# Nordland Idrettspark

# Stedsanalyse

Fag: **52201831** ARK - LARK - PLAN
Dokumentnr: **L02**
Versjon: **J02**
Dato: **2025-05-16**



ADVANSIA PART OF AFRY

AFRY ÅF PÖYRY

Norconsult

# Innholdsfortegnelse


**1 Bakgrunn for arbeidet 3**

**2 Thalleåkeren 4**

**3 Historie og landskap 6**

3.1 Bodø by 6

3.2 Prosjektområdets utvikling 6

3.3 Landskapskontekst 9

3.4 Silhuetter og lys 11

**4 Kommunikasjon og målpunkt 13**

4.1 Ferdselsårer og avstander 13

4.2 Tilgjengelighet for myke trafikanter 14

**5 Bebyggelse 17**

5.1 Eksisterende bebyggelse 17

5.2 Sosial infrastruktur 19

5.3 Særtrekk 20

**6 Bo- og bymiljø 21**

6.1 Sosial infrastruktur 21

6.2 Lokalt klima 21

6.3 Forurensning 23

6.4 Støy 24

**7 Anbefaling 25**

7.1 Et bindeledd mellom kultur og natur 25

7.2 Prosjektets forhold til tilgrensende veier 26

**8 Kilder 27**

# 1 Bakgrunn for arbeidet

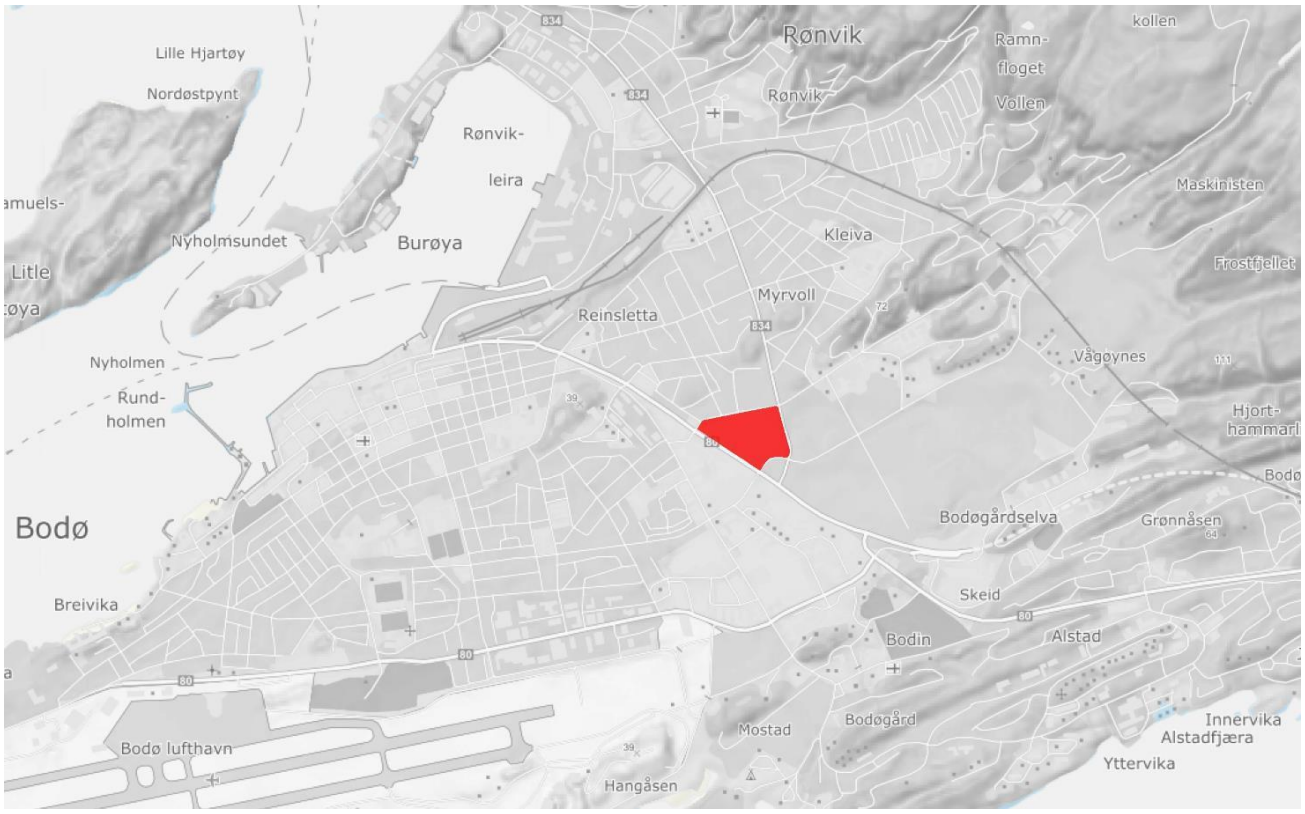
Fotballklubben Bodø/Glimt planlegger, gjennom selskapet Glimtech AS, en ny hjemmebane for klubben. Det nye anlegget skal bygges på Thalleåkeren, med målsetting om å erstatte dagens stadion Aspmyra med mer effektive løsninger innen areal og energi, samt heve tilskuerkapasiteten til ca. 10 000 på tribuneanlegget for fotballbanen. Det er satt et mål om at arenaen skal stå ferdig høsten 2024.

Ambisjonen for prosjektet er å skape en storstue, et knutepunkt og levende senter for idrett og kultur – der næringsformål og økonomisk bærekraft skal stå i like sterkt fokus som sosial bærekraft og klimatiltak.

Nordland Idrettspark skal bli et bærekraftig signalbygg som tar omgivelsene og publikum på alvor. I tillegg til å kunne arrangere kamper på et høyt internasjonalt nivå, vil idrettsparken bli en viktig arena for både barn, unge og voksne som driver med idrett og kultur.

Den nye storstua vil bli et omfattende anlegg som vil påvirke både landskapet og samfunnet i Bodø. Som en del av forarbeidet for reguleringsplanen utarbeides derfor denne stedsanalysen, med mål om å belyse viktige forhold ved prosjektområdet og prosjektets forhold til landskapet, befolkningen og byen rundt Thalleåkeren.

# 2 Thalleåkeren



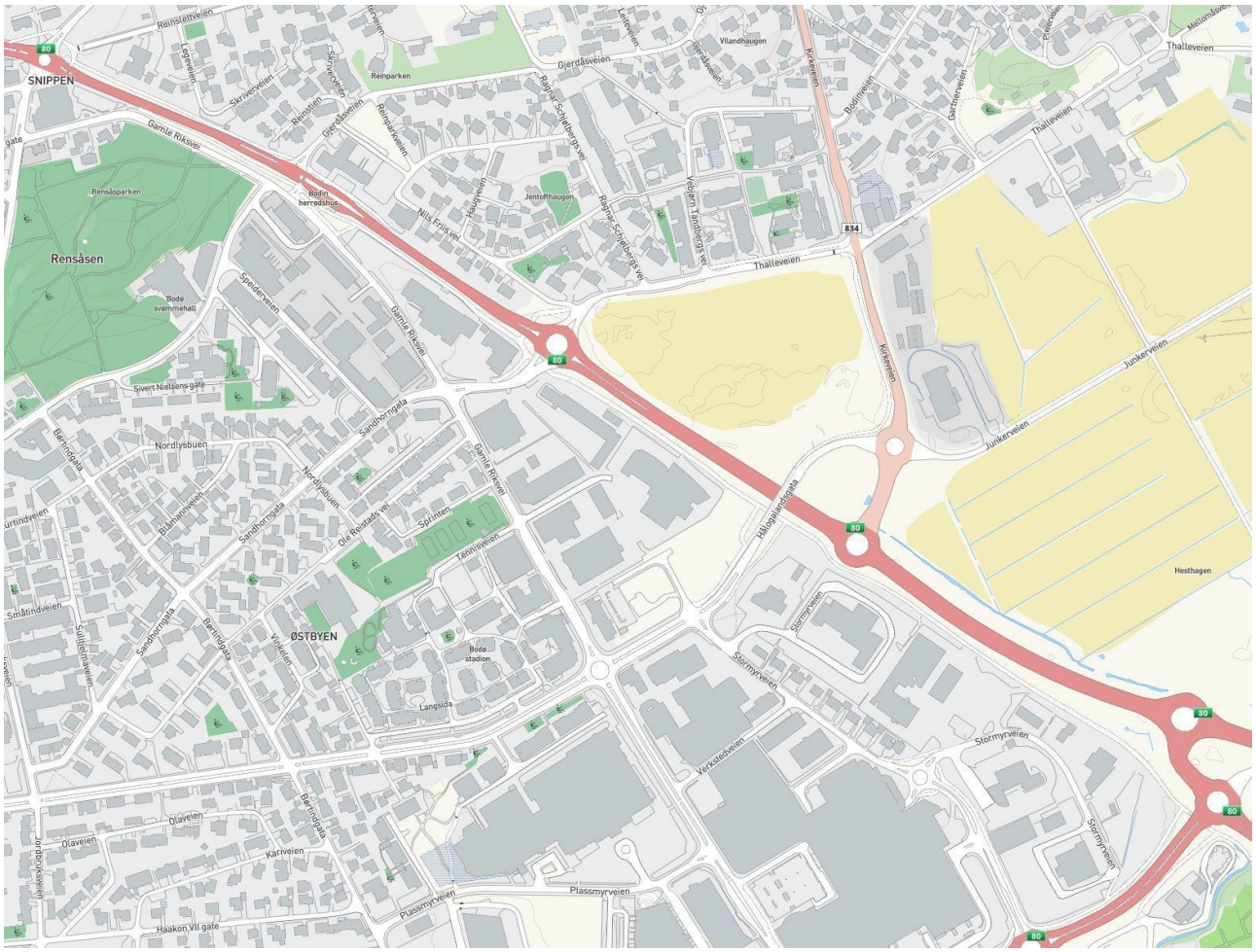

*Figur 1 Prosjektområdets lokalisering*

Thalleåkeren består av dyrka mark og ligger sentralt til langs innfartsveien riksvei 80 like utenfor Bodø sentrum. Thalleåkeren er 53,8 dekar og fremstår som flat, ifølge kommunekart.com varierer høyden på åkeren fra mellom 19 og 22 meter over havet. Fra Thalleåkeren har man i dag uhindret sikt i stor omkrets, - fra Børvasstindane i sør og til åsene og fjellformasjonene i Bodømarka. Størrelsen på Thalleåkeren i seg selv gjør at området i dag oppleves som åpent og lite urbant.

