

Innhold

Sammendrag	6
1 Bakgrunn	7
1.1 Hensikt og bakgrunn for planen	7
1.2 Eierforhold	7
1.3 Samarbeidsavtale	8
1.4 Krav om konsekvensutredning.....	8
2 Planprosessen.....	9
2.1 Organisering av planarbeidet	9
2.2 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart og planprogram	9
2.3 Overordnede nasjonale planer og føringer	10
2.4 Overordnede regionale planer og føringer	11
2.5 Kommunale planer og føringer	12
2.6 Pågående transportprosjekter i Bodø.....	14
3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	16
3.1 Beliggenhet	16
3.2 Dagens arealbruk	16
3.3 Topografi og landskap.....	17
3.4 Klima og vær	18
3.5 Kulturminner og kulturmiljø.....	18
3.6 Naturmangfold.....	19
3.7 Landbruk	19
3.8 Rekreasjon.....	20
3.9 Trafikkforhold	20
3.10 Universell utforming	21
3.11 Luftforurensing	21
3.12 Grunnforhold	22
3.13 Grunnforurensing og avrenning	23
3.14 Støyforhold.....	23
3.15 Horisontalflate	24
4 Analyser/ utredninger	25
5 Beskrivelse av planforslaget.....	26
5.1 Reguleringsformålene	26

5.2	Beskrivelse av løsninger.....	28
5.3	Energi	34
5.4	Teknisk infrastruktur.....	35
5.5	Plan for avfallshåndtering.....	35
5.6	Terrorsikring.....	35
5.7	Miljøoppfølging.....	35
5.8	Universell utforming	36
5.9	Hensyn landskap (H550)	36
5.10	Geotekniske undersøkelser	36
5.11	Riving og miljøsanering, gjenbruk av rivematerialer.....	39
5.12	Klimagassutslipp fra bygge- og anleggsarbeider, samt materialbruk.....	39
5.13	Etablering av anleggsveier, flyplassgjerd og anleggskai	40
5.14	Anleggsgjennomføring og faseplaner	40
5.15	Krav rekkefølgebestemmelse.....	41
6	Konsekvensutredning	42
6.1	Kulturminner og kulturmiljø.....	42
6.2	Naturmangfold.....	43
6.3	Overordnet for næringsformål, spesifikt for hotell	47
6.4	Risikoanalyse av endring i farled	48
7	Virkninger av planforslaget.....	50
7.1	Overordnede planer.....	50
7.2	Horisontalflate	50
7.3	Grunnforurensning og avrenning	51
7.4	Flystøy	51
7.5	Landskap	52
7.6	Stedets karakter	52
7.7	Byform og estetikk.....	53
7.8	Byutvikling.....	53
7.9	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk	53
7.10	Trafikk- og parkeringsforhold.....	54
7.11	Barns interesser	54
7.12	Sosial infrastruktur.....	54
7.13	Universell tilgjengelighet	54
7.14	Energibehov – energiforbruk	54

7.15	ROS	55
7.16	Jordressurser/landbruk	55
7.17	Økonomiske konsekvenser for kommunen	55
7.18	Konsekvenser under anleggsperioden	55
7.19	Avveining av virkninger.....	55
8	Innkome innspill til høring og offentlig ettersyn, med kommentar	56

Figur 1: Grønt polygon viser matrikkelført eiendommen til Staten v/Forsvarsbygg, gnr/bnr 138/1974. Ny lufthavn vil ikke grense mot andre eiendommer.	8
Figur 2: Kommuneplan for 2018-2030. Det skraverte området er avsatt som lufthavn og båndlagt for regulering etter plan- og bygningsloven.	13
Figur 3: Figuren viser foreslått plangrense til områdeplanen.	16
Figur 4: Figuren viser høydekotene i området og illustrer det relativt flate terrenget og hvordan de forskjellige landskapselementene skaper mindre, adskilte rom innenfor planområdet. De mørke områdene viser koller og forhøyninger i landskapet. Rishaugen er et viktig landskapselement og kan fungere som visuell buffer og støydempende element mellom ny lufthavn og ny byutviklingsområde. .	17
Figur 5: Rishaugen sett fra Rv80	17
Figur 6: Figuren viser de forskjellige vindretninger for Bodø. Som vi ser av figuren, er østavind den mest fremtredende vindretningen. Vind og vindretning er registrert hver dag og hver time for siste normalperiode.....	18
Figur 7: Viser lokaliseringen av de forskriftsfredede Usless-hangarene og den automatisk fredede gravrøysen (markert med rød prikk). Kartet viser også de kulturminnene som ikke lengre er av verdi (grå prikk).	19
Figur 8: Data hentet fra AR5 (Gårdskart).Oransje områder er fulldyrka mark og gule områder er innmarksbeite.	20
Figur 9: Figuren viser flyfoto over planområdet fra 1946. Vikene i vest ble fylt ut på 90-tallet.	20
Figur 10: Figuren viser ÅDT i Olav V gt.....	21
Figur 11: : Forekomster av løsmasser er illustrert gjennom de forskjellige fargene. Mørk blå (marin strandavsetning), lilla (forvittringsmateriale), lys blå (tynn hav-/strandavsetning) og lys rosa (bart fjell eller stedvis tynt dekke, samt utfyllinger) (kilde: NGU)	22
Figur 13: Figuren viser gul og rød flystøysone for dagens situasjon. Støysoneene er i henhold til T-1442	24
Figur 13: Figuren viser hinderflaten til dagens rullebane. På tross av at rullebanen flyttes om lag 900 meter vekk fra sentrum, vil Bodø sentrum fortsatt ligge innenfor hinderflaten på 45 meter over rullebanen og 52 meter over havet om rullebanen ligger på kote 6	25
Figur 14:Figuren viser en grov 3-D skisse over hvordan lufthavnen kan bli seende ut i 2065 sett fra sør-vest.....	27
Figur 16: Figuren viser regulering av landsiden.	28
Figur 16: Forplassen - lokale elementer er brukt som inspirasjon for å gi plassen lokal forankring	29
Figur 17: Skisse over mulig trafikksystem og parkering.....	30
Figur 18: Skisseprosjektes alternativ 1e	32
Figur 19: Terminalens sydfasade	33
Figur 20: Ny turvei langs sjøen ved lufthavnen kan knytte seg til Bodø sentrum og øvrige eksisterende turveinett	36
Figur 21: Skjøring og fylling - høydeforskjell mellom eksisterende terreng og prosjektert overflate ..	39
Figur 22: Foreslåtte anleggsveier	40
Figur 23: Områdeinndeling - faser og anleggsgjennomføring	41
Figur 24: Verdier for delområder vises i kartet. Nummeret i kartet viser avgrensning av delområder.	44
Figur 25: Figuren viser naturtyper innenfor planområdet (ny og tidligere registrerte).	45
Figur 26: Ulykkerfrekvenser fordelt på ulykketype (for begge leder)	48
Figur 27: Figuren viser noen av farledene til og fra Bodø. Hernesskagen er farleden like vest for lufthavnen.	49
Figur 28: Hinderflater for ny lufthavn. Utklipp fra vedlegg.....	50

Figur 29: Figuren viser støyprognose for den nye lufthavnen. Prognose for ny flyplass i 2026. Kun deler av Bodøsjøen er fortsatt innenfor gul sone. Hele Bodø sentrum blir liggende utenfor gul sone. .52	
Figur 30: Grunnet mangel på arealer, har Bodø vokst mot øst og nord. Ny lufthavn gir mulighet for å vokse innover, slik figuren viser.53	

Sammendrag

Regjeringen ønsker å legge til rette for god byutvikling og regional utvikling. I forbindelse med nedlegging av Bodø hovedflystasjon og Forsvarets påfølgende avhending av statens eiendommer har Bodø kommune tatt initiativ til å flytte Bodø lufthavn og frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. Som en del av grunnlagsmaterialet for Nasjonal transportplan 2018 – 2029 ble det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse som viser at dette kan være samfunns-økonomisk lønnsomt. Den samfunnsøkonomiske gevinsten oppstår i hovedsak gjennom reduserte transportkostnader for befolkningen og næringslivet, sammenlignet med et alternativ der byutviklingen skjer lengere unna sentrum. En flytting innebærer også at Avinor kan unngå å gjøre nødvendige og kostbare oppgraderinger på dagens lufthavn.

Bystyret har, i møte 30.3.2017, vedtatt at ny sivil lufthavn skal planlegges gjennom en områderegulering. Områdeplanen skal avklare arealbruk og infrastruktur som er nødvendig for driften av lufthavn. Den nye sivile lufthavnen skal etableres delvis i sjø og medfører derfor utfylling, hovedsakelig i vest. Det er behov for ekstern tilførsel av masser av god kvalitet som bærelag til ny rullebane.

Positive effekter ved flytting av lufthavnen er blant annet redusert flystøy for dagens byområder, og mulighet for kompakt byutvikling i umiddelbar nærhet til eksisterende byområder. Dette gir igjen redusert transportbehov og energieffektivisering. Det er også igangsatt en konseptvalgutredning som skal undersøke hvordan ny lufthavn kan knyttes med sjø-, bane- og veitransport. I tillegg åpner flyttingen av lufthavnen for forskning og teknologiutvikling innenfor luftfart og byutvikling, samt håndtering og gjenbruk av masser.

Dette planarbeidet er basert på Avinors skisseprosjektarbeidet. Skisseprosjektarbeidet har tatt utgangspunkt i revidert masterplan fra 2018: *Nye Bodø Lufthavn Masterplan 2025 med perspektiv til 2065*, og *Arealpremisser for ny Lufthavn Bodø – år 2025*, godkjent 14.3.2018, samt godkjente premissdokumenter.

