Glimtech AS

Planbeskrivelse

Nordland idrettspark, Thalleåkeren

Planid. 2022003

Oppdragsnr.: **52201831** Dokumentnr.: **01** Versjon: **002** Dato: **2025-05-21**

bodø KOMMUNE

Norconsult

Oppdragsgiver:	Glimtech AS
Oppdragsgivers kontaktperson:	Advansia, ved Erik Fygle, erik.fygle@advansia.no, tlf. 907 46 837
Planrådgiver:	Norconsult Norge AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
002	2025-05-21	For bruk	SbTim, LeiSko	IneOls	IneOls
001	2022-09-20	Revisjon 1 - planbeskrivelse til førstegangsbehandling	AdrBar	InTil	MonÅg

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Hensikt, overordnede føringer og dagens situasjon

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av Nordland idrettspark med stadionanlegg, 7`erbane og mindre områder for aktivitet og opphold, med tilhørende fasiliteter som tilfredsstiller UEFAs krav for internasjonale anlegg. Planen skal åpne for muligheter for næring knyttet til stadionanlegget, kontorfasiliteter og publikumsfasiliteter.

Kommuneplanens arealdel 2022-2034, vedtatt i bystyret til Bodø kommune 16.06.2022, legger overordnede føringer for planarbeidet. Reguleringsplanen er i tråd med overordnet plan, sammen med nødvendige samferdselsformål i tilknytning til Nordland idrettspark.

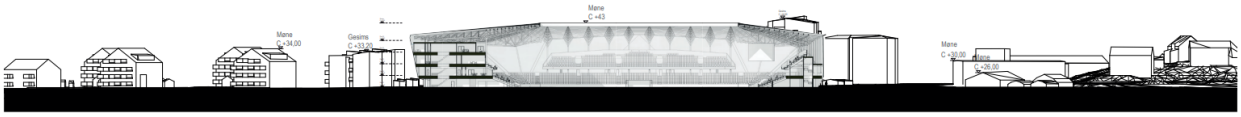
Planområdet ligger ca. 1,5 km fra Bodø sentrum. Området er sentralt med tanke på tilgjengelighet for innbyggere i Bodø. Bodø flyplass ligger ca. 2,5 km i luftlinje fra planområdet. Planområdet ligger mellom riksveg 80 som er hovedinnfartsåren til sentrum og boligområdet på nordsiden av Thalleveien.

Endringer etter 1.gangs behandling

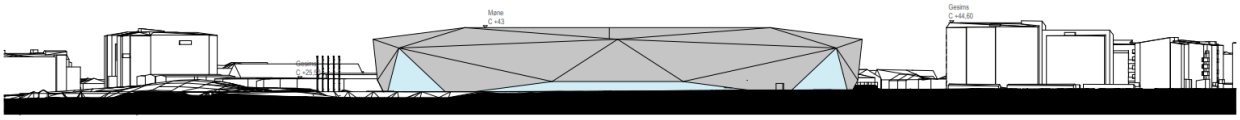
Etter første gangs høring er det gjort vesentlige endringer i planforslaget, både som følge av innspill som kom i høringsrunden og prioriteringer som er gjort i prosjektet.

Det er gjort større endringer av både i tiltaket og formål i planen, med påfølgende revisjon av plandokumenter samt en rekke utredninger. Endring av design har medført en reduksjon både av omfang og høyde på stadion og antall formål planen skal ivareta.

Planforslaget har endret navn fra Bodø storstue til **"Nordland Idrettspark – Thalleåkeren"**. Endring reflekterer utviklingen fra et flerfunksjonelt anlegg til en mer rendyrket arena for fotball og klubbdrift. I tillegg til å være hjem for FK Bodø/Glimts kjerneaktiviteter og kommersielle leietakere, inkluderer prosjektet også et utendørs parkanlegg samt en fotballbane. Her vil en allment tilgjengelig fotballbane legge til rette for trening og kamper for barn og unge i organisert idrett. Det vurderes også muligheter for mindre områder til uorganisert lek og idrett.



Snitt mot Nord



Oppriss mot Vest

Figur 1-1 Oppriss av nytt stadionbygg som viser høyder til eksisterende bebyggelse (Vedlegg 22, sist revidert 4.3.2025)

Tiltak i planforslaget

Nordland idrettspark skal være et anlegg som fungerer i alt fra en vanlig hverdagssituasjon til en dag med UEFA-kamp for Bodø/Glimt. Nytt stadionbygg er lagt på den østre delen av tomten, med tilhørende hovedplass foran hovedinngangen i det nordvestlige hjørnet av stadion. På den vestre delen av tomten er det avsatt areal til mer blandet bruk. Her er det planlagt å etablere en 7`er fotballbane, med tilstøtende arealer som er tenkt brukt til ulik sport, aktivitet, rekreasjon, opphold og lek.

Det er satt en høydebegrensning for stadion på kote + 44, som tilsvarer ca. 22 meter over bakkenivå. Bygget er plassert lengst øst på tomten for å sikre at færrest mulig boliger blir berørt av byggets virkninger med tanke på sol- og skyggeforhold, men noen boenheter vil fortsatt bli berørt deler av året.

Reguleringsplanen legger opp til at kjøreadkomst til planområdet kun skjer via Thalleveien. Internveien på tomten har adkomst fra Thalleveien, og legger seg mellom arealet i vest, hovedplassen og gangarealet rundt stadion. Veien er har en snuplass i sørøst som er dimensjoner for en lastebil. Det skal være mulig å kjøre rundt stadion for beredskap, vedlikehold og for andre som ikke kan bruke snuplassen i sørøst. Adkomsten rundt stadion i øst er planlagt enveiskjørt, og er regulert med bom for å unngå utilsiktet bruk.

Adkomst til området for myke trafikanter er fra Thalleveien, Hålogalandsveien og Kirkeveien. Dette knyttes også til busstoppene i Kirkeveien, samt planlagt ny kantstopp i Thalleveien med direkte tilknytning til den planlagte forplassen nord for stadion.

På tomten er det avsatt plass til 180 parkeringsplasser, fordelt på områder i nordvest, sørvest og i sørøst. På vestsiden av stadion er det avsatt plasser til 2 spillerbusser. Antallet parkeringsplasser er et UEFA-krav.

Konsekvenser av planforslaget

Det er flere elementer og krav som må hensyntas i forbindelse med utvikling av stadion. Dette er blant annet vind, overvannshåndtering, trafikkforhold, fremkommelighet for utrykningskjøretøy, forhold til bebyggelse nord for området og håndtering av matjord. Prosjektet legger opp til en forholdsvis restriktiv parkeringsdekning, med om lag 180 parkeringsplasser. Infrastrukturen for myke trafikanter er godt lagt til rette i Bodø og rundt planområdet, samt at kollektivnettet i nærområdet byr på korte avstander fra holdeplasser til planområdet.

Det foreligger en naturlig bekymring blant naboer/ beboere nord for planområder, da kampdager medfører «villparkeringer» langs boliggater og andre umerkede parkeringsarealer. Det er vurdert at dette kan løses gjennom gode rutiner og godt samarbeid mellom Bodø/Glimt, kommunen og politiet under kampdager for å minimere sannsynligheten for slike utfall. I løpet av et år spilles det ca. 14-18 hjemmekamper, noe som tilsier at overnevnte situasjon ikke reflekterer hverdagsdriften av anlegget. Ettersom kampdager ofte er på helg, og ofte søndager, vil det være ledige parkeringsplasser på næringsområdene sør for Rv.80 Bodøveien. Dette er et privatrettslig spørsmål når det gjelder tillatelser, men byr på en løsning for å redusere trafikken langs Thalleveien når det er arrangement på anlegget.

Det er utført konsekvensutredning for å vurdere landskapsvirkningene av et utbyggingstiltak på Thalleåkeren. Området vurderes å ha stor verdi for landskapet, da det er en del av et større åpent landbruksareal / kulturlandskap nært sentrum. Thalleåkeren er et åpent jorde i dag, og det er vurdert at all form for utbygging vil medføre en forringelse for landskapet i området.

Tiltaket vil være synlig fra de nærmeste omgivelser, fra store deler av Rønvikjordene og med større avstand fra flere høyder og fjell rundt byen. Tiltaket vil for enkelte områder hindre utsikten mot Børvasstindan og fjellene i Bodømarka.

Tiltaket medfører arealbeslag i Rønvikjordene. Det er en forutsetning for gjennomføring av tiltak i planforslaget at omdisponert matjord blir ivaretatt.

Planprosess og medvirkning

Det er gjennomført omfattende medvirkning i prosjektet. Det er avholdt folkemøter, nabomøter, design review (utvalg for vurdering av bygningstiltak) og ca. 300 diverse møter med blant annet berørte, interessenter, organisasjoner og idrettslag. Det planlegges for videre medvirkning i forbindelse med høring av revidert planforslag.

Innhold

1 Bakgrunn 7
1.1 Hensikten med planen 7
1.2 Forslagstiller, plankonsulent 7
1.3 Eierforhold 7
1.4 Utbyggingsavtaler 7
1.5 Tidligere prosess og vedtak i saken 7
1.6 Krav om konsekvensutredning 8
1.7 Analyser og utredninger 8
2 Planstatus og rammebetingelser 10
2.1 Overordnede planer 10
2.2 Gjeldende reguleringsplaner 11
2.3 Tilgrensende planer 11
2.4 Temaplaner 11
2.5 Statlige og nasjonale planretningslinjer / rammer / føringer 11
3 Planprosess 12
3.1 Varsel om oppstart med planprogram 12
3.2 Medvirkningsprosess 12
3.3 Innkomne innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram 12
3.4 Første gangs behandling og høring 13
4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 14
4.1 Beliggenhet 14
4.2 Dagens bruk og stedets karakter 14
4.3 Landskap 14
4.4 Kulturminner og kulturmiljø 17
4.5 Vindforhold 17
4.6 Rekreasjonsverdi og uteområder 18
4.7 Landbruk 19
4.8 Naturverdier 19
4.9 Trafikkforhold og mobilitet 20
4.10 Barn og unges interesser 25
4.11 Sosial infrastruktur 27
4.12 Teknisk infrastruktur 27
4.13 Grunnforhold 28
4.14 Forurensning 28
4.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende forhold) 30
5 Beskrivelse av planforslaget 32
5.1 Plangrep 32
5.2 Arkitektonisk konsept 33
5.3 Økologisk strategi 34
5.4 Reguleringsformål 35
5.5 Bebyggelsens plassering og utforming 38

5.6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur 39
5.7 Kollektivholdeplasser 42
5.8 Teknisk infrastruktur 42
5.9 Grunnforhold 44
5.10 Avbøtende tiltak / løsninger ROS 44
5.11 Rekkefølgebestemmelser 46

6 Virkninger av planforslaget 47
6.1 Overordnede planer og føringer 47
6.2 Stedsidentitet og estetikk 49
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming 49
6.4 Landskap 51
6.5 Matjordhåndtering 53
6.6 Massebalanse 53
6.7 Idrett og friluftsliv 53
6.8 Naturmangfold 53
6.9 Folkehelse og bomiljø 54
6.10 Trafikkforhold 54
6.11 Forurensning 57
6.12 Vind 60
6.13 Planlagt offentlig anlegg 63
6.14 Barns interesser 63
6.15 Sosial infrastruktur 63
6.16 Universell utforming 63
6.17 Teknisk infrastruktur 63
6.18 Blågrønn faktor 64
6.19 Næring 64
6.20 ROS 64
6.21 Økonomiske konsekvenser for kommunen 65
6.22 Konsekvenser for næringsinteresser 65
6.23 Anleggsperioden 65
6.24 Beredskap 65
6.25 Avveining av virkninger 65

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for ny Nordland idrettspark, en idrettspark som først og fremt inneholder ny fotballarena for Bodø/Glimt som tilfredsstiller krav satt av FIFA og UEFA med adkomst og parkering. I tillegg skal det utvikles et parkareal med 7`er bane, mindre soner for andre uorganiserte aktiviteter utendørs, soner med sittegrupper og etablering av parkvegetasjon. Planen skal også tilrettelegge for etablering av næring knyttet til idrett, samt kontor. Dette kan være butikk som har supporterutstyr**,** serveringssteder, og kontorlokaler for idrettslag, møterom og lignende.

1.2 Forslagstiller, plankonsulent

Rolle	Firma
Tiltakshaver og byggherre	Glimtech AS (eier: Bodø/Glimt)
Byggherrens representant	Advansia
Plankonsulent	Norconsult Norge AS, ved avdeling Plan og arkitektur Trondheim.

1.3 Eierforhold

Planområdet, som også er kjent som Thalleåkeren, er en del av Rønvikjordene. Thalleåkeren er en del av eiendommen Bodin Gård, med gårds- og bruksnummer 38/1. Bodin Gård er eid av Norland fylkeskommune, og driftes av Bodin Samvirke. En stor andel av landbrukseiendommene nært Bodø sentrum hører til gårds- og bruksnummer 38/1.

Nordland fylkeskommune og Glimtech AS har inngått avtale om overtakelse av grunnen til Glimtech AS. En av forutsetningene for overtakelsen er vedtak av reguleringsplanen.

1.4 Utbyggingsavtaler

Det er varslet oppstart av utbyggingsavtale, men prosessen knyttet til avtalen vil først igangsettes i forbindelse med byggesaken.

1.5 Tidligere prosess og vedtak i saken

I 2021 ble det gjort en vurdering av alternative lokasjoner for et nytt fotballstadion. Det ble vurdert 4 alternativer; utvidelse av Aspmyra stadion, kunstgressbanen ved Aspmyra stadion, Ny by (nedlagt flystripe) og Rønvikjordet. Anbefalt lokasjon ble Thallejordet. som et mer aktuelt alternativ med hensyn til landbruksinteresser, samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging og sentralitet i forhold til Bodø sentrum.

Bystyret i Bodø kommune vedtok kommuneplanens arealdel 2022-2034 den 16.06.2022, og fastsatte Thalleåkeren som område O1 – Offentlig/privat tjenesteyting, og åpnet eksplisitt for idrettspark og stadionformål.

Flere offentlige utredninger støttet Thalleåkeren. Thallejordet tilfredsstiller både de idrettsfaglige, politiske og planmessige kravene til en ny stadionløsning, samtidig som området gir kortest realiseringstid, best tilgjengelighet for publikum og akseptable konsekvenser for jordvern og byutvikling.

I 2022 ble det utarbeidet et reguleringsplanforslag for et nytt stadion på Thalleåkeren under navnet Bodø storstue. Reguleringsplanforslaget ble sendt på høring og det ble avholdt folkemøter, nabomøter og møter med bl.a. næringslivet. Forslag Bodø storstue ble vurdert som for omfattende, for kostbart og at det hadde for stor negativ konsekvent for omgivelsene. Endringene i prosjektet er nærmere omtalt i kapittel 3.4.2

Endringer etter første gangs behandling.



1.6 Krav om konsekvensutredning

I arbeidet med kommuneplanens arealdel (KPA) for Bodø kommune (2022-2034) ble det gjennomført konsekvensutredning (KU) for Thalleåkeren. Konsekvensutredningen utredet en omdisponering av arealet fra *offentlig og privat tjenesteyting* til *kombinert formål (tjenesteyting/ næring/ idrett) og LNFR.*

§ 6b. i konsekvensutredningsforskriften sier at reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er utredet i en tidligere plan, er unntatt KU-plikt etter vedlegg I. Konsekvensutredningen for arealdelen har vurdert området på et overordnet nivå, og ikke tiltaksnivå. Det måtte derfor vurderes om planlagte tiltak omfattes av konsekvensforskriftens vedlegg I eller II.

Ved oppstart av planprosess ble det antatt at sammensetningen av alle tiltak/ tjenester / næringer vil overstige 15 000 m^2 BRA. Reguleringsplanen falt derfor inn under vedlegg I (pkt. 24) i konsekvensutredningsforskriften:

> *«Næringsbygg, bygg for offentlig eller privattjenesteyting og bygg til allmennyttig formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m^2 (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).»*

Dette vil si at planen skal ha planprogram og konsekvensutredes jf. konsekvensutredningsforskriften § 6b.

Det ble avholdt oppstartsmøte med Bodø kommune 18.03.2022 der vurdering av konsekvensutredning med planprogram ble drøftet. Bodø kommune stiller seg bak vurderingene av krav om konsekvensutredninger. Bodø kommune har vurdert at landskapsvirkninger skal konsekvensutredes.

1.7 Analyser og utredninger

Det ble utarbeidet et planprogram som ble sendt ut i forbindelse med varsel om oppstart. Tabellen nedenfor gir en oversikt over fagutredninger som følger planen, og som er omtalt i planbeskrivelsen:

Doknr	Filnavn og ansvarlig konsulent	Beskrivelse
V01	R-2022003 Nordland Idrettspark - VA-rammeplan - AFRY	On overordnet beskrivelse av vann og avløpssituasjonen rundt og i planområdet.
V02	R-2022003 Nordland Idrettspark – Overvannsrapport - AFRY	Beskrivelse av overvannsituasjonen. Vedlegg til VA-rammeplanen.
V03	R-2022003 Nordland Idrettspark - Støyutredning – Norconsult Norge AS	Utredning av støybildet på Thalleåkeren. Utredning tar utgangspunkt i produksjonsstøy fra dagens støykilder.
V04	R-2022003 Nordland Idrettspark - Vindanalyse - Norconsult Norge AS	Analyse av vind rundt Thalleåkeren, og virkningene av støy med skisseprosjektet.
V05	R-2022003 Nordland Idrettspark Konsekvensutredning landskap – Norconsult Norge AS	Konsekvensutredning av virkningene av planforslaget på landskapsbildet.
V06	R-2022003 Nordland Idrettspark - Matjordhåndteringsplan – Norconsult Norge AS	Plan for håndtering av eksisterende matjord på Thalleåkeren. Beskriver matjorden og mottakerarealet.
V07	R-2022003 Nordland Idrettspark - Trafikkanalyse Norconsult Norge AS	Analyse som beskriver dagens trafikksituasjon og fremtidig belastning ved etablering av nytt stadion.
V08	R-2022003 Mobilitetsplan – AFRY	Gjennomgang av dagens mobilitetsløsninger, anbefalinger ved etablering av nytt stadion.

V09	R-2022003 Nordland Idrettspark - Geoteknisk vurdering – Norconsult Norge AS	Tidligfase vurdering av grunnforholdene iht. NVE sin veileder Nr.1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.
V10	R-2022003 Nordland Idrettspark - Stedsanalyse – Norconsult Norge AS	En analyse av Bodø som by, og Thalleåkeren som utbyggingsområde.
V11	R-2022003 Nordland Idrettspark - Solstudie 23.juni – Nordic Office of Architecture	Sol / skygge analyse med skisseprosjektet som utgangspunkt.
V12	R-2022003 Nordland Idrettspark - Solstudie 20. mars – Nordic Office of Architecture	
V13	R-2022003 Nordland Idrettspark - Miljøprogram - AFRY	Fastsetter miljømålene som ligger til grunn for valg av tiltak gjennom hele oppdragets livsløp.
V14	R-2022003 Nordland Idrettspark - Nær og Fjernvirkning – illustrasjoner – Nordic Office of Architecture	Illustrering av nær og fjernvirkning av tiltaket.
V15	R-2022003 Nordland Idrettspark - Fase 1 undersøkelser, forurenset grunn – Norconsult Norge AS	Vurdering av forurensning i området og i grunnen.
V16	R-2022003 Nordland Idrettspark - Snitt og Oppriss - Nordic Office of Architecture	Illustrering av tiltakets snitt og oppriss i sammenheng med tilliggende bebyggelse.
V17	R-2022003 Nordland Idrettspark - Geotekniske undersøkelser datarapport – Norconsult Norge AS	Datarapport fra grunnundersøkelser fra tomten.
V18	R2022003 Vurdering etter vannforskriften – AFRY	Vurdering av potensiell påvirkning av vannmiljø og vannforekomster i området. Vurdert iht. vannforskriften.
V19	R-2022003 Nordland Idrettspark - Illustrasjonsplan landskap – Norconsult Norge AS	Illustrerer tiltakets plassering på tomta i landskapsperspektiv.
V20	R-2022003 Nordland Idrettspark – Ferdselsanalyser Nordland Idrettspark 01 – Norconsult Norge AS	Diagram som viser overordnet prinsipp for mobilitet og trafikkmønster til området
V21	R-2022003 Nordland Idrettspark – Blågrønn faktor	Notat med beregning og vurdering av blågrønn faktor.
V22	R-2022003 Økologistrategi og forbedring av biologisk mangfold	Utredning av økologi og forslag til tiltak for å øke verdi.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede planer

2.1.1 Fylkeskommunale planer

Aktuelle fylkeskommunale planer og føringer er:

- Et bærekraftig Nordland – Planstrategi for samarbeid og grønn omstilling (2021-2024) (Nordland fylkeskommune, 2021)
- Handlingsplan for universell utforming (2018-2021)
- Kilder for livskvalitet (2018-2025)
- Fylkesplan (2013-2025)
- Regionalt næringsprogram (2019-2022)

2.1.2 Kommuneplanens arealdel

Bystyret i Bodø kommune vedtok kommuneplanens arealdel 2022-2034 16.06.2022. Thalleåkeren er avsatt til kombinert formål (tjenesteyting/næring/idrett) og LNFR (områdenavn KBA83). Foreslått reguleringsplan for Nordland idrettspark er i tråd med overordnet plan.

Grunnlaget for hvordan transportsystemet i Bodø skal utvikle seg i årene som kommer finnes i kommuneplanens arealdel 2022-2034, vedtatt 16.06.2022. Der er det fokus på at infrastruktur og mobilitet er viktig for å skape et godt liv for byens innbyggere.

- Hovedveger skal gi god fremkommelighet for bil- og kollektivtrafikk, dette skal sikres gjennom en streng holdning til nye avkjørsler, vektlegging av planskilt kryssing og krav om gang/sykkelveg.
- Kollektivtrafikk skal sikres god fremkommelighet, særlig i byutviklingsområdet.
- Ca. 20 % av midlene i Bypakken Bodø skal brukes på gang- og sykkelvei, trafikksikkerhet og miljø.
- Vekst i trafikk skal tas med miljøvennlige transportalternativ slik som kollektiv, gange, sykling

2.1.3 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av Bodø Bystyre oktober 2021, og skal være bodøsamfunnets felles, overordnede og helhetlige plan. Planen inneholder langsiktige mål og satsningsområder, gjennom 8 satsingsområder fordelt på 3 hovedmål:

1. **Mennesket i sentrum** – folk skaper byen. Trivsel trygghet og inkludering skal ligge til grunn.
2. **Smart og grønn** – utvikling av en kompakt by og lokalsamfunn der nye løsninger skaper attraktive bo- og levekår, innenfor rammen av klima og miljøhensyn
3. **Motor i nord** – Bodø skal være i førersetet for relasjonsbygging, og nærings- og samfunnsutvikling i nordområdene.

Bodø kommune har gjennom «kommuneplanens samfunnsdel – 2021 2033» og «handlingsplan for trivsel og gode levekår 2018-2021» et stort fokus på folkehelse og trivsel. Det er utarbeidet egne mål for å oppnå resultater innenfor ulike deltema.

En av de åtte satsingsområdene i samfunnsdelen er «Folkehelse og mangfold», der det er identifisert både positiver og utfordringer i samfunnet i dag.

Det er utarbeidet delmål for å oppnå forbedringer blant utfordringene kommunen står over:

- Tilrettelegging for en sosial og fysisk aktiv hverdag for alle i nærmiljøet
- Tilrettelegge for et forutsigbart samarbeid med frivillig sektor
- Tilflyttere og innvandrere inkluderes slik at de blir aktive samfunnsdeltakere og kommer raskt i jobb
- Gode levekår med like muligheter for alle, uavhengig av kjønn, alder, etnisitet, religion eller livssyn, funksjonsevne, seksuell orientering, kjønnsuttrykk eller kjønnsidentitet. I dette ligger universell utforming av bygg, parker mv i Bodø-samfunnet.

- Bodø kommune skal være aktiv i arbeidet med forebygging av gruppefiendtlighet, hatefulle ytringer, rasisme og ekstremisme.

2.1.4 Kommunedelplan for sykkel 2018-2025

Bodø kommune har utarbeidet en egen delplan for sykkel. Dette er en strategisk plan som inneholder handlingstiltak for årene fremover. Planen er delt i to: en planbeskrivelse og en del som beskriver sykkelløsninger og prinsipp for utforming.

2.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet berører og erstatter delvis flere reguleringsplaner (se 2.3 Tilgrensende planer). Deler av Thalleåkeren er regulert av reguleringsplan *«RV80-pars. Snippen/Skjæringa, planid. 1174 - vedtatt 15.06.1979»,* Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for utbedring av riksveg 80 – Bodøveien i form av breddeutvidelse og rundkjøring, samt ivareta eksisterende formål langs Bodøveien som ble berørt av vegformålene.

Reguleringsplanen foreslo ingen arealbruksendring for Thalleåkeren, og videreførte landbruksformålet.

2.3 Tilgrensende planer

Reguleringsplanen *Rv 80 Thalleveien – Hunstadmoen planid. 1263 (vedtatt 17.02.2011)* regulerer vegnettet rundt planområdet (unntatt Thalleveien). Bodøveien, Håloglandsgata og Kirkeveien er utbygd i tråd med reguleringsplanen, arbeidet ferdigstilt i 2019.

Plangrensen tar for seg sørligste delen av reguleringsplan *Hovdejordet og Gjerdåsen planid. 1145 (vedtatt 22.03.2001).* Planen består i hovedsak av boligformål. Plangrensen til Nordland idrettspark tar for seg gang- og sykkel, fortau og vegformål langs Thalleveien.

2.4 Temaplaner

Aktuelle kommunale temaplaner, vedtekter og utredninger er:

- Handlingsplan for kollektiv trafikk (2020-2023)
- Klima- og energiplan (2019-2031)
- Handlingsplan for trivsel og gode levekår (2018-2021)
- Boligplan 2018-2021
- Handlingsplan for parker og byrom 2020-2030
- Strategisk næringsplan 2017-2021 (ny plan for 2024-2036 under utarbeidelse)

2.5 Statlige og nasjonale planretningslinjer / rammer / føringer

Aktuelle statlige og regionale retningslinjer og føringer er:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 (bærekraftig byutvikling)
- Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (mulighet for fysisk aktivitet, gode oppvekstsvilkår og trafikksikkerhet)
- Støy i arealplanlegging (reduksjon av helseskader pga. støy)
- Strategisk plan for jordvern i Nordland (2022-2025)
- Jordloven (LOV-1995-05-12-23Planprosessen

3 Planprosess

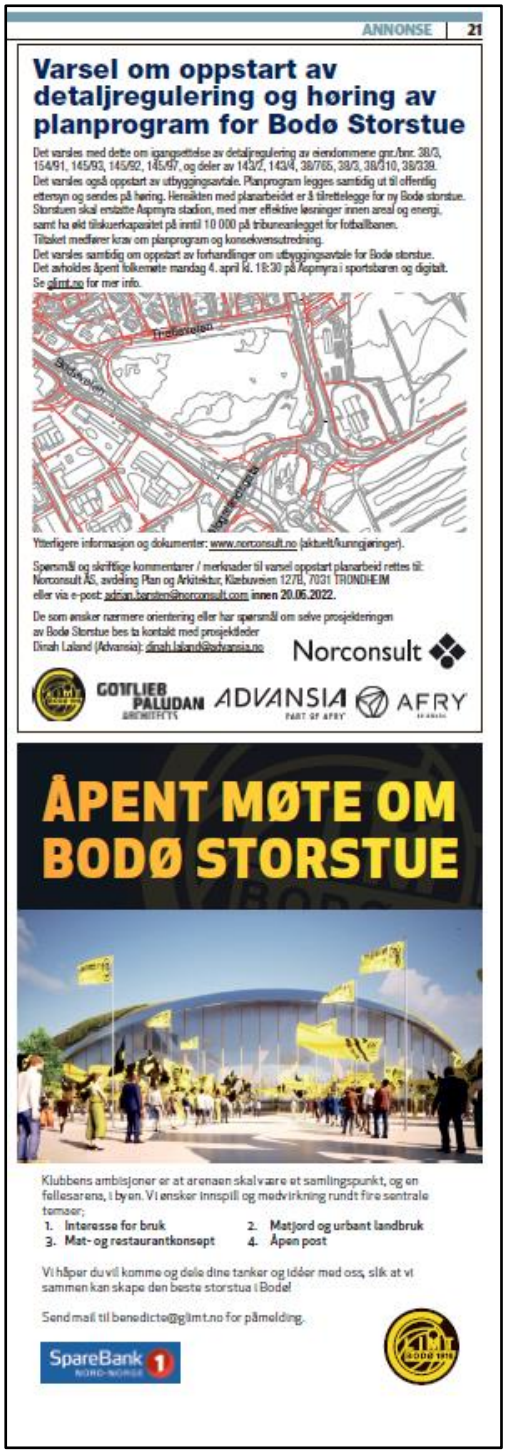
3.1 Varsel om oppstart med planprogram

Det ble avholdt oppstartsmøte med Bodø kommune 18.03.2022, der ny planavgrensning og behov for planprogram ble avklart.

