asplan
viak

Oppdragsgiver:	Bodø Kommune
Oppdragsnavn:	Nytt sykehjem i Bodø-Mulighetsstudium med mer
Oppdragsnummer:	650968-01
Utarbeidet av:	Eleanor Clark
Oppdragsleder:	Line Fogedgaard Juul
Dato:	14.10.2026
Tilgjengelighet:	Åpent

Detaljregulering nytt sykehjem, Hålogalandsgata 131, Bodø: Mobilitet og trafikk

1. Innledning
2. Dagens situasjon
   - 2.1. Planområdets lokalisering
   - 2.2. Dagens transport- og mobilitetstilbud
   - 2.3. Trafikksikkerhet
   - 2.4. Tilgjengelighet
3. Føringer fra overordnete planer
   - 3.1. Bypakke Bodø
   - 3.2. Forslag til ny KPA 2026-2038
4. Planforslaget
   - 4.1. Mobilitetsløsninger i planforslaget
5. Turproduksjon og reisemiddelbruk
   - 5.1. Fremtidig ansatte og besøkende
   - 5.2. Turproduksjon og reisemiddelfordeling
6. Parkering
   - 6.1. Dimensjonering av parkeringstilbudet
   - 6.2. Parkeringstilbudet i planforslaget
7. Trafikale konsekvenser av planforslaget
   - 7.1. Trafikk i adkomstkryss
   - 7.2. Trafikkavvikling i adkomstkryss

7.3. Konklusjon

Versjonslogg:

03	14.10.26	Oppdatert etter innspill fra kommunen. Oppdatert landskapsplan (05.10.26)	EC	
02	28.05.26	Oppdatert illustrasjonsplan (27.05.26)	EC	
01	07.05.26	Nytt dokument	EC	KLH
VER.	**DATO**	**BESKRIVELSE**	**AV**	**KS**

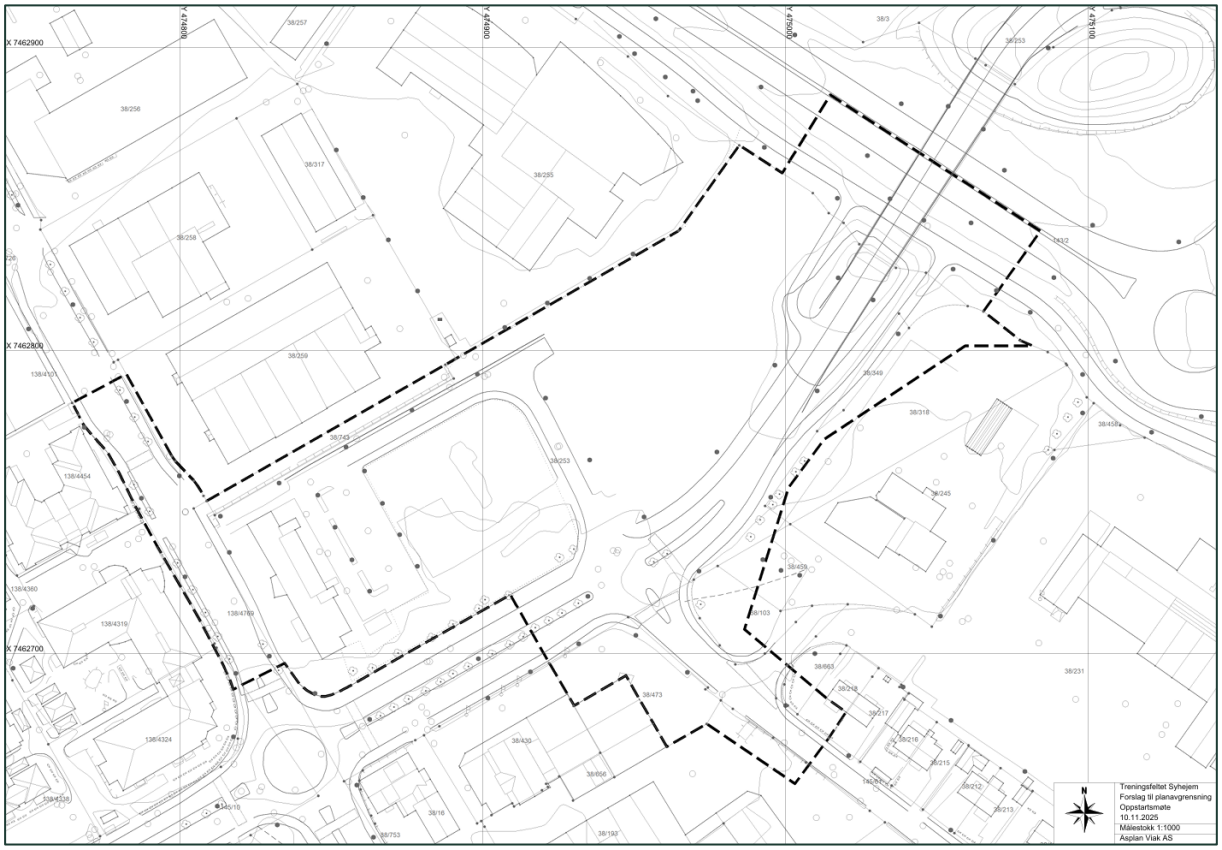
1. Innledning

Asplan Viak AS er engasjert av Bodø kommune til å utarbeide detaljregulering for et nytt sykehjem i Bodø lokalisert på eiendommen gnr 38 bnr 253. Formålet med planen er å legge til rette for et nytt sykehjem i Bodø, med mellom 100 – 200 sykehjemsplasser, med tilhørende nødvendig anlegg.

Varslet plangrense er vist i Figur 1-1. Området består i dag av et offentlig bygg med tilhørende parkeringsplass, veg og noe ubebygd areal, samt omkringliggende vegsystem som kan bli aktuelt å se på i planprosessen. Kommunale boliger i sørvest som grenser mot Gamle Riksvei inngår i planområdet og blir videreført, og adkomst til disse må ivaretas i planen. Hovedatkomst til planområdet er tenkt fra Hålogalandsgata.

Bodø kommune har høye miljøambisjoner for dette prosjektet. Kommunen har til hensikt å sertifisere bygget til BREEAM Very Good. Dette gir noen føringer for løsninger i planforslaget.

I dette notatet er det gjort en vurdering av de trafikale konsekvensene av planforslaget, og hvordan den ivaretar trafikksikkerhet og sikrer god mobilitet for alle trafikanter til, fra og i planområdet.



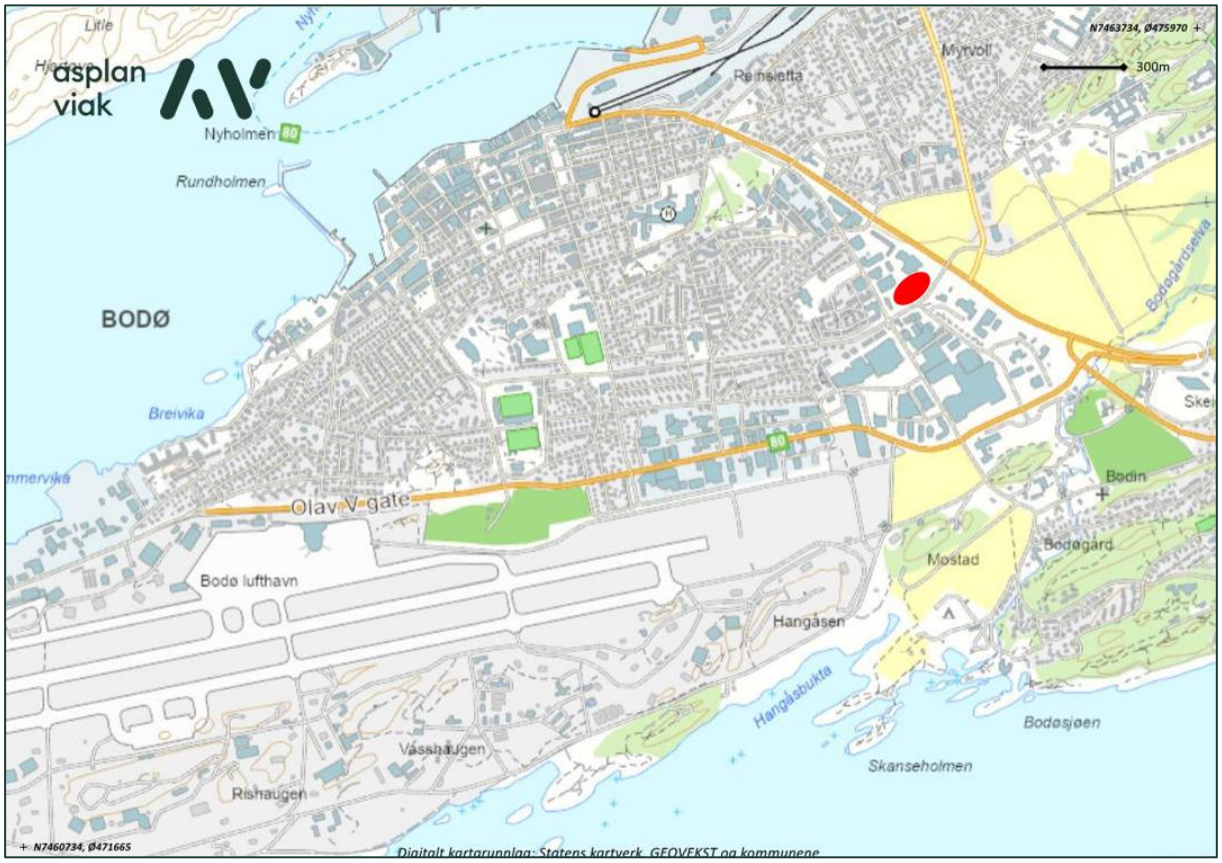
Figur 1-1 Kart med varslet plangrense (vist med stiplet linje).

2. Dagens situasjon

2.1. Planområdets lokalisering

Planområdet ligger litt under 2 km øst for Bodø sentrum. Området ligger rett over Rv. 80 Bodøveien fra Thalleåkeren, hvor det planlegges nytt stadion for Bodø/Glimt.

