

Høring og offentlig ettersyn - Detaljregulering for Reinslettveien

Leder Plan og mobilitet har etter delegering, gitt i Bodø kommunes delegeringsreglement behandlet denne sak og fattet slikt vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Reinslettveien legges til offentlig ettersyn og sendes på høring. Planforslaget er vist på plankart med planID 2021009, datert 05.09.2025 med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse datert 05.09.2025

Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10.

Sammendrag

Hensikten med planen er å legge til rette for myke trafikanter i Reinslettveien og trafikkarealet rundt Snippen.

Planforslaget følger opp rammene i kommuneplanens arealdel hvor arealet i hovedsak er avsatt til trafikkformål. Planforslaget vil bidra til å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter. Dette vil bidra til at det vil bli lettere for flere innbyggere i Bodø å velge klimavennlige transportmidler. Planen vil også bidra til økt trafikksikkerhet for elever ved Saltvern skole som har Reinslettveien som skolevei.

Snippen er innlemmet i planarbeidet for å sikre tilrettelegging for myke trafikanter. Planen legger til rette for gående og syklende, og sikrer en god kobling for myke trafikanter mellom Rønvik bydel og Bodø sentrum.

Planforslaget vurderes å være tilstrekkelig dokumentert og faglig begrunnet. Varsel om oppstart er lovlig og forskriftsmessig annonsert og varslet. Med bakgrunn i dette vurderes det at planforslaget kan legges til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Hva aktualiserer saken?

Reinslettveien ligger inne som prioritert sykkelrute i kommunedelplan for sykkel, 2018 – 2025. Planen skal følge opp kommunedelplan for sykkel.

Hovedvei for sykkel i Bodø går forbi Snippen, og Snippen er en viktig kobling mellom Rønvik bydel og Bodø sentrum. Dette arealet har inngått i planarbeidet med den hensikt å sikre infrastrukturen for gående og syklende i og rundt Snippen.

Saksopplysninger

Bakgrunn

Bodø kommune v/Plan og mobilitet fremmer forslag til detaljregulering for Reinslettveien. Planen regulerer også trafikkarealet rundt Snippen og ned forbi lyskrysset ved Kortneset.

Hensikten med planen er å legge til rette for myke trafikanter innenfor planområdet.

Beliggenhet

Planområdet ligger i hovedsak på Reinsletta i Rønvik bydel. Deler ligger i grensen mellom Rønvik bydel og Sentrum bydel.



Figur 1: Figuren viser planområdets utstrekning.

Planprosess

Oppstart av planarbeidet ble varslet ved brev den 22. oktober 2021 og annonsert i Avisa Nordland den 23. oktober 2021. Det kom inn 11 innspill. I hovedsak omhandler innspillene tilgang til eiendommer under anleggsfasen, tilrettelegging for myke trafikanter, trafikkregulerende tiltak, plassering av fortau og dropp-off sone utenfor Saltvern skole. Det er også kommet flere innspill om tiltak som ligger utenfor planområdet, samt innspill som omhandler prosjekt for VA.

Den 20. mai 2023 ble det varslet utvidelse av planområdet. Hensikten med utvidelsen var å sikre infrastruktur for myke trafikanter i trafikkområdet rundt Snippen, samt koblingen for myke trafikanter mellom Rønvik bydel og Bodø sentrum. Til varslet utvidelse kom det inn tre innspill

Den 23. november 2024 ble plangrensen utvidet med ca. 2,5 meter på hver side av Reinslettveien. Hensikten med denne utvidelsen var å sikre areal for bygge- og anleggsperioden, herunder areal for rigg og anlegg, samt areal for sikre fremkommelighet for myke trafikanter og utrykning i anleggsperioden. Det kom inn seks innspill til utvidelsen. Innspillene handlet i hovedsak om spørsmål om hvilke konsekvenser arbeidet vil ha for eiendommene langs Reinslettveien.

Alle innspill er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen. Alle innspill følger i sin helhet som vedlegg.