Planprogram som ble sendt på offentlig ettersyn i forbindelse med varsel om oppstart 01.04.2022. Innspills periode ble satt til 7 uker, fra 01.04.2022 – 20.05.2022.

Fastsetting av planprogram

Planprogrammet ble fastsatt administrativt av Bodø kommune 29.08.2022.


ANNONSE | 21

Varsel om oppstart av detaljregulering og høring av planprogram for Bodø Storstue

Det varsles med dette om igangsettelse av detaljregulering av eiendommene gnr./bnr. 38/3, 154/91, 145/93, 145/92, 145/97, og deler av 143/2, 143/4, 38/765, 38/3, 38/310, 38/339.
Det varsles også oppstart av utbyggingsavtale. Planprogram legges samtidig ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for ny Bodø storstue. Storstuen skal erstatte Aspmyra stadion, med mer effektive løsninger innen areal og energi, samt ha økt tilskuerkapasitet på inntil 10 000 på tribuneanlegget for fotballbanen.
Tiltaket medfører krav om planprogram og konsekvensutredning.
Det varsles samtidig om oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale for Bodø storstue.
Det avholdes åpent folkemøte mandag 4. april kl. 18:30 på Aspmyra i sportsbaren og digitalt.
Se glimt.no for mer info.

Ytterligere informasjon og dokumenter: www.norconsult.no (aktuelt/kunngjøringer).

Spørsmål og skriftlige kommentarer / merknader til varsel oppstart planarbeid rettes til:
Norconsult AS, avdeling Plan og Arkitektur, Klæbuveien 127B, 7031 TRONDHEIM
eller via e-post: adrian.karsten@norconsult.com innen 20.06.2022.

De som ønsker nærmere orientering eller har spørsmål om selve prosjekteringen av Bodø Storstue bes ta kontakt med prosjektleder
Dinah Laland (Advansia): dinah.laland@advansia.no

Norconsult
GOTTLIEB PALUDAN ARKITEKTER
ADVANSIA PART OF AFRY
AFRY

ÅPENT MØTE OM BODØ STORSTUE

Klubbens ambisjoner er at arenaen skal være et samlingspunkt, og en fellesarena, i byen. Vi ønsker innspill og medvirkning rundt fire sentrale temaer;

1. Interesse for bruk
2. Matjord og urbant landbruk
3. Mat- og restaurantkonsept
4. Åpen post

Vi håper du vil komme og dele dine tanker og idéer med oss, slik at vi sammen kan skape den beste storstua i Bodø!

Send mail til benedicte@glimt.no for påmelding.

SpareBank 1 NORD-NORGE

Varsel om oppstart med planprogram

Det ble avholdt oppstartsmøte med Bodø kommune 18.03.2022, der ny planavgrensning og behov for planprogram ble avklart.

Planprogram som ble sendt på offentlig ettersyn i forbindelse med varsel om oppstart 01.04.2022. Innspills periode ble satt til 7 uker, fra 01.04.2022 – 20.05.2022.

Fastsetting av planprogram

Planprogrammet ble fastsatt administrativt av Bodø kommune 29.08.2022.

3.2 Medvirkningsprosess

Det er gjennomført omfattende medvirkning i forbindelse med planarbeidet.

Folkemøte

I forbindelse med oppstart av prosessen for Bodø Storstue, ble det avholdt et åpent folkemøte 04.04.2022 der ca. 25 møtte opp fysisk, og ca. 1000 digitalt. Hovedtemaene var:

- Interesse for bruk
- Matjord og urbant landbruk
- Mat- og restaurantkonsept
- Åpen post

Nabomøter

14.06.2022 ble det avholdt nabomøte for de som bor på nordsiden av Thalleveien. Formålet med møtet var å informere beboere om reguleringsprosessen, samt vise tidlige skisser/ illustrasjoner av bygningskroppen som planlegges på tomten.

Hovedtemaene som ble diskutert var blant annet høyder, størrelse, plassering og orientering, parkering, trafikk, sol/skygge og vindforhold.

Et nytt nabomøte ble avholdt den 8.4.25. Her ble det orientert om status for planarbeidet, og naboene fikk anledning til å gi innspill og diskutere ulike problemstillinger.

Annen medvirkning

I tillegg til nabomøter og folkemøter har det blitt avholdt ca. 300 møter med ulike grupper og organisasjoner. Dette innebærer møter med blant annet leietakere, investorer, idrettslag, næringslivet og diverse organisasjoner.

3.3 Innkomne innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram

Til varsel om oppstart og høring av planprogram ble det mottatt 15 høringsinnspill. En utfyllende gjennomgang av innspillende og hvordan disse er behandlet i reguleringsplanen er vedlagt plandokumentene *«R-2022003_Merknadsbehandling».*

3.4 Første gangs behandling og høring

Planforslaget ble førstegangsbehandlet 21.9.22, og var til høring og offentlig ettersyn i perioden 23.9.22 til 5.11.22.

3.4.1 Innkomne merknader

Det ble mottatt totalt 16 merknader til planforslaget, hvorav 6 kom fra offentlige sektormyndigheter. Merknadene er sammenfattet og kommentert i vedlagt merknadsbehandling.

3.4.2 Endringer etter første gangs behandling

Etter første gangs høring er det gjort vesentlige endringer i planforslaget, både som følge av innspill som kom i høringsrunden og prioriteringer som er gjort i prosjektet. Etter høring og frem til revidert planforslag har det vært gjennomført en anbudskonkurranse for prosjektet Nordland Idrettspark. Anbudskonkurransen er gjennomført som en begrenset anbudskonkurranse for pris- og design etter foregående prekvalifisering.

Planforslaget har endret navn fra Bodø storstue til **"Nordland Idrettspark – Thalleåkeren"**. Endring reflekterer utviklingen fra et flerfunksjonelt anlegg til en mer rendyrket arena for fotball og klubbdrift. I tillegg til å være hjem for FK Bodø/Glimts kjerneaktiviteter og kommersielle leietakere, inkluderer prosjektet også et utendørs parkanlegg samt en fotballbane. Her vil en allment tilgjengelig fotballbane legge til rette for trening og kamper for barn og unge i organisert idrett. Det vurderes også muligheter for mindre arenaer til lek og idrett. Prosjektet er redusert i størrelse, kostnader og påvirkning på omgivelsene.

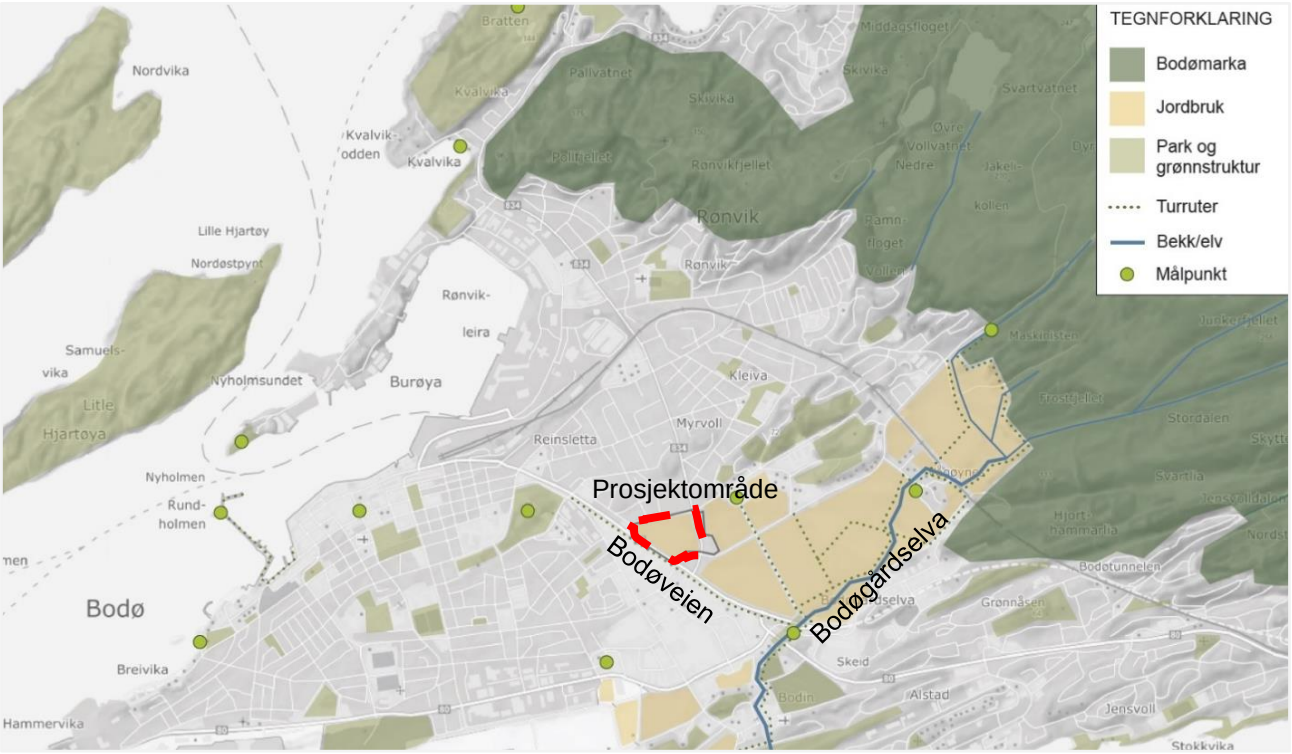
Følgende endringer er gjort:

- Større endringer i design, i hovedsak en reduksjon både av omfang og høyde på stadionbygget.
- Plankartet har økt detaljeringsgrad, flere formål som reflekterer faktisk arealdisponering innenfor plangrensen
- Planbestemmelsene er mer detaljert i forhold til detaljeringsgrad på plankart
- Planbeskrivelsen er revidert i henhold til bestemmelser og plankart
- Det er gjort en revisjon av en rekke utredninger

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger ca. 1,5 km fra Bodø sentrum. Bodø flyplass ligger ca. 2,5 km i luftlinje fra planområdet. Planområdet består av Thalleåkeren og deler av samferdselsinfrastrukturen rundt åkeren. Thalleåkeren er den delen av Rønvikjordene som ligger nærmest Bodø sentrum.



Figur 4-1: Beliggenhet, på kart som også viser blågrønne strukturer og jordbruksområder nær prosjektområdet. (Kilde: Stedsanalyse fra Norconsult AS 16.05.2025

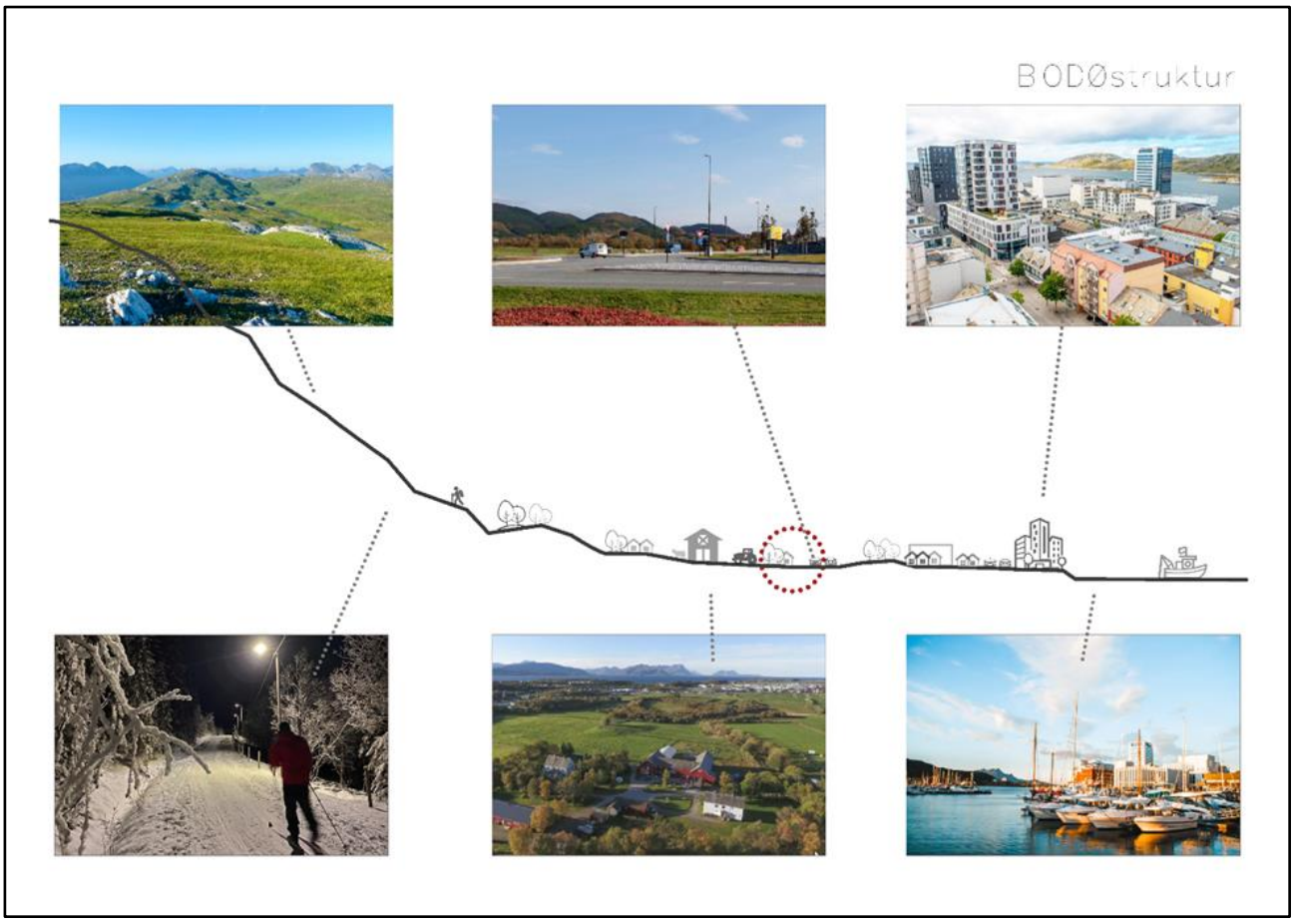
4.2 Dagens bruk og stedets karakter

Thalleåkeren er et jordbruksareal, og er en del av Rønvikjordene. Planområdet er tilnærmet flatt, med noen mindre terrengformasjoner sør for området. Mot nord og nordøst stiger terrenget mot Bodømarka. Thalleåkeren ligger i et område med boligbebyggelse, næringsområder og landbruksområder (Figur 4-1). Thalleåkeren er avgrenset fra Rønvikjordene med veganlegg av nyere dato. Sørøst for planområdet, på motsatt side av riksveg 80 finnes et større område med næringsarealer som består av detaljhandel, plasskrevende handel, bilforretninger og kontorlokaler. City Nord kjøpesenter, det største kjøpesenteret i Bodø, ligger ca. 420 meter sør for planområdet.

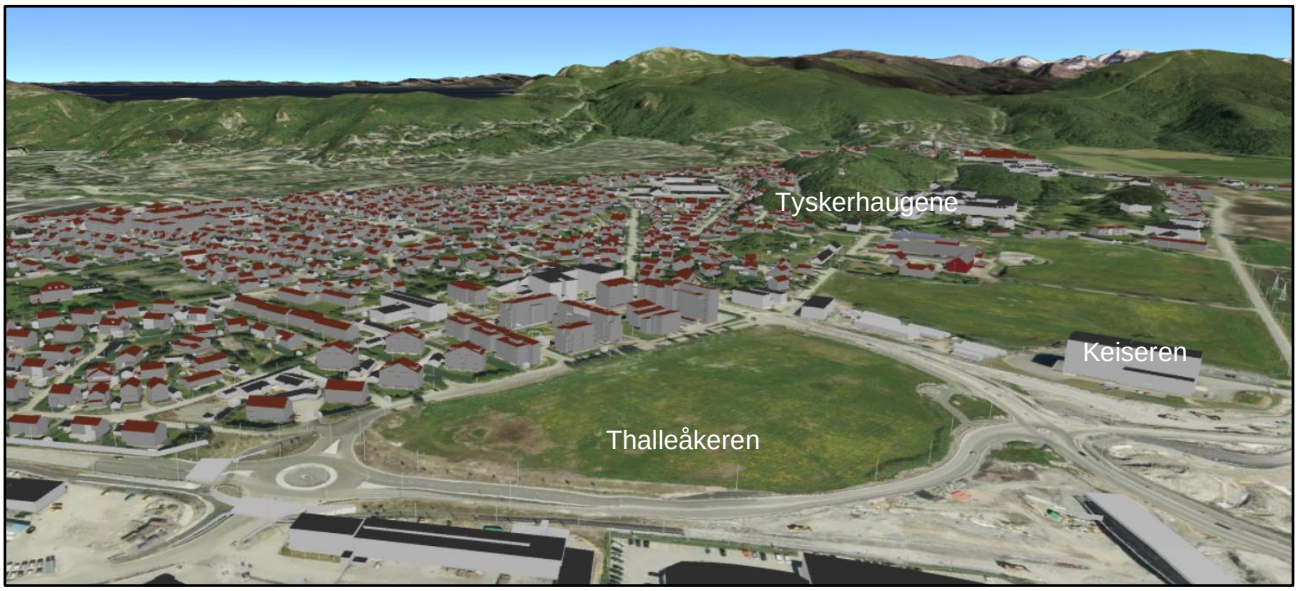
4.3 Landskap

Figur 4-2 viser strukturen i Bodø som strekker seg fra Bodømarka til havet. Fra planområdet er det fin utsikt mot fjellene i Bodømarka i nord og nordøst, og fra deler av området er det flott utsikt mot Børvasstindan. Rundt Thalleåkeren er det variert bebyggelse. Langs Kirkeveien består bygningene hovedsakelig av industribebyggelse, mens langs Thalleveien er det relativt høy boligbebyggelse med bygninger på mellom 2 og 8 etasjer.

Området har kulturhistorisk verdi for landskapet og er viktig for tilhørighet og identitet for mange mennesker i Bodø. Bodø Energi Fjernvarmeanlegg (Keiseren) på østsiden av Kirkeveien produserer fjernvarme. Langs sørvestsiden av Riksvei 80 består bebyggelsen av utadrettet og bilbasert næring samt kontorbebyggelse, hvor den bilbaserte næringen hovedsakelig består av lavere bebyggelse på en til to etasjer. I tillegg finnes en del større bygningsvolumer som f.eks. City Nord og Bodø Spektrum.



Figur 4-2: Prinsippsnitt der prosjektområdet er markert med rund, stipla linje mellom infrastruktur, bolig og jordbruksområder. Bilder fra øverst til venstre: utsikt nordover mot Sjunkhatten nasjonalpark, rundkjøring ved RV80, Bodø sentrum, Bodømarka, jordbrukslandskap ved Vågønes, Bodø havn. (Kilde: Vedlegg 10 Stedsanalyse Norconsult 2025)



Figur 4-3: Thalleåkeren sett fra sørvest. (Kilde: Kommunekart 3D 20.05.2022)



Figur 4-4: Thalleåkeren sett fra Tyskerhaugene. (Foto: Norconsult AS v/ Mette Wormdal 03.05.2022)



Figur 4-5 Fra åkeren og Bodøveien er det utsikt mot fjellene i Bodømarka. (Foto: Norconsult AS v/ Mette Wormdal 03.05.2022)



Figur 4-6: Keiseren og Børvasstindan sett fra Thalleveien. (Foto: Norconsult AS v/ Marte B. Andressen 01.04.2022)



Figur 4-7: Eksisterende bebyggelse. Kilde: Stedsanalyse - Norconsult 15-05-2025

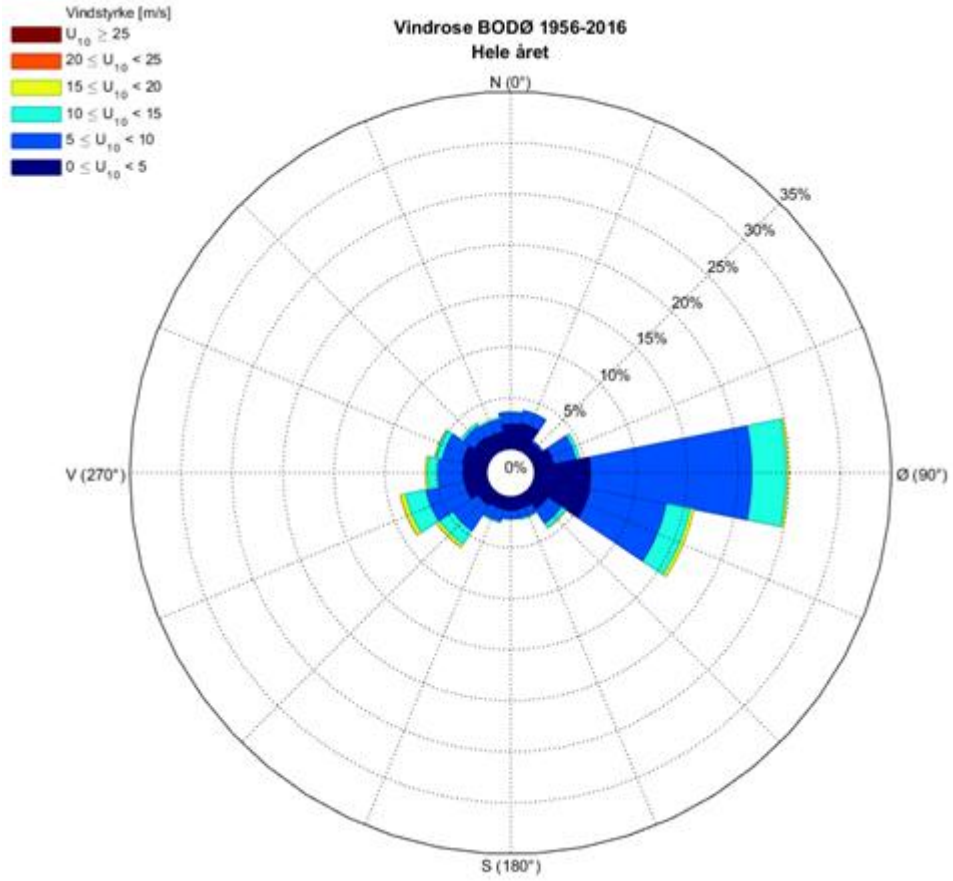
4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner i eller rundt Thalleåkeren. Nordland fylkeskommune har uttalt følgende om Thalleåkeren (30.03.2022):

> *«Det er ingen kjente, arkeologiske kulturminner på Thalleåkeren. I 2009 gjennomførte fylkes-kommunen en arkeologisk registrering i forbindelse med reguleringsplan for Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset. Det ble gravd en liten søkesjakt helt i sørenden av Thalleåkeren, uten at det ble påvist gamle kulturspor. Jordsmonnkart viser ufullstendig til svært dårlig drenerte strand-avsetninger, som ikke har egnet seg for tidlig jordbruk. På historiske flybilder ses ingen vekstspor som kan indikere overpløyde, arkeologiske kulturminner.*
>
> *Konklusjonen er at Nordland fylkeskommune ikke vil ha behov for å gjennomføre en arkeologisk registrering på Thalleåkeren som ledd i behandlingen av den kommende reguleringsplanen.»*

4.5 Vindforhold

Bodø er generelt sett en vindutsatt by med en høy årlig middelvind. Hvorvidt beboere og andre folk i området vil la seg «forstyrre» av vinden er subjektivt. Eksponerte områder som ligger langs kysten, vil nødvendigvis måtte akseptere et generelt redusert vindkomfortnivå sammenlignet med områder lengre innenlands. Folk flest i kommunen vil være vant til at det kan blåse kraftig, men det bør allikevel tilrettelegges for god vindkomfort og vindsikkerhet så store deler av året som mulig der mennesker skal ferdes.



Figur 4-8: Vindrose for Bodø. Kilde: Norconsult

Figur 4-8 viser vindrose for Bodø. Som man ser i vindrosen, er vind fra øst den mest fremherskende. Kombinasjonen av at fremherskende vindretning er fra øst og at området øst for det nye stadionet er relativt åpent med flate jorder og lite bebyggelse, gjør at vinden som kommer fra den hyppigste vindretningen får blåse relativt uhindret inn mot planområdet. Dette gjør tomten som stadionet planlegges på til et utfordrende område med hensyn til vind generelt.

Generelt kan lokale avbøtende tiltak for å redusere vindeksponeringen, som beplantning, levegger, gjerder eller lignende, bidra til å bedre vindkomforten og den vindrelaterte sikkerheten der den anses som uakseptabel.

4.6 Rekreasjonsverdi og uteområder

Thalleåkeren er en del av et stort sammenhengende jordbruksareal i drift. Det er en del av et viktig kulturlandskap som brukes til rekreasjon og utfart til markaområder. Korridorene mellom åkrene er registrert som viktige friluftsområder, mens den nordgående grønnkorridoren og forbindelsen opp til Junkerfjellet er svært viktige friluftsområder.

Rensåsparken, (Rensåsen) ligger ca. 10 minutters gange nordvest for Thalleåkeren. Det er Bodøs største park, og en viktig del av byens identitet. Parken er aktivt i bruk hele året. Øst for Thalleåkeren er det forbindelse opp til Bodømarka langs Bodøgårdselva.



Figur 4-9: Registrerte friluftsområder rundt Thalleåkeren (Naturbase kart 27.02.2025)

4.7 Landbruk

Det er utarbeidet en matjordhåndteringsplan som er vedlegg til plansaken «V06_R-2022003_Matjordhåndteringsplan – Norconsult».

Thalleåkeren er i dag driftet som fulldyrka jord, hvor det produseres grovfôr til kyr og hester.

Det er ikke regulert en fast landbruksadkomst til Thalleåkeren.

Arealet med matjord i planområdet er omtrent 38,5 dekar (Kilden - arealinformasjon). Arealet er fulldyrka og har stor jordbruksverdi. Det har vært aktivt drevet i minst 100 år. Jordprøvetakinger foretatt 24.04.2022 (20 prøvepunkter) viser at tykkelsen på matjordlaget er i gjennomsnitt 40 cm. Under matjordlaget, fra omtrent 50 cm dybde, er det lag med finkornet sand og kompakt silt. I den vestre delen av åkeren (4-5 prøvepunkter) er det et område hvor laget med torvjord er minst 100 cm dypt.

Store deler av Thalleåkeren er dårlig drenert, og dette kan være en årsak til at området fremstår som lite produktivt med dagens drift. Den dårlige dreneringen sammen med det høye moldinnholdet i matjordlaget over relativt tette jordmasser, har sannsynligvis ført til kjøreskader på åkeren i forbindelse med drift av jorda.

Mattilsynet region nord har bekreftet at det ikke er påvist hverken floghavre eller potetcystenematode i Bodø kommune.

4.8 Naturverdier

Viser til «V22 -R-2022003_Økologistrategi og forbedring av biologisk mangfold – Norconsult» for detaljert beskrivelse. Under er konklusjonene for naturmangfold og vannforekomst Bodøelva gjengitt.

4.8.1 Naturmangfold

Planområdet er i dag er jordbruksareal, noe som medfører at naturmangfoldet på tomten anses som lavt sammenlignet med naturlige habitater. Noen rødlistede fuglearter er observert på tomten (Artsdatabanken, 2022), som fiskemåke (sårbar – VU), og de nær truete (NT) artene stær og gråspurv. I tillegg benytter flere andre arter tomten som et område for fødesøk.

Området ligger i den vestlige delen av kulturlandskapet Rønvikjordene. Kulturlandskapsområdet har stor betydning for det lokale fuglelivet, da spesielt som området for fødesøk og hekkeområde for de rødlistede artene vipe (kritisk truet – CR) og storspove (sterkt truet – EN). Thalleåkeren ligger helt i utkanten av kulturlandskapsområdet. De viktigste områdene for vipe og storspove er sannsynligvis de fuktigere, åpne områdene sentralt i jordbrukslandskapet. Kulturlandskapet øst for Bodø sentrum blir også brukt av fugler på trekk, og kan være spesielt viktig om våren.