I umiddelbar nærhet finnes Sølvsuper helsehus, Østbyen skole, City Nord kjøpesenter og flere etablerte boligområder. Avstanden til sentrum er kort, og det er gode forbindelser til både handel, kultur og rekreasjon



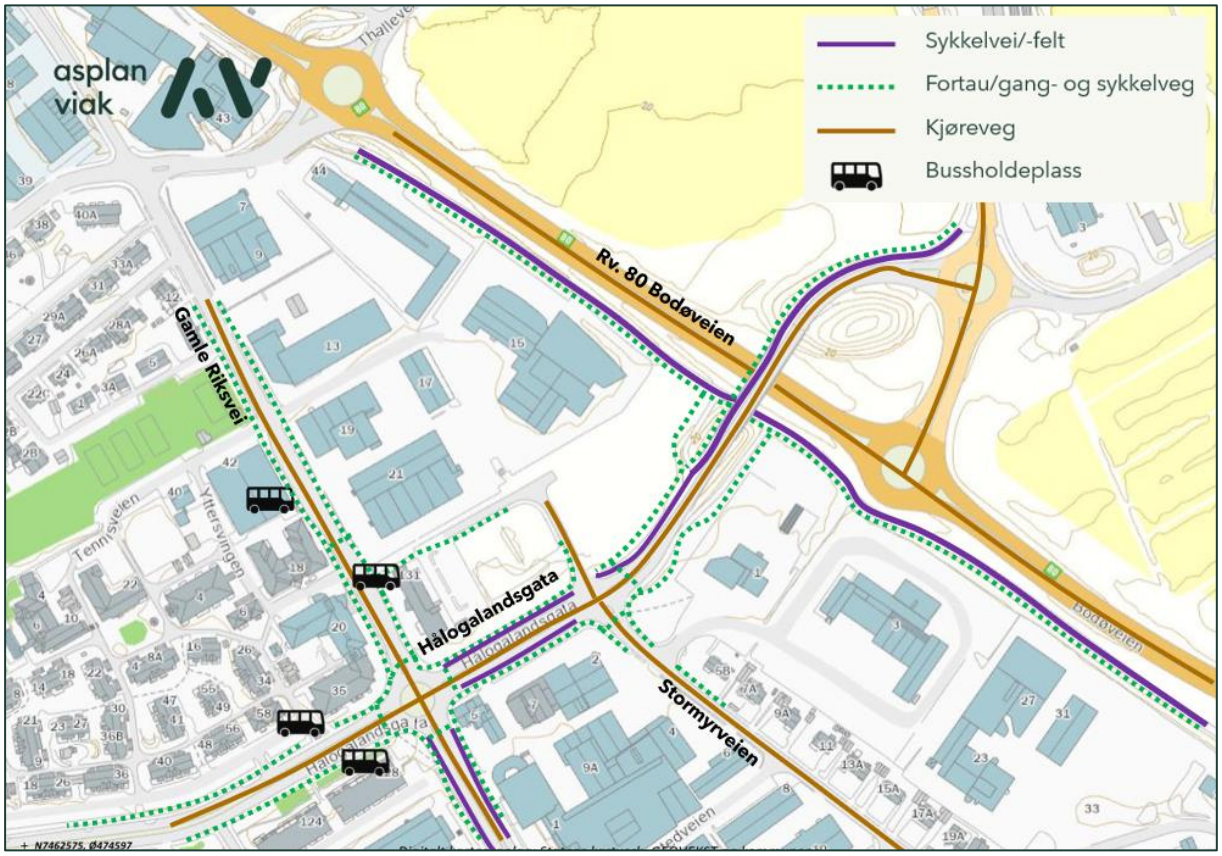
Figur 2-1 Planområdets lokalisering.

2.2. Dagens transport- og mobilitetstilbud

Figur 2-2 viser dagens transport- og mobilitetstilbud ved planområdet.

Rv. 80 Bodøveien går langs nordsiden av planområdet, mens hovedadkomsten for sykkel og kjøretøy er fra Hålogalandsgata, som ligger langs østsiden.

Tilbudet for de forskjellige trafikanter er nærmere beskrevet i følgende avsnitter.



Figur 2-2 Dagens transport- og mobilitetstilbud ved planområdet.

2.2.1. Gang- og sykkeltilbud

Planområdet er lett tilgjengelig med sykkel. På nordsiden av Hålogalandsgata er det to-vegs sykkelveg med fortau forbi planområdet, mellom krysset med Fv. 834 Kirkeveien og Gamle Riksvei. Det er også ensidig sykkelfelt i østgående retning i Hålogalandsgata, og tosidig sykkelfelt i kjørebanen i Gamle Riksvei sør for krysset med Hålogalandsgata. Ellers deler syklende gang- og sykkelveger med gående.

Gående har et tilbud med tosidig fortau i Gamle Riksvei og Hålogalandsgata. Det er gangfelt over alle vegarmer i rundkjøring Hålogalandsgata/Gamle Riksvei og over Hålogalandsgata i forlengelse av Stormyrveien, rett øst for kjøreadkomst inn til planområdet. Det er ensidig fortau i Stormyrveien.

2.2.2. Kollektivtilbud

De nærmeste bussholdeplassene ligger innen kort gangavstand. Holdeplass «Stadiontunet gamle riksveg» ligger i Gamle Riksvei ca. 100 m fra planområdet via en asfaltert gangforbindelse langs den nordre siden av rus- og psykiatrisenteret, med tre

forskjellige bussruter (linjer 1, 2 og 3) med tilbud til sentrum, lufthavnen og boligområder øst og sør for sentrum. Holdeplass Stadiontunet ligger i Hålogalandsgata ca. 200 m vest for planområdet, med adkomst til planområdet via hovedvegen, og har en bussrute (linje 4) med tilbud til sentrum og boligområder i nord.

Bussrutene har god frekvens på dagstid:

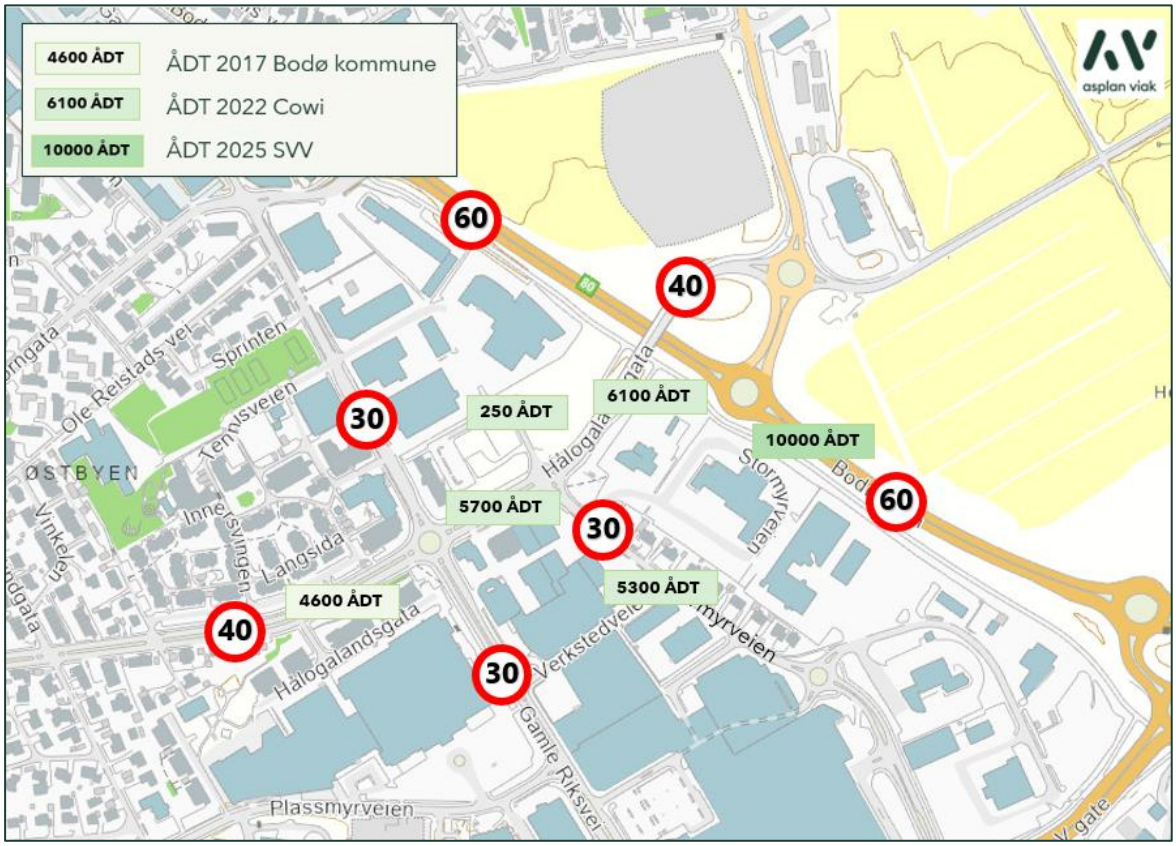
- Linje 1 Bodø lufthavn – Bodø sentrum – Bjørndalslia. 6 avganger/time i hver retning.
- Linje 2 Bodø lufthavn – Bodø sentrum – Bodøsjøen – Universitet. 6 avganger/time i hver retning.
- Linje 3 Vollen – Bodø sentrum – Stordalen. 2-3 avganger/time i hver retning.
- Linje 4 Løpsmark – Bodø sentrum – Tverlandet. 2-4 avganger/time i hver retning.

Busstilbudet på ukedager er mellom ca. kl. 06 – kl. 23 / midnatt. Linje 2 kjører gjennom natten.

2.2.3. Vegnett, kjøreadkomst og parkering

Kjøreadkomst til planområdet er fra Hålogalandsgata via et x-kryss med Johan Bakkens vei og Stormyrveien.

Figur 2-3 viser vegnettet ved planområdet, med fartsgrenser og trafikkmengder (årsdøgntrafikk ÅDT) fra Statens vegvesen og tellinger gjennomført av Bodø kommune og Cowi. Det er forskjellige årstall for disse tellingene.



Figur 2-3 Dagens vegnett ved planområdet, med fartsgrense og trafikkmengde (ÅDT).

I den vestlige delen av planområdet er det ca. 30 bilparkeringsplasser for rus- og psykiatrisenteret som har kjøreadkomst via Johan Bakkens vei.