Kommuneplanens arealdel definerer området ved Snippen som nærmeste sentrumsbebyggelse, som ligger ca. 750 m fra Thalleåkeren, mens avstanden til handelsområdet City Nord er ca. 500 m. Thalleåkeren er omkranset av relativt trafikkerte veier på tre sider, men henger likevel visuelt sammen med Rønvikjordene, som strekker seg helt opp til Bodømarka i øst. Som følge av de åpne Rønvikjordene, med lite trær og bygninger, er den østlige vinden sterk i området.



*Figur 2 Thalleåkeren, panoramabilde tatt 1. april 2022 fra Hålogalandsgata (bro over riksvei 81)*




*Figur 3 Kart Thalleåkeren. Kilde: Kommunekart.com*




*Figur 4 Thalleåkeren med tilliggende bebyggelse. Kilde: Kommunekart.com, med påskrifter Norconsult.*

# 3 Historie og landskap

## Bodø by

Bodø fikk status som kjøpstad i 1816, og ble bykommune i 1837 da det lokale selvstyret ble innført. Byen ble utbygget etter reguleringsplaner fra 1857, 1887 og 1898. Alle planene hadde preg av ruteformede kvartalsreguleringer, kun med tilpasning til sjølinjen. Etter 1917 ble det aktuelt med en jernbaneplan og i forbindelse med dette, aktuelt med ny havneplan. I 1920 ble det gjennomført en konkurranse om reguleringsplan for Bodø hvor nye byplantanker ble presentert. Det ble lagt frem forslag som hadde oppbygging rundt store sentrale akse- og plassanlegg.

Rundt bykommunen Bodø kranset tidligere Bodø Landdistrikt. Fra 1896 fikk dette området navnet Bodin. Bodin var opprinnelig et gårdsnavn, brukt om Bodøgaard, som fra 1600-tallet var bosted for lensherren, senere amtmannen. Navnet er antagelig dannet av bodi, *'båe'* eller *'grunne'* og vin, *'naturlig eng'*, og har samme utgangspunkt som Bodø (Store norske leksikon, 2021).

På bakgrunn av konkurranseutkastene fra 1920, utviklet byingeniør Knutssøn en ny reguleringsplan for Bodø, som ble godkjent våren 1931. Denne planen gjorde praktisk talt ingen endring i reguleringen av den eldre bydelen, men avvek derimot sterkt fra reguleringen som var vedtatt i 1898 for de ubebygde strøkene. Den nåværende Hålogalandsgata ble regulert inn i 1931, parallelt med den foreslåtte trase for jernbanens innføring (mot havna fra vest). Selve jernbane- og havneplanen ble imidlertid ikke vedtatt før i 1939. I østre del av byen ble Rensåsen regulert til park (Gamlebodø, 2022).

Bodø by ble sterkt ødelagt under 2. verdenskrig, som medførte stort behov for gjenreising etter krigen. Grunnlaget for oppbyggingen knyttet seg i hovedsak til premisser i byplanleggingen før krigen.

I 1968 ble Bodin innlemmet i Bodø kommune, og bysentrum med tilhørende bebyggelse har siden det trukket seg lengre nord og østover frem til der terrenget stiger på i retning Bodømarka. Til tross for sentrumsveksten er det i gamle Bodin fremdeles større arealer med landbruk på de åpne flatene, mellom dagens Riksvei 80 og Vågøynes ved foten av Bodømarka.

Sentrumsplanen fra 1993 deler byen inn i soner etter bygningsmiljø. Bygningsmiljø som ble stående igjen etter bombingen blir i dag regnet som "spesielt verneverdig bygningsmiljø". Fra etterkrigstiden og frem til i dag har Bodø hatt en betydelig utvikling og et voksende sentrum, stedvis bygging på fyllinger langs strandlinjen, større områder med næring- og tjenestebygg, flyplass sentralt på Bodøhalvøya samt større boligområder rundt bysentrumet mot Bodømarka og langs kysten (Fig. 5 og 6).

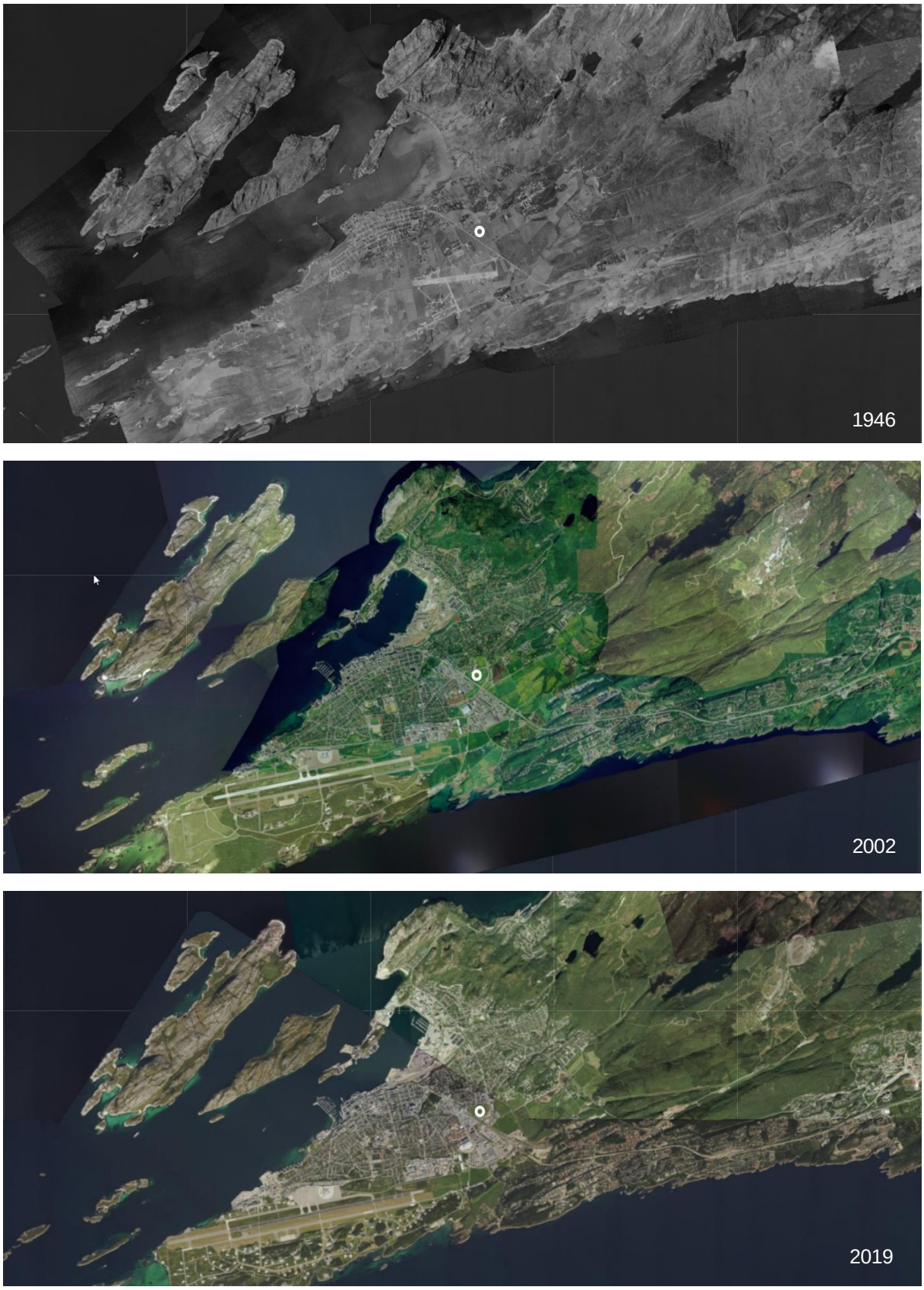
## Prosjektområdets utvikling

Som vist på flyfoto og historiske bilder, har prosjektområdet Thalleåkeren har ligget relativt uberørt gjennom byens utvikling. Som navnet tilsier, er området dyrket mark. Områdets sentrale beliggenhet mellom Kirkeveien og riksveien inn mot Bodø sentrum har gjort den aktuell for flere utbyggingsprosjekter de senere årene, blant annet helsehus.






*Figur 5 Gamle postkort viser oversiktsbilder og utviklingen av Bodø. Øverst fra 1936 og nederst fra 1960-tallet. Kilde fotoarkiv, Gamle Bodø. Hvit sirkel viser prosjektområdet. Kilde: Gamlebodø*




*Figur 6 Flyfoto viser utviklingen av Bodø. Et voksende sentrum, flyplass og økende mengde bebyggelse mot nordøst nær marka og langs kysten. Hvit sirkel viser prosjektområdet. Kilde: Norge i bilder.*

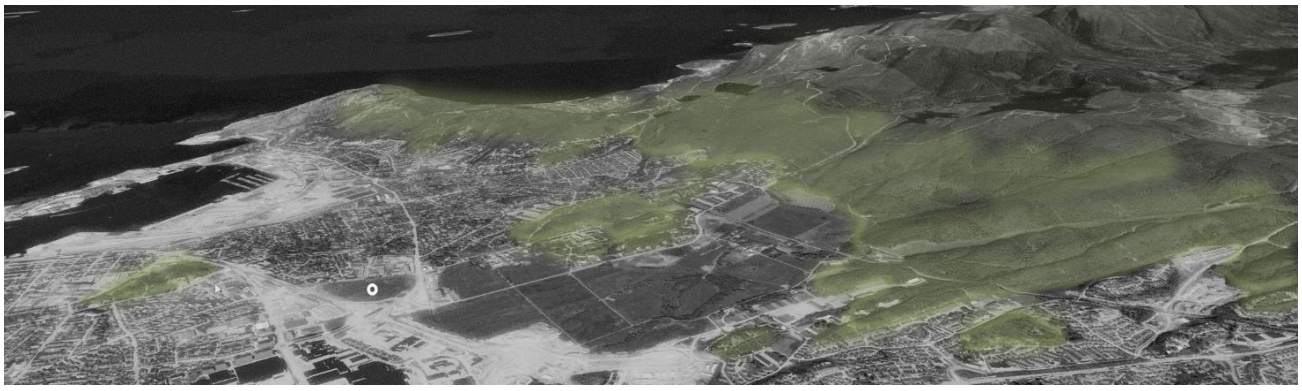
## Landskapskontekst

Prosjektområdet befinner seg midt blant Bodøs varierte landskap (Fig. 7). Bodø sentrum ligger plassert på Bodøhalvøya, en strandflate som i stor grad består av marin leire og sand, samt skjellsand og myrstrekninger (Store norske leksikon, 2021). Bebyggelsen strekker seg videre langs belter av kysten. Utenfor bykjernen i vest åpner storhavet seg, med en rekke øyer og holmer. Nord og nordøst for sentrum ligger Bodømarka med skogkledde åser og vann, som gradvis går over i mer alpine formasjoner i retning Sjunkhatten nasjonalpark, samt tindeformasjoner langs kysten. Sør for byen ligger Saltfjorden som også er med å avgrense Bodøhalvøya.

