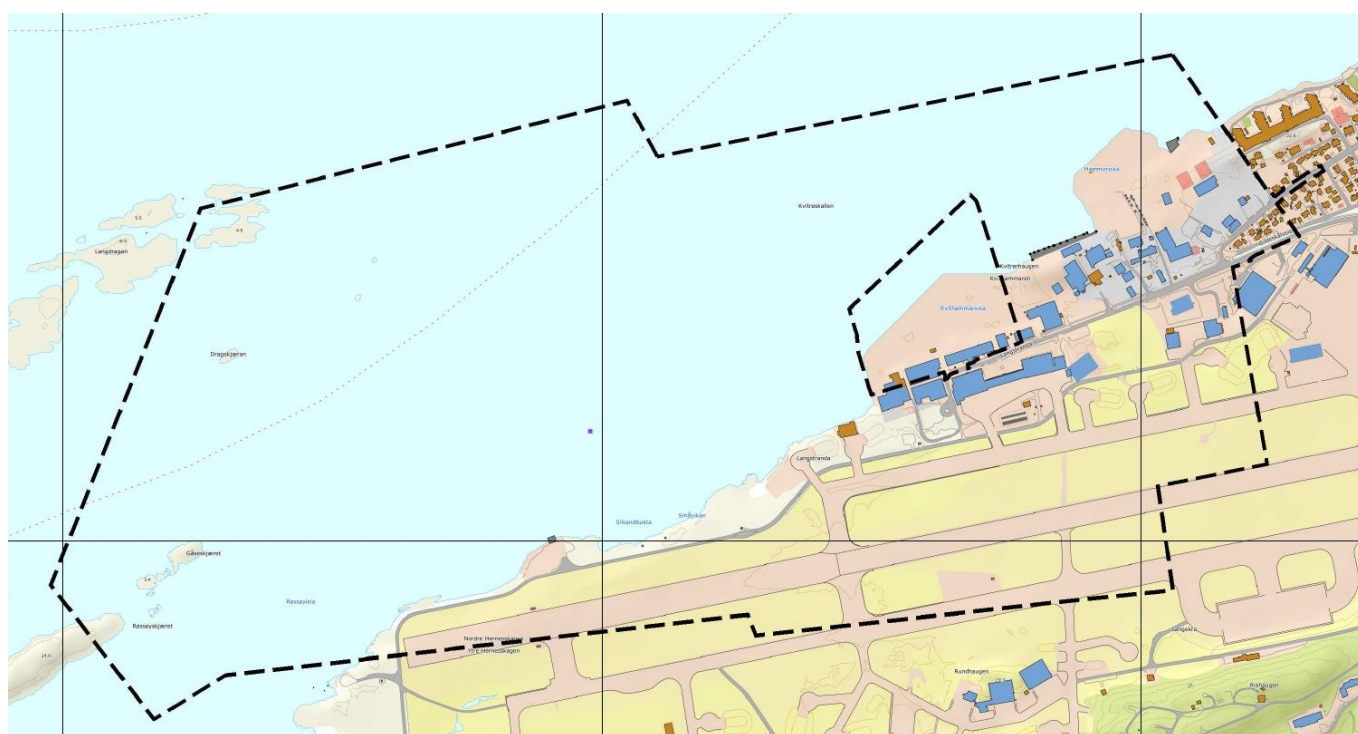
Som følge av lufthavndrift er store deler av planområdet flatt, og skråner gradvis vestover langs rullebanesystemet fra omtrent 8 moh. ned til havet. Det flate terrenget brytes kun opp av eksisterende driftsbygg, hangarer og sheltere.



Figur 3: 3D-modell over planområdet sett fra nordøst (Bodø kommune).

2.4 Bebyggelse og anlegg

Planområdet har en del bygg og anlegg som inkluderer rullebane og takseveisystem, og på nordsiden er det anlegg tilhørende Forsvaret, hangarer og Widerøe sine driftsbygg. Disse er etablert fra 1970-tallet til 1990-tallet. I de siste årene er det også etablert et senter for «remote tower», og en ny hangar tilhørende Widerøe. I nordøst ved Fredensborgveien ligger flere eneboliger og tomannsboliger bygd på 1950 og 1960-tallet.



Figur 4: Kart som viser bebyggelsen i planområdet.