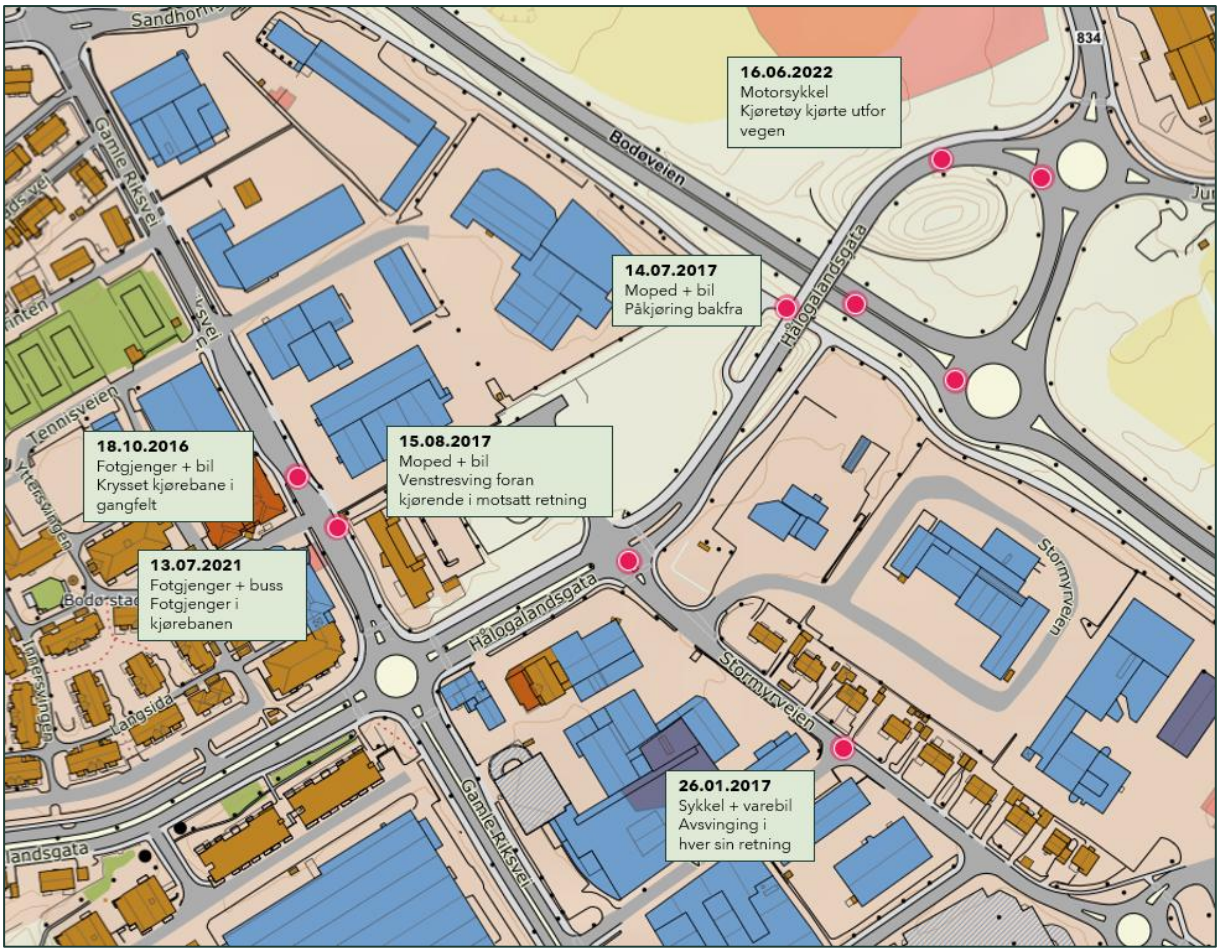


Figur 2-4 Parkering for tjenestebiler for rus- og psykiatrisenter, med ladepunkter. Dagens situasjon. Kilde: Google Streetview.

2.3. Trafikksikkerhet

Figur 2-5 viser registrerte trafikkulykker i nærheten av planområdet de siste 10 årene. Statistikk kommer fra Statens vegvesens database, hvor det finnes informasjon om trafikanter og type ulykker, men ikke alvorlighetsgraden.

Det er registrert et par ulykker i Gamle Riksvei som involverer fotgjenger i kjørebanen, og en ulykke mellom bil og moped i adkomstkrysset 9 år siden. Ellers har det blitt registrert få ulykker, og ingenting som krever spesiell oppfølging.



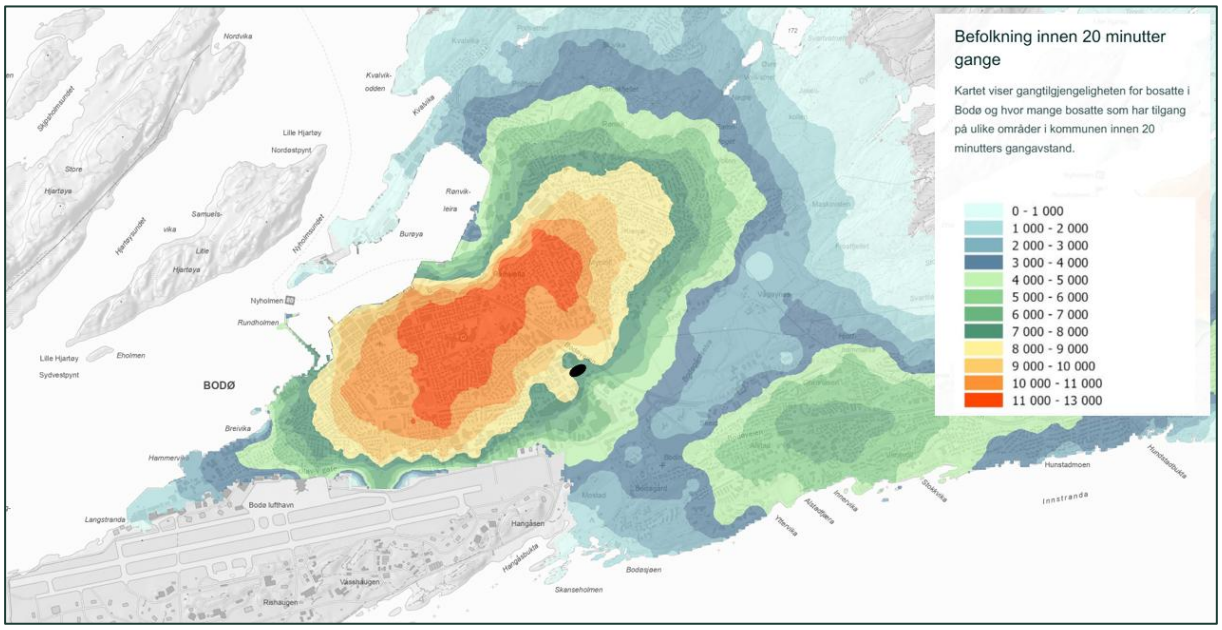
Figur 2-5 Registrerte trafikkulykker ved planområdet de 10 siste årene (04.2016-04.2026). Kilde: Statens vegvesen vegkart.

2.4. Tilgjengelighet

Asplan Viak har gjennomført en ABC-kartlegging[1] for Bodø kommune som faglig kunnskap om lokalisering av næringsarealer til arbeidet med kommuneplanens arealdel.

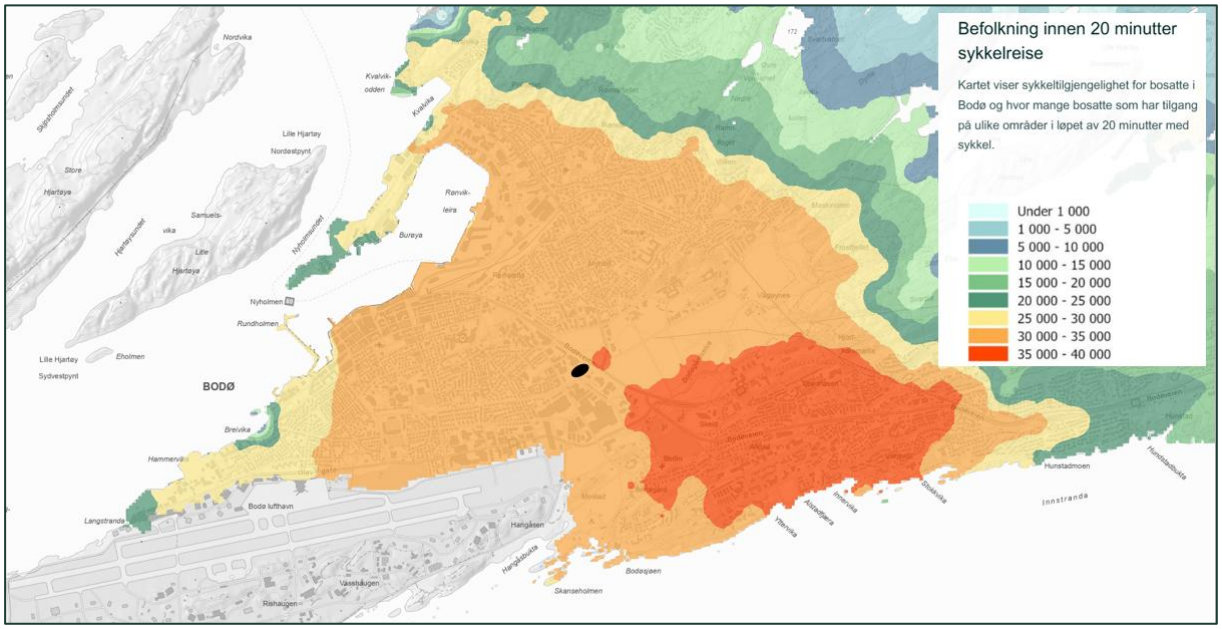
Det er utarbeidet et ABC-kart for Bodø med utgangspunkt i tilgjengelighetsanalyser for forskjellige reisemidler, samt andre vurderingskriterier. Figur 2-6 - Figur 2-9 viser tilgjengelighetskart for gående, syklende og kollektivtransport uttrykt som antall bosatte innenfor gitte reisetider og for bil i forhold til reisetid.

Beregning av tilgjengelighet er basert på dagens befolkningsstruktur og nettverk for de enkle transportmidlene.

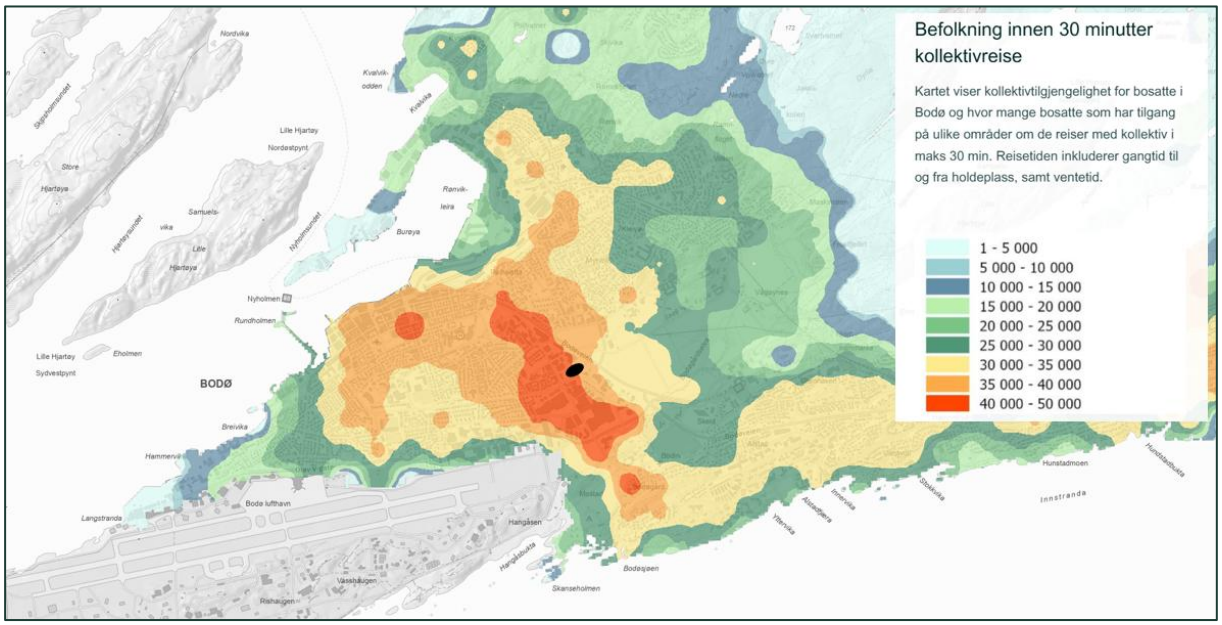


Figur 2-6 Tilgjengelighet til fots - antall bosatte innen 20 minutters gangavstand. Planområdet markert med svart prikk. Kilde: Bodø kommune.

