GLIMTECH AS

NORDLAND IDRETTSPARK

Mobilitetsplan

Fag: Trafikk Dokumentnr.: TM01-03 Versjon: 01 Dato: 29.04.2022



GLIMTECH AS

NORDLAND IDRETTSPARK

Vår referanse Dato Pål Hågensen 29.04.2022

Mobil

95129048

E-post

pal.hagensen@afry.com

ADVANSIA PART OF AFRY AFRY ÅF PÖYRY Norconsult GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS

Revisjonsoversikt

Ver.	Beskrivelse	Status kontroll + dato	Sign.	Godkjent dato	Sign.
01	Oppdaterte grunnlagstall for trafikkmengde	14.05.2022	HRO	14.05.2022	PH
02	Sykkelparkering	23.06.2022	HRO	23.06.2022	PH
03	Revisjon ifm. revidert planforslag	19.03.2025	JHJ	20.03.2025	PH
04	Revisjon	15.05.2025	PH	15.05.2025	KM

Utarbeidet av:

Helene Romundstad, Sivilingeniør Trafikk, AFRY Norway AS

Pål Hågensen, Senioringeniør Samferdsel, AFRY Norway AS

Martina Lima, Sivilingeniør Samferdsel, AFRY Norway AS

Julie Hjortland, Sivilingeniør Samferdsel, AFRY Norway AS

Sammendrag

Mobilitetsplanen beskriver fysiske og organisatoriske tiltak som vil sikre god fremkommelighet for miljøvennlige transportalternativ som kollektivtransport, gange og sykkel, samt redusere behov og ønske for bilbruk til og fra fremtidige Nordland idrettspark på Thalleåkeren.

Dagens kollektivtilbud i området rundt Thalleåkeren gir gode forutsetninger for å reise kollektivt til og fra stadionområdet da holdeplassene Sølvsuper, Stadiontunet og Stadiontunet gamle riksveg ligger henholdsvis 150 m, 450 m og 470 m unna planlagt stadion. Alle de fire bybusslinjene i Bodø dekkes av disse holdeplassene. Det er anbefalt at Sølvsuper bygges ut for å sikre universell utforming. Oppgradering av de tre holdeplassene med busskur, riktig belysning, sitteplasser for alle type brukere og sanntidssystem er viktige tiltak for å gjøre reise med buss til og fra fremtidig stadion for Bodø/Glimt mer attraktivt.

Det er planlagt innganger til stadionområdet for gående fra alle hjørner: fra Kirkeveien, fra Thalleveien, fra krysset Kirkeveien x Thalleveien, fra kulvert ved rundkjøring i Bodøveien og fra ny tilkobling til sykkelveg med fortau i Hålogalandsgata. Dette gjør det enkelt å ankomme til fots og sikrer koblinger til sentrum av Bodø og omkringliggende nabolag. Området skal oppleves som hyggelig og trygt, både som oppholdssted og transportåre for gående.

Nordland idrettspark ønsker å være en del av Bodø kommunes ambisiøse sykkelmål. Tiltak på stadionområdet inkluderer derfor videreføring av offentlige sykkelveier til og fra stadionområdet, mulighet for etablering av bysykkelstativ, kampanjer for sykling på kampdag, lademulighet og parkering. Parkeringsplasser for sykkel skal etableres på stadionområdet fordelt i parkområdet ute. Krav i kommunedelplaner for Bodø kommune følges.

Reiser med egen bil skal oppleves som upraktisk og unødvendig. Antall parkeringsplasser for bil er begrenset til totalt 180 plasser. Etablering av prioriterte parkeringsplasser med god tilgjengelighet for handikappede, tjenestebiler og VIP er viktig for å sikre et inkluderende og trygt stadionområde.

Mobilitetsplanen er utarbeidet etter diskusjon med avdeling for byutvikling i Bodø kommune, samt gjennomgang av kommunedelplaner og løsninger fra Statens vegvesen sine håndbøker.

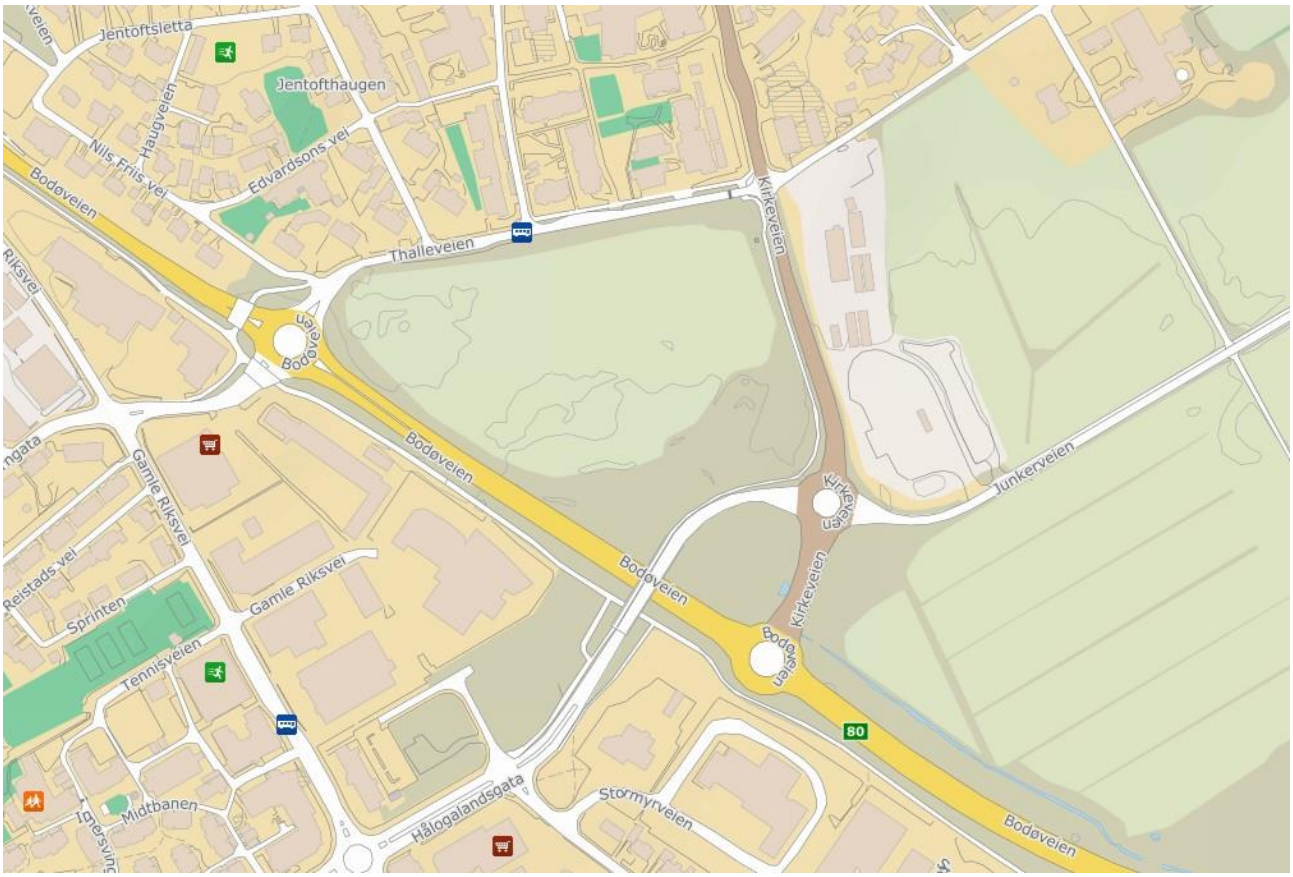
Innhold

1 Innledning 5
1.1 Planens plassering og avgrensning 5
1.2 Formål 6
1.3 Planforslaget 6
2 Kartlegging av eksisterende og fremtidig transporttilbud til området 7
2.1 Kollektivtransport 7
2.2 Gangtrafikk og universell utforming 10
2.3 Sykkeltrafikk 15
2.4 Biltrafikk 17
3 Vedtatte planer for området 19
3.1 Kommunedelplanens arealdel 2022-2034 19
3.2 Kommunedelplanen for sykkel 2018-2025 21
4 Grunnlagstall 22
4.1 Antall ansatte 22
4.2 Besøksintensivitet 22
5 Transportbelastning 23
5.1 Turproduksjon normalsituasjon 23
5.2 Turproduksjon kampdag 23
6 Reisevaner 24
6.1 Dagens reisemiddelfordeling 24
6.2 Ønsket reisemiddelfordeling 24
7 Vurdering av parkering 26
7.1 Plassering av parkeringsplasser for bilparkering 26
7.2 Sykkelparkering 27
8 Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling 28
8.1 Tiltak som kan innarbeides i reguleringsplan 28
8.2 Organisatoriske tiltak 29
9 Oppsummering 31
10 Referanser 32

1 Innledning

1.1 Planens plassering og avgrensning

Planområdet befinner seg omkring 1,5 km fra Bodø sentrum, og har sentral beliggenhet med tanke på tilgjengelighet for beboere i Bodø. Idrettsparken har planlagt plassering på Thalleåkeren, som i dag er et jordbruksareal, se Figur 1. Thalleåkeren avgrenses av Bodøveien (riksveg 80), Thalleveien (kommunal veg 24700) og Kirkeveien (fylkesveg 834). Bodøveien fungerer som en innfartsåre til Bodø. Jordbruksarealet skaper i dag et skille mellom hovedinnfartsåre inn til sentrum og boligområde på nordsiden av Thalleveien.



