

Planbeskrivelse med konsekvensutredning Områderegulering Ytre havn - Lille Hjørtøy PlanID 1282



Prosjekt Utredning Lille Hjørtøy
Byplankontoret
Bodø kommune
Postboks 319
8001 Bodø

02.04.2013

SAMMENDRAG

Formålet med områdereguleringen er å legge til rette for en utbygging av et industriområde for tyngre industri, maritim virksomhet, mekanisk industri, riggvedlikehold og fjellanlegg for olje-/gasstanker på Lille Hjørtøy med atkomstløsning til Lille Hjørtøy fra Burøyveien. Samt tilrettelegge for gang- og sykkelveg langs hovedveien i området. Industriområdet skal inneholde kai langs hele vestsiden av industriområdet på Lille Hjørtøy heriblant dypvannskai i Samuelsevika, riggvedlikehold med slip/tørrdøkk/ mellom Samuelsevika og Nordøstvika. Planen skal være et redskap for målrettet byggemodning og være et planverktøy for en effektiv og forutsigbar byggesaksbehandling av Lille Hjørtøy med atkomst. Planen er i hovedsak en videreføring av kommunedelplan for Ytre havn.

Konsekvensutredning for Ytre havn – Lille Hjørtøy inngår i som en del av planprogrammet for områderegulering Ytre havn – Lille Hjørtøy. Konsekvensutredningen i denne planbeskrivelse supplerer konsekvensutredning for kommunedelplan for Ytre havn.

En del av konsekvensutredningen beskrives i rapport «Miljøkonsekvenser/analyser Lille Hjørtøy, Bodø Kommune» utført av Rambøll AS /Ecofact AS på oppdrag av Bodø kommune. Denne rapporten sier at en stenging av sundet mellom Lille Hjørtøy og Kvalvikodden må inneholde en eller annen type gjennomstrømning for å opprettholde en akseptabel vannkvalitet. Norconsult har konkludert med brøløsning for å opprettholde vannkvaliteten basert på bølge- og struamalyse utført av Sintef våren 2012. Rapport fra Sintef AS utarbeidet i mars 2013 anbefaler maksimal utfyllingsgrad på 40 % i Nyholmsundet.

Konsekvenser for næringsliv vil i hovedsak være positiv – da en mulig utbygging av Lille Hjørtøy vil kunne representere nye muligheter for Bodø som arbeidssted, by og som kommune. I tillegg vil tiltaket innebære nye næringsarealer som kommunen trenger.

Stenging av farled vil medføre økte kostnader og økte klimagasser på grunn av lengre innseilingstid for fartøy. Stengingen av farled medfører omdefinering fra farled til kommunalt farvann og krav til merking av hovedled i Hjørtøysundet som hurtigbåtmerking. Det tilrettelegges for dobbelfarled i Hjørtøysundet med innføring av fartsreduksjon i Hjørtøysundet.

Bygging av adkomst til Lille Hjørtøy må gjennomføres dersom området Lille Hjørtøy skulle kunne tas i bruk. Som oppstart av en mulig utvikling av Lille Hjørtøy, vil investering i en mobil utskipningskai kunne være aktuell da en slik kai vil enkelt kunne flyttes etter hvert som utspredning av Lille Hjørtøy foregår.

Trafikksikkerhetsmessig vil en adskilt gang- og sykkeløsning langs industrivei være sikrest. Det tilrettelegges for sykkelparkering på landsiden ved adkomst til Lille Hjørtøy ifb med tursti og steinalderboplass.

Inngangsbilletten til en utvikling av Lille Hjørtøy innebærer en kostnad på over 600 millioner kroner uten mva. De økonomiske konsekvensene for Bodø Kommune vil være betydelige og negative. Med kun salg av frigjort areal vil Bodø kommune i beste fall bli belastet med nærmere 200 millioner kroner uten mva. Det antatt beste alternativet for adkomst til Lille Hjørtøy vil være bro via Langskjær til Lille Hjørtøy og utskjæring/utfylling langs land mot N5 på Lille Hjørtøy. Det anbefales ikke å fylle ut mer en 40 % av volumet mellom Langskjær og Lille Hjørtøy på grunn av hensyn til vanngjennomstrømning og vannkvaliteten.

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	2
1.0 Planens formål	4
1.1 Innledning	4
1.2 Formålet	4
2.0 Planens hovedinnhold	5
2.1 Beskrivelse av tiltaket	5
2.1 Samarbeidsavtale	6
2.2 Byggemodning	7
2.3 Eiendomsforhold	7
3.0 Planens virkninger	7
4.0 Planens forhold til andre planer som gjelder for området	8
4.1 Kommuneplanens arealdel for Bodø kommune	8
4.2 Gjeldende kommunedelplan	8
5.0 Konsekvensutredning	9
5.1 KU og lovhjemmel	9
5.2 Behov for utredninger/utredningsprogram	9
5.3 Temautredninger	10
5.4 Metodikk	10
5.5 Konsekvenser – Bygg og investeringsbeløp	22
5.6 Næringsliv	22
5.7 Kommunikasjon, veg og trafikk	23
5.8 Stenging av biled	24
5.9 Trafikksikkerhet	25
5.10 Summarisk vurdering	26
6.0 Planprosess og medvirkning	26
6.1 Generelt	27
6.2 Spesielt	27

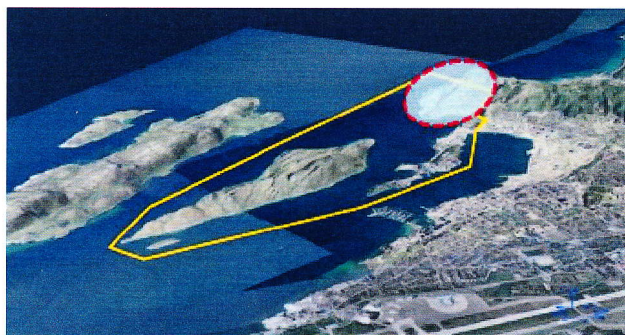
1.0 Planens formål

1.1 Innledning

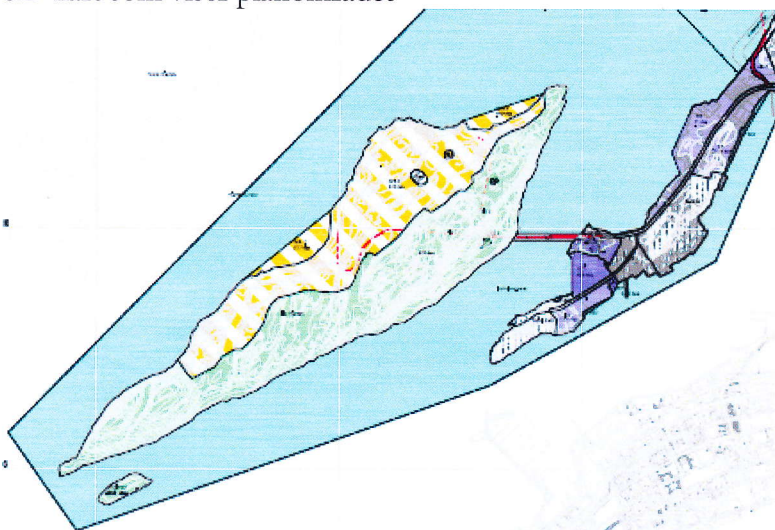
Bodø kommune skal utvikle området Lille Hjørtøy. Rammene er gitt i vedtak i 2010 for kommunedelplan for Ytre havn. Områdereguleringsplanen legger opp til å tilrettelegge et større industriområde for maritim virksomhet, riggvedlikehold, mekanisk industri og fjellanlegg for olje/gass på Lille Hjørtøy med adkomst fra Burøya. Områdereguleringsplanen legger videre opp til industrivei med gang- og sykkelveg fra Valen til Lille Hjørtøy med broforbindelse mellom Langskjæret og Lille Hjørtøy inklusive gang- og sykkelveg. Videre skal steinalderboplassen på østsiden av Lille Hjørtøy tilrettelegges for besøkende. Planens område strekker seg fra deler av Store Hjørtøy, hele Lille Hjørtøy og selve vegtrase fra Lille Hjørtøy til Valen (veikryss Burøyveien og Dreyfushammeren).

1.2 Formålet

Formålet med områdereguleringen er å legge til rette for en utbygging av et industriområde på Lille Hjørtøy med adkomst. Planen skal være et redskap for målrettet byggemodning og være et planverktøy for en effektiv og forutsigbar byggesaksbehandling av Lille Hjørtøy med atkomst.



3D-kart som viser planområdet



Oversiktskart som viser planområdets beliggenhet

Planen er i hovedsak en videreføring av kommunedelplan for Ytre havn, men med noen avvik. Blant annet vurderes det utfylling mellom Langskjæret og til eiendom 138/700 langs med eiendom 138/1560 med sikte på å legge Burøyveien noe om, slik at noe av Burøyveien vil gå over denne nye utfyllingen.

I etterkant av vedtak om godkjenning av kommunedelplan for Ytre havn har det vært utført geologiske undersøkelser av stein/fjellmassene på Lille Hjørtøy. Resultatet fra denne geologiske

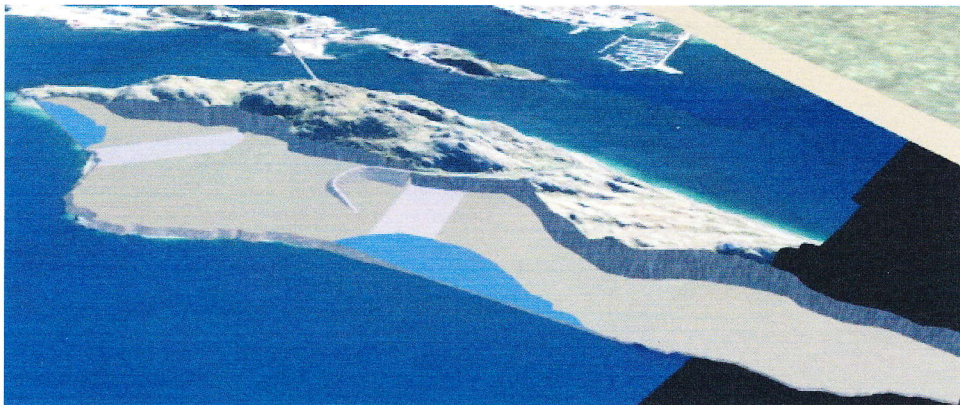
undersøkelsen – utført av ingeniørgeolog Harald Rostad mfl – viser at massen i hovedsak kan benyttes til fyllmasse, grøftepukk, forsterkningslag, under og overfylling for offshore rørledning. Den er lite egnet i bærelag i vei og tilslag i betong – og uegnet i asfalt. Således vil alternativer for masseutnyttelse måtte vurderes i områdereguleringen.