Medvirkning

I forbindelse med oppstart av planarbeidet ble det avholdt folkemøte i Folkeforum i Bodø rådhus den 8. november 2021. Innspill fra møtet som har innvirkning på planarbeidet omhandlet i hovedsak:

- Hvilken side av veien fortauet skal plasseres
- Mangel på fortau ved Saltvern skole
- Krysset Reinslettveien x Myrvollveien mangler fartsreducerende tiltak, og at mange bilister krysser Reinslettveien i stor fart
- Størrelse på drop-off sone ved Saltvern skole
- Prioritering for syklende
- Ekspropriering av eiendommer
- Parkering

Den 24. januar 2022 ble det informert om planarbeidet for FAU og assisterende rektor ved Saltvern skole. I møtet ble trygg skolevei under anleggsperioden fremhevet som spesielt viktig. Kapasitet ved dropp-off sone ble også løftet frem som en aktuell problemstilling.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel er planområdet i hovedsak regulert til trafikkareal. Deler av planområdet er avsatt til lekeplass, boligformål, blå/grønn struktur og offentlig eller privat tjenesteyting. Hålogatun, Odd Fellow, Villa Breidablikk og gnr/bnr. 31/314 er omfattet av hensynssone for bevaring (H570).

Reguleringsplaner

Reinslettveien er i hovedsak uregulert. Deler av tilstøtende areal er regulert til bolig og lek (planID 1153). Snippen er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (planID 1256) og Kirkeveien er regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur (planID 1237). Gjeldende reguleringsplaner som delvis oppheves av denne planen er vist i tabellen under:

PlanID	Plannavn	Vedtatt
1153	Hålogatun og del av Reinsletta	2000
1237	Rv. 834 – Kirkeveien i Bodø kommune	2008
1256	Bodø stamnetterminal	2011
1308	Detaljregulering for Ragnar Sch. Bergs vei 1, 3 og 5	2014
2019015	Dronningens gate	2021

Temaplaner

I kommunedelplan for sykkel, 2018 - 2025 er Reinslettveien angitt som prioritert sykkelrute.

Analyser og referanseprosjekt

Trafikkanalyse for Snippen

I forbindelse med den delen av reguleringsplanen som omhandler trafikkarealet på Snippen, ble Cowi engasjert av Statens vegvesen for å gjennomføre en trafikkanalyse med hensikt å komme med forslag til en løsning som bedret forholdene for alle trafikkgrupper. Trafikkanalysen er utarbeidet med bakgrunn i manuelle trafikktellinger av alle trafikkgrupper i området rundt Snippen. Det er gjennomført flere arbeidsmøter mellom Statens vegvesen, Bodø kommune og Cowi for å komme frem til de anbefalte alternativer.

Formålet med arbeidet var, gjennom en grundig trafikkanalyse og vurdering, å komme med forslag til løsninger til ny utforming av rundkjøring og trafikkarealet ned forbi Kortneset som bedrer de trafikale forholdene for alle trafikanter. Hovedhensikten med prosjektet var å tilrettelegge for myke trafikanter. Premissgivende prioritering var som følger:

- Sykkel
- Gange
- Kollektiv
- Bil

Det var også ønskelig fra Statens vegvesen sin side at biltrafikken ikke blir skadelidende med tanke på gjennomføringen. I analysen er to alternativer utredet. Alternativ 1 legger ikke til rette for videreføring av lyskrysset ved Kortneset. Alternativ 2 legger til rette for videreføring av lyskrysset. Begge alternativene legger i lik grad til rette for gående og syklende.

Konklusjonen fra trafikkanalysen er at begge alternativene primært tilrettelegger for et forbedret sykkeltilbud gjennom Snippen og området rundt. Videre konkluderes det med at tiltakene ikke vil gå ut over biltrafikken i særlig grad.

Sykkelprioritert gate

Det er sett på flere alternativer for å tilrettelegge for syklende i Reinslettveien. Utfordringen er at gateløpet er smalt, og det er dermed utfordrende å legge til rette for separerte systemer for alle trafikantgrupper.

Sykkelprioriterte gater skiller seg fra sykkelgater ved at det er tillatt å kjøre bil i gaten, men at kjøring skal foregå på de syklenes premisser. Premisser for å kunne etablere sykkelprioriterte gater er som følger:

- ÅDT under 2000
- Fartsgrense 30 km/t
- Strekningen inngår i skiltet sykkelrute
- Strekningen har ikke kollektivtrafikk

Sykkelprioriterte gater er velprøvd i flere land i Europa. I Norge ble sykkelprioritert gate for første gang etablert som et prøveprosjekt i Møllegata i Stavanger i 2016. Sykkelprioriterte gater er hensiktsmessig i gater hvor det ikke er tilstrekkelig plass for separate systemer til alle trafikkgrupper.