I forbindelse med planarbeidet i 2022 ble det lagt inn observasjoner av fremmedarten tromsøpalme i Artskart på noen punkter langs Thallevegen. Den er registrert som en fremmed art med høy risiko iht. Fremmedartlista (2018).[1] Det er ikke gjort en egen kartlegging av fremmede arter i forbindelse med reguleringsplanen.

Ettersom planområdet ligger nærme både byen og andre jordbruksområder, og det har vært anleggsarbeider rundt planområdet i flere omganger, er det stor sannsynlighet for at det er flere forekomster av fremmede plantearter som vil måtte håndteres i planområdet.

4.8.2 Vannforekomst Bodøelva

Planområdet ligger i nedslagsfeltet til Bodøelva-nedre, vannforekomst ID 165-14-R. Store deler av elva renner gjennom jordbruksområder og tettbygd strøk. Vann-nett klassifisert vannforekomstens økologiske tilstand som godt og med god kjemisk tilstand. Det ansees ikke som realistisk å nå miljømålet om God Økologisk Tilstand (GØT) siden dette bl.a. vil innebære tiltak med heving av vannstanden.

Tiltak for utbedring av vandringshindre for sjøørret er i stor grad gjennomført. Analysen av fisk og bunndyr i elva viser at den økologiske tilstanden er god, men på stasjonen nedstrøms RV 80 er verdiene for bunndyr slik at det ikke skal mye påvirkning til før tilstanden kan klassifiseres som moderat. Vannkvaliteten er dårlig for parametere som total nitrogen, jern, turbiditet og kobber. Store deler av elva er sterkt påvirket av sand/silt som reduserer kvaliteten som gyte- oppvekstområde for ørret. Elvas resipientkapasitet er vurdert å være lav.

4.9 Trafikkforhold og mobilitet

Det er utarbeidet både trafikkanalyse og mobilitetsanalyse for å identifisere de trafikale forholdene i området.

- *V07 – R-2022003_Trafikkanalyse – Norconsult*
- *V08 – R-2022003_Mobilitetsplan - AFRY*

4.9.1 Vegsystem

Riksveg 80 – Bodøveien

Riksvei 80 er hovedadkomst for Bodø. Fram til rundkjøringen mot Thalleveien er Rv. 80 utvidet og oppgradert med 4 kjørefelt, tunnel, samt sykkelvei med fortau fra Olav V gate forbi Thallekrysset. En strekning på omtrent 6,3 km. Veien ble ferdigstilt i 2019. Det er planskilte kryssingssteder for myke trafikanter langs denne strekning, med to slike kryssingssteder i hver ende av planområdet. Rv. 80 har fartsgrense 80 km/t gjennom tunnelen, før det blir 60 km/t forbi planområdet og 50 km/t siste strekning mot sentrum.

Rv. 80 ble ifølge reguleringsplanen (Statens Vegvesen, 2011) dimensjonert ut ifra en framtidig beregnet ÅDT på 14500 2035 og ble dermed dimensjonert etter vegklasse S6 i den daværende vegnormen (Statens Vegvesen, 2008). Denne dimensjoneringsklassen gjaldt for stamveger og andre hovedveger med ÅDT over 12000 og fartsgrense 60 km/t.

Kirkeveien

Kirkeveien fungerer som hovedvei fra Rv. 80 og nordover. Denne veien fungerer som samlevei for boligområdene nord i Bodø, samt gjennomkjøring videre nordover. Dette er dermed en viktig forbindelse for nordre del av Bodø. Strekningen går gjennom boligområder og har derfor 30 km/t forbi planområdet og videre nordover. Dette går over til 50 km/t etter X-krysset ved Rønvikveien. Det er sykkelfelt i begge retning

[1] https://www.artsdatabanken.no/fremmedartslista2018

og stort sett tosidig fortau. Gangkryssinger gjøres i plan i form av gangfelt. Det er også etablert fartshumper for å holde fartsnivået nede.

Thalleveien

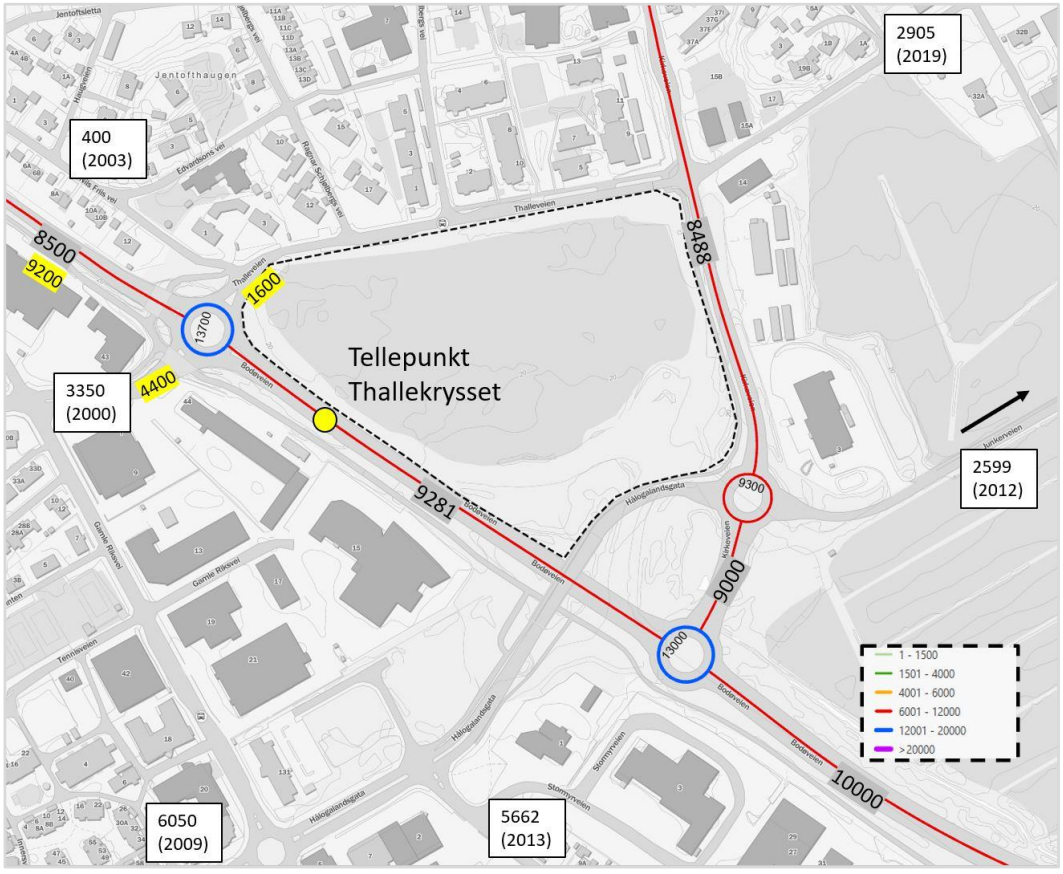
Thalleveien er en mindre vei med lavere vegstandard, og har skiltet fartsgrense 30 km/t. Vegen er pr. dags dato fysisk stengt for gjennomgangstrafikk mot Kirkeveien, med unntak for kollektivtrafikk. Thalleveien er utenom dette kun brukt som adkomst til boligområdet nord for Thalleåkeren. Langs strekningen ligger det en busslomme i hver retning med tilhørende fortau. På nordsiden av veien ligger det i vest et fortau som midt på strekningen går over til gang- og sykkelvei i øst. Fortauet er koblet til en undergang under Rv. 80 og er en viktig forbindelse for myke trafikanter som reiser mellom arbeidsplass og bolig. Thalleveien krysser Kirkeveien i et X-kryss og fortsetter nordover.

Hålogalandsgata

Sør for planområdet ligger Hålogalandsgata. Dette er en viktig forbindelse for boligområdene, handelsarealene og sentrum mot sørvest. Gaten har fartsgrense 40 km/t, og det er fortau på begge sider. Kjørebanen er delt opp av midtrabatt med trær. Hålogalandsgata krysser Rv. 80 med bru. Her er det sykkelvei med fortau.

4.9.2 Trafikkmengde

Dagens trafikkmengder samt eldre registreringer i omkringliggende vegnett er vist i Figur 4-10. Her inkluderes et kontinuerlig tellepunkt som gir høy nøyaktighet på trafikktallene.



Figur 4-10: Dagens trafikkmengder rundt planområdet. Kilde: Trafikkanalyse, Nordland Idrettspark (Norconsult)

I løpet av uken er det typisk en døgntrafikk på ca. 11000 på hverdager og 6-8000 i helgene. Over døgnet er det to klare topper med mest trafikk mellom 07:00 og 08:00 og 15:00 og 16:00. Retninger på trafikken er

veldig rushtidsavhengig med ca. 3/4 av trafikken nordvestover inn i byen i morgenrushet og ca. 2/3 av trafikken sørøstover ut av byen i ettermiddagsrushet.

4.9.3 Trafikkavvikling

Rv. 80 forbi planområdet er i utgangspunktet dimensjonert for store trafikkmengder og har gode forutsetninger for å gi god trafikkavvikling. Basert på veganleggets utforming forventes det at vegen kan håndtere 12-20000 ÅDT, noe som bekreftes av kapasitetsanalyser og befaringer i rushperioder. Selv Rundkjøringen i Thallekrysset, som blir det svakeste punktet, er stor og har to brede sirkulasjonsfelt slik at det sikres god kapasitet.

4.9.4 Sykkeltrafikk

En reisevaneundersøkelse fra 2013-2014 viser at sykkelandelen i Bodø er på 9 prosent totalt. Sykkelandelen er høyest i Rønvik, Sentrum og Mørkved, mens den er lavest i de ytre områdene av kommunen (Bodø Kommune, 2018). De nærmeste tellepunktene til planområdet viser at det er et høyt antall syklende i området med blant annet 377 syklende per dag i Kirkegata, og 488 syklende per dag langs Rv. 80.

I planområdet er det etablert både sykkelfelt og sykkelveg med fortau, som anses som trafikksikre løsninger. Langs Hålogalandsgata er det sykkelveg med fortau, og i Kirkegata er det sykkelfelt. Langs Thalleveien er det kun gang- og sykkelveg, her må syklende enten sykle med gående eller i blandet trafikk. Sykling i blandet trafikk vurderes som en god løsning i gater med lite trafikk (<4000 ÅDT) (Statens vegvesen, 2014).

4.9.5 Ulykkessituasjon

Rv. 80 forbi Thalleåkeren ble bygget mellom 2015 og 2019, og det har etter dette ikke blitt registrert noen trafikkulykker på veien.

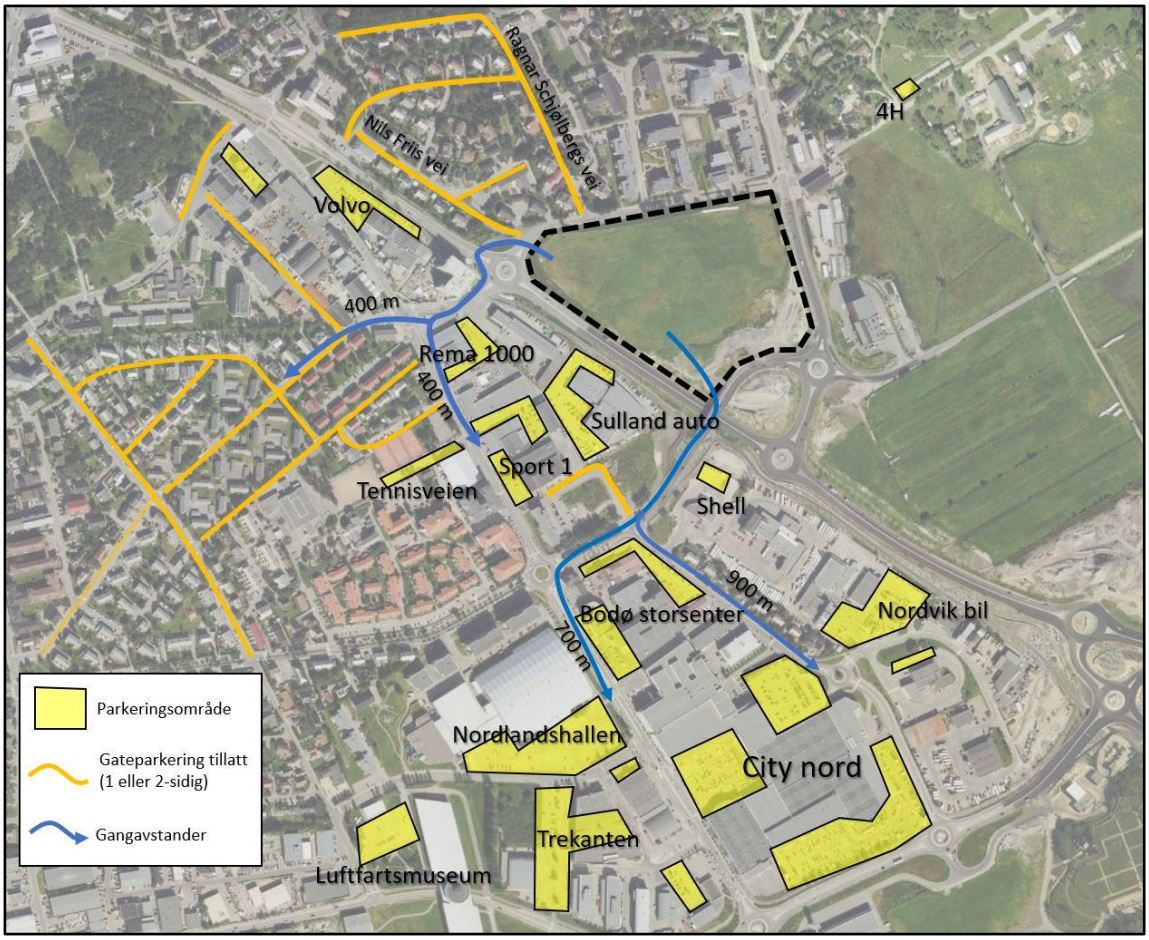
Langs adkomstveiene til Thalleåkeren har det skjedd flere ulykker de siste 10 årene, hvorpå flere ulykker involverer myke trafikanter.

4.9.6 Parkering

Det er i dag ingen parkering i Thalleveien, men det er mulighet for gateparkering langs Ragnar Schjølbergs vei og Nils Friis vei samt flere av gatene nord for planområdet. På andre siden av RV.80 ved Stormyra er det mange parkeringsområder i forbindelse med butikker, bilforretninger og kjøpesentre. I tillegg er det en del gateparkering i boligområdene (se Figur 4-11).

Parkeringsanlegget til City Nord er det største i nærheten av planområdet. Med 1300 parkeringsplasser og 3 timer gratis parkering, er dette er mye benyttet anlegg (City Nord, 2022). Innenfor åpningstidene er belastningen relativt høy, og spesielt på ettermiddager og på lørdager er det få ledige plasser. Åpningstidene er fra 10-21 i ukedagene og 10-19 på lørdager.

Nordlandshallen har 240 parkeringsplasser (Bodø Spektrum, 2022). Det er også noen plasser som er reservert til Bodø legevakt, som ligger i samme bygg. Hallen har en kapasitet på 5200 personer og parkeringsplassene i området kan derfor fylles godt opp under arrangementer.

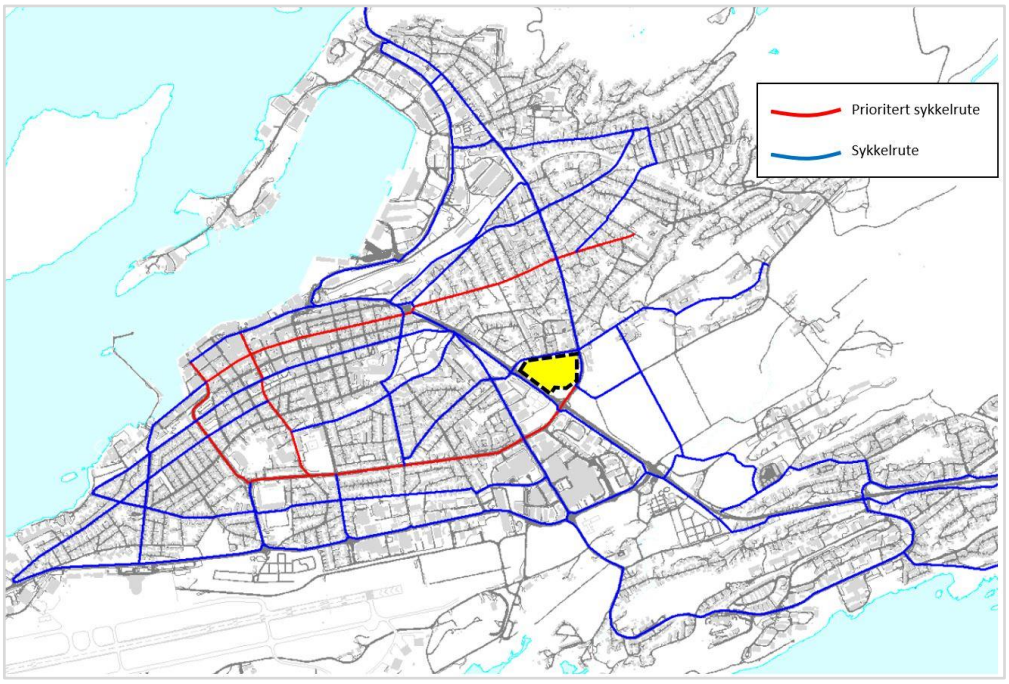


Figur 4-11: Eksisterende parkeringsområder uten eksplisitt forbud og gateparkering rundt planområdet. Kilde: Trafikkanalyse, Nordland Idrettspark (Norconsult)

4.9.7 Mobilitet for myke trafikanter

Planområdet har gode forutsetninger for gange og bruk av sykkel. Det er etablert en kombinasjon av sykkelfelt langs veg, fortau, gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau på ulike strekninger langs planområdet, og som Figur 4-12 viser så går det en prioritert sykkelrute langs Hålogalandsgata som vil lede sykkeltrafikken inn til området.

Kirkeveien har sykkelfelt i begge retninger fra rundkjøringen ved Rv. 80/Hålogalandsgata til Rønvikveien, ca. 1 km. Her er det også fortau på begge sider av kjørebanen, noe som også fortsetter etter opphevet sykkelfelt. Langs Thalleveien er det fortau på nordsiden av veien, mot boligområdet, mens det ved busslommen på sørsiden av veien også er opparbeidet fortau.

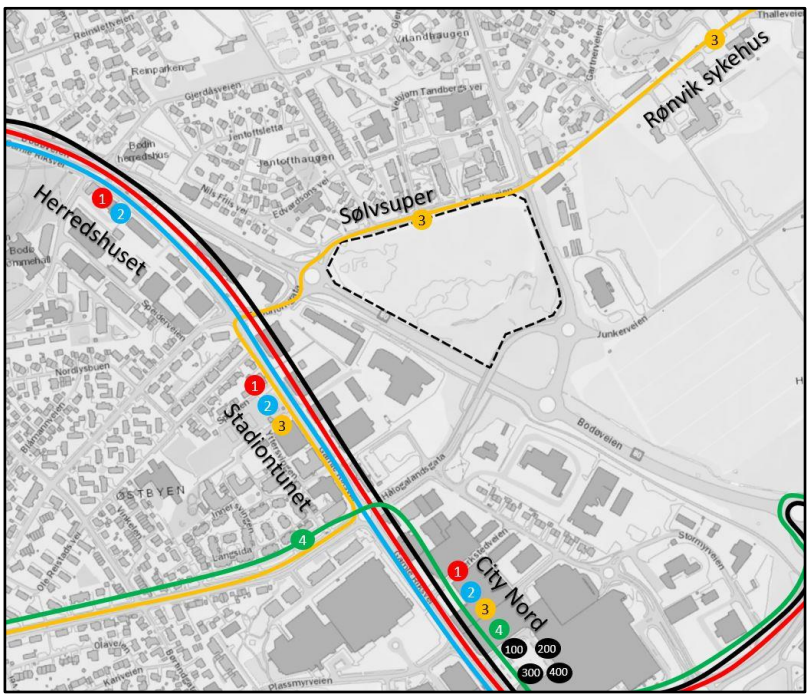


Figur 4-12: Utsnitt av sykkelveinett fra kommunedelplanen for sykkel (Bodø Kommune, 2018). Planområdet markert med gult. Kilde: Trafikkanalyse, Nordland Idrettspark (Norconsult)

4.9.8 Kollektivtilbud

Bybusslinjene i Bodø går forbi planområdet, med holdeplassene Sølvsuper, Stadiontunet og Herredshuset innenfor en gangavstand på 500 meter.

Regionbussene for Salten stopper ved City Nord med en gangavstand på ca. 700 meter. Bodø jernbanestasjon er ca. 1,3 km gangavstand fra planområdet mot nordvest. Det er også både hurtigbåter og hurtigrute som anløper Bodø innenfor ca. 2 km fra planområdet mot nordvest. Bodø lufthavn ligger ca. 2,5 km fra planområdet med et stort rutenettverk og mange flyvninger.



Figur 4-13: Busskart Bodø kommune. Kilde Nordland fylkeskommune

4.10 Barn og unges interesser

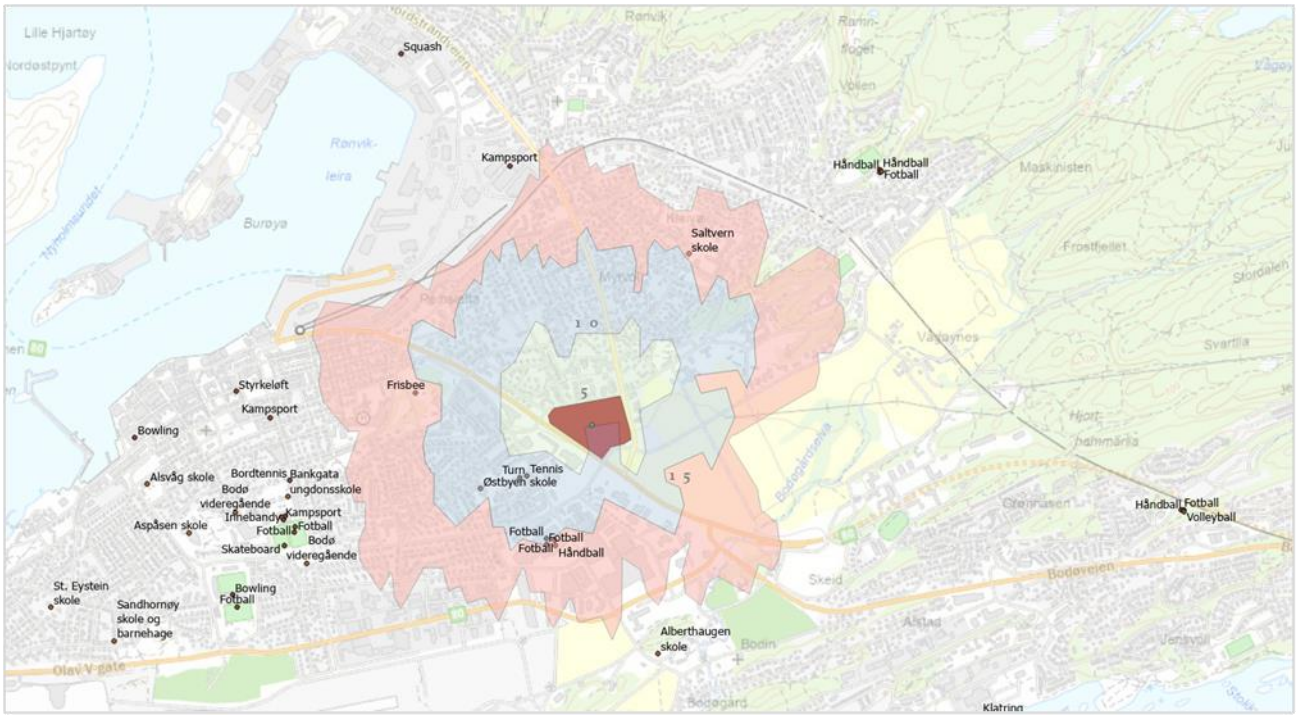
4.10.1 Skoler og mobilitet

Gang- og sykkelinfrastrukturen i og rundt planområdet er aktivt brukt av barn og unge i forbindelse med Jentoftsletta barnehage, skoler og aktivitetsområder i nærområdet. Planområdet ligger i skolekretsen for Saltvern barneskole, mens Rv.80 i sørvest er grense mot skolekretsen til Østbyen skole. Rv.80 er grense mellom inntaksområdene til Bankgata ungdomsskole i vest og Saltvern skole i øst. Det er ingen boligbebyggelse i søndre del av skolekretsen for Saltvern skole. Ut ifra de geografiske fordelingene av boliger og skoler, er det lite sannsynlig at Thalleåkeren er brukt som en aktiv skolevei.

Hovedtyngden av skolene ligger sentralt i Bodø, sør for sentrum, med noen unntak øst for rv.80. St. Eystein skole ligger lengst unna planområdet 2,6 km, og tar ca. 30 min å gå. Nærmeste er Østbyen skole, som ligger ca. 600 meter unna, 8 min å gå. I snitt ligger de fleste skolene ca. 20 min gåavstand fra planområdet, noe som tilsier at en stor andel av barn og unge har muligheten til å gå direkte fra skolen dersom trening er oppsatt etter skoletid. Det kan også antas at store andeler av skolebarna bor i nærheten av de skolene de tilhører. Det vil si at det vil være samme snittavstand til planområdet dersom trening foregår på kveldstid.

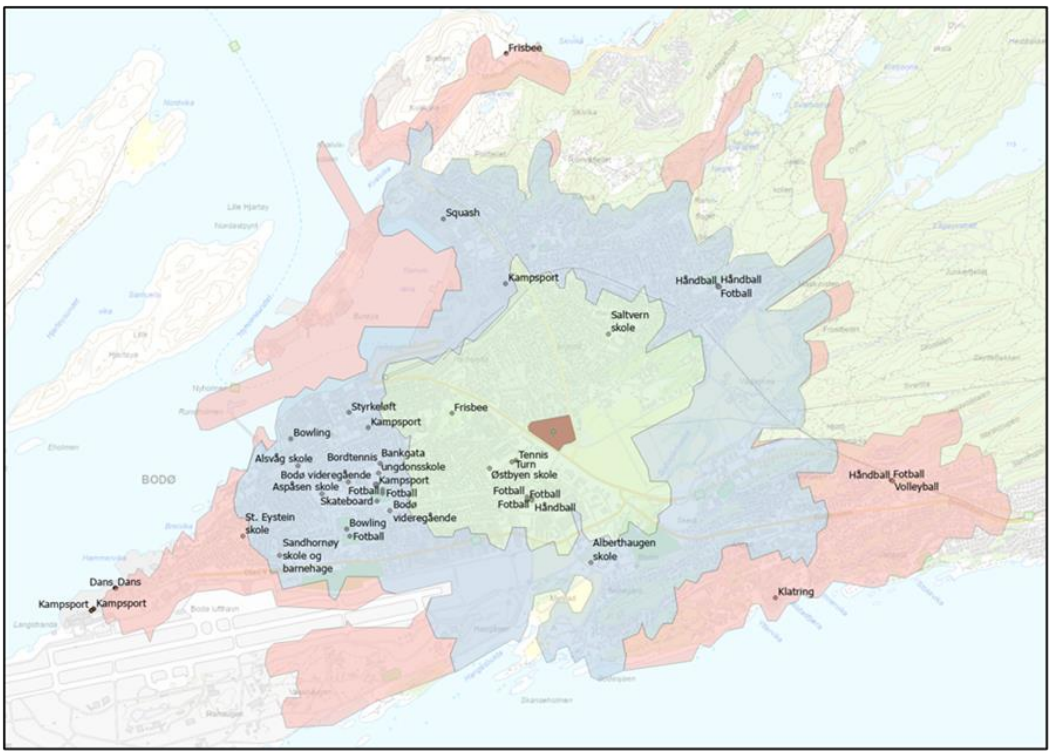
Det er utført en analyse av gang- og sykkelavstander fra planområdet. Analysen har sett på 5, 10 og 15 minutters reisetider.

I Figur 4-14 er det utført en analyse som viser avstand som kan nås ved bruk av gange, der gul= 5 minutter, blå = 10 minutter og rød =15 minutter. Hovedtyngden av skolene ligger sør for sentrum, og vil kreve ca. 20 minutters gange for å nå planområdet.