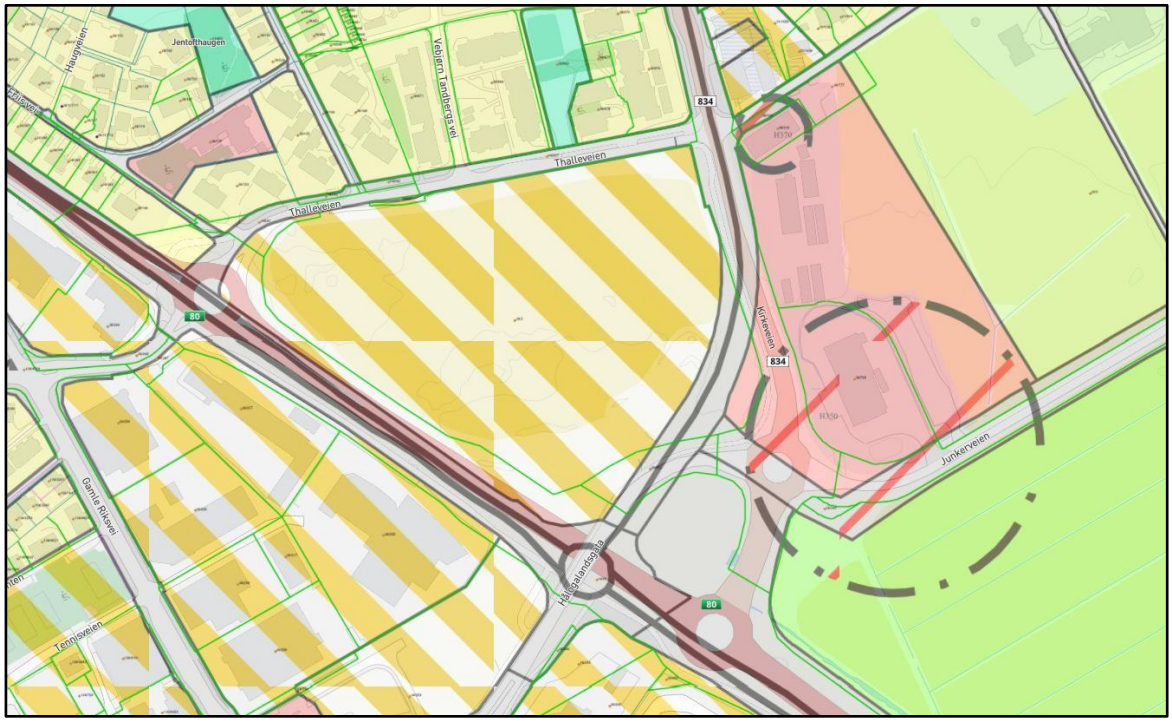
Figur 1: Plassering av planområde Kilde: kart.finn.no

1.2 Formål

Mobilitetsplanen skal bidra til å vurdere tiltak knyttet til valgt lokalisering for idrettsparken for å påvirke transportbehov og hvordan transport løses. Målet er å bidra til reduserte klimagassutslipp gjennom å redusere transportomfanget og endre reisemiddelfordelingen. Tiltakene kan være både fysiske og organisatoriske tiltak. Fysiske tiltak kan være antall parkeringsplasser, holdeplasser, plassering av inngang i forhold til gang- og sykkelveger i nærområdet. Organisatoriske tiltak skal fremme gange, sykkel og kollektiv for å begrense bilbruk. Organisatoriske tiltak kan også være å innføre regulerte parkeringsplasser og regulering for varelevering og renovasjon. Formålet i kommunedelplanen for sykkel 2018-2022 er at Bodø kommune skal bli en sykkelby for alle grupper av befolkningen, og at flere skal benytte sykkel som transportmiddel i stedet for personbil (Bodø kommune, 2018).

1.3 Planforslaget

Bodø bystyre vedtok i møte 09.12.2021 at forslag til ny kommuneplan arealdel ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn. For planområdet på Thalleåkeren ble det foreslått areal avsatt til kombinert formål (tjenesteyting/næring/idrett) og LNFR, se Figur 2.



Figur 2: Foreslått arealdisponering i ny KPA 2022-2034. Kilde: Bodø kommune (2021).

2 Kartlegging av eksisterende og fremtidig transporttilbud til området

2.1 Kollektivtransport

2.1.1 Dagens kollektivtilbud

Det er flere holdeplasser i planområdet, se Figur 3.

Holdeplassen Sølvsuper ligger i Thalleveien, ca. 150 m fra nærmeste inngang til fremtidige stadion. Thalleveien er en envegskjørt kommunal veg med elektrisk port i enden, som gjør at buss i rute kan ha gjennomkjøring. Dette er den nærmeste holdeplassen til planområdet, og betjenes av Bussrute 3 Vollen/Stordalen. Bussrute 3 har to avganger i timen mellom klokken 06:30 fra Vollen og 07:00 fra Stordalen og 19:00 på hverdager, og ellers en avgang i timen. Ruten betjenes ikke på søndager. Holdeplassen Sølvsuper er kun utstyrt med busskur i retning Stordalen.

I Gamle Riksvei, ca. 600 m nord for planområdet, ligger holdeplassen Herredshuset. Holdeplassen har busskur i begge retninger og betjenes av bussrute 1 Bjørndalslia/Bodø Lufthavn og bussrute 2 Universitetet/Bodø Lufthavn.

- Bussrute 1 har seks avganger i timen mellom klokken 07:00 og 18:00. Mellom 06:00 og 07:00 går bussen tre ganger i timen, og fra 18:00 og ut dagen går bussen en gang i timen. På lørdager er det færre avganger, en gang i timen før 09:00 og etter 18:00, ellers hver halvtime. På søndager går bussen en gang i timen.
- Bussrute 2 har seks avganger i timen mellom klokken 07:00 og 18:00, og ellers tre avganger i timen. På helgedager er det færre avganger, en-to i timen.

I Gamle Riksvei ligger også holdeplassen Stadiontunet gamle riksveg. Holdeplassen ligger ca. 470 meter fra fremtidig idrettspark og er utstyrt med busskur i begge retninger. Holdeplassen betjenes av rute 1, 2, 3.

Stadiontunet holdeplass i Hålogalandsgata, ca. 450 meter unna fremtidig idrettspark, betjenes av rute 4 (Løpsmark-Tverlandet), som har to-fire avganger i timen. Denne holdeplassen har kun busskur i retning Løpsmarka.



Figur 3: Oversikt over holdeplasser i nærheten av planområdet. Kilde: Finn kart

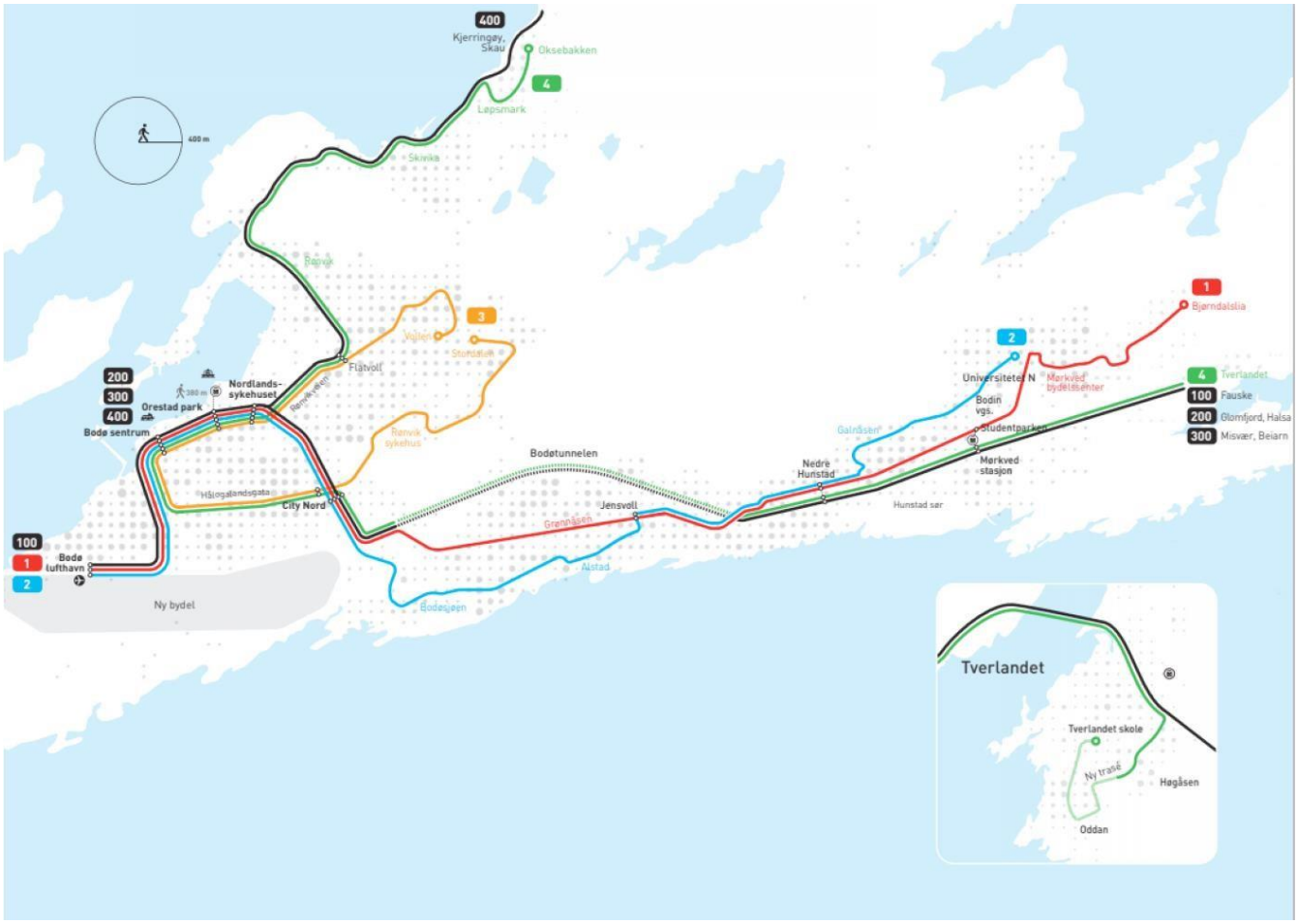
Avstanden til holdeplassene er avhengig av hvor på planområdet man befinner seg, men det er flere holdeplasser som er innenfor gangavstand til stadion. Gangavstand er ifølge Nasjonal gåstrategi 5-10 minutter, dette tilsvarer ca. 1 kilometer (Statens Vegvesen, 2012). I de norske reisevaneundersøkelsene regnes det som et godt kollektivtilbud dersom det er under 1 kilometer til holdeplassen, og minst fire avganger i timen.