2.5 Kulturminner

Bodø hadde en sentral posisjon under andre verdenskrig, og ble beleiret av en stor mengde tyske soldater. I denne perioden ble det etablert flere bunkere, skytestillinger og fangeleirer i Bodø og omegn. Innenfor planområdet var det kystbatteri, luftkanoner, fangeleir og fiskefabrikk etablert under andre verdenskrig. Disse anleggene er fjernet i forbindelse med senere utbygging av Bodø hovedflystasjon (figur 5). I dag ligger det seks flysheltere og en

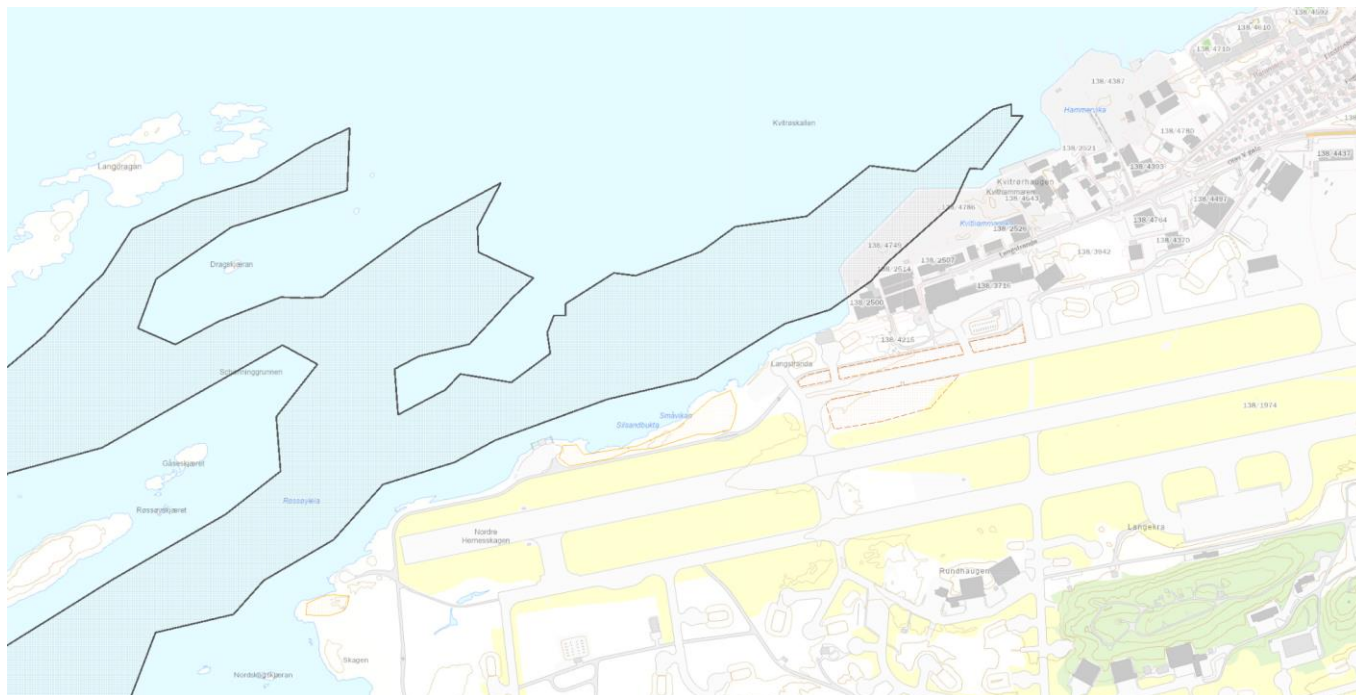
hangar etter tidligere militær drift. Dette er bygg og anlegg som kan benyttes til flere nye formål i fremtidens byområder.



Figur 5: Nyere tids kulturminner

2.6 Naturverdier

Figur 6 viser kartlagte naturverdier innenfor planområdet. I sjøområdene er det registrert store areal med skjellsand som er klassifisert som en svært viktig marin naturtype. I forbindelse med kartlegging av naturmangfold på Hernes i 2019 ble det registrert flere områder på land (figur 6). På land finner vi åpen kalkmark i vest på et område innenfor området til ny lufthavn, og langs kysten i nord. Lengre øst finner vi områder med engpregete erstatningsbiotoper med et rikt artsmangfold. De nevnte områdene inngår i bestemmelsesområder i kommunedelplan for Hernes hvor vekstlaget skal bevares og håndteres riktig hvis det skal gjennomføres tiltak i disse områdene. I tillegg er det registrert mange fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, og kartlegging i forbindelse med prosjektering av lufthavn peker på Langdragan som viktige for fuglelivet. Her nevnes Toppskarv, Teist, Lundefugl og Havelle.



Figur 6: Utsnitt fra kartløsning fra Miljødirektoratet som viser naturverdier på land og i sjø.