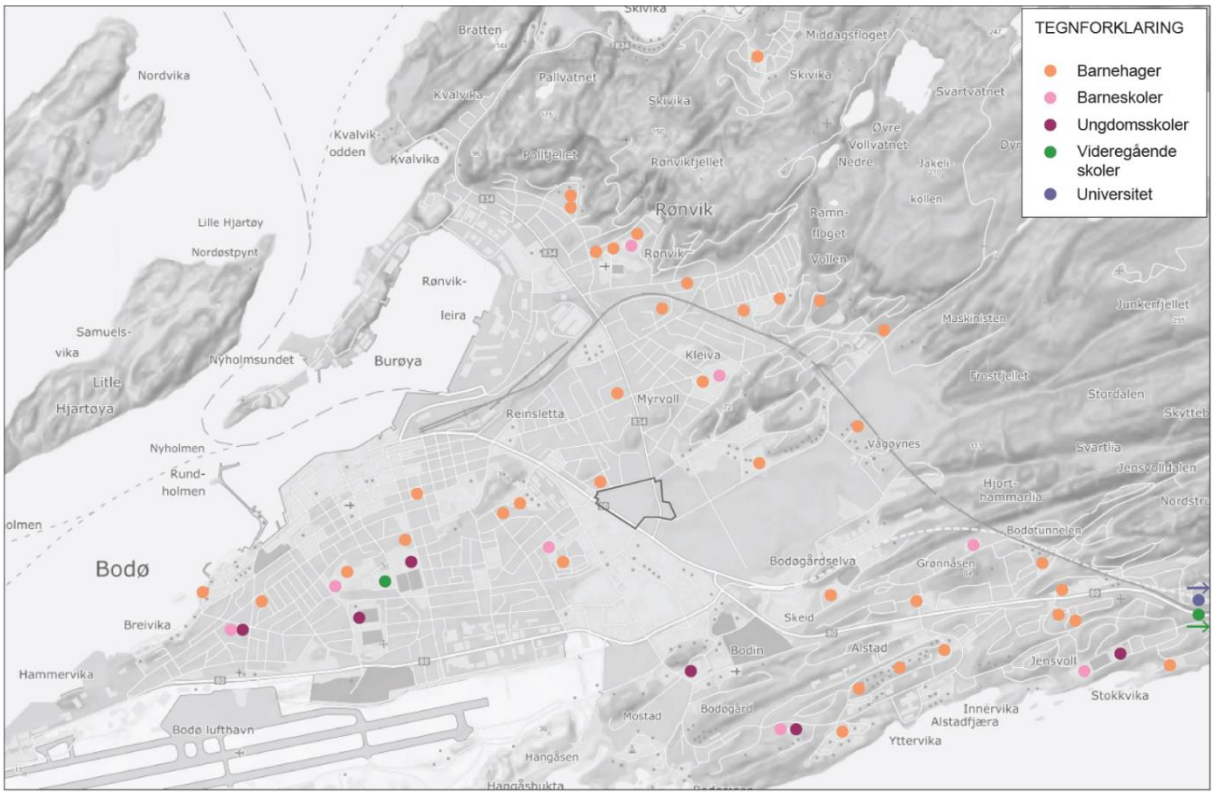


Figur 4-14: analyse av reisetid med gange fra planområdet (Kilde: Stedsanalyse, Norconsult)

I Figur 4-15 er det utført en analyse som viser avstand som kan nås ved bruk av sykkel, på lik linje med ganganalysen. Analysen viser at alle hele Bodø by kan nås ved bruk av sykkel innen 15 minutter. Dette dekker både idrettslag og skoler. Klimatiske forhold og vegtilstand er ikke vurdert som parameter i analysen, men gir en god oversikt over hva som er mulig å oppnå uten bruk av bil eller kollektivtransport.



Figur 4-15: Analyse av reisetid med sykkel fra planområdet (Kilde: Stedsanalyse, Norconsult)



Figur 4-16: Oversikt over barnehager og undervisningsfasiliteter. Kilde: Stedsanalyse 2025– Norconsult

Kapasitet for organisert idrett

En av de store utfordringene for idrettslagene i Bodø er tilgjengelig areal for utførelse av idrettene.

I Bodø er det i dag et mangfold av idrettsklubber som byr på en stor variasjon av ulike idretter. Jf. Bodø idrettsråd sin oversikt over lag, er det fotball som er den dominerende idretten.

Bodø spektrum tilbyr diverse arenaer for ulike typer idretter og aktivitet, som omfattes av Nordlandshallen og Bodøhallen. Nordlandsbadet er et tilbygg til Nordlandshallen. Et aktivt benyttet anlegg er Bankgata flerbrukshall som ligger nordøst for Aspmyra.

Mørkved er et område i vekst i Bodø. Det er flere idrettsklubber som har Mørkvedhallen som hovedarena, blant annet fotball, friidrett, håndball, klatring og ishockey.

Trygge oppvekstvilkår

Trygge oppvekstsvilkår og et godt utgangspunkt for god helse er grunnleggende for å ivareta barn og unge i samfunnet vårt. Det må være enkelt og trygt å komme seg til og fra fritidsaktiviteter, møteplasser, lekeplasser og andre områder som byr på fysisk utfoldelse. Behovet til barn og unge vil variere ut ifra ulike forutsetninger, som krever en variasjon i aktiviteter, skjerming og lyssetting. Iht. «*RPR for barn og planlegging*» er det stilt krav til fysisk utforming av områder:

a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:
   - er store nok og egner seg for lek og opphold
   - gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider
   - kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

4.11 Sosial infrastruktur

Det ligger flere institusjoner i nærheten til området som kan bli preget av den nye utbyggingen.

Tabell 4-1: Skoler og institusjoner

Institusjon	Avstand (ca. meter) i luftlinje
Jentoftsletta barnehage	80 m
Hovdejordet sykehjem	145 m
Sølvsuper aktivitetssenter	140 m
Stadiontunet sykehjem	300 m
Bodø rehabiliteringssenter	230 m
Østbyen skole	420 m
Saltvern skole	700 m

4.12 Teknisk infrastruktur

4.12.1 Vann og avløp

Det er utarbeidet en VA-rammeplan og overvannsnotat som ser på detaljene knyttet til forholdene knyttet til vann, avløp og overvann. Viser til følgende vedlegg for mer informasjon:

- *V01 – R2022003 Nordland Idrettspark - VA-rammeplan (AFRY)*
- *V02 - R-2022003 Nordland Idrettspark - Overvannsrapport (AFRY)*

Eksisterende vannforsyningsanlegg har tilstrekkelig kapasitet til å dekke ca. 1 million personer med drikkevann daglig. Heggmoen vannverk ble bygget i 2007 og har et moderne vannbehandlingsanlegg med god leveringskapasitet og sikkerhet.

Det finnes omfattende infrastruktur for VA rundt utbyggingstomt. På nordsiden av Thalleveien ligger en kommunal vannledning med dimensjon Ø160mm sammen med en kommunal spillvannsledning med dimensjon Ø200. Foretrukket sted for tilknytning av avløpsledning mot kommunalt nett er nord for Thalleveien.

Øst for Kirkeveien ligger en vannledning med dimensjon Ø400mm. Ledningen har god kapasitet og godt trykk. Ledning vil kunne levere vann til forbruksvann, sprinkleranlegg og utvendig slukkevann. Foretrukket tilkoblingspunkt er i nord-øst ved krysset Thalleveien/Kirkeveien.

4.12.2 Overvann

Det ligger flere overvannsledninger omkransende tomten. I nord/nord-vest ligger det en ledning med dimensjon Ø400mm som er kommunalt eid. Denne kan benyttes til tilknytning av overvannsanlegg. Langs riksveg 80 ligger en ledning med dimensjon Ø600mm som er eid av Statens vegvesen. I Syd-øst ligger en ledning med dimensjon Ø315mm som er eid av Nordland Fylkeskommune. Disse to er også aktuelle for tilknytning av overvannsanlegg, men krever tillatelse fra ledningseier(e). Det er generelt god kapasitet på overvannsnettet i området.

4.12.3 Fjernvarme, elektro og tele

Det er flere traseer med både fjernvarme, høyspent og telelinjer i området rundt tomten. Største delen av dette ligger i området nord for stadion, på begge sider av Thalleveien. I nordøst vil stadion ligge nært disse og spesielt hensyn må tas. Vest på tomten ligger fjernvarme og høyspenttrase et godt stykke inne på området og tiltak med disse kan være nødvendig. I sør ligger det en trase som kan bli berørt. Traseen ligger inntil vollen opp mot eksisterende bru over Rv80

4.13 Grunnforhold

Det er utført en geoteknisk vurdering av planområdet iht. NVE sin veileder 2019/1. For detaljert gjennomgang vises det til «V09 - R-2022003 Geoteknisk vurdering, Norconsult». Det er i tillegg utarbeidet en rapport for utførte geotekniske grunnundersøkelser «V17 – R-2022003 Datarapport Geotekniske grunnundersøkelser, Norconsult».

Planområdet ligger under marin grense og innenfor aktsomhetsområde for marin leire (NVE Atlas). Det foreligger ingen tidligere geoteknisk vurdering innenfor planområdet. Iht. NGU sitt løsmassekart består området av marin strandavsetning. Områdestabilitet må utredes iht. NVEs veiledning Sikkerhet mot kvikkleireskred (2019).

Det er ingen lavpunkt i terrenget som med en 1:20-betraktning (helning i terrenget) kan ramme planområdet. Alle skråninger i nærheten av planområdet (de nærmeste 200-300 m) er mindre enn 5 meter høyde.

Med bakgrunn i stegene 1-3 (NVE sin veileder), sammenholdt med løsmassekart, enkle volumbetraktninger og grovvurdering av tidligere grunnundersøkelser, vurderes områdestabiliteten som tilfredsstillende for planområdet.

4.14 Forurensning

4.14.1 Grunnforurensning

Det henvises til «V15 – R-2022003 Fase 1 undersøkelser, forurenset grunn, Norconsult» for detaljert gjennomgang av forurensning.

Thalleåkeren er et registrert jordbruksareal uten historikk av forurensende næringer, hverken på jordet eller rundt. Bodø kommune har laget et eget aktsomhetskart for forurenset grunn som er grunnlaget for vurdering

av området. I Bodø kommune er det miljøenheten som har stått for egen kartlegging i forbindelse med egen prosess for å identifisere forurensede områder i Bodø, uavhengig av denne planprosessen.

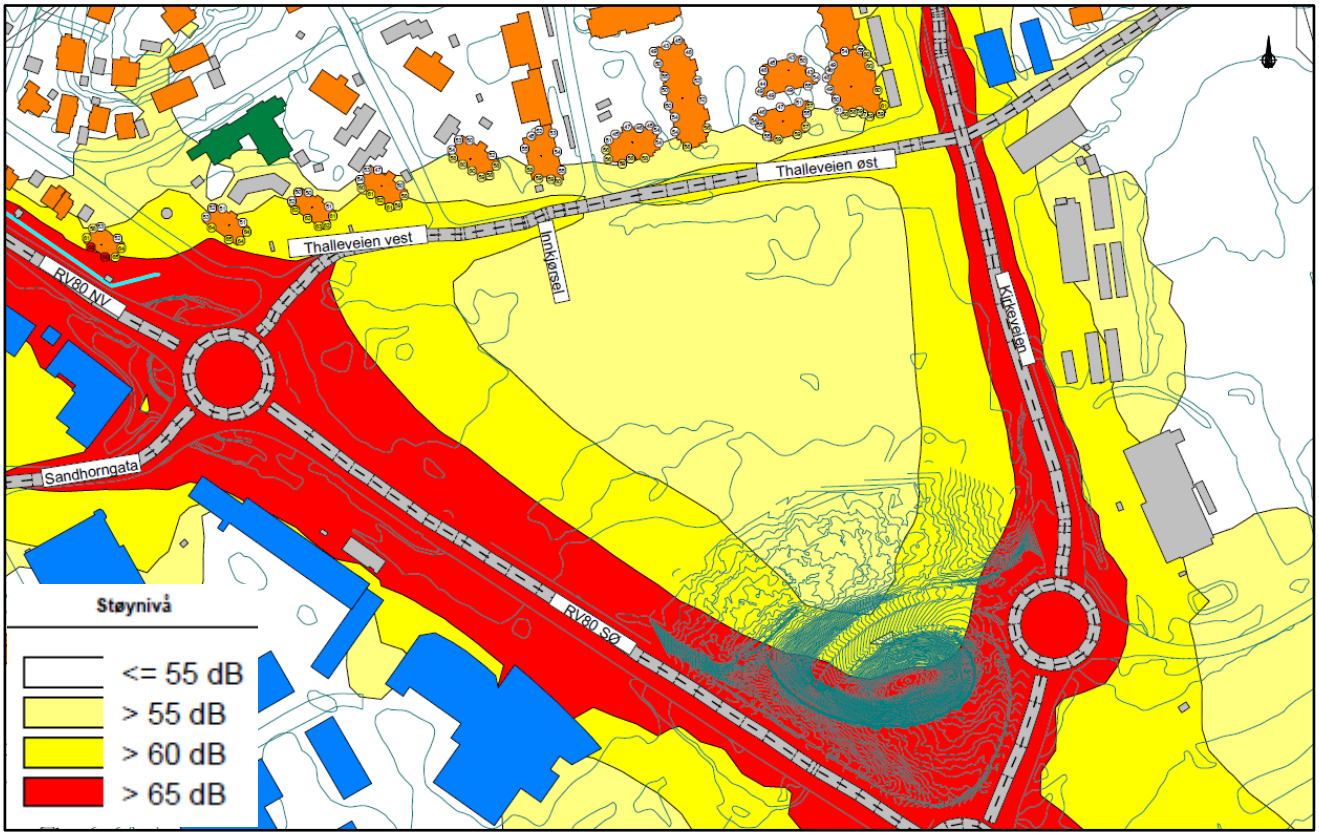
Potensielt forurensede områder i nærheten av planområdet er næringsarealet sør for Thalleåkeren, og kommunens gartneri øst for planområdet. Disse arealene inngår ikke i planområdet.

Under gjennomgangen av områdets historikk er det ikke avdekket forhold som tilsier at det er mistanke om forurenset grunn innenfor planområdet. Det har imidlertid foregått noe aktivitet på området, som tidlig bebyggelse og anleggsaktivitet, som kan ha medført forurensning av grunnen. Eventuell bruk av sprøytemidler i jordbruksvirksomheten kan også ha medført forurenset grunn. I tillegg kan diffus avrenning fra veiareal som omkranser planområdet ha medført grunnforurensing i randsonene av planområdet.

4.14.2 Støyforhold

Vegstøy

Norconsult har utarbeidet en støyrapport som er vedlagt plansaken «*V03 – R-2022003 Støyutredning, Norconsult».* I dag er alle veiene som ligger rundt planområdet uskjermet, noe som gjør at det slipper inn mye støy på området, da spesielt fra Rv.80 (Bodøveien) og Kirkeveien.



Figur 4-17: Støysituasjonen etter dagens forhold. Kilde: Støyanalyse tegningsnr. X06 - Norconsult

Flystøy

Bodø kommune har i forbindelse med kommuneplanens arealdel kartlagt nåværende støysituasjon fra Bodø lufthavn. Planområdet ligger ikke innenfor flystøysonen fra Bodø lufthavn.

Luftkvalitet

Bodø kommune har i dag måledata fra «Måledata for luftkvalitet», der målingene er gjort i Olav V gate som går langs flyplassen og møter Bodøveien sør for planområdet.

Miljødirektoratet har utarbeidet en retningslinje (T1520) for å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging for forebygget og reduserer lokale luftforurensningsproblemer. Retningslinjen legger opp til å vurdere luftkvaliteten i arealplaner på bakgrunn av gule og røde soner.

- Gul sone: vurderingssone der det skal vises varsomhet ved etablering av bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning.
- Rød sone: område som på grunn av høye luftforurensningsnivåer er lite egnet til bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning. Ikke egnet til etablering av ny virksomhet eller vesentlig utvidelse av eksisterende virksomhet dersom det medfører vesentlig økning av luftforurensning.

Sørligste del av planområdet ligger innenfor gul sone. Dette skyldes Bodøveien og de gjennomsnittlige trafikkbelastningene den står for store deler av året. Området er store deler av året utsatt for vind fra øst, noe som medfører at store deler av luftforurensningen blir ført vestover og vekk fra området. (Kilde: *Vindforhold og luftkvalitet – Asplan Viak 30.6.2022)*

4.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende forhold)

I vedlagt ROS-analyse er det gjennomført en innledende fareidentifikasjon for å avdekke potensielle farer innenfor planområdet. Følgende temaer vurderes som aktuelle:

Fare	Vurdering
NATURBASERTE FARER: naturlige, stedlige farer som gjør arealet sårbart og utsatt for uønskede hendelser	
Skredfare bratt terreng (snø, steinsprang, jord- og flomskred)	Det er ifølge NVE Atlas ingen aktsomhetsområder eller faresoner for skred i eller i nærheten av planområdet. *Temaet vurderes ikke videre.*
Ustabil grunn (områdestabilitet)	Hele planområdet ligger under marin grense og innenfor aktsomhetsområde for sammenhengende marin leire (NVE Atlas). **Temaet vurderes videre.**
Flom i vassdrag (herunder isgang)	Det er ifølge NVE Atlas ingen aktsomhetsområder eller faresoner for flom som berører planområdet. Det er noen mindre aktsomhetsområder for flom sørøst for planområdet. *Temaet vurderes ikke videre her, men overvannshåndtering vurderes videre som eget tema.*
Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning	Planområdet ligger ikke sjønært. *Temaet er derfor ikke relevant.*
Vind/ekstremnedbør (overvann)	Bodø er generelt sett en vindutsatt by med en høy årlig middelvind. Vind kan forårsake fare for liv/helse og materielle verdier. Forventninger om fremtidens klima viser at det trolig blir mer nedbør i Norge, og da særlig i form av periodevis ekstremnedbør. **Temaet vurderes videre.**
Skog- / lyngbrann	Planområdet ligger i Bodø sentrum og vurderes å ikke være utsatt for skog-/lyngbrannfare. *Temaet vurderes ikke videre.*
Radon	Planområdet ligger innenfor område som er vurdert til å ha moderat til lav aktsomhetsgrad for radon (NGU radon aktsomhetskart). TEK 17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen. Det forutsettes at tetting og ventilasjon dimensjoneres etter krav som går fram av § 13-5 i TEK 17. *Temaet vurderes ikke videre.*
VIRKSOMHETSBASERT FARE	
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Det er ikke identifisert industrianlegg med potensial til større brann/eksplosjon i nærheten av planområdet, som forventes å kunne påvirke dette tiltaket. Det er ingen arealmessige begrensninger gitt i Bodø kommunes kommuneplan som rammer dette planområdet. Tiltaket legger heller ikke til rette for slik virksomhet. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Det er ikke identifisert anlegg som er potensielle kilder til større kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning på eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er heller ikke kjent at slike anlegg planlegges

Fare	Vurdering
	etablert i området. I anleggsperioden må entreprenør ivareta sikker drift av maskiner og kjøretøy for å unngå hendelser som fører til akutt forurensning. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Transport av farlig gods	Det fraktes farlig gods langs Bodøveien som ligger inntil planområdet, og på jernbanen som ligger ca. 700 m fra planområdet i luftlinje (DSBs kartinnsynsløsning). **Temaet vurderes videre.**
Elektromagnetiske felt	Det er ifølge NVE Atlas ingen høyspentanlegg i luft eller andre kilder til elektromagnetisk stråling i planområdet per i dag, men det planlegges etablert trafo på planområdet. Det er også lokalisert en trafo øst for planområdet. **Temaet vurderes videre.**
Dambrudd	Ifølge NVE Atlas ligger en større demning (Vågøyvatnet) nordøst for planområdet. I forbindelse med utarbeidelse av denne analysen har vi fått informasjon fra Bodø kommune VA drift og vedlikehold om at planområdet ikke vil bli berørt ved et eventuelt dambrudd. *Temaet vurderes ikke videre.*
INFRASTRUKTUR	
VA-anlegg/-ledningsnett	Nordland idrettspark krever ny infrastruktur for vannforsyning-, avløps- og overvannsanlegg. Det er utarbeidet en VA rammeplan for plantiltaket (AFRY, 2022) som beskriver hvordan eksiterende VA-anlegg påvirkes og legger føringer for ny infrastruktur ifm. planforslaget. Det vises videre til VA rammeplan og forutsettes at den følges i det videre. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Trafikkforhold	Tiltaket vil generere mer trafikk. **Temaet vurderes.**
Eksisterende kraftforsyning	Tiltaket krever etablering av nettstasjoner for å tilfredsstille fremtidig effektbehov. Det forutsettes at eksisterende kraftforsyning hensyntas ved plassering og etablering av nye nettstasjoner. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Drikkevannskilder	Det ligger ikke drikkevannskilder iht. Mattilsynets inntakspunkter innenfor eller i nærheten av planområdet. GRANADA, Nasjonal grunnvannsdatabase, viser heller ingen registrerte grunnvannsbrønner i eller i nærheten av planområdet. *Temaet vurderes ikke videre.*
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy som fremkommer av TEK 17: § 11-17 må etterfølges. I forbindelse med utarbeidelse av brannkonseptet til skisseprosjektet (Norconsult Norge AS, 2022) er det blitt gjennomført møter med Salten brann og redning IKS. *Temaet vurderes ikke videre her.*
Slokkevann for brannvesenet	Det er utarbeidet brannkonsept for tidligere skisseprosjekt Bodø Storstue. Brannkonseptet (Norconsult Norge AS, 2022) beskriver at slokkevannskapasitet ved planområdet vil tilfredsstille krav i TEK 17: § 11-17. I forbindelse med utarbeidelse av brannkonseptet er det blitt gjennomført møter med Salten brann og redning IKS. *Temaet vurderes ikke videre her.*
SÅRBARE OBJEKTER	
Sårbare bygg*	Det ligger flere sårbare bygg i nærheten av planområdet. **Temaet vurderes videre.**
TILSIKTEDE HANDLINGER: Forhold ved analyseobjektet som gjør det sårbart for tilsiktede handlinger	
	Fotballstadion vil være et sted som samler mange mennesker på ett sted. **Temaet tilsiktede handlinger vurderes videre.**
ANDRE FORHOLD	
Nærhet til lufthavn	Planområdet ligger i nærheten av Bodø lufthavn. **Temaet vurderes videre.**

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Plangrep

5.1.1 Planavgrensning

Ved varsel om oppstart ble det varslet med en større planavgrensning en den som fremmes i planforslaget. Årsaken var knyttet til det potensielle behovet for ny bussholdeplass på sørsiden av Bodøveien, tilknytning til fjernvarmeanlegg (keiseren) og mulig omdisponering av kommunens gartneritomt (eid av Nordland fylkeskommune). I løpet av planprosessen har man konkludert med at flere tiltak ikke er nødvendig, og plangrensen ble tilsvarende redusert.

5.1.2 Planlagt arealbruk

Nordland idrettspark skal være et anlegg som fungerer i alt fra en vanlig hverdagssituasjon til en dag med UEFA-kamp for Bodø/Glimt.

Arealbruken er løst ved å anlegge stadionbygget på den østre delen av tomten, med tilhørende hovedplass/torg foran hovedinngangen i det nordvestlige hjørnet av stadion. De øvrige sidene av stadion omkranses av et gangareal med flere mindre plassdannelser undervegs.

Midt på den vestre delen av tomten er det avsatt areal til park med blandet bruk. Midt i parken er det avsatt areal til en 7`er fotballbane. Tilstøtende parkarealer er tenkt brukt til ulik sport, aktivitet, rekreasjon, opphold og lek. Mot rv. 80 er det åpnet for etablering av et gjerde, først og fremst for visuell skjerming og som tiltak mot villkryssing.

Internveien på tomten har adkomst fra Thalleveien, og legger seg mellom parkarealet i vest, torget rundt stadion. Veiens slutt i sør, har en snuplass i sørøst som er dimensjonert for buss/lastebil. Internvegen er også adkomst for varelevering og renovasjon. Det skal være mulig å kjøre rundt stadion for beredskap, vedlikehold og for andre ved behov. Adkomsten rundt stadion i øst er planlagt enveiskjørt.

Adkomst til området for myke trafikanter er fra Thalleveien, Hålogalandsveien og Kirkeveien. Dette knyttes også til busstoppene i Kirkeveien, samt planlagt ny kantstopp i Thalleveien med direkte tilknytning til forplassen til stadion.

På tomten er det avsatt plass til 180 parkeringsplasser, i nordvest, sørvest og i sørøst. I tilknytning til parkeringsareal langs sør langs vestre langside av stadionbygget, er det satt av areal til mediaoppstilling. Langs internvegen lengst sørvest er det avsatt plasser til 2 spillerbusser. Det er avsatt areal til oppstillingsplasser for brannbil rundt hele bygget.

5.1.3 Mobilitet

Nytt område for arena vil generelt sett ha to forskjellige trafikksituasjoner; den normale hverdagen med daglig drift og dager med større arrangementer som kamp eller konsert.

Under kampdager legges det til grunn full stadion og at dette skjer på kveldstid, det vil si utenfor dimensjonerende time. Kampdager er som oftest også lagt til helg. Det legges opp til svært lav parkeringsdekning på planområdet og det antas derfor at nær 100 % av de besøkende under kampdag går og sykler inn til planområdet. Utgangspunktet for disse vil være private boliger i sentrum, større parkeringsplasser (som City Nord), og kollektivpunkter.

Dagens kollektivtilbud med gangavstand til flere holdeplasser, gir samlet sett et godt kollektivtilbud med hyppige avganger og god kapasitet. For kampdager er det anbefalt å øke kapasiteten ytterligere, samt tilrettelegge for eventuelle turbusser med tilskuere.

Det vil genereres i overkant av 2300 persontur til planområdet i løpet av et virkedøgn i normalsituasjonen. Persontur skal fordeles på ulike transportformer, og det er ønskelig at flest mulig benytter seg av kollektiv, sykkel og gange. Tilrettelegging for null-utslippstransport er viktig i planområdet, og bør gjøres i form av bedret kollektivtilbud, godt gjennomtenkt gå- og sykkelstrategi og parkeringsplasser for syklende.

Rundt planområdet er det i dag lagt til rette for at myke trafikanter skal kunne ferdes innenfor trygge rammer.

- Langs Thalleveien er det etablert en kombinasjon av gang- og sykkelveg og fortau.
- Langs Junkerveien er det opparbeidet kjøreveg med ensidig fortau.
- Langs Kirkeveien er det etablert tosidig fortau med sykkelfelt i kjørebanen (adskilt med oppmerking).

Kryssing av Riksveg 80 kan gjøres på begge sider av planområdet. I nordvest er det etablert en undergang under hovedveien, der det er etablert gang- og sykkelveg som er adskilt. I sør er det etablert egen overgang (Hålogalandsgata) der det også er etablert adskilt gang- og sykkelveg. Det vil være viktig å gjøre tiltak som hindrer uønsket ferdsel på tvers av riksvegen. Dette må vurderes nærmere ved detaljprosjektering og utbygging av området.



Figur 5-1 Illustrasjon av hvordan nytt stadion og idrettspark kan se ut (Norconsult, sist revidert 04.03.2025)

5.2 Arkitektonisk konsept

Stadionbygget skal ha en «wow-faktor, en diamant og være et landemerke som stråler dag og natt.

Fasaden er utformet med tanke på å uttrykke klubbens identitet og forankring i det arktiske landskapet. Fasadeutformingen er basert på en helhetlig og stedssensitiv idé om et skulpturelt volum som gjenspeiler nordnorsk natur og landskap – skarpt, tydelig og geologisk inspirert. Byggets volum forholder seg til byens skala, samtidig som det markerer seg som en ny signalbygning i Bodø. Det er et krav fra byggherre at kledning/fasade skal være sort.

Bygget skal ha et fremoverlent og stolt formspråk, akkurat som klubben. Nordland idrettspark blir ikke bare et sted for fotball, men en identitetsbærer for hele regionen – med en fasade som speiler det arktiske lyset, klubbens gule sjel og byens ambisjoner. En fasade for fremtidens Glimt.

5.2.1 Estetisk intensjon og materialitet

Den fasetterte geometrien gir bygget en ikonisk silhuett, og materialvalgene er strukturert i et bevisst hierarki for å skape lesbarhet og robusthet. Materialene er valgt for å stå seg – mot klimaet og over tid.