Kollektivtilbudet som er beskrevet, gir gode forutsetninger for å reise kollektivt til og fra planområdet. For at kollektivtilbudet skal fungere best mulig er god tilrettelegging for myke trafikanter mellom stadionområdet til holdeplassene veldig viktig. Dette beskrives nærmere i kapittel 2.2.

2.1.2 Fremtidig kollektivtilbud

Fra notatet «Forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø» (Nordland Fylkeskommune, Reis, 2020) kommer det frem at det skal innføres el-busser på alle bybusslinjer. Leddbusser skal innføres på linje 1, og på utvalgte avganger på andre linjer. Dette gir økt kapasitet pr avgang.

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, se Figur 5.



Figur 4: Forslag til ny linjestruktur i Bodø fra 1.7.2021. (Nordland Fylkeskommune, Reis, 2020)

For fremtidig kollektivtransport i planområdet bør holdeplassen nærmest Thalleåkeren bygges ut for å øke kapasiteten og bedre fremkommelighet for alle brukere. En universelt utformet gangvei mellom stadion og bussholdeplassen er nødvendig. Holdeplassen skal være utstyrt med busskur for beskyttelse mot vær og vind. Busskur skal ha riktig belysning, oppdatert rutetabell og sitteplasser. Søppelkasser og busskur skal plasseres slik at de ikke er til hinder for syklister, gående med barnevogn, rullestolbrukere eller andre.

Videre kan det også innføres sanntidssystem på holdeplassen og suppleres med flere busslinjer gjennom holdeplassen. Disse tiltakene vil øke attraktiviteten til å ta buss til og fra kamp, i tillegg til de som har daglige besøk på stadion.

På kampdag vil det være økt behov for kollektivtransport til og fra stadion. Det må tilrettelegges for turbusser som kan slippe av og hente tilskuere. Av- og påstigning må ikke skje inne på planområdet, men kan tilrettelegges på egnet sted i nærheten. Et egnet sted for av- og påstigning er i Kirkeveien. Dette er en bred og oversiktlig veg som har god kapasitet. For å tilrettelegge for busser bør det anrettes busslommer eller kantstopp som er universelt utformet.

Flere steder sør for Bodøvegen er egnet som parkering for turbusser i forbindelse med kampdager og andre store arrangement.

2.2 Gangtrafikk og universell utforming

2.1.1 Dagens gangtilbud

Dagens gangtilbud rundt planområdet på Thalleåkeren vises i Figur 5.



Figur 5: Dagens vegnett rundt planområdet. Kilde: Kommunekart.com

I Thalleveien er det gang- og sykkelveg langs hele strekningen, se Figur 6.



Figur 6: Thalleveien. Kilde: Google streetview

Langs Junkerveien, en veg som kobler planområdet med omkringliggende nabolag, er det ensidig fortau, se Figur 7.



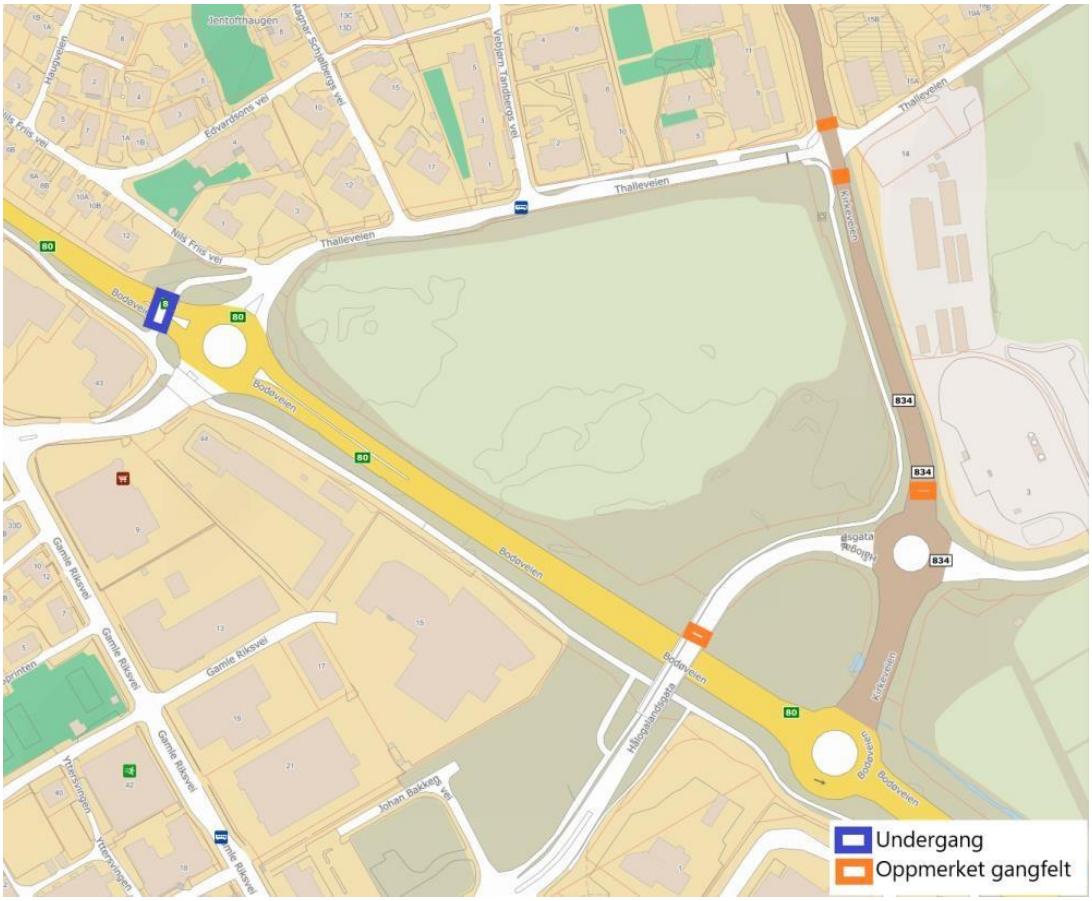
Figur 7: Junkerveien. Kilde: Google streetview

Kirkeveien har tosidig fortau og sykkelfelt på hver side, se Figur 8.



Figur 8: Kirkeveien. Kilde: Google streetview

For kryssing av kjørebane er det i hovedsak oppmerket gangfelt som er benyttet, se Figur 9.
For å krysse Riksveg 80 er det undergang i kulvert ved Thalleveien.



Figur 9: Kryssing av bilveg. Kilde: Finn kart

Markerte gangfelt og undergang i Figur 10 er universelt utformet med nedsenking av kantstein og ingen eller små høydeoverganger. I Kirkeveien er det også fartshumper i forkant av gangfeltene, noe som bidrar til god trafikksikkerhet, se Figur 10. For å ivareta universell utforming i større grad kan taktile heller blir benyttet i forbindelse med gangfeltene.