2.0 Planens hovedinnhold

2.1 Beskrivelse av tiltaket

Planområdet strekker seg fra Valen i øst til og med vestre del av Store Hjartøy. Området er i hovedsak regulert til næringsformål. En del av dette område er regulert som friområde i kommunedelplan for Ytre havn.

Reguleringen omfatter blant annet næringsdel, infrastruktur, og friområde. Siden logistikken er knyttet så tett sammen er det viktig å få frem en helhet for hele området. Det legges opp til at det meste av vestsiden til Lille Hjartøy sprenges bort for deretter å etablere industriområde. Det beregnes at det må sprenges bort i størrelsesorden 9,8 million m³ prosjekterte faste masser på vestsiden av Lille Hjartøy. Nedenfor vises en 3D-skisse på hvordan en tenker seg selve industriområdet.



Mulig løsning i 3D; industriområde Lille Hjartøy

Industri- og næringsareal

Områderegulering legger til rette for 480 daa nytt industriområde for tyngre industri, maritim virksomhet, mekanisk industri, verftsindustri, subseavirksomhet, slip- og riggvedlikehold, samt fjellanlegg for olje-/gasstanker på Lille Hjartøy

Sikring av industriområde:

Som sikring av industriområdet/næringsområdet på Lille Hjartøy skal det etableres et minimum 2 meter høyt sikkerhetsgjerd langs utskjæringen for å forhindre inntrenging til industriområdet. De deler av det operasjonelle området (last-/lossing/innendørs arealer) skal være utformet slik at de skal kunne ISPS-godkjennes av Kystverket. Resterende arealer/områder skal utformes slik at de skal kunne godkjennes i henhold til Norsk Olje og Gass sin retningslinje 091 (tidligere OLF) som ivaretar HMS, sikkerhet og beredskap i forhold til petroleumsvirksomheter.

Adkomstløsning:

Adkomst til Lille Hjartøy innebærer at det skal etableres et nytt kryss i Burøyveien for tilknytning til atkomst via bro fra Langskjæret til Lille Hjartøy. Bro med gang- og sykkelvei etableres fra Langskjæret over mot Lille Hjartøy, hvor brohodet vil ligge på nytt næringsområde N5 på Lille Hjartøy.

Industrivei

Det skal være industristandard på vei og bro dimensjonert for tyngre kjøretøy. Det skal videre være gang- og sykkelveg på den ene siden av veien, og på den samme side av broen. Veg skal ha samlet bredde på 15 meter inkludert gang-/sykkelveg som også inkluderer framføring av damp- eller transportledninger. Det skal etableres kulvert i gang- og sykkelveg for lednings- og kabelnett til Lille Hjørtøy samt i gang- og sykkelveg til Lille Hjørtøy med sykkelparkering. Det etableres snuplass på Lille Hjørtøy som vil danne inngangsporten til industriarealet på Lille Hjørtøy.

Fjellhall

Det reguleres mulighet til å etablere fjellhaller på Lille Hjørtøy under område avsatt til naturområde, dog forutsettes det godkjent detaljreguleringsplan før gjennomføring. Fjellhallene skal ha atkomst fra område avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsområde N3.

Kommunaltekniske anlegg

Innenfor formålet kan det føres opp bygg og installasjoner for kommunalteknisk anlegg. For rammetiltak for bygg og anlegg kreves det detaljregulering. Det skal legges kulvert for kommunaltekniske anlegg i gang- og sykkeløsning til Lille Hjørtøy og denne skal videreføres i gang- og sykkeløsning for industriområdet på Lille Hjørtøy. Innenfor områdegrensene kan det etableres avløpskummer, kloakkummer, grøfter og andre tiltak som skal til for å etablere nødvendige kommunaltekniske funksjoner mot renseanlegget. Terreng og vegetasjon skal settes i stand etter inngrep, slik at området får tilbake den naturlige vegetasjon og strandmiljø.

Kaifasiliteter

Kaiene skal bygges med høyde 350 cm over normalnull (NGO 1954) eller etter nivå dokumentert ut fra siste foreliggende dokumentasjon om havnivåendring. Områdereguleringen legger til rette for etablering av kai lang hele kystlinjen mot Hjørtøysundet. Det tillates etablert roro-kai, fergekai, tørrdokk og slip ved Samuelsen vika mot Nordøstvika.

Utnyttelsesgrad

Utnyttingsgrad %-BYA for Lille Hjørtøy settes til 100 %. Maksimal mønehøyde for bygninger på nærings-/industriareal på Lille Hjørtøy settes til kote 58m. Dog tillates det ikke bygg høyere enn landskapsfasade mot byen opprettholdes.

Farled

Det reguleres dobbel farled i Hjørtøysundet for fartøy. Farledens bredde er 125m med en sikringssone på 50m hver vei.

Friluftsområde

Den gjenstående del av Lille Hjørtøy – del/fasade mot bysentrum – reguleres som friluftsområde.

2.1 Samarbeidsavtale

Det vil bli satt krav om samarbeidsavtale for tiltaket:

1) Bodø kommune

Utbedring av kommunaltekniske anlegg er forhold som må avklares i samarbeidsavtale eller utbyggingsavtale med Bodø kommune.

2) Kystverket

Før stenging av biled i Nyholmsundet må tiltaket klareres med Kystverket – da særlig i forhold til det pågående arbeid om mudring og utspredning av dobbelled inn til Bodø havn og total

opprensning av Bodø indre havn. Før arbeid med stenging av Nyholmsundet må hovedled merkes etter de kravspesifikasjonene Kystverket setter for oppmerking.

2.2 Byggemodning

Tiltaket krever byggemodning. Tiltakene i planen vil ikke bli iverksatt uten at det er aktiv interesse for etablering av maritime virksomheter eller at Bodø kommune vil ha behov for masse.

2.3 Eiendomsforhold

Hele Lille Hjartøy er eid av Bodø kommune og har gnr/bnr 33/3. Bodø kommune eier videre eiendom gnr/bnr 138/700 som hovedsakelig er dagens veitrase og Langskjæret.

3.0 Planens virkninger

For dette planforslaget er følgende forhold vurdert; virkninger for berørte parter, virkninger for allmenne interesser og hensyn, støy, kulturminner, trafikkforhold, friluftsliv, universell utforming, estetikk, barn- og unges interesser, virkninger for miljø og natur.

Støy

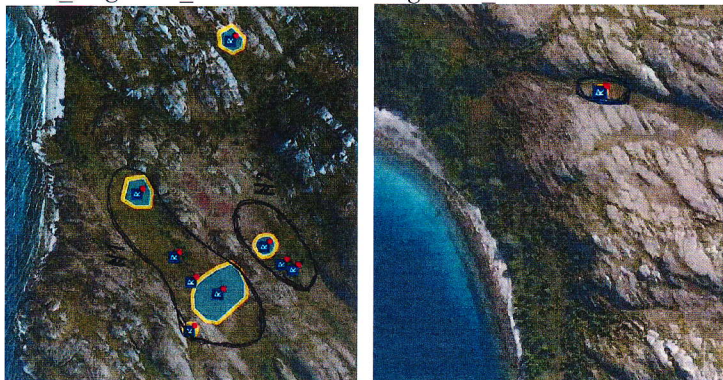
Det er krav om støyfaglig vurdering i forbindelse med byggesaker, reguleringsplaner og detaljerte reguleringsplaner i henhold til SFTs retningslinjer T-1442 eller tilsvarende. Det er utarbeidet en egen støyanalyse for områdereguleringsplanen.

Kulturminner

Steinalderboplass id 130343 og steinalderboplass id 130344 er fredete kulturminner som skal bevares. Steinalderboplassen id 130343 skal så lang som mulig tilrettelegges universelt for turister, skoleelever og andre besøkende. Det skal gjøres tilgjengelig fra planlagt broløsning med sykkelparkering. Under og i etterkant av utbygging av Lille Hjartøy er det forbudt å lagre masse eller annet i nærheten eller ved disse steinalderboplassene.

Det er registrert en rekke fredete steinalderboplasser i planområdet og at følgende søkes frigitt gjennom planforslaget: id 59450, 130349, 130350, 148824, 148829, 148843, 148844, 148845 og 148846. Kulturminner som søkes frigitt og senere fjernet, er markert i plankartet som bestemmelsesområder med bestemmelsesgrense og med tilhørende planbestemmelse. Det er definert tre bestemmelsesområder som er større enn selve lokalitetene: S190_1 (id 59450, 130349, 130350, 148845 og 148846), S190_2 (id 148829, 148843 og 148844) og S190_3 (id 148824). Utgifter til arkeologisk granskning av fornminner som frigis av Riksantikvaren, belastes tiltakshaver, jf. kml § 10.

S190_1 og S190_2 ved Nordøstvika og S190_3 ved Samuelsvika



Kollektivløsning for Lille Hjartøy

Det skal legges opp til en kollektivløsning til Lille Hjartøy. I kollektivplan for Bodø ligger det inne et forslag om en pendelrute som går via sentrum og ut til Nyholmen. Områdeplanen vil i tillegg vurdere kollektivløsninger med snuplass, stoppested mv. Det vises videre til kap 5.9.

Endring av biled

Adkomst til Lille Hjartøy vil helt eller delvis stenge biled i Nyholmsundet. Imidlertid forutsettes bro løst slik at mindre småbåter kan trafikkere under denne, mens for øvrig båttrafikk vil måtte gå gjennom Hjartøysundet. Det er derfor nødvendig å stenge biled i Nyholmsundet for trafikk og overføre trafikken til hovedleden i Hjartøysundet. Samtidig vil det være nødvendig å innføre fartsbegrensning i hovedleden i Hjartøysundet da det planlegges bygget kaianlegg på vestsiden av Lille Hjartøy. Hovedleden må merkes tilsvarende hurtigbåtmerking. Det vises videre til kap 5.8.

Friluftsliv

Østre del av Lille Hjartøy defineres som grøntområde. Landskapsfasaden av Lille Hjartøy som vender mot øst og mot byen skal i hovedsak bevares, samt at steinalderboplassen tilrettelegges for besøkende. Det tillates tilrettelegging for allment friluftsliv.