Nivå 1: Mørk matt aluminiums kledning

- Byggets ytre skall består av fasetterte flater kledd med mørk matt aluminiums kledning- kan leveres med integrerte solceller, noe som gir potensial for bærekraftig energiproduksjon uten å gå på kompromiss med det arkitektoniske uttrykket.
- Der det etableres vindusbånd mot vest som følger fasadens form. Innvendig solavskjerming i kombinasjon med solregulerende glass for å unngå utenpåliggende elementer

Nivå 2: Glass/treverk/platedekning

- Inntrukne partier i bygget mot utside – som hovedinnganger og åpne partier – er utformet med kombinasjoner av glass og tett kledning i treverk.
- *Innvendige klimafasader mot tribuner* benytter tilsvarende materiale som inntrukne partier.
- *På concourse-nivå* – hvor publikum beveger seg under arrangementer – benyttes samme materialfamilie for å skape et helhetlig uttrykk. Kiosker, toalettbokser og øvrige servicefunksjoner utformes med platekledninger og fargebruk som følger klubbens visuelle profil, og bidrar til identitet og atmosfære.

Nivå 3

- *Betong i* utvalgte partier der byggets funksjon krever robusthet og rasjonalitet – som i tekniske områder eller bakfasader – benyttes ubehandlet betong 3
- Ikke eksponerte klimavegger Under tribuner og mot tekniske arealer som ikke er betong – leca/sandwich/bindingsverk
- metallnett/strekkmetall: Brukes i tekniske områder og ventilasjonssoner, og gir en industriell, men raffinert detaljering

5.2.2 Lys som identitetsskaper

Integrert belysning i fasaden som en del av arkitekturen, fasadebelysningen følger byggets overordnede fasettering og linjeføring, fremhever byggets skulpturelle volum og understreker retningen i kledningen Spiller på nordlys, klubbfarger og kampkveldens nerve. Lyset tegner konturene av bygget og gjør det til et samlende punkt i bybildet – både som stadion og som møteplass.

5.2.3 Takkonstruksjon skal beskytte publikum mot vær og vind

Området hvor stadion bygges er kjent for å være utsatt for vær og vind. Takkonstruksjonen skal dekke alle tilskuerplassene og beskytte mot vær og vind.

5.2.4 Sterkt fokus på bærekraft

Det er et sterkt engasjement for et bærekraftig fotantrykk. Det satses på gjenbruk fra Aspmyra stadion og bruk av solceller.

5.3 Økologisk strategi

Det er utarbeidet en økologistrategi for prosjektet, som følger planen som vedlegg V22. Rapporten er oppsummert på følgende måte:

Nordland Idrettspark skal etableres i utkanten av Bodø by. Området som skal bygges ut er i dag et jordbruksområde med lavt biologisk mangfold, men med dokumentert bruk av flere rødlistede fuglearter som vipe, stær og storspove. Prosjektet har som mål å bevare og forbedre det lokale naturmangfoldet, samt kompensere for inngrep i kulturlandskapet. Tiltakene skal bidra til økologisk gevinst gjennom tiltak som:

- Bevaring av eksisterende trær og etablering av flere nye trær og busker, med vekt på norske, stedegne arter.
- Å skape leveområder for arter, blant annet gjennom:
- Hekkekasser for stær og gråspurv.
- Blomstrende stauder og busker for pollinerende insekter.
- Et eget "pinnsvinhjørne" med tilrettelegging for den truede arten.

- Døde stokker som naturlige insekthotell.
- Etablering av grønne korridorer, særlig langs nordkanten av området, for å binde sammen omkringliggende grøntområder som Rensåsparken og Trollåsen.
- Håndtering av fremmede arter, inkludert plan for identifisering og fjerning av potensielt invasive planter som tromsøpalme.

Prosjektet skal også gjennomføre tiltak i bygge- og driftsfasen for å minimere belastning, inkludert arbeid utenfor hekkesesong og overvåking av tiltakene i etterkant.

5.4 Reguleringsformål

Området reguleres til følgende formål, jfr. Plan- og bygningslovens (PBL)§ 12-5.

Bebyggelse og anlegg (PBL §12-5 nr.1)

Idrettsanlegg (1400)	IDR
Energianlegg (1510)	EA
Kombinert bebyggelse og anleggsformål (1800)	KBA

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr.2)

Kjøreveg (2011)	KV
Fortau (2012)	FO
Torg (2013)	TO
Gang-/sykkelveg (2015)	GS
Sykkelanlegg (2017)	SS
Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018)	AVT
Annen veggrunn, grøntareal (2019)	AVG
Holdeplass / plattform (2025)	HPP
Parkering (2080)	P
Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur (2800)	SK

Grønnstruktur (PBL §12-5 nr. 3)

Blågrønnstruktur (3002)	BG
Park (3050)	PA

Hensynssoner (PBL §12-6)

Frisikt (H140)

Bestemmelsesområder (PBL §12-6)

#1: Gangforbindelse

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	**Areal (daa)**
1400 - Idrettsanlegg	3,3
1510 - Energianlegg	0,0
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål	21,6
Sum areal denne kategori:	24,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (6)	4,1
2012 - Fortau (5)	1,7
2013 - Torg	8,6
2015 - Gang-/sykkelveg (4)	1,0
2017 - Sykkelanlegg	0,3
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (3)	0,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (18)	3,3
2025 - Holdeplass/plattform (2)	0,3
2080 - Parkering	2,1
2800 - Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer	7,2
Sum areal denne kategori:	28,8
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3002 - Blå/grønnstruktur	2,8
3050 - Park (2)	5,6
Sum areal denne kategori:	8,5
Totalt alle kategorier: 62,1	

Figur 5-2: Oversikt over arealformål i forslag til plankart, samt arealmessig fordeling (Norconsult 2025)

5.4.1 Bebyggelse og anlegg

5.4.1.1 Idrettsanlegg (IDR)

I området åpner planen for etablering av åpne utendørs idrettsflater, hvor man tar sikte på en 7`erbane for fotball. Bestemmelsene til formålet åpner også for etablering av anlegg for egenorganisert fysisk aktivitet og leik. Dersom det er nødvendig å sikre riksveg 80 mot aktivitet i området (ball, frisbee etc), skal det etableres sikkerhetsnett.

5.4.1.2 Energianlegg (EA)

En eksisterende nettstasjon i tilknytning til Kirkeveien, øst for planlagt stadionbygg, er avmerket på plankartet som energianlegg.

5.4.1.3 Kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA)

I planens område KBA består det kombinerte formålet av følgende underformål:

- Idrettsanlegg
- Forretning
- Kontor
- Bevertning

Bestemmelsene til området åpner for etablering av fotballbane med tilhørende stadionbygg. Maksimal utnyttelsesgrad er angitt til 100% BYA, medregnet baneareal. Dette medfører at planen åpner for etablering av et stadionanlegg med samlet fotavtrykk på om lag 21 500 m². Maksimalt tillatt byggehøyde er satt til kote +44. Eksisterende terreng i området ligger om lag på kote +20.

Bestemmelsene åpner for etablering av forretning og bevertning knyttet til idrettsanlegg.

5.4.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

5.4.2.1 Kjøreveg (o_KV1-4, KV)

Planlagt atkomstveg fra Thalleveien og inn til idrettsparken er avmerket i plankartet som KV. o_KV1 – 4 er kjørearealer knyttet til de offentlige vegene Thalleveien og Kirkeveien.

5.4.2.2 Fortau (o_FO_1-5)

Fortau o_FO1 -5 er offentlige fortau i tilknytning til Thalleveien og Kirkeveien.

5.4.2.3 Torg (TO)

I området rundt område KBA, hvor planen legger opp til etablering av stadionanlegg, reguleres det et torgareal. Området skal fungere som forplass/publikumsarealer rundt stadion, og skal opparbeides med belegningsstein, beplantning. sykkelparkering og møblering. Det skal tilrettelegges for atkomst for beredskapskjøretøy, varelevering, renovasjon og busstransport innenfor området, rundt hele planens område KBA. Bestemmelsene krever at det skal etableres tydelige skiller mellom gang- og kjørearealer.

5.4.2.4 Sykkelanlegg (o_SA)

Eksisterende sykkelanlegg i Kirkeveien er avmerket i plankartet som o_SA.

5.4.2.5 Gang- / sykkelveg (o_GS1-4)

Eksisterende gang- og sykkelveger langs Thalleveien, Kirkeveien og Hålogalandsgata er avmerket i plankartet som o_GS1-4.

5.4.2.6 Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_AVT_1-2, AVT3)

Side-/grøftearealer til veg som ikke forutsettes tilsådd er foreslått regulert som annen veggrunn teknisk anlegg.

5.4.2.7 Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG)

Side-/grøftearealer til veg som fortsettes tilsådd er foreslått regulert som annen veggrunn grøntformål. Bestemmelsene slår fast at det skal legges vekt på estetikk og kvalitet ved planlegging og opparbeidelse av arealene.

5.4.2.8 Holdeplass / plattform (o_HPP1-2)

Eksisterende holdeplasser i Thalleveien er avmerket i plankartet som o_HPP1-2. o_HPP1 forutsettes etablert som kantstopp, og opparbeidelse av holdeplassen er sikret gjennom rekkefølgebestemmelse til planforslaget.

5.4.2.9 Parkering (P)

Nordvest i planområdet reguleres et område til parkering. Området skal opparbeides som parkeringsplass for bebyggelse og anlegg i planens område KBA og IDR.

5.4.2.10 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur (SK)

I forlengelsen av regulert atkomstveg KV foreslås det regulert et område til kombinerte formål for samferdselsanlegg, hvor bestemmelsene angir kjøreveg og parkering som formål. I området skal det etableres parkering for bebyggelse og anlegg i planens område KBA og IDR, samt kjøreveger og oppstillingsplasser for kjøretøyer knyttet til medieproduksjon ved fotballkamper.

5.4.3 Grønnstruktur

5.4.3.1 Blågrønnstruktur (BG)

Et område mellom angitt byggegrense og riksveg 80 foreslås regulert til blågrønnstruktur. Bestemmelsene åpner for etablering av tiltak for infiltrasjon, fordrøyning og sikker avledning av overvann.

5.4.3.2 Park (PA1 – PA2)

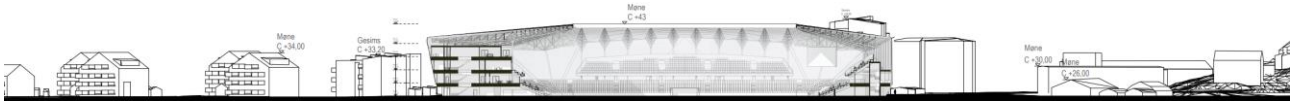
Området rundt planlagt 7-erbane (IDR) og parkeringsplassen nordvest i planområdet (P), samt et belte mot Hålogalandsgata, foreslås regulert til parkformål. Bestemmelsene krever at områdene skal opparbeides med parkmessig utforming og at de skal tilrettelegges for opphold, aktivitet og lek tilpasset ulike aldersgrupper. Ved beplantning skal det fortrinnsvis benyttes stedstilpassede /stedegne arter, som tiltrekker seg pollinerende insekter.

5.5 Bebyggelsens plassering og utforming

5.5.1 Bebyggelsens høyde

Det er satt en maks kotehøyde (meter på bebyggelse + høyde på terreng) på +44 meter. Høydebegrensningen er i tråd med høyderestriksjonene til Avinor satt i forbindelse med den nye flyplassen til Bodø. Det er vist ulike snitt i figurene under fra konseptskissen. Endelig form er ikke avklart enda, og illustrasjonene er ikke bindende.

Det vises til «V16 – R-2022003 Snitt og oppriss, Norconsult» for tydeligere visning av terrengsnittene.



Figur 5-3 Oppriss sett mot nord (vedlegg 22 - snitt og oppriss sist revidert 4.3.25)

5.5.2 Grad av utnytting

For å sikre at det er tilstrekkelig areal ved full utbygging, settes maks utnyttelse til 100% BYA for område KBA, der det er presisert at baneflate inngår. Dette medfører at planen åpner for etablering av et anlegg med fotavtrykk på inntil om lag 21 500m².

5.5.3 Byggegrense

I plankartet er det angitt byggegrenser 2 meter fra formålsgrensen mellom torg/grønnstruktur og tilstøtende arealformål mot veg, med unntak for strekningen mot riksveg 80, hvor det er angitt 30 meters byggegrense fra senterlinje veg. Mot Thalleveien utgjør den angitte byggegrensen om lag 8 meter fra senterlinje veg og mot Kirkeveien utgjør den om lag 15 meter fra senterlinje veg.

5.5.4 Uteoppholdsareal

Det er ikke satt krav til uteoppholdsarealer i forbindelse med selve idrettsanleggformålet. Det er viktig å ha et universelt utformet areal rundt stadion for å gi plass for besøkende både under vanlig drift og kampdager. Det er ikke spesifisert minimumsareal til uteopphold i forbindelse med idrettsanlegg eller næringsbebyggelse Bodø kommune sine overordnede planer. Hvorvidt arealene er tilstrekkelig til opphold og bruk av de respektive brukergruppene må vurderes av kommunen gjennom situasjonsplanen som må sendes inn ved rammesøknad. Arealene må planlegges med god kvalitet, og være relevante for brukergruppene som skal benytte seg av dem. I idrettsparken er det planlagt opparbeidelse av parkmessige arealer med ulike muligheter for lek, rekreasjon, aktivitet, opphold og idrett. Bestemmelsene legger også opp til tilrettelegging for uteopphold innenfor torgarealet som omslutter stadionområdet.

5.6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

5.6.1 Kjøreadkomst

Adkomst til planområdet vil være fra Thalleveien. Siden Thalleveien er stengt for trafikk mot Kirkeveien er eneste adkomst via rundkjøringen på Rv.80. Kapasitetsberegningene viser at denne har god kapasitet. Myke trafikanter har egne underganger og er skilt fra trafikken i rundkjøringen, mens adkomsten til planområdet for kjørende skjer før adkomsten for myke trafikanter. Antallet konflikter mellom trafikkgruppene er dermed redusert til et minimum.

5.6.2 Parkering

Bilparkering

Da stadion skal sertifiseres som en kategori 4 stadion i henhold til UEFA sine krav, er det stilt minimumskrav til parkering. For kategori 4 kreves 1000 m² med parkering for tv-produksjon, og dersom man går videre til Champions League (CL)-gruppespill økes kravet til opp mot 2800 m². Siden kampdager, og spesielt CL-gruppespill er spesielle situasjoner, kan parkeringsområdene på disse dagene være midlertidig. Det er også UEFA-krav til 150 VIP-plasser og annet personell, HC parkeringsplasser i nærheten av innganger som er universelt utformet, 10 plasser og 2 bussoppstillingsplasser til lagene og dommere, samt plass til minst 2 ambulanser, 5 politibiler og 1 brannbil. Ved større arrangementer og kamper kan kravet økes. Det anses derfor som nødvendig med 180 plasser for å dekke behovet for UEFA-krav og beredskap under kamper.

Det bør vurderes om sambruk av parkeringsplassene er mulig. Slik kan man opprettholde ca. 180 parkeringsplasser ved arrangementene, men holde et lavere antall plasser på hverdager. Eksempelvis vil 140 permanente plasser være tilstrekkelig dersom bilene skiftes ut hyppig nok til at 3 biler kan benytte hver plass hver dag. Dette oppfyller ønsket til Nordland idrettspark og oppfyller kravene til både UEFA og Bodø kommune. Til sammenligning vil 180 bilparkeringsplasser kun trenger 2,36 biler hver dag for å dekke opp det estimerte transportbehovet Ved å reservere parkeringsplassene til de ulike virksomhetene og inngå avtaler med disse om bruk av parkeringsplassene på kampdager, vil man oppnå en restriktiv parkeringsdekning, samtidig som belegget på plassene vil være høyere enn hva man normalt kan forventes av denne type parkering. En slik løsning er arealeffektiv, kostnadsbesparende og reduserer biltrafikken betraktelig.

Ved dagens stadion på Aspmyra er det begrenset med parkering for tilskuere og på kampdager benyttes gateparkering, veiskulder og andre mer eller mindre tillatte parkeringsmuligheter rundt stadion. Dette vil nok også være tilfellet på kampdager for et nytt stadion. På kamper som spilles søndag kveld vil mange av parkeringsområdene ved Stormyra stå tomme og sambruk av disse plassene bør være en god mulighet. En slik sambruk av andre parkeringsområder må avklares med eier. For kamper som spilles lørdag kveld eller på ukedager vil mer av parkeringsområdene være i bruk og en slik sambruk blir da vanskeligere. Sannsynlig vil dette over tid sørge for at man velger andre reisemidler til stadion, men det kan oppleves dårlig organisert og planlagt i startfasen. Her bør det sendes ut informasjon i forkant og forklare hvorfor det er lav parkeringsdekning og hvilke alternativer som finnes.

Parkering løses på bakkenivå med plasser plassert i periferien av planområdet. Muligheten for sambruk og en naturlig integrering mot torgareal gjør bakke parkering til en gunstig løsning. Det er også kostnadsbesparende.

Sykkelparkering

Sykkelparkering blir viktig når det er begrenset med bilparkering og man vil fremme grønne reisemidler.

Det vil være nødvendig med en god del sykkelplasser på kampdag. Det er viktig med sambruk av areal slik at kampdag ikke blir det dimensjonerende, slik at mange sykkelparkeringer står tomme ved normalsituasjonen.

Sykkelparkeringer beregnet for ansatte bør ha en høyere standard. Gode fasiliteter for å beskytte mot vær og vind er spesielt viktig i Bodø. Det har blitt foreslått kvalitetskrav for sykkelparkeringsplasser med overbygg / tak. Vindforholdene på Thalleåkeren er derimot utfordrende, noe som kan medføre at overbygg / tak kan bli tatt av vindkast og utgjøre en sikkerhetsrisiko. Dette krever at tiltak må være tilpasset og tåle de klimatiske forholdene.

Bestemmelsene krever at det skal etableres minimum 250 sykkelparkeringsplasser. Det vil i tillegg legges til rette for transportsykler, ved at 5% av plassene avsettes til disse. Det vil også legges til rette for lading av elsykler. Det stilles krav til at 5% legges til rette for lading.

5.6.3 Varelevering og renovasjon

Varemottak for intern drift, kjøkken og medieproduksjon er plassert sør på vestre langside. Dette vil være stadionanleggets primære knutepunkt for vare- og tjenester, inkl avfallshåndtering. Videre vil det bli sporadiske vareleveranser knyttet til tekniske anlegg og banedrift på nordøstre og sørøstre hjørne. Tilsvarende vil sørøstre hjørne også benyttes av politi i forbindelse med arrangement/ kamper. Tanken er at biler kjører inn til snuplass, snur der, og tar seg til punktet for vareleveranse og renovasjon

5.6.4 Utforming av veger

Samferdselsformål langs Thallevegen og Kirkeveien er regulert i hovedsak i henhold til slik de er bygget i dag.

Det er planlagt en internveg med adkomst fra Thallevegen. Internvegen avsettes som kombinertformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Internvegen avsluttes med en snuplass i sørøst. Parkeringsarealene har avkjøring fra internvegen.

Det vil være mulig å kjøre rundt stadionbygget etter internvegens slutt, men kun i varelevering-, renovasjons- og beredskapssammenheng

Det forutsettes at alle samferdselsarealer utformes iht. statens vegvesen sin vegnormal N100. Alle kjøreveger som kobles på offentlige vegnett skal teknisk godkjennes av Bodø kommune senest før igangsettingstillatelse gis.

5.6.5 Felles atkomstveger

Planforslaget legger opp til etablering av to avkjørsler fra Thalleveien til planområdet. I tillegg åpner planen for etablering av en utkjøring fra område KBA1 til Thalleveien som er tiltenkt buss, varelevering, beredskapstrafikk og lignende. Alle avkjørsler er regulert ved at det er angitt avkjørselspiler i plankartet. Det er angitt en bestemmelse som slår fast at avkjørslene kan plasseres med inntil 5 meters avvik fra angitt plassering i plankartet.

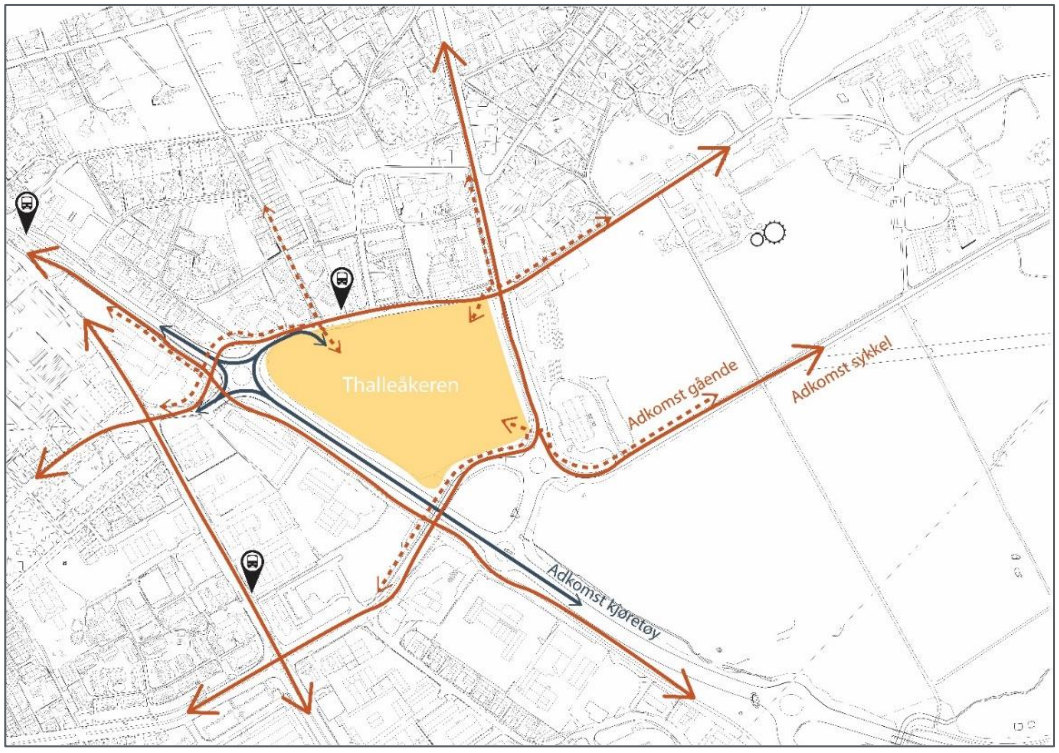
Når det gjelder atkomstveger til boligområdene nord for Thalleveien, er det pr. dags dato ikke samsvar mellom gjeldende reguleringsplaner og eksisterende situasjon. I forslag til plankart er eksisterende forhold lagt til grunn for utforming.

5.6.6 Tilgjengelighet for gående og syklende

Trafikkberegningene viser en økning i gående og syklende til/fra planområdet ved normal arbeidsdag, og enda større økning ved kamper og andre arrangementer. Det er derfor essensielt at denne gruppens sikkerhet og framkommelighet prioriteres.

Det er i hovedsak tre punkter i planområdet som kan anses som viktige adkomster, også vist på Figur 5-4

- Hålogalandsgata
- Thalleveien vest
- Thalleveien øst/Kirkeveien



Figur 5-4: Adkomster for myke trafikanter. Kilde: R-2022003 Nordland Idrettspark - Ferdselsanalyser 01, Norconsult

Adkomsten Thalleveien vest vil være adkomst for både gående, syklende og kjørende. Kryssingen av Thalleveien for myke trafikanter gjøres derfor etter at man har passert de nye adkomstene for biltrafikken for å minimere antallet konflikter.

5.6.7 Universell utforming

Det er angitt fellesbestemmelser som krever at universell utforming skal ivaretas innenfor hele planområdet. Det er videre spesifisert at det skal etableres trafikksikker og universelt utformet gangatkomst mellom bebyggelsen i område KBA og holdeplasser for kollektivtransport i planens områder o_HPP1 og mellom parkeringsplasser for forflyttningshemmede og planens område IDR og KBA.

5.7 Kollektivholdeplasser

Det er foreslått en flytting av kollektivholdeplassen på sørsiden av Thalleveien lengere øst, der den utformes for å håndtere 3 busser samtidig. Holdeplassen utformes som kantstopp iht. Statens vegvesen sine krav i N100. Busslommen på nordsiden av Thalleveien reguleres slik den er bygd i dag.

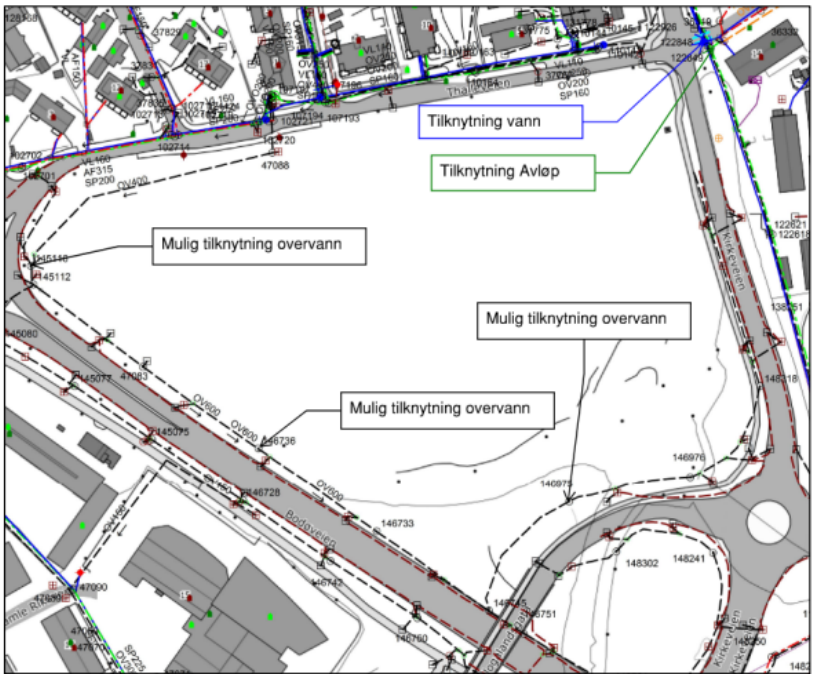
5.8 Teknisk infrastruktur

5.8.1 Vann og avløp

Det vises til V01, Rammeplan for VA. Hovedforsyning for vann til sprinkleranlegg, utvendig slukkevann og forbruksvann planlegges tilknyttet mot vannkum ved krysset Thalleveien/Kirkeveien. Bodø kommune ønsker at det skal legges én forsyningsledning for sprinkler, slokkevann og forbruksvann. Ledning for sprinkler og slokkevann tilbakeslagssikres mot tilførselsledning. For en trygg, driftssikker løsning mtp. forbruksvann anbefales tosidig vannforsyning med en supplerende tilkobling for vann på vannledning nord for Thalleveien.

For spillvann legges opp til kobling for avløpsanlegg mot SP250-ledning som løper øst for Kirkeveien. For deler av avløpsanlegget er det aktuelt med pumping. Detaljtegninger for tilknytning av spillvann må godkjennes av Bodø Kommune før byggestart.

Det er angitt rekkefølgebestemmelser med krav om utarbeidelse og godkjenning av detaljplaner for infrastruktur som skal overtas av Bodø kommune, samt bestemmelser som sikrer opparbeidelse av offentlige vann- og avløpsanlegg før bebyggelse i planens område KBA kan tas i bruk.



Figur 5-5: Tilknytningspunkter for Nordland idrettspark til offentlig VA-anlegg. (Kilde AFRY – rammeplan for VA)

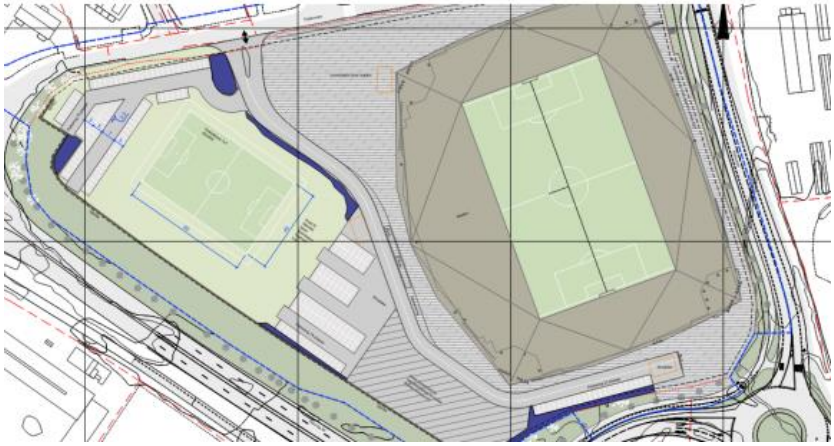
5.8.2 Overvann

Det vises til V01, Overvannsrapport. Identifisering av utfordringer for overvann og arealavsetting er ivaretatt i prosjektet gjennom grundig kartlegging av eksisterende situasjon.