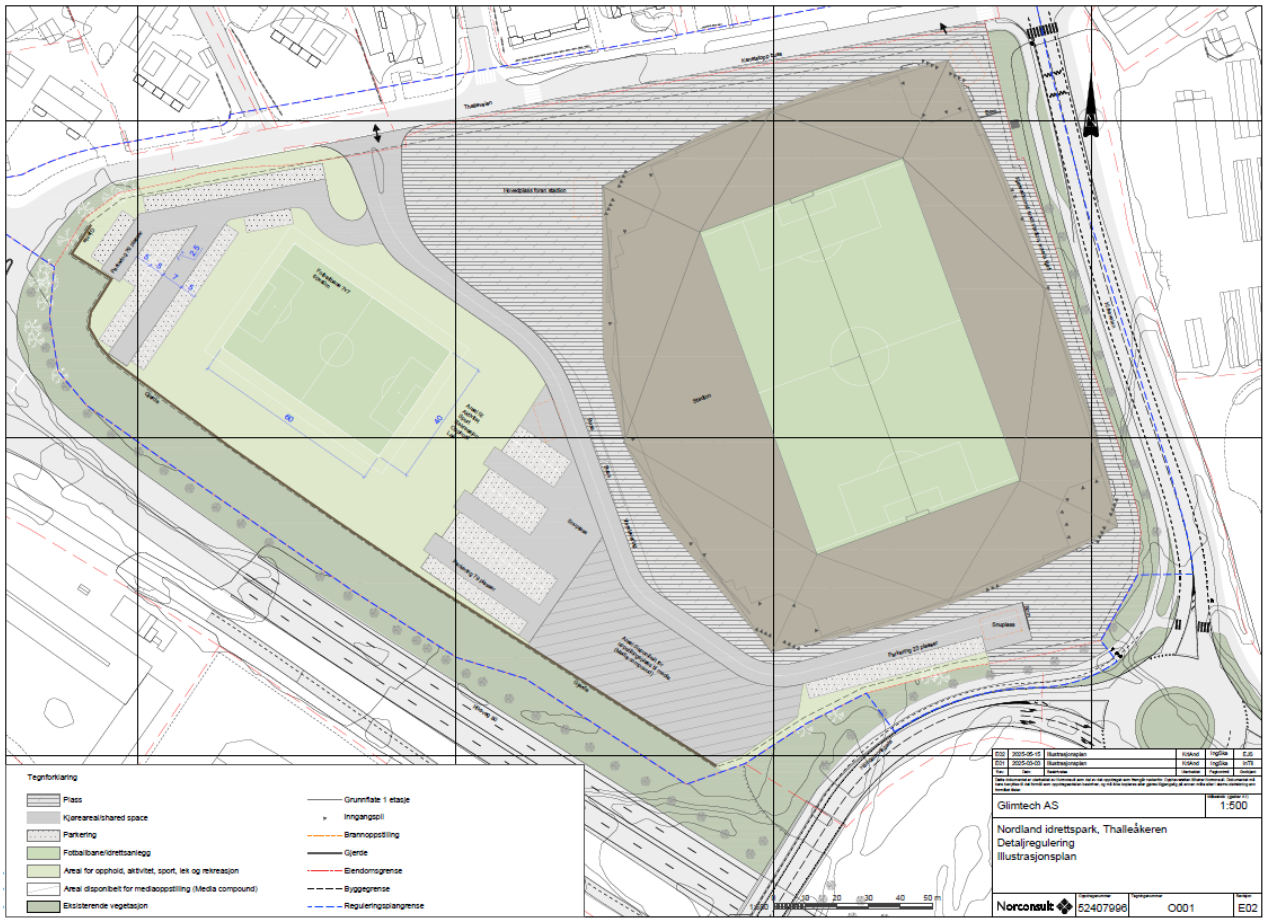


Figur 10: Oppmerket gangfelt Kirkeveien. Kilde: Google Street View

2.2.2 Fremtidig gangtilbud

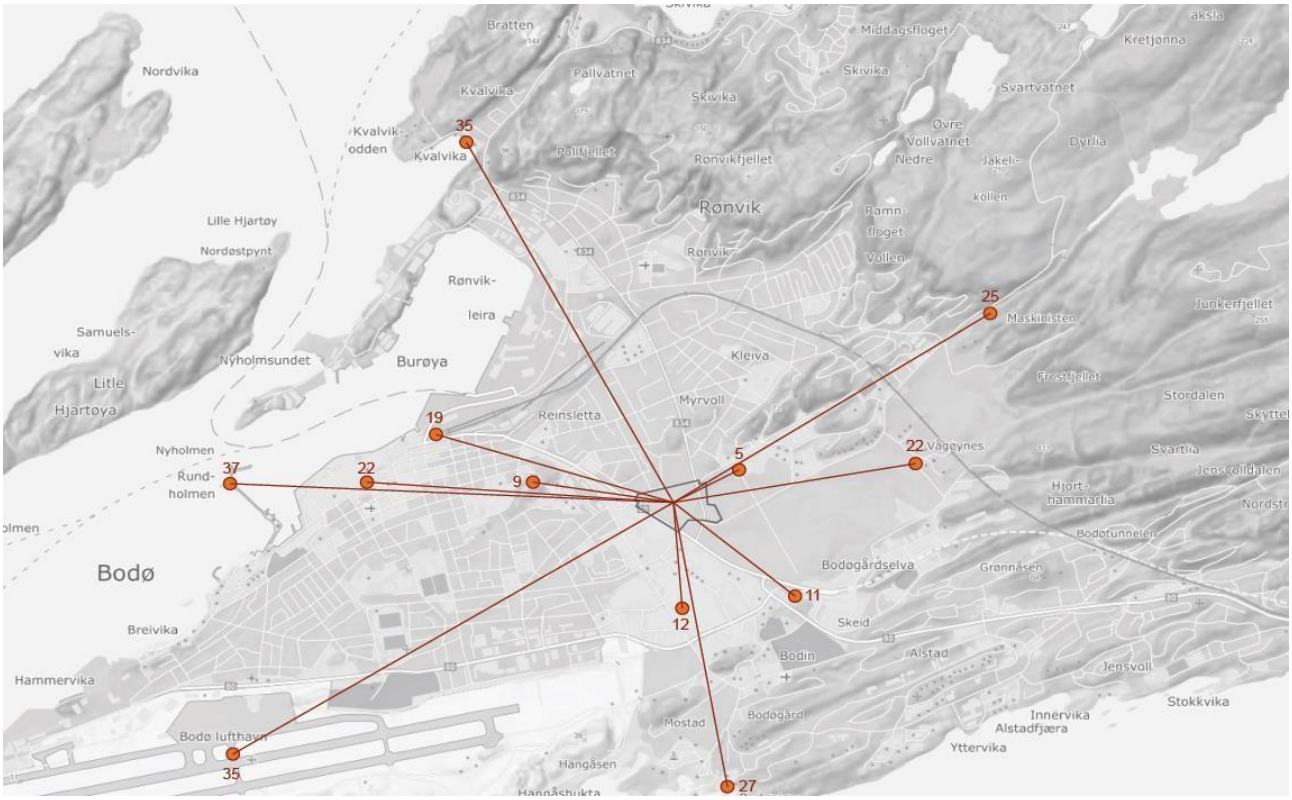
Fremtidig gangtilbud på stadionområdet vil være universelt utformet. Hovedinngangene til stadion vil være lokalisert i de fire hjørnene. Rundt arenaen er den åpne plassen planlagt som parkmessig areal med mulighet for lek og opphold, se Figur 11.

Gang- og sykkelvegen langs Hålogalandsgata kobles på arealet utenfor stadion, samt langs Thalleveien.



Figur 11: Landskapsplan for planområdet. Kilde: Norconsult, 2025

Planområdet er sentralt plassert med gangavstander vist i Figur 12.

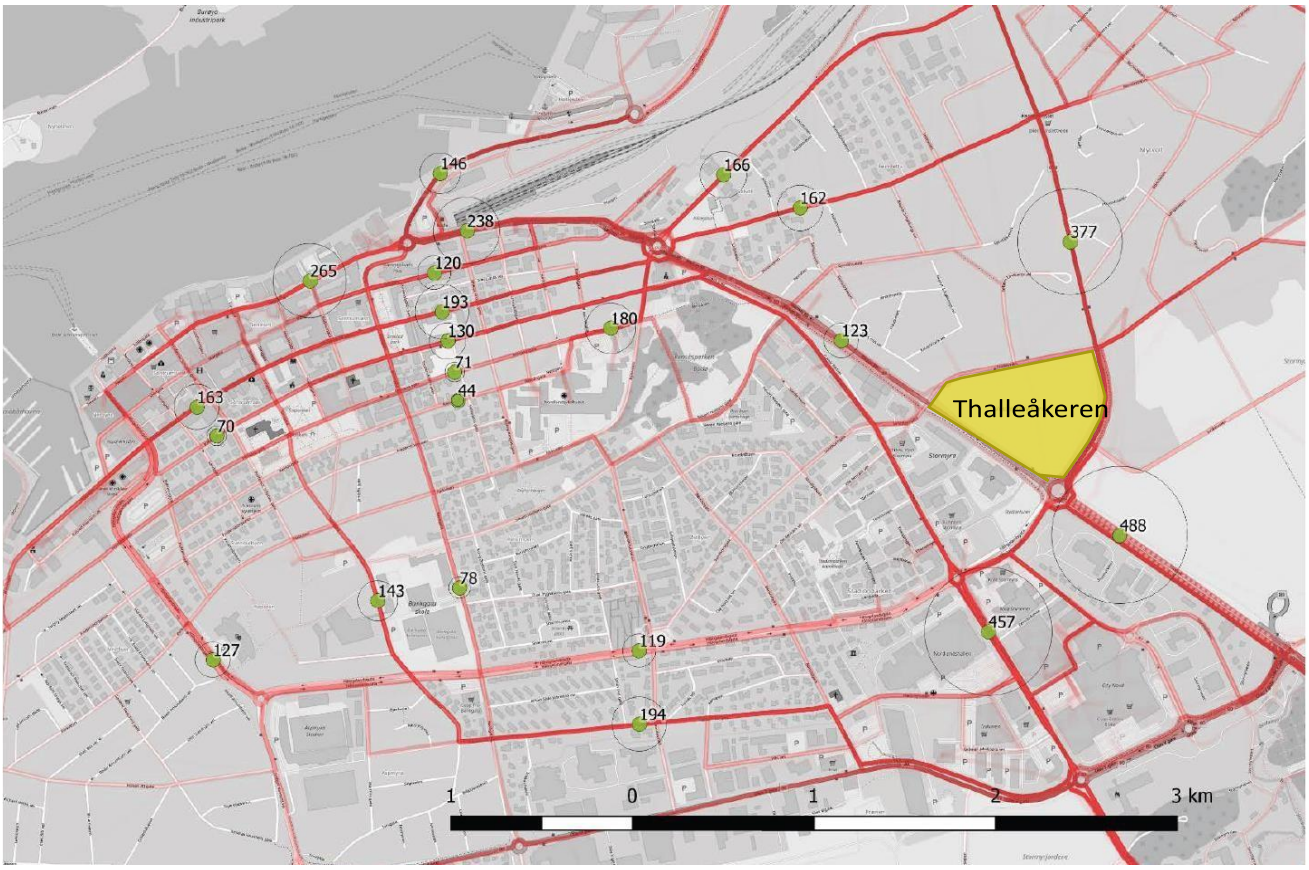


Figur 12: Gangavstander til planområdet i minutt. Kilde: Stedsanalyse Norconsult (2025).