Universell utforming

Gjeldende regelverk for universell utforming vil være gjeldende for bygg og adkomst. Tursti fra bro til steinalderboplass skal tilrettelegges universelt. Resterende tursti fra steinalderboplass til sørenden av Lille Hjartøy vil være natursti og være krevende – dette partiet vil ikke bli universelt tilrettelagt.

Estetikk

Det stilles høye krav til estetikk for bygg og anlegg. Det stilles videre krav om inngjerding av lagerområder.

Barn- og unges interesser

Utviklingen av tursti med opplevelsespunkter på Lille Hjartøys østside vil bidra til å tilrettelegge nye områder for barn og unge. Dette gjelder blant annet steinalderboplass som vil ha i seg historikk om området og bruken av området – i tillegg vil naturstien videre mot sørspissen av Lille Hjartøy ha andre opplevelses- og utkikkspunkter som kan øke livskvaliteten til barn og unge.

Natur og miljø/Naturmangfold

Planen har tatt inn over seg de negative konsekvensene som er skissert i Miljøutredning og -analyse utarbeidet av Rambøll/Ecofact i forhold til miljø og natur. Negative virkninger på miljø og natur vil være til stede – men ikke i en alvorlig grad. Planen har vurdert om det er sårbare områder/naturtyper /rødliste arter som vil bli berørt. Slike områder berøres ikke av de planlagte tiltak.

4.0 Planens forhold til andre planer som gjelder for området

4.1 Kommuneplanens arealdel for Bodø kommune

I kommuneplanens arealdel er området definert som industriområde.

4.2 Gjeldende kommunedelplan

I kommunedelplan for Ytre havn i Bodø kommune er området avsatt til næringsområde/ industriområde. Videre er det i kommunedelplan for Ytre havn inntegnet planlagt bro fra Langskjæret til Lille Hjartøy og planlagt tunnel gjennom gjenstående del av fjellet.

5.0 Konsekvensutredning

Planen/tiltaket er av Bodø kommune vurdert til å falle inn under bestemmelsene i forskrift om konsekvensutredninger § 2 f) reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg I:

Industrianlegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med en investeringskostnad på mer enn 500 mill kr eller et bruksareal på mer enn 15 000 m².

Videre kommer planen/tiltaket inn under bestemmelsene i forskrift om konsekvensutredning som nevnt i vedlegg II som skal vurderes:

27. Vesentlige endringer/utvidelser av farleder.

Tiltaket/planen vil helt eller delvis stenge biled i Nyholmsundet. Dette er kun nevnt i KU tilknyttet Kommunedelplan for Ytre havn.

5.1 KU og lovhjemmel

Forskriften stiller utfyllende krav til saksbehandlingen av planer og tiltak som kan få vesentlige virkninger som miljø og samfunn. Saksbehandlingen etter forskriften skal sikre at den nødvendige dokumentasjon om virkningene blir utarbeidet. Imidlertid er det gjennomført konsekvensutredning for kommunedelplan Ytre havn som tar for seg disse forhold.

Krav til konsekvensutredningen er således oppfylt gjennom kommunedelplan for Ytre havn og tilfredsstillende derfor kravene i henhold til denne forskriften.

5.2 Behov for utredninger/utredningsprogram

Utredninger som er gjennomført i denne områdeplanen er:

- Disponeringsplan for industriområdet
- Geotekniske vurderinger og undersøkelser
- Bølge- og straumanalyse
- Miljøundersøkelse i området mellom Lille Hjartøy og Kvalvikodden
- Trafikksikkerhet
- Driftsplan for masseuttak
- Mulighetsstudie for Lille Hjartøy

Det er utført konsekvensutredning i kommunedelplan for Ytre havn og denne vil være gjeldende også for denne områdeplanen. Videre er det foretatt geologiske undersøkelser, geotekniske vurderinger, geotekniske analyser, miljøundersøkelser, grunnundersøkelser og en arkeologisk forundersøkelse på Lille Hjartøy. Disse undersøkelsene vil være gjeldende for områdeplanen.

Disponeringsplan omfatter en fremstilling av vei, g/s-veg, arealbruk og adkomstløsning. Videre tar skisseplanen for seg som eget tema tilretteleggelse av steinalderboplass. Arkeologiske undersøkelser er gjennomført, og det er søkt om frigivelse av forminnene i Lille Hjartøy. De arkeologiske forundersøkelsene er utført i november 2011.

Det har vært nødvendig å foreta en bølge- og straumanalyse i tilknytning til planleggingen av bruksmønster for havne- og kaianleggenes plassering og utforming.

5.3 Temautredninger

Temautredning som er utført tilknyttet områdereguleringen er:

- Tilretteleggelse av Steinalderboplass og av tursti
- Mulighetsstudie for nytt havneavsnitt

Temautredningen vil kartlegge aktuell trase for tursti og utforming av tursti med utsiktspunkter og aktiviteter, samt kartlegge krav til håndtering av kulturminner i forhold til å lage steinalderboplass som et opplevelsespunkt.

Mulighetsstudie for nytt havneavsnitt utreder mulighetene ved et mulig nytt midtre havneavsnitt.

5.4 Metodikk

5.4.1 Enkeltvis vurdering av nye utbyggingsområder

Skisse til utredningsskjema for nye utbyggingsområder:

Nytt utbyggingsområde:			
1.1 Formål og innhold			
1.2 Dagens situasjon			
1.3 Utredningstema	Områdeverdi	Konsekvenser ved ny arealbruk	Avbøtende tiltak
	Beskrivelse + tallfestet verdi	Beskrivelse + tallfestet konsekvens	Beskrivelse
Ikke-relevante tema:			
1.4 Sum konsekvenser	Tallfestet verdi	Tallfestet konsekvens	
1.5 Samlet vurdering			

"Sum konsekvenser" blir misvisende ettersom de ulike deltemaene i realiteten vil vektes ulikt. Det blir også svært misvisende for de forslagene som har flere delelementer i seg. Kolonnen tas derfor ut. "Avbøtende tiltak" på dette plannivået (overordnet plan) er misvisende. Det viktige på dette nivået er å identifisere og presisere forutsetninger for videre planlegging. Overskriften på kolonnen skal forstås som "Forutsetninger for videre planlegging".

5.4.2 Dagens situasjon og områdeverdi

Beskrivelse av dagens situasjon for det aktuelle området, og for tilgrensende områder som vil kunne berøres av aktivitet som følge av ny arealbruk:

- Gjeldende planstatus
- Dagens bruk / brukerinteresser
- Kartlagte verdier (jf. utredningsskjemaet under).
- Uregistrerte verdier bør beskrives der dette er relevant, eksempelvis hensyn til landskapsverdi. Det er viktig at manglende registrering eller usikker datakvalitet framgår av utredningen.

I tillegg til tekstbeskrivelsen foretas en fastsetting av verdiene ut fra følgende skala:

- * Liten verdi
- ** Middels verdi
- *** Stor verdi

5.4.3 Vurdering av påvirkning og konsekvenser

Konsekvenser ved det enkelte utbyggingsformålet vurderes i forhold til de ulike utredningstemaene som angis i tabellen under. Konsekvensen beskrives ut fra hvilken påvirkning den nye arealbruken vurderes å ville få for dagens bruk og eksisterende verdier.

Eventuelle konflikter med overordnede føringer for planarbeidet skal framgå, jfr. planbeskrivelsens kapittel 5.

Konsekvensene skal i tillegg tallfestes i henhold til følgende skala:

- 3 = Store negative konsekvenser
- 2 = Middels negative konsekvenser
- 1 = Små negative konsekvenser
- 0 = Ingen konsekvens
- 1 = Små positive konsekvenser
- 2 = Middels positive konsekvenser
- 3 = Store positive konsekvenser

5.4.4 Nullsituasjon

Nullsituasjon er ingen utbygging av Lille Hjartøy og ingen adkomst til Lille Hjartøy. Lille Hjartøy forblir slik Lille Hjartøy fremstår per 2012.

5.4.5 Aktuelle utredningstemaer og kjente datamaterialer

Tabellen under gir en oversikt over aktuelle utredningstemaer og kjent datamateriale. Dette er ment som en sjekklister for hvilke tema som skal vurderes. For det enkelte området skal det framgå eventuelt tema som ikke anses å være relevante for utredningen.

UTREDNINGSTEMA	GRUNNLAGSDATA
<p>Naturverdier og naturmangfold Området og nærområdet rundt vurderes mht. verdi for naturmiljø og naturmangfold, og evt. konsekvenser ved ny arealbruk.</p> <p>Åpenbare mangler i datagrunnlaget for gjennomføring av disse vurderingene skal framgå.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kartlegging og verdisetting av viktige områder for biologisk mangfold i Bodø kommune, 2004 - Sjøfuglkartverket, digital kartbase v / NINA - Marine data, digital kartbase v /Direktoratet for naturforvaltning - Sjøkart - Grunnundersøkelser for reguleringsplaner
<p>Landskapsopplevelse</p> <p>Arealbruken skal vurderes i forhold til områdets rolle i overordna landskap, fjernvirkning, lokale topografiske forhold, og virkning på viktige landskapselementer / landskapssymboler</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ortofoto - Terrengmodell - Befaring fra sjøsiden
<p>Fiskeri</p> <p>For utbyggingsformål i tilknytning marin virksomhet i kommunedelplan bør det vurderes om adkomstløsning eller aktivitet kan virke konfliktskapende på sikt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kommuneplanens arealdel - Temakart havbruk og fiskeri i ny kommuneplan - Fiskeridirektoratets registreringer av fiskerinæringas arealinteresser
<p>Kulturminner og kulturmiljø</p> <p>Kulturminneverdi vurderes med hensyn til sjeldenhet, representativitet og formidlingsverdi / opplevelsesverdi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Registrerte kulturminner i Askeladden og Sefrak - register, inkludert registrerte samiske kulturminner - Rapport med gjennomgang og kvalitetssikring av