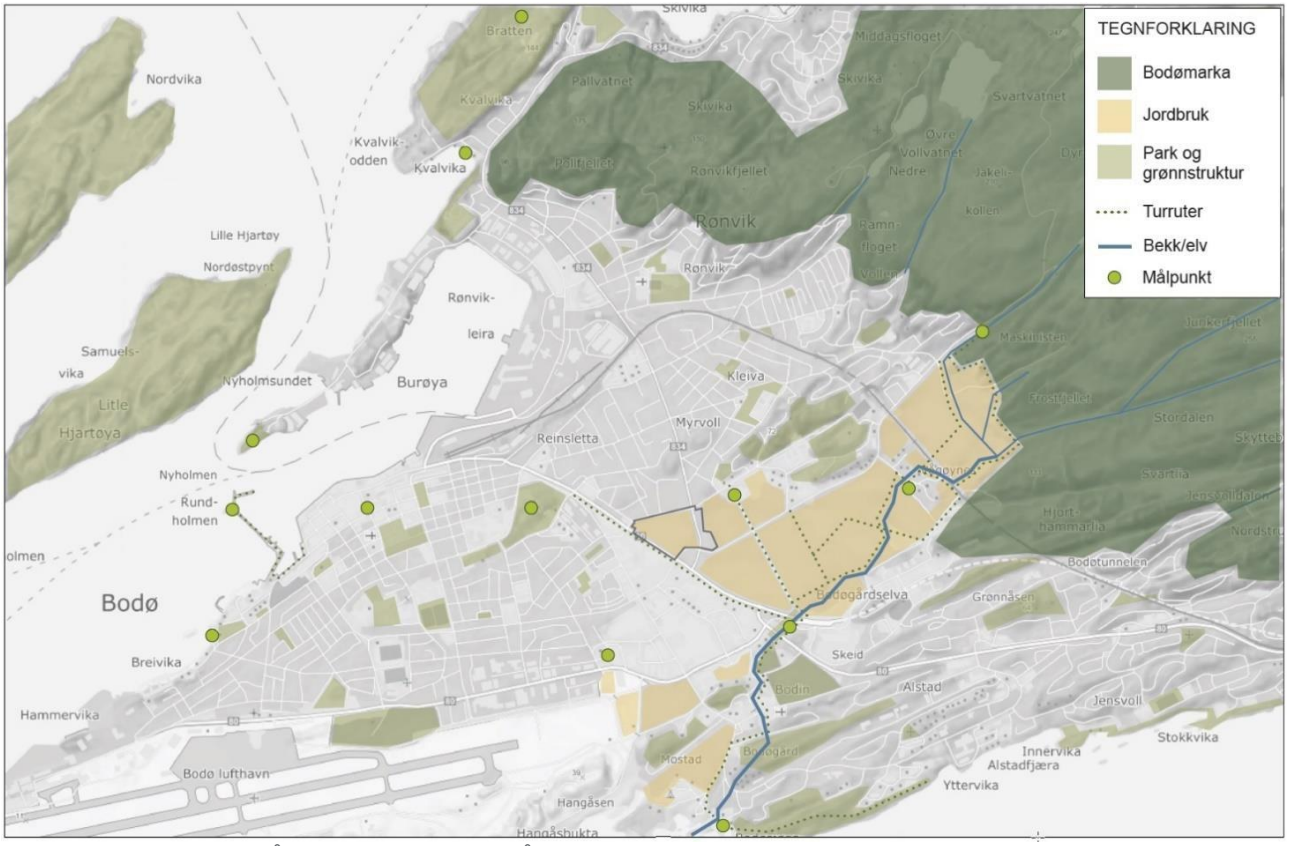


*Figur 7 Prosjektområdets plassering blant variert landskap. Bakgrunnskartet viser byen sett fra øst/nordøst. Bilder fra øverst fra venstre: Bodøelva, Renåsparken, Moloen, utsikt fra Bodømarka (Dyrlia), jordbrukslandskap nær Vågøynes, utsikt fra Keiservarden.*

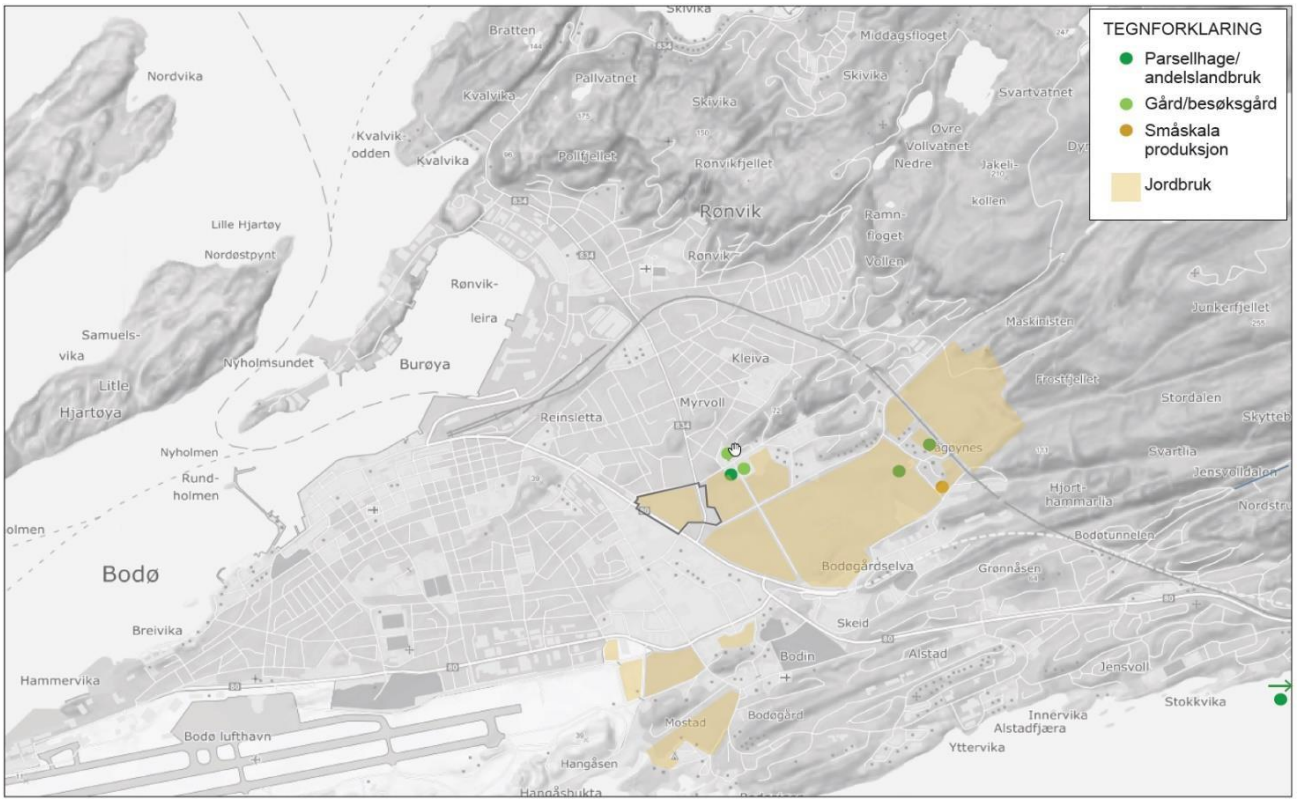
Prosjektområdet ligger i gamle Bodin kommune/landbruksdistrikt, lokalisert i en akse midt mellom bysentrum og Bodømarka. Mellom marka og byen er det enkelte terrengformasjoner som er hevet over den lavereliggende strandflaten. Disse kommer frem som mindre koller i landskapet, og omkranses i dag av bebyggelse og jordbrukslandskap (Fig. 8).



*Figur 8 Prosjektområdets plassering mellom byen og marka. Nærliggende opphøyde terrengformasjoner markert.*




*Figur 9 Grønnstruktur og åpent vann. Prosjektområdet er markert med svart omriss sentralt i bildet.*




*Figur 10 Blågrønne strukturer og jordbruksområder nær prosjektområdet. Prosjektområdet er markert med svart omriss sentralt i bildet.*

Kartene over (Figur 9 og 10) viser omkringliggende grønnstruktur med tilhørende målpunkt for rekreasjon. Prosjektområdet ligger sentralt mellom urbane parker og grønnstruktur, jordbruksområder og Bodømarka. Fra marka og til sjøen renner det i hovedsak kun åpent vann langs Bodøelva.