1 Bakgrunn

1.1 Hensikt og bakgrunn for planen

Formålet med områdereguleringen er å tilrettelegge for ny sivil lufthavn med de nødvendige funksjoner for flyplassdrift og annen lufthavntilknyttet virksomhet. Planen utarbeides i henhold til plan- og bygningsloven (pbl) §12-1. Kommunedelplanen for ny bydel fremmes i en parallell prosess med planlagt vedtak i 2022. Områdeplanen vil derfor kun omhandle det nødvendige for at Avinor skal kunne starte prosessen med konsesjonssøknad i 2019. Avinor må ha innvilget konsesjon før arbeidet med å anlegge landingsplass kan påbegynnes. Ny Lufthavn skal stå klar i løpet av tidsrommet 2024-2026.

Det er flere årsaker til at det er besluttet at lufthavnen i Bodø skal flyttes. Dagens rullebane er i dårlig forfatning og har derfor en levetid som er estimert til om lag år 2025. Det er gjort omfattende reparasjoner på rullebanen de senere årene, og det er ikke hensiktsmessig å fortsette å reparere på rullebanen som er fra 50- tallet. Som et resultat av den dårlige forfatningen er det derfor behov for en helt ny rullebane.

Den 14. juni 2012 behandlet Stortinget den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, Prop. 73 S (2011-2012). Som en del av stortingsbehandlingen ble det fattet vedtak om lokalisering av nye kampfly og etablering av hovedbase for de nye F-35 flyene på Ørland flystasjon. Samtidig ble det fattet vedtak om å legge ned Bodø hovedflystasjon.

Som et resultat av at flystasjonen i Bodø legges ned, har Bodø kommune tatt initiativ til å flytte hele lufthavnens virksomhet mot sør.

I forbindelse med arbeidet med nasjonal transportplan (NTP), 2018-2029 er det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse som viser at flyttingen av lufthavnen er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Rapporten er en av syv vedleggsrapporter til grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan (NTP). Hovedtyngden av kostnadsforskjellen mellom det som er omtalt som alternativ 0 og alternativ 1, knytter seg til etablering av teknisk infrastruktur som veg, vann, kloakk og fjernvarme. Alternativ 1 legger også til rette for kompakt byutvikling, redusert transportbehov og muligheten for et intermodalt knutepunkt for luft, sjø, bane og vei. Alternativ 1 går ut på å flytte lufthavnen med alle funksjoner tilknyttet lufthavnen, 900 meter mot sør-vest. Alternativ 0 går ut på å anlegge ny rullebane 80 meter sør for dagens rullebane.

Den utløsende faktoren for at planarbeidet er igangsatt er NTP, Meld. St. 33 (2016-2017) som ble behandlet og vedtatt i Stortinget den 19.6.2017. I stortingsmeldingen ble det bestemt at Bodø lufthavn skal flyttes om lag 900 meter sør-vest for dagens lufthavn (alternativ 1). Med det vil det meste av dagens bebyggelse bli liggende utenfor flystøysone og Bodø får åpnet for byutviklingsareal i direkte nærhet av dagens sentrum.

1.2 Eierforhold

Hele fastlandsdelen av planområdet er en del av eiendom med gnr/bnr 138/1974 (figur 1). Eiendommen er eid av Forsvarsbygg. Det samme gjelder for holmene innenfor planområdet. Planområdet tar for seg deler av eiendommen til Forsvaret og grenser derfor ikke mot andre eiendommer.



Figur 1: Grønt polygon viser matrikkelført eiendommen til Staten v/Forsvarsbygg, gnr/bnr 138/1974. Ny lufthavn vil ikke grense mot andre eiendommer.

1.3 Samarbeidsavtale

08.02.2018¹ underskrev Avinor, Forsvarsbygg og Bodø kommune samarbeidsavtalen om realiseringen av prosjektet Ny By – Ny Flyplass. Hovedinnholdet i avtalen gjelder økonomisk fordeling av arbeidet, hvordan samarbeidet skal gjennomføres m.m. Utarbeidelse av områdeplan for lufthavna er en del av denne avtalen, og Bodø kommune/v Byplan har ansvar for denne deloppgaven.

1.4 Krav om konsekvensutredning

Planen faller inn under forskrift om konsekvensutredning vedlegg 1, pkt. 7a «Jernbanelinjer for langdistansetraffikk. Flyplasser med rullebane 1600 meter eller lengre» og pkt. 24 «næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med bruksareal på mer enn 15000m²».

På bakgrunn av dette stilles det krav om planprogram med konsekvensutredning. Jf. forskrift om konsekvensutredning §6 skal det gjøres konsekvensutredning i henhold til planprogrammet for temaene næring- og hotell, kulturminner, og naturmangfold og - miljø.

Følgende tema er konsekvensutredet:

- Biologisk mangfold
- Kulturminner
- Næring- og hotellvirksomhet

I tillegg er det gjennomført en generell risiko- og sårbarhetsanalyse med følgende tema i egen rapport:

- Risikoanalyse av endring i farled

¹ PS 1/2018 – Godkjenning av samarbeidsavtale mellom staten v/forsvarsbygg, Avinor AS og Bodø kommune om gjennomføring av samfunnsprogram Bodø «Ny by – ny flyplass»)

2 Planprosessen

2.1 Organisering av planarbeidet

I møte i bystyret den 30.3.2017² ble det vedtatt at ny lufthavn i Bodø skal planlegges gjennom en områdereregulering. Hensikten med områdereguleringsplanen er å avklare arealbruk og infrastruktur som er nødvendig for drift av en operativ lufthavn til åpning i tidsrommet år 2024-2026.

Det er en omfattende planoppgave med svært stram tidsplan. For å effektivisere prosessen har Avinor bedt Bodø kommune om å utarbeide områdereguleringsplanen. Planarbeidet er et tett samarbeid mellom Bodø kommune og Avinor. Det er organisert slik at Bodø kommune utarbeider reguleringsplanen etter plan- og bygningsloven, mens Avinor stiller med bakgrunnsmateriale til planen gjennom masterplan, skisseprosjekt og forprosjekt.

2.2 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart og planprogram

Den 15.12.2017 ble planprogrammet for områdereguleringen sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Siden plangrensen ikke var fastsatt på dette tidspunkt, ble det ikke varslet oppstart samtidig. Årsaken til at planprogrammet ble lagt på høring før varsel om oppstart, var for å avklare nødvendige utredninger og undersøkelser så tidlig tidspunkt som mulig. Planprogrammet ble fastsatt 28.6.2018. Oppstart av planarbeidet var den 30.6.2018.

Kapittel fem i plan- og bygningsloven beskriver lovpålagte krav med hensyn til medvirkning og medvirkningsprosesser. Ut over lovpålagt krav jobber Bodø kommune med ytterligere medvirkning og informasjonsdeling. Bodø kommune har etablert «ByLab» som er et prosjekt hvor publikum og interesserte kan gi sine innspill og komme i kontakt med kommunen på en generell basis. Prosjektet Ny By- Ny flyplass har benyttet ByLab som plattform for kommunikasjon. Det foretas også betydelig arbeid med foredrag, diskusjoner og workshops for å informere og for å få innspill til de planprosessene som er satt i gang. Under følger en punktvis fremstilling av hva som konkret har blitt gjort i prosessen med områdeplanen:

- Oppstartsmøte 10.10.2017.
- Det ble orientert om planarbeidet i regionalt planforum den 12.10.2017.
- Planprogram ble sendt på høring 15.12.2017.
- Planprogram ble fastsatt 28.6.2018.
- Varsel om oppstart ble varslet med brev, kunngjort på kommunens hjemmeside og i Avisa Nordland 30.6.2018.
- I oppstartsperioden (fram til 18.8.2018) har Byplan benyttet ByLab i Stormen hver tirsdag for å snakke med innbyggerne og vært tilgjengelig for spørsmål og innspill til planarbeidet.
- På forespørsel har Bodø kommune holdt flere foredrag om planprosessen, blant annet til kommuner, Fylkeskommuner, Bodø Ungdomsråd m.fl.
- I planforum 23.8.2018 ble planforslaget presentert og drøftet.

² PS 34/2017 - Statlig eiendomsstrategi og gjennomføringsplan for ny sivil lufthavn i Bodø - viljeserklæring og mandat for videre arbeid

2.3 Overordnede nasjonale planer og føringer

2.3.1 Stortingsvedtak

Nedleggelse av flystasjon

Den 14. juni 2012 behandlet Stortinget den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, Prop. 73 S, et forsvar for vår tid, (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 på Ørland flystasjon. Samtidig ble det fattet vedtak om å legge ned Bodø Hovedflystasjon.

Nasjonal transportplan (NTP)

NTP 2018 – 2029 redegjør for bakgrunnen for planene om flytting av dagens lufthavn, Her gjengis kun utdrag fra teksten.

- I transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018–2029 viser Avinor til at det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å flytte dagens lufthavn. En flytting vil kunne frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. Nyttene oppstår i hovedsak gjennom reduserte transportkostnader for befolkning og næringsliv sammenliknet med et alternativ der byutviklingen skjer lenger unna sentrum.
- Det er samtidig behov for betydelige investeringer på dagens lufthavn de nærmeste ti årene. Avinor vil bidra til finansieringen av flyttingen med et beløp tilsvarende det som selskapet ville måtte investere på dagens lufthavn de nærmeste årene, samt gevinst av salg av egne eiendommer på dagens lufthavn

Stortingsmelding 33 (2016-2017) om nasjonal transportplan for 2018-2029 ble behandlet 19. juni 2017.