2.7 Blågrønn struktur

De flate arealene sentralt i planområdet er i hovedsak benyttet til rullebane- og taksebanesystem med gressletter imellom som slås (figur 2). Deler av disse grøntområde ligger innenfor bestemmelsesområde i kommunedelplan for Hernes, med krav om håndtering av verdifullt vekstlag før nye tiltak kan skje. Det er også noe grøntstruktur i tilknytning til flysheltere og mellom bygg nord for rullebanen. I nordvest finner vi et lite opparbeidet grønn passasje mellom boligområdene Bodø Panorama og industriområdene på Langstranda.

2.8 Teknisk infrastruktur

Tilkomst

Nordøst i planområdet munner Fredensborgveien ut i Olav V. gate, der sistnevnte går over i veien Langstranda. De sentrale delene av planområdet har flere adkomster langs sørsiden av Langstranda-veien i tilknytning til virksomhetene langs veien. Langstranda ender hvor busslinje 1 tidligere hadde sin snuplass i vest (figur 7). Langs nordsiden av Langstranda-veien er det etablert fortau og gang- og sykkelvei som opphører i vest. For øvrig ligger planområdet ca. 1,8 km i luftlinje fra bykjernen.

Vann og avløp

Planområdet er godt tilknyttet teknisk infrastruktur under bakken gjennom lufthavndrift. Likevel må området dimensjoneres for planlagt bybebyggelse for fremtiden. Avinor planlegger å legge sin nye infrastruktur under bakken fra Langstranda til ny lufthavn på tvers av planområdet.



Figur 7: Viktige veier tilknyttet planområdet.

3 Organisering og gjennomføring

3.1 Utbyggingsstrategier

Arealene som i dag benyttes til lufthavn skal omformes til nye byområder.

Planleggingen skal legge til rette for nye, kompakte byområder med gode bomiljø, næringsarealer og arbeidsplasser, og andre byfunksjoner i gangavstand til hverandre. Det er også et mål å etablere byområder med null utslipp av klimagasser. Områdereguleringen skal dele inn planområdet i delfelt som videre skal detaljreguleres. Det er også et mål at planen skal vise hovednett for gater og de blågrønne strukturene for en forutsigbarhet for hva som skal opparbeides i utviklingen av området.

3.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Arkitektur og utforming

Det skal etableres kompakte byområder for å ta store deler av byens fremtidige vekst innenfor bolig, næring og arbeidsplasser. Selv om hoveddelen av planområdet er avsatt til tyngre næringer skal det være fokus på utforming og arkitektur, og områdene skal ta hensyn til allmenn ferdsel og menneskelig skala.

I planprosessen skal det gjennom en mulighetsstudie nærmere undersøkes tema som arkitektonisk utforming, estetikk, uttrykk og kvalitet. Her vil det blant annet være fokus på levetid og fleksibilitet i bygg. Bygg skal designes og konstrueres slik at bygningsmassen over tid kan omstruktureres for ulike behov og arealbruk. Her inngår fysisk

og funksjonell fleksibilitet for å kunne foreta bygningsmessige endringer med minimale kostnader og forstyrrelser for den løpende drift, både internt i bygget og ved utvidelse av bygningsmassen. Materialbruk og gjenbruk av materialer vil også være en viktig del av fremtidens bygg og byområder.

Høyder, fjernvirkning, opplevelsen av gateplan, offentlige rom og andre tema som anses av betydning for byutvikling og bystruktur skal gjøres rede for i et kvalitetsprogram tilhørende områdeplanen.

Etablering av byområder med null utslipp vil kreve nye varianter av energisystemer og infrastruktur, og energikilder vil være mer variert enn i tradisjonelle system.

Gjenbruk av bygg og midlertidighet

Innenfor planområdet er det flere bygg som tilhører lufthavndrift og virksomheter med tilknytning til lufthavnen. Dette er bygg som kan få en ny bruk når ny lufthavn har åpnet og virksomheter har flyttet til nye lokaler. Byggene kan utnyttes inntil det er aktuelt med ny bebyggelse i disse områdene.

På samme måte som resten av Hernes-området vil det være store arealer som vil ligge åpent i påvente av videre byutvikling. Innenfor planområdet må det dermed åpnes for at det kan foregå midlertidige aktiviteter og arealbruk, som skal være med å gi identitet til byområdet uten at det forhindrer fremtidig utvikling.

Havn

Gjennom kommunedelplan for Hernes er det lagt opp til at det kan utvikles havn langs kysten i nordvest. Dette er tenkt gjort i forbindelse med de nye næringsområdene på Ytterhernes, og i forlengelsen av næringsområdene på Langstranda. Det vil ikke bli gjennomført ytterligere utredninger for etablering av havn, men det ble i 2021 gjort en mulighetsstudie som kan danne grunnlag for nye kartlegginger i fremtidige detaljreguleringer.