	<p>kulturhistorisk materiale utarbeidet av OK-avdelingen og Kulturminner i Nordland.</p> <p>- Registrering av samiske kulturminner i området er per i dag ikke kjent</p>
<p>Friluftsliv og rekreasjon</p> <p>Verdivurdering av konsekvenser for utøvelse av friluftsliv på bakgrunn av friluftskartlegging. Vurderingen foretas både for eksisterende og potensiell verdi, og skal omfatte turområder, løyper,</p>	<p>Forvaltningsplan for statlig sikrede områder</p>
<p>Stenging av farled</p> <p>Vurdering av områdets betydning for Lille Hjartøy som potensiell verdi i fremtiden opp mot konsekvensene for en eventuell stenging av led. Konsekvenser for utvikling og adkomst til Lille Hjartøy</p>	<p>- Arealfaglig innspill inkludert temakart med funksjonsmessig inndeling av planområdet</p> <p>- Støyanalyse, bølge- og straumanalyse, miljøanalyse, geotekniske undersøkelser</p>
<p>Utviklings- og byggemodning</p> <p>Beskrivelse av områdets rolle og funksjon. Vurderes opp mot overordnede føringer, jfr. planprogrammet mht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utbyggingsmønster - Næringsliv / maritim virksomhet - Seilingsled for rigg - Ankringsområde/vedlikeholdsområde for rigg 	<p>- Arealfaglig innspill</p>
<p>Barn og unge</p> <p>Områdets betydning for barn og unges interesser - oppsummering av vurderinger som gjelder barn og unge fra øvrige temaer som friluftsliv, helse, universell utforming, tettstedsutvikling, trafikkikkerhet og ROS</p>	<p>- Sammenstilling av relevante data fra øvrige relevante tema</p>
<p>Helse</p> <p>Hemmer / fremmer tiltaket helsemessige forhold mht. rekreasjon og aktivitet, kvalitet for bomiljø (inkl. eks. veistøy), evt. helsefare med mer?</p>	<p>- Sammenstilling av relevante data fra øvrige relevante tema</p>
<p>Behov for ny infrastruktur</p> <p>Verdi vurderes ut fra dagens situasjon med hensyn til nødvendig infrastruktur som vei, parkering, vann, avløp, kloakk, elektrisitet.</p> <p>Konsekvens vurderes ut fra belastning på eksisterende anlegg, fysiske konsekvenser ved evt. behov for oppgradering / tilrettelegging av ny infrastruktur.</p> <p>Anslagsvise økonomiske investeringsbehov for arealbruk knyttet til veiløsninger, kailøsninger og nye boligområder.</p>	<p>- Digitale kartdata for bl.a. eksisterende bygninger, veier, anlegg, strøm, vann og avløp.</p>

5.4.6 Avbøtende tiltak

Utrekningen skal si noe om hvilke planmessige grep i form av retningslinjer og bestemmelser, valg av arealbruksformål og avgrensningen av dette som kan være aktuelle for å redusere eventuelle

negative konsekvenser / øke positive konsekvenser av utbyggingsformålet for å oppnå tilfredsstillende løsninger.

5.4.7 Samlet vurdering

Oppsummering og samlet vurdering på bakgrunn av hovedpunktene som framkommer i utredningen.

5.4.8 Risiko og sårbarhetsvurderinger

Det er utarbeidet egen ROS-analyse for områdereguleringen. Utredningen sier noe om hvilke planmessige grep i form av retningslinjer og bestemmelser, valg av arealbruksformål og avgrensningen av dette som er aktuelle for å redusere eventuelle negative konsekvenser / øke positive konsekvenser av utbyggingsformålet for å oppnå tilfredsstillende løsninger. Videre er trafiksikkerhet for planområdet vurdert.

Oppsummering og samlet vurdering på bakgrunn av hovedpunktene som framkommer i utredningen.

I forbindelse med arbeidet med Bodø kommunes revisjon av kommuneplanens arealdel for 2009-2021 ble det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Analysen omfattet risiko og sårbarhet for både menneske, miljø og materiell. ROS-analysen var begrenset til utvalgte områder for bolig og hytteutbygging.

Risikoområder som ble vurdert som relevante for Ytre havn – Lille Hjartøy i ROS analysen er tatt spesielt hensyn til i risiko og sårbarhetsvurderingen for områdereguleringsplanen for Ytre havn – Lille Hjartøy. Skred /ras, ekstremvær med høy vannstand, vind og nedbør er vurdert spesielt.

Radon er ikke vurdert som en stor risiko i planområdet i henhold til tidligere utført risiko og sårbarhetsanalyse for Bodø kommune. Det eksisterer ingen kartlegging av radon i området og radonproblematikk i de aktuelle områdene kan derfor ikke dokumenteres. Berggrunnskart som foreligger fra Bodø-området tyder på at området ikke generelt ikke foreligger bergarter som har spesiell høy konsentrasjon av radium, og dermed heller ikke bør ha spesielle problemer med radon. Bodøhalvøya domineres av kalkglimmerskifer og kalkglimmergneis som ikke representerer en spesiell radonrisiko. Dette betyr allikevel ikke at det ikke kan være lokale områder med forhøyet radonstråling. Kartlegging av radon i området vil være aktuelt før etablering av eventuelt nye boligområder – noe områdereguleringen ikke legger til rette for.

Det er ikke grunn til å tro at noen av fokusområdene har hatt eller har aktiviteter som gjør at grunnforholdene innenfor de vurderte områdene er spesielt forurenset. Det er i henhold til NGU sine skredkart ikke skredfare i de områdene som er berørt av utbygging jfr. vurderte utbyggingsområder i konsekvensutredningen til kommunedelplanen for ytre havn. Det er ikke registrert skred i disse områdene. Registrerte skredområder basert på berggrunnskart og løsmassekart fra NGU er lagt inn på eget temakart på skred og havnivåstigning.

Tabellen under viser beregnet nivå på havoverflaten ved stormflosituasjoner i år 2100. Tallene i tabellen refererer til antall centimeter over NN1954 som er nullpunktet i norske landkart. Tallene baserer seg på rapporten “Havnivåstigning – Estimerer av fremtidig havnivåstigning i norske kystkommuner” (2009) som er utarbeidet av DSB og Bjerknessenteret og veilederen “Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging” (2011) utgitt av DSB.

I beregning av tallene under er det høyeste tallet fra usikkerhetsintervallet for havnivåstigning brukt. Dette gjør at tallene vil være veiledende for et worst-case scenario. Gjentakintervallene 20, 200 og 1000 år henspiller på sikkerhetsklassene som er oppgitt for flom i byggeteknisk forskrift – TEK 10.

Kommune	Sted	20-års flo	100-års flo	200-års flo	1000-års flo
Bodø	Bodø	313	338	348	373

Ekstremvær med sterk vind der adkomstforbindelser til Lille Hjartøy må stenges er vurdert. Sannsynligheten for denne type ekstremvær er ansett som stor, og må forventes å øke i årene som kommer på grunn av klimaeffekter. Stengt adkomst vil hindre syketransport, brannutrykning etc. Siden stenging vil inntre relativt sjeldent, og at forholdsvis få personer arbeider i de områdene som blir rammet, anses ikke ekstremvind som noe stort problem. Imidlertid kan ekstremvær være utfordrende for skipstrafikk.

Risiko- og sårbarhetsanalyse følger fylkesmannens sjekklister. Denne følger som vedlegg til planbeskrivelse for områderegulering for ytre havn – Lille Hjartøy.

5.4.9 Konsekvensutredning for hvert enkelt utbyggingsområde

Nedenfor i tabellarisk form vises konsekvenser for hvert enkelt nytt utbyggingsområde – hvor det i hver enkelt vurderes følgende utredningstema:

- Naturverdi og biologisk mangfold (naturmangfold)
- Landskapsopplevelse
- Fiskeri
- Kulturminner og kulturmiljø
- Friluftsliv og rekreasjon
- Stenging av farled
- Utviklings- og byggemodning
- Helse
- Behov for ny infrastruktur
- ROS/Samfunnssikkerhet

Delutredninger for konsekvenser en utbygging av Lille Hjartøy med adkomst for industribygg over 15 000m², investeringskostnader over 500 millioner, trafiksikkerhet, næringsliv, stenging av biled, kommunikasjon, veg og trafikk vises i kapitlene 5.5 til 5.9.

5.4.10 Delområder og tiltak i områdereguleringsplanen

Nedenfor vises tabellarisk områdereguleringsplanens delområder og tiltak.

Adkomstløsning:

Benevnelse	Areal	Formål/tiltak	Kommentar
V1-1		Vegformål - Oppgradert veitrase med gang- og sykkeløsning	KDP
V1-2		Vegformål – Bro over Nyholmsundet til Lille Hjartøy	Ny
V1-3		Vegformål – Industrivei Lille Hjartøy med gang- og sykkelveg	Ny
AV / AV1/AV2/L		Annen vegformål - Snuplass Lille Hjartøy /Annen vegformål	Ny
KR1 – KR3		Kulvert/rørgate under bakke	Ny
FV1 – FV2		Fjernvarmeledning/Dampledning under bakke	Ny

Utbyggingsområder:

Benevnelse	Areal	Formål/tiltak	Kommentar
N1-1A/B	90,1 daa	Industri/Lager (Nordøstvika utfylling/kai)	Ny
N1-2	42,1 daa	Råstoffutvinning/Industri (Nordøstvika)	KDP
N1-3/N1-4	60,3 daa	Råstoffutvinning/Industri/Lager	KDP
N2-1	61,1 daa	Råstoffutvinning/Industri/Lager	KDP
N2-2	29,6 daa	Råstoffutvinning/Industri (Samuelsvika utfylling)	KDP
N3-1/N3-2	111,9 daa	Råstoffutvinning/Industri/Lager (Midtre Lille Hjartøy)	KDP
N4	74,1 daa	Råstoffutvinning/Industri/Lager (Søndre Lille Hjartøy)	KDP
N5	25,7 daa	Råstoffutvinning/Næring/Industri (Nordøstpynten)	Ny
D1	13,5 daa	Råstoffutvinning – Torrdom (Østre Samuelsvika)	Ny
FH	51,3 daa	Råstoffutvinning - Fjellhall	KDP
B730_1/B730_2		Steinalderboplass	KDP
F1/ F2 / F3		Friområde	KDP
TU1		Tursti	Ny
H190_1		Sikringssone mot sjø og vind N1-1	Ny
S190_1,S190_2, S190_3		Sikringssone med bestemmelser fra Riksantikvaren	KDP

Havne- og farledformål:

Benevnelse	Areal	Formål/tiltak	Kommentar
H1	6,0	Havneformål - Dypvannskai,	Ny
H2	3,5	Havneformål - Dypvannskai, roro-kai	Ny
H3		Havneformål - Dypvannskai	Ny
H190_2		Hensynssone – Sikringssone farled	Ny
FA1		Farled – dobbelfarled med fartsbegrensning	Eks

Der det er skrevet KDP i kommentarfeltet i tabellene ovenfor, er områdene konsekvensutredet i kommunedelplan for Ytre havn. Disse vil ikke bli utredet videre i dette dokumentet.