2.3.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Under er forventningene delt inn i tre hovedtema med tilhørende undertema:

Gode og effektive planprosesser

- Planleggingen skal basere seg på 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 og regionale og lokale aktører.

Aktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

- Det sikres høy arealutnyttelse

- 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.
- Et forpliktende samarbeid mellom kommunen og privat næringsliv bør vektlegges.
- Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i arealplanleggingen.
- Kommunene legger prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse.

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

2.3.3 Nasjonale miljømål, vedtatt 2011

- Ingen vannforekomster skal nedklassifiseres som følge av økt tilførsel av næringssalter eller partikler i tråd med kravene i vannforskriften.
- Ved innførsel og utsetting av fremmede arter skal vesentlige uheldige følger for naturmangfoldet unngås.
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal bidra til at byer og tettsteder blir bærekraftige, attraktive og funksjonelt utformet å ha et godt fysisk miljø som fremmer helse og livskvalitet.
- 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 god nok nasjonal behandlingskapasitet
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal medvirke til at helse og miljø ikke tar skade av luftforurensing og at støyplager skal reduseres.
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal legge til rette for samordnet areal- og transportpolitikk som bidrar til redusert klimautslipp, samt bidrar med å redusere samfunnets sårbarhet for klimaendringer.

2.4 Overordnede regionale planer og føringer

2.4.1 Fylkesplan for Nordland, 2013-2025.

Fylkesplanen for Nordland for 2013-2025 ble vedtatt 27.2.2013.

Retningslinjer som vil være relevante for planlegging av ny sivil lufthavn er som følger:

Naturressurser, kulturminner og landskap

- Landskap som kulturelt, miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanleggingen. Det skal tas hensyn til både helhetlige landskapsrom og landskapselementer.
- Viktige naturområder må forvaltes slik at områdenes kvalitet ikke forringes. Naturmangfoldet bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging.
- Kulturminner og -miljø av stor lokal, regional eller nasjonal verdi skal sikres gjennom den kommunale planleggingen som en ressurs og som grunnlag for kunnskapsutvikling, næringsutvikling, opplevelse av historisk kontinuitet, stedsidentitet og aktiv bruk.

- Kulturminner og -miljø av stor lokal, regional og nasjonal verdi bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging. Der det er utarbeidet regionale kulturminneregistreringer skal disse, sammen med kulturminneloven, legges til grunn for plan- og enkeltsaksbehandling
- Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner

Næringsutvikling

- Arealplanleggingen skal sikre næringslivets behov for forutsigbarhet og legge til rette for utbyggingsareal, ressursgrunnlag og infrastruktur som vei, vann, kraftlinjer og bredbånd.
- Arealplanleggingen skal legge til rette for utvikling og bruk av fornybare energiresurser som vannkraft, vindkraft, havenergi, bioenergi med mer.

2.5 Kommunale planer og føringer

2.5.1 Kommunale føringer

I møte i bystyret den 30.3.2017³ ble det lagt til grunn følgende føringer for planlegging av ny lufthavn:

Pkt. 4

«Bystyret legger til grunn fremdriftsplanen for planlegging og bygging av ny lufthavn i Avinors rapport, og Bystyret forplikter seg til å legge til rette for og gjennomføre arbeidet med områdereguleringsplanen. Bystyret forutsetter at planarbeidet gjennomføres i tett samarbeid mellom Bodø kommune og Avinor»

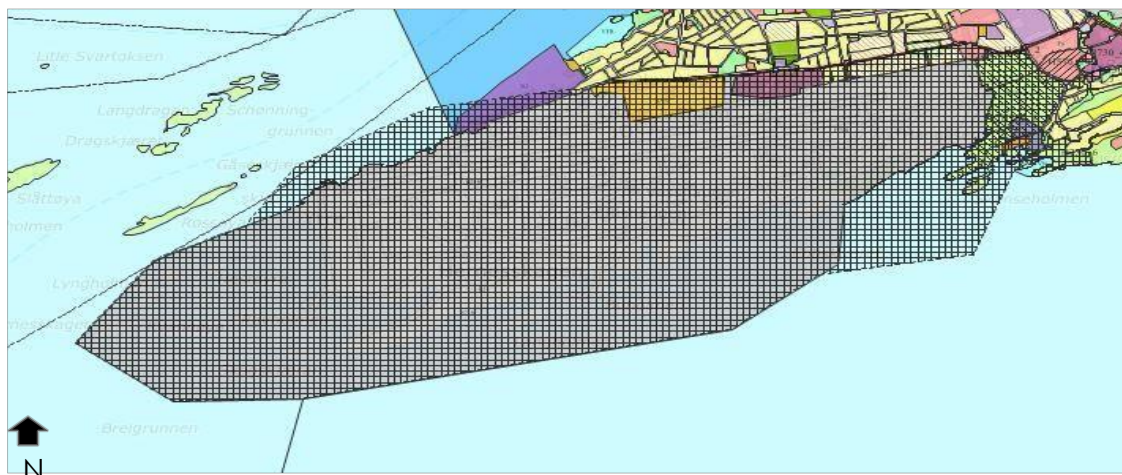
Pkt. 5

«Bystyret legger videre til grunn at områdeplanen kun skal tilrettelegge for nødvendige funksjoner knyttet til flyplassdrift og lufthavntilknyttet virksomhet, og ikke aktiviteter med andre arealformål. Tilliggende aktiviteter med andre formål forutsettes planlagt i kommunedelplanen for nytt byutviklingsområde – Ny By. Planavgrensningen for lufthavnsområdet fastsettes på ordinær måte i planprosessen for områdeplanen i forbindelse med utarbeiding av planprogrammet.»

2.5.2 Kommuneplanens arealdel

I kommuneplan for 2018-2030 er området avsatt til arealformål lufthavn og båndlagt for regulering etter pbl. (figur 2). Parallelt med områderegulering for lufthavn pågår en planprosess med utforming av kommunedelplan for de omkringliggende arealer og reguleringsplan for ny riksvei til lufthavnen. Det skal tas høyde for en sammenheng mellom disse planene, spesielt med tanke på teknisk infrastruktur. Staten er ansvarlig for veitilførsel til nasjonale lufthavner og Statens vegvesen regulerer, prosjekterer og bygger den nye veien til lufthavnen.

³ PS 34/2017 - Statlig eiendomsstrategi og gjennomføringsplan for ny sivil lufthavn i Bodø - viljeserklæring og mandat for videre arbeid



Figur 2: Kommuneplan for 2018-2030. Det skraverte området er avsatt som lufthavn og båndlagt for regulering etter plan- og bygningsloven.

2.5.3 Kommunedelplan ny bydel

Områdereguleringsplanen for ny lufthavn skal integreres i kommunedelplanen for ny bydel. Hensikten med kommunedelplanarbeidet 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

Kommunedelplanen avklarer den overordnede bystrukturen og arealbruken i den nye bydelen. Kommunedelplanen planlegges vedtatt i 2022.

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 for det videre planarbeidet. De vedtatte retningslinjene med tilhørende mål gir føringer for den overordnede planleggingen og skal stå seg over tid for å skape en helhet for området. Retningslinjene og målene er basert på FNs bærekraftsmål og eksisterende premisser og forankringer gjennom «Ny by – Ny flyplass»- prosjektet, og alle har et fremtidsrettet, menneskevennlig og miljøvennlig fokus.

Under følger en oversikt over de vedtatte målene. Hele dokumentet med mål og retningslinjer ligger i vedlegg.

- **Miljø** Det skal utvikles en bærekraftig og miljøvennlig bydel.
- **Vegetasjon og klima** Den nye bydelen skal være rustet for fremtidens klimaendringer der

- matjord, næringskretsløp og der grønnstrukturen spiller en viktig rolle
- **Natur og kulturlandskap** Bydelen skal søke å ivareta viktige verdier av det som området består av i dag, og hvordan dette best kan integreres i den nye bydelen. Ivaretagelsen skal fremmes gjennom bruk av både nye og tradisjonelle metoder for kulturlandskapspleie
 - **Bolig og næring** Det skal etableres en kompakt og smart bydel som skal bidra til å forsterke Bodø som fylkeshovedstad og regionsenter, og gjøre byen mer attraktiv og viktig som arbeids- og næringsmarked for hele regionen. Utformingen av bydelen skal ha en høy arkitektonisk kvalitet og forholde seg til den regionale og lokale konteksten
 - **Trivsel og rekreasjon** Den nye bydelen skal være et godt sted å bo, jobbe og oppholde seg for mangfoldet av innbyggere i alle aldre og livsfaser. Den nye bydelen skal være helsefremmende og ha attraktive og tilgjengelige rekreasjonsområder med god kvalitet for uteopphold og trivsel
 - **Mobilitet og infrastruktur** Det skal etableres et effektivt transportnett med fokus på miljøvennlige framkomstmidler og etterstrebe korte transportavstander mellom bydelens funksjoner

2.5.4 Smart Bodø

Kommunens hovedstrategi for planlegging og utbygging at den nye bydelen er at den skal være tilpasset lavutslippssamfunnet og etableres etter Smart by-konseptet. Dette innebærer blant annet høy bruk av IT-teknologi i transportløsninger og energistyring av boliger og andre bygninger, men like mye menneskelige aspektet med høyt fokus på innbyggerinvolvering. Arbeidet med Smart Bodø er allerede påbegynt i eksisterende by, og flere forskningsprosjekter er igangsett.