Egne tall fra Stavanger kommune viser en tredobling av syklende i gaten, flere gående og færre biler etter at Møllegata ble utformet etter prinsippene for sykkelprioritert gate. I Stavanger er det ansett som en suksess og løsningen er etablert og planlagt i flere andre gater. Det er også etablert i byer som Bergen, Oslo og Drammen.

Transportøkonomisk institutt peker på at tiltaket ikke nødvendigvis medfører at det totalt sett blir flere syklende, men at flere velger å benytte de strekningene som er godt tilrettelagt.

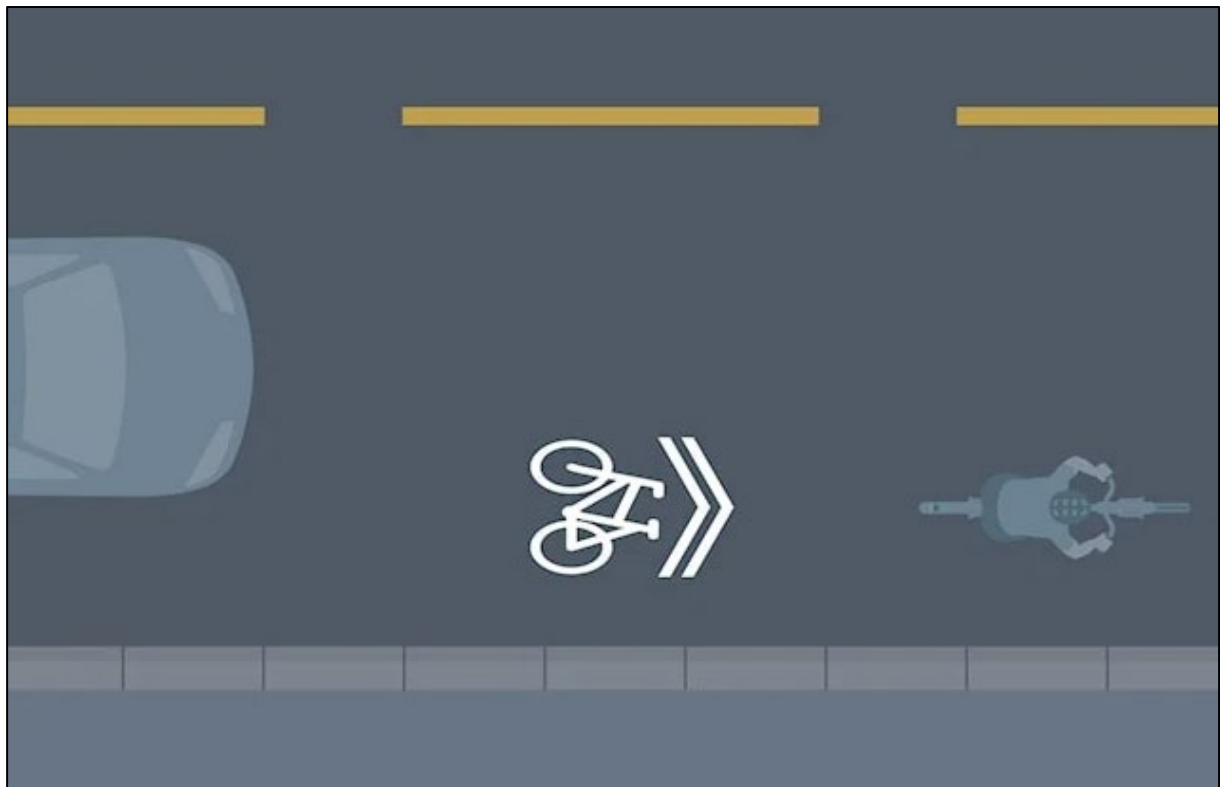
Sykkelprioriterte gater er utformet med et annet dekke, primært stor- eller smågatestein, i en bredde på rundt 50 centimeter i ytterkant av veibanen og asfalt i midten. Asfalten bør som hovedregel ha en annen farge enn vanlig asfalt for å tydelig vise at syklende er prioritert. Sykkelprioritert gate i Drammen er vist i figur 2.



Figur 2: Figuren viser eksempel på utforming av sykkelprioritert gate.