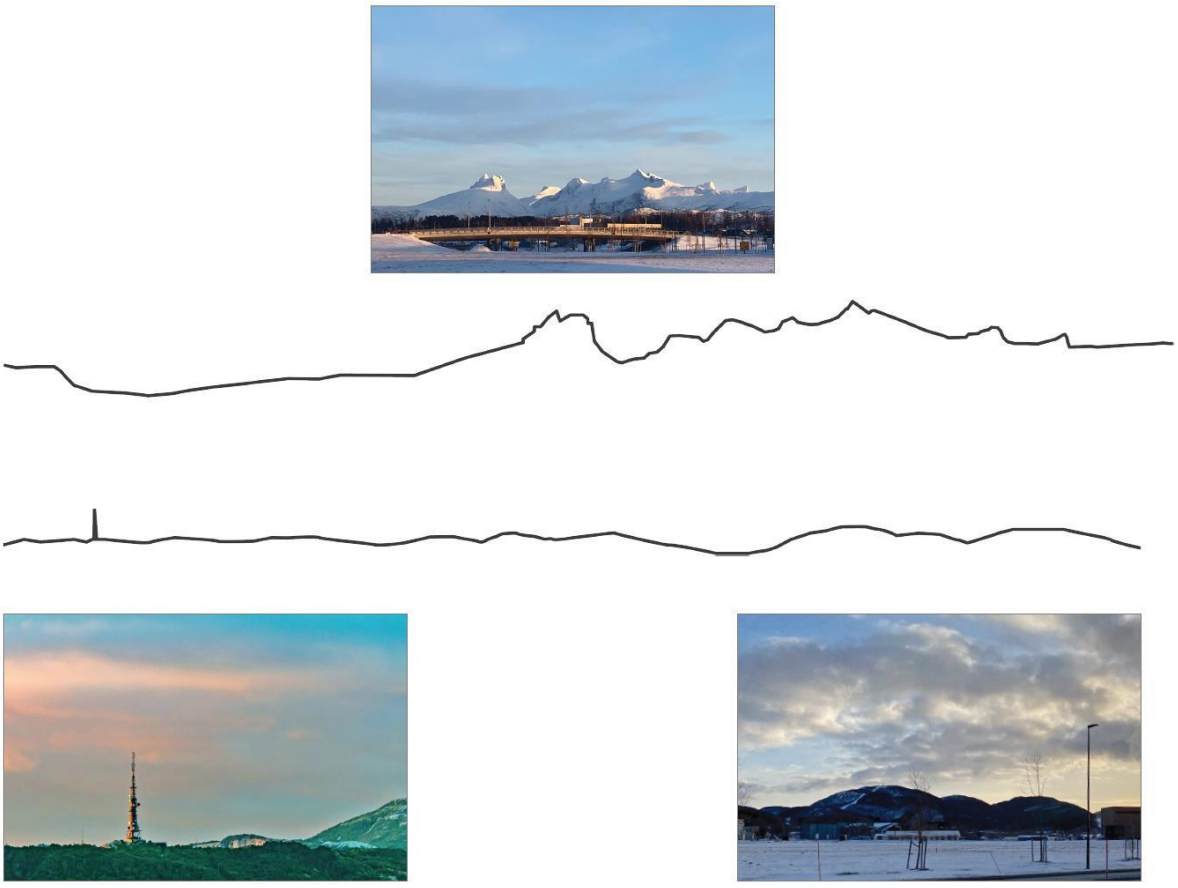
### Silhuetter og lys

Prosjektområdet befinner seg på et forholdsvis flatt område hvor man har godt utsyn til omkringliggende områder. I enkelte himmelretninger mer enn andre. Man kan anta at utsikten vil endres noe dersom man ser området fra et høyereliggende nivå. Formasjonene og silhuettene man har utsikt til, varierer mellom avrundede åser og til alpine tinder.

I sørøstlig retning rager Børvasstindene (Fig. 11). Fra et høyreliggende nivå vil man mulig kunne se videre sørover i retning mot alpine formasjoner ved Småtindan og Gildeskål. I øst og nordøst ser man mot Bodømarka (Fig 11), hvor Linken (mast) er et landemerke. I mørketiden er Linken opplyst med ulike fargespill som varierer gjennom døgnet.

Været, tiden på året og døgnet gjør at opplevelsen av landskapet forandres. Kontrastene mellom mørketiden på vinteren og midtnattsol på sommeren påvirker hvordan man ser på landskapsomgivelsene og omkringliggende landskapskontekst, både det naturlige og det menneskeskapte. Når været er på sitt røffeste og sikten er knapp vil silhuetten av omgivelsene forsvinne, mens man på klarværsdager kan ta inn det omkringliggende landskapet.

Hvordan lyset kan påvirke opplevelsen og landskapskonteksten er skildret i bildene i figur 12.



*Figur 11 Silhuetten av Børvasstindene (øverst) med Børvasstindenes alpine former og Bodømarka (nederst) med avrundede former.*



*Figur 12 Været, tiden på året og døgnet påvirker hvordan man opplever omkringliggende landskap, både det naturlige og det menneskeskapte landskapet.*

# 4 Kommunikasjon og målpunkt

I dette kapittelet beskrives den overordnede kommunikasjonen rundt prosjektområdet. Det er også utarbeidet en trafikk- og mobilitetsanalyse som går nærmere inn i detaljer knyttet til eksisterende og framtidig trafikkavvikling.

### Ferdselsårer og avstander

Thalleåkeren ligger i krysningen mellom boligbebyggelse, næringsområder og landbruksområder (Fig.13). Man kan si at området ligger akkurat på utsiden av Bodø sentrum. Snittet nedenfor viser strukturen i Bodø som strekker seg fra Bodømarka til havet.



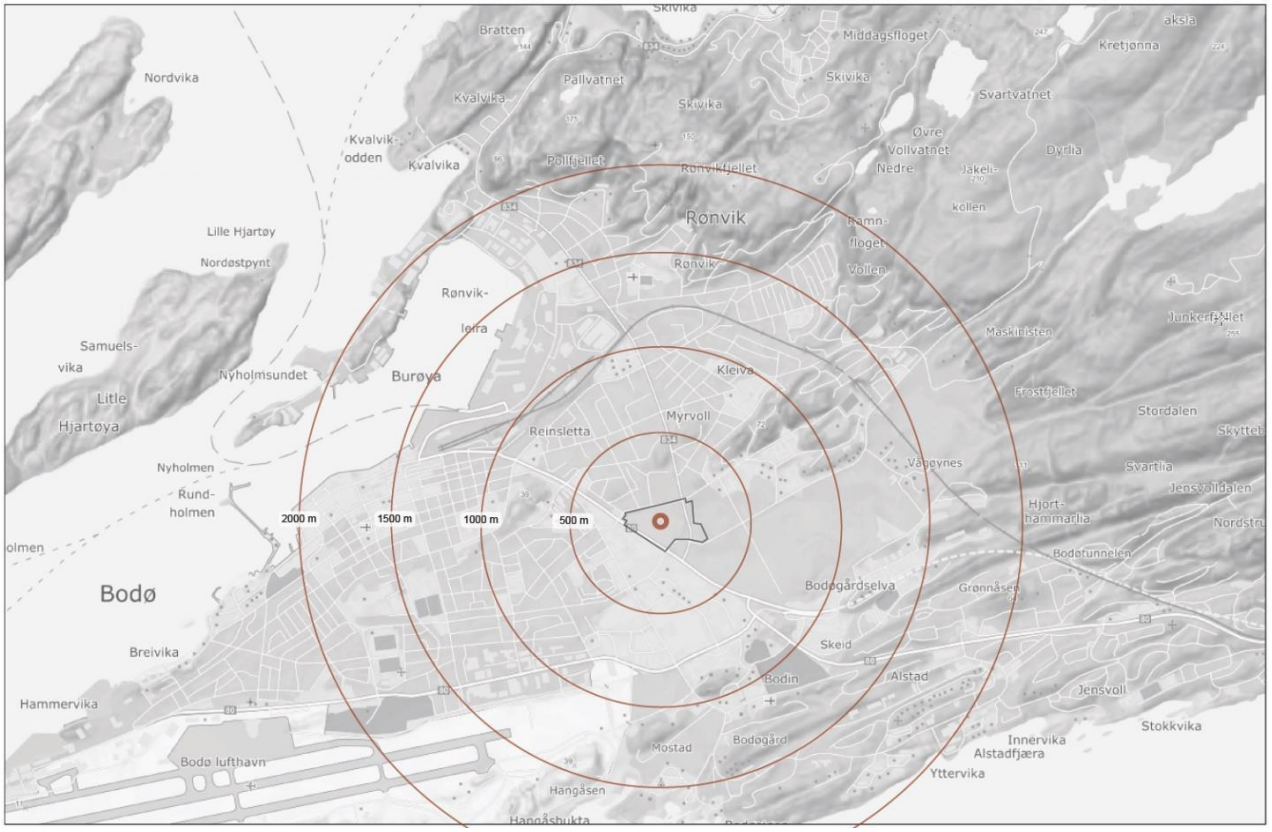

*Figur 13 Prinsippsnitt der prosjektområdet er markert med rund, stipla linje mellom infrastruktur, bolig og jordbruksområder. Bilder fra øverst til venstre: utsikt nordover mot Sjukhatten nasjonalpark, rundkjøring ved RV80, Bodø sentrum, Bodømarka, jordbrukslandskap ved Vågønes, Bodø havn.*

To sentrale ferdselsårer (Fig. 14) går forbi prosjektområdet; RV80 som leder inn til Bodø sentrum og Kirkeveien som strekker seg gjennom Rønvika og videre ut av byen i nordlig retning. Denne lokaliteten gjør tomten svært synlig for reisende til og fra Bodø. Korte avstander gjør allikevel at området oppfattes nokså sentralt (Fig. 15 og 16). Det er omtrent lik avstand fra prosjektområdet til Maskinisten utfartsparkering til marka, som til Glasshuset og Torget midt i Bodø sentrum.





*Figur 14 Prosjektområdet til venstre i begge bildene. Prosjektområdet sett fra RV80 (venstre) og mot Kirkeveien (høyre).*