Planlagt overvannshåndtering skal sikre at avrenning ut av planområdet ikke øker som følge av tiltaket. Tilstrekkelig areal er avsatt for åpen, lokal overvannshåndtering. Nødvendig fordrøyningsvolum for å ivareta dette er beregnet til 376 m3. Med antagelser om at regnbed etableres med 1 meter tykt pukklag, 50 cm dypt filterlag og 20 cm fritt vannspeil er 684 m2 til overvannsarealer.

Følgende er ivaretatt i prosjektet: regn på grøntarealer infiltreres direkte, tak- og overflatevann håndteres ved mindre nedbørsmengder gjennom takvann ført til terreng og avrenning til grønne flater, tette flater får avrenning mot tilstøtende permeabelt terreng eller via sluk til regnbed og annet fordrøyningsvolum, vann som ikke infiltreres direkte ved større nedbørhendelser ledes til interne sandfangskummer og videre til fordrøyningsvolumer med overløp til kommunalt ledningsnett.

Endelig avrenningsmønster etter utbygging er ikke fastsatt, men det er avsatt tilstrekkelige arealer for å håndtere overvann åpent og lokalt.. Arealer ment for overvannshåndtering må ikke kombineres med arealer for snøopplag.



Figur 5-6: Situasjonsplan, med mulig plassering av overvannsarealer i mørkeblå skravur. (Kilde AFRY, overvannsrapport Nordland idrettspark)

Det er angitt en fellesbestemmelse om overvannshåndtering (2.4.9) som krever at overvann fortrinnsvis skal behandles på egen tomt og i henhold til prinsippet om lokal overvannshåndtering. Videre er det satt krav om en blågrønnfaktor på 0,4, noe som er fulgt opp med krav om etablering av permeable eller semipermeable flater i nødvendig grad for å oppnå dette (i planens områder P, SK og TO). Vann som ikke infiltreres direkte i grunnen skal ledes til sandfangkummer og videre til overvannsanlegg bestående av fordrøyningsmagasin. Alle lukkede løsninger etableres med overløp til offentlig infrastruktur, men det er presisert at det ikke er tillatt å føre overvann fra planområdet inn på Statens vegvesen eller Nordland fylkeskommune sitt overvannsnett uten avtale. Langs riksveg 80, på utsiden av angitt byggegrense foreslås et område regulert til blågrønnstruktur, der bestemmelsene åpner for etablering av tiltak for infiltrasjon, fordrøyning og sikker avledning av overvann.

5.8.3 Energiforsyning og alternativ energi

Energiproduksjon fra solceller er fullt mulig å få til i Bodø. Virkningsgraden til en solcelle blir også bedre ved kaldere vær. Likevel er innstrålingen ikke er helt den samme som på f.eks. Østlandet, og det vil derfor kreve et litt større anlegg for å få til samme produksjonen. Den optimale vinkel og himmelretning for å få den beste produksjonen er sørvendt anlegg med 38 graders vinkel. Dersom man på noen områder velger et takanlegg vil likevel et øst/vestvendt takanlegg med standard paneler gi den totalt høyeste produksjonen. Dette på grunn av at man får flere paneler på denne type anlegg enn man får på et rent sørvendt anlegg, som vil kreve mer plass mellom radene pga. skygger fra panelet foran. Valg av eventuelle transparente eller

semitransparente solceller vil også gi en lavere virkningsgrad og vil derfor kreve et større areal for å oppnå samme produksjon.

5.9 Grunnforhold

Det er utarbeidet to rapporter for vurdering av grunnforhold. Det henvises til:

- *«V09 - R-2022003 - Geoteknisk vurdering – Norconsult»*
- *«V17 - R-2022003 - Datarapport Geotekniske grunnundersøkelser – Norconsult»*

Stadion planlegges uten kjeller. Tidligere i prosjektet var det planlagt en utbygging av kjeller ned til 9 meters dybde. En slik utgraving ble vurdert å ikke påvirke områdestabiliteten nevneverdig, terrengkriteriene vil fortsatt være oppfylt.

Lokale stabilitetsforhold og fundamentering av planlagt utbygging må detaljprosjektertes før bygging. Det kan bli behov for grunnundersøkelser i denne forbindelse. Lokale stabilitetsforhold og fundamentering vil være løsbare med konvensjonelle metoder.

5.10 Avbøtende tiltak / løsninger ROS

Med utgangspunkt i forslag til regulering for Nordland idrettspark, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved alle planer for utbygging innenfor et planområde (jf. §4-3) og konsekvensutredning iht. KU-forskriften.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Vind/ekstremnedbør (overvann)
- Transport av farlig gods
- Elektromagnetiske felt
- Trafikkforhold
- Sårbare bygg
- Tilsiktede handlinger
- Nærhet til lufthavn

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods og ekstremvind, og det ble derfor utført to risikoanalyser. Analysen av transport av farlig gods viste akseptabel risiko (gul sone hvor risikoreduserende tilta må vurderes). Det er ikke identifisert hensiktsmessige risikoreduserende tiltak for plantiltaket, utover det å ha en forsvarlig beredskap hos nødetatene og plan for evakuering av store folkemengder.

Analysen av ekstremvind viste en uakseptabel risiko for liv og helse. Det må derfor etableres tiltak for å redusere vindstyrken ved de sørlige delene av stadion slik at vindstyrken ikke medfører redusert sikkerhet.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i det videre planarbeidet.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn (områdestabilitet)	Lokal stabilitet og fundamentering må følges opp i videre prosjektering.
Vind/ekstremnedbør (overvann)	Avbøtende tiltak bør vurderes for inngangspartiene på stadionens hjørner, da mennesker vil oppholde seg her over noe tid. I drift av stadion bør det vurderes tilrettelagt inngang for mennesker som regnes som spesielt utsatte mtp. vind. Aktuelle avbøtende tiltak kan være lokal vindskjerming av

	utvalgte områder eller en mer overordnet strategisk fortetning av vindpassasjene gjennom planområdet. Videre må tiltak i VA-plan etterfølges for å redusere sårbarhet knyttet til overvann.
Radon	Det forutsettes at tetting og ventilasjon dimensjoneres etter krav som går fram av § 13-5 i TEK 17.
Transport av farlig gods	Etablere plan for evakuering av store folkemengder.
Elektromagnetiske felt	Områder og rom som vil være nærmest transformator må ikke legges til rette for langvarig personopphold. Videre bør alle områder hvor barn er ment å oppholde seg legges utenfor umiddelbar nærhet til trafo.
VA-anlegg/-ledningsnett	Eksiterende VA-anlegg må hensyntas.
Trafikkforhold	Trafikkanalysen og dens foreslåtte tiltak må legges til grunn for videre prosjektering av plantiltaket.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Plantiltaket må ivareta krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy iht. krav i TEK 17 og brannkonsept for Nordland idrettspark.
Slokkevann for brannvesenet	Slokkevann må tilfredsstille krav i TEK 17 § 11-17 og brannkonsept for Nordland idrettspark.
Sårbare bygg	Sølvsuper aktivitetssenter, Hovdejordet sykehjem Stadiontunet sykehjem, Bodø rehabiliteringssenter og Rensåsen barnehage er sårbare bygg i nærheten av planområdet. Disse byggene må vies oppmerksomhet og hensyntas, spesielt i forbindelse med planlegging av anleggsperioden. Det må videre gjennomføres tiltak for å sikre trygg ferdsel av myke trafikanter i anleggsperioden.
Nærhet til lufthavn	*Det må ikke etableres bygg/tilbygg/anlegg som gjennomtrenger hinderflatene (horisontalflaten) i restriksjonsplanen for nye Bodø lufthavn, dvs. kote 54 meter over havet. Tiltakshaver må søke Avinor om bruk av alle byggekraner som skal operere over kote 54 meter over havet. I forbindelse med saksbehandlingen må Avinor søke Luftfartstilsynet om godkjenning av kraner som gjennomtrenger horisontalflaten.* *Tiltakshaver er ansvarlig for å montere faste røde hinderlys på alle byggekraner i henhold til gjeldende regelverk. Kraner med høyde over bakken som overstiger 30 meter og som skal være oppstilt i mer enn 4 uker eller som har en høyde over bakken som overstiger 60 meter, skal tiltakshaver rapportere til NRL (nasjonalt register over luftfartshindre) hos Kartverket minst 30 dager før oppstilling.* *Tiltakshaver skal varsle Bodø lufthavn v/Driftssentralen i forkant ved opp- og nedrigging av alle kraner.* *Dersom det skal etableres nytt bygg/tilbygg/anlegg over kote 32,7 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Ved bruk av tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bommen overstiger kote 32,7 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning.* *Det aksepteres bruk av mobilkran med kranarm opp til 40 meter over terreng uten krav til radioteknisk vurdering. Ved bruk av mobilkran over denne høyden, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning.* *Med søknad om radioteknisk vurdering av kraner må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på kranene.*

	Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy. *Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør.* *Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Bodø lufthavn skal det utarbeides en belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.* *Ny infrastruktur (bygg/anlegg) og endringer i landarealer som kommer i berøring / ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.*

Tabell 5-1: Oppsummering av tiltak

5.11 Rekkefølgebestemmelser

Det er foreslått rekkefølgekrav som ivaretar en rekke forhold. Rekkefølgebestemmelsene går fram av bestemmelsenes kapittel 7, og gjengis ikke her.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer og føringer

6.1.1 Forhold til Kommuneplan Bodø kommune

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel for Bodø 2022-2034.

6.1.2 Forhold til FNs bærekraftsmål

Detaljreguleringsplanen for Nordland idrettspark tar utgangspunkt i ønsket om at den arealdisponeringen som det planlegges for, får et bærekraftig resultat. Dette innebærer en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge muligheten for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. Bærekraftig utvikling skjer når det sosiale, miljømessige og økonomiske spiller sammen.

Nedenfor følger en vurdering av de bærekraftsmålene som er trukket fram som viktige:

FN`s bærekraftsmål	Relevans
	**God helse og livskvalitet** Det planlegges for en idrettspark med flater for idrett som også gir rom for uorganisert opphold og aktivitet. Å tilrettelegge for bedre muligheter og tilbud for å få flere folk i aktivitet, vil igjen føre til bedre folkehelse på kort og lang sikt.
	**Likestilling mellom kjønnene** Idretten legger stor vekt på at alle skal ha lik rett til å utøve idrett.
	**Anstendig arbeid og økonomisk vekst** Det vil være mange arbeidsplasser i idrettsparken som skal ha gode og rettferdige arbeidsforhold.
	**Mindre ulikhet** Idrettsaktiviteter for alle er med på å skape mindre ulikheter mellom folk uansett bakgrunn.
	**Bærekraftige byer og lokalsamfunn** Detaljplanen som utarbeides skal være så godt gjennomarbeidet at alle konsekvenser av tiltaket skal være vurdert og innarbeidet slik at resultatet blir mest mulig bærekraftig for Bodø by. Se vurderingen om sosial bærekraft, økonomisk bærekraft og miljø og energi nedenfor.
	**Livet på land** Naturmangfold forsøkes ivaretatt og det har vært viktig med god overvannshåndtering
	**Fred rettferdighet og velfungerende institusjoner** Dette er aktuelt for å sikre at det bygges en velfungerende, ansvarlig og inkluderende institusjon**.**
	**Samarbeid for å nå målene** Medvirkningsprosesser i planprosessen har vært omfattende og det er brukt de virkemidler som er naturlige i en planprosess som folkemøter, nabomøter, næringsliv, beslutningsprosesser på alle nivå, politisk behandling osv.

I planprosessen er følgende vektlagt:

Sosial bærekraft er ivaretatt gjennom tidlig og bred involvering fra en befolkning med mangfold i alder og livssituasjon, bl.a. gjennom folkemøter, nabomøter (medvirkning) og bred involvering fra de ulike aktørene i lag og foreninger og næringslivet. Det har vært flere politiske beslutningsprosesser. Tematiske bestemmelser om ivaretakelse av f.eks. universell utforming, bygger også opp under styrking av sosial bærekraft.

Økonomisk bærekraft

Økonomisk bærekraft er til dels ivaretatt gjennom å sikre det best mulig egna arealet til formålet. I tillegg legges det vekt på gjenbruk av deler av Aspmyra stadion og noe utleie av areal til kommersiell virksomhet. Prosjektet har fra opprinnelig forslag (Bodø Storstue) blitt redusert i størrelse og kostnader, samtidig som prosjektets målsetting om nytt stadionbygg samt utendørs idrettsanlegg består.

Miljø og energi

Utredninger for ulike fag viser konsekvenser av en utbygging for ulike miljøkvaliteter. Avbøtende tiltak er ivaretatt gjennom både tematiske bestemmelser og bestemmelser for nye områder.

Tematiske bestemmelser:

- Landskap og grønnstruktur
- Håndtering av matjord
- Ivaretakelse av biologisk mangfold
- Overvannshåndtering
- Materialbruk
- Grønn infrastruktur som grønne strukturer for natur og landskap, myke trafikanter, vektlegge stadionområdets nærhet til gang- og sykkelveger, kollektivholdeplasser ol.
- Avfallshåndtering.

6.1.3 Forhold til Statlige planretningslinjer

Hensikten med planretningslinjen er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging, samt bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Det er gjort en vurdering av prosjektet opp mot ulike forventninger i retningslinjen.

Arealet er i samsvar med KPA for KPA 2022- 2034 som åpner for idrettspark og stadionformål. Det har vært en tidligfase med en tomtevalgprosess der flere tomter har blitt vurdert. I den prosessen har viktige momenter i RPR for samordnet bolig, areal og transportplanlegging vært vurdert.

Følgende momenter støtter opp om retningslinjene:

- Planområdet ligger geografisk sett nærme sentrum, og vil tilby funksjoner og tjenester som ikke kommer i konflikt med eksisterende virksomheter og tjenester som ligger i sentrum i dag.
- Det er gjort en vurdering av idrettsforeninger og behov, og idrettstiltakene vil fungere som et supplement til det som eksisterer i Bodøområdet i dag.
- Det er utført egne utredninger og vurderinger av overvann, naturmangfold og matjord. Prosjektet legger ikke opp til å forringe de forholdene som foreligger i dag.
- Nordland idrettspark utnytter det eksisterende transportsystemet som er etablert i Bodø i dag.
- Thalleåkeren består i dag av matjord. Det er utarbeidet en matjordhåndteringsplan for å vise til at matjord kan bevares ved flytting til en ny resipient. Prosjektet vil derfor ivareta videre bruk og utnyttelse av matjorda som en ressurs.
- Nordland idrettspark utnytter arealet på Thalleåkeren så godt som det lar seg gjøre, med hensyn til de funksjonene som må etableres for å innfri internasjonale krav til fotballbane. I tillegg legges det til rette for andre funksjoner som vil gagne idrettsforeninger, besøkende, aktive bruker av anlegget og Bodø som by.
- Støy og luftkvalitet er gjennom utredningene vurdert å være ivaretatt.
- Det god kollektivdekning i området. Veginfrastrukturen og kollektivknutepunktene rundt planområdet vil ikke bli påvirket av utbyggingen innenfor planområdet.

- Det er foreslått en flytting av kollektivholdeplassen i Thalleveien lenger øst, og at den omgjøres til et lenger kantstopp tilpasset 3 busser. Dette sikrer sambruk av holdeplassen for både offentlig kollektivsystemer og private busser med idrettsutøvere og supportere.
- Planforslaget foreslår utbedringer av tilbudet for myke trafikanter langs Thalleveien, som er påkoblet det eksisterende nettet i området.
- Bestemmelsene for reguleringsplanen sikrer at universell utforming ivaretas. Planområdet sikrer tilgang fra kollektivknutepunkt nærmest planområdet. Området vil være tilgjengelig for alle uavhengig av mobilitet, og alle skal kunne bruke anlegget likeverdig. I fellesbestemmelse 2.4.1 er det satt krav om at universell utforming skal ivaretas i hele planområdet og at det skal være et bærende kvalitetsprinsipp. Det er satt krav om god og oversiktlig skilting og leding til gang- og sykkelforbindelser i nærområdet og at det skal etableres universelt utformede gangatkomster mellom både bussholdeplass i Thalleveien og parkeringsplasser fram til hovedinnganger på stadion.

6.2 Stedsidentitet og estetikk

Dagens jordbrukslandskap erstattes av en idrettspark og utfordrer den vante landskapsopplevelsen, bruken av området og den tilknytningen befolkningen har til området i dag

Nordland idrettspark vil også påvirke bystrukturen. Planområdet ligger i utkanten av Bodø sentrum og etablering av Nordland idrettspark – Thalleåkeren vil bidra til å forskyve grensen for hva som oppfattes som sentrum av byen lenger østover. Men dette er i samsvar med vedtatt arealbruk i KPA 2022 – 2024. Bodø er generelt en by i vekst som gir rom for moderne arkitektoniske utrykk, noe som er med å definere byen.

Det er planlagt for et stadionbygg med wow-faktor jamfør kapittel 5.2, der arkitektonisk konsept er presentert. Bygningskroppen vil naturligvis skille seg ut fra omkringliggende bebyggelse, med hensyn til design, volum, høyde, fargebruk og funksjonene den skal romme. Publikumstilstrømningen vil være størst på kampdager og endre områdebruken og stedsindentiteten i forhold til dagens bruk. Plassering av bebyggelsen isoleres til østre del av Thalleåkeren noe som er vurdert til å gi minst påvirkning på naboene i nord. Med utgangspunkt i det foreløpige skisseprosjektet med en foreslått høyde på maks kote +44 vil bygningsvolumet i hovedsak bli høyere enn de eksisterende boligene / leilighetene på nordsiden av Thalleveien.

Hvordan tiltaket oppleves vil være subjektivt. At tiltaket bryter i skala og utforming med omgivelsene, vil være negativt for en del mennesker og for en del av/ hele influensområdet. Andre kan oppleve tiltaket som storslagent og spennende uten å være så opptatt av virkninger tiltaket har på nær- og fjernvirkning.

For andre vil tiltakets formgivning og betydning for tilhørighet/ identitet oppfattes positivt. De kan oppleve tiltaket som storslagent og spennende, uten å være så opptatt av de negative sidene arenaen kan ha på nær- og fjernvirkning.

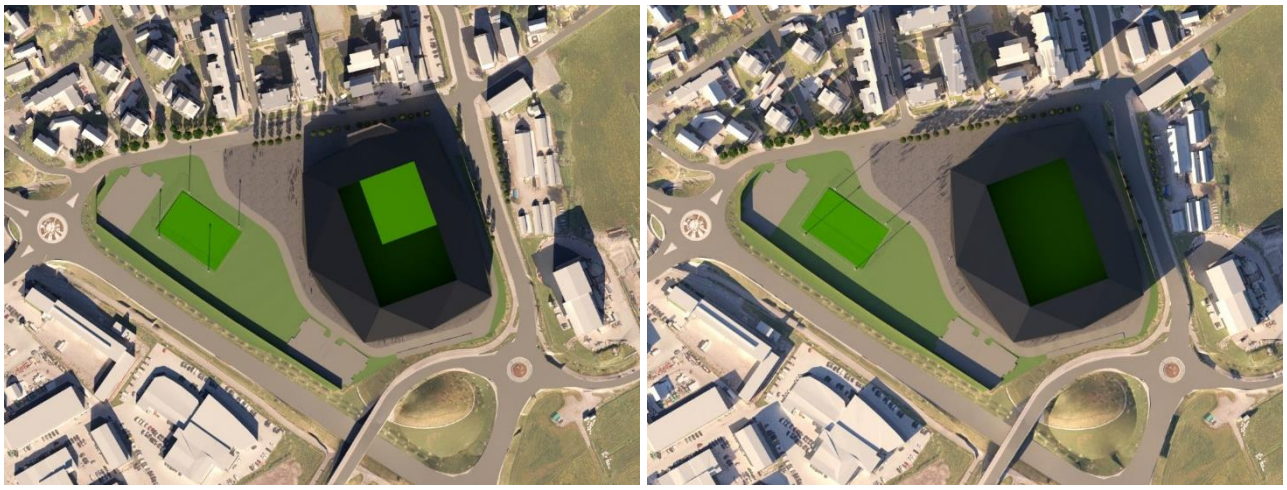
Slik arenaen er utformet nå framstår det som en arkitektonisk helhet, og det vurderes at det sannsynligvis vil kunne innfri målene om å være et signalbygg og en identitetsbærer for byen og hele regionen.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

6.3.1 Sol- og skygge

Plassering av bebyggelsen isoleres til østre del av Thalleåkeren. Med utgangspunkt i det foreløpige skisseprosjektet med en foreslått høyde på maks kote +44 vil bygningsvolumet i hovedsak bli høyere enn de eksisterende boligene / leilighetene på nordsiden av Thalleveien. Det er utført en sol- og skyggestudie for å identifisere virkningene:

Mars



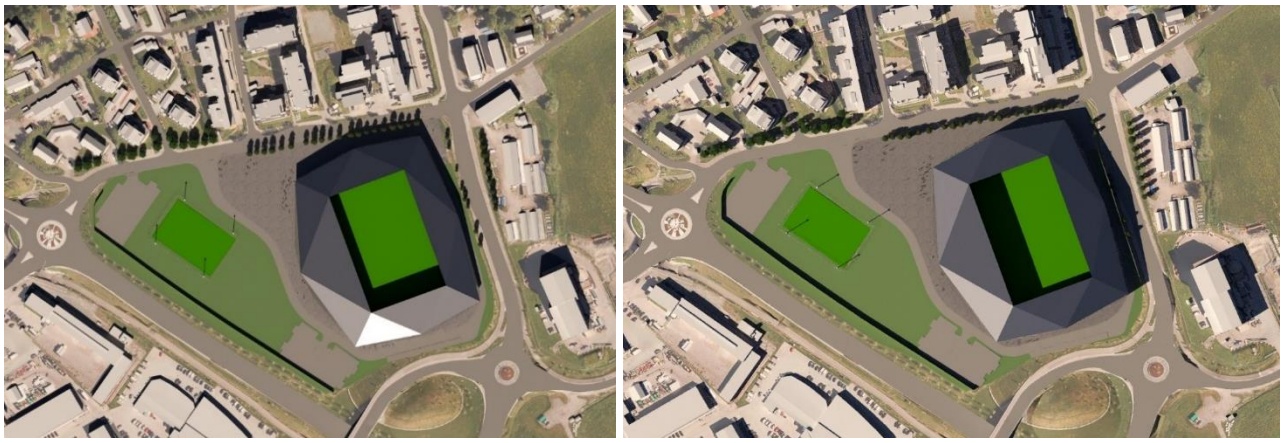
Figur 6-1: Sol- og skyggstudie. Venstre: 20. mars kl. 12. Høyre: 20 mars. kl.15

Plasseringen av bygget på østlig del av Thalleåkeren bidrar med å minimere antall boenheter / boligblokker som mister solen på våren og høsten, Slik bebyggelsen er skissert i dag vil arenaen kaste skygge på deler av uteareralene ved boligene på morgen- og (tidlig) ettermiddag i vinterhalvåret. Arealene som berøres er i dag utformet som et mellomareal uten et tydelig definert bruksformål. Arealer som berøres av ettermiddagssol på østsida av Kirkeveien er næringsarealer.



Figur 6-2: Areal som berøres av skygge 20. mars kl. 12.

Resultatene fra sol-/skyggestudiet tilsier at bygningsvolumet vil ha liten påvirkning på eksisterende boligområder på sommerhalvåret. Deler av uteareralet ved leilighetene på nordsiden av Thalleveien vil bli berørt, men dette er ikke arealer som benyttes til uteoppholdsareal.



Figur 6-3: Sol- og skyggstudie. Venstre: 23.juni kl. 12. Høyre: 23. juni kl.15

6.4 Landskap

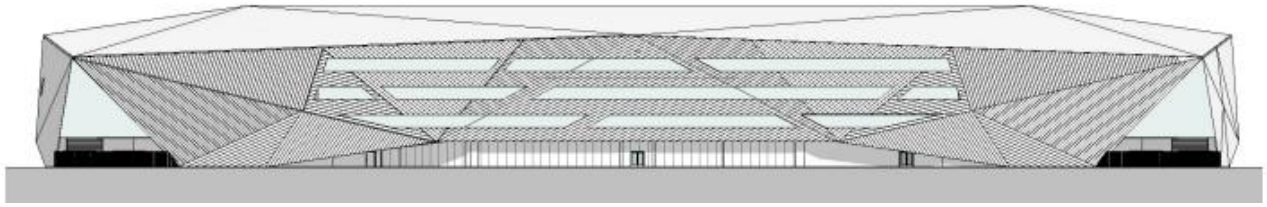
Samlet sett vurderes påvirkningen av Bodø/Glimts nye arena å være litt mindre negativ enn tilfelle var for storstua som ble vurdert i 2022. Hovedårsaken til dette er at størrelse og høyde på arenaen er blitt redusert.

Tiltaket medfører arealbeslag i Rønvikjordene. Arenaen vil bli større og hovedsakelig høyere enn tilgrensende bebyggelse. Tiltaket vil bli synlig fra de nærmeste omgivelser, fra store deler av Rønvikjordene og med større avstand fra flere høyder og fjell rundt byen. Tiltaket vil for enkelte områder hindre utsikten mot Børvasstindan og fjellene i Bodømarka.



Figur 6-4: Arenaen sett fra Bodøvegen, vest for tiltaket (Kilde: Nordic Office of Architecture og Norconsult AS, 28.02.25) (obs: modellbildet viser ikke fjellene i bakgrunnen)

Slik arenaen er utformet framstår den som en arkitektonisk helhet, med et markert men balansert uttrykk. Det er i hovedsak forankret i landskapet ved hjelp av formgivning, farge- og materialbruk. Utformingen er basert på en helhetlig og stedssensitiv idé om et skulpturelt volum som gjenspeiler nordnorsk natur og landskap. Bygget vil markere seg som et nytt signalbygg i Bodø. Belysning er en viktig del av den visuelle opplevelsen av et slikt stort anlegg. Arenabelysningen er planlagt integrert i underkant av takkonstruksjon slik at man i stor grad håndterer lyset innenfor utstrekningen av bygget.



Figur 6-5 Oppriss av stadionet sett fra vest (Kilde: Nordic Office of Architecture og Norconsult AS 28.02.2025)



Figur 6-6: Illustrasjon av vestveggen (Kilde: Nordic Office of Architecture og Norconsult AS 28.02.2025)

Det er vanskelig å sette en objektiv verdi for påvirkning av tiltaket. Hvordan tiltaket oppleves vil variere fra person til person. Enkelte mennesker vil oppleve det at tiltaket bryter i skala og utforming i forhold til dagens/ historisk situasjon som negativt. I tillegg vil arenaen i enkelte områder hindre utsikten mot Børvasstindan og fjellene i Bodømarka.

For andre vil tiltakets formgivning og betydning for tilhørighet/ identitet oppfattes positivt. De kan oppleve tiltaket som storslagent og spennende, uten å være så opptatt av de negative sidene arenaen kan ha på nær- og fjernvirkning. Slik arenaen er utformet nå framstår det som en arkitektonisk helhet, og det vurderes at det sannsynligvis vil kunne innfri målene om å være et signalbygg og en identitetsbærer for byen og hele regionen.

Utearealene framstår per nå med et stort innhold av trafikkarealer, og med forholdsvis små grønne arealer. Det vurderes som usikkert i hvilken grad landskapsarkitektens mål om overordnende grøntstrukturer, hyggelige og sikre gangforbindelser og grønne og gråe arealer til aktivitet, lek og opphold kan innfris.

Samlet sett vurderes påvirkningen av tiltaket å medføre en ubetydelig endring av landskapet. Konsekvensvifta viser at kombinasjonen av stor verdi og en ubetydelig endring av område, medfører at tiltaket vurderes å gi en ubetydelig konsekvens for landskap.

For mere utfyllende tekst om virkninger av planforslaget på landskapet, vises det til «V05 – R2022003 Nordland idrettspark - Konsekvensutredning landskap Norconsult».

6.5 Matjordhåndtering

Planområdet er i dag benyttet til jordbruk noe som krever flytting av matjord. Det er en målsetting at en flytting av matjorda skal kunne bidra til en forbedring av dyrkingsforholdene innenfor et mottaksareal. Ettersom det i dag drives en lite intensiv drift på matjorda på Thalleåkeren, vil en flytting av ren forurensningsfri matjord til egnet område kunne bidra til videre matproduksjon og en potensiell produktivitetsøkning på andre arealer.