Sharrows

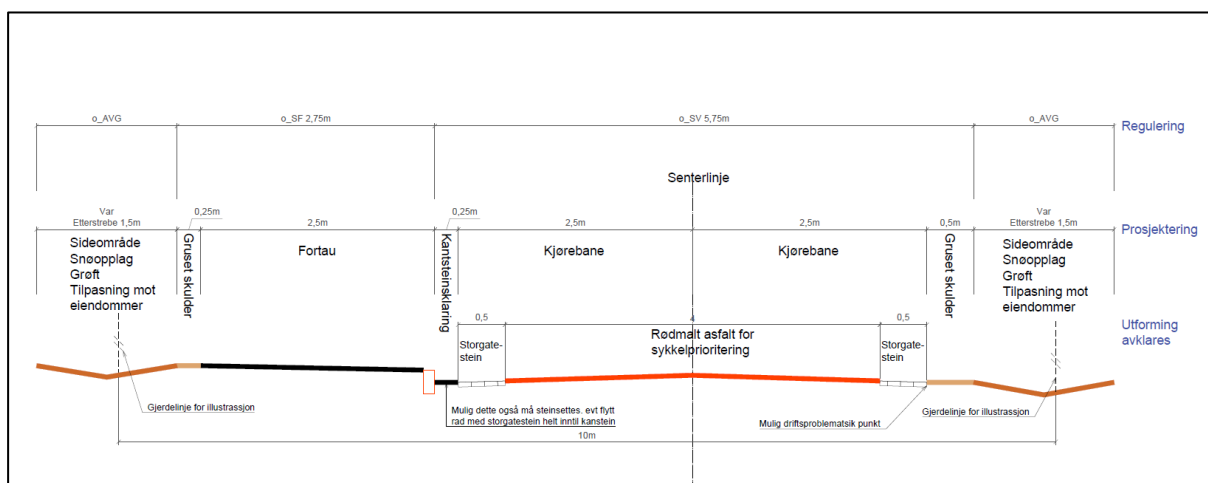
Sharrows er en oppmerking i veibanen som viser hvor syklende skal plassere seg (figur 3). Formålet med sharrows er å få syklister til å sykle mer strategisk i veibanen og dermed gjøre dem mer synlig i trafikkbildet. TØI har undersøkt tiltaket i Horten og Lillehammer. Videoregistrering viser at det var en økning av syklister som valgte veibanen fremfor fortau. I konklusjonen fra TØI skriver de at oppmerkingen har hatt tilsiktet effekt både i Horten og Lillehammer, ved at sykkeltrafikken er flyttet fra fortau til kjørebane, og at syklende og gående er mer fornøyd. De skriver videre at en mulig negativ effekt er at noen flere bilister opplever å bli hindret av andre trafikanter, og at flere syklister opplever utrygghet ved å sykle i gaten.



Figur 3: Figuren viser hvordan sharrows ser ut i veibanen.

Planforslaget

I planforslaget legges det opp til å regulere Reinslettveien som en sykkelprioritert gate med fortau. Bredden på gateløpet er smalt, og det er ikke plass til separerte løsninger for alle trafikkgrupper. Løsningen lar seg ikke regulere i plankartet, men prinsippet for opparbeiding er sikret gjennom bestemmelser i planen. Kjørebane reguleres til 5,75 meter. I dette arealet inngår vegskulder, steinsatt areal, asfaltert areal og kantsteinklaring. Fortauet reguleres til en bredde på 2,75 meter. Det reguleres også inn annet veiareal for å sikre tilstrekkelig areal til vintervedlikehold. Prinsippskisse av tverrprofil vises i figur 4.



