

	Oppsummering av innspill	Kommentar
1. LUKS	<p>Ved etablering og regulering av sykkelveier/gater må varemottak ivaretas for eksisterende bygg samtidig som nye bygg må ha varemottak som ikke kommer i konflikt med denne. Adkomsten kan ikke være slik at bilene må rygge over sykkelvei eller fortau for tilgang til varemottakene. Adkomstveier til varemottak for store kjøretøy må ivaretas. Kjøretøyene må kunne kjøre til varemottaket uten å komme i konflikt med gangfelt, sykkelveier, kollektivfelt, bussholdeplasser etc. Myndighetskrav for sjåførenes arbeidsmiljø må følges.</p> <p>Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport må følges da disse innehar de myndighetskravene som stilles.</p> <p>Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m. Krav i TEK skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming.</p> <p>IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede.</p> <p>Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering må ikke overstige 50m, denne transportveien må være fri for snø og is.</p> <p>I bransjens egen standard finner man løsninger på dette. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport finnes på LUKS sine hjemmesider. Det må også støy sikres mot boliger. Dette gjøres ved å følge kravene i TEK 17.</p> <p>Adkomst til varemottak må være i samsvar med: AML §§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler</p> <p>AML §§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier</p> <p>AML §§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser</p>	<p>Dette følges opp i det enkelte prosjekt der man skal regulere eller prosjektere for sykkelanlegg. I en bysituasjon vil det være høyt fokus på sikkerhet og fremkommelighet for flere trafikantgrupper. Konflikten mellom disse skal søkes minimert.</p> <p>Tas til orientering.</p>
2. T-J Aandahl	<p>Mener at BK bør gjøre en større innsats for å sikre gode parkeringsforhold for sykler i sentrum. Skal andelen syklende opp må det være mulig å parkere sykkelen under tak i sentrum. Det bygges parkeringsanlegg i sentrum hvor det brukes flere hundretusen pr parkeringsplass (investeringskostnaden anslås til pr plass til ca 0,5 mill). Når det er så stor vilje til å investere p-plasser for biler så bør det være mulig å bygge eller leie takoverbygde plasser for sykkel. Det er viktig at sykkelparkeringene oppleves som trygge, at de er overvåket slik at syklene får stå i fred.</p> <p>Forslag:</p> <p>1. kommunen leier plasser i Torggarasjen som kun brukes til gratis sykkelparkering. Dette vil være en rimelig måte å skaffe gode parkeringsforhold for syklistene som sykler til</p>	<p>Det er tatt inn et tiltak for sykkelparkering i sentrum, side 27. Det er behov for sykkelparkering med en høyere kvalitet i sentrum. Plassering og utforming må vurderes i videre arbeid.</p> <p>Det bygges garasjeanlegg etter at flere områder for parkering har blitt bygd ned i sentrum i løpet av de siste årene. Det har vært et mål å få bort bakkeparkering i sentrale områder.</p>