Mobilitet

Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med kommunedelplanen for Hernes som gir føringer for hvordan mobiliteten i byområdet skal tilrettelegges. Nullvekstmålet for personbiltrafikk legges til grunn, og det skal være gangavstand til kollektivknutepunkt. Gjennom området skal det etableres den første fasen for adkomstvei til ny lufthavn. I tillegg er det avsatt areal i kommunedelplan for Hernes for en veikobling fra Langstranda i nord, og til ny riksvegtrasé i sør. Figur 8 viser prinsipielle føringer for mulige mobilitetsakser til, og gjennom, området i mobilitetsplanens temakart.

Som en del av områdeplanen skal disse prinsippene tas videre med løsninger for hvordan hovednettene for mobilitet skal etableres, og peke ut hvor og hvordan Ytterhernes skal kobles på eksisterende byområder. I tillegg skal planen gi føringer for hvordan mobilitetsløsninger skal utformes i de videre detaljreguleringene, basert på mobilitetsplanen for Hernes.

Støy

Planområdet ligger i nærhet til den nye lufthavnen og vil stort sett overlape med fremtidig gul flystøysone når ny lufthavn åpner (figur 9). I tillegg vil hovedveisystemet kunne være mulige støykilder, og da spesielt ny riksvegtrasé sør i planområdet (figur 8). Bygningstiltak i planområdet må derfor dokumentere løsninger for å være i tråd med gjeldende støyforskrift, og for nye tiltak må støyrapport foreligge ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan.

Urbant landbruk

Bodø kommune jobber aktivt med både klassiske og nye løsninger innenfor urbane landbruksmetoder. Her ser man på hvordan matproduksjon i nabolaget i form av små og store landbrukshager av ulike slag kan fungere som en læringsarena, produsere kortreist mat og være en sosial møteplass. I dette ligger også salgskanaler for lokalt produsert mat og nye metoder for resirkulering av matavfall og annet biologisk materiale.

Ved utvikling av kompakte byområder blir det viktig å etablere slike urbane landbruksløsninger om det er på bakkeplan eller på tak. I tillegg vil de nye byområdene ha flate areal i randsonen som kan utnyttes til bynært landbruk og landbrukshager.

Teknisk infrastruktur

Innenfor området er det en del infrastruktur under bakken, og i tillegg vil det etableres nye anlegg for vann, avløp, overvann og renovasjon i forbindelse med utvikling av området. Det vil bli behov for å kartlegge eksisterende teknisk infrastruktur i planområdet for å vurdere gjenbruk.

I tråd med overordnet miljøprogram for Hernes, skal åpne, naturbaserte løsninger for håndtering av overvann etterstrebes. Dette for å være bedre sikret mot klimaendringer i form av økt, og mer intens nedbør.

Miljøambisjoner og -mål

Det knyttes store miljø- og klimaambisjoner til planområdet i tråd med nasjonale og internasjonale miljømål. Overordnet miljøprogram for Hernes er førende innenfor blant annet nullutslipp, energiløsninger, massehåndtering, klimatilpasning, sirkulærøkonomi og naturmangfold. For områdeplanen skal det utarbeides nye mål og tiltak for Ytterhernes som tar utgangspunkt i det overordnede miljøprogrammet. Dette skal være tema i tidligere nevnte mulighetsstudie som vil være et ledd av planprosessen. Dette skal videre konkretiseres i et kvalitetsprogram tilhørende områdeplanen.

Miljøforhold og grunnundersøkelser

Som følge av lufthavn- og forsvarsdrift siden 50- tallet finnes det forekomster av forurensede masser innenfor arealet. I perioden 2014-2017 ble det gjennomført en omfattende kartlegging av hele lufthavn-området som har gitt en god oversikt over forurensningssituasjonen. En del av forurensningen knytter seg til poly- og perfluorerte stoffer (PFAS), men de største andelene vil bli fjernet i forbindelse med bygging av ny lufthavn. I tillegg til PFAS er det påvist forurensning over Miljødirektoratets normverdier for oljeforbindelser (PAH) og enkelte tungmetaller rundt lagerbygg/verksted.

Ved etablering av nye tiltak i området må forurensede masser håndteres, og sikre at forurensning ikke spres. Vannforskriftens § 12 skal vurderes.

Det vil ikke bli foretatt ytterligere kartlegginger av forurenset grunn gjennom planprosessen, men det vil settes krav om grunnundersøkelser for tiltak gjennom bestemmelser.