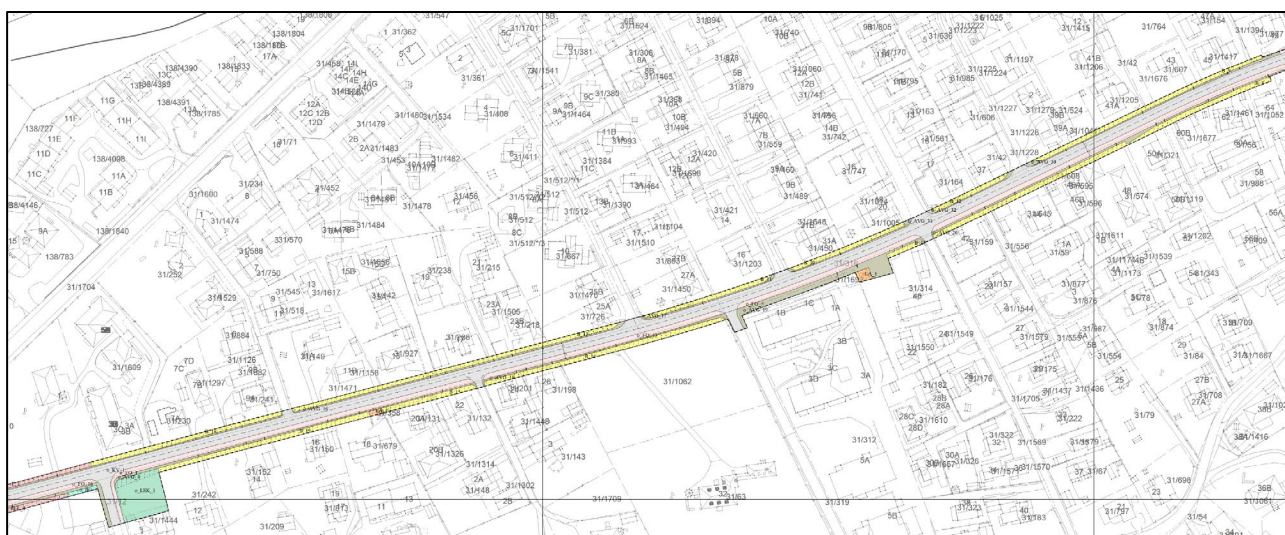
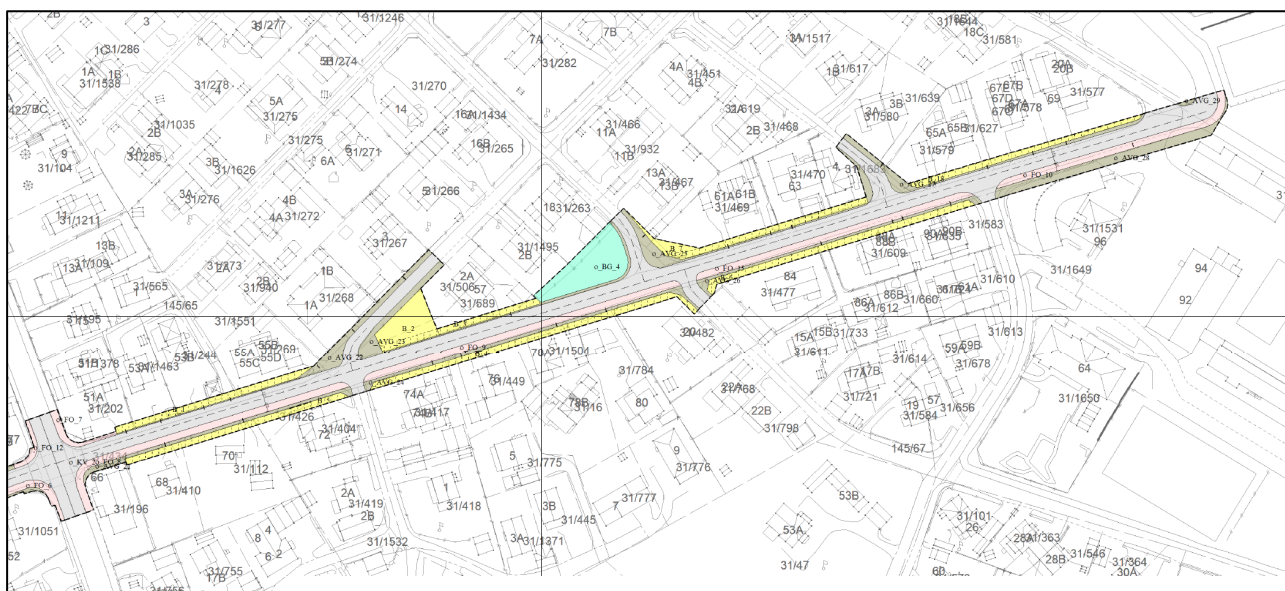
Figur 4: Figuren viser prinsippskisse av tverrprofil for sykkelprioritert gate. Opparbeidingen er sikret i bestemmelsene.