2.6 Pågående transportprosjekter i Bodø

2.6.1 Ny by Bodø – Smart transport

Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Kystverket, Jernbanedirektoratet, Avinor AS, Fylkesmannen i Nordland og Statens vegvesen region Nord samarbeider om prosjektet Ny by Bodø – Smart transport. I dette samarbeidet jobbes det med de store transportspørsmålene i Bodø og det overordnede målet om hvordan Bodø skal kunne nå målet om null vekst i personbiltrafikken er sentralt.

Mulighetsstudie for transportsystemer i 2050

I prosjektet «Ny by Bodø – smart transport» er det gjennomført et delprosjekt om utviklingsperspektiver for Bodø 2050. Dette er en bestilling gjort av Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Bodø kommune. Prosjektet har utarbeidet mulighetsstudier for fremtidens transport, med fokus på infrastruktur og transport i ny bydel. Prosjektet bidro med vurderinger og innspill til hvordan man bør tilrettelegge for en langsiktig og bærekraftig utvikling av et robust transportsystem både i den nye bydelen og byen forøvrig. Studiene omfatter ulike tema innenfor transport: Framtidens mobilitet, integrasjon av ny bydel i Bodø by, påvirkning av den nye bydelen på trafikkavvikling, adkomst til flyplassen, og nytt intermodalt knutepunkt med ny jernbaneforbindelse. I tillegg diskuteres premisene for planlegging av ny bydel. Resultatene kan ses på Bodø kommunes nettside og mulighetsstudiene tas med som innspill til kommunedelplanen for ny bydel.

KVU Ny by Bodø – transportsystemer

Konseptvalgutredningen (KVU) 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, og om det er mulig å etablere et havneavsnitt, samt hvordan tilknytningen til jernbane skal være. Utredningen skal være ferdig innen 1. mai 2020.

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

Bypakke Bodø fase 2

Prosjektet er en rullering av dagens bypakke og er lokalt vedtatt i Bystyret. Saken skal behandles i Stortinget i løpet av 2019. Det ligger 114 mill kr til kollektivtiltak i bypakken. Bl.a. er pakken viktig for realisering av el-busser i Bodø, der også Enova bidrar med i alt 18,2 mill kr.

Rullering av kollektivplan

Nordland fylkeskommune jobber i samarbeid med Bodø kommune med rullering av kollektivplan for Bodø.

Ny flyplass og ny bydel åpner mange nye muligheter, samtidig som planene bare delvis er konkretisert på nåværende tidspunkt. Det er et spennende utgangspunkt, fordi hensynet til transport og mobilitet kan komme tidlig inn i planleggingen av ny bydel, og utgjør en sentral del av løsningen.

Kollektivtrafikkplan er mest konkret på tiltak i første del av perioden, fram til åpning av ny flyplass i 2025/26. For siste del av perioden vises det et utviklingsperspektiv, der dagens tilbud integreres med kollektivtilbudet i ny bydel, og supplert med nye mobilitetsløsninger.

Om kollektiv til ny bydel og lufthavn

Kollektivandelen til lufthavna er i dag moderat, kun 12 %. For den nye flyplassen øker reiseavstanden til sentrum med ca. 1 km. Det gjør kollektivtrafikk til et enda mer relevant reisealternativ på denne strekningen. Avinor har mål om 35 % kollektivandel fra 2025 (kilde: Avinor 2018). God tilrettelegging er en forutsetning for å oppnå målet.

Rutetilbudet anbefales utviklet på følgende måte:

En høyfrekvent stamlinje betjener strekningen Bjørndalslia – Universitetet – sentrum – ny bydel – nye Bodø lufthavn.

- *Tilbudet forlenges til den nye lufthavna f.o.m. åpning. En trasé via Moloveien og Hernesveien vil sikre en rask forbindelse mellom lufthavna og sentrum, og gir samtidig bedre markedsdekning av utbyggingsviklingsområdene i Breivika og på Langstranda.*

En annen høyfrekvent linje betjener Universitetet – Hunstad sør – Bodøsjøen – sentrum – ny bydel.

- *Linjen forlenges til ny bydel fra det tidspunktet første innbygger/ansatte flytter inn.*

Forslagene som er listet opp over kommer fra utarbeidet rapport for rulleringen av kollektivplanen. Det kan forekomme endringer da denne rapporten kun er et forslag som skal gjennomgå politisk prosess høsten 2019.

2.6.2 Smartere transport

Prosjektet Smartere Transport Bodø kom i gang på bakgrunn av en konkurranse utlyst av Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen leder prosjektet i samarbeid med Bodø kommune og Nordland Fylkeskommune. Visjonen er å skape smart og attraktiv mobilitet som gir miljøgevinst og

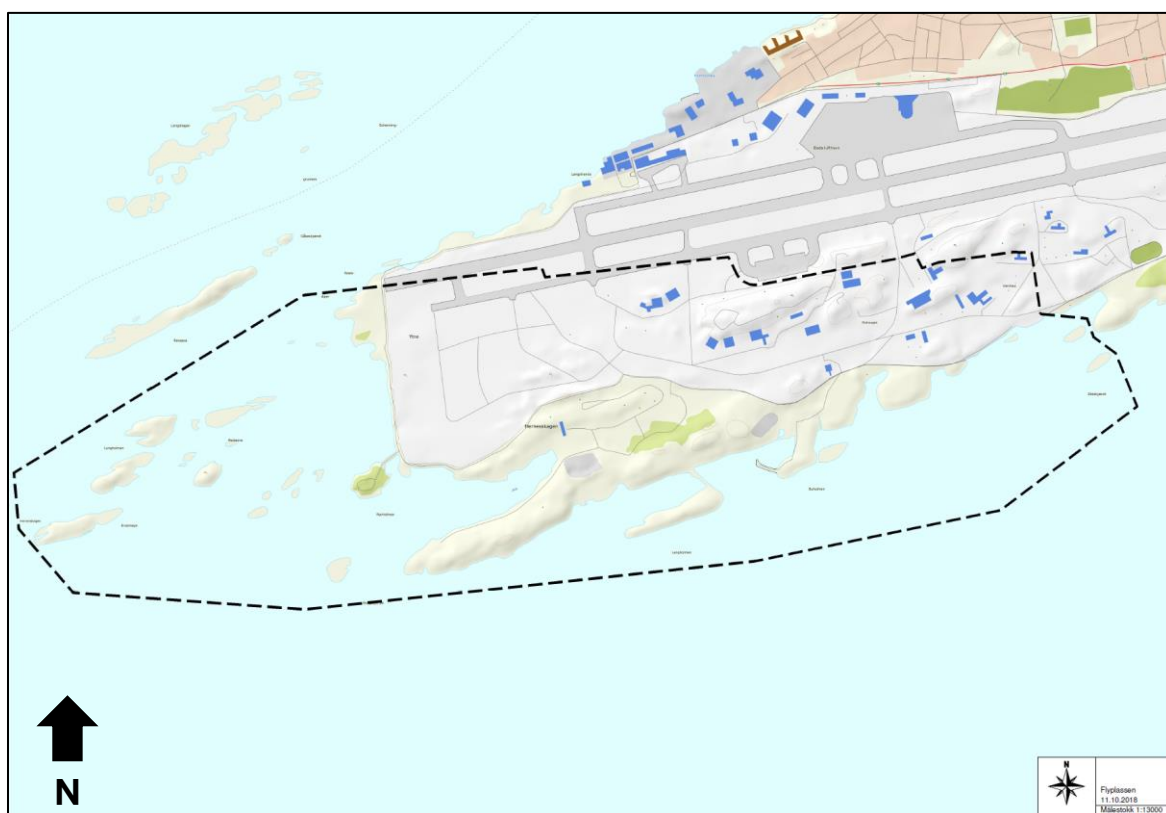
stimulerer til innovasjon. Målet er å gi en sømløs reiseopplevelse, ved informasjon og tjenester som bidrar til mer effektiv transport. Ved å tilby åpne data skal man også legge et grunnlag for innovasjon, og sørge for skalerbare løsninger slik at både større og mindre byer kan ta dem i bruk.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

I dette kapittelet vil arealet til fremtidig lufthavn beskrives. Da området per i dag er en operativ forsvarsbase, kan ikke alle forhold beskrives i detalj. Dette av hensyn til rikets sikkerhet

3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sør-vest på Bodøhalvøya på arealet som i dag utgjør Bodø hovedflystasjon. Planområdet grenser til dagens rullebane i nord og Saltfjorden i sør. I øst grenser planen til arealer til ny bydel. Skjærgården vest for hovedflystasjonen inngår i planområdet. Figur 3 viser foreslått plangrense (oppstart planarbeid 30.6.2018). Planområdet er 5702 daa. Av dette er 2416 daa landareal.



Figur 3: Figuren viser foreslått plangrense til områdeplanen.

3.2 Dagens arealbruk

Bebyggelsen innenfor planområdet består hovedsakelig av forskjellige bygg og anlegg som benyttes i forbindelse med den operative driften av forsvarets hovedflystasjon. Planområdet er en del av den militære flybasen. Det har vært militær flybase siden starten av 1950-tallet. Større hangarer fra 1950-tallet utgjør det største bygningsmessige tyngdepunktet i planområdet. Spredt i terrenget rundt hangarene ligger en rekke mindre sheltere for operasjon av enkeltfly. Helt øst i planområdet er kontor- og administrasjonsbygg plassert. Planområdet grenser i nord mot dagens rullebane og den sivile lufthavnen. Mot øst og delvis nordøst grenser planområdet mot en del av den militære flybasen. Arealene blir en del av ny bydel i fremtidig situasjon.