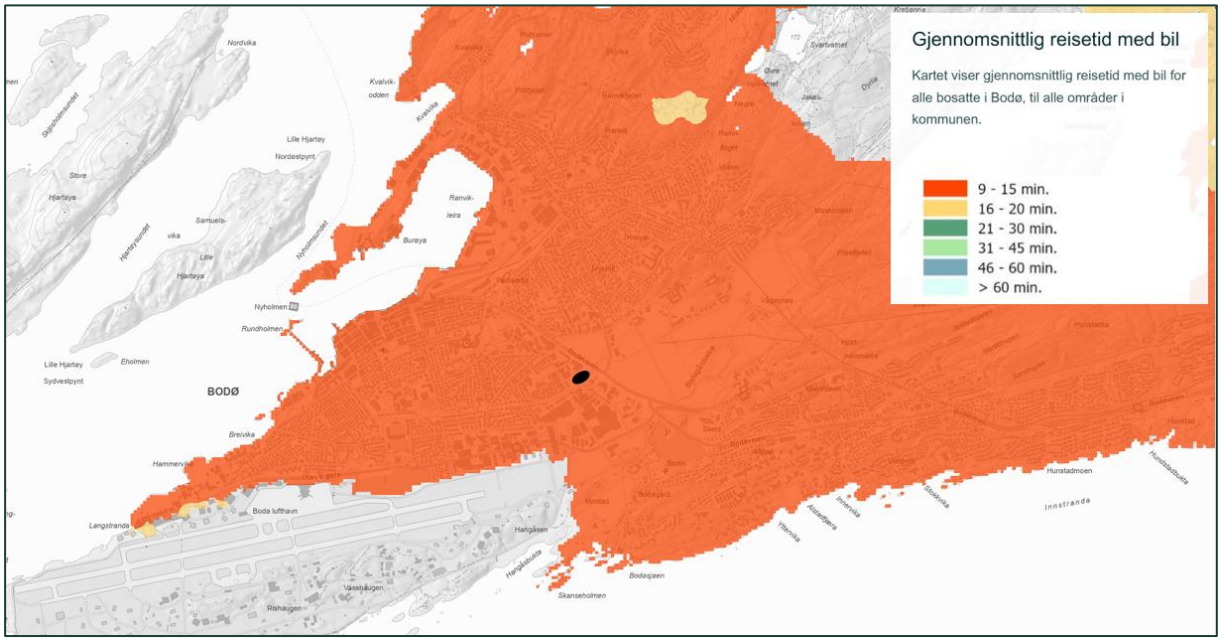
[1] https://storymaps.arcgis.com/stories/6cbf48840890480abf240cf207b91f32



Figur 2-7 Tilgjengelighet med sykkel - antall bosatte innen 20 minutters sykkelavstand. Planområdet markert med svart prikk. Kilde: Bodø kommune.



Figur 2-8 Tilgjengelighet med kollektivtransport - antall bosatte innen 30 minutters avstand med kollektivtransport. Planområdet markert med svart prikk. Kilde: Bodø kommune.

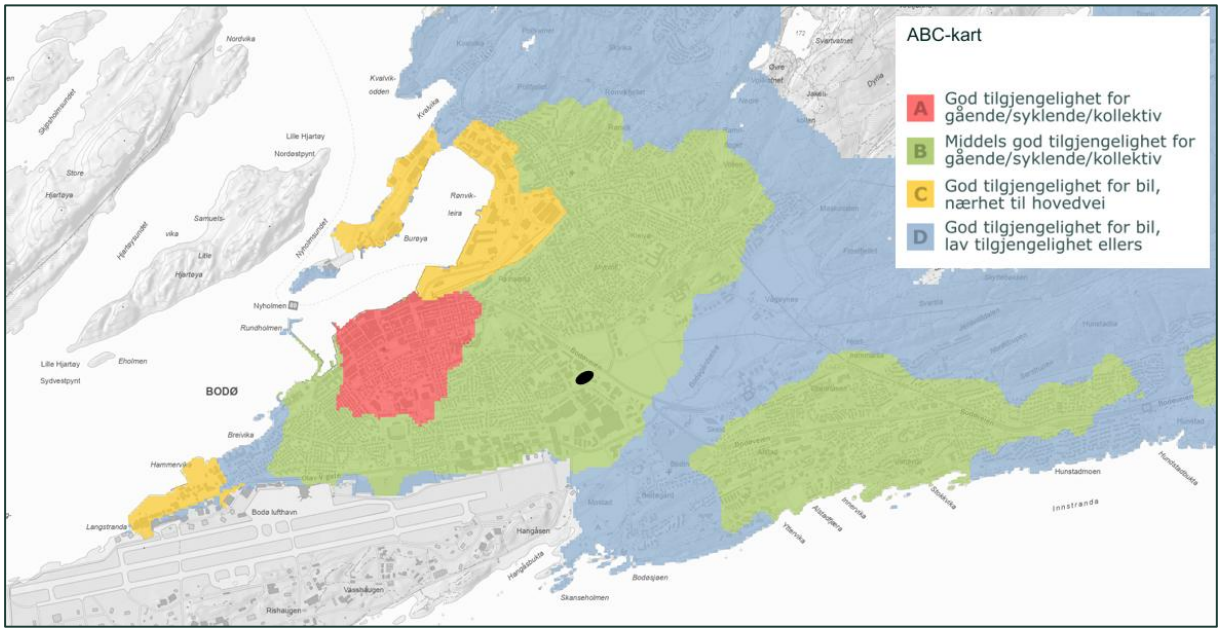


Figur 2-9 Tilgjengelighet med bil (reisetid i minutter) for bosatte i Bodø. Planområdet markert med svart prikk. Kilde: Bodø kommune.

Planområdet er et av de mest tilgjengelige steder i kommunen med buss, og har også god tilgjengelighet med sykkel. Det er noe svakere tilgjengelighet til fots på grunn av lenger avstand for boligområdene. Biltilgjengelighet er utmerket, men det gjelder stort sett hele byen.

Figur 2-10 viser ABC- kart for Bodø, hvor planområdet ligger i sone B.

Ifølge kartleggingen har B-områder god lokal kollektivtilgjengelighet og middels god tilgjengelighet for bil. Det er sentrale områder hvor det kan være en blanding mellom bolig og næring.



Figur 2-10 ABC-kart for Bodø. Planområdet er markert med svart prikk, og ligger i området B. Kilde: Bodø kommune.

3. Føringer fra overordnete planer

3.1. Bypakke Bodø

Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen med målsetting om «et mer fremtidsrettet og trygt samferdselssystem, der flere velger å gå, sykle og reise kollektivt.» Nullvekstmålet ligger til grunn, dvs. all vekst i persontransport skal tas med gang, sykkel og kollektiv.

Hovedmål[2] for Bypakke Bodø er:

- Fortsette utvikling av en tett bystruktur som gir mindre transportbehov og redusert bilbruk.
- Prioritere tiltak og løsninger som fremmer trafikksikkerhet og øker bruken av miljøvennlige transportformer.
- Styrke Bodø som knutepunkt i det nasjonale og regionale transportnettet for gods og personer, ved å etablere og videreutvikle at trygt og effektivt hovedsystem.

[2] https://bypakkebodo.no/_f/p57/id259fd2c-5194-4dd8-bc30-6a803075ea91/vedlegg-sak-7_220524-handlingsprogram-bypakke-bodo-24-27.pdf

- Etablere et felles finansieringsgrunnlag og virkemiddelsett for gjennomføring av nødvendige tiltak.

I tillegg til overordnede mål, har Bypakken et mål om at tallet på personer som går, sykler eller bruker kollektiv skal være minst 21 % av trafikantene.

3.2. Forslag til ny KPA 2026-2038

Forslag til ny arealdel for kommuneplanen skal etter planen sluttbehandles i Bystyret før sommeren 2026.

Bestemmelser for parkering er oppdatert i den nye planen. Planområdet ligger i sone B, som vist i Figur 3-1.



Figur 3-1 Parkeringssoner i bestemmelsene i forslag til KPA 2026-2038. Planområdet ligger i Sone B.

Formål «sykehjem» dekkes ikke av krav for bil- og sykkelparkering som vist i tabellene i §3.1.1 i bestemmelsene. Antall parkeringsplasser må heller vurderes særskilt ref. §3.1.2 og oppsummert under:

- Beskrivelse av tiltak for å begrense bilbruk.
- Utredning av reelt parkeringsbehov, basert på boligtyper og størrelser, antall årsverk/samtidig tilstedeværende ansatte, besøksintensitet, kollektivdekning, stedlige forhold osv. Parkeringsbehovet knyttet til større enkeltarrangement (publikumstopper) skal ikke være dimensjonerende for bilparkering.

- Vurderinger av parkeringsdekning i nærområdet og potensiale for sambruk av plasser.
- Dersom det er ønskelig med bildelingsløsning må områdets og tiltakets egnethet for slik løsning vurderes. Det må også redegjøres for antall parkeringsplasser som kan erstattes av bildelingsplasser.

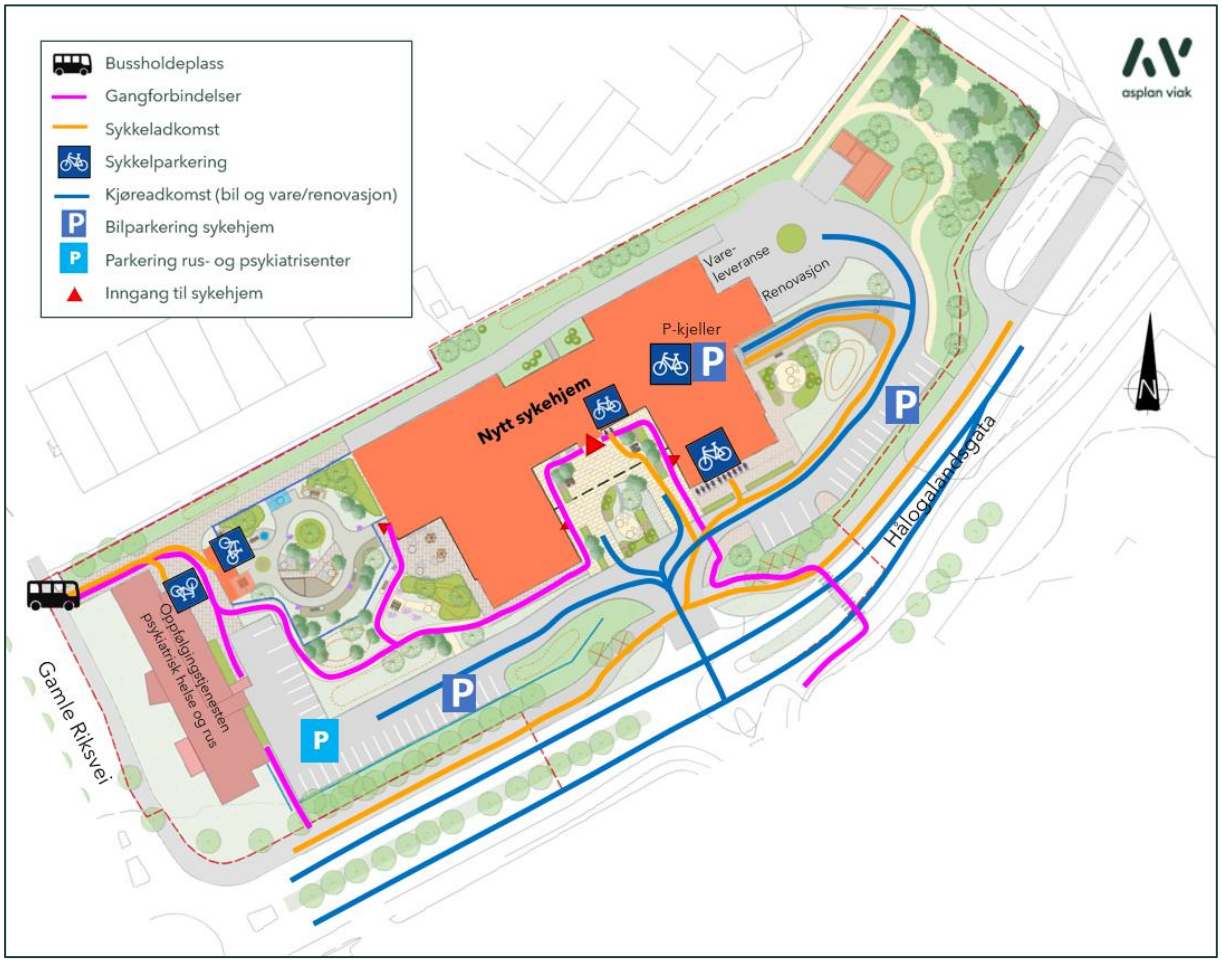
I tillegg gjelder følgende krav (§3.2):