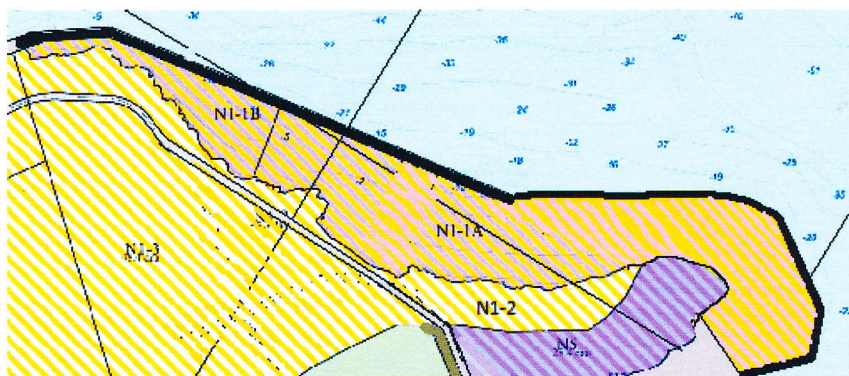
5.4.11 Konsekvensutredning nye områder

Konsekvensutredningen omfatter nedenstående totalt 6 nye utbyggingsområder tilrettelagt som formål industri/næring og havneformål.

5.4.11.1 N1-1A Nordøstvika I

Nytt utbyggingsområde:

N1-1A Nordøstvika I utfylling/Industri/Næring med sikringssone (H190_1)



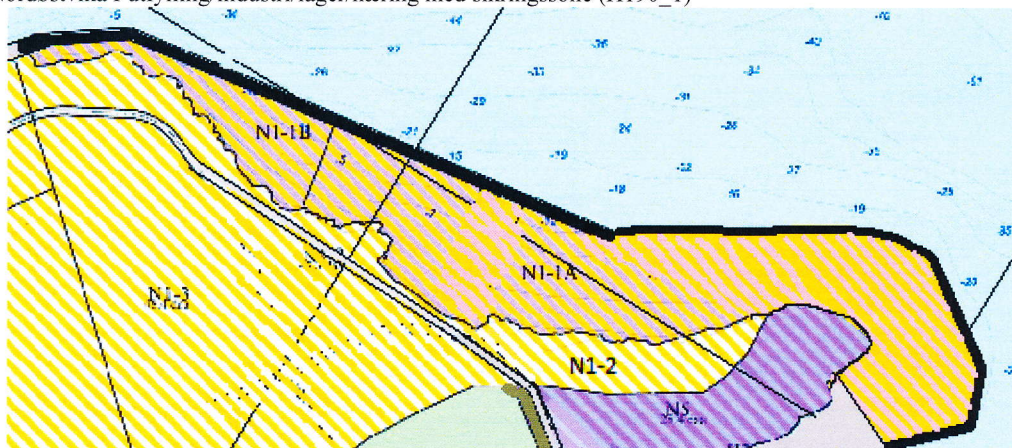
Områdereguleringsplan Ytre havn – Lille Hjartøy

1.1 Formål og innhold			
Utfylling / Industri / Lager / Næring			
Planstatus: KDP Ytre havn; Utfyllingsområde, industri, strandsone			
1.2 Dagens situasjon			
Ubebygde			
I området er det en strandeng. Området består av hovedsakelig av morenestrånd/grusstrand.			
1.3 Utredningstema	Områdeverdi	Konsekvenser ved ny arealbruk	Avbøtende tiltak
Naturverdier og biologisk mangfold	Typisk kystmiljø preget av vær og vind Naturtype B. Tallfestet verdi: **	Utfylling ned til 25m dybde fra strandkant med høyde minimum 3,5m over NN1954. Tallfestet konsekvens: -1	
Landskapsopplevelse	Strandsone Tallfestet verdi: *	Industriområde Tallfestet konsekvens: 0	
Fiskeri	Ikke kjent	Ikke kjent	
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Friluftsliv og rekreasjon	Ikke kjent	Ikke kjent	
Stenging av farled	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Tilgang til nytt industriareal med kai. Tallfestet konsekvens: 2	For å kunne ta i bruk området, må adkomst til øya gjennomføres.
Utviklings- og byggemodning	Ingen Tallfestet verdi: *	Stort behov for utvikling og utfylling som vil føre til enkeltutslipp. Byggemåte vil måtte avklares blant annet gjennom geotekniske undersøkelser. Tallfestet konsekvens: 3	Utarbeide miljøoppfølgingsprogram for utsprenning. Bruk av nitroglyserinholdig sprengstoff. Avløpsrør for opptak av spillvann mv. Mulig justert konsekvens: 0
Helse	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Behov for ny infrastruktur	Ingen Tallfestet verdi: *	Behov for adkomst og VA. Utsprengning av masser. Tallfestet konsekvens: -2	
ROS / Samfunnsikkerhet	Springflo, høyere flomål, havstigning, sterk vind fra nordøst Tallfestet verdi: **	Ved sterk vind og stormflo vil medføre at området ikke kan betraktes som helårlig Tallfestet konsekvens: 1	Krav til høyde på kai settes til 3,5m over NN1954 Mulig justert konsekvens: +1
Ikke-relevante tema:			
1.4 Sum konsekvenser	Tallfestet verdi: *	Tallfestet konsekvens: 1	
1.5 Samlet vurdering			
En nedsprenning av bakenforliggende areal hvor masse benyttes til utfylling med kaianlegg vil kunne gi mulighet for nye næringsarealer. Det må i front mot hav bygges en steinrygg minimum 3,5 over utfyllt areal. Området vil måtte plastres 7m over NN1954 og 8 meter under NN1954 mot nordøst for å sikre mot utvasking av utfylling. Geotekniske undersøkelser må gjennomføres for å bestemme utfyllingsmønster og byggemåte. I forhold til utbyggingsrekkefølge vil N1-1A være avhengig av utsprenning av N1-2.			

5.4.11.2 N1-1B Nordøstvika I

Nytt utbyggingsområde:

N1-1B Nordøstvika I utfylling/industri/lager/næring med sikringssone (H190_1)



1.1 Formål og innhold

Utfylling / Industri / Lager / trykkpunktbelastning per m² 120 t/m².

Planstatus: KDP Ytre havn; Strandsone, Friområde

1.2 Dagens situasjon

Ubebygget

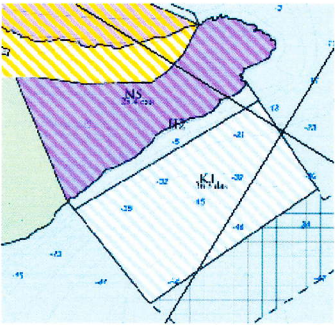
Området består av hovedsakelig av morenestrånd/grusstrånd.

1.3 Utredningstema	Områdeverdi	Konsekvenser ved ny arealbruk	Avbøtende tiltak
Naturverdier og biologisk mangfold	Typisk kystmiljø preget av vær og vind Naturtype B. Tallfestet verdi: **	Utfylling ned til 25m dybde fra strandkant med høyde minimum 3,5m over NN1954. Tallfestet konsekvens: -1	
Landskapsopplevelse	Strandsone Tallfestet verdi: *	Industriområde Tallfestet konsekvens: 0	
Fiskeri	Ikke kjent	Ikke kjent	
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Friluftsliv og rekreasjon	Ikke kjent	Ikke kjent	
Stenging av farled	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	For at området skal kunne tas i bruk må øya bli landfast. Tallfestet konsekvens: 3	For å kunne ta i bruk området, må adkomst til øya gjennomføres.
Utviklings- og byggemodning	Ingen Tallfestet verdi: *	Stort behov for utvikling og utfylling som vil føre til enkeltutslipp. Byggemåte vil måtte avklares blant annet gjennom geotekniske undersøkelser. Tallfestet konsekvens: 2	Utarbeide miljøoppfølgingsprogram for utsprenging. Bruk av nitroglyserinholdig sprengstoff. Avløpsrør for opptak av spillvann mv. Mulig justert konsekvens: 0

Områdereguleringsplan Ytre havn – Lille Hjartøy

Helse	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Behov for ny infrastruktur	Ingen Tallfestet verdi: *	Behov for adkomst og VA. Utsprenging av masser. Negative miljøkonsekvenser Tallfestet konsekvens: -2	
ROS / Samfunnssikkerhet	Havstigning, sterk vind fra nordøst Tallfestet verdi: *	Ved sterk vind og stormflo vil medføre at området vil være noe utsatt værmessig. Tallfestet konsekvens: -1	
Ikke-relevante tema:			
1.4 Sum konsekvenser	Tallfestet verdi: *	Tallfestet konsekvens: 1	
1.5 Samlet vurdering			
<p>En nedsprenning av bakenforliggende areal hvor masse benyttes til utfylling med kaianlegg vil kunne gi mulighet for nye næringsarealer. Det må i front mot hav bygges en steinrygg minimum 3,5 over utfylt areal. Området vil måtte plastres 7m over NN1954 og 8 meter under NN1954 mot nordøst for å sikre mot utvasking av utfylling. Geotekniske undersøkelser må gjennomføres for å bestemme utfyllingsmønster og byggemåte. I forhold til utbyggingsrekkefølge vil N1-1B være avhengig av utsprenning av N1-2</p>			

5.4.11.3 N5 Nordøstpynten

<p>Nytt utbyggingsområde:</p> <p>N5 Nordøstpynten, samt H2 Kaianlegg</p>			
			
1.1 Formål og innhold			
<p>Næring / Industri / Lager / Rigg / Dypvannskai</p> <p>Planstatus: KDP Ytre havn; Friluftsområde</p>			
1.2 Dagens situasjon			
<p>Ubebygde</p> <p>Området består i hovedsak av store partier bart fjell og lyngområder. Det er strandeng i et mindre område. Området er benyttet som hvileområde for fugl. Det er ingen kjente minnesmerker i området.</p>			
1.3 Utredningstema	Områdeverdi	Konsekvenser ved ny arealbruk	Avbøtende tiltak
Naturverdier og biologisk mangfold	Typisk kystområde. Tallfestet verdi: **	Utsprenging av areal Tallfestet konsekvens: -1	
Landskapsopplevelse	Delvis nakent berg, mosedekket, strandsone Tallfestet verdi: *	Nedsprenning av areal til minimum 3,5m over NN1954. Tallmessig konsekvens: 0	
Fiskeri			Ikke aktuelt
Kulturminner og kulturmiljø	I øvre parti kan det være områder av arkeologisk verdi. Tallmessig verdi: *	Mulige nyere kulturminner blir fjernet. Tallmessig konsekvens: 0	