Økosystemtjenester og naturmangfold

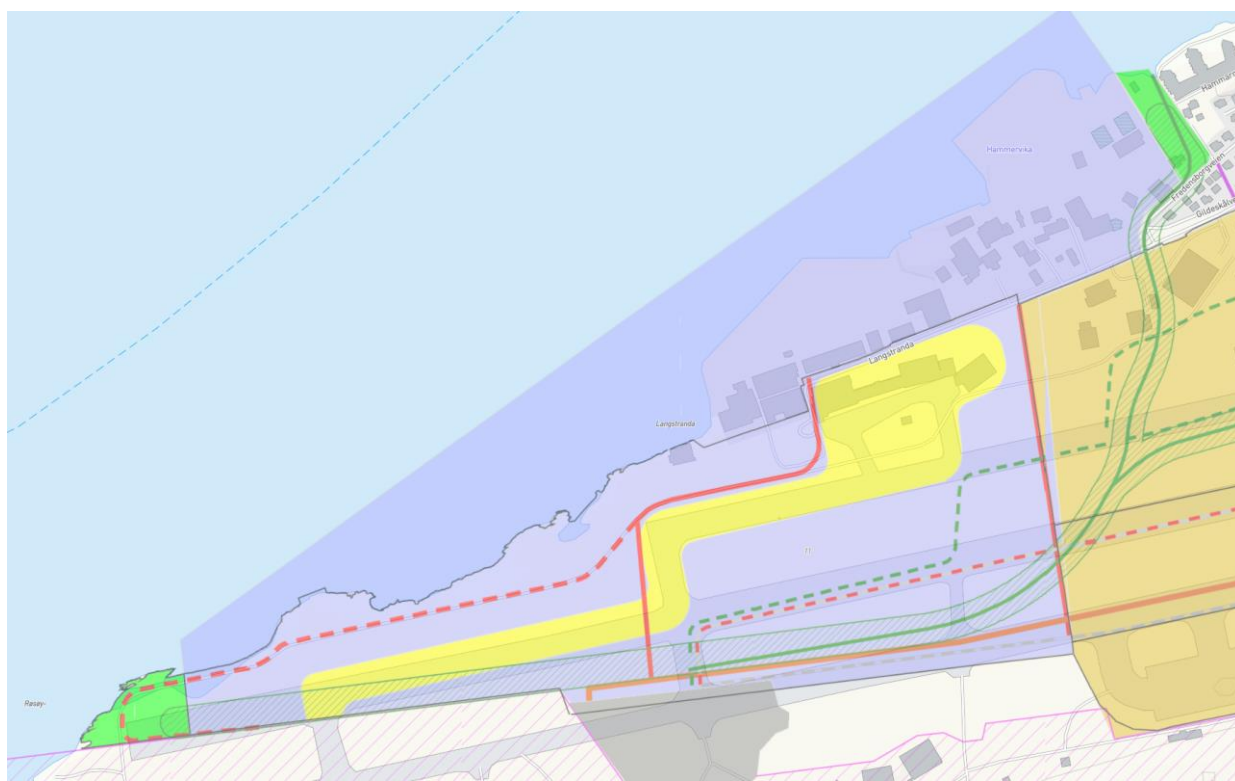
I tråd med temaplan for blågrønne strukturer tilhørende kommunedelplan for Hernes skal det etableres en hovedstruktur for en blågrønn trasé gjennom planområdet (figur 8). Strukturen skal ha en minimumsbredde på 50 m for å ivareta naturmangfold, og fungere som en flomvei. I strukturen kan det også etableres ferdselsårer for sykkel og gange, samt tilrettelegges for andre aktiviteter utendørs. Byområdene skal være påkoblet denne hovedstrukturen gjennom et mindre nettverk av blågrønne strukturer.

I forbindelse med kommunedelplan for Hernes ble det gjort en kartlegging av naturmangfold, og det er ingen kjente verdier innenfor disse områdene av Hernes. Det er til gjengjeld identifisert verdifulle vekstlag i området som skal håndteres før nye tiltak. Ellers er det et rikt fugleliv på og rundt lufthavnen. Naturbasekart fra Miljødirektoratet viser heller ingen store verdier i grøntområdene nord for Olav Vs gate, men grøntområdene vil sammen med nye blågrønne strukturer kunne skape, og forsterke, naturmangfoldet og økosystemtjenester i området. Bestemmelser om krav til håndtering av matjord før arealer tas i bruk, videreføres.