	<p>sentrum</p> <p>2. I det nye parkeringshuset settes det av egne plasser for sykler.</p> <p>3. Det bygges et eget hus for sykkelparkering. Huset må stå sentralt og kan ha en spennende arkitektur.</p> <p>Det må bli bedre parkeringsforhold for sykler ved Bodø Spektrum. Det som finnes i dag er en minimumsløsning som ikke tar høyde for at flere skal sykle og oppleve det som den beste måten å ta seg frem på.</p> <p>Mener det er flott at det jobbes aktivt for å legge til rette for sykling. Arbeidet må ses i en større sammenheng. Skal flere begynne å sykle til jobb må eiere av kontorlokaler legge til rette for sykkelparkering og garderobefasiliteter. I dag prioriteres ikke dette godt nok.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>For krav til sykkelparkering knyttet til næringsvirksomhet vises det til kommuneplanens arealdel § 3.2.1 og § 3.3.2.</p>
3. Bane Nor	<p>For å sikre god atkomst til Bodø togstasjon og enkelt bytte mellom sykkel og tog, bør planen legge opp til prioriterte sykkelruter (også for vinterdrift) helt opp til sykkelparkering (hotell) på Bodø stasjon.</p> <p>Noen steder ligger forslag til sykkeltrasé nært jernbanen eller krysser jernbanen. Minner om at det i henhold til jernbaneloven § 10 er «forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje.» For reguleringsplaner uten fastsatt byggegrense mot jernbanen, gjelder jernbaneloven § 10. Byggegrense mot jernbanen er bl.a. ment å ivareta jernbanens utviklingsbehov, samt arealer for ordinær drift og vedlikehold.</p> <p>For de delene av sykkeltraséene som innebærer nærføring eller kryssing av jernbanen anmoder vi om at det tas kontakt med Bane NOR i tidlig fase for tiltak som utløser planavklaring eller behandling etter § 10 i jernbaneloven. Videre gjøres det oppmerksom på at det må sees på sikkerheten på allerede etablerte g/s- veier langs Nordlandsbanen, spesielt med tanke på gjerde mot banen for å sikre total adskillelse mellom sykkeltrasé og bane. Krav til planlegging i nærheten av jernbane finnes i Bane Nors veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og i teknisk regelverk.</p>	<p>Det er vedtatt en ny reguleringsplan for Sjøgata, fra rundkjøring ved stasjonen til Stormen, og det skal legges til rette for syklistere på strekningen. Togstasjonen er et viktig knutepunkt, som det vil være viktig å ta hensyn til i det langsiktige arbeidet med sykkel. Derfor er Sjøgata og Jernbaneveien viktige sykkelruter å jobbe med i det langsiktige perspektiv. Disse rutene ligger i planen.</p> <p>Det vil i fremtidige prosjekter og reguleringsplaner tas hensyn til jernbaneloven. Innspillet tas derfor til orientering.</p>
4. Bodø-Syklisterne	<p>Berømmer BK for arbeidet som er lagt ned i planfasen.</p> <p>Det er bra at planen poengterer at sykkel skal være et integrert element i planlegging og gjennomføring av fremtidige trafikktiltak. Planen viser til tverrfaglige og sektorovergripende målsetninger, og det berger for et helhetlig perspektiv.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Planen legger vekt på å prioritere konkrete tiltak for den nære framtid. Noen omfattende tiltak krever fokus på gjennomføringsvilje og økonomi, med tanke på prioritering av noen få gater i bynære strøk for å få til gjennomgående løsninger med sammenheng. Dette støtter Bodøsyklistene.

Videre er det en del enkle, rimelige løsninger for som er tatt fram i planen. Anbefaler at politikerne kjenner sin besøkelsestid og får disse tiltakene gjennomført. At Bodø skal være den siste byen i Nord-Norge som innser dette politiske sikkersticket er vanskelig å forstå.

Kap. Virkemidler for å nå målene. (s.16)

Her er listet 5 hovedgrep. Alle går på fysiske løsninger og drift. Skal man være i nærheten av å nå målet på 25% sykkelandel må det også fokuseres på å motivere folk til å sykle. Det foreslås et nytt punkt: 6. Kampanjer Motivere folk til å bruke sykkel i stedet for bil.

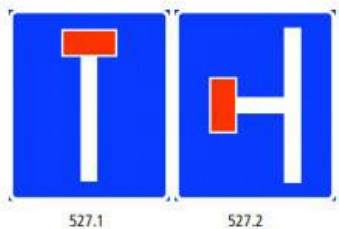
Kampanjer rettet mot skoleelever og arbeidstakere til å sykle mer (eks. sykkelvennlig bedrift/skole). Kampanjer for å få flere til å sykle hele året

Det foreslås omarbeiding av setning på side 17 i planbeskrivelsen: Dette krever **trygge forhold**, høy standard og klare henvisninger for alle trafikantgrupper.