3.3 Topografi og landskap

Det grunne sjøområdet i vest, samt holmene vest for Bodøhalvøya inngår i planområdet. Landskapet er relativt flatt, men innehar en del landskapselementer som skaper en rekke mindre rom innad i planområdet (figur 4). Rishaugen ligger i den nord-østlige delen, og utgjør det mest markante landskapselementet i området. Rishaugen er det høyeste punktet innenfor planområdet. Rishaugen sammen med kollene i øst skaper en naturlig buffer mellom fremtidig lufthavn og fremtidig by, både med tanke på det visuelle og med tanke på støy. Figur 5 viser Rishaugen fra nord-øst.



Figur 4: Figuren viser høydekotene i området og illustrer det relativt flate terrenget og hvordan de forskjellige landskapselementene skaper mindre, adskilte rom innenfor planområdet. De mørke områdene viser koller og forhøyninger i landskapet. Rishaugen er et viktig landskapselement og kan fungere som visuell buffer og støydempende element mellom ny lufthavn og ny byutviklingsområde.

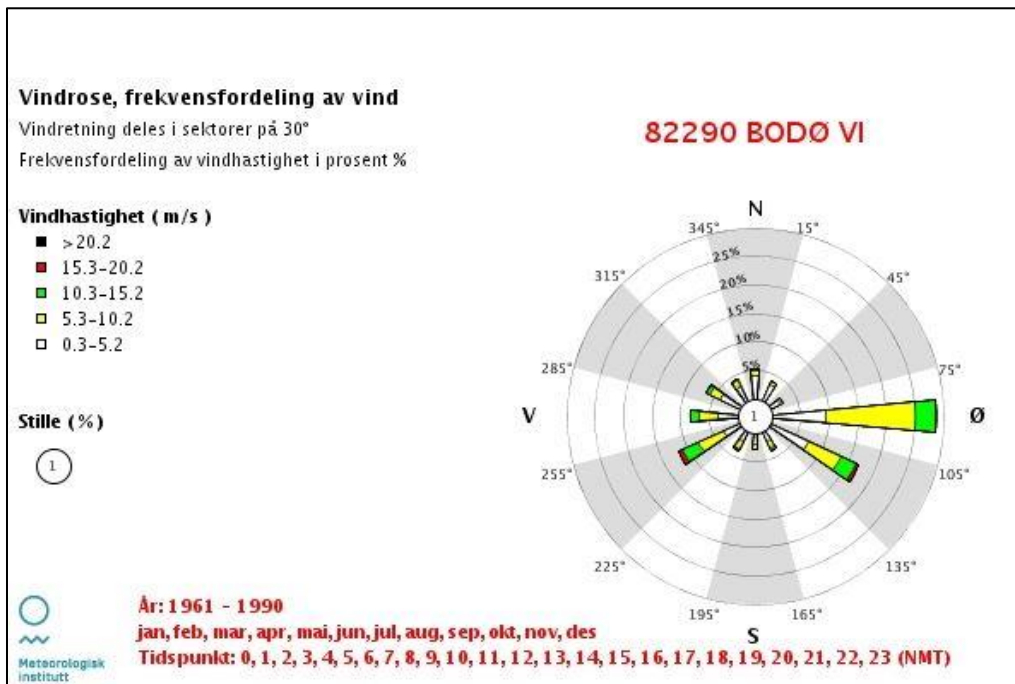


Figur 5: Rishaugen sett fra Rv80

Planområdet er en del av landskapstypen kystslettelandskap. Landskapet innenfor plangrensen har et sterkt preg av inngrep med bygg og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

3.4 Klima og vær

Fremherskende vind er fra østlig sektor, men de kraftigste vinder er fra sørvest (230°), (figur 6). Det er målt vindstyrke ytterst mot havet opptil 5,2 sekundmeter sterkere enn ved dagens terminal.

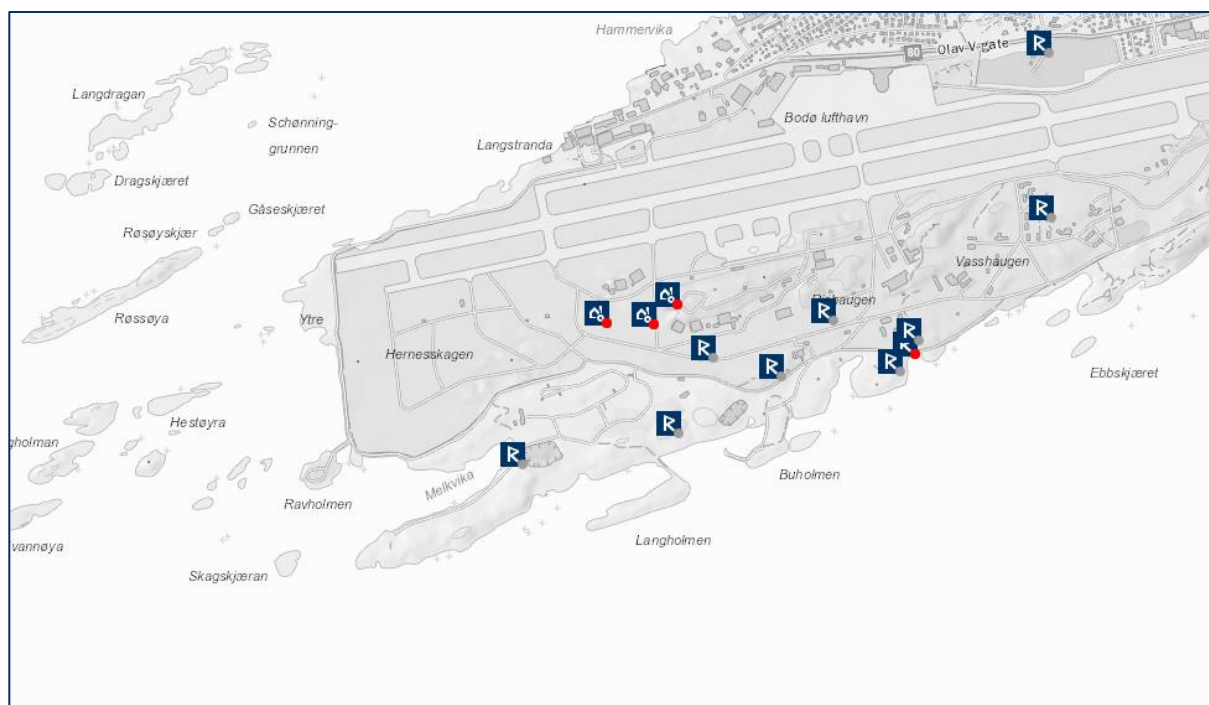


Figur 6: Figuren viser de forskjellige vindretninger for Bodø. Som vi ser av figuren, er østavind den mest fremtredende vindretningen. Vind og vindretning er registrert hver dag og hver time for siste normalperiode.

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet har vært i bruk av mennesker i lang tid, og det finnes spor helt tilbake til jernalder. Flere av de arkeologiske kulturminnene som ble avdekket på 1970-tallet er regnet for å være tapt etter aktiviteter knyttet til virksomheten innenfor området siden 50-tallet. Innenfor planområdet er det én gjenværende gravrøys.

Innenfor planområdet finnes det tre kulturminner fra nyere tid som har formell vernestatus (figur 7). Det gjelder tre hangarer - hangar I, II og III – som ble forskriftsfredet etter kulturminneloven (1978) § 22a (fredning av byggverk og anlegg i statens eie) i 2004. Fredningen ble foretatt på bakgrunn av Forsvarets Landsverneplan, og omfatter både interiør og eksteriør. Hangarene er markert med røde prikker på oversiktskartet under.



Figur 7: Viser lokaliseringen av de forskriftsfredede Usless-hangarene og den automatisk fredede gravrøysen (markert med rød prikk). Kartet viser også de kulturminnene som ikke lengre er av verdi (grå prikk).

Som en del av planarbeidet har Tromsø Museum gjennomført undersøkelse (8.-10. mai 2018) av kulturminner og - miljø i sjø. Undersøkelsen viste ingen kulturminner innenfor sjøområdene i planområdet, hverken fornminner eller nyere tids kulturminner.

3.6 Naturmangfold

Tidligere er det gjennomført kartlegging av biologisk mangfold på Bodø hovedflystasjon, BM-rapport nr. 67 (2004). Kartleggingen inngikk som en del av oppfølgingen av både «Forsvarets sektorhandlingsplan for biologisk mangfold», kapittel 5 Meld. St. nr. 42, (2000-2001) og «Forsvarets handlingsplan for miljøvern, (2002).