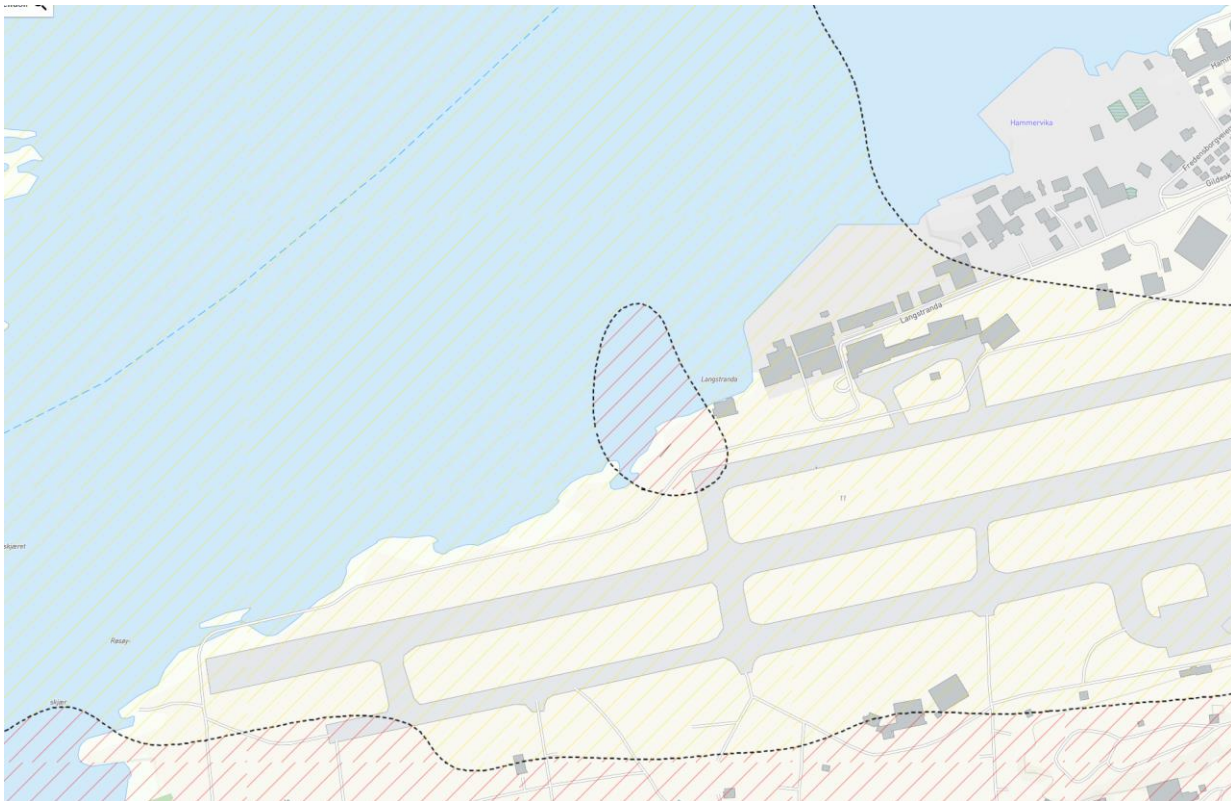
Det planlegges ikke ytterligere utredninger av naturmangfold.

Lokalklimatiske forhold

Planområdet er i dag relativt flatt og svært utsatt for vind. Det er et mål at de nye byområdene skal utvikles, og bygg etableres, på en måte som skaper gode forhold for uteopphold. Terreng og vegetasjon skal brukes for å skape komfortable og attraktive områder å oppholde seg i. Figur 10 er hentet fra kommunedelplanen for Hernes, og viser enkle prinsipper for hvordan dette kan oppnås i de nye bymiljøene.



Figur 8: Prinsipiell, gjennomgående blågrønn struktur slik det er tenkt i planområdet (grønn skravur), og mobilitetsakser (røde linjer).