Fortauet langs Reinslettveien reguleres på sørsiden – på samme side som Saltvern skole. Fortauet kobler seg på fortauet ved dropp-off sonen. Utkjørselen på nordsiden av fellesskapet fjernes. Fortau på sørsiden vil også medføre at de to parkeringsplassene utenfor Joker ved krysset Kirkeveien - Reinslettveien ikke videreføres.

Flere av veiene øst i planområdet har en ugunstig vinkel mot Reinslettveien. Dette gjelder Torgersens vei, Myrvollveien og Rognveien. I planforslaget er disse veiene strammet opp og lagt vinkelrett på Reinslettveien. For å løse dette i krysset Reinslettveien x Myrvollveien er krysset forskjøvet noe grunnet mangel på plass.

Det reguleres også ca. 2,5 meter på hver side av veien med et bestemmelsesområde for å sikre tilstrekkelig areal for rigg og anleggsområde i anleggsfasen. Dette arealet er også viktig for å sikre fremkommelighet for myke trafikanter og utrykning i anleggsfasen. Arealet reguleres iht. gjeldende arealbruk. Noe vegetasjon og gjerder og mindre installasjoner kan bli midlertidig fjernet under anleggsfasen. Alt areal som blir påvirket i anleggsfasen skal tilbakeføres til sin opprinnelige stand.

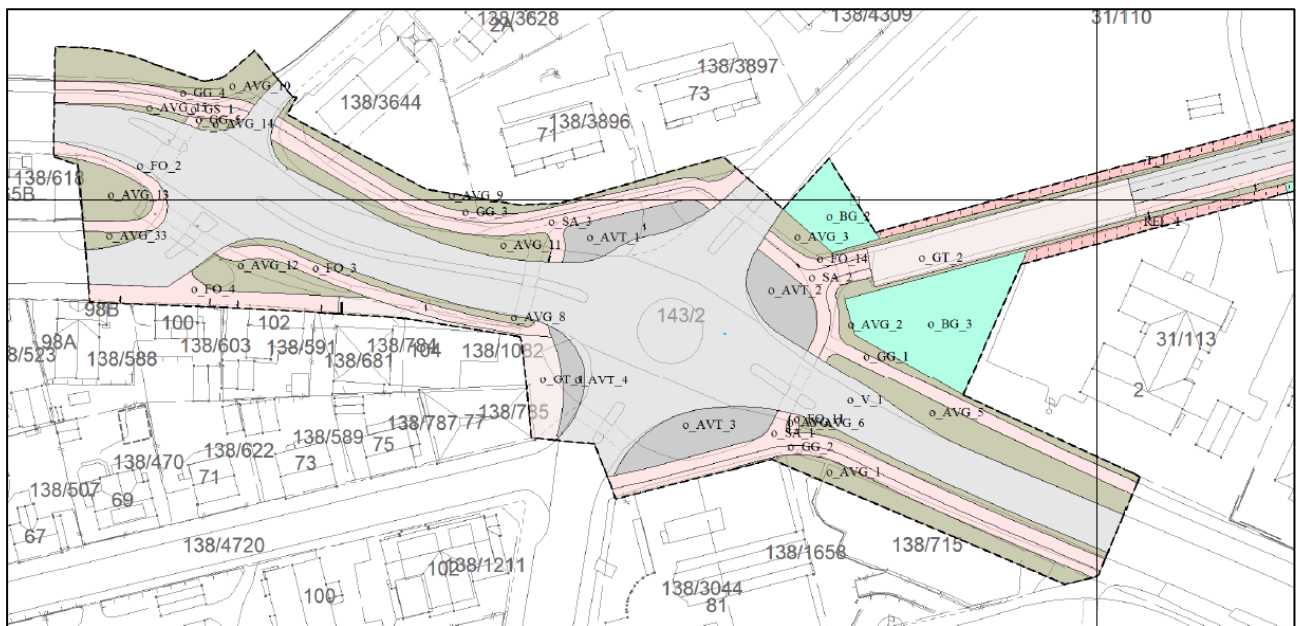
Areal som reguleres til blå-grønn struktur er en videreføring av avsatt areal i kommuneplanens arealdel. Samme gjelder for Odd Fellow og Hålogatun. Figur 5 og 6 viser forslag til regulering av Reinslettveien. Lekeplass vest i planområdet reguleres til offentlig lekeplass – i tråd med dagens bruk.