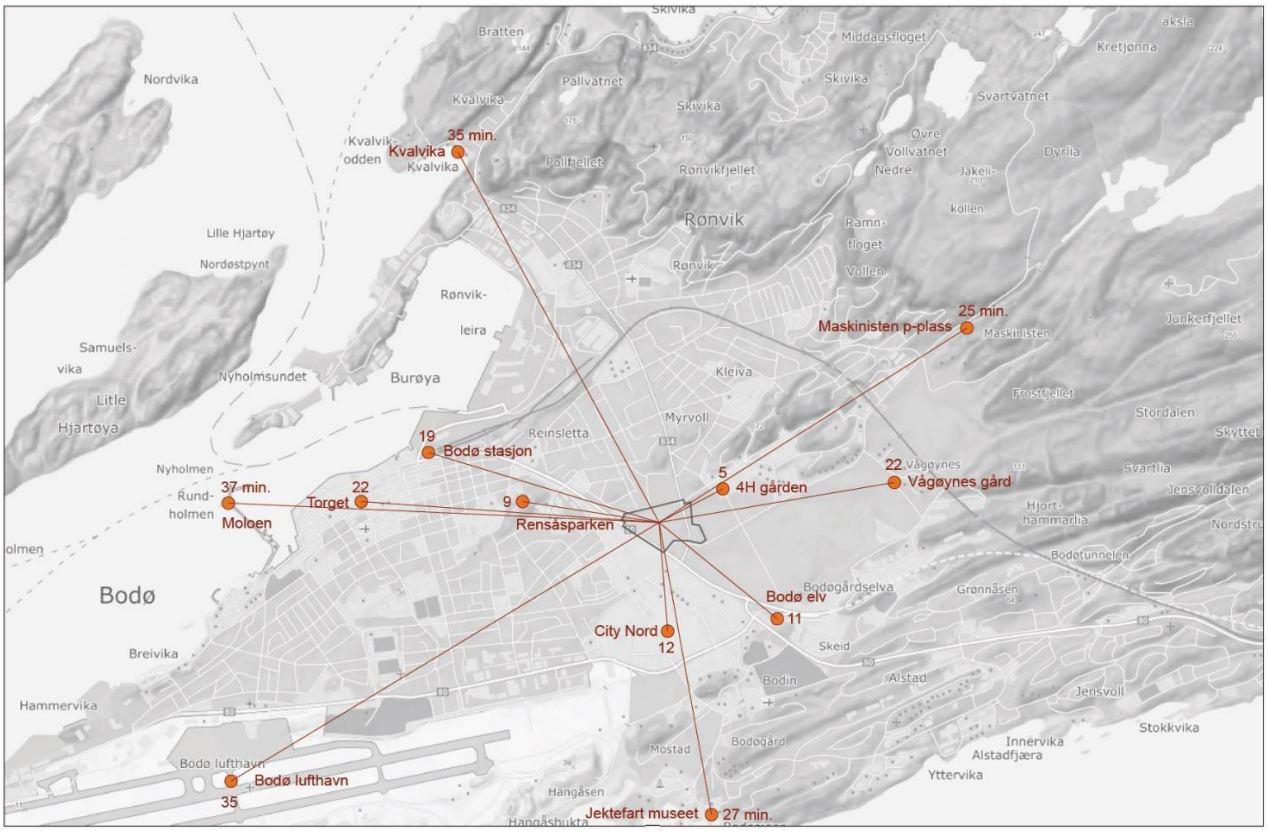

*Figur 15 Avstander i luftlinje fra prosjektområdet. Prosjektområdet er markert med svart omriss og rød sirkel sentralt i bildet.*

### Tilgjengelighet for myke trafikanter

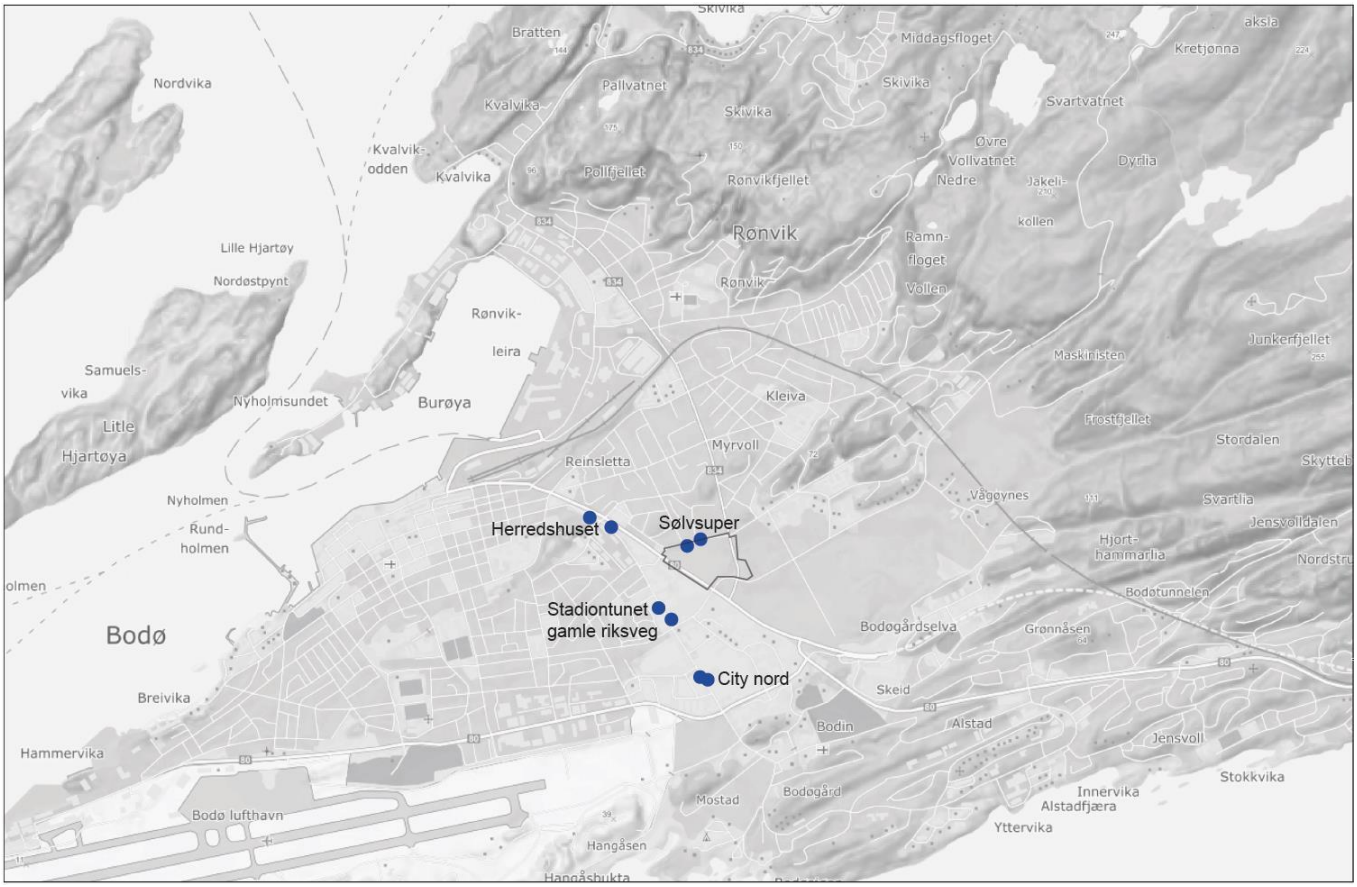
Sykkel er et mye brukt transportmiddel for reiser internt i Bodø by, spesielt på sommeren. Ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt (2017) er det flere kvinner som sykler og flere som bruker sykkel til arbeidsreiser enn i resten av landet. Gjennom arbeidet med oppgradering av hovedinnfartsåren til byen, riksvei 80, er det også lagt til rette for bedre forhold for gående og syklende.

Den nærmeste kollektivholdeplassen til Thalleåkeren heter Sølvsuper (1). Andre nærliggende holdeplasser er Herredshuset (2), Stadiontunet (3) og Junkerveien (4). Det går ikke kollektivbuss langs riksvei 80. Regionbusser stopper på City Nord, sør for Stadiontunet.

| Holdeplass | Buss | Rute | Intervaller |
|---|---|---|---|
| Sølvsuper | 3 | Stordalen – Sentrum - Vollen | 1 gang i timen (ikke søndager) |
| Herredshuset | 1, 2 | Bjørndalslia / Universitetet – Bodø lufthavn | 3 ganger i timen på hverdager. 1 gang i timen i helgene. |
| Stadiontunet | 1,2,3 | | |
| City Nord | 1,2,3,4 | 4 = Tverlandet | |
| City Nord | 100 | Fauske stasjon | |
| City Nord | 200 | Glomfjord, Halsa | |
| City Nord | 300 | Beiarn | |



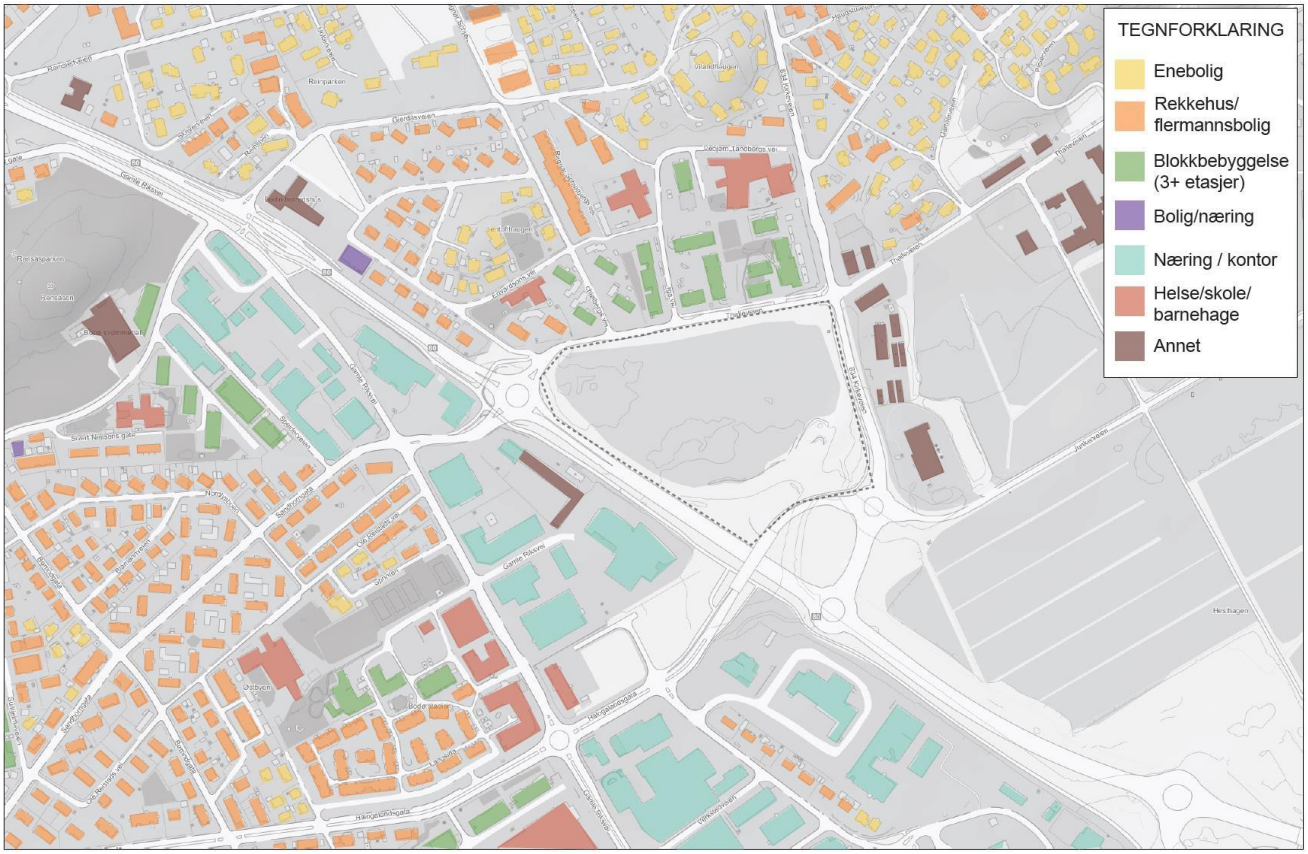

*Figur 16 Gangavstander i minutter til målpunkt i nærheten av prosjektområdet.* ***Prosjektområdet er markert med svart omriss sentralt i bildet.***




*Figur 17 Bussholdeplasser. Prosjektområdet er markert med svart omriss sentralt i bildet. Kilde: reisnordland.no*

# 5 Bebyggelse

## Eksisterende bebyggelse




*Figur 18: Eksisterende bebyggelse.*

Typisk for bebyggelsen rundt Thalleåkeren er at bebyggelsen er variert, slik vist i figur 18. Langs Kirkeveien består bygningene av hovedsakelig industribebyggelse, mens langs Thalleveien er det relativ høy boligbebyggelse, med bygninger på mellom 2 og 8 etasjer. Bebyggelsen danner ikke et tydelig fasadeliv mot veiene, og karakteren av området oppleves nok som et typisk sub-urban område. Langs Riksvei 80 består bebyggelsen av utadrettet og bilbasert næring samt kontorbebyggelse. Den bilbaserte næringa består av lavere bebyggelse på en til to etasjer mens BIG-bygget (Fig.21) skiller seg ut med sine seks etasjer.