6.6 Massebalanse

Det er tilnærmet massebalanse slik planen utformes i dag. Dersom en større del av jorden som skal flyttes er forurenset, kan dette påvirke massebalansen. Det skal tilstrebes massebalanse i størst mulig grad. Det er foreslått bestemmelse om utarbeidelse av massebudsjett og massregnskap.

6.7 Idrett og friluftsliv

Illustrasjonene fra arkitekt, viser at det er forsøkt optimalisert behovene Bodø Glimt har til fotball stadium på tomta. Nordland idrettspark vil være et flott tilskudd til å motivere til idrett og særlig fotball. Opparbeiding av 7èr-banen, vil bidra til at lavere aldergrupper også får trent fotball ved den store stadion, noe som vil motivere til idrettsglede. Planen styrker også mulighet til uorganisert opphold, lek, rekreasjon og aktivitet for alle. Thalleåkeren ligger som et bindeledd mellom Bodømarka og byen og kan fungere som en møteplass og et utgangspunkt for videre bruk av nærområdet til gå- og sykkelturer.

6.8 Naturmangfold

6.8.1 Arter (naturmangfoldloven)

Nedbygging av Thalleåkeren vil medføre negative konsekvenser for det lokale fuglelivet. Først og fremst får fuglene reduserte områder til å sanke mat. Selv om ikke vipe og storspove hekker akkurat på Thalleåkeren, vil enhver nedbygging av kulturlandskapet øst for Bodø sentrum medføre reduserte leveområder for disse rødlistede fugleartene. En fortsatt bit-for-bit-nedbygging av kulturlandskapet øst for Bodø, med påfølgende redusert avstand til menneskelig aktivitet, kombinert med stadig mindre områder for fødesøk, vil på sikt kunne føre til at fuglene gir opp kulturlandskapet som leveområde.

I seg selv er ikke tiltaket kritisk for fuglene, hverken trekkfuglene eller vipe og storspove, ettersom Thalleåkeren er helt i utkanten av kulturlandskapet i Bodø. Men utbyggingen er en del av en bit-for-bit-utbygging av kulturlandskapet i Bodø som har pågått side 1950-tallet. Bit-for-bit-nedbygging medfører en økt samlet belastning på fuglearter som er avhengige av slike åpne områder for hekking, fødesøk og hvile under trekkperioden. En nedbygging av slike arealer vil ha en negativ konsekvens for det naturmangfoldet som benytter arealet i dag. Til fordel for naturmangfoldet eksisterer det i dag store landbruksarealer øst for planområdet som vil fungere som erstatningsarealer for diverse fugler som har behov for like forhold Thalleåkeren tilbyr.

Tiltaket reduserer størrelsen på de åpne områdene, og dette er vanskelig å avbøte uten å åpne andre områder. Skadereduserende tiltak for vipe og storspove er derfor vanskelig, og det eneste aktuelle ville vært flate, grasdekte tak eller erstatningsbiotoper andre steder.

Skadereduserende tiltak er gitt i egen rapport, se vedlegg 22 Økologistrategi og forbedring av biologisk mangfold.

Omlokalisering av fuglearter vil bli en naturlig konsekvens i forbindelse med flytting av matjorden til ny lokasjon. Det vil være viktig å ha et bevist forhold til dyrelivet som befinner seg i området under en omflyttingsprosess, slik at anleggsmaskiner som brukes ikke kommer i konflikt med eventuelt dyreliv på jordet.

6.8.2 Vurdering etter naturmangfoldloven §8-12

Naturmangfoldloven § 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Det er vurdert at kunnskapsgrunnlaget gjennom de offentlige kart- og datatjenestene på nett er tilstrekkelig. Det har vært utført befaring med en miljøgeolog som har bekreftet at innholdet i kunnskapsgrunnlaget gjenspeiler dagens situasjon.

Naturmangfoldloven § 9 – Føre-var-prinsippet

Området er vurdert opp mot et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og det er vurdert at tiltakene som gjennomføres i forbindelse med Nordland idrettspark ikke vil få vesentlige skadet på naturmangfoldet.

Naturmangfoldloven § 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Situasjonen for økosystemet, naturtyper eller arter skal vurderes på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, jf. forvaltningsmålene i §§ 4 og 5. De overordnede målene er at mangfoldet av naturtyper og arter i norsk natur skal ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde, og at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet skal ivaretas så langt det anses rimelig.

Det er forsøkt å utøve / sikre kompenserende tiltak der økosystemtjenester blir berørt, spesielt vannressurser og dyrkamark. Naturlig fordrøyning av vann og bruk av vannspeil (blå-grønn faktor) vil kunne bidra til å sikre en mindre belastning på overvannsnettet, samtidig som det inviterer til bruk av / integrering med naturmangfoldet.

Naturmangfoldloven §§ 11 – 12

For å unngå unødige skader på naturmangfoldet forutsettes det at tiltakshaver etterfølger prinsippene i naturmangfoldloven §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

6.9 Folkehelse og bomiljø

Nordland idrettspark sine fasiliteter og aktivitetstilbud vil være en bidragsyter til kommunens samfunnsmål ved å tilby blant annet felles samlings-/møteplasser for alle, dette i stadions utearealer som vil være tilgjengelig for alle. Uteområdene vil være inkluderende og gi mulighet til både organisert og uorganisert opphold, aktivitet og møteplasser, både for de som bor i nærheten og tilreisende. På den måten gir idrettsparken nye tilbud som vil motivere for aktivitet. Dette styrkes folkehelsa på kort og lang sikt.

6.10 Trafikkforhold

Det er utarbeidet en egen trafikkanalyse i forbindelse med reguleringsplanen. For en utdypende faglig gjennomgang av trafikkforholdene, henvises det til «V07 – R2022003_Trafikkanalyse».

Nye Nordland idrettspark vil bli et stort reisemål i forbindelse med fotballkamper og andre arrangementer, og man vil få en moderat daglig trafikkmengde knyttet arealformålene i normalsituasjonen. Mye av trafikken som i dag går til Aspmyra, vil i framtiden gå til Thalleåkeren.

Kapasitetsberegninger gjennomført i rundkjøringen på Rv. 80 og Thalleveien viser god restkapasitet om 10 år. Utbyggingen vil ikke skape trafikkproblemer i en vanlig makstime.

På kampdager vil det kunne komme inntil 10000 tilskuere. Det er ikke egen parkering til disse på tomten, så de vil i all hovedsak ankomme planområdet til fots eller med sykkel. Dermed er gode og trafikksikre gangadkomster svært viktig. Det kan forventes at en del av disse vil parkere langs gater eller på andre parkeringsområder, men siden kampene er på kveldstid og i helgene bør det være mulig med en stor grad av sambruk med blant annet parkeringsarealene for handelsområdet sør for Bodøveien.

Med den restriktive parkeringsdekningen som det er lagt opp til i denne vurderingen, ca. 180 plasser og full utnyttelse gjennom sambruk av disse, er det viktig at andre reisemidler prioriteres og at infrastrukturen legger til rette for å i stor grad benytte seg av gange, sykkel og kollektiv.

For varelevering og renovasjon vil det opprettes et felles mottak sør på vestre langside, slik at man minimerer kjøredistanse med tyngre kjøretøy og dermed minimerer konflikter med prioriterte trafikkgrupper som gange og sykkel.

Totalt vil bygging av nytt stadion på Thalleåkeren øke trafikkmengden på Thalleveien og omkringliggende vegnett. Kapasitetsberegninger viser uansett at kryss og rundkjøringer har mer enn nok kapasitet til å håndtere disse trafikkmengdene og trafikkbildet vil derfor ikke endres nevneverdig.

Det er allikevel viktig at løsninger som adkomst og infrastruktur inne på planområdet opparbeides for å sikre tryggest mulig avvikling, og at gange, sykkel og kollektivreisende prioriteres. Dette er en følge av en restriktiv parkeringsdekning.

6.10.1 Tilgjengelighet gående og syklende

Prosjektet vil etter ferdigstillelse resultere i en økning av gående og syklende i rundt og området. Hovedforbindelsene til og fra sentrum er i dag under Rv. 80 ved Thalleveien (egen gang-/ sykkelvei og Hålogalandsgata (gang-/ sykkelvei langs veibane). Langs Kirkeveien går det på begge sider gangvei og sykkelfelt. Det vil være fornuftig å etablere et gangfelt i vestlig ende av Thalleveien for å sikre tryggere forhold for gående og syklende. Ved større arrangement er det naturlig å ha manuell dirigering av denne veien ettersom den ligger med direkte tilknytning til en Riksvei. På denne måten har gående og syklende trafikksikker adkomst til idrettsparken. Ved ankomst til stadionet vil gående og syklende henvendes til å bruke torgarealet til inngang eller til sykkelparkering. Gående og syklende kan også bruke internvegen ved lite trafikk. For brukere av 7èr banen og parkarealene, vil adkomst for gående og syklende være fra parkeringsanlegg, internveg eller over torgarealet. Det er i bestemmelsene til parkarealet sagt at det må opparbeides mindre gangforbindelser gjennom parkarealet. Det er planlagt for sykkelparkeringsplasser. For personer uten funksjonsnedsettelse er vegnettverket til idrettsparken vurdert til å være godt. Selve idrettsparken ligger på et flatt område. Adkomster fra parkering og framkommeligheten på torgarealet internt i idrettsparken er vurdert som god med funksjonsnedsettelser.

6.10.2 Kjøreatkomst

Tiltaket vil medføre en økt belastning på eksisterende adkomster til Thalleåkeren. Anslag viser ca. 2 300 personturer i løpet av en vanlig arbeidsdag. Beregninger gjennomført i vedlagt trafikkanalyse (vedlegg V07) viser likevel at selv med økt belastning vil adkomsten fra Thalleveien vil ha god kapasitet. Den foreslåtte adkomstløsningen til planområdet sikrer at all privat trafikk foregår på den vestlige delen av Thalleveien. Adkomsten som leder inn til selve stadionet vil håndtere busser, varetransport, mediakjøretøy, renovasjon og andre tilsvarende større kjøretøy. Stadion planlegges med kjøreveier og god tilkomst rundt hele bygget, og med fordeling av ulike funksjoner i de ulike hjørnene gir dette rasjonell drift både i hverdagen, og relatert til kamper både i hjemlig serie og i Europa-turneringene.

6.10.3 Parkering

Bilparkering

Planområdet vil ha ulike situasjoner, og dermed også ulike krav til parkering. I en hverdagssituasjon vil det være andre krav enn på kampdag for Bodø/Glimt. I kapittel 5.6.2 er UEFA kravene listet opp, knyttet til kampdager. Krav til hverdagssituasjonen er også vist til.

Gateparkering kan bli et problem på grunn av den restriktive parkeringsdekningen i planområdet. Overfylling og villparkering i sidegater må fortløpende vurderes etter åpning av ny arena. Blir villparkering et problem kan det innføres lokale tiltak som for eks. beboerparkering, og midlertidig sperringer av gater og parkeringsplasser på dager med mange besøkende. Det bør skiltes til alternativ parkering for å unngå villparkering og reduserer biltrafikk inn til planområdet. Det må vurderes et samarbeid mellom Bodø/Glimt, kommunen og politiet under kampdager for å sikre at villparkering og unødvendig biltrafikk unngås. Det er et begrenset antall kampdager i løpet av et år, og nevnte tiltak og samarbeid vil være realistisk å innføre. Holdnings- /vaneendringer i parkeringsrutiner er en menneskelig faktor som må påvirkes gjennom konsekvente tiltak. Dette forvaltes ikke gjennom en reguleringsplan.

I teorien vil en restriktiv parkeringsnorm medføre at flere velger bort bilen som fremkomstmiddel, da det medfører utfordringer som er frustrerende og krever mer tid. Dette vil i prinsippet øke attraktiviteten for kollektiv, sykkel og gåing (alt avhengig av tilgjengelighet, væreforhold og reiseavstand). Det er vurdert at parkeringsarealene ved næringsområdene på sørsiden av riksveg 80 vil kunne dekke parkeringsbehovet dersom tilskuere reiser med bil.

Sykkelparkering

Det er en utfordring å legge til rette for et tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser. Det er to situasjoner som må hensyntas, daglig drift og kampdag. Kommuneplanens arealdel sine parkeringskrav vil kunne innfri antall parkeringsplasser for den daglige driften. På kampdag vil det måtte legges til rette for en betraktelig økning i antall syklister som kommer til anlegget. En løsning er at Bodø/Glimt legger til rette for midlertidige parkeringer på eiendommen som sikrer tilstrekkelig med plasser. I lys av den restriktive parkeringsnormen som foreslås gjennom reguleringsplanen, vil det være særdeles viktig å sikre nok sykkelparkeringsplasser både i den daglige driften og kampdager. Ved bruk av midlertidige sykkelparkeringer, kan anlegget tilpasses i dersom bilbruken reduseres. Dette er en forventning ut ifra de restriksjonene som fremmes i plan.

6.10.4 Kollektiv- og sykkeltilbud

Utbyggingen av Thalleåkeren vil sørge for et nytt og stort reisepunkt for mange. Det er beregnet at antall daglige kollektivturer fra/til planområdet vil være ca. 550. Markedsgrunnlaget for dette området vil derfor øke, mens det på Aspmyra vil reduseres.

Ved kampdager og eventuelle andre arrangementer bør kapasiteten til kollektivsystem vurderes. Om det viser seg at det er overbelastning ved kampdager bør kapasiteten økes, mens ved andre spesielle arrangementer bør kapasiteten vurderes hver enkelt gang.

Det går busser hit i dag, men med begrenset avganger (4.9.8). Nordland fylkeskommune (som er ansvarlig for drift av kollektivtilbudet i Bodø) har meddelt at de vil vurdere behovet for å øke kollektivtilbudet langs Thalleveien dersom behovet skulle oppstå. Dette løses ikke gjennom reguleringsplanen.

Ruteforslag i notat med forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø gir endringer på alle linjene. Linje 1 og 2 får avganger hvert 10. minutt, linje 3 hver halvtime. Linje 4 har avganger hvert 15. minutt i rush, og 30. minutt på dagtid. Dette gir økt kapasitet på linjene som betjenes av holdeplassene i nærheten av planområdet. Planområdet dekkes av alle linjene for bybussene.

For å unngå unødvendig parkering på vegene rundt planområdet bør det skiltes tilstrekkelig der parkering er forbudt. Sideveiene har heller ikke kapasitet til å ta unna økende trafikk. Tidligere er Kirkeveien foreslått som egnet av- og påstigningsplass for turbusser på kampdag, disse holdeplassene kan benyttes som hjertesone i normalsituasjon. Dette gjør at kantstopp/busslomme kan benyttes uansett situasjon, og sparer området for areal benyttet til samferdselsformål.

Det er gjort beregning ut fra en kapasitet på stadion på 10 000 tilskuere, noe som tilsvarer 20 000 personturer ved arrangement som utnytter hele tribune-kapasiteten. Ved konserter kan selve fotballbanen benyttes av publikum, og det forventes derfor en maksimal kapasitet på ytterligere 10 000, noe som kan føre til at antallet personturer stiger til 40 000. Utgangspunktene kan være boenheter i sentrum, større parkeringsplasser i nærområdet, kollektivpunkter eller andre egnede steder for avsetting med privatbiler. Lav parkeringsdekning gjør at kjøring til slike arrangement vil være svært begrenset.

6.10.5 Varelevering og renovasjon

Idrettsparken vil bli brukt av mange, hvorpå en stor andel vil være myke trafikanter. Det er derfor viktig at kjøreadkomst for varelevering og renovasjon er håndtert på forsvarlig vis og at det planlegges med gode rutiner og et godt kjøremønster for minimerer konfliktnivået mellom de ulike trafikkgruppene. Gjennom avtaler med tjenesteleverandører og renovasjonsselskap vil det etableres struktur for dager og tidspunkt for levering/ henting både mht. den daglige driften, samt relatert til arrangementer/ kamper. Det gir forutsigbare trafikkforhold på internvegen. Det sørøstre hjørne også benyttes av politi i forbindelse med arrangement/ kamper. I det daglige vil også dette området benyttes til den ordinære stadion/ banedriften.

6.11 Forurensning

6.11.1 Grunnforurensning

Den planlagte utbyggingen av Thalleåkeren vil medføre store mengder overskuddsmasser. En fase-1 undersøkelse tar sikte på å vurdere hvorvidt et område hvor det planlegges terrenginngrep kan være forurenset. Dersom det avdekkes mistanke om forurenset grunn innenfor tiltaksområdet, skal det i henhold til forurensningsforskriftens § 2-4 gjennomføres miljøtekniske grunnundersøkelser for å dokumentere og avgrense eventuell grunnforurensning. Det ikke avdekket spesielle forhold som gir særskilt grunn til å mistenke forurenset grunn innenfor planområdet. Historiske flyfotografier viser at området primært har vært brukt for jordbruksformål. Bildene viser imidlertid at det har foregått noen aktiviteter innenfor planområdet, blant annet bebyggelse og anleggsarbeider i randsonene, som kan ha medført grunnforurensning. Eventuell bruk av sprøytemidler i jordbruksarealet kan også medføre forurenset grunn. Videre er planområdet omkranset av veiarealer. Diffus avrenning fra vei kan ha medført noe forurensning i randsonene av Talleåkeren.

Da det foreligger en svak mistanke om forurensning er det anbefalt at det gjennomføres en innledende miljøteknisk grunnundersøkelse med uttak av løsmasseprøver i et utvalg prøvepunkter for å kontrollere forurensningssituasjonen. Prøvepunkter kan legges til østlige og vestlige deler av planområdet, hvor det har foregått tidligere anleggsarbeider (ref. historiske flyfotografier). Løsmasseprøvene skal analyseres for de vanligste forurensningsparameterne (tungmetaller, PCB, PAH-forbindelser, BTEX og oljeforbindelser) samt sprøytemidler i et utvalg prøvepunkter. Dersom det påvises forurensning i massene, skal det i henhold til § 2-6 i forurensningsforskriften utarbeides en tiltaksplan for det kommende terrenginngrepet. Denne må godkjennes av forurensningsmyndigheten (her: Bodø kommune) før anleggsarbeidene kan starte.

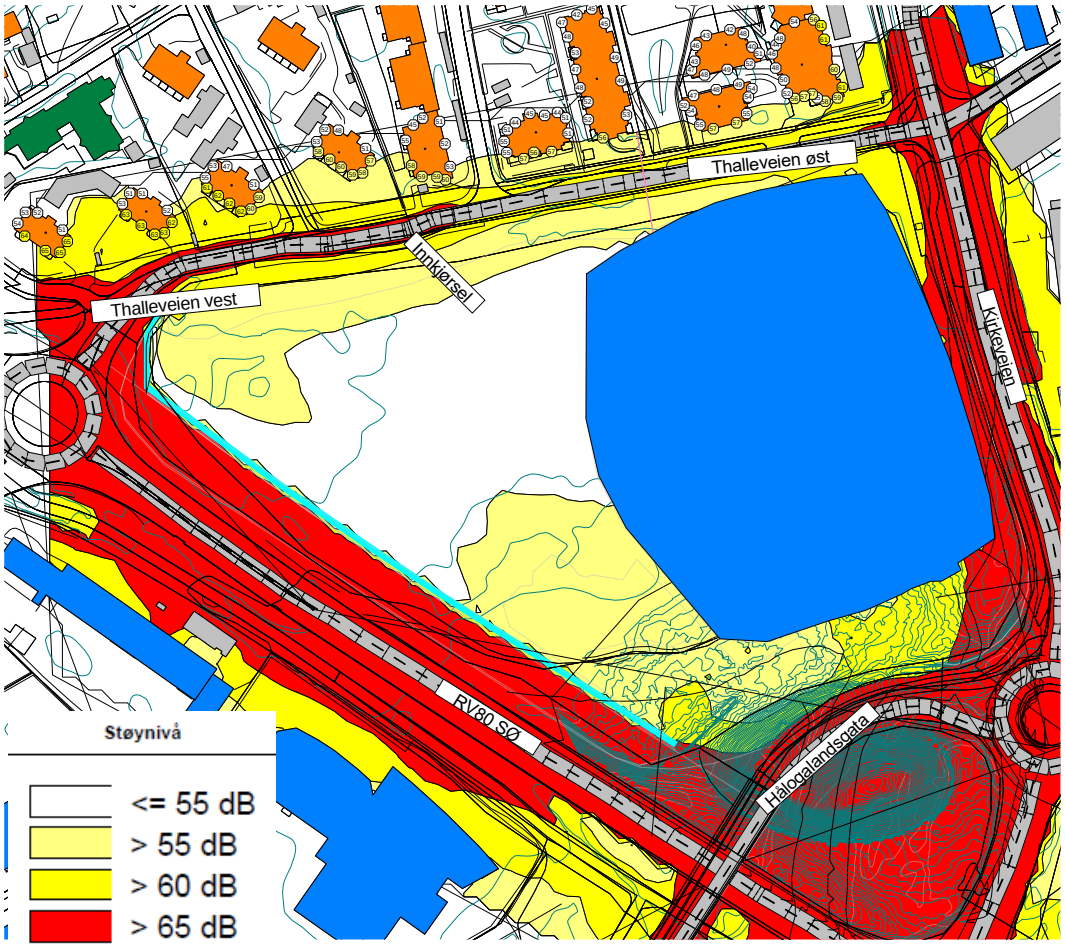
Det bør gjøres en kartlegging av fremmede arter innenfor planområdet (spesielt tromsøpalme). Eventuelle masser infisert med fremmede arter må håndteres separat iht. nasjonale føringer.

6.11.2 Støyforhold

Det henvises til «V03 – R-2022003 Nordland Idrettspark - Støyutredning – Norconsult» for en detaljert beskrivelse av støysituasjonen.

Planforslaget åpner for etablering av støyskjerm langs Rv 80. Resultat fra beregninger viser at det det er mulig å oppnå et areal på bakkeplan utenfor gul støysone tilsvarende 11 500 m^2 ved bruk av en foreslått skjerm langs RV80 med høyde 3 m over terreng med en total skjermlengde på ca. 280 m. Denne kan bygges som en kombinasjon av voll og skjerm. Dersom skjermen ikke bygges, reduseres tilgjengelig areal utenfor gul støysone til 3 500 m^2.

Utgangspunktet i prosjektet er at skjermen ikke kan plasseres nærmere riksvegen. I en fremtidig fase bør det vurderes om en nærmere plassering til veien er mulig. En slik plassering vil øke skjermens effekt og muligens tillate en reduksjon i skjermens høyde.



Figur 6-7: Støykart med 3 meter støyskjerm langs Bodøveien. Kilde: Støyrapport - Norconsult (04.03.2025)

Sammenlikning av støykart med og uten nygenerert trafikk og foreslåtte skjermingstiltak viser at støynivået på fasadene til boligblokkene nord for stadion reduseres med mellom 0 og 3 dB. Dette skyldes at selve stadionet fungerer som en støyskjerm for boligene lengst øst i det nordlige området, noe som gir disse en ekstra beskyttelse mot trafikkstøy. Dermed oppnås en reduksjon av støynivået på fasaden på ca. 2 dB for disse boligene, til tross for økt trafikkmengde.

Trafikkvekst i Thalleveien mot parkeringen fører samtidig til en liten støyøkning for de nærmeste boligene, tilsvarende 0 – 1 dB.

Det er ikke gjort konkrete beregninger av støy fra stadion eller fra de mindre nærmiljøanleggene i planområdet. Grenseverdiene for nærmiljøanlegg, både i T-1442 og IS-1693, omhandler støy relatert til ballspill. Det betyr at støy fra publikum ikke inngår i regelverket og dermed ikke er relevant å sammenligne opp mot grenseverdiene. De viktigste støykildene knyttet til selve stadionet er likevel antatt å være publikumslyd og høyttaleranlegg. Fotballkamper arrangeres ofte i helger og gjerne på kveldstid. Det kan forventes at Bodø/Glimt vil ha opp mot ca 30 hjemmekamper i løpet et år, inkludert alle turneringer. Stadionet kan også brukes til andre arrangementer/treninger. Informasjon om planlagt aktivitet og spesielle arrangementer bør gjøres tilgjengelig for berørte beboere. Avstanden mellom idrettsanlegget og nærmeste støyfølsomme bebyggelse er omtrent 30 meter på det nærmeste. Flere av boligene i nærheten har uteoppholdsarealer vendt mot stadionet, og det er usikkert hvorvidt leilighetene er gjennomgående. Stadionet er planlagt med vegger på alle sider, og det forventes derfor at støyen fra arrangementer delvis vil kanaliseres oppover. Det er likevel viktig at høyttaleranlegg dimensjoneres slik at støybelastningen for omkringliggende bebyggelse vil bli minst mulig.

Det kan være aktuelt for kommunen å sette egne grenser for lyd fra høyttaleranlegget ved fasade for de nærmeste boligene. Alle tekniske installasjoner som er nødvendige for drift av anlegget, må uansett oppfylle

grenseverdiene i henhold til byggteknisk forskrift ved støyfølsom bebyggelse. Dette må dokumenteres i byggefasen.

Planlagte nærmiljøanlegg utenfor stadion bør utformes slik at de i minst mulig grad er sjenerende for naboer. Den foreslåtte plasseringen av de mindre nærmiljøanleggene utenfor stadion ligger mer enn 50 meter fra nærmeste, støyfølsomme bebyggelse. Det er derfor forholdsvis liten eller ingen sannsynlighet for at disse aktivitetene gir helsemessig ulempe.

6.11.3 Lysforurensning

Nordland idrettspark med sine tilhørende funksjoner og treningsbane vil medføre behov for mye belysning. Ettersom Bodø lufthavn ligger i nær beliggenhet til planområdet, stilles det krav til utarbeidelse av en egen belysningsplan som sikrer at anlegget ikke produserer villedende lys for innkomne fly. Det vil også være viktig å sikre at belysning på anlegget ikke medfører negative konsekvenser ovenfor boligbebyggelsen i området.

Det stilles krav til utarbeidelse av belysningsplan både for Avinor og for å sikre lysforurensning i nær- og fjernmiljøet. Det er stilt krav til belysningsplanen i bestemmelsene.

6.11.4 Vannforekomster

Det er utarbeidet egen rapport som ser på potensiell påvirkning av vannmiljø i vannforekomster, iht. vannforskriften. Det vises til «R-2022003 - Vurdering etter vannforskriften»

Utbygging av områder vil potensielt kunne påvirke berørte vannforekomster ved endringer i vannkvaliteten i vannforekomstene og/eller endringer i vannmengde og -hastighet til vannforekomstene. Potensiell påvirkning sees på i to faser, anleggs- og driftsfase.

Anleggsfase

Påvirkning i anleggsfasen vil avhenge av hvilke anleggsarbeid som skal utføres på eiendommen.

- Avrenning av partikler fra byggegroper, og annen gravevirksomhet
- Betongarbeider kan medføre avrenning med høy pH, og små partikler.
- Olje-/drivstoffsøl fra anleggsmaskiner og lagring av drivstoff i nærhet til vassdraget.

Det er god avstand, ca. 500 m, mellom planavgrensning og resipient. Vegetasjon innenfor og nedstrøms for planområdet vil kunne fange opp partikler i overvannet slik at dette ikke vil påvirke Bodøelva og potensielt medføre skade på fisk og gyteområder.

Søl av olje- og/eller drivstoff fra anleggsmaskiner av mindre omfang vurderes som lite sannsynlig at vil påvirke bekken grunnet avstanden fra planområdet og vannforekomst.

Det forutsettes at maskinpark/anleggsområdet er sikret med oljeabsorberende midler, og at det sikres mot uhell og lekkasjer rundt evt. olje-/drivstofftanker Avrenning fra anleggsfasen, herunder avrenning av betongarbeider, følges opp i miljøoppfølgingsprogram i byggefasen.

Driftsfase

Utbyggingen vil medføre en økning i andel tette flater i området. Dette vil medføre endringer i avrenningsmønstre og avrenningsmengde til vannforekomsten. Overvann fra tette flater vil, i tillegg til økt vannmengde, kunne medføre avrenning av forurenset overvann. Type forurensning vil i hovedsak kunne omfatte avrenning av partikler, samt næringsstoffer og tungmetaller fra trafikkerte arealer.