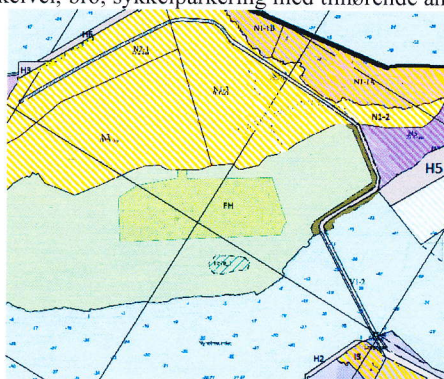
Områdereguleringsplan Ytre havn – Lille Hjartøy

Friluftsliv og rekreasjon	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	Ingen kjente Tallmessig konsekvens: 0	
Stenging av farled	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	For at området skal kunne benyttes til avsatt formål, må øya gjøres «landfast». Tallmessig konsekvens: +3	
Utviklings- og byggemodning	Ingen Tallfestet verdi: *	Stort behov for utsprenging og utvikling som vil kunne føre til enkeltutslipp. Byggemåte vil måtte avklares blant annet gjennom geotekniske grunnundersøkelser. Negative miljøkonsekvenser. Tallfestet konsekvens: 3	Utarbeide miljøoppfølgingsprogram for utsprenging. Bruk av nitroglyserinholdig sprengstoff. Mulig justert konsekvens: 0
Helse	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Behov for ny infrastruktur	Ingen Tallfestet verdi: *	Behov for adkomst, kai og VA. Tallfestet konsekvens: -2	
ROS / Samfunnsikkerhet	Havstigning, sterk vind fra sørvest Tallfestet verdi: **	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: -1	Krav til minimum høyde på settes til 3,5m over NN1954 Mulig justert konsekvens: 0
Ikke-relevante tema:			
1.4 Sum konsekvenser	Tallfestet verdi: *	Tallfestet konsekvens: +2	
1.5 Samlet vurdering			
<p>En nedsprenging av arealet hvor masse benyttes til utfylling vil kunne gi mulighet for nye næringsarealer. Området anses å ha liten verdi slik det nå fremstår, men vil være attraktivt som industriareal/lagerområde for tyngre industri. I en utbyggingsmessig rekkefølge, vil N5 det første som planlegges utsprenget/utbygd.</p>			

5.4.11.4 V1-2/BR1/V1-3/L Adkomstløsning

Nytt utbyggingsområde:

V1-2/BR1/L Industrivei, gang- og sykkelvei, bro, sykkelparkering med tilhørende annen vegareal



1.1 Formål og innhold

Vegformål, bro, gang- og sykkelsti, sykkelparkering, snuplass

1.2 Dagens situasjon

Strandsone / Ubebygget / Friluftsmål / Havneformål

Planstatus: KDP Ytre havn; Vegformål, Friluftsmål

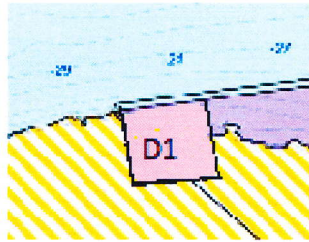
Områderegeringsplan Ytre havn – Lille Hjartøy

1.3 Utredningstema	Områdeverdi	Konsekvenser ved ny arealbruk	Avbøtende tiltak
Naturverdier og biologisk mangfold	Utsprenging av areal, utskjæring og utfylling for veibane Tallfestet verdi: *	Vegformål Tallfestet konsekvens: +1	
Landskapsopplevelse	Ingen Tallfestet verdi: *	Bro/vegformål Tallmessig konsekvens: 0	
Fiskeri			Ikke aktuelt
Kulturminner og kulturmiljø	Ankringsmerker, innrissede merker men ikke vernet. Tallmessig verdi: *	Bortfall av kulturminner, søke frigivelse. Tallmessig konsekvens: 0	
Friluftsliv og rekreasjon	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	Ingen kjente Tallmessig konsekvens: 0	
Stenging av farled	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	Broløsning vil delvis stenge farled i Nyholmsundet. Båter høyere enn 4,5 meter vil ikke kunne passere under bro. Tallmessig konsekvens: -2	Merking av hovedfarled i Hjartøysundet til hurtigbåtfarled. Omgjøre biled i Nyholmsundet til kommunalt havnefarvann. Mulig justert konsekvens: 0
Utviklings- og byggemodning	Ingen Tallfestet verdi: *	Behov for byggemodning og utvikling som vil kunne føre til enkeltutslipp. Negative miljøkonsekvenser. Tallfestet konsekvens: +1	Utarbeide miljøoppfølgingsprogram for utsprenging. Bruk av nitroglyserinholdig sprengstoff.
Helse	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Behov for ny infrastruktur	Ingen Tallfestet verdi: *	Broløsning, utsprenging av fjellparti, bygging av industrivei med gang- og sykkeløsning, Tallfestet konsekvens: -1	Kommunal avløp under bakke, fjernvarme under bakkenivå, elektrifisering under bakkenivå Mulig justert konsekvens: 0
ROS / Samfunnssikkerhet	Havstigning, sterk vind fra sørvest Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: -1	Krav til minimum høyde på settes til 3,5m over NN1954 Mulig justert konsekvens: 0
Ikke-relevante tema:			
1.4 Sum konsekvenser	Tallfestet verdi: *	Tallfestet konsekvens: +1	
1.5 Samlet vurdering			
<p>Utskjæring av fjellparti og utfylling i sjø vil bli et synlig naturinngrep særlig synlig fra Kvalvika. Tiltaket vil ikke berøre profil mot sentrum i særlig grad og vil bli skjult av sildoljefabrikk, fremtidig fjernvarmeanlegg og kollen på Burøya. Alternativ bro direkte til N5 uten utskjæring. De kulturminner som er i det aktuelle området vil falle bort enten i utfylling eller i utsprenging. Kulturminnene er ikke vernet, men det bør søkes frigivelse av disse kulturminnene. Sett i forhold til at områderegeringen tar sikte på å sprengte ut N5 vil anleggelse av vei til Lille Hjartøy være en forlengelse av denne utsprengingen på N5. Man vil kunne sprengte ut areal etter behov, man vil kunne fylle ut N1-1A og B etter behov suksessivt fra N5 og N2-1. En annen fordel er at man får et klart startpunkt for industriområde hvor inngangsport i dagen kan etableres i henhold til ISPS og OLF sine retningslinjer. Massene som sprengtes ut vil kunne benyttes som utfylling under industrivei. Imidlertid må det gjennomføres geotekniske undersøkelser for å sikre brohodene.</p>			

5.4.11.5 D1 Tørrdokk/Slip

Nytt utbyggingsområde:

D1 Tørrdokk/slip



1.1 Formål og innhold

Skipsverft / Tørrdokk / Slip

1.2 Dagens situasjon

Ubebygget / Strandsone

1.3 Utredningstema	Områdeverdi	Konsekvenser ved ny arealbruk	Avbøtende tiltak
Naturverdier og biologisk mangfold	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Utsprengning av areal Tallfestet konsekvens: -1	
Landskapsopplevelse	Strandsone, naken berg i dagen, lyng og mose, Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallmessig konsekvens: 0	
Fiskeri			Ikke aktuelt
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	Ingen kjente Tallmessig konsekvens: 0	
Friluftsliv og rekreasjon	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	Ingen kjente Tallmessig konsekvens: 0	
Stenging av farled	Ingen kjente Tallmessig verdi: *	For at området skal kunne benyttes til avsatt formål, må øya gjøres «landfast». Tallmessig konsekvens: +3	
Utviklings- og byggemodning	Ingen Tallfestet verdi: *	Stort behov for utsprengning og utvikling som vil kunne føre til enkeltutslipp. Byggemåte vil måtte avklares blant annet gjennom geotekniske undersøkelser. Negative miljøkonsekvenser. Tallfestet konsekvens: +2	Utarbeide miljøoppfølgingsprogram for utsprengning. Bruk av nitroglyserinholdig sprengstoff. Mulig justert konsekvens: 0
Helse	Ingen kjente Tallfestet verdi: *	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Behov for ny infrastruktur	Ingen Tallfestet verdi: *	Behov for adkomst og VA. Tallfestet konsekvens: 0	Nedspregning av område vil gi ytterlige steinmasser som vil måtte fjernes fra området.
ROS / Samfunnssikkerhet	Ingen kjente Tallfestet verdi: **	Ingen kjente Tallfestet konsekvens: 0	
Ikke-relevante tema:			
1.4 Sum konsekvenser	Tallfestet verdi: *	Tallfestet konsekvens: +2	

1.5 Samlet vurdering

En mulig utvikling til tørrdokk/skipsverft vil være positiv for næringslivet i Bodø generelt. Videre vil tiltaket være positivt i forhold til området avsatt til riggvedlikehold vil en tørrdokk være et godt supplement til slik virksomhet. En plassering i Samuelsen vika vil kunne være utfordrende med hensyn til båttrafik i hovedled. Det bør vurderes å høyne porten til 4m over NN1954 for å hindre vann å komme inn i tørrdokken. En tørrdokk bør primært legges med port ut mot Hjartøysundet.

5.5 Konsekvenser – Bygg og investeringsbeløp

Blant de elementer som vurderes er bygninger over 15 000m² og investeringer over 500 millioner kroner.

Hensyn til bygningers størrelse anses ikke å ha særlig negativ konsekvens for en mulig utbygging av Lille Hjartøy. Samlet per utbyggingsområde vil store bygg ha en positiv konsekvens for en mulig utbygging at bygg kan være over 15 000 m² da foreslått bruk krever store bygninger samt at dette vil være arealbesparende. Det er normal praksis i Bodø kommune at områder med formål næring har 100 % BYA, som muliggjør fortetting og god utnyttelse av arealene. 100 % BYA vil være gjeldende for næringsarealer i områdereguleringen av Ytre havn – Lille Hjartøy. Det vil være usikkert om behovet for bygg over 15 000m² vil være aktuell for alle aktører som kunne tenke seg å etablere seg på Lille Hjartøy. Imidlertid vet man at dersom noen aktører innen verft, subsea eller rigg ønsker å etablere seg på Lille Hjartøy vil behovet for store bygg være til stede. For å ha frihet til å kunne tillate slike bygninger, bør det i bestemmelsene tillates lager og industrihaller over 15 000m². Byggehøyde må imidlertid ikke overstige kote 58,3m over NN1954 pga. høyde over dette vil innvirke på innflyvning til Bodø lufthavn. Ei heller bør det bygges slik at landskapsfasade mot vest og mot byen endres.