- Parkeringsplassene for bil skal etableres på samme eiendom som aktuell bygning, eller på fellesareal/ i fellesanlegg innenfor en avstand på maksimum 250 m fra inn-/utgang parkeringsanlegg til inngangen til omsøkt bygning.
- Av samlet antall bilparkeringsplasser skal minst 5 % være utformet og reservert for forflytningshemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand til hovedinngang.
- Parkeringsplassene for sykkel skal etableres på samme eiendom som omsøkt bygning eller på fellesareal / i fellesanlegg innenfor en avstand på maksimum 25 m fra hovedinngang til omsøkt bygning.
- Sykkelstativ skal være låsbart og bør være klimabeskyttet. Sykkelstativ utendørs skal gis en god estetisk utforming.

4. Planforslaget

Planforslaget legger til rette for etablering av et sykehjem med inntil 192 plasser. Kjøreadkomst til planområdet blir fortsatt fra Hålogalandsgata. Det legges også til rette for kjøreadkomst til parkering for ansatte og tjenestebiler for rus- og psykiatrisenteret som ligger i vest i planområdet.

Figur 4-1 viser en illustrasjon av planforslaget med en oversikt over de trafikale løsningene.



Figur 4-1 Illustrasjon av trafikale løsninger i planforslaget. Bakgrunnsbilde Landskapsplan Asplan Viak 05.10.26.

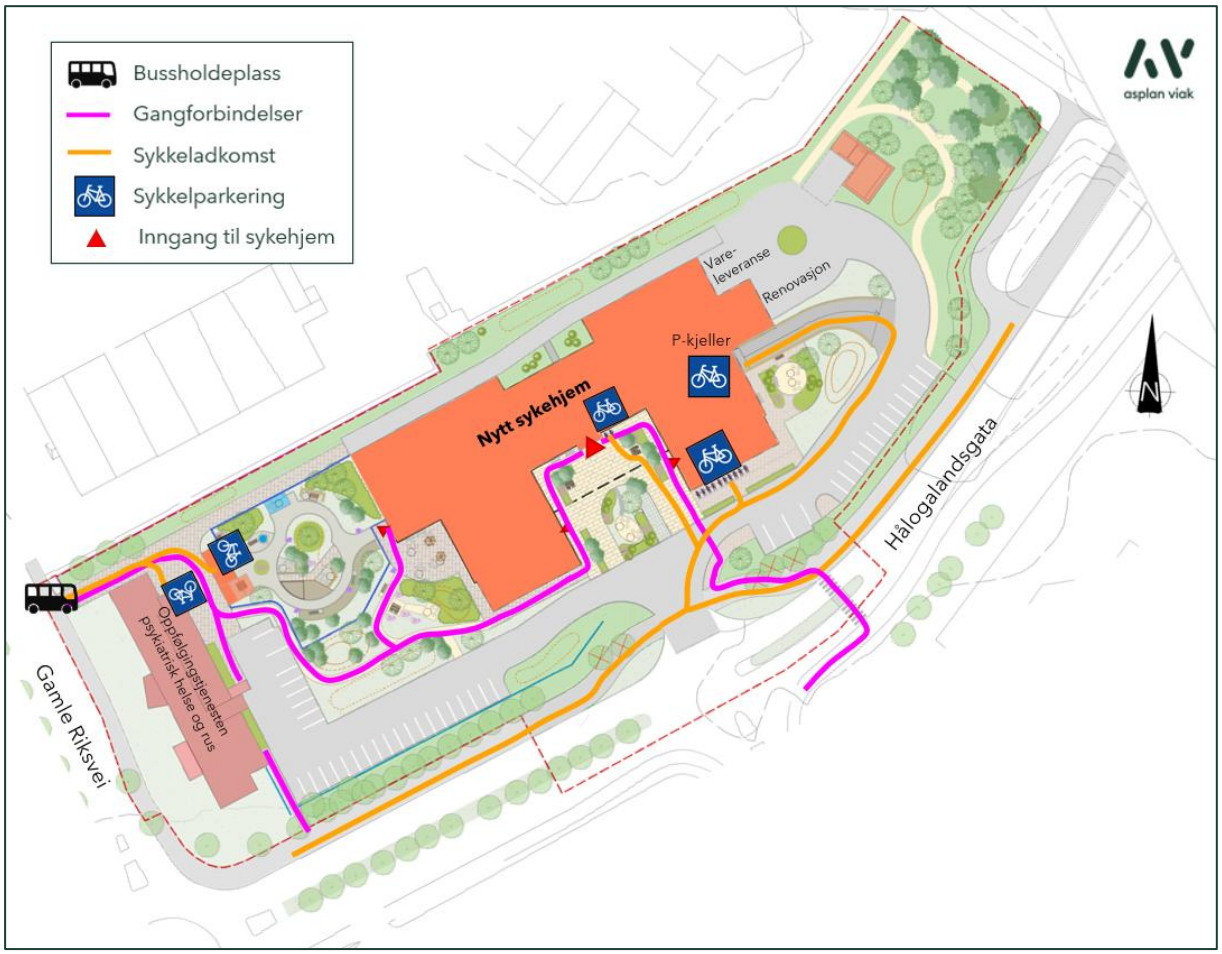
4.1. Mobilitetsløsninger i planforslaget

4.1.1. Gang- og sykkeltilbud

Gang- og sykkeltilbud i planforslaget er vist i Figur 4-2 og oppsummert under:

- Dagens gangforbindelse mellom bussholdeplasser i Gamle Riksvei og planområdet, langs nordsiden av rus- og psykiatrisenteret er videreført i planforslaget. Det etableres gangforbindelser gjennom hageområdet vest for sykehjemmet slik at forbindelsen til bussholdeplasser er både enkelt og bilfritt. Det gjelder også adkomst til rus- og psykiatrisenteret.
- Gangadkomst fra Hålogalandsgata er også ivaretatt i planen, med fortau på nordsiden av adkomstvegen. Her er det en tydelig forbindelse til hovedinngangen.

- Eksisterende gangfelt over Hålogalandsgata, rett øst for adkomstkrysset, er flyttet litt østover som følger av nyt utforming av adkomstkrysset. Forbindelsen videre til sykehjemmet er sikret med et fortau langs nordsiden av adkomstvegen.
- Syklister får adkomst til planområdet via sykkelvegen i Hålogalandsgata og nyt adkomstkryss.
- Det etableres sykkelparkering på bakken ved og i kort gangavstand fra hovedinngangen til sykehjemmet, og i parkeringskjeller med adkomst via en kjørerampe.
- Dagens sykkelparkering for rus- og psykiatrisenteret, som ligger på nord-vest siden av bygget, utvides med flere plasser i et sykkelbod rett vest for ny sansehage.



Figur 4-2 Gang- og sykkeltilbud i planforslaget, og sammenheng med omgivelsen.

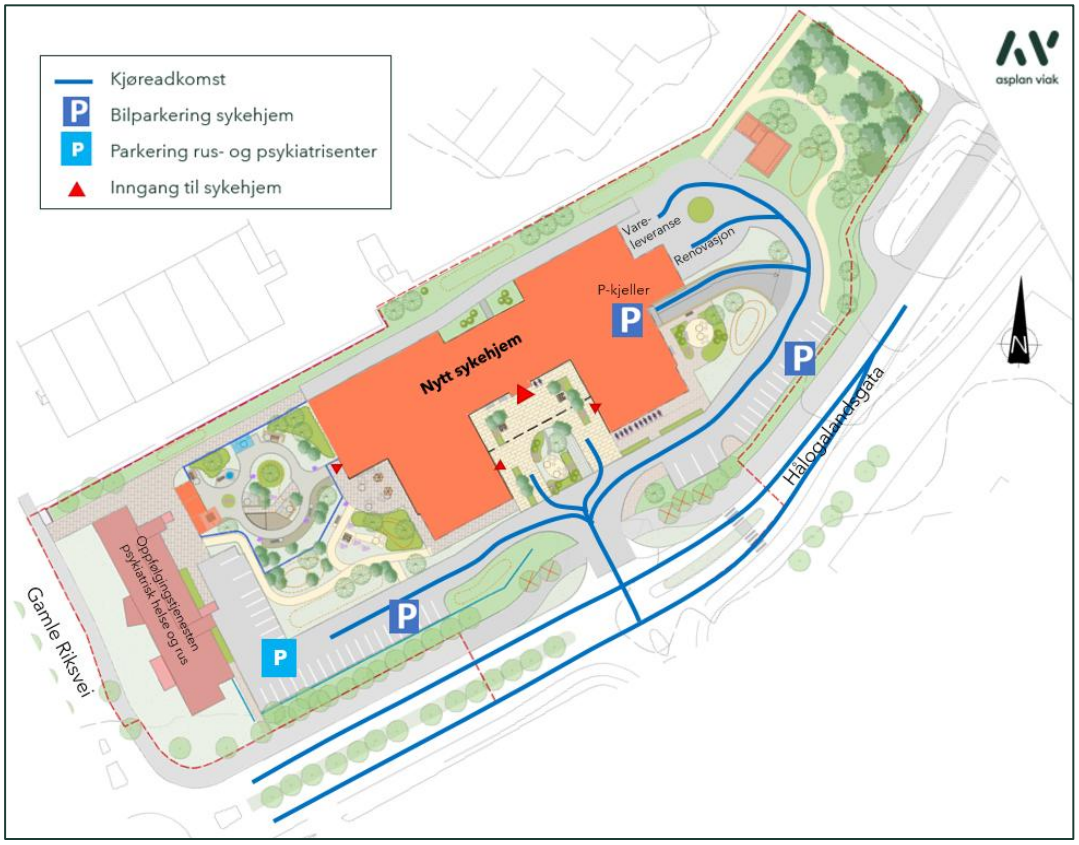
4.1.2. Kjøreadkomst og bilparkering

Kjøreadkomst til planområdet blir fortsatt via et X-kryss med Hålogalandsgata og Stormyrveien. Utforming av adkomstvegen og -krysset er basert på kryssløsningen i planforslaget som ble levert i 2023, med noe små justeringer.