Arealet mellom avkjørsel til Odd Fellow og Snippen reguleres til gatetun. Her tillates det ulike typer sambruksareal, beplantning og møbleringssoner. Det kan tilrettelegges for sykkel, men parkering tillates ikke.

Trafikkarealet rund Snippen reguleres iht. trafikkanalyse, utarbeidet av Cowi, i samarbeid med Statens vegvesen og Bodø kommune. Hovednett for sykkel krysser rv. 80 øst for Snippen og følger langs nordsiden av Sjøgata ned til Bodø stasjon. Rv. 80 reguleres til vei. Arealet som reguleres til blå-grønn struktur er i tråd med dagens arealbruk.

I fellesbestemmelser til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur legges det til at det tillates mindre justeringer av formålsgrenser for å tilpasse og optimalisere løsninger, så fremt ikke hovedintensjonen til planen tilsidesettes



Figur 7: Figuren viser regulert trafikkareal rundt Snippen og Kortneset.

Vurderinger

Reinslettveien

Planforslaget vurderes å være i tråd med kommuneplanens arealdel og i samsvar med nasjonale og regionale føringer for arealplanlegging. Planen følger opp kommunedelplan for sykkel, 2018 - 2025 på en tilfredsstillende måte innenfor tilgjengelige rammer. Planforslaget kunne vært enda tydeligere med å sette krav om rød asfalt i Reinslettveien, men det vurderes som mer hensiktsmessig og forutsigbart for gjennomføringen å ikke ha det som et absolutt krav.

Gitt forutsetningene med begrenset disponibelt areal vurderes sykkelprioritert gate som den beste løsningen for Reinslettveien. Erfaringer viser at ved etablering av sykkelprioriterte gater velger flere syklister å benytte seg av disse fremfor andre veier uten tilrettelegging. Det er positivt om flere som sykler, velger Reinslettveien fremfor Rønvikveien, som også er mye brukt av syklende. Rønvikveien mangler areal for syklende, er en viktig gate for kollektiv og er utformet og har en fartsgrense tilpasset motoriserte kjøretøy. Syklister i Rønvikveien kommer ofte i konflikt med gående på fortau og kjørende i kjørebane.

I motsetning til sykkelfelt, som leder syklende ut mot veikanten, leder sykkelprioriterte gater syklister lengre mot midten av veibanen. Dette gjør de mer synlig i trafikkbildet og reduserer sjansen for at syklende havner i blindsoner for bilister. Dette gjør sykkelprioriterte gater til et tryggere alternativ enn de tradisjonelle sykkelfeltene. Sykkelprioritert gate kombinert med sharrows har en dobbelt effekt; Det bidrar ytterligere til at syklister plasserer seg lengre ut i veibanen, og dermed blir mer synlig. Undersøkelse TØI har gjennomført av effekten av sharrows i Horten og Lillehammer viser at tiltaket bidrar til at flere syklister velger kjørebane fremfor fortau – noe som bidrar med å dempe konflikten mellom gående og syklende. Det vurderes at sykkelprioritert gate og sharrows komplimenterer hverandre og vil gi en klar prioritering av syklende i veibanen. Tiltakene vil også minimere konflikt mellom gående og syklende.

Fortau langs sørsiden av Reinslettveien vurderes som den beste løsningen for elever ved Saltvern skole som har Reinslettveien som skolevei. Skolen ligger på sørsiden av veien, og plasseringen bidrar til at elever er separert fra annen trafikk i området rundt skolen. Det er

positivt da det er mye trafikk rundt skolen rundt skolestart og -slutt. Det forlenger også drop-off sonen slik at man unngår opphoping av biler og blokkering, slik som kan forekomme i dag.

Fortau langs sørsiden vil medføre at de to parkeringsplassene til Joker blir fjernet. Parkeringen skjer delvis på offentlig grunn og manøvrering inn og ut fra plassene foregår på fortau. Dette vurderes som en dårlig løsning i forhold til trafiksikkerheten. Hensikten med planen er å legge til rette for myke trafikanter. Dette hensynet er i vurderingen tillagt større vekt enn opprettholdelse av de to parkeringsplassene.