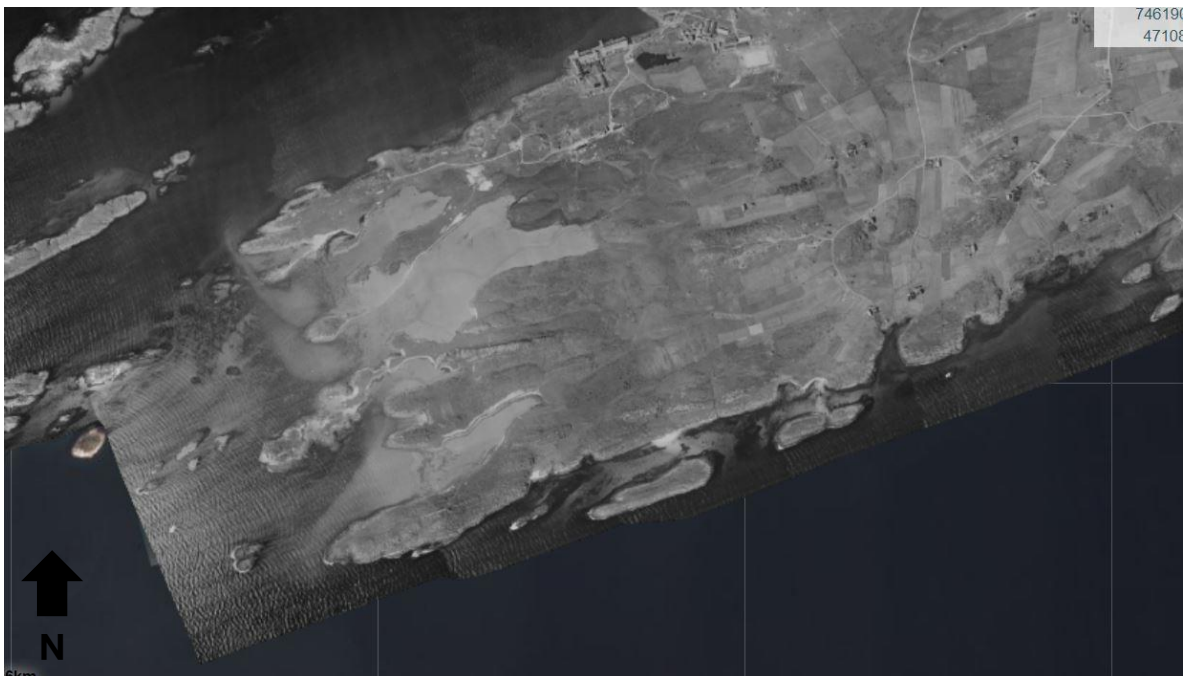
I dette planarbeidet er det gjennomført ny kartlegging av biologisk mangfold med påfølgende konsekvensutredning av funn for terrestrisk og marint naturmangfold. En oppsummering av rapporten kan leses i kap. 6.2. Hele rapporten er vedlagt.

3.7 Landbruk

Planområdet består av i alt av 363 daa fulldyrket jord og 37,04 daa innmarksbeite. Innenfor planområdet er det arealer som høstes til grovfor. De arealene som høstes, høstes av sikkerhetsmessige årsaker. Dette gjelder spesielt arealer som grenser mot taxebaner og rullebane. Arealene slås for å unngå at fugler bygger reir i nærheten av områder som opereres av fly. Figuren 9 viser de områder med dyrka mark (oransje områder er fulldyrka mark og gule områder er innmarksbeite). Arealet vest i planområdet er en utfylling gjennomført på 90-tallet. Figur 9 viser flyfoto av planområdet i 1946.



Figur 8: Data hentet fra AR5 (Gårdskart). Oransje områder er fulldyrka mark og gule områder er innmarksbeite.



Figur 9: Figuren viser flyfoto over planområdet fra 1946. Vikene i vest ble fylt ut på 90-tallet.

3.8 Rekreasjon

Planområdet er inngjerdet og utilgjengelig for allmenn ferdsel. Mindre båter seiler innenfor øyene i vest.

3.9 Trafikkforhold

Arealene for nye lufthavn i Bodø er per dags dato innenfor operativt Forsvarsområde og det er ikke relevant å se på trafikkforholdene her. Ser man på transport til og fra dagens lufthavn er drosje den mest benyttede transportformen. Dette gjelder både for bosatte og besøkende til området.

Kollektivandelen er kun 12 %. 7 % ankommer til fots. Andelen passasjerer som ankommer med bil er

83 %, og 8% parkerer ved flyplassen. Kort avstand til byen gjør drosje attraktivt og mange blir kjørt til og fra («kiss & fly»). I alt gjøres de fleste reiser til og fra lufthavnen av bosatte i Bodø⁴.

3.9.1 Veisystem og adkomst

Innenfor planområdet finnes et nettverk av enkle kjøreveier og taxebaner som knytter shelterne og hangarene sammen med rullebanen. Adkomst inn til forsvarsområdet er i øst.

Dagens trafikkmengde inn til eksisterende lufthavn går via Olav V gate (Rv80). Trafikkmengden er vist i figur 10. En kan se at trafikk i Olav V gt. ikke kun server lufthavnen, men også sentrum og de etableringene som ligger langs gaten.



Figur 10: Figuren viser ÅDT i Olav V gt.

3.9.2 Kollektivtilbud

Lufthavna betjenes i dag av 2 bybuss (rute 1 med 10 min. frekvens og rute 4 med 30 min. frekvens), samt av 3 regionale ruter. Det anses som en styrke at lufthavnen ligger inne som del av byens rutebuss-system.

3.10 Universell utforming

Planområdet i dagens situasjon er operativ flybase. Det er derfor ikke universelt utformet for allmenn ferdsel.

3.11 Luftforurensing

Som ved alle lufthavner, er planområdet utsatt for luftforurensning både i form av avgasser og svevestøv. Luftkvalitet anses ikke å være et problem, da værtypen i Bodø normalt gir god utskifting av luften.

⁴ Samferdselsdepartementet | Rekdal, Hamre og Zhang, ETABLERING AV MODELLER FOR TILBRINGERTRAFIKK TIL FLYPLASSER

3.12 Grunnforhold

Inne på land preges området av øst-vestgående høydedrag med små dybder til berg. På kvartærgeologisk kart (figur 11) er det angitt at løsmassene mellom høydedragene primært består av marine strand-avsetninger. Dette er blandede masser av silt, sand, grus og stein. Historiske flyfoto viser at store deler av arealet i vest og lokalt mindre områder mot syd-vest består av fylling over sjøbunn. Det er tidligere utført miljøtekniske undersøkelser på deler av dette området. Disse avdekket at fyllingene inneholder avfall av varierende sammensetning; rivningsmasser av plast, trevirke, tegl, isolasjon etc. I enkelte av punktene i den miljøtekniske undersøkelsen, er berg påtruffet ved 2-6 meter under terreng.

Nord for eksisterende terminalbygg viser resultater fra tidligere utførte grunnundersøkelser at det er lagdelte løsmasser av siltig leire, leirig silt med innslag av sand og grus over morene eller fast «Bodø-leire». Dybder til berg varierer mellom 1 meter og 13 meter i borepunktene. Undersøkelser ved østre del av dagens forsvarsanlegg viser fast lagrede siltige til grusige sandmasser. Dybden til berg varierer fra 0 til 11,2 meter for området.

Ute i sjøen antas det tilsvarende grunnforhold/løsmasser som på land. Man må forvente at løsmassemengden kan øke utover i sjøen der sjøbunnen ikke har for bratt helning. Data fra sjøkart viser koter på sjøbunnen som varierer mellom -0,5 og -10 i vest. Tilsvarende sjøbunnsnivåer er også avdekket i øst, men der faller sjøbunnen bratt ned mot store dybder mot sør. Den avgrensede fyllingen for sikkerhetsområdene vil ikke bli berørt av dette.

Det er ikke avdekket krevende grunnforhold i form av bløt og/eller sensitiv leire (kvikkleire), men det er usikkerheter knyttet til dette, spesielt ute i sjøen.



Figur 11: Forekomsten av løsmasser er illustrert gjennom de forskjellige fargene. Mørk blå (marin strandavsetning), lilla (forvitringsmateriale), lys blå (tynn hav-/strandavsetning) og lys rosa (bart fjell eller stedvis tynt dekke, samt utfyllinger) (kilde: NGU)

3.13 Grunnforurensing og avrenning

Aktiviteter knyttet til lufthavn- og forsvarsdrift på området siden starten av 1950-tallet har ført til forurensning av løsmasser med spredning til grunnvann og sjø. Det er utført grunnundersøkelser ved 35 potensielt forurensete lokaliteter i perioden 2014-2017. Undersøkelsene viser at området er lite forurenset ut i fra den omfattende virksomheten som har pågått på stedet. Påvist forurensning knytter seg i hovedsak poly- og perfluorerte stoffer (PFAS). Disse helseskadelige stoffene er svært persistente i naturen og tas lett opp i næringskjeden. PFAS-forbindelser ble benyttet som brannhemmere i brannskum fra til 2007. I tillegg er det funnet oljeforbindelser og enkelte tungmetaller rundt lageranlegg/verksteder. Det er ikke påvist omfattende forurensinger i de utfylte områdene.

Det finnes per nå ikke tiltaksklasser som kan benyttes ved opprydding av PFAS. Man forholder seg derfor til normverdien for de vanligste forbindelsene (PFOS og PFOA), og utover dette gjøres det stedsspesifikke vurderinger knyttet til risiko for spredning til vann og sjø.

I forbindelse med håndtering av de stedege massene, skal det gjøres en undersøkelse på hvilke masser som er forurensete og hvilke masser som er rene. Gjenbruk av masser er et viktig aspekt i sirkulær økonomi og det er viktig å kartlegge hvilke masser som skal deponeres som forurensete masser, og hvilke masser som kan brukes igjen som fyllmasser.

Overordnede miljømål for Bodø flystasjon er i henhold til det nasjonale miljømålet om at utslippet av prioriterte miljøgifter skal stanses eller reduseres så langt det lar seg gjøre innen år 2020.