2.3 Sykkeltrafikk

2.3.1 Dagens sykkeltilbud

En reisevaneundersøkelse fra 2013-2014 viser at sykkelandelen i Bodø er på 9 % totalt. Sykkelandelen er høyest i Rønvik, Sentrum og Mørkved, mens den er lavest i de ytre områdene av kommunen (Bodø Kommune, 2018). Figur 13 viser sykkelturer med antall passeringer på utvalgte punkter i sentrum. De nærmeste punktene til planområdet viser at det er et høyt antall syklende i området. Blant annet er det 377 syklende per dag i Kirkegata, og 488 syklende per dag langs Rv. 80.



Figur 13: Antall sykkelpasseringer per dag på utvalgte punkter i sentrum (Bodø Kommune, 2018).

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).

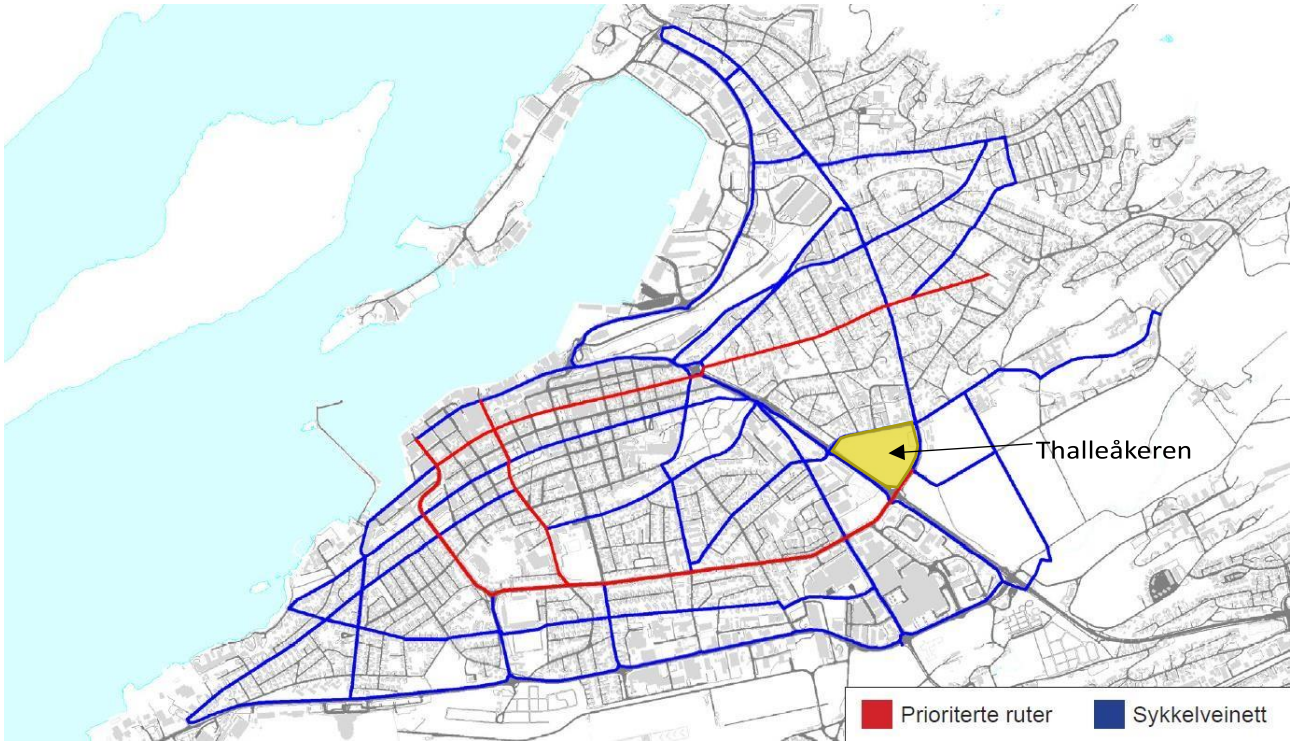
2.3.2 Fremtidig sykkeltilbud

Bodø Kommune har utarbeidet en kommunedelplan for sykkel (2018-2025) (Bodø Kommune, 2018). Målet er at sykkelandelen skal være 25 % i 2025. Kommunedelplanen fokuserer blant annet på at Bodø skal være en sykkelby for alle, at det skal være enklere å sykle og at det skal være god komfort og fremkommelighet for sykling i Bodø hele året. Fysisk utforming av sykkelanlegg utformes i henhold til krav fra Statens vegvesen sine håndbøker hvor sykkelfelt skal ha minimum 1,5 m bredde og toveis sykkelvei minimum 2,5 m bredde. Kommunen har også som mål at det skal bli tryggere å sykle. For å nå målene har Bodø kommune listet opp seks hovedgrep, se Figur 14.

Hovedgrep	
1.	**Gode fysiske anlegg** Sykkelløsninger og prinsipper for valg av utforming (vedlegg) Etablere system for bysykler Se bysykkelsystem i sammenheng med sykkelparkering i offentlige byrom. Skilting og merking
2.	**Sammenhengende sykkelveinett med fokus på viktige målpunkter og skoleveier.** Kart over langsiktig sykkelrutenett i byutviklingsområdet Fire sykkelruter prioriteres de neste fire årene.
3.	**Sikre godt vedlikehold og rasjonell drift av sykkelveinettet.** Prioritere ruter for vinterdrift Opprette tverrfaglig gruppe for drift og vedlikehold
4.	**Samarbeid og kommunikasjon** Samarbeid på tvers av sektorer og med andre offentlige aktører om utbygging og vedlikehold av infrastruktur. Ta i bruk workshops og bylab i forbindelse med planlegging av infrastruktur for sykkel.
5.	**Kompakt byutvikling og sykkelvennlig arealbruk** Ny by ny flyplass Fokus på senterområder
6.	**Kampanjer** Motiverende og holdningsskapende arbeid for sykling. Dette kan være kommunikasjonsarbeid og kampanjer. Kommunal støtteordning for kjøp av el-sykkel. Omfanget av ordningen vurderes i forbindelse med budsjett og økonomiplan for 2019.

Figur 14: Hovedgrep for å nå målene for syklende (Bodø Kommune, 2018).

For planområdet på Thalleåkeren kan dette bety at det blir tilgang til bysykler ved idrettsparken, og sammenhengende sykkelrutenett fra idrettsparken til ulike destinasjoner. Det er også stort fokus på at sykling kan skje hele året, derfor er drift og vedlikehold et fokusområde. Økt satsting på drift og vedlikehold vil føre til økt trygghet og trafikksikkerhet for syklistene. En av de prioriterte rutene i planene fra 2018 går fra Thalleåkeren til sentrum.



Figur 15: Sykkelruter i Bodø (Bodø Kommune, 2018).

På planområdet planlegges det ulike typer sykkelparkering, som sykkelstativer ved hovedinngangene og sykkelstativer i parken rundt. Det er imidlertid viktig å ikke plassere sykkelstativene for nært innganger der det er fare for kødannelse. Tak over utendørs sykkelparkering skal etterstrebes.

Parkeringsplassene for sykkel bør utformes med følgende dimensjoner:

- Minimum 0,75m x 2,0m (1 sykkel)
- Minimum 1,5m x 2,0m (2 sykler)
- Minimum 2,5m x 2,0m (4 sykler)

På kampdag vil det være behov for ytterligere parkeringsplasser for sykkel, dette løses med midlertidige sykkelparkeringsplasser. Det er estimert at ca. 10 % av tilskuerne vil reise med sykkel på kampdag (se kapittel 6.2).

2.4 Biltrafikk

*2.4.*1 Dagens trafikk

Thalleåkeren avgrenses av Bodøveien (riksveg 80), Thalleveien (kommunal veg 24700) og Kirkeveien (fylkesveg 834). For den kommunale veien Thalleveien er det ikke gjennomført trafikktellinger. Riksveg og fylkesvegene i planområdet har relativt høye trafikkmengder, se Figur 16.



Figur 16: Årsdøgntrafikk (ÅDT) på vegnettet rundt planområdet. Røde tall er hentet fra NVDB (NVDB, 2022), mens røde tall med blå ring er estimert ut fra trafikktelling gjort i blått punkt (Norconsult, 2025).

2.4.2 Fremtidig trafikk

Planområdet vil skape trafikk. Det er ikke ønskelig at parkering utføres i sidegatene, derfor 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, dette gjør at kantstopp/busslomme kan benyttes uansett situasjon, og sparer området for ytterligere areal benyttet til samferdselsformål.

2.4.2.1 Parkering

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. Under er det listet opp krav knyttet til kampdag. Krav til hverdagssituasjonen vil bli presentert i kapittel 3.1.

UEFA har krav om 150 parkeringsplasser på kampdag, disse plassene må være på stadionområdet. Glimtech ser behov for totalt 180 parkeringsplasser for å ha en buffer for tilleggskrav og krav fra andre aktører. Det er også krav til parkering for tv-produksjon. For kategori 4-stadion kreves 1000 m^2 med parkering for tv-produksjon. Dersom man går videre til CL-gruppespill økes kravet til opp mot 2800 m^2. Siden kampdager, og spesielt CL-gruppespill, er spesielle situasjoner, kan parkeringsområdene på disse dagene være midlertidig. Eksempelvis kan området med treningsbane benyttes til parkering for tv-produksjon. Det er også krav til HC parkeringsplasser. Disse skal være i nærheten av innganger som er universelt utformet.

På kampdag skal det også være plass til minst 2 ambulanser, 5 politibiler og 1 brannbil. Ved større arrangementer og kamper kan kravet økes.