Skilting og merking:

Skilting mot enveiskjøring må ikke bare vurderes for et lite område i sentrum. Det må vurderes i hele området sykkelplanen omfatter, fra Løpsmark til Tverlandet. Dette er et enkelt og rimelig tiltak som gir stor fremkommelighetsgevinst for syklistene. I de fleste enveiskjorte gatene er det trygt å sykle mot kjøreretningen.

Alle blindveger i sykkelplanområdet må gås gjennom og der det er mulig å passere gjennom med sykkel må skiltet 527.1 og 527.2



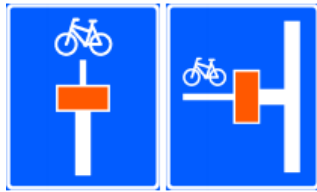
byttes ut med 527.3 og 527.4

Det er lagt til et nytt punkt om kampanjearbeid i planen.

Setningen er endret i henhold til innspill.

BK vil starte å jobbe med å få skiltet gater i sentrum. I det videre arbeid må det vurderes hvor det skal arbeides videre med enkle tiltak. Av hensyn til økonomi og kapasitet blir det viktig å gjøre denne avgrensningen.

Tiltaket er omtalt på side 20 i dokumentet «Sykkelløsninger».



527.3

527.4

Dette gjør det lett for syklister å finne fram til snarveger og er et godt tiltak for fremkommelighet. Et eget punkt om dette må inn på side 19. Tromsø kommune har gjennomført dette i stor stil, og mener Bodø henger etter.

Det bør legges inn kapittel om sykkelparkering.

- Trygge parkeringsmuligheter
- Flere under tak, beskyttet mot tyveri og hærverk

I Tromsø er det bygd garasje for sykkelhengere ved noen barnehager. Det er noe som bør følges opp i Bodø. Det gjør at foreldre som velger å sykle barna i en henger til barnehagen, trygt kan sette igjen hengere mens de selv sykler videre til jobb/skole.

Rutenett:

1. Fortsettelse på sørstrupen. Parallellruten til Sneveien må med som hovedrute. Dette har vært et ønske fra syklister i Bodø helt siden den forrige sykkelplanen ble vedtatt i 2009. I tillegg til høydeforskjell fra bunnen av Stille Dal og opp til Sneveien, er veien smal med mange parkerte biler i veibanen. Veien er mye brukt av skolebarn og andre fotgjengere. Den har og et fall ned mot jernbaneundergangen, noe som legger opp til stor fart på syklistene. Dette – i kombinasjon av barn, parkerte biler og tilgang til barnehage - er en dårlig løsning og har høyt potensiale for ulykker. En trygg gang-/sykkelveg er derfor viktig på denne strekningen.

2. Rute forbi universitetet

Det anbefales å legge ruten langs Mørkvedtråkket. Kudalsvegen/Osphaugveien er smal, svingete og er i tillegg sterkt trafikkert kollektivtrase. I rushtrafikken er det gjerne 15 busser hver time i hver retning på denne traseen.

For uerfarne syklister (les gjerne barn/ungdom på vei til skole) vil det ikke føles trygt å sykle Kudalsveien/Osphaugveien. Trygghet er viktig. Videre planlegging må innrettes mot Mørkvedtråkket som den sikre traseen.

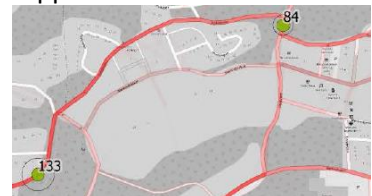
4. Strekning langs Hunstadringen: Det anbefales å ruste opp den blå traseen bak kunstgressbanen.

Hunstadringen er kollektivtrase i tillegg til at den har relativt høy trafikk. Veien har et godt fortau for gående. Fortau er ikke sykkeltrase. Å samlokalisere gående og

Det er tatt inn tiltak for sykkelparkering under tak i Bodø sentrum. Det vises for øvrig til kommuneplanens arealdel § 3 der sykkelparkering er omtalt.