### Kirkeveien

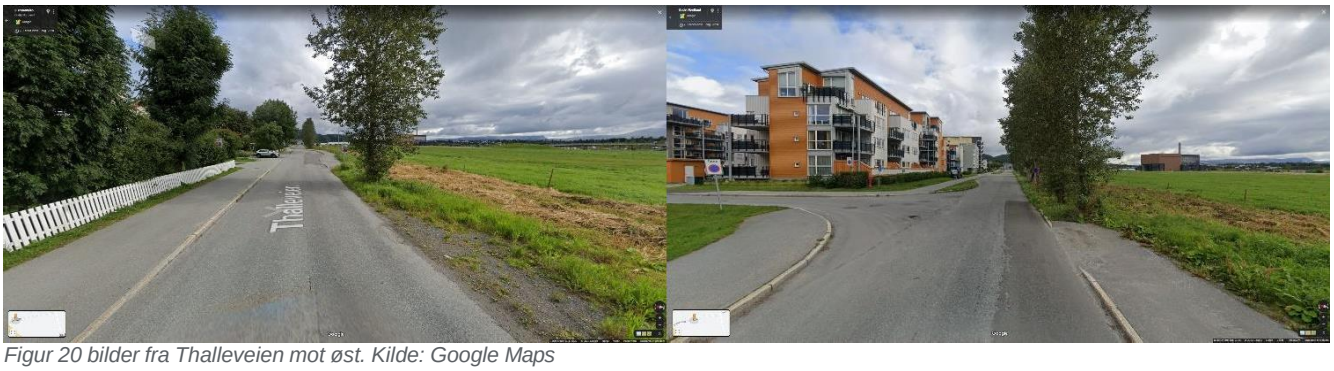



*Figur 19 Bebyggelse langs Kirkeveien, venstre bilde mot sør, høyre bilde mot nord. Kilde: Google Maps*

Kirkeveien, vist med bilder i figur 19 langs prosjektområdet er utformet med tosidig fortau og sykkelfelt. Mot prosjektområdet er det beplantet svenskeasal. Bebyggelsen langs prosjektet varierer fra enklere bygninger

tilknyttet Bodø Kommunes gartneri og til det ruvende bioanlegget Keiseren. Nord for prosjektområdet består bebyggelsen langs Kirkeveien av hovedsakelig småhusbebyggelse.

**Thalleveien**




*Figur 20 bilder fra Thalleveien mot øst. Kilde: Google Maps*

Thalleveien, vist med bilder i figur 20, er utformet med ensidig fortau og ensidig bebyggelse. Bebyggelsen varierer i høye mellom 2 etasjer lengst vest, og til 8 etasjer i boligblokka i krysset mellom Thalleveien og Kirkeveien. Mot prosjektområdet ligger en trerekke, som sammen med grønne rabatter og beplantning foran boligene, gir en relativt landlig karakter. Bebyggelsen markerer tydelig overgangen til boligområdet lenger nord.

**Riksvei 80**




*Figur 21 Venstre bilde viser bebyggelsen på vestsiden av Riksvei 80, med gang- og sykkelvei. Høyre bilde viser det nyere BIG-bygget ved rundkjøringa like vest for prosjektområdet. Kilde: Google Maps*

Riksvei 80 er hovedinnfartsåren til Bodø og er bygget som en firefelts-bilvei, med ensidig gang- og sykkelvei. Det er planta poppeltrær langs bilveien, mot Thalleåkeren. Mellom bilveien og gang- og sykkelvei er det plantet søyleosp. Det er hovedsakelig bilbasert næringsvirksomhet langs Riksveien, med flere bilforhandlere og bilbasert næringsvirksomhet. Som figur 21 viser, består størstedelen av bygningsmassen av lavere bygg med varierende arkitektonisk kvalitet. Det nyere BIG-bygget har en høyere arkitektonisk kvalitet. Den lave bebyggelsen gir veien en åpen karakter, med god utsikt til horisonten. Tomtene langs Riksveien har en sentral beliggenhet og er lett tilgjengelige, og det er sannsynlig at bygningsmassen med årene vil transformeres til en høyere tetthet og høyere volumer.

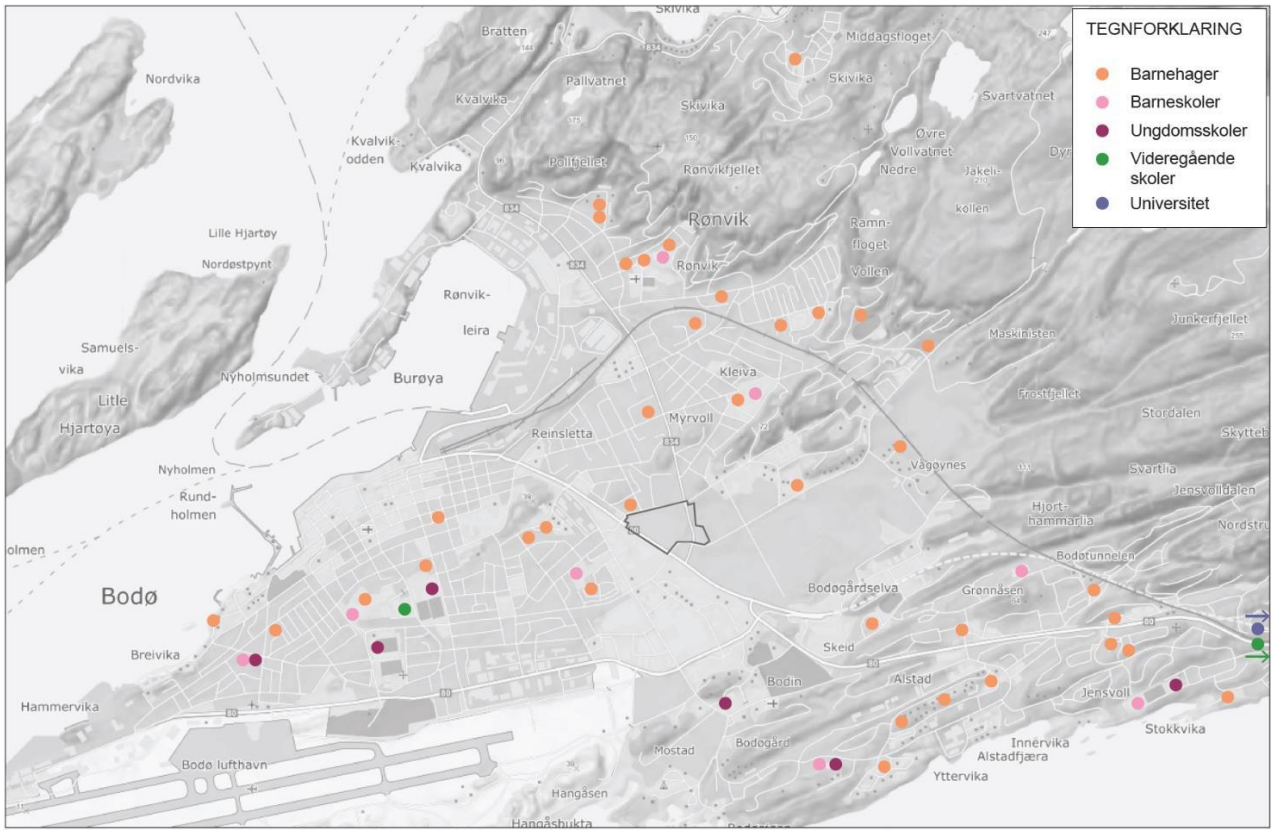
**Hålogalandsgata**




*Figur 22 Sammensatt bilde fra broa over Riksvei 80. Kilde: Google Maps*

Broa over riksvei 80 (Hålogalandsgata) er mot prosjektområdet bygget på en opparbeidet jordvoll med tilhørende støttemurer. Som figur 22 viser, er det plantet poppeltrær mot prosjektområdet. Veibanen består av tofelts kjørevei, samt tofelts sykkelvei og gangfelt på nordsiden av brua. Figur 22 gir en god oversikt over bebyggelsen rundt prosjektområdet.