2.4.2.2 Varelevering

Det er ønskelig med vareheiser og god logistikk inne i stadionbygget. Det kommer til å bli litt avstander mellom vareleveringspunktet og destinasjon for varene, dette må løses med god fremkommelighet og logistikk inne i bygget. For eksempel kan det være en god ide å ha en fast ansatt i varemottaket, som kjenner bygget godt. Det bør ikke være terskler som hindrer fremkommelighet. Det bør være tilstrekkelig manøvreringsareal, vareheiser etc.

3 Vedtatte planer for området

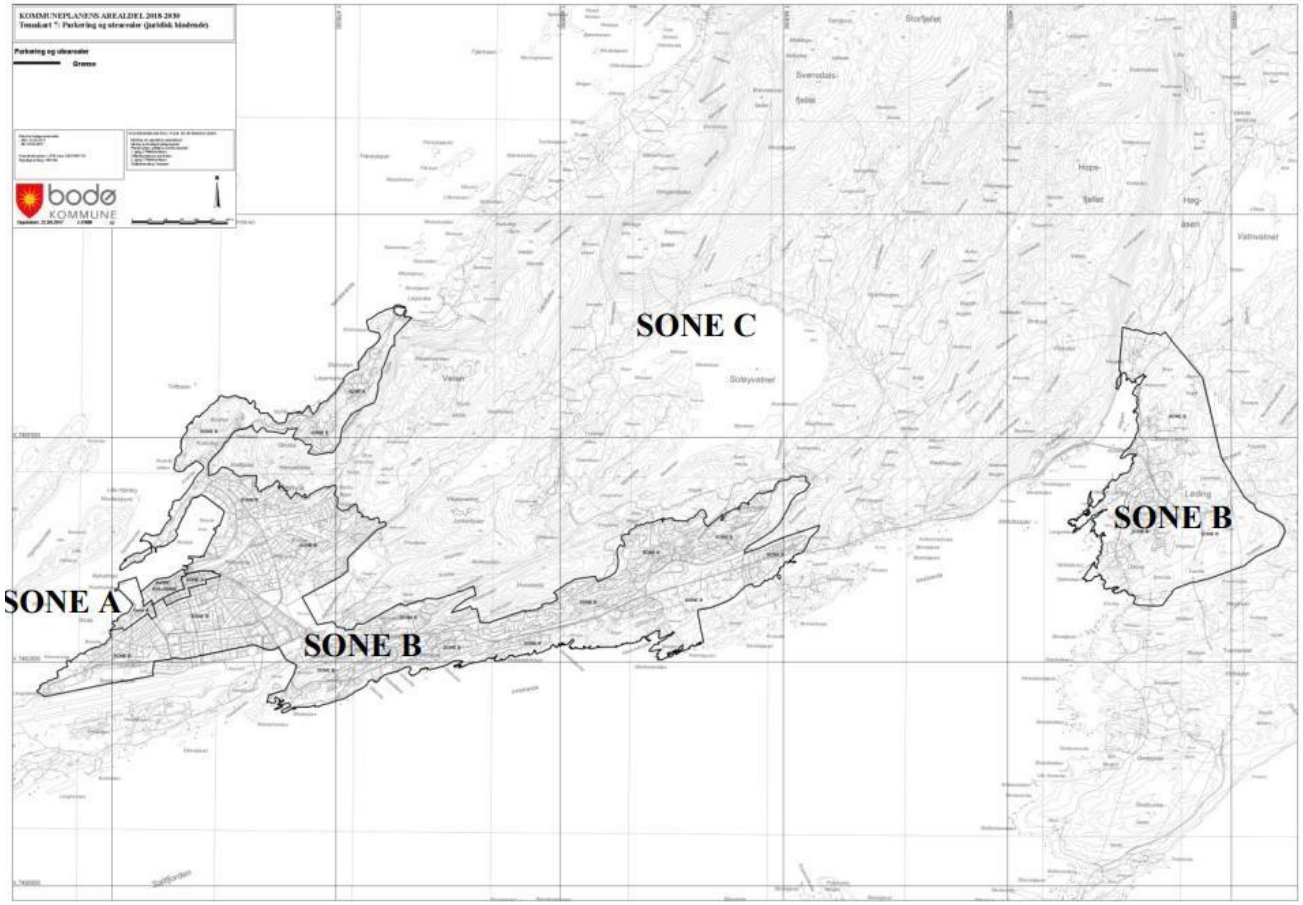
3.1 Kommunedelplanens arealdel 2022-2034

Grunnlaget for hvordan transportsystemet i Bodø skal utvikle seg i årene som kommer finnes i kommuneplanens arealdel 2022-2034. 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 Bypakke Bodø skal brukes på gang- og sykkelveg, trafikksikkerhet og miljø.
- Vekst i trafikk skal tas med miljøvennlige transportalternativ slik som kollektiv, gange, sykling
- Fokus på bærekraftig bylogistikkplan, som vil si hvordan gods distribueres rundt i byen
- Parkering:

  I kommuneplanens arealdel er det definert 3 soner for parkering, vist i Figur 17:

  - Sone A: Bykjernen
  - Sone B: Resten av byutviklingsområdet
  - Sone C: Resten av kommunen



Figur 17: Soner for parkering og uteoppholdsareal (Bodø kommune, 2021).

Planområdet er i sone B, og vil dermed ha krav til parkering. For planområdet er det listet opp krav til de mest aktuelle virksomhetene, se Tabell 1:

Tabell 1: Krav til antall parkeringsplasser (Bodø kommune, 2021)

Virksomhet	Enhet	Sone B		
		Bil		Sykkel
		Min	Maks	Min
Kontor	100 m^2 BRA	0,8	1,5	2
Forretning/service	100 m^2 BRA	1	2	1,5
Annen parkering	Årsverk	0,3	-	1,5

Eksempel på minstekrav til antall parkeringsplasser er ifølge kommunens arealplan 164, se Tabell 2. Dette kravet kan avvikes sett i sammenheng med brukeraktiviteter på planområdet. BRA for planområdet er ikke fastsatt.

Tabell 2: Eksempel på minstekrav til antall parkeringsplasser. Tall fra trafikkanalyse (Norconsult, 2025).

Type virksomhet	Mengde	Antall parkeringsplasser	
		Bil	Sykkel
Kontor	2817	23	56
Forretning/service/annet	32579	144	583
SUM		164	639

Bilparkering for næring tillates inntil 500 meter fra hovedinngang. Ved kontor, forretning/dagligvare og kjøpesenter skal det etableres minimum 5 % egne plasser for elbiler med mulighet for lading av batterier. For ansatte skal 20 % av plassene være for elbiler, men med mulighet for oppgradering til 50 %.

3.2 Kommunedelplanen 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.

4 Grunnlagstall

I planforslaget er det forslag til å etablere lokaler for tjenesteyting, eksempelvis kontorer og lokaler til fotballklubb. Foreløpig fordeling av virksomheter er presentert i Tabell 3.

4.1 Antall ansatte

Fremtidig Nordland Idrettspark vil ha ulike virksomheter, og en del ansatte. Der det ikke finnes tall på antall ansatt, er beregningene forenklet ved å anta 5 ansatte per 100 m^2.

Arealformål med arealfordeling fra 2025, hentet fra Norconsult (2025):

Tabell 3: Foreløpig romprogram og antall ansatte

Type virksomhet	NTA	Antall ansatte	Kommentar
Kontor/idrett	10181	260	
Kommersielt	2992	150	Antatt 5 ansatte per 100 m^2
WC/servering	1215	61	Antatt 5 ansatte per 100 m^2

4.2 Besøksintensivitet

Store deler av arealet i planområdet er avsatt til diverse sporter og aktiviteter. For besøksintensivitet på planområdet vil det være to situasjoner: en normalsituasjon og en midlertidig situasjon på kampdag. I en normalsituasjon vil det være størst turproduksjon for sporter og aktiviteter utenfor normal rushperiode, altså på dag- og kveldstid.

På kampdag vil det være konsentrert besøksintensivitet i timene før og etter kamp. Dette skjer ca. 20 ganger i året, og det ventes inntil 10 000 besøkende til kampene. Trafikksituasjon i forbindelse med store arrangement løses med midlertidige tiltak

Antall tilskuere varierer og i en vanlig eliteseriekamp vil det ikke være utsolgt.

5 Transportbelastning

5.1 Turproduksjon normalsituasjon

Turproduksjonstall for de ulike virksomhetene er estimert med utgangspunkt i Håndbok V713 Trafikkberegninger, se Tabell 4. Dette vil være tall som gjelder for normalsituasjonen, og er hentet fra Tabell 4-2 i trafikkanalysen utarbeidet av Norconsult 2025.

Tabell 4: Personturer fordelt på type virksomhet.

Virksomhet	Personturer
Kontor/idrett	1527
Kommersielt	598
WC/servering	0
Fotballbane (7-er)	200
Sum	2326

5.2 Turproduksjon kampdag

Turproduksjonstall for kampdag vil være høy, da stadion har ca. 10 000 sitteplasser. I tillegg til publikum er det også spillere, støtteapparat, sikkerhetstjeneste etc. som produserer turer.

Dagens stadion på Aspmyra har en kapasitet på 8 270 seter (NRK, 2022). I 2019 var gjennomsnittlig tilskuertall på 3340 med en variasjon på mellom 2777 og 4248 (NTB, 2022).

Ordinære seriekamper er som regel på søndager. UEFA-kamper spilles vanligvis på kveldstid i midtuken.

6 Reisevaner

6.1 Dagens reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordeling for planområdet viser at 3 % av reisene foregår med bil, se Tabell 5. Reisemiddelfordelingen som presenteres er hentet fra transportanalysen for planområdet (Norconsult, 2025). Tallene i reisemiddelfordelingen er basert på erfaringer, og fordelingen er estimert fra Håndbok V713 Trafikkberegninger. Det finnes ingen eksakte tall på dagens reisemiddelfordeling, da det ikke er noe på planområdet i eksisterende situasjon.