Selve utbyggingen av Lille Hjartøy vil ha en kostnad som overstiger terskelverdi for konsekvensutredning, 500 millioner kroner. Samlet sett i forhold til konsekvenser for Bodø Kommune og Bodø havn KF vil en utbygging av Lille Hjartøy med adkomst være en økonomisk belastning på kort og mellomlang sikt med svært høy risiko. Dette begrunnes med at steinkvaliteten representerer en svært stor investering som med stor sannsynlighet Bodø kommune og Bodø havn KF ikke vil kunne beregne få tilbakebetalt investeringen i løpet av avskrivningstiden.

Kommunedelplan for Ytre havn forutsatte at salg av masser skulle bidra til å dekke investeringsutgiftene ved utvikling av Lille Hjartøy. Denne forutsetningen viser seg ikke å holde stikk da steinkvaliteten er dårligere enn antatt og er i hovedsak kun egnet som fyllmasse. Steinmassene representerer i denne sammenheng en utgift og ikke en inntekt – noe som gjør prosjektet til et mulig tapsprosjekt i forhold til de store investeringene dette representerer. Avskrivningstid vil normalt være 50 år.

5.6 Næringsliv

Det har vært gjennomført flere møter med ulike aktører for å kunne vurdere konsekvensene av en mulig utbygging av Lille Hjartøy. I tillegg har fellesorganisasjoner for fiskeri, næringsliv og arbeidstakere vært kontaktet for å be om innspill i forhold til konsekvenser av en mulig utbygging av Lille Hjartøy.

Spørsmålet om arbeidsplasser i området kan ikke belyses på en enkel måte. Dette skyldes både tidsperspektivet for ferdigstilling av området og muligheten for plassering av virksomheter med helt spesielle behov. Områdereguleringen tar sikte på å regulere Lille Hjartøy innenfor industri, verft, maritim industri, lager og havnerelatert virksomhet. I dette ligger også mulighet innenfor offshore og onshore virksomheter – eksempelvis subsea, rigg mv – som kan gi betydelige arbeidsplasser,

både helårige og sesongbetont. Sesongbetonte arbeidsplasser vil være tilknyttet rigg og riggvedlikehold. Vedlikeholdsarbeider med rigg har normalt en lengde i tid på 3 måneder, og er til dels meget høy grad av arbeidsplassintensiv virksomhet. I disse periodene vil det være behov for midlertidig arbeidskraft og for pendling. I slike perioder vil det være behov for å kunne ha boligrigger/-flåter i nærheten av Lille Hjartøy. Det vil da være behov for transport mellom boligrigg/-flåte og riggområde for befraktning av personell. Eksempel innen subsea vil ventilvedlikehold kunne gi helårsarbeid til flere personer – avhengig av kontrakt med operatører innen offshore virksomheter. Bygging av subsea konstruksjoner vil medføre høy andel arbeidsplassintensiv virksomhet i lengre perioder fra 1 til 3 år – med anslagsvis 20 til 500 personer. Bygging av rigg vil medføre svært høy andel arbeidsplassintensiv virksomhet i lengre periode fra 1 til 2 år – med anslagsvis 200 til 1000 personer. Denne type maritim industri, subsea, rigg og verft, krever ulike typer kompetanse – alt fra håndlangere til spesialister.

Som eksempel innenfor riggvedlikehold har Tromsø havnevesen beregnet omsetning for 1 rigg i en periode på tre måneder til å være om lag 50 millioner kroner. I dette ligger bevertning, overnatting, service, varehandel, havneavgift mv. I rapport utarbeidet av Rystad Energy (2012) om «aktivitetsnivået innenfor olje og gass i Nord-Norge på lang sikt» tilsier at dersom Nordland VI gjenåpnes, og Nordland VII og Troms II åpnes for oljeboring, vil det være høy aktivitet innenfor nærområdet til Bodø og Saltenregionen. Med nærområde menes det her et område innenfor 160 nautiske mil fra Bodø. Anslagsvis vil det være opp mot 30 oljerigger tilstede – hver oljerigg må sertifiseres hvert 5. år. Landsdelen har ikke per i dag nok kapasitet eller tilgjengelige arealer for å kunne betjene en slik mengde rigger og det vedlikeholds-/sertifiseringsbehov disse har.

I de nye områdene i Norskehavet og Barentshavet vil sannsynligheten for økt bruk av ulike subsealøsninger være stor. Per i dag har Bodø bare noen mindre selskaper som kan være aktuell innenfor et slikt segment. Imidlertid har Bodø noen større virksomheter som Rapp Hydema AS, Elektro AS og Bomek Consulting AS som er rimelig stor innenfor leveranser til olje- og gassindustrien.

5.7 Kommunikasjon, veg og trafikk

Det har vært møter med aktører innenfor transportnæring både til havs og til lands for å få vurdert konsekvensene for en mulig utbygging av Lille Hjartøy. I kapittel 5.9 beskrives trafiksikkerheten for områdereguleringsplan Ytre havn – Lille Hjartøy.

Det er vurdert at antall trafikkerende kjøretøy vil øke – beregnet til 500 ÅDT. Videre vil tilretteleggelse av tursti på Lille Hjartøy medføre økning i besøk til området.

Som avbøtende tiltak for å få en begrensning i bilbruk til fasiliteter i Ytre havn – Lille Hjartøy vil det være aktuelt å starte opp passasjertransport fra Molorota til Nyholmen og til Kvalvikodden både som i form av buss- og båtalternativ. I tillegg må det etableres busstopp langs traseen og oppstillingsplass for buss ved Nyholmen skanse.

Eksisterende industrivei må oppgraderes og opprustes for å kunne ta imot den økte trafikken til området. Industrivei bør legges ut av fabrikkområdet til Bodø sildoljefabrikk da dette medfører fare for både trafikkerende internt på fabrikkområdet og trafikanter til og fra Nyholmen. Den økte trafikkmengden vil hovedsakelig være til og fra Lille Hjartøy, men det vil også være økning i trafikk til Nyholmen.

Det må etableres minimum fortau langs eksisterende industrivei – og helst separat gang og sykkelvei langs hele strekningen. Dette for å sikre gående og syklistene på best mulig måte. Det må

videre etableres overgang til tursti fra gang- og sykkelveg med sykkelparkering da det antas at tilretteleggelse av tursti på Lille Hjartøy vil være attraktivt for byens befolkning.

Utfordringen med adkomstløsning til Nyholmen fra Valen vil være tankanlegget på Burøya og hvordan man skal kunne etablere industrivei med gang- og sykkelveg. Mellom tankanlegg og Burøyveien 20 til 26 er det svært trangt – hvor muligheten for etablering av gang- og sykkelvei er mulig gjennom å sprengte bort et mindre område. Imidlertid må man sikre seg mot at denne utspengingen ikke forringer sikringsinstallasjonene for tankanlegget.

I forbindelse med etablering av fjernvarmeanlegg på Burøya, vil det være behov for en trase for fjernvarmerørledning. Bodø Energi/Bodø fjernvarme har behov for 2 rør av 1 meter i diameter. Videre har kommunalteknisk kontor signalisert at det er behov for å utbedre ledningsnett for vann og avløp i dette området. Dersom man anlegger ny gang- og sykkelvei, vil ny rørgate for vann, avløp og fjernvarme kunne legges under gang- og sykkelveien.

5.8 Stenging av biled

Det er blitt gjennomført møter med berørte aktører i forbindelse med områdereguleringsintensjon om helt eller delvis stenging av farled i Nyholmsundet.

Ved helt eller delvis stenging av farled må området omklassifiseres til kommunalt sjøareal og hovedled i Hjartøysundet utrustes som hurtigbåtled. Kystverket er avgjøringsmyndighet.

Ved delvis stenging av farled med bro vil det være fare for kollisjon mellom bro og båt. Det vil kun være mindre båter som kan trafikkerer leden ved denne adkomstløsningen. Som et avbøtende tiltak må bro merkes og belyses godt – da også belysning på undersiden.

Det vil være fare for kollisjon mellom større fartøy i Hjartøysundet. Som avbøtende tiltak må det en sikres god beredskap og god overvåkning i hovedleden. Siden det planlegges kai fra Samuelsevika til Nordøstpynten hvor båter vil ligge til kaiene – med fare for å få store bølger fra trafikkerende skip ved høy fart – slik at vil det måtte innføres fartsbegrensninger i Hjartøysundet. I tillegg vil det måtte innføres fartsbegrensning i Nyholmsundet.

Større fartøy som fiskebåter, seilbåter, ferger, hurtigbåt, hurtigrute, frakteskip mv – dvs båter med høyde over 4 meter vil enten måtte benytte hovedleden i Hjartøysundet eller gå utenfor Store Hjartøy. Ved dårlig vær vil hovedleden i Hjartøysundet måtte benyttes for trafikk til og fra nord. Ved godt vær vil større fartøy kunne gå rundt Store Hjartøy.

Helt eller delvis stenging av Nyholmsundet vil medføre både økning i kostnader og økning i tidsforbruk for skipstrafikken. Blant annet vil en av kostnadsfaktorene som vil øke, er økt drivstofforbruk. Økt drivstofforbruk vil også medføre økning i klimagasser.

For fritidsbåter vil en delvis stenging av farled i Nyholmsundet føre til begrensning i ferdsel. Begrensingen vil være høyde under bro.

Miljøundersøkelse utført av Rambøll AS/Ecofact AS viser at stenging av Nyholmsundet med molo/utfylling medfører forringelse av vannkvaliteten i et nytt midtre havnebasseng. Avbøtende tiltak som vil bidra til å holde vannkvaliteten på et akseptabelt nivå i en ny midtre havn, er gjennomstrømning i molo/utfylling da med en 300meter bro jamfør anbefaling fra Norconsult AS. Tilsvarende avbøtende tiltak vil være aktuelt dersom det velges utfylling mellom Langskjæret og Lille Hjartøy istedenfor bruforbindelse.

Jamfør gjennomstrømningsanalyse utført av Sintef As anbefales det ikke å fylle ut mer en 40 % av volumet mellom Lille Hjørtøy og Langskjøret. Det settes som maksimal utfyllingsgrad på 40 % i dette aktuelle området i forbindelse med adkomstløsning. En større utfyllingsgrad vil påvirke gjennomstrømning og vannkvalitet på en uakseptabel måte.