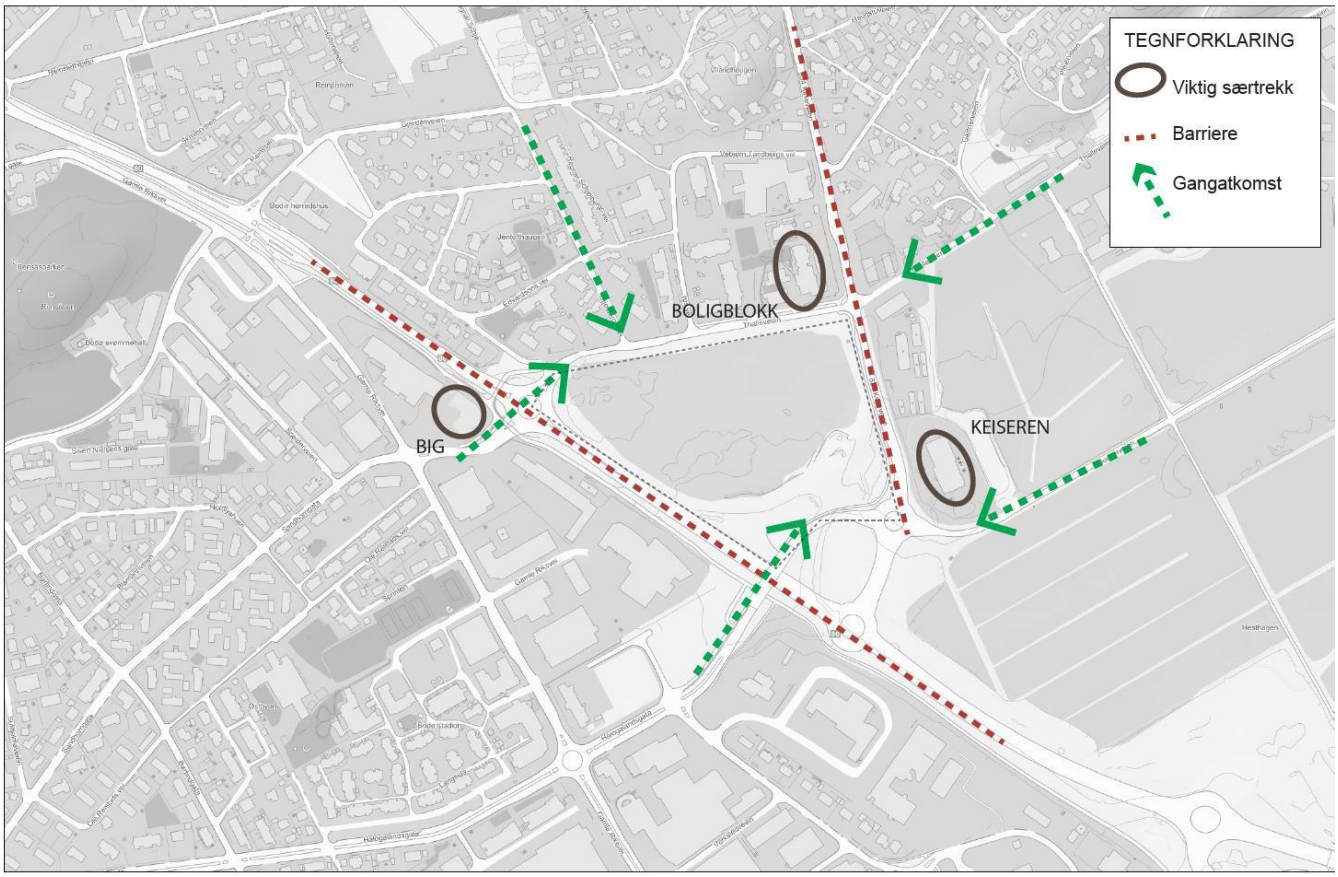
## Sosial infrastruktur




*Figur 23 Oversikt over barnehager og undervisningsfasiliteter. Prosjektområdet er markert med svart omriss sentralt i bildet.*

Prosjektet har ambisjoner om å tilby arealer til undervisning. Figur 23 viser plassering av eksisterende barnehager og skoler. Det er en videregående skole i Bodø sentrum, mens Bodin videregående skole og universitetet er lokalisert på Mørkved ca. 3 km øst for kartutsnittet.

## Særtrekk




*Figur 24 Barrierer og særtrekk ved prosjektområdet*

Inntil det aktuelle prosjektområdet er det tre bygninger som har en høyde som tydelig bryter silhuetten til resterende bygninger; Keiseren, boligblokk i Thalleveien og BIG.

Kirkeveien og Riksvei 80 har en årsmiddel døgntrafikk ifølge vegdata.no på henholdsvis ca. 8500 og 9200 biler, som skaper tydelige barrierer rundt prosjektområdet. Brua over riksvei 80 er en del av Hålogalandsgata, som danner en barriere både funksjonelt og visuelt mot sørvest.

Kirkeveien og har en betydelig lavere fartsgrense enn riksvei 80, og har i likhet med Hålogalandsgata både sykkel- og gangvei mot Thalleåkeren, som gjør at det ligger til rette for å benytte Kirkeveien og nedre del av Hålogalandsgata som atkomst for gående og syklende.

Langs Junkerveien er det etablert fortau fram til Maskinisten, som er et populært brukt utfartssted til Bodømarka. Hålogalandsgata, som ender i ei bru over Bodøveien, har både fortau og sykkelvei, og vil trolig være den foretrukne adkomsten for de som kommer fra City Nord og fra Bodøsjøen. Ved Big-bygget er det etablert undergang under riksvei 80, som vil være en viktig atkomst for de mest sentrumsnære bydelene. For Rønvika, som er området Nord for Thalleåkeren, er det flere gode gang- og sykkelatkomster til Thalleåkeren, de mest aktuelle vil trolig være Thalleveien, Kirkeveien og Ragnar Schjølbergs vei.

# 6 Bo- og bymiljø

## Sosial infrastruktur



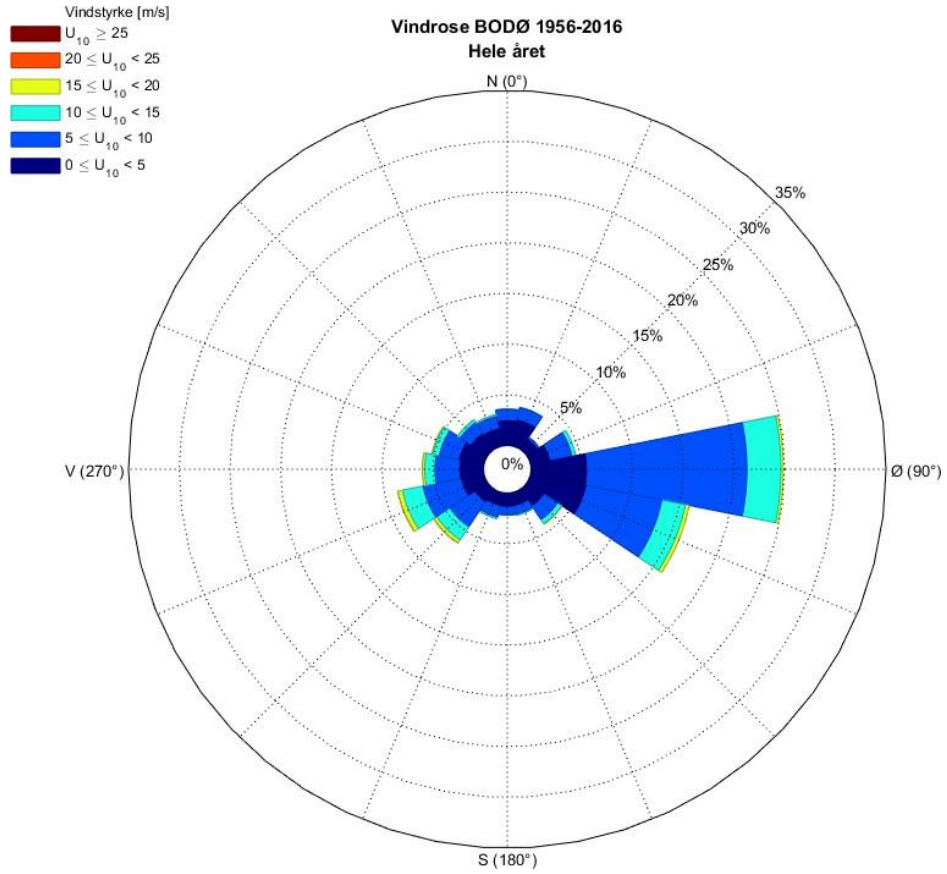

*Figur 25 Kulturelle og sportslige aktiviteter rundt prosjektområdet som er markert med svart omriss sentralt i bildet.*

En klar overvekt av kultur er plassert i Bodø sentrum, mens det er etablert en del idrettshaller nærme Hålogalandsgata i aksen mellom riksvei 80 og Aspmyra stadion.

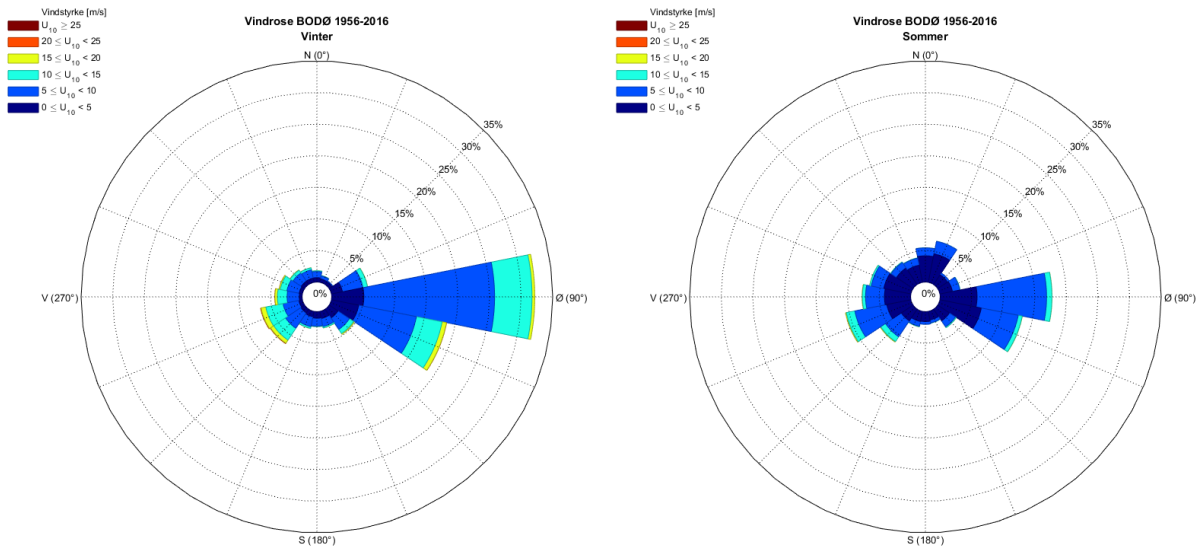
## Lokalt klima

Vindroser for området er vist i figur 26 og 27. Figurene viser statistisk fordeling av vindretninger som prosentvise andeler av tiden det blåser fra ulike retninger. I disse figurene er statistikken også delt etter vinter- og sommerhalvår.

Den fremherskende vindretningen i området er fra øst (Ø) til øst-sørøst (ØSØ). Både på sommeren og på vinteren er det vind fra øst som er dominant – men dette er ikke et entydig bilde, vind fra andre retninger forekommer hele året. Man kan se at vind fra vest-sørvest oppstår oftere enn andre ikke-nevnte retninger og at det veldig sjelden er vind fra nordlige og sørlige retninger.