De lokale miljømål for Bodø flystasjon er som følger:

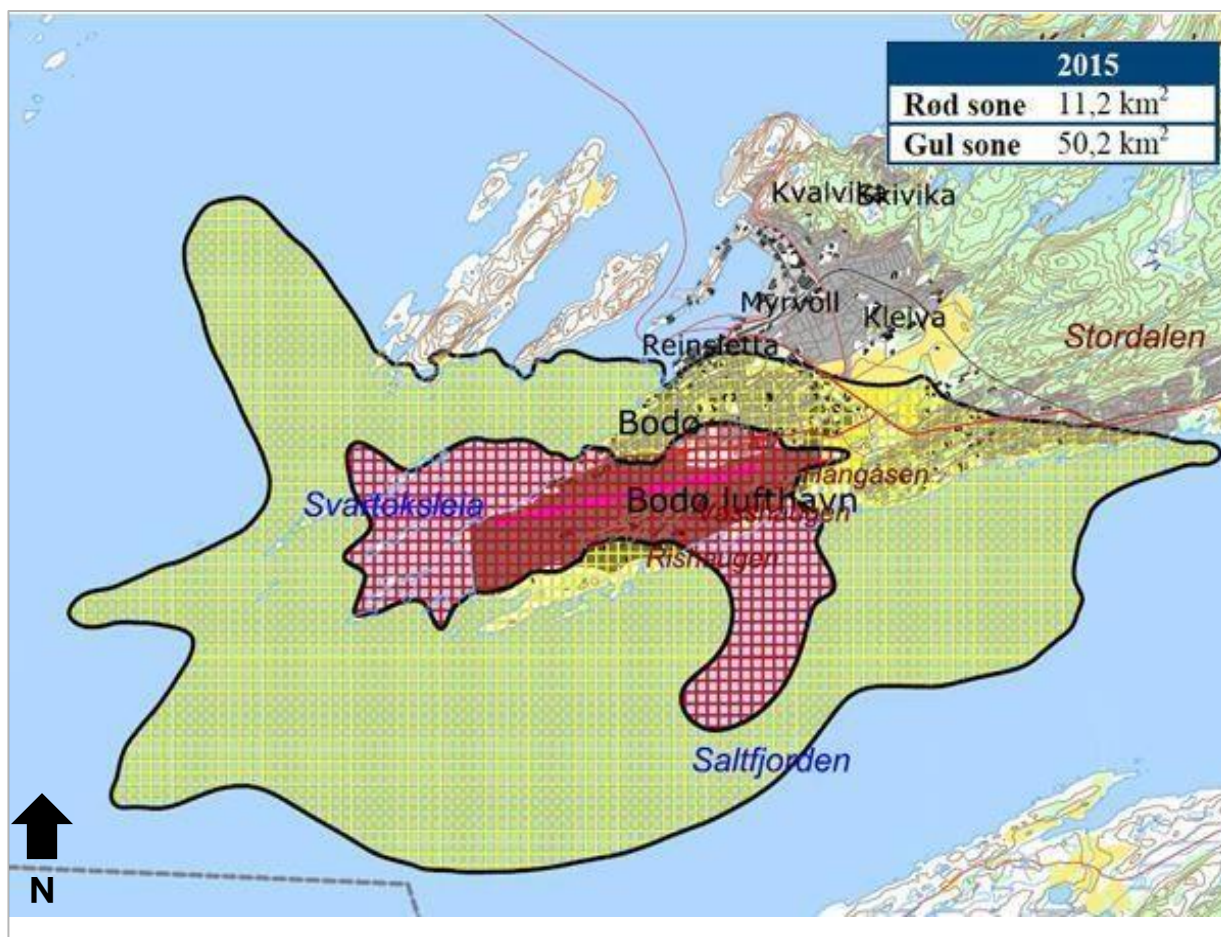
- Forurensing i grunnen skal ikke medføre helserisiko for etterbruken av området
- Spredning av forurensing, herunder PFAS og andre stoffer fra planområdene Bodø lufthavn og ny bydel, skal ikke medføre forringet økologisk eller kjemisk tilstand for resipientene
- Forurensinger i grunnen skal ryddes opp i henhold til grenseverdier som settes av Miljødirektoratet
- Forurensningstilstanden i grunnen skal ikke være til hinder for fremtidig byutvikling
- Forurensete 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.

I tillegg til PFA så må også andre miljøgifter håndteres riktig når det gjelder deponering og gjenbruk. Forsvaret er forpliktet til å rydde opp. Videre vil opprydding foregå løpende i anleggsperioden.

3.14 Støyforhold

Sintef har gjennomført en grov støyanalyse for nåværende situasjon når det gjelder sivilt flystøy. En betydelig del av dagens byområde ligger innenfor gul støysone. Noe bebyggelse ligger innenfor rød støysone.

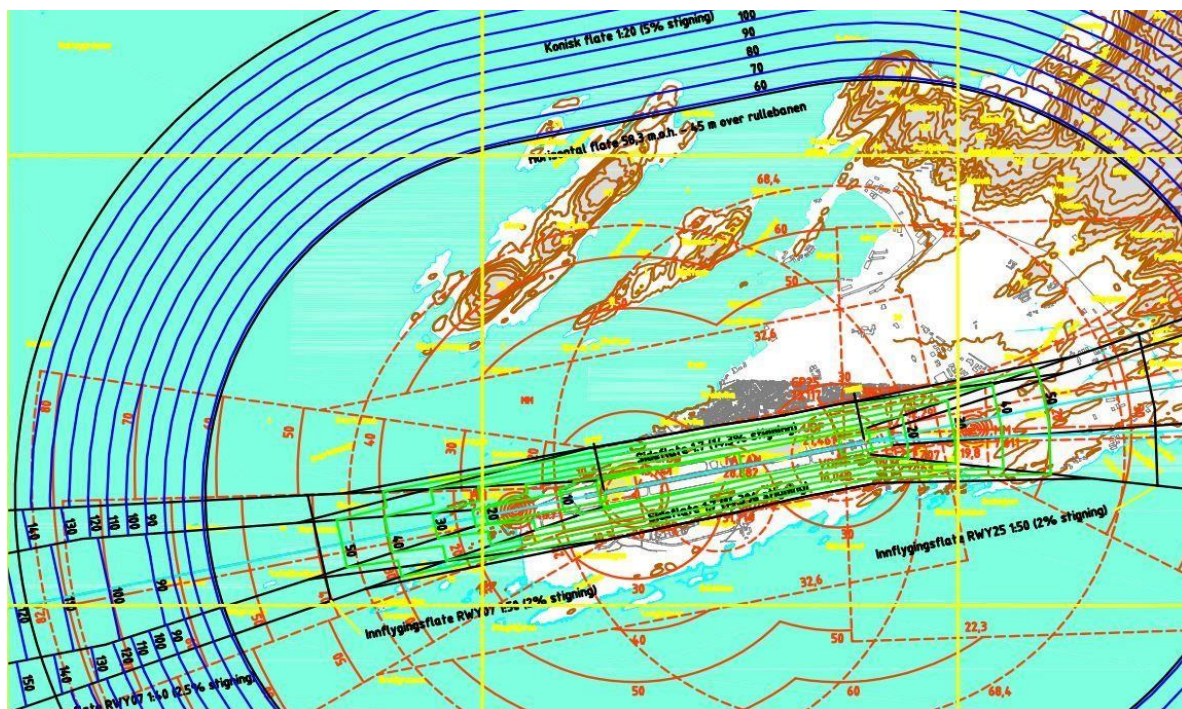
Figur 12 viser dagens flystøysone. Støy fra forsvarets virksomhet inngår ikke i denne analysen.



Figur 12: Figuren viser gul og rød flystøysone for dagens situasjon. Støysonene er i henhold til T-1442

3.15 Horisontalflate

Figur 13 viser dagens hinderflate. Horisontalflaten legger en begrensning på at bygninger innenfor store deler av Bodø by ikke kan overstige 58,3 meter over havnivå. Bodø sentrum vil fortsatt ligge innenfor horisontalflaten på 45 meter over rullebanen etter at lufthavnen er flyttet. Forutsatt at rullebanen blir liggende på kote 6, betyr dette en horisontalflate på omtrent 52 moh.



Figur 13: Figuren viser hinderflaten til dagens rullebane. På tross av at rullebanen flyttes om lag 900 meter vekk fra sentrum, vil Bodø sentrum fortsatt ligge innenfor hinderflaten på 45 meter over rullebanen og 52 meter over havet om rullebanen ligger på kote 6

4 Analyser/ utredninger

Vedlagt planforslaget ligger konsekvensutredning for følgende tema:

- Kulturminner og kulturmiljø (unntatt offentlighet)
- Biologisk mangfold
- Næring- og hotellvirksomhet

I tillegg er det laget rapporter for følgende tema:

- Risikoanalyse av endring i farled

Oppsummering av konsekvensutredninger følger i kapitel 6.

5 Beskrivelse av planforslaget

Områdeplanen regulerer følgende arealformål:

- Kombinerte hovedformål – næring og samferdsel (BN/S)
- Lufthavn (SL)

5.1 Reguleringsformålene

5.1.1 Lufthavnformål (SL)

Områdeplanen regulerer et større område til lufthavnformål (ca. 5544 daa). Det stilles ikke krav til videre detaljregulering for dette formål. Det overordnede formålet *lufthavn* inneholder jf. reguleringsplanveileder følgende underformål:

- lufthavn – landings-/taksebane
- lufthavn – terminalbygg
- lufthavn – hangarer/administrasjonsbygg
- landingsplass for helikopter, o.a.