Oppstramming av kryss i den østre delen av Reinslettveien vurderes som gode tiltak for å bedre trafiksikkerheten. Vinkelrette kryss gir bedre sikt inn mot Reinslettveien. En forskyving av krysset i Myrvollveien gir en fartsreducerende effekt for biler som krysser Reinslettveien. Oppstramming av krysset ved Torgersens vei gir en betydelig bedre situasjon enn dagens situasjon. Oppstramming av krysset i Rognveien gir en bedre trafikal situasjon, men det medfører også at det er behov for grunnerverv for å ha nok plass til krysset.

Reguleringsplanen gir ikke rom for videreføring av gateparkering i Reinslettveien. Gateparkering gir dårligere oversikt for bilister. Fotgjengere som kommer ut mellom parkerte biler for å krysse veien representerer en trafikkfare. Dette gjelder spesielt barn som har en annen trafikkforståelse en voksne

Snippen

Intensjonen med å ta med trafikkarealet rundt Snippen var å sikre bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Planen sikrer areal for syklende og gående, og legger til rette for en god kobling for myke trafikanter mellom Rønvik bydel og Bodø sentrum.

I trafikkanalysen for Snippen er det vurdert to alternativer. Begge alternativene sikrer areal for gående og syklende, og legger til rette for en god kobling mellom Rønvik bydel og Bodø sentrum for myke trafikanter på lik linje.

I planforslaget er alternativet som viderefører lyskrysset ved Kortneset regulert. Ved å legge til rette for videreføring av lyskrysset, sikres fleksibilitet samt alternative omkjøringer dersom det blir et behov for det. Dette er i tråd med Statens vegvesen sitt ønske om at biltrafikken ikke skal bli skadelidende av tiltaket, samt innspillet til Bane NOR om at tiltaket det reguleres for ikke skal være til unødvendig hinder for avviklingen av alternativ transport for tog (buss for tog).

Trafiksikkerhet

Planforslaget legger til rette for fortau med høy standard i Reinslettveien. Dette bidrar til bedre trafiksikkerhet for gående. Utformingen av kjørebanen skal bidra til å gjøre syklende mer synlig i trafikkbildet. Reguleringsplanen gir ikke rom for gateparkering. Dette gjør Reinslettveien mer oversiktlig og fjerner faren for at fotgjengere kan komme ut mellom parkerte biler. Dette gjelder som nevnt spesielt for barn som ikke har den samme trafikkforståelsen som voksne.

Alle frisiktsoner vil være innenfor samferdselsformål og det er derfor ikke behov for å tegne inn frisiktsonene i plankartet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Opparbeiding av Reinslettveien bekostes av Bypakke Bodø.

Planforslaget er forankret i FNs bærekraftsmål, Bodø kommunes folkehelseplan og Bodø kommunes klima- og energiplan. Planen legger til rette for trygg fremkommelighet for myke trafikanter og gjør det mer attraktivt å velge sykkel og gange som transportmiddel. Planen legger også til rette for trygg skolevei for elever ved Saltvern skole.

Planforslaget er spesielt forankret i bærekraftsmål 3 – God helse og livskvalitet, 11 -Bærekraftige byer og lokalsamfunn og 13 – stoppe klimaendringer.

Konklusjon og anbefaling

Planforslaget er tilstrekkelig grunngitt og dokumentert i samsvar med gjeldende lover og forskrifter, sentrale planer og retningslinjer. Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert, og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte.

Planen legger til rette for syklende og trygg ferdsel for gående i Reinslettveien og i trafikkarealet rundt Snippen, i tråd med kommunedelplan for sykkel, 2018 – 2025

Planen sikrer infrastruktur i området rundt snippen og bidrar med å legge til rette for god forbindelse for myke trafikanter mellom Rønvik bydel og sentrum bydel.

Det konkluderes med bakgrunn i overnevnte at planen kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kristin Stavnes Jordbru
Leder, Plan og mobilitet

Saksbehandler: Stian Aase

Trykte vedlegg:

- | | |
|----|---|
| 1 | Forslag til plankart |
| 2 | Forslag til planbestemmelser |
| 3 | Forslag til planbeskrivelse |
| 4 | ROS- analyse |
| 5 | Trafikkanalyse, Rv. 80 Snippen |
| 6 | Geoteknisk rapport |
| 7 | Trafikktelling - Leiteveien 15-Begge veier |
| 8 | Trafikktelling - Reinslettveien 66 begge veier |
| 9 | Trafikktelling - Reinslettveien 66-Begge veier 11.01.2023 |
| 10 | Alle innspill samlet |