*Figur 26: Vindrose over året.*




*Figur 27: Vindrose, delt i hhv. vinter- og sommerhalvår.*

Gjennomsnittlig vindhastighet over hele året er på 6,3 m/s (tabell 1). Dette er en relativt høy middelvind, og kan f.eks. sammenlignes med 2,7 m/s for Oslo.

I inndelingen i tabell 2 ser man at det blåser hyppigst med styrke mellom 6 – 10 m/s (47 % av året). Vind med hastighet mellom 1 – 5 m/s oppstår ca. 35 % av året, og det er relativt sjeldent «vindstille» (vindhastighet < 1 m/s).

De sterkeste vindhastighetene (opptil 16 – 20 m/s) inntreffer også sjeldent (1,9 % av året), og som regel ved vind fra vest og øst på vinterstid.

Vindhastighetene det refereres til i meteorologisk data er vind i vanlig referansehøyde, 10 meter over bakken. Vindstatistikken er basert på data for perioden 1957-2016 fra Meteorologisk institutts målestasjon ca. 2,0 km fra planområdet. Vindretning på et sted påvirkes av det lokale terrenget, og forholdene i det aktuelle området vil kunne avvike noe fra dataene fra Bodø lufthavn. Det anses derimot ikke å være noen forhold eller terreng som tyder på at det vil være store forskjeller mellom målestasjonen og planområdet. Vindstatistikken anses dermed som gjeldende for planområdet.

| Meteorologisk stasjon | Observert middelvind (m/s) |
|---|---|
| Bodø lufthavn | 6,3 |

*Tabell 1: Observert middelvind over året.*

| Meteorologisk stasjon | Hastighet (m/s) | Andel av tid (%) |
|---|---|---|
| Bodø lufthavn | <1 | 3,58 |
| | 1 - 5 | 34,74 |
| | 6 - 10 | 46,74 |
| | 11 - 15 | 12,89 |
| | 16 - 20 | 1,89 |

*Tabell 2: Andel av året ulike vindhastigheter forekommer, inndelt.*

## Forurensning

Det er ikke utført målinger av støv fra tilliggende bilveier. Med tanke på relativt store trafikktall anbefales det å måle støvbelastningen slik at man kan vurdere tiltak mot støv fra Kirkeveien og riksvei 80 i utvikling av prosjektet. Siden riksvei 80 har høyest fartsgrense og høyest trafikktall vil trolig randsonen av Thalleåkeren inntil riksvei 80 vil være mest støvutsatt.

## Støy




*Figur 28 Utsnitt fra kartløsningen miljøatlas.no for veistøy og flyplasstøy, utsnitt tatt 2022-05-16. Beregningen er utført før ferdigstillelse av ny riksvei 80, men gir likevel en pekepinn på antatte støyforhold.*

Støyforholdene på Thalleåkeren er preget av støy fra Kirkeveien og riksvei 80. Støy fra Thalleveien er ikke medtatt i kartleggingen på miljøatlas.no, men vil trolig ha liten innvirkning på dagens støysituasjon. Tiltak mot å minimere støy fra riksvei 80 og Kirkeveien må vurderes i prosjekteringen av bebyggelsen. Det vil bli utarbeidet støyrapport som beskriver støysituasjonen etter realiseringen av stadion, med anbefalte tiltak. Som figur 28 viser, ligger Thalleåkeren like utenfor gul støysone til flyplassen.

# 7 Anbefaling

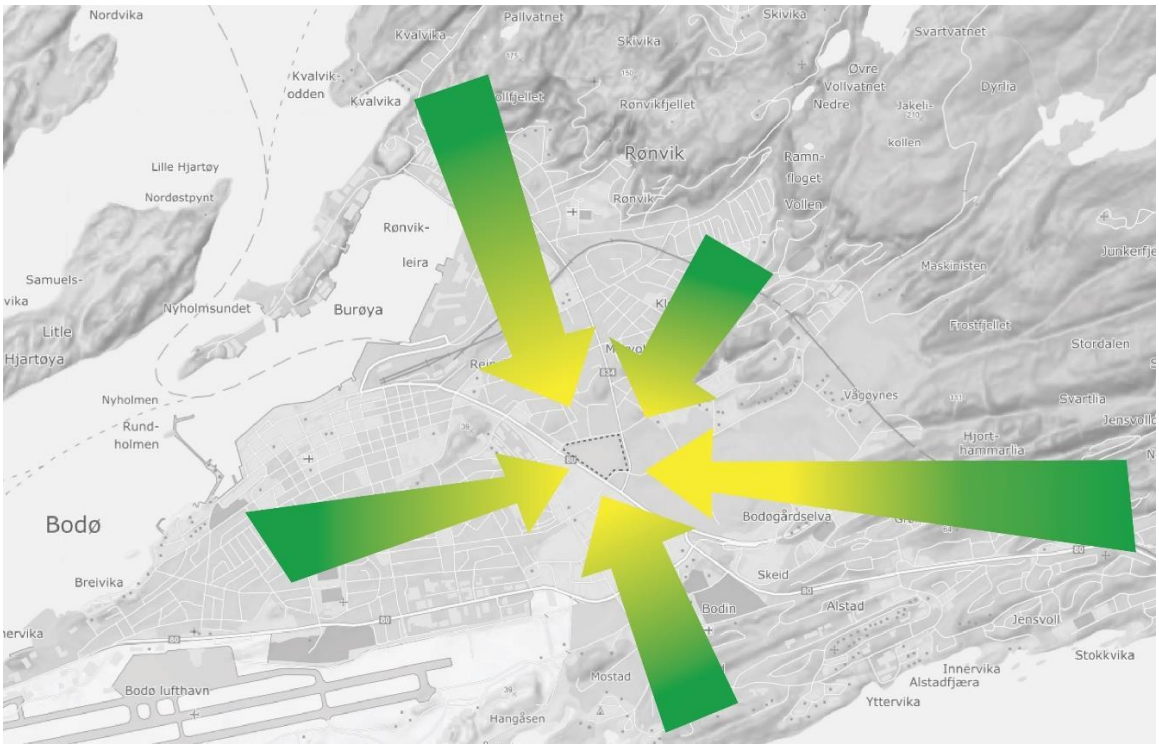
Prosjektområdet er både sentrumsnært og lett tilgjengelig for folk som kommer langveisfra. Samtidig har området en unik beliggenhet tett på naturen og jordbruksareal. Tilgjengelighet er viktig, både i form av universell og inkluderende utforming, og i aktivitetene som ønskes tilbydd.

### Et bindeledd mellom kultur og natur

Nordland Idrettspark har et potensiale til å bli et bindeledd mellom Kulturkvartalets sentrumspuls, via byens grønnstruktur og til urban dyrking på Rønvikjordene og videre mot innfallsporten til Bodømarka.




*Figur 29*




*Figur 30 Beliggenhet sentralt på Bodøhalvhøya.*

### Prosjektets forhold til tilgrensende veier

Thalleåkeren har en svært sentral plassering på Bodøhalvøya, og er lett tilgjengelig både for gående, syklende, og fra bil eller buss. Samtidig er Thalleåkeren omkranset på tre sider av relativt trafikkerte veier. Det vil være svært viktig for prosjektet å utnytte de mulighetene den sentrale plasseringen av prosjektet gir – og optimalisere atkomst og personflyt til- og fra anlegget. Samtidig synes det nødvendig å skjerme Thalleåkeren mot de utfordringene til prosjektområdet som stedsanalysen peker på, - som hovedsakelig gjelder trafikkstøy og vind fra øst.

# 8 Kilder


- Bodø kommunes kartportal Karttjenester - Bodø kommune (bodo.kommune.no)
- ReisNordland www.reisnordland.no
- Gamle Bodø (2022) Bodøs historie | gamlebodo.com
- Store norske leksikon (2021) Bodin – Store norske leksikon (snl.no)
- Plan for idrett og friluftsliv 2019 – 2022 Plan for idrett og friluftsliv 2019 - 2022 - Bodø kommune (bodo.kommune.no)
- Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033: Kommuneplanens samfunnsdel 2021 - 2033 (framsikt.net)
- Kommunedelplan for kultur 2018 – 2027: Kommunedelplan for kultur - Bodø kommune (bodo.kommune.no)
- Handlingsplan for trivsel og gode levekår 2018-2021:BYRAA_Bodø_Kommune_Folkehelseplan_Digital_M_Vedlegg.pdf (bodo.kommune.no)
- Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i Bodø kommune 2016:
- https://bodo.kommune.no/getfile.php/1321116-1570627317/Filer/2019/10%20oktober/Handlingsplan%20for%20trivsel%20og%20levek%C3%A5r/Oversikt%20over%20helsetilstand%20og%20p%C3%A5virkningsfaktorer.pdf
- Kommunefakta Bodø (Kostra-tall / SSB): https://www.ssb.no/kommunefakta/bodo
- Støyrapport Detaljregulering for Herredshuset, (SWECO 2020): https://bodo.kommune.no/getfile.php/1351564-1636103181/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Kart%20og%20arealplaner/Arealplaner/Planprosesser/2020/Detaljregulering%20for%20Herredshuset/3%20Vedtak/9.%20St%C3%B8yrapport%2011.03.20.pdf
- Trafikk, støy og støvrapport Detaljregulering for Herredshuset, (EFLA 2019): https://bodo.kommune.no/getfile.php/1351558-1636103175/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Kart%20og%20arealplaner/Arealplaner/Planprosesser/2020/Detaljregulering%20for%20Herredshuset/3%20Vedtak/10.%20Trafikkanalyse%2030.10.2019.pdf
- På to hjul i Bodø - sykling og mulighet for sykkelbruk i Bodø (TØI 2017): På to hjul i Bodø - sykling og mulighet for sykkelbruk i Bodø - Transportøkonomisk institutt (toi.no)
- Bodø/Glimts hjemmesider: Velkommen til Bodøs nye storstue / Bodø/Glimt
- Levekår og livskvalitet i Nordland 2014: https://www.nfk.no/_f/p1/i4e6edbed-2070-4603-9132-3a68d7210f89/levekar-og-livskvalitet-i-nordland-2014.pdf
- Sosiokulturell stedsanalyse og brukerstudie i forbindelse med utviklingen av boligprosjektet Molobyen (Prologue / COurban, 2019): Presentasjon Bodø_COurban_Prologue_mars.pdf (bodo.kommune.no)