Innenfor lufthavnformål er det derfor kun dette som kan etableres videre. Bestemmelsene til områdeplanen sikrer de mest vesentlige hensyn i planen, slik som høyde og lengde på rullebane. Detaljene for Avinors kjernevirksomhet vil sikres gjennom øvrige kvalitetssikringsprosesser hos staten og luftfartstilsynet.

Under følger oversikt over nøkkeltall, lengder og bredder samt dimensjonerende faktor, for den nye lufthavnen.

Tabell 1 Flyplassinformasjon

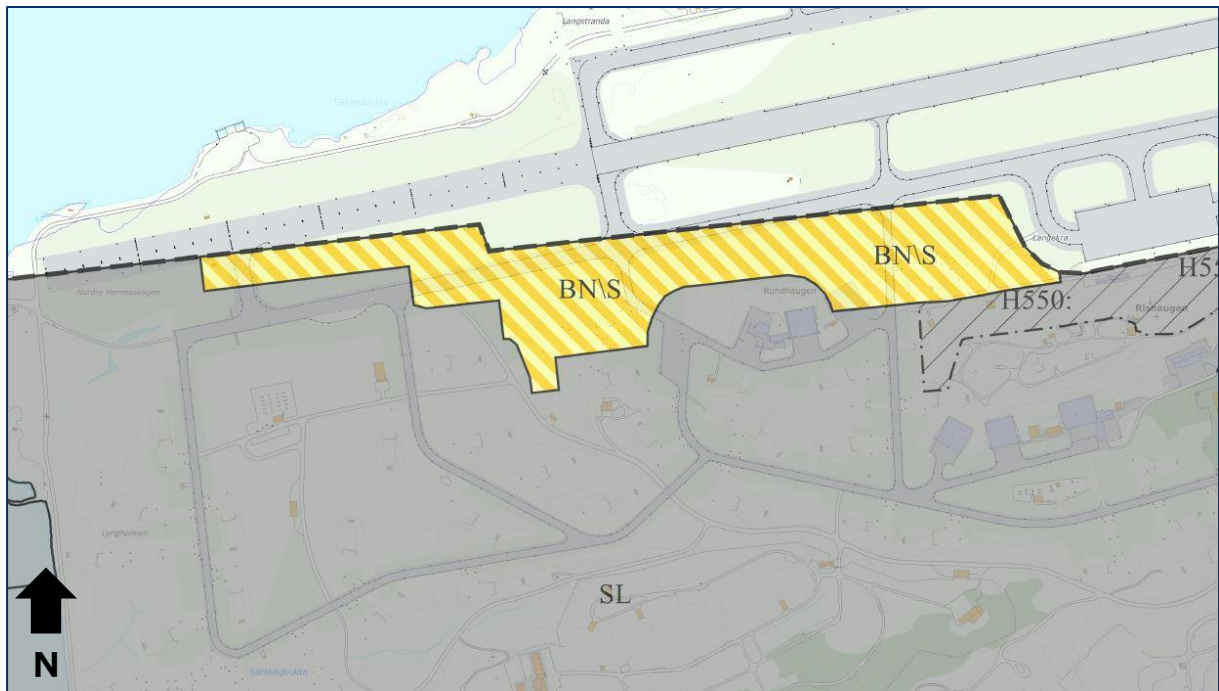
Flyplassindikator og navn	ENBO
Åpnes:	2025 (Planlagt)
Beliggenhet (region/vertskommune)	Nordland, Bodø kommune
Referansekode (ICAO)	RWY 06/28: 4F/E precision CAT I eller II
Asfaltert rullebanelengde	2600 m
Rullebanebredde	45 m
Antall oppstillingsplasser	2025: 14 til terminal
Antall passasjerer (pax) åpningsår, inn- og utland	2025: 1 975 000 innland, 88 500 direkte utland.
Antall flybevegelser åpningsåret, rute og charter	39 000 innland, 600 utland



Figur 14: Figuren viser en grov 3-D skisse over hvordan lufthavnen kan bli seende ut i 2065 sett fra sør-vest

5.1.2 Kombinerte hovedformål næring og samferdsel (BN/S)

For den såkalte landsiden/forplassen til lufthavnen settes det krav til gjennomføring av detaljreguleringsplan før tiltak kan etableres (figur 15). Det avsettes til kombinerte hovedformål – næring og samferdsel i områdeplan (ca. 158 daa). Dette formål åpner for ulike næringsvirksomhet. Det understrekes at forretning-/handelsvirksomhet ikke inngår i næringsformål. Detaljreguleringen skal gi løsninger for type bebyggelse, høyde, grad av utnyttning, uteopphold og annet. Dette kravet settes for at alle parter skal ha tid til å utvikle de gode ideene og løsningene for fremtiden. På dette tidspunkt er detaljene for landsiden/forplassen ikke tydelige nok til å gå direkte til byggesaksbehandling.



Figur 15: Figuren viser regulering av landsiden.

Parkeringsanlegg og adkomst skal innenfor BN/S kunne etableres uten detaljreguleringsplan, men godkjent parkeringsplan må foreligge for området før etablering.

5.2 Beskrivelse av løsninger

Gjennom Avinors skisseprosjekt er det arbeidet fram løsninger som er anbefalt å jobbe videre med i forprosjektfasen. I de følgende kapitlene vil løsninger for lufthavnens funksjoner beskrives slik det nå foreligger med anbefalt løsning i skisseprosjektet. For flere detaljer se Avinors skisseprosjekt.

5.2.1 Forplassen/landside

Avinor jobber med løsninger for forplassen til lufthavnen. Disse løsningene vil bli nærmere beskrevet i detaljreguleringen av området. Viktige elementer i videre prosess vil blant annet være:

- Terrorsikring
- Overdekket sykkelparkering med lademulighet for el-sykler, samt oppstilling for by-sykler
- Kommersielt areal
- Innkjørings- og snumulighet for beredskapskjøretøy

Forplassen skal i tillegg være en velkomst for reisende og bindeledd til Bodø by. Den skal knytte terminalen sammen med omgivelsene, og være en forlengelse av terminalen mot byen. For å skape dette innholdet er det vurdert steder og naturfenomener fra Bodø og nærliggende omgivelser som kan trekkes inn i designet og materialbruken. Dette er elementer som vil gi lufthavnen lokal forankring og samtidig forme sin egen historie. Illustrasjonen under er ment som en visualisering av hvordan lokale elementer kan benyttes, hvor f.eks. Saltstaumen ligger som et mønster i dekket. Felter med beplantning bidrar til menneskelig skala på den store forplassen, og fungerer som «hvileskjær» mellom mulige kommersielle arealer. Sittekant og plantefelt er benyttet som en del av terrorsikringen.



Figur 16: Forplassen - lokale elementer er brukt som inspirasjon for å gi plassen lokal forankring

5.2.2 Trafikksystem og parkering

Bodø kommune har som mål at all fremtidig vekst i transport skal skje med gange, sykkel og kollektivtransport. Det skal ikke være vekst i personbiltrafikk. Dette er også kjent som 0-vekstmålet. For å oppnå dette målet er det viktig at det legges godt til rette for kollektivtransport, gange og sykkel til og fra lufthavnen.

For atkomstveien er det tegnet ut to eller tre rundkjøringer i forkant av terminalen. Anbefalt alternativ for trafikksystemet er vist på skissen nedenfor, og kan kort oppsummeres i det følgende:

- Det kan etableres en parkeringskjeller under forplassen. Trafikken er enveiskjørt foran terminalen i retning mot klokken. Bussoppstilling nærmest terminalen, deretter drosjer og så personbiler «kiss and fly»
- Varelevering i vestre del med 2-veis trafikk
- Totalt er det lagt opp til 750 parkeringsplasser for åpningsåret. Det er muligheter for å utvide bakkeplaneringen i østlig retning. Det er lagt opp til kortidsparkering foran terminalen. Langtidsparkering får atkomst via rundkjøring i østre del av landsiden
- Eventuelt næringsbygg i nordre del gis atkomst og tilhørende varelevering
- Mellom langtidsparkering og flyside er det tilrettelagt for fremtidig næringsbebyggelse
- I østre del av landsiden er det et eget internveisystem med fortau, samt med atkomst til GA, hovedport og 330 skvadronen, dels via eksisterende veisystem



Figur 17: Skisse over mulig trafikksystem og parkering

Videre er det tatt med ladestasjon for elbil på 50 plasser. Maksimalt antall parkeringsplasser kan være 1300. Før etablering av parkeringsplasser og trafikkløsninger skal det foreligge parkeringsplan som skal godkjennes av Bodø kommune.

Avinors anbefalte alternativ åpner muligheten for en sentrert gang-/sykkeltrasé som ligger rett i akse ut fra terminalbygget. På siden av gangaksen er det satt av arealer som gir muligheter for å skape gode opplevelser på vei inn og ut av terminalen. Det er få krysningspunkter mellom gående-/syklende og biltrafikk. Det er lagt til rette for at gang-/sykkeltraséen mot sentrum kan krysse under atkomstveien.

5.2.3 Kollektivtransport

Det er forventet at kollektivandelen øker med lengre avstand mellom sentrum og lufthavna. Det er et mål på sikt å få kollektivandelen til ca. 35 % fra 2025. God tilrettelegging ved terminalen er en forutsetning for å lykkes med dette.

Skisseprosjektets anbefalte alternativ legger opp til at både buss og drosjer får oppstilling parallelt med terminalen. Det legges opp til enveis trafikk foran terminalen. Det er satt av plass til to parallelle oppstillingsfelt for buss med tilhørende forbikjøringsfelt. Det vil være kapasitet til åtte busser i dette