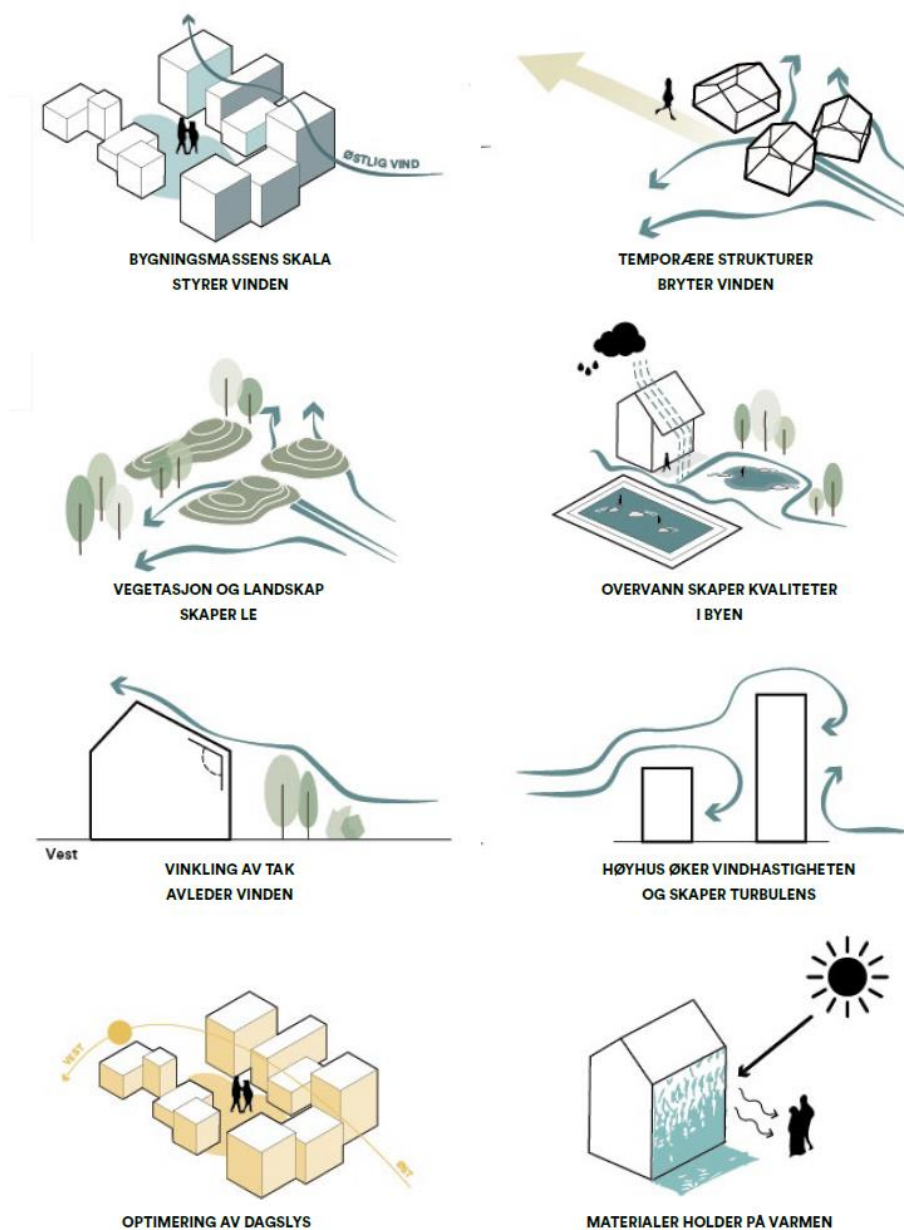


Figur 9: Kartutsnitt for støysone for fremtidig flystøysoner.

Friluftsliv og folkehelse

I planområdet skal det legges til rette for ny blågrønn struktur gjennom området, samt flere små og store uteoppholdsareal. Det er i tillegg avsatt et grønt område helt i vest som den blågrønne strukturen skal ende ut i (figur 8).

Planområdet skal også være med å skape gode forbindelser fra eksisterende byområder i nord mot lufthavnen i sørvest og natur- og kulturområdene i sørøst. Det skal etableres attraktive gang- og sykkelveier som gjerne kan ligge i de blågrønne strukturene, avkoblet fra kjøreveiene.



Figur 10: Prinsipper som kan skape bedre komfort og attraktivitet for uterommene (Henning Larsen Arkitekter)

Universell utforming

Universell utforming legges til grunn for planleggingen og utviklingen av området. Ved utforming av nye byområder skal det sikres at bygg, gang- og sykkelveinett og uteområder er utformet på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming.

3.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en ROS-analyse for planområdet. Det skal redegjøres for analysens konklusjoner og forslag til sikringstiltak, og hvordan disse følges opp i plankart og bestemmelser.

3.4 Gjennomføring

Området transformeres fra lufthavn til byutviklingsområder med boliger, tjenesteyting, forretning osv. Det må etableres offentlige rom og offentlig infrastruktur tilpasset disse formålene. Grunneiere og utbyggere må påregne å skulle, helt eller delvis, bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak, også utenfor egen eiendom/detaljplanområde. Områdeplanen skal vise hovedstrukturer for offentlige rom, gater og blågrønne strukturer som grunnlag, og forutsigbarhet, for utbyggingsavtaler eller andre metoder for forutsigbar gjennomføring og kostnadsfordeling.