1. Begge traséer beholdes i planen. Parallellruten er en mulig løsning for sykkeltrasé i fremtiden.

2. Overgangen fra universitetsområdet til Kudalsveien er i dag noe kronglete på grunn av at opparbeidet sti havner rett ut i Kudalsveien, der det som nevnt i innspill er busstrasé. Resultater fra sykkeltelledugnaden (TØI) viser flere passeringer i Kudalsveien, se s. 22 i rapporten.



Dette trenger likevel ikke være representativt for hvordan syklistene sykler i området. BK ønsker å holde mulighetene åpne i området. Syklister har ulike preferanser når rute velges. Begge rutene beholdes i planen.

4. BK er enig i at fortau er ikke sykkeltrasé, men det er viktig å huske på at skolebarn oftest sykler på fortau i området. På strekningen bør andre sykle i kjørebanelen. Begge ruter beholdes i

<p>syklende på fortau er et særnorsk fenomen som en ser vil bli avvirket i overskuelig framtid. Dessverre ble det bygd BK fortau og ikke gang-/sykkelveg forbi Hunstad barneskole, noe som umuliggjør sammenheng i sykkelvegnettet.</p> <p>Vedlikehold og drift: Det må lages en kobling fra Torggata til Olav Vs gate. Olav Vs gt driftes av Statens vegvesen og har en relativt god brøytestandard. Det er en fordel at de som kommer fra østlig bydeler (Bodøsjøen, Grønnåsen, Hunstad osv) og skal til nedre bydeler har en sammenhengende veg med god brøytestandard. Det hjelper ikke at det er brøytet godt i Torggata og langs Olav Vs gt hvis man ikke kommer fram på strekningen mellom disse gatene. Når det gjelder vinterdrift er det også viktig å huske de små gatestubbene som ligger på gang-/sykkelveien langs riksveg 80. Dette gjelder strekninger på Jensvoll/Grønnåsen og på Skeid. Her må det være samme standard som vegvesenet har på sin gang-/sykkelveg.</p> <p>Det vises til kvalitetsbeskrivelse for vinterdrift. Fortau er ikke sykkeltilrettelegging. Når det kun er fortau tilsier det sykling i blandet trafikk. Det siste punktet i listen over må derfor fjernes.</p> <p>Bodøsyklistene har registrert at Tromsø Kommune har tatt grep for å sikre 'forkjørrett for sykkel' på de fleste av sine sykkelveier. Dette er gjort med farget asfalt, skilting og stopptejn i kjørebanen. Et slikt tiltak er billig og vil gi god respons til administrasjon så vel som politikere. Om Bodø skal være en arktisk sykkelby med ambisjoner, er dette et godt startiltak.</p> <p>Oppsummering Forslaget er et godt utgangspunkt. Med innarbeiding av innspillene vil planen bli enda bedre. For at denne skal bli mer enn et papir er oppfølging og igangsetting viktig. Vi ser fra andre byer (Oslo, Trondheim, Tromsø) at det må organiseres konkrete prosjekt med dedikerte personer som har gjennomføring som hovedoppgave. Om ikke Bodø organiserer det videre arbeidet slik vi ser i de nevnte byer, frykter Bodøsyklistene at dette blir nok en plan for skuffen.</p>	<p>planen.</p> <p>I videre arbeid vil man se på mulighetene for å prioritere f.eks. Bankgata mellom Hålogalandsgata og Olav Vs gate. Det er ikke mulighet for å legge inn flere prioriterte gater i sentrumsområdet i denne omgang, da det er viktig å jobbe målrettet med disse for å øke kvaliteten på driften og tilbudet for syklistene i dag. Dette vil kreve større investeringer over tid. Etter hvert må man evaluere og se på muligheter for utvidelse.</p> <p>Angående kvalitetsbeskrivelsen, så mener også kommunen at fortau ikke er sykkeltilrettelegging, men i enkelte områder vil det være viktig at standarden er god for skolebarn som i stor grad benytter fortau. Setningen tas likevel ut siden den kan virke misvisende.</p> <p>Vikepliktsregulering for syklistene er tatt inn som et prioritert prosjekt, og det vises til kapittel 8.2.1 i «Sykkelløsninger», der dette er utdypet.</p> <p>Arbeidet videre med prosjekter, reguleringsplaner og gjennomføring blir svært viktig. Byene som nevnes i innspillet har andre forutsetninger for målrettet arbeid med sykkeltiltak da nevnte kommuner har en byvekstavtale, som er en forpliktende avtale med staten, der byene belønnes for å tilrettelegge for miljøvennlige transportalternativer. BK</p>
---	--