Oppsummert vil avbøtende tiltak være ved helt eller delvis stenging av biled i Nyholmsundet være:

- Omklassifisering av farled til kommunalt sjøareal
- Merking av hovedled tilsvarende hurtigbåtmerking
- Økt beredskap og overvåkning av hovedled
- God merking av bro og utfyllinger
- Belysning av bro både fra undersiden og oversiden
- Innføring av begrensning i høyde under bro
- Innføring av fartsrestriksjoner i hovedled og i Nyholmsundet
- Maksimal utfyllingsgrad settes til 40 % mellom Lille Hjørtøy og Langskjøret

5.9 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet vurderes for adkomstløsningen fra Valen til Lille Hjørtøy i dette kapitlet.

ÅDT er beregnet til 500

Basis for analysen er industrivei med gang- og sykkeløsning

Adkomstløsning:

Industrivei med gang- og sykkelvei fra Valen til Lille Hjørtøy. Kryss ved Langskjøret med bro med gang- og sykkelvei til Lille Hjørtøy. Snuplass ved broenden på Lille Hjørtøy som vil fungere som stoppunkt for besøkende. Ved adkomst til land på Lille Hjørtøy anlagt tursti til steinalderboplass og videre til sørvestenden av Lille Hjørtøy som en forlengelse av Havnepromenaden.

Utfordringer:

Det vil være en rekke utfordringer knyttet til trafikksikkerhet i forbindelse med en utbygging av Lille Hjørtøy. Blant annet vil det være følgende trafikale utfordringer:

- Kryss på Langskjøret og til Lille Hjørtøy
- Syklende og gående langs industrivei
- Gående og syklende til Steinalderboplass med mulig kryssing av vei
- Sykkelparkering til Steinalderboplass
- Besøkende til Nyholmen skanse
- Fiskeoljefabrikk
- Sterk vind
- Tungtrafikkmengde

Utfordringenes risiko vil i hovedsak kunne reduseres med god tilrettelegging, oppmerking og ved å skille syklende og gående. Imidlertid vil sterk vind være vanskelig å redusere virkningene av uten større kostnader – og tiltakene vil både kunne virke mot sin hensikt og vil da være mindre nyttig.

Transport inn og ut fra virksomheter på Lille Hjørtøy vil i hovedsak være tungtrafikk. Det er beregnet en transportmengde på 500 ÅDT. En slik mengde tungtrafikk vil med rimelig stor sannsynlighet gi utfordringer for vedtatt hovedvegløsning fra RV80 til Lille Hjørtøy som kan gi grunnlag for å se på nytt på fremtidig forbindelse til RV80. Rundkjøringen i Sjøgata vil få en større belastning og vil med rimelig stor sannsynlighet skape lengre trafikkø ut og inn til sentrum. En

mulig løsning for å bøte på en slik utvikling vil være å tillate tungtrafikk via Kirkeveien og Nordstrandveien. Imidlertid vil dette være en ugunstig løsning da tungtrafikk vil gå gjennom beboelsesområder. En annen løsning vil være å bygge om rundkjøringen på Snippen og bygge ny vei fra Snippen til Jernbaneveien – enten under bakke eller med broløsning over jernbanesporet. Inne på selve industriområdet på Lille Hjartøy vil det måtte etableres trafikkmessige tiltak som sikrer god HMS. Det bør stilles krav til detaljregulering for industriområdene på Lille Hjartøy hvor trafiksikkerhet vil være et av temaene som tas opp til diskusjon.

En omlegging av vei fra Valen til Nyholmen utenfor området til sildoljefabrikken vil forbedre trafiksikkerheten for myke trafikanter betraktelig. Dette gjelder både for arbeidere tilknyttet sildoljefabrikken og for myke trafikanter som skal til og fra området. Gjennomgangstrafikk i området til sildoljefabrikken er en ugunstig løsning da dette innebærer til dels stor risiko fordi området er uoversiktlig. Med uoversiktlig menes forhold som at arbeidere går fra den ene bygningen til den andre, varer fraktes fra den ene bygningen til den andre, gjennomgangstrafikk både av bil og myke trafikanter. Utkjøring fra sildoljefabrikken etter en omlegging bør skje fra nordsiden da trafikk inn til sildoljefabrikk og til tankanlegg vil gå i retning fra og til sentrum. Utkjøringen vil måtte tilrettelegges slik at krav til siktlinjene er oppfylt. Det bør vurderes å igangsette reguleringsarbeid for omlegging av vegtrase ut av området til sildoljefabrikken.

Områdereguleringen tilrettelegger for myke trafikanter med egen gang- og sykkelvei. Det tilrettelegges separate felt for hver gruppe fotgjenger og syklende. En slik løsning er det optimale og vil bidra til å redusere faren for skade mellom gruppene. En delt løsning innebærer at gang- og sykkelveibredden måtte være minimum 4 meter – hvor man skiller syklende og gående, samt skiller kjøreretning for syklende. I enkelte områder, da særlig mellom Burøyveien 20 og tankanlegget, vil det være vanskelig å oppnå denne løsningen – men i disse områdene må minimumsbredden være 3 meter og fysisk avskilt fra kjørebane.

Når det gjelder besøkende til steinalderboplass og til Nyholmen skanse må det etableres sykkelparkering på et egnet sted slik at man reduserer risiko for uhell. Dette gjelder spesielt besøkende til steinalderboplass på Lille Hjartøy.

5.10 Summarisk vurdering

Totalt sett vil en utbygging av Lille Hjartøy med adkomst fra Langskjæret bety en positiv mulighet for Bodø kommune – imidlertid vil en utbygging ha store økonomiske konsekvenser for kommunen på kort og mellomlang sikt. Utfordringen med utbygging av Lille Hjartøy vil være uttak av og bruk av steinmasser. Noe av steinmassene kan benyttes til utfylling og landvinning på aktuelle utfyllingsområder på Lille Hjartøy – imidlertid er det totale masseuttaket av en slik størrelse at alternativer må finnes. Ved årlig behov for fyllmasse i Bodø kommune, vil det ta nærmere 200 år før at hele området er utsprengt. Veiforbindelse til Lille Hjartøy er utslagsgivende for en utbygging og utvikling av Lille Hjartøy. Det må gjennomføres geotekniske analyser og undersøkelser for å sikre seg mot utrasing av utfyllinger – både for utfyllingsområder og broløsning. Veiforbindelsen vil imidlertid bety en helt eller delvis stenging av biled i Nyholmsundet som innebærer oppgradering av hovedled i Hjartøysundet til hurtigbåtstandard. Denne kostnaden må tas med i utviklingskostnadene for Lille Hjartøy.

6.0 Planprosess og medvirkning

Her beskrives tidsrammen for planarbeidet: Oppstart, annonsering, tidspunkt for høring mv. Her tas også inn møter som har vært avholdt i saken og hvordan informasjon og medvirkning i forhold til eksterne parter har vært gjennomført.

6.1 Generelt

Planprosessen er lagt opp etter Plan- og bygningsloven av 2008.

Områderguleringen av Ytre havn – Lille Hjartøy ble første gang annonsert med oppstart den 29.10.11 med høringsfrist 10.12.11 da uten planprogram. Områdereguleringen ble deretter endret i henhold til innspill som medførte annonsering med oppstart med planprogram den 30.06.12.

Planprogrammet ble sendt ut på høring med 6 ukers høringsfrist og ble vedtatt av komite for plan, næring og miljø 6. september 2012. Den vedtatte planprosessen er lagt til grunn for utarbeidelsen av planforslag. Planprogrammet klargjorde premisser og rammer for planarbeidet, herunder hvilke forhold som skulle utredes og/eller beskrives nærmere i forhold til planforslaget.

Planforslaget ble deretter utarbeidet som neste fase i planprosessen med planbeskrivelse med konsekvensutredning, plankart og bestemmelser, og deretter saksfremstilling. Planforslaget med tilhørende forslag til plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse med KU ble etter ferdig utredet forslag, sendt opp til politisk behandling før utsendelse til offentlig høring med 6 ukers høringsfrist. De innspill og merknader som kom inn innen høringsfristens utløp, ble behandlet i saken. Alle vesentlige virkninger av planforslaget er gjort rede for. Planforslaget ble behandlet administrativt og forelagt de politiske organer i kommunen på ordinær måte.

6.2 Spesielt

Regelverket om konsekvensutredninger sikrer at man i store og viktige plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Selv om det ikke skulle gjennomføres konsekvensutredning (KU) for hele denne områdereguleringen, ble det valgt å kjøre en planprosess med KU. Gjennom høring av plan for reguleringsarbeidet ble det gitt anledning til å påvirke hvilke spørsmål som var viktige og burde utredes, og i den videre saksgang hvor det endelige planforslaget skulle behandles administrativt og politisk, har det også være en åpen prosess, ihht saker etter plan- og bygningsloven.

Den første høringsperioden falt i mai til juni 2012 (planprogram for reguleringsarbeidet). Planprogrammet ble annonsert i avisen Nordland og kommunens nettside. Videre ble de berørte parter blitt tilskrevet per post. Vedtak av planprogram ble gjort i september 2012. Det har blitt avholdt flere møter om planen på ulike arenaer – i tilfelle at det var arrangert åpne møter om planen, ble dette blitt annonsert – for å informere om tiltaket og for å få innspill til områdereguleringen:

Hvor	Tid	Kommentar
Bodø Næringsforum	17.04.2012	Foredrag om planer for Ytre havn – Lille Hjartøy
Odd Fellow	19.04.2012	Foredrag om planer for Ytre havn – Lille Hjartøy
Statoil	08.05.2012	Møte om Aasta Hansteen og muligheter for Bodø/-region
Møteplass Salten	24.05.2012	Orienteringsmøte
Norsea Group	05.06.2012	Informasjonsmøte og drøfting om planer for Ytre havn – Lille Hjartøy
Asco, Tananger	11.06.2012	Informasjonsutveksling og drøfting i forhold til planer for Ytre havn – Lille Hjartøy
Nordasfalt / Økonomistyring	28.06.2012	Drøftingsmøte om Kvalvikodden og presentasjon om tanker for utvikling av deres område

Områderegeringsplan Ytre havn – Lille Hjørtøy

Bodø Rotary Club	17.07.2012	Foredrag om planer for Ytre havn – Lille Hjørtøy
Brukerkonferanse	20.08.2012	Informasjonsmøte med brukere av biled/Nyholmsundet og Kystverket
Møteplass Salten	21.08.2012	Informasjonsmøte om utviklingen i prosjektet
Norstone / Nordasfalt	23.08.2012	Informasjonsmøte og drøfting om mulig fremtidig utvikling av Lille Hjørtøy