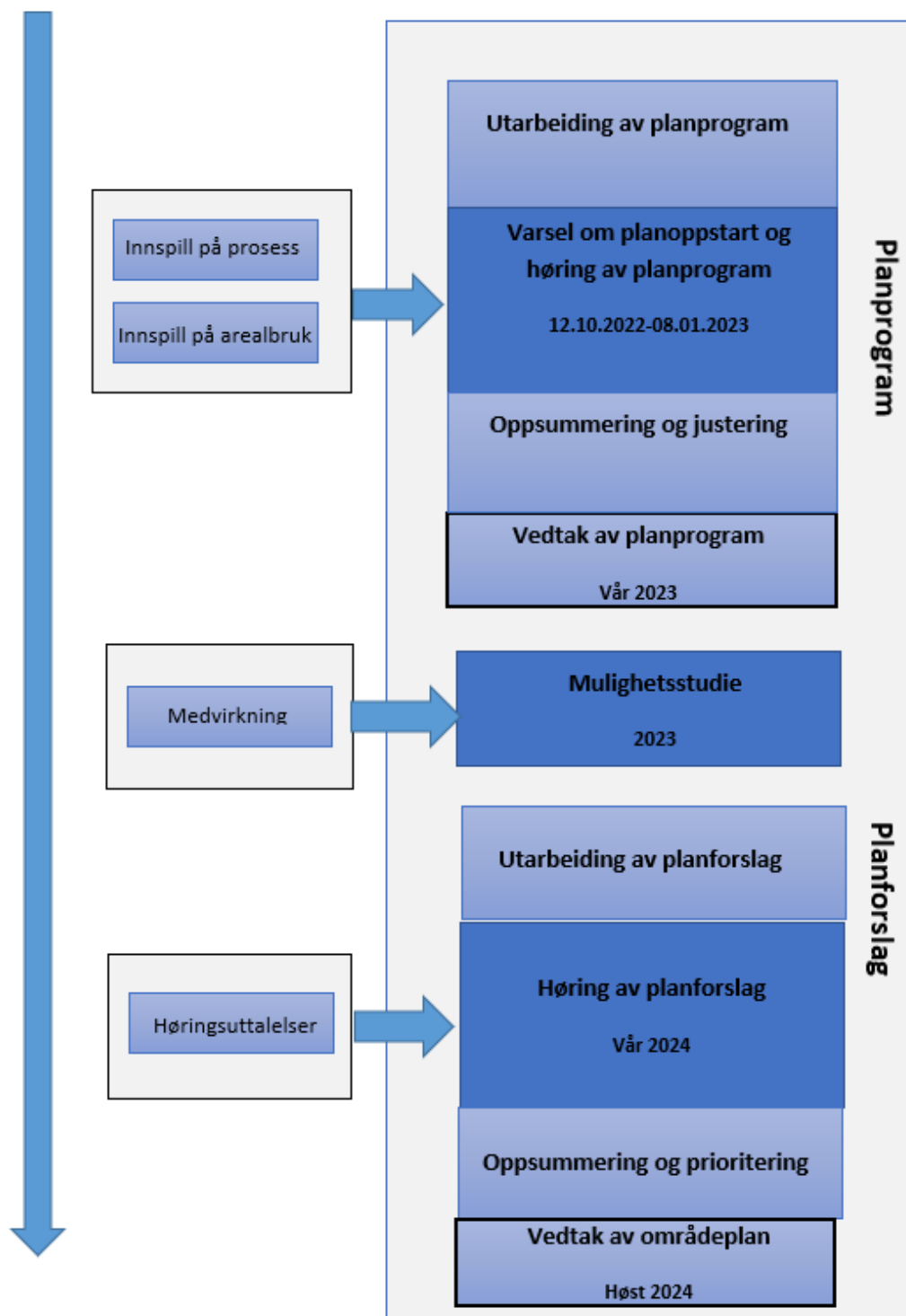
Styring av offentlige tiltak i området skjer ved å knytte rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene som følges opp med grunneiere/utbyggere. Kostnader som belastes utbygger eller grunneier skal stå i forhold til det aktuelle prosjektet, jf. PBL § 17-3.

3.5 Planprosess og medvirkning

Figur 11 viser et flytskjema for hvordan planprosessen foreslås gjennomført, og med de ulike milepælene, samt når i prosessen det legges opp til medvirkning.

Ved oppstart vil det være flere medvirkningsaktiviteter for å engasjere innbyggere, barn og unge, næringsliv og interesseregrupper. Bodø ungdomsråd deltar jevnlig i planarbeidet gjennom ulike idéverksted. I tillegg vil det bli gjennomført særmerter med offentlig myndigheter og etater innenfor infrastruktur.

Etter oppstartsperioden og vedtak av planprogram foreslås det gjennomført en mulighetsstudie som et ledd i planprosessen. Mulighetsstudiet skal ta for seg kommunens mål og prinsipper, og innbyggere og næringslivs tanker og synspunkt for det nye planområdet, og foreslå plangrep og løsninger som skal danne grunnlaget for områdeplanen.



Figur 11: Flytskjema for planprosessen.