Figur 4-3 viser kjøreadkomst sammen med bilparkering. Det blir mulig å kjøre frem til hovedinngangen til sykehjemmet, som ligger på sørsiden av bygget, og setter av eller henter passasjerer, men parkering skjer andre steder. Kjøreområdet foran hovedinngangen er tilpasset minibusser og det er også oppstillingsplass for brann- og redningsbil.

Bilparkeringstilbudet for rus- og psykiatrisenteret som ligger i vest i planområdet blir erstattet i planforslaget, med parkering for ansatte, besøkende og tjenestebiler.

Bilparkering for sykehjemmet blir både på bakken, sør for bygget, og i parkeringskjeller med adkomst via en kjørerampe. HC-parkering ligger nærmest hovedinngangen, med adkomst via gangarealer. Se kapittel 6 for en nærmere vurdering av parkeringstilbudet.



Figur 4-3 Kjøreadkomst og bilparkering i planforslaget.

4.1.3. Varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon skjer på østsiden av sykehjemmet, som vist i Figur 4-4. Her vises det også kjøreadkomst, som blir via adkomstvegen fra Hålogalandsgata. Foran varemottaket etableres en snusirkel dimensjonert for store kjøretøy, som fører til å begrense manøvrering for disse kjøretøyene.

Det blir et veldig begrenset antall leveranser eller renovasjonsbiler i løpet av en dag. Det blir ingen konflikt med gående med unntak av kryssing mellom hovedadkomst og fortau i adkomstvegen.

Renovasjons- og varebiler vil kjøre sammen med privatbiler og syklister som skal til parkeringsplasser på bakken og i kjelleren. Med ca. en leveranse av varer per dag, og henting av renovasjon ca. tre ganger i uken er potensialet for konflikt mellom trafikantene vurdert er være veldig begrenset.



Figur 4-4 Løsningsforslag for varelevering og renovasjon.

5. Turproduksjon og reisemiddelbruk

5.1. Fremtidig ansatte og besøkende

Formålet med planen er å legge til rette for et nytt sykehjem med inntil 192 sykehjemsplasser.

Tabell 5-1 viser forventet ansatte og besøkende på sykehjemmet gjennom døgnet en typisk ukedag. Grunnlaget er fra eiendomsavdeling i Bodø kommune. Her er det tatt med dag-, aften- og nattevakt for ansatte samt besøkende til pasienter.

Til sammen blir det ca. 225 ansatte på sykehjemmet i løpet av en ukedag. Fra erfaring forventes ca. 20 % av pasienter å få besøk ukedager, hovedsakelig i tidsrommet kl. 16-19.

Tabell 5-1 Forventet ansatte og besøkende på sykehjemmet gjennom døgnet en typisk ukedag. Kilde: Bodø kommune.

	Dagtid	Aften	Natt
Antall ansatte	135	70	40
Antall besøkende	-	40	-

I transportvurderingene er det lagt til grunn 200 sykehjemsplasser. Antallet ligger litt over antallet i planforslaget, og representerer derfor et maksimum eller «worst case» scenario.

Som en del av planforslaget må det også legges til rette for parkering for ansatte og tjenestebiler for rus- og psykiatrisenteret som ligger i vest i planområdet. Dimensjonering av parkeringstilbudet tar utgangspunktet i antall arbeidsplasser, som er oppsummert i Tabell 5-2. Antall daglig besøkende er ukjent, men sannsynligvis veldig lavt. Grunnlaget er fra Bodø kommune.

Tabell 5-2 Forventet ansatte og besøkende på rus- og psykiatrisenteret gjennom døgnet en typisk ukedag. Kilde: Bodø kommune.

	Dagtid	Aften	Natt
Antall ansatte	35	10	5

5.2. Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Basert på informasjon fra oppdragsgiveren/Bodø kommune er det beregnet antall personturer som kan genereres av tjenester og funksjoner i planområdet. Ulike brukere og tjenester har ulike forutsetninger for valg av reisemiddel som er nærmere beskrevet under.

Vi har hørt med Bodø kommune, men det finnes ingen reisevaneundersøkelser for Bodø kommune som vi kan legge til grunn i utredningene. **Dagens** reisemiddelfordeling for forskjellige brukere er derfor hentet fra Nasjonal Reisevaneundersøkelsen 2025[3] og 2024[4], og oppsummert i Tabell 5-3. Det er vår faglig vurdering at grunnlaget fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen er tilfredsstillende som et utgangspunkt for vurderinger for planforslaget vårt i Bodø.

- I gjennomsnitt er 54 % av **arbeidsreiser** som bilfører og 9 % med sykkel. (RVU 2025)
- Reisemiddelfordeling for **pasientbesøk** er basert på reisemiddelfordeling for omsorgsreiser fra RVU 2024 (omsorgsreiser er ikke omtalt i RVU 2025), hvor 77 % av reiser er som bilfører og 3 % med sykkel.

Tabell 5-3 Dagens reisemiddelfordeling etter reiseformål. Kilde: Nasjonal RVU 2025 og 2024, Opinion AS.

Reiseformål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv
Arbeidsreiser	13 %	9 %	54 %	4 %	18 %
Pasientbesøk	11 %	3 %	77 %	6 %	3 %

Bodø kommune har et overordnemål om nullvekst i personbil transport, dvs. all vekst i persontrafikken skal tas med gang, sykkel og kollektivtransport. Planforslaget legger derfor til grunn en fremtidig reisemiddelfordeling for alle reiser til planområdet som er mer ambisiøse mht. andel reiser til fots, med sykkel og kollektivtransport og hvor andel reiser som bilfører er redusert sammenlignet med dagens situasjon.

Basert på faglig kunnskap, tilgjengelighetsanalyser for Bodø kommune og utredninger fra andre byer, er reisemiddelfordeling som er vist i Tabell 5-4 foreslått lagt til grunn for planforslaget. Tabellen viser følgende:

[3] Nøkkeltallsrapport 2025. Nasjonal reisevaneundersøkelse. Opinion AS, februar 2026.
[4] Nøkkeltallsrapport 2024. Nasjonal reisevaneundersøkelse. Opinion AS, mars 2025.

- For **arbeidsreiser** er andel bilfører redusert fra 54 % til 40 %. Andel syklister øker fra 9 % til 20 %, og andel kollektivreiser fra 18 % til 20 %.
- Det er også stort potensial for å endre reisemiddelfordeling for **pasientbesøk**, med mindre bilbruk og økt andel reiser med kollektiv, sykkel og til fots.

Tabell 5-4 Forslag til fremtidig reisemiddelfordeling etter reiseformål for planforslaget.

Reiseformål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv
Arbeidsreiser	15 %	20 %	40 %	5 %	20 %
Pasientbesøk	15 %	5 %	60 %	10 %	10 %

6. Parkering

Planforslaget skal legge til rette for et tilfredsstillende parkeringstilbud for bil og sykkel, som ikke er overdimensjonert og underbygger mål om nullvekst i personbil transport. Kollektivtilbudet ved planområdet er godt både for ansatte og besøkende, og planområdet er i tillegg tilgjengelig innen 20 minutters sykkelavstand for mange bosatte i byen (jfr. tilgjengelighetsvurderinger i kapittel 2.4).

Parkeringsbestemmelsene i forslaget til Kommuneplanens arealdel 2026-2038 tilsier at parkeringstilbudet for formålet i planforslaget (sykehjem) skal vurderes særskilt og ikke med bakgrunn i konkrete krav. I oppstartsmøtet med Bodø kommune ble det også sagt at parkeringsbehov for bil og sykkel skal vurderes basert på antall arbeidsplasser og besøkende. I tillegg må eksisterende parkeringsplasser (for rus- og psykiatrisenteret) også inngå i vurderingen.

I følgende kapittelet er det utredet for hvordan det er kommet frem til parkeringstilbudet i planforslaget.

6.1. Dimensjonering av parkeringstilbudet

6.1.1. Sykehjem

I tråd med overordnet mål om nullvekst i personbil transport, legges det til grunn en mulig fremtidig reisemiddelfordeling for alle reiser til planområdet, som beskrevet i kapittel 5.2 og oppsummert i Tabell 5-4. Basert på forventet ansatte på og besøkende til sykehjemmet

som vist i Tabell 5-1 som legger til grunn 200 sykehjemsplasser sammen med forslag til fremtidig reisemiddelfordeling som vist i Tabell 5-4, viser Tabell 6-1 en oversikt over forventet reiser til sykehjemmet gjennom døgnet en typisk ukedag.

Tabell 6-1 Antall forventet reiser til sykehjemmet som bilfører og med sykkel basert på fremtidig reisemiddelfordeling.

	Bilfører			**Sykkel**		
	Dagtid	Aften	Natt	Dagtid	Aften	Natt
Ansatte	55	30	20	30	15	10
Besøkende	-	25	-	-	5	-

Tabell 6-1 viser antall ansatte og besøkende som enten kjører eller sykler til sykehjemmet. For dimensjonering av bilparkeringstilbudet må følgende også hensyntas:

- For arbeidsreiser blir vaktskift mellom dagtid og aften dimensjonerende for parkeringstilbudet, dvs. mellom kl. 14.45 – 15.30. Ikke alle kommer til å starte eller slutte på samme klokkeslett, men det er i denne perioden at det blir størst overlapping mellom ansatte, og størst etterspørsel for parkeringsplasser.
- Besøkende kommer i hovedsak i ettermiddagen fra ca. kl.16 til ca. kl.19, og ikke samtidig. På disse tidspunktene blir det ledig bilparkeringsplasser når ansatte på dagvakt har reist hjem, og disse kan brukes av besøkende. I utgangspunktet er det ikke behov for et særskilt tilbud for besøkende, og det legges opp til sambruk av bilparkeringsplasser med ansatte.

Behov for sykkelparkering basert på etterspørsel og reisemiddelbruk er ganske beskjeden. Etter innspill fra kommunen basert på eksisterende sykehjem i byen bør sykkelparkering dimensjoneres for økt sykling på sommerstid.

Det foreslås også at sykkelparkering for ansatte og besøkende håndteres adskilt. Da får man fleksibilitet mht. plassering osv.

Basert på disse vurderinger er det utarbeidet en «beregningsnøkkel» for parkering for sykehjemmet, basert på antall sykehjemsplasser.

- **Bilparkering** (samlet for ansatte og besøkende). 0,4 plasser pr. sykehjemsplass.
- **Sykkelparkering**. 0,3 plasser pr. sykehjemsplass for ansatte, og 0,1 plasser pr. sykehjemsplass for besøkende.

6.1.2. Dagens rus- og psykiatrisenter

Basert på samme metodikken for vurdering av parkeringstilbudet for sykehjemmet, forventet ansatte på og besøkende til senteret som vist i Tabell 5-2, og forslag til fremtidig reisemiddelfordeling som vist i Tabell 5-4, viser Tabell 6-2 en oversikt over reiser til senteret gjennom døgnet en typisk ukedag.

Tabell 6-2 Antall forventet reiser til rus- og psykiatrisenteret som bilfører og med sykkel basert på fremtidig reisemiddelfordeling.