Tabell 5: Reisemiddelfordeling, prosentvis fordeling.

Virksomhet	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange	Sykkel
Kontor/idrett	40 %	10 %	10 %	30 %	10 %
Kommersielt	35 %	5 %	10 %	35 %	15 %
Fotballbane (7-er)	15 %	20 %	10 %	35 %	20 %
Gjennomsnitt	30 %	11,7 %	10 %	33,3 %	15 %

Planområdet genererer i overkant av 2320 personturer per virkedøgn, se Tabell 6.

Tabell 6: Reisemiddelfordeling, totalt antall turer generert til/fra planområdet per virkedøgn, basert på dagens reisevaner (Norconsult, 2025).

Virksomhet	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange	Sykkel	Totalt
Kontor/idrett	611	153	153	458	153	1528
Kommersielt	209	30	60	209	90	598
Fotballbane (7-er)	30	40	20	70	40	200
Gjennomsnitt	850	223	233	738	282	Totalt 2326

På kampdager kan det presenteres en egen reisemiddelfordeling. Før denne kan utredes bør det gjennomføres en reisevaneundersøkelse blant Bodø/Glimt sitt publikum. På kampdager vil det være svært begrenset tilgjengelige parkeringsplasser for publikum. Dermed kan man anta 0 % bilførere på kampdag inne på planområdet, selv om noen av tilskuerne kommer til å benytte seg av omkringliggende parkeringsplasser, eksempelvis ved City Nord.

6.2 Ønsket reisemiddelfordeling

Ønsket reisemiddelfordeling skal være i tråd med nullvekstmålet. Det vil si at all vekst i persontransporten i byområdet skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Endring av reisevaner er viktig for å nå målet. Dette betyr

at tiltak rettet mot kollektiv, sykkel og gange innføres. Tiltak for å redusere bilbruk må også innføres, eksempelvis ved å kutte ned på antall parkeringsplasser.

Lokasjon på planområdet er gunstig for reisemiddelfordelingen, da det ligger sentralt i Bodø. Det er tilgang på kollektiv, som buss, og også gangavstand til havn og hurtigbåt. Planområdet ligger også langs en innfartsåre, noe som fører til enkel tilgang til området for innreisende.

I en ønsket reisemiddelfordeling i normalsituasjon for fremtidige brukere er det få bilførere, og flere på kollektiv, gange og sykkel, se Tabell 7. Bilpassasjerer er i hovedsak barn som blir kjørt til trening og kamp.

Tabell 7: Ønsket reisemiddelfordeling for planområdet, normalsituasjon.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange	Sykkel
Daglige reiser	3 %	10 %	22 %	40 %	25 %

Ønsket reisemiddelfordeling på kampdag er at alle reiser med annen transport enn bil inn til planområdet, slik at det er ingen bilførere på området (kun de med spesiell tillatelse gjennom UEFA), se Tabell 8. Dette for å spare planområdet for store parkeringsarealer og logistikk rundt parkering. Likevel forventes det at en liten andel av tilskuerne er bilpassasjerer, og blir sluppet av på egnet sted. På kampdag er det derfor ønskelig med flest mulig på kollektiv, sykkel og gange.

Tabell 8: Ønsket reisemiddelfordeling, kampdag.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange	Sykkel
Daglige reiser	0 %	5 %	40 %	45 %	10 %

6.2.1 Totalt antall reiser, ønsket situasjon

Tabell 9: Totalt antall reiser, normalsituasjon.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange	Sykkel	Totalt
Daglige reiser	70	232	512	930	582	2326

Tabell 10: Total antall reiser, kampdag.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange	Sykkel	Totalt
Daglige reiser	0	500	4000	4500	1000	10000

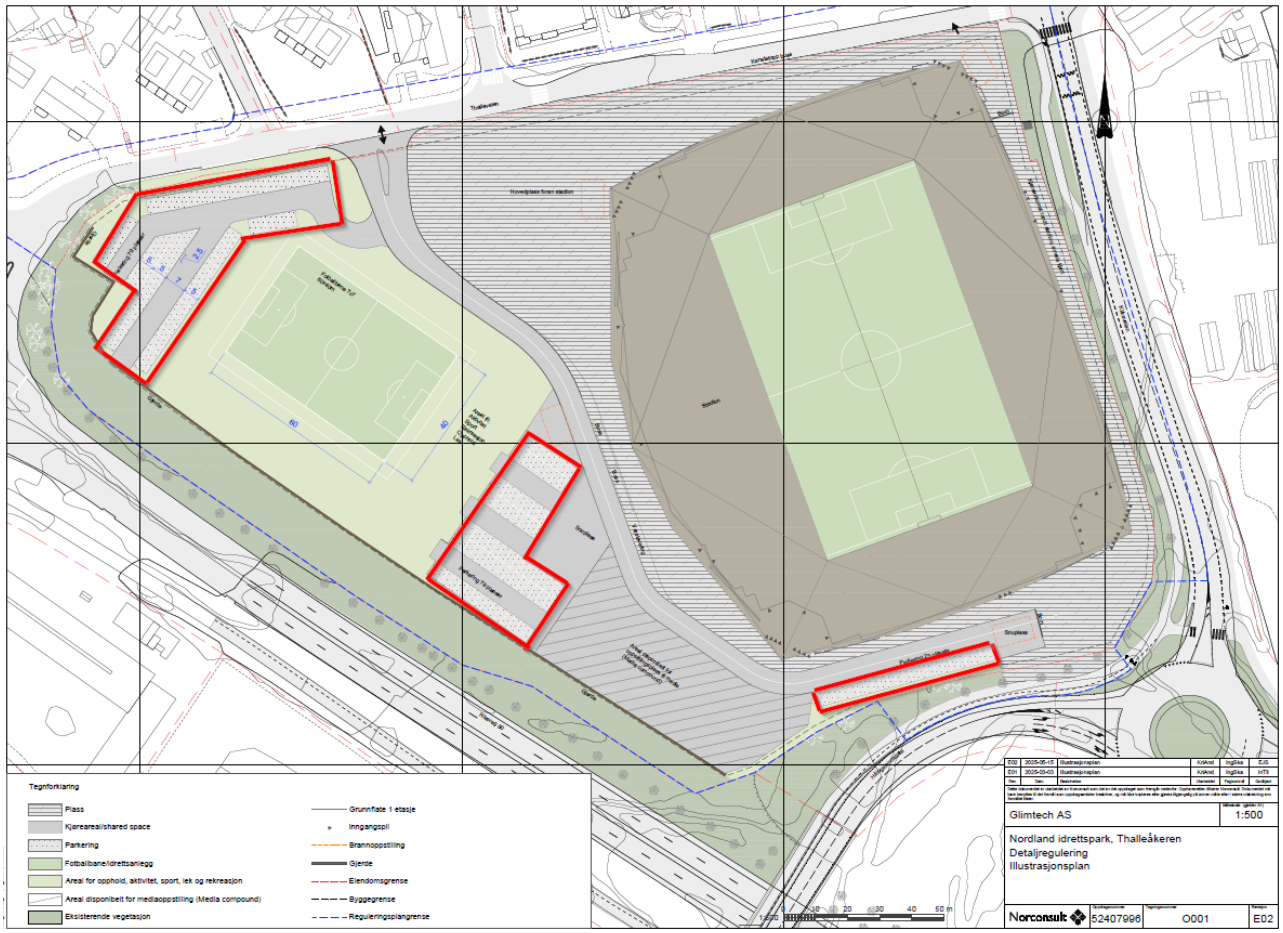
7 Vurdering av parkering

I kapittel 3.1 ble krav til antall parkeringsplasser i kommuneplanens arealdel 2022-2034 presentert. I samråd med Bodø kommune og utbygger er det bestemt at parkeringsplassene skal begrenses for å unngå personturer med bil. Derfor er det satt av 1000 m^2 til parkering. Dette utgjør iht. detaljregulering ca. 180 plasser, noe som innfrir UEFAs krav til parkering.

7.1 Plassering av parkeringsplasser for bilparkering

Maksimalt 15 % av tomtearealet kan benyttes til parkeringsplasser på terrengnivå. Parkeringsarealet er tenkt plassert øst og sør for utendørs fotballbane, se markerte områder i Figur 18.

Planlagte parkeringsplasser vil være reservert på kampdag, men i normalsituasjon burde parkeringsplassene settes av til handicapparkering og parkering for ansatte.



Figur 18: Foreløpig plan utendørs parkering (Norconsult, 2025).

7.2 Sykkelparkering

For å oppnå ønsket reisemiddelfordeling for syklister må det legges til rette for tilstrekkelig sykkelparkering. Det er ønsket i overkant av 1200 turer syklende per døgn. Sykkelparkeringen bør helst være under tak, i le for vær og vind. Sykkelstativ utendørs skal gis en god estetisk utforming. I Nordland Idrettspark vil det være tilgjengelighet til garderober med dusjmuligheter rundt hele stadion.

Bodø kommune stiller krav til sykkelparkering, se kapittel 3.1. Videre vil det være behov for midlertidige sykkelparkeringsplasser på kampdag eller ved andre store arrangement.

Bruken av lastesykler og elsykler har økt de siste årene. Lastesykler kan frakte barn, varer etc. Disse tar mer plass enn en vanlig sykkel og det bør derfor tilrettelegges for slike sykler i form av økt areal. Det anbefales å sette av 5 % av arealet for sykkelparkering til lastesykler og 5 % skal tilrettelegges for lading av elsykler. Bruk av elsykler gjør at det er mulig for flere å sykle til og fra jobb, da det er både tidsbesparende og krever mindre fysisk utholdenhet. Derfor bør det tilrettelegges for opplading av elsykkelbatteri, spesielt for ansatte.