Etablering av veier og større parkeringsarealer vil kunne medføre avrenning av forurensende stoffer. Hvor mye forurensning som kommer fra slike arealer er avhengig av flere forhold:

- Trafikkmengde
- Avstand til vannforekomst
- Vegetasjon mellom tett flater og vannforekomst

- Saltbruk i vintersesongen

Avrenning fra vei er i VA-planen planlagt til sluk i veien og overvannsledninger med god kapasitet.

Det er god avstand mellom planavgrensning og resipient. Planlagt overvannshåndtering vil bidra til å opprettholde naturlig påfyll av grunnvann og med det naturlig variasjon i grunnvannstand.

Det antas at avrenning fra Thalleåkeren før utbygging bidrar til målte forhøyede verdier av nitrogen i Bodøelva. Nitrogen (og nitrat) i overvann fra tomten vil reduseres betraktelig etter utbygging.

Vurdering etter vannforskriften § 4 og § 12

Midlertidig påvirkning av resipienten i anleggsfase vil ikke medføre risiko for forringelse av resipienten (Bodøelva-nedre) eller endre risikoen for å nå miljømålene i resipienten.

Overvannet fra anleggsfasen må imidlertid vurderes opp mot de potensielt negative konsekvensene av utslipp når arbeidet er konkretisert. Potensielt forurenset overvann fra anleggsfasen vurderes og håndteres gjennom miljøoppfølgingsplan og miljørisikovurdering i gjennomføringsfasen.

Den lokale overvannshåndteringen, inkl. fordrøyning, sikrer at avrenningssituasjonen mot vannforekomsten Bodøelva-nedre ikke endres i mengde vann som drenerer til resipienten. Med de planlagte tiltakene for overvannshåndtering vurderes at vannkvaliteten i permanent fase vil forbedres, og ikke forringes.

6.12 Vind

Det er utført en egen vindanalyse som kartlegger vindforholdene på bakkeplan på og rundt planområdet. (V04_R-2022003 Nordland Idrettspark, Thalleåkeren – Vindanalyse_J01 – *Norconsult*). Resultatene av vindanalysen fremstilles i to kriterier: Lawsons kriterie for vindkomfort (se Tabell) og Lawsons kriterier for vindsikkerhet (se Tabell). Vindkomfortkart vises i Figur 6-96-9 og vindsikkerhetskart vises Figur 6-106-10.

Tabell 6-1: Lawsons kriterier for vindkomfort (Lawson, 1990).

Timemidlet vindhastighet i kroppshøyde 95 % av året	Komfort-klasse	Aktivitet	Områdebeskrivelse
< 2 m/s	**A**	Sitte – lange opphold	Veldig god komfort - steder for lange stillesittende opphold som *balkonger* eller *uteservering*.
2 – 4 m/s	**B**	Sitte	God komfort - steder for stillesittende bruk som er behagelig store deler av året. *Park, fellesområder, sittegrupper*.
4 – 6 m/s	**C**	Stå	Akseptabel komfort for stående – steder der man er i ro, men befinner seg relativt kort tid. *Inngangspartier*, *holdeplasser*.
6 – 8 m/s	**D**	Gå	Akseptabel komfort for gående – steder der folk skal kunne gå uten ubehag. *På fortau, ned gågater, i shoppingområder.*
8 – 10 m/s	**E**	Rask gange	Redusert komfort – steder som er vindutsatt, der man kun skal gå raskt gjennom som eksponerte *veier* og *parkeringsplasser*.
> 10 m/s	**F**	-	Ukomfortabelt – steder som er såpass vindutsatt at folk flest ikke vil ønske å ferdes eller oppholde seg der.

Tabell 6-2: Lawsons kriterier for vindsikkerhet (Lawson, 1990).

Timemidlet vindhastighet i kroppshøyde 99.978 % av året	Sikkerhets-klasse	Områdebeskrivelse
< 15 m/s	**A**	God sikkerhet for generell befolkning.

15 – 20 m/s	**B**	Redusert sikkerhet for spesielt utsatte, som syklister eller eldre mennesker.
> 20 m/s	**C**	Redusert sikkerhet for generell befolkning.

Kombinasjonen av at fremherskende vindretning er fra øst og at området øst for det nye stadionet er relativt åpent med flate jorder og lite bebyggelse, gjør at vinden som kommer fra den hyppigste vindretningen får blåse relativt uhindret inn mot planområdet. Dette gjør tomten som stadionet planlegges på til et utfordrende område med hensyn til vind generelt.

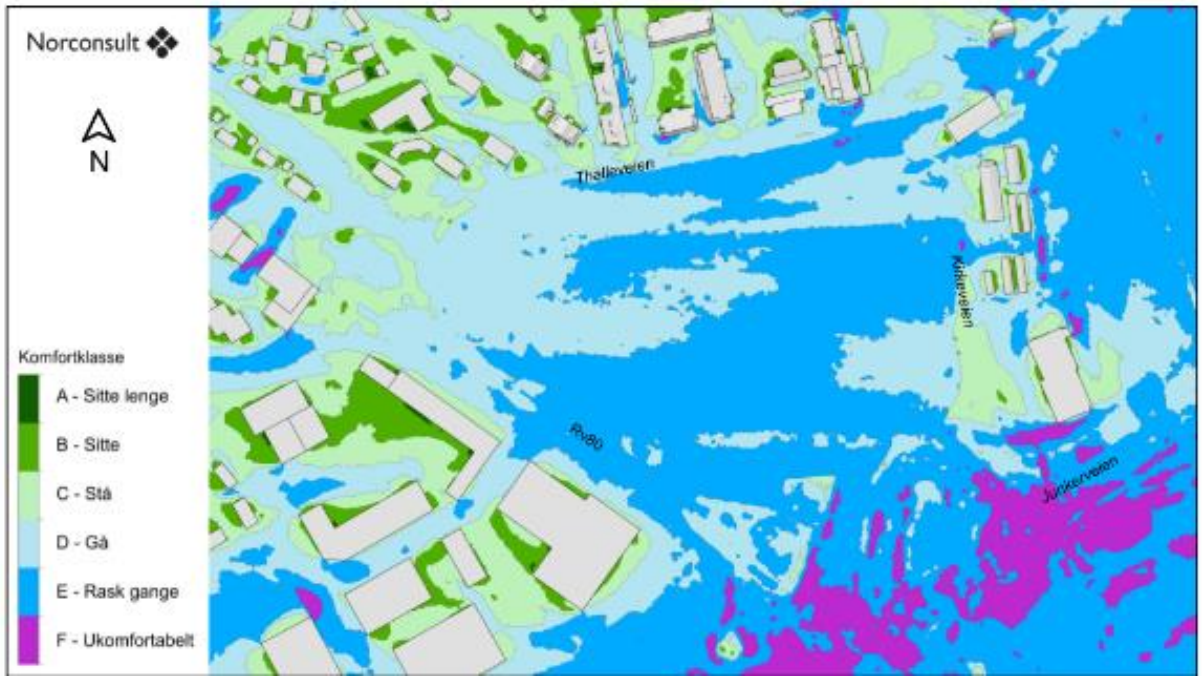
Resultatene av vindanalysen viser at stadionet stort sett har positiv effekt på vindkomforten og vindsikkerheten i og rundt planområdet. Stadionet har en skjermende effekt i vestlig del av planområdet og i området nord for planområdet. Få områder påvirkes negativt av stadionet.

Stadions østlige, vestlige og sørlige side, samt stadions hjørner har noe dårligere vindkomfort enn ellers på planområdet, samt soner med redusert vindsikkerhet. Særlig stadions sørvestlige hjørne er vindusatt og har soner som fra et vindkomfortperspektiv kan karakteriseres som ukomfortabelt. Siden mange mennesker skal oppholde seg i disse utsatte områdene og hjørnene skal brukes som inngangspartier, burde man vurdere avbøtende tiltak for å forbedre vindrelatert komfort og sikkerhet.

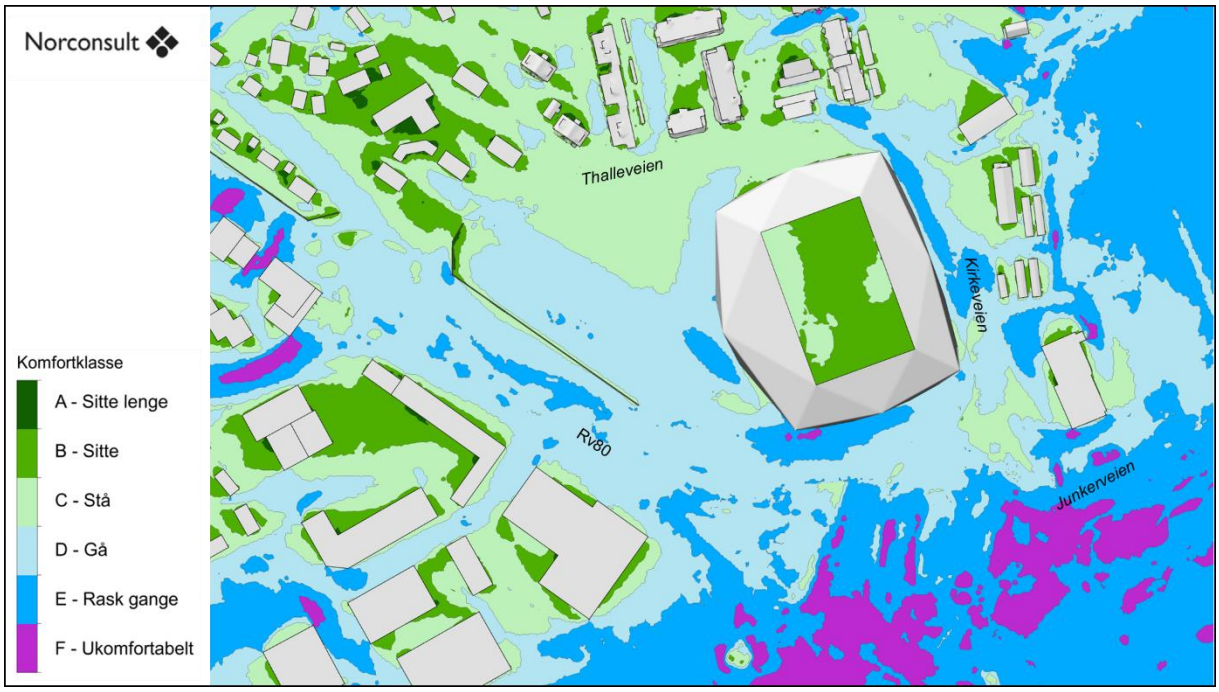
Generelt kan lokale avbøtende tiltak for å redusere vindeksponeringen, som beplantninger, levegger, gjerder eller lignende, bidra til å bedre vindkomforten og den vindrelaterte sikkerheten der den ansees som uakseptabel.

Det gjøres oppmerksom på at det i vindanalysen er lagt til grunn en modell av stadion med åpne hjørner og at det er plassert støyskjermer langs Rv80 vest i planområdet. Endringer i planområdet og/eller endringer av stadion ved videre prosjektering kan føre til at vindkomfort og vindsikkerhet avviker fra det som vises i Figur

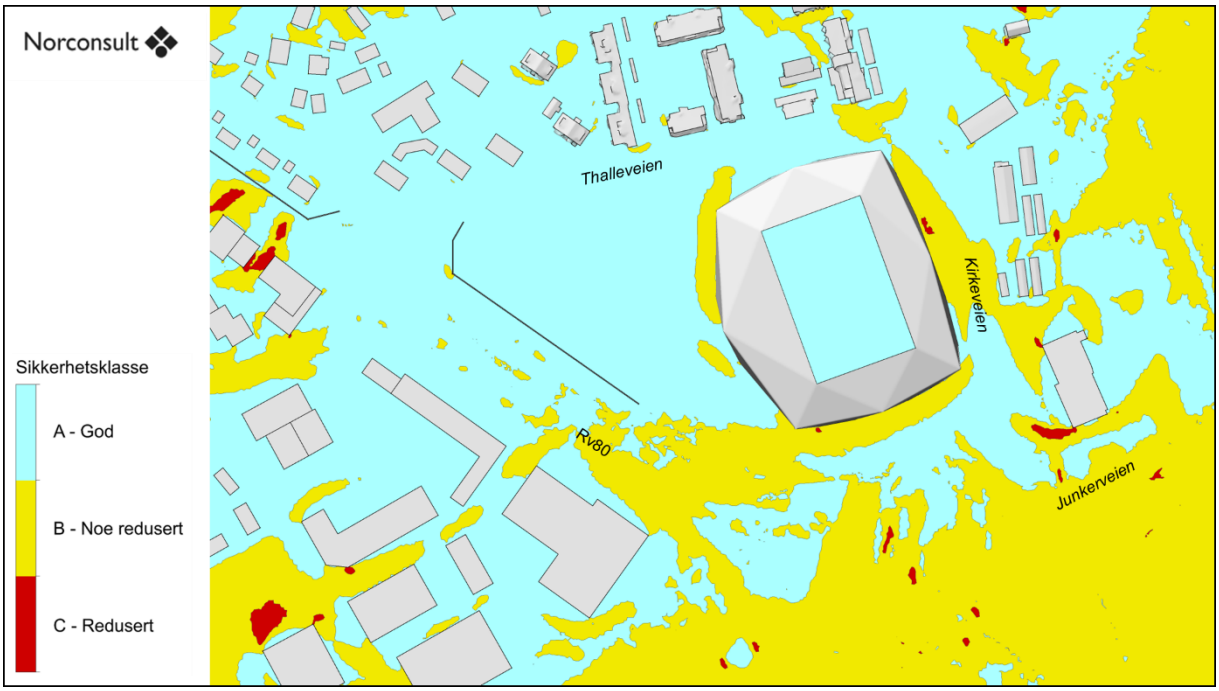
6-8 til Figur 6-10. For eksempel kan et design av stadion med lukkede hjørner ha vindforhold rundt inngangspartiene på hjørnene som avviker noe fra det som vises i figurene.



Figur 6-8 Vindkomfort i kroppshøyde, visualisert på bakkenivå uten stadion. Kilde . V04_R-2022003 Nordland Idrettspark, Thalleåkeren - Vindanalyse – Norconsult 07.03.2025.



Figur 6-96-9: Vindkomfortkart som viser komfortklassene i kroppshøyde, visualisert på bakkenivå. V04_R-2022003 Nordland Idrettspark, Thalleåkeren - Vindanalyse – Norconsult 07.03.2025.



Figur 6-106-10: Sikkerhetskart som viser sikkerhetsklassene i kroppshøyde, visualisert på bakkenivå. V04_R-2022003 Nordland Idrettspark, Thalleåkeren - Vindanalyse – Norconsult 07.03.2025

6.13 Planlagt offentlig anlegg

Det er planlagt en kantstopp med plass til 3 opptil busser. Et nytt stoppested vil være gunstig i sammenheng med arrangementer/kamper i idrettsparken». Kollektivtilbudet i Bodø er administrert av Nordland fylkeskommune, men selve arealet avsatt til bussholdeplass vil bli vedlikeholdt av kommunen. Det er også foreslått nytt fortau langs deler av sørsiden av Thalleveien som overføres til kommunen ved ferdigstillelse.

6.14 Barns interesser

Nordland idrettspark som et ferdigstilt prosjekt vil bidra positivt til barn og unge ved å kunne tilby et nytt område med aktivitet og opphold i tilknytning til både skoler og boligområder. Nordland idrettspark vil fungere som et samlingsted og skaper en arena der utøvere og familier kan treffes på tvers.

Bodø by er veldig kompakt, og avstandene mellom bolig- og skoleområder er derfor ikke store. Sett sammen med Bodøs samferdselsinfrastruktur for gående og syklende, er det muligheter for barn og unge å komme seg trygt til anlegget uten å måtte utsettes for farlige trafikale situasjoner. Analysene som er utført viser at Nordland idrettspark blir mer tilgjengelig dersom sykkel benyttes som fremkomstmiddel, spesielt fra skoler som ligger sør for sentrum.

I anleggsfasen vil utbygging av planområdet kunne medføre negative konsekvenser for barn og unge ettersom området vil oppleve økt støy fra anleggstrafikk og -virksomhet. Sikker anleggsgjennomføring dekkes i anleggsplanen som er stilt krav til i bestemmelsene og er svært viktig for å ivareta barns trygghet i denne perioden.

6.15 Sosial infrastruktur

Nordland idrettspark vil ikke ha innvirkning på infrastrukturen knyttet til skoler og utdanningsinstitusjoner. Idrettsparken vil være nytt treffsted og innby til lek og aktivitet, som et turmål og som en arena både for fotball, og andre små og store arrangement på og utenfor stadion.

6.16 Universell utforming

Planområdet er naturlig flatt, og det er ingen terrengmessige utfordringer med tanke på helning. Alle utearealer og oppholdsareal er tiltenkt universelt utformet. Bygget vil tilfredsstille kravene om universell utforming i TEK17.

6.17 Teknisk infrastruktur

Det er eksisterende infrastruktur i bakken med blant annet fjernvarme og høyspent som må hensyntas.

6.17.1 Vann og avløp

Det vises til vedlegg V01, rammeplan for VA, og V02, overvannsrapport.

Offentlig **VA-anlegg** påvirkes av utbygging i form av nye tilknytninger for vann, spillvann og overvann. Det er tilstrekkelig kapasitet og trykk på kommunal VL400 øst for Kirkeveien. Det må innsendes plantegning for planlagte føringer knyttet til utvendig vannforsynings- og avløpsanlegg for godkjenning hos kommunen ifm. ramme- og IGsøknad. Alle detaljer for tilknytning må avklares med kommunalteknisk avdeling før byggestart.

Planlagt **overvannshåndtering** skal sikre at avrenning ut av planområdet ikke øker som følge av tiltaket.. Overvannshåndteringen bidrar til å benytte overvannet som ressurs samt til å opprettholde vannets naturlige kretsløp og naturens selvrensingsevne. Det planlegges for trygge flomveier internt på og ut fra eiendommen, som beskrevet. Avrenning ved eventuelle flomhendelser skal ikke øke ulemper for nedstrøms eiendommer.

Utslipp av overvann, slik redegjort for i vedlagte overvannsnotat, må avklares med respektive ledningseiere før byggestart. I nevnte notat er det også redegjort for flomveier. Basert på endelig løsning for terrengutforming må spesielt avrenningslinjer som går inn på eiendommen i nordvest og i nordøst hensyntas.

6.17.2 Energiforsyning

Det totale elektriske effektbehovet for Nordland Idrettspark er per februar 2025 estimert til å være 2-2,5 MW. Det skal plasseres trafo i stadionbyggets nordøstre hjørne, samt legges til rette for plassering av aggregater i tilknytning til stadionbygget.

6.18 Blågrønn faktor

Det vises til notat om blågrønn faktor, vedlegg 21 *R-2022003 Nordland Idrettspark - Blågrønn struktur*. Nordland idrettspark ligger i sone B hvor det i henhold til kommuneplanens arealdel 2022-2034 skal tilstrebes en blågrønn faktor på 0,6 for annen bebyggelse.

Premisset for prosjektet er en situasjon der stadionbygget vil utgjøre en stor del av arealet (ca. 1/3), samt at det er store krav til parkering og kjørbare arealer for å muliggjøre drift av stadion. Dette gjør det utfordrende å oppnå faktoren på 0,6 fra KPA. Utregningen for planområdet viser en vektet fordeling på 0,05 for Områdetiltak, 0,24 for Arealtyper og 0,11 for Tilleggskvaliteter, dvs. en samlet beregnet BGF til 0,40, se utregning i tabell i vedlegg 21.

Det foreslås følgende kompenserende tiltak for å oppnå en bedre blågrønn faktor:

- For å kompensere for de store takflatene på stadion, samt impermeable dekker på kjørearealer, legges det i BGF til grunn at takvann og overvann samles og brukes til vanning av anlegget (O2).
- Av arealtypene er impermeable dekker redusert til et minimum der det anses som nødvendig (kjøreareal og noe manøvreringsareal for store kjøretøy ved varelevering) (A0). På disse arealene tilstrebes det å tilrettelegge for avrenning til åpne overvannstiltak der det er mulig (A5).
- På plassdekket rundt bygget, media compound og parkeringsplassene prioriteres permeable dekker (A4).
- Både på park-/idrettsarealet i vest og på plassdekket rundt bygget prioriteres det å etablere grøntområder (A1). Disse grøntområdene vil i stor grad utformes som forsenkninger og regnbed for infiltrasjon og fordrøyning av overvann (T1).
- I tillegg legges det til grunn at vegetasjon må tilføres i grøntareal (T2) og et relativt stort antall trær og busker må plantes (T4).

Ved å gjøre disse tiltakene vil prosjektet tilføres mange tilleggskvaliteter som har positiv innvirkning på blant annet biologisk mangfold, mikroklima, trivsel og overvannshåndtering.

6.19 Næring

Under daglig drift vil stadion fungere som normal arbeidsplass, noe som betyr at stadionet bidrar med trafikk i dimensjonerende time. Mange av dagens arbeidsplasser ved Aspmyra vil flyttes til det nye stadionet. Dette vil være alt fra idrett og støttefunksjoner til produksjon og kontorer. Det vil åpnes for forretning og bevertning knyttet til idrettsanlegg.

6.20 ROS

Av temaene som ble identifisert i den innledende farevurderingen fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods og ekstremvind, og det ble derfor utført to risikoanalyser. Analysen av transport av farlig gods viste akseptabel risiko (gul sone hvor risikoreduserende tiltak må vurderes). Det er ikke identifisert hensiktsmessige risikoreduserende tiltak for plantiltaket, utover det å ha en forsvarlig beredskap hos nødetatene og plan for evakuering av store folkemengder.

Det er videre, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i planområdet. Tiltakene er sammenfattet i ROS-analysen og må følges opp i det videre planarbeidet. Tiltak er enten innarbeidet i planforslaget, eller under forutsetning at krav til teknisk regelverk følges i prosjektering. I ROS-analysen er det foreslått tiltak for følgende tema:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)

- Vind/ekstremnedbør (overvann)
- Radon
- Transport av farlig gods
- Elektromagnetiske felt
- VA-anlegg/-ledningsnett
- Trafikkforhold
- Fremkommelighet for utrykningskjøretøy
- Slokkevann for brannvesenet
- Sårbare bygg
- Nærhet til lufthavn

6.21 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Bodø kommune vil stå ansvarlig for vedlikehold av offentlige samferdselsarealer. IRIS Renovasjon er ansvarlig for håndtering av søppel og annen type renovasjon, men Bodø kommune leier deres tjenester. Nordland idrettspark vil falle inn under det totale renovasjonsbudsjettet til kommunen.

Nordland idrettspark vil bli en ny arbeidsplass i Bodø. Næringsvirksomhetene vil gjennom skatter og avgifter gi en positiv økonomisk gevinst til kommunen.

6.22 Konsekvenser for næringsinteresser

I bygge og etableringsfasen av Nordland idrettspark vil det være behov for ulike varer og tjenester avhengig av valgte entreprenører og leietakere.

Etter ferdigstillelse vil virksomheter kunne potensielt kunne tilby tjenester utad til lokalnæringen. Dette er selvsagt avhengig av hvilke leietakere og virksomheter som etablerer seg i anlegget.

6.23 Anleggsperioden

Før bygging settes i gang er det sikret i § 2.11.4 at det skal utarbeides plan for vern av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. I tillegg skal det utarbeides en masshåndteringsplan og eventuelle det er krav om at masser som skal brukes i forbindelse med idrettsparken skal tilfredsstille normverdier for mest følsom arealbruk i henhold til SFT-veileder 99-01A.

6.24 Beredskap

I planen er det kun beredskap i forhold til utomhus beredskap som er utredet. Adkomsten som leder inn til selve stadionet vil være hovedadkomst også for utrykningskjøretøyer. Illustrasjonsplanen viser oppstillingsplasser for brannbil og det er vurdert at det er tilstrekkelig slukkvann tilgjengelig. Torgarealet rundt stadionbygget skal tilrettelegges for kjøreadkomst for alle nødvendige utrykningskjøretøyer. Det sørøstre hjørnet benyttes av politi i forbindelse med arrangement/ kamper.

6.25 Avveining av virkninger

6.25.1 Sol og skygge

Arenaen vil ha en negativ innvirkning på bebyggelsen nord for Thalleveien og øst for Kirkeveien gitte tider på året. Arenaen ikke vil gi noe skyggevirkning på bebyggelsen nord for Thalleveien midtsommers (23. juni). Ved vår- og høstjevndøgn (ca 20. mars og 22. september), vil den gi noe skygge på deler av bebyggelsen nord for Thalleveien midt på dagen og øst for Kirkeveien på ettermiddagen. En av utfordringene i vurderingen er hvor mye av sola er tilgjengelig på vinterhalvåret med tanke på sørliggende fjellrekker på Straumøya. Felles uteoppholdsarealer mellom boligblokkene blir ikke berørt av det nye bygget, noe som taler positivt for prosjektet.

6.25.2 Landskapsvirkninger

Konsekvensutredningene har vurdert at samlet virkning av tiltaket vil medføre en forringelse av landskapet. De negative virkningene tar utgangspunkt i et 0 – alternativ som er Thalleåkeren uten utbygging (dagens situasjon). Kommuneplanens arealdel 2022-2034 har vurdert og fastsatt at Thalleåkeren skal avsettes til utbyggingsområdet, og vil derfor være i tråd med de overordnede føringene som er gitt. Utbygging på et flatt jorde vil naturligvis medføre et nytt element i det vertikale rommet, og vil preget både naboer og opplevelsen av området i sin helhet. I lys av de føringene som er vedtatt og virkingene som er vurdert, er det konkludert med at utbygging av Thalleåkeren er i tråd med de fremtidige forventningene for området.

6.25.3 Landbruk – Thalleåkeren

Matjorda på Thalleåkeren skal flyttes til en ny lokasjon. Prosessen sikrer at matjorda fortsatt ivaretas og driftes selv om den flyttes. Virkningene ovenfor matjorda er vurdert som minimale ut ifra det som er konkludert med i planarbeidet.

Det er vesentlig å bemerke at reguleringsplanen for Nordland idrettspark ikke garanterer flytting av matjorda til ny lokasjon. Matjordhåndteringsplanen viser prosessene som må til og at det lar seg gjennomføre i praksis. Prosessen om flytting av matjord må sikres gjennom egen prosess iht. nydyrkingsforskriften. Dersom mottaksarealet ikke blir godkjent, vil det måtte identifiseres og avklares om alternativ(e) lokasjon(er) der matjorda kan flyttes. Mellomlagring av masser vil også måtte vurderes i samme prosess, og om det vil foreligge behov for egne planer for midlertidig deponi og håndtering av massene.

6.25.4 Trafikkforhold

Det er gjort vurderinger i forhold til plassering av avlastningssone og felles avkjørsel til Nordland idrettspark. Det er i tillegg vurdert trafikkmengder som vil bli generert av det nye anlegget. I lys av de parkeringsbegrensningene som er satt, vil den totale trafikale belastningen langs Thalleveien begrenses. Reguleringsplanen skal legge til rette for en fremtidsrettet utvikling, som må ta høyde for endringer i både trafikken og holdninger i befolkningen de neste 10 årene (minimum). Den eksisterende infrastrukturen er i nyere tid rustet opp for å håndtere større trafikkmengder, og er vurdert gjennom trafikkanalysen (Norconsult) skal være tilstrekkelig i årene som kommer med utgangspunkt i Nordland idrettspark sin bruk.

6.25.5 Parkering

Nordland idrettspark legger opp til en fremtidsrettet parkeringsnorm som setter maks tilgjengelige parkeringsplasser på egen tomt. For å skape en holdningsendring i bilbruken, må det søkes løsninger som går utover dagens normer. Planens restriktive parkeringsbestemmelser tvinger bruken av andre, allerede etablerte parkeringsarealer. De mest aktuelle er parkeringsarealene til nærings- og forretningsarealene på sørsiden av Bodøveien. Flere av disse er private, men det vil måtte opprettes en dialog mellom Bodø/Glimt og næringsaktørene for å etablere sambruksavtaler, spesielt under kampdager.

En bekymring blant beboere nord for Thalleveien er villparkeringer under kampdager. Det foreligger ingen mulighet å styre dette gjennom reguleringsplanen, men det Bodø/Glimt oppfordres til å opprette dialog mellom kommunen, boligene / borettslagene og politiet for å sikre midlertidige tiltak som begrenser gateparkeringer i omkringliggende boligområder.

Det må foreligge en holdningsendring i den norske bilkulturen som «tvinger» overgangen til andre fremkomstmidler. Det er forsøkt å fremskynde denne endringen gjennom de mulighetene og spillerommene en reguleringsplan kan håndtere.