	Bilfører			**Sykkel**		
	Dagtid	Aften	Natt	Dagtid	Aften	Natt
Ansatte	14	4	2	7	2	1

Parkeringstilbudet for rus- og psykiatrisenteret må ivaretas i planforslaget i og med at den eksisterende parkeringsplassen blir bygget ned. I tillegg til et bilparkeringstilbud for ansatte er det kommet innspill fra kommunen om behov for parkering for 14 tjenestebiler og besøkende (ca. 2 plasser).

Som med sykehjemmet blir størst etterspørsel for parkering ved vaktskift mellom dagtid og aften. Det er også vurdert at det ikke er behov for et særskilt tilbud for besøkende, og det legges derfor opp til sambruk av bilparkeringsplasser med ansatte. Basert på dagens drift er det beregnet et behov for maksimum 18 bilparkeringsplasser.

Etter innspill fra kommunen skal det i tillegg legges til rette for parkeringsplasser for tjenestebiler. Bilene brukes i dag av ansatte på den ambulerende psykisk helse- og rustjenesten som har base ved senteret og som utfører oppfølging ute hos brukere. Dagens tilbud av 14 parkeringsplasser skal opprettholdes.

For ansatte og besøkende er det også utarbeidet en beregningsnøkkel for bilparkering som tilsvarer 1,1 plasser pr. beboer.

Tilsvarende beregningsnøkkel for sykkelparkering er 0,8 plasser pr. beboer for ansatte, og 0,3 plasser pr. beboer for besøkende.

6.2. Parkeringstilbudet i planforslaget

Figur 6-1 viser forslag til landskapsplan, med plassering og dimensjonering av bil- og sykkelparkeringsplasser.

Det blir både bil- og sykkelparkering for sykehjemmet på bakkenivået og i parkeringskjeller. Landskapsplanen viser ca. 24 bilparkeringsplasser på bakkeplan for sykehjemmet, inkl. to HC-plasser lokalisert på østsiden av bygget. Herfra blir det kort avstand til hovedinngangen. Resterende bilparkeringsplasser blir plassert i parkeringskjelleren.

Det legges til rette for ca. 24 sykkelparkeringsplasser på bakkenivå i kort avstand fra hovedinngangen til sykehjemmet. Resterende sykkelparkeringsplasser blir plassert i parkeringskjelleren. Sykkelparkeringsplasser blir overbygd, og minst 30 prosent skal være tilrettelagt for alle typer sykler.



Figur 6-1 Parkeringstilbud (bil og sykkel) i planforslaget. Bakgrunnsbilde Landskapsplan Asplan Viak 05.10.26.

Figur 6-1 viser 22 parkeringsplasser for rus- og psykiatrisenteret, hvorav 14 plasser er for tjenestebiler og resterende plasser (8) er for ansatte og besøkende, hvor det legges opp til sambruk av bilparkeringsplassene. Antallet er noe lavere enn beskrevet i kapittel 6.1.2,

men vurderes som tilfredsstillende. Utgangspunktet for å redusere antallet er et ønske om å begrense parkeringsarealet og frigjøre areal til andre nødvendige funksjoner, som uteareal og snødeponi. Det kan vurderes om plassene kan prioriteres til ansatte med særskilte behov, eksempelvis nedsatt funksjonsevne eller arbeidstider og omsorgsforpliktelser som gjør det vanskelig å benytte kollektivtransport.

I reguleringsbestemmelser til planforslaget tillates det etablert inntil 77 parkeringsplasser for bil i forbindelse med sykehjemmet, og inntil 32 parkeringsplasser for bil i forbindelse med rus- og psykiatrisenteret.

7. Trafikale konsekvenser av planforslaget

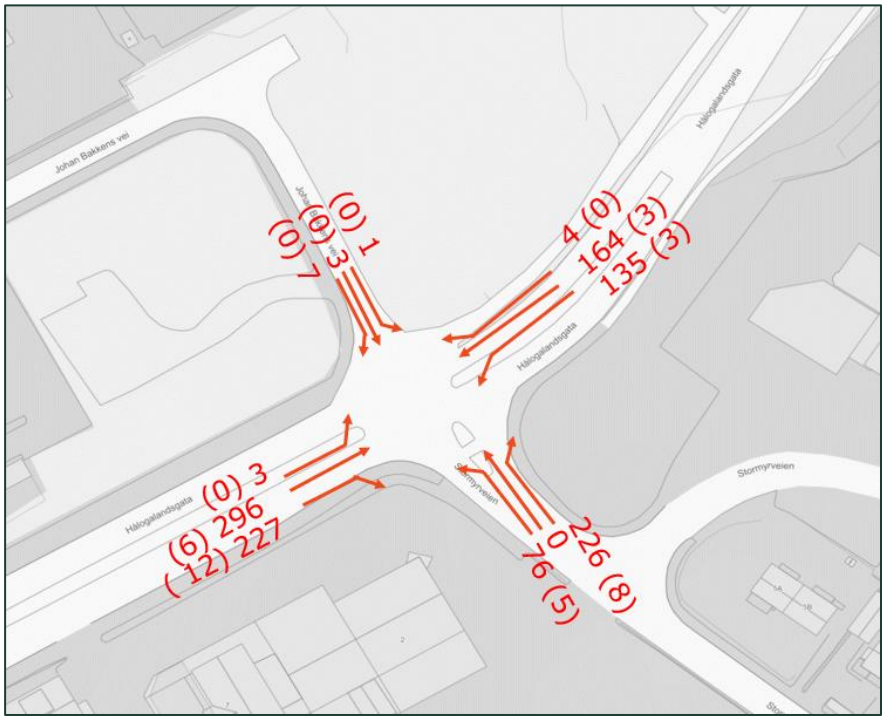
I oppstartsmøte for reguleringsplanen stilte kommunen krav om å gjennomføre trafikkberegninger i adkomstkryss til planområdet i Hålogalandsgata for å belyse de trafikale konsekvensene av planforslaget.

Trafikkberegninger er basert på 200 sykehjemsplasser. Antallet ligger litt over antallet i planforslaget, og representerer derfor et maksimum eller «worst case» scenario.

7.1. Trafikk i adkomstkryss

7.1.1. Dagens situasjon

I forbindelse med tidligere reguleringsplanarbeid ble det gjennomført trafikkregistreringer i adkomstkrysset med Hålogalandsgate av Cowi 31.05.2022 i ettermiddagsrushet. Figur 7-1 viser registrert trafikk i makstimen i ettermiddagsrushet, dvs. i perioden kl. 15.15 – 16.15.



Figur 7-1 Registrert trafikk (kjt/t) i krysset Hålogalandsgata x Stormyrveien kl. 15.15 – 16.15 31.05.2022. (Tungtrafikk i parentes). Kilde: Cowi.

7.1.2. Med planforslag

Fremtidig trafikk i adkomstkrysset i ettermiddagsrush legger til grunn følgende:

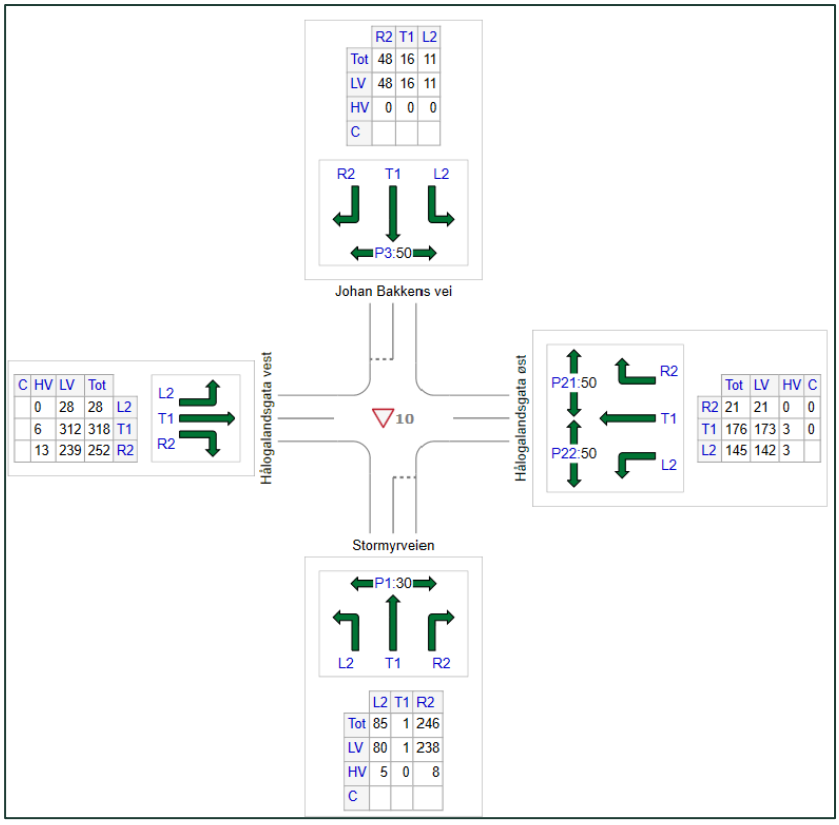
- Dagens trafikk i krysset inkluderer trafikk til og fra rus- og psykiatrisenteret. Kjøreadkomst til senteret blir videreført i planforslaget, og det forutsettes at trafikkmengden blir som i dag.
- I ettermiddagsrushet vil det komme trafikk fra ansatte som kjøre til og fra sykehjemmet ifm. vaktskift fra morgen til aften. Det legges også til grunn at 20 % av besøkende til sykehjemmet kommer i denne tidsperioden.
- Antall turer og reisemiddelbruk er som beskrevet i kapittel 5.

Vi antar at nyskapt trafikk til og fra sykehjemmet vil ha samme retningsfordeling som trafikk til og fra Johan Bakkens vei har i dag. Se Tabell 7-1.

Tabell 7-1 Retningsfordeling for nyskapt trafikk.

	Vest	**Sør**	**Øst**
Inn	60 %	0 %	40 %
Ut	65 %	20 %	15 %

Til sammen er det beregnet 40 kjt/t som kjører inn til sykehjemmet i ettermiddagsrushet, og 60 kjt/t som kjører fra sykehjemmet. Figur 7-2 viser forventet trafikk gjennom adkomstkrysset med planforslaget i ettermiddagsrush.



Figur 7-2 Fremtidig trafikk (kjt/t) i krysset Hålogalandsgata x Stormyrveien i ettermiddagsrush med planforslaget.

7.2. Trafikkavvikling i adkomstkryss

For å vurdere de trafikale konsekvensene av planforslaget er det gjennomført kapasitetsberegninger med analyseverktøy SIDRA INTERSECTION 10.0. Resultatene er beskrevet mht. trafikkmengder, belastningsgrad, gjennomsnittsforsinkelse og kølengde for hver arm. Belastningsgrad er et mål for avviklingsstandard, og beskriver forholdet mellom den beregnede trafikkmengden og den teoretiske kapasiteten i krysset. Belastningsgrader opp til ca. 0,8 gir normalt stabil trafikkavvikling uten kødannelse av betydning. Med en belastningsgrad over 0,8 forventes oppbygging av kø og forsinkelser. Ved en belastningsgrad opp mot 0,9 begynner krysset å nærme seg kapasitetsgrensen, og avviklingen kan bli ustabil og risikoen øker for at det kan bli kødannelser og forsinkelser.