8 Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

I de foregående kapitlene er det pekt på egenskaper ved eksisterende transporttilbud rundt planområdet, forventet turproduksjon basert på dagens reisevaner og ønsket reisemiddelfordeling blant fremtidige brukere av planområdet. Det er spesielt fokus på å minske andelen bilførere og bilpassasjerer, og øke andelen kollektiv, sykkel og gange. Tiltak for å nå fremtidig reisemiddelfordeling presenteres i delkapitlene under.

8.1 Tiltak som kan innarbeides i reguleringsplan

8.1.1 Tilrettelegging med fokus på myke trafikanter og universell utforming

Forslag til tiltak med fokus på universell utforming, da spesielt fotgjengere og bevegelseshemmede:

- Helhetlig og intuitivt gangsystem på planområdet, som gjør det enkelt å navigere.
- Kartlegge snarveier i området, både i og med tilknytninger til området.
- Universell utforming av utearealer på planområdet.
- God skilting og ledning til gang- og sykkelvegforbindelser i nærheten.
- Universell utforming av adkomster til/fra planområdet, og spesielt til/fra gang- og sykkelveger og holdeplasser.
- Anlegge kantstein, taktile heller etc. for å sikre god fremkommelighet og trafikksikkerhet.

8.1.2 Tilrettelegging for syklister

Forslag til tiltak for syklister:

- Planlegge for tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser med god tilgjengelighet og brukervennlighet. Parkeringsplasser utendørs bør ha god mulighet for låsing og være under tak, spesielt med tanke på klimaforhold i Bodø.
- Tilrettelegge for parkering av lastesykler.
- Tilrettelegge for lading av el-sykler. Bør være egen sykkelparkering for ansatte, helst innendørs.
- Tilgang til garderober for ansatte, slik at de har mulighet for dusj, tørke klær, garderobeskap og plass til omskift.
- God kontakt med Bodø kommune, for å få til gode og sikre løsninger for sykkeltrafikk til og fra tomten.

8.1.3 Tilrettelegging for kollektivtransport

Forslag til tiltak for kollektivtransport

- Sikre god kapasitet og tilgang til kollektivtransport gjennom samarbeid med kommunen og busselskap. Fysisk utbedring av eksisterende holdeplasser, samt innføring av sanntidssystem og økt frekvens av busslinjer er foreslått.
- Sikre universelt utformet gangadkomst mellom stadionområdet til de nærmeste holdeplassene.
- Spesielle tiltak på kampdager for å få flest mulig til å benytte kollektivtrafikk, for eksempel rabatt for de med inngangsbillett og økt frekvens av busslinjer.
- Tiltak på kampdager som gjør at turbusser også kan levere tilskuere.

8.1.4 Tiltak for å redusere bilbruk

Forslag til tiltak for å redusere bilbruk:

- Minimere antall parkeringsplasser for bil.
- Parkeringsplasser for ansatte bør minimeres.
- Parkeringsplasser for bil bør være mindre tilgjengelig enn parkeringsplasser for syklister.
- Prioriterte parkeringsplasser for handikappede, samkjøring, tjenestebiler, VIP.

8.1.5 Håndtering av varelevering og annen nyttetransport

For at varelevering og renovasjon skal foregå mest mulig effektivt og trafikksikkert bør det være fokus på utforming av arealene. Sikkerhet for myke trafikanter må ivaretas, derfor er det viktig å separere området for varelevering fra adkomst og ferdselsareal for myke trafikanter.

8.2 Organisatoriske tiltak

Eiere og leietakere bør ta stilling til forslagene listet opp under.

Tiltak for gående:

- Kampanjer for helse og mosjon
- Kampanjer for gåing til kampdag

Tiltak for sykkeltiltak

- Kampanjer for sykling på kampdag. For eksempel ha kampanjer der man kan få en enkel sykkelservice/sykkelkonsultasjon om man sykler på kampdag, øke antall sykkelparkeringsplasser på kampdag.
- Mulighet for bysykler på planområdet.
- Abonnement på bysykler for ansatte
- Tjenestesykler for ansatte
- Ha fasiliteter for rengjøring og vedlikehold av sykler for ansatte

Kollektivtiltak

- Tilby kollektivkort for ansatte, eventuelt rabatterte kort.
- Tilby god informasjon om kollektivtilbud i nærheten av stadion, for eksempel sanntidsinformasjon, skilting, avstand til de ulike holdeplassene med linjekart.

Tiltak for å redusere bilbruk

- Avgift på parkeringsplasser.
- Kampanjer med fokus på kollektivtrafikk og sykling. Kan vurdere fordelsprogram for de som velger å benytte miljøvennlig transport.

Varelevering

- Tidsregulering for vareleveranser. Unngå tider med stor pågang.
- Fokus på bruk av el-kjøretøy der det er mulig.

Generelle kommunikasjonstiltak:

- God informasjon om miljøvennlig transport til/fra stadion på hjemmesider, og ha kampanjer i sosiale medier.
- Markedsføring med fokus på miljøvennlig transport
- Kampanjer for økt bruk av miljøvennlig transport, for eksempel sykle til jobben

9 Oppsummering

Mobilitetsplanen skal bidra til å vurdere tiltak knyttet til valgt lokalisering for planområdet for å påvirke transportbehov og hvordan transporten i og rundt planområdet løses. Planen skal sikre god tilgjengelighet både i normal situasjon, og på kampdager eller ved andre spesielle arrangementer. Planområdet har sentral beliggenhet med gangavstand til store deler av byen. Internt på planområdet planlegges det gangtilbud som er universelt utformet. Dette gir god flyt av gående. Dagens kollektivtilbud med gangavstand til flere holdeplasser, gir samlet sett et godt kollektivtilbud med hyppige avganger og god kapasitet. Det er dessuten planer om å øke hyppigheten på avganger, og dermed også kapasiteten. For kampdager er det anbefalt å øke kapasiteten ytterligere, samt tilrettelegge for eventuelle turbusser med tilskuere.

Bodø kommune har som mål å være en sykkelby med stor sykkelandel. Tilbudet rundt planområdet i dagens situasjon er veldig godt, og sykkelstrategien vil gjøre tilbudet enda bedre. Bodø kommune har dessuten mål om en reisemiddelfordeling på 25 % syklende. Parkeringsstrategien for planområdet medfører at det kun skal være parkering for spesiell tillatelse på kampdager, og at parkering i områdene sør for Rv. 80 kan benyttes til parkering på kampdag.

Det vil genereres ca. 2300 personturer til og fra planområdet i løpet av et virkedøgn i normalsituasjonen. Personturene skal fordeles på ulike transportformer, og det er ønskelig at flest mulig benytter seg av kollektiv, sykkel og gange. Tilrettelegging for nullutslippstransport er viktig i planområdet, og bør gjøres i form av bedret kollektivtilbud, godt gjennomtenkt gå- og sykkelstrategi og parkeringsplasser for syklende. Noe av det som er viktigst i planleggingen av planområdet, er å tilrettelegge for god tilgjengelighet til planområdet gjennom universell utforming. Dagens reisemiddelfordeling viser at det er ca. 40 % bilførere, mens ønsket reisemiddelfordeling er 3 % bilførere i normal situasjon. Dette gjør at andelen kollektiv, sykkel og gange økes til 87 %.

Mobilitetsplanen er utarbeidet på et tidlig stadium i prosjektet, før detaljprosjekteringen av planområdet er påbegynt. Dette gir gode muligheter til påvirkning og implementering av miljøvennlig transport og tilrettelegging i design/prosjekteringsfase. Tiltakene som foreslås i rapporten kan også iverksettes. Mobilitetsplanen bør revideres underveis i prosjektet ettersom planene blir mer fastsatte. Etter utbygging er ferdig bør reisevaner kartlegges på nytt, dette for å kunne gjøre ytterligere tiltak for å redusere transportbehovet.

10 Referanser

Bodø kommune. (2018). *Kommunedelplan for sykkel 2018-2025.*

Bodø kommune. (2018). *Kommuneplanens arealdel 2018-2030, bestemmelser og retningslinjer.*

Bodø kommune. (2021). *Kommuneplanens arealdel 2022-2034.*

BREEAM Communities. (2017, august 14.). *TM 05 - Cycling facilities*. Hentet fra BREEAM: https://www.breeam.com/communitiesmanual/#03_step03/10_tm_05_cycling_facilities.htm%3FTocP

ath%3DStep%25203%2520Designing%2520the%2520details%7C_____11 LUKS, NLF, NHO-LT. (2018).

Bransjestandarden for varelevering.

Norconsult. (2025). *Nordland Idrettspark - trafikkanalyse.*

Nordland Fylkeskommune, Reis. (2020). *Forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø.* Nordland Fylkeskommune og Reis.

NRK. (2022, 04 04). *nrk.no*. Hentet fra nrk.no: https://www.nrk.no/nordland/nye-tribuner-klare-til-bruk-paaspmyra-1.15917287

NTB. (2022, 04 01). *Norsk internasjonal fotballstatistikk*. Hentet fra Norsk internasjonal fotballstatistikk: https://www.nifs.no/tilskuertall.php?land=1&t=5&fra=1948&til=2020&teamId=8

Statens Vegvesen. (2012). *Nasjonal gåstrategi: Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. .* Statens vegvesen.

Statens Vegvesen. (2014). *Håndbok V122 Sykkelhåndboka.*

Statens Vegvesen. (2014). *Håndbok V713 Trafikkberegninger.*