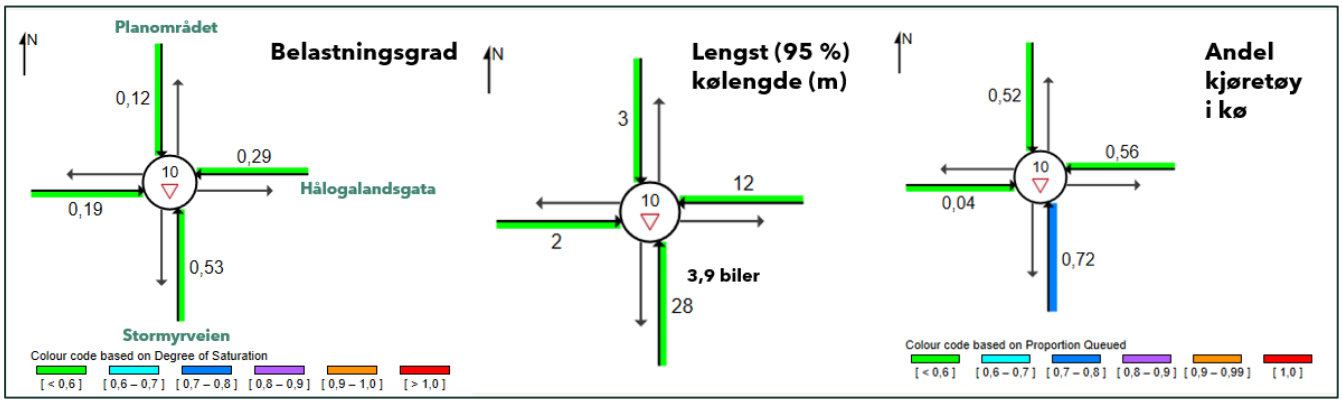
En beregnet belastningsgrad over 1,0 betyr at trafikken er høyere enn tilgjengelig kapasitet, og tilfarten/krysset er dermed overbelastet. Dette vil gi en avvikling med store kødannelser og forsinkelser. Belastningsgraden er videre presentert med fargekoder i henhold til Tabell 7-2.

Tabell 7-2: Fargekoder og beskrivelse for belastningsgrad

Belastningsgrad	Beskrivelse
< 0,6	Lav belastning
0,6 - 0,69	Moderat belastning
0,7 - 0,79	Høy belastning, noe forsinkelse
0,8 - 0,89	Belastning nær kapasitetsgrensen, betydelige forsinkelser
0,9 - 0,99	Overbelastning, store forsinkelser
> 1,0	Stor overbelastning, meget store forsinkelser

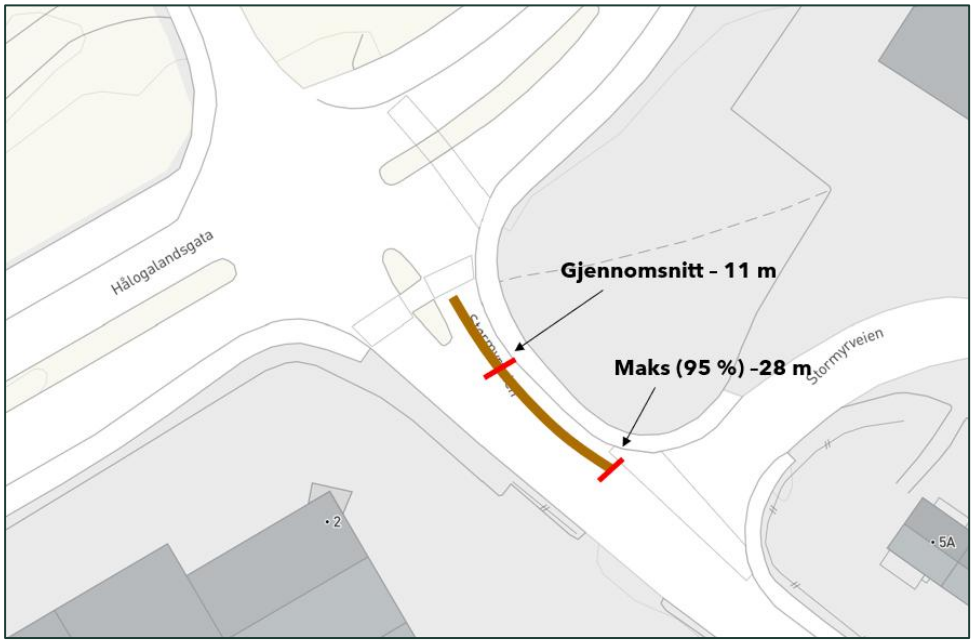
7.2.1. Dagens situasjon

Resultater for kapasitetsberegninger i dagens situasjon i ettermiddagsrushet er vist i Figur 7-3. Beregninger viser at det er god kapasitet i krysset, med lite forsinkelser og køer.



Figur 7-3 Resultater fra kapasitetsberegninger i adkomstkryss til planområdet i ettermiddagsrush. Dagens situasjon. Belastningsgrad, lengst kølengde og andel kjøretøy i kø.

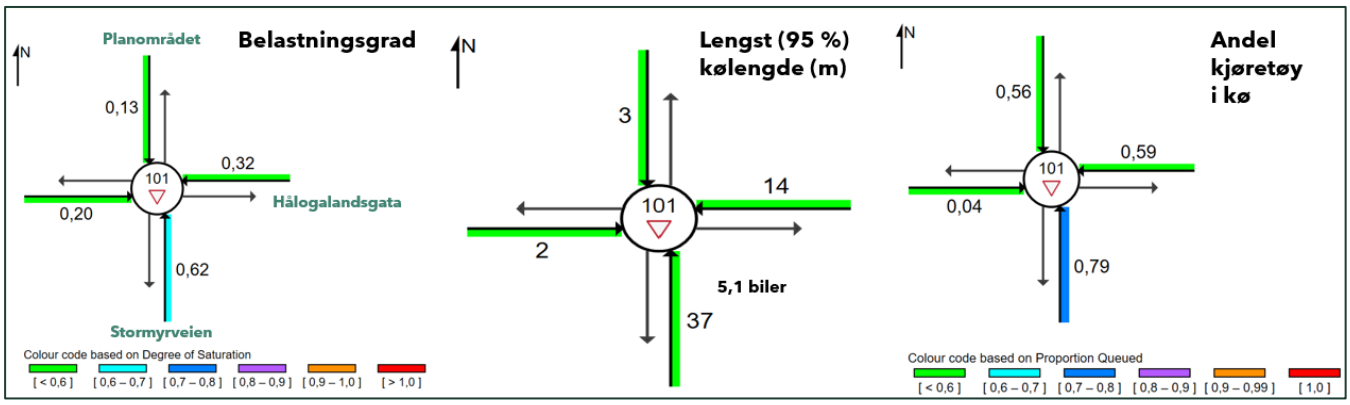
De lengste køene er i Stormyrveien hvor kølengden er 11 m i gjennomsnitt og maksimum på 28 m. Som Figur 7-4 viser strekker ikke køen forbi innkjøring til bensinstasjonen.



Figur 7-4 Beregnet gjennomsnitts- og maksimumkølengde i Stormyrveien i ettermiddagsrush i dagens situasjon.

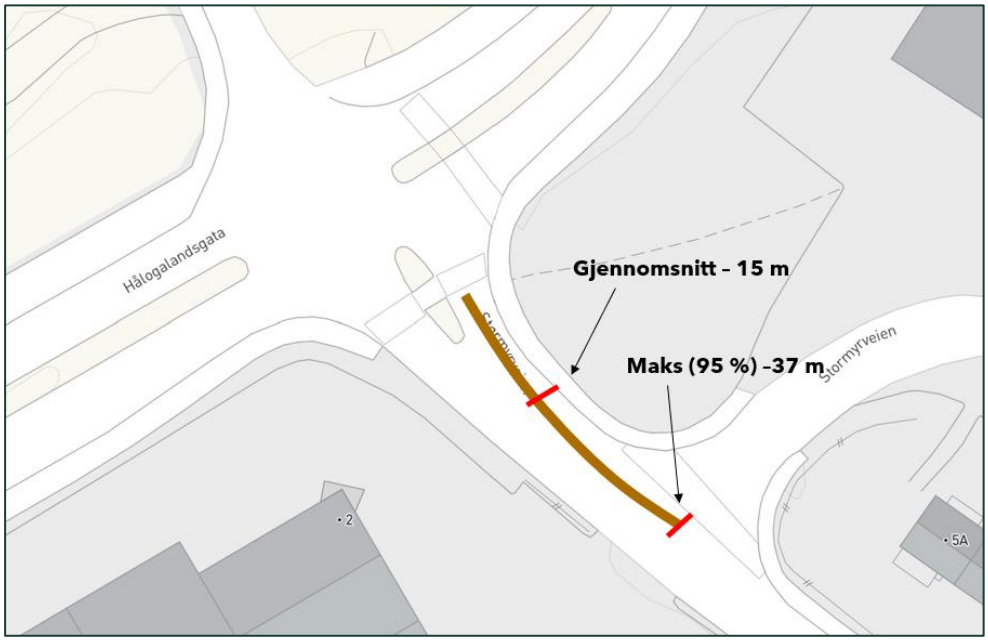
7.2.2. Med planforslag

Resultater for kapasitetsberegninger med planforslaget i ettermiddagsrushet er vist i Figur 7-5. Beregninger viser at selv med økt trafikk som følger av planforslaget er det god kapasitet i krysset, med lite forsinkelser og køer.



Figur 7-5 Resultater fra kapasitetsberegninger i adkomstkryss til planområdet i ettermiddagsrush med planforslaget. Belastningsgrad, lengst kølengde og andel kjøretøy i kø.

Kølengden i Stormyrveien har økt litt sammenlignet med dagens situasjon, som vist i Figur 7-6.



Figur 7-6 Beregnet gjennomsnitts- og maksimumkølengde i Stormyrveien i ettermiddagsrush med planforslaget.

Konsekvensene av planforslaget mht. trafikkavvikling i adkomstkrysset kan oppsummeres slik:

- Det er fortsatt god kapasitet i krysset.
- Det blir en liten økning i kølengde i Stormyrveien med planforslaget. Gjennomsnitts kølengde i Stormyrveien kan øke fra ca. 11 m til 15 m.
- Maksimum kølengde i Stormyrveien kan øke fra ca. 28 m i dag til 37 m med planforslaget. Køen kan i korte perioder i ettermiddagsrushet strekke seg forbi innkjøring til bensinstasjonen. Samtidig er belastningsgrad for denne vegarmen fortsatt moderat.

Det vurderes at dagens kryssløsning blir tilfredsstillende med økt trafikken som følger av planforslaget, og at det Ikke er behov for å endre geometrien i krysset.

7.3. Konklusjon

Trafikkberegninger ble presentert til Bodø kommune i møte 19.02.2026. Det var enighet at planforslaget har i svært liten grad konsekvenser for trafikkavvikling i krysset Hålogalandsgata x Stormyrveien.

I etterkant av møtet ble det besluttet at søndre delen av krysset (Stormyrveien) tas ut av planavgrensning til reguleringsplanen, og at det blir ikke krav om endringer i kryssutforming.