		<p>ønsker likevel å strekke seg for en bedre tilrettelegging, og arbeider for øvrig også for å komme med i en slik avtale på sikt.</p>
5. Statens vegvesen	<p>Store deler av overordnet sykkelvegnett i Bodø er knyttet til fylkesveg eller riksveg, som Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen har ansvar for når det gjelder nye infrastrukturtiltak og drift/vedlikehold. Dette kommer ikke fram i plandokumentene.</p> <p>Samkjøring mellom kommunale, fylkeskommunale og statlige tiltak/prioriteringer er vesentlig for at man skal lykkes med å få etablert et sammenhengende effektivt og trafiksikkert tilbud for syklistene i Bodø. Dette gjelder valg av sykkelløsninger, men også prioritering med tanke på planlegging og finansiering og gjennomføring i tid.</p> <p>I kapittelet om <i>Virkemidler for å nå målene</i>, er det listet opp 5 hovedgrep. Alle går på fysiske løsninger og drift.</p> <p>Dersom man skal forvente å nå målet på 25 % sykkelandel må det også fokuseres på å motivere folk til å sykle. Høye sykkelandeler kommer ikke av seg selv. Det foreslås at det tas med et nytt punkt som omhandler motiverende tiltak.</p> <p>Skilting og merking</p> <p>Når det gjelder skilting og merking, mener vegvesenet at skilting mot enveiskjøring må vurderes i hele området sykkelplanen omfatter. Dette er et enkelt tiltak som gir stor fremkommelighetsgevinst for syklistene. I de fleste enveiskjørte gatene er det trygt å sykle mot kjøreretningen. I tillegg må alle blindveger i sykkelplanområdet gås gjennom. Der det er mulig å passere med sykkel må skiltet 527.1 og 527.2, byttes ut med 527.3 og 527.4. Dette gjør det lettere for syklistene til å finne fram til snarveger og er et godt tiltak for økt fremkommelighet for syklistene.</p> <p>Sammenhengende sykkelvegnett</p> <p>1: Forlengelse av g/s-vegen fra Sørstrupen, parallelt med Sneveien, bør med som hovedrute. Dette har vært et ønske fra syklistene i Bodø helt fra da den forrige sykkelplanen ble utformet i 2009.</p> <p>2: Forbi universitetet bør ruten legges langs Mørkvedtråkket og ikke langs Kudalsvegen/Osphaugveien. Blanding av buss og myke trafikanter på smal veg er uheldig. Trygghet er viktig for å rekruttere nye syklistene.</p> <p>3: Det anbefales å tilrettelegge parallell trasé bak kunstgressbanen. Hunstadringsen har relativt høy trafikk og med kollektivtrafikk. Fortau skal ikke anbefales for syklistene, men er et tiltak for de som går.</p> <p>Prioritering av vinterdrift</p>	<p>Dette er BK klar over. Det er tatt inn et eget avsnitt om dette på side 8 i planbeskrivelsen.</p> <p>BK er enig i at denne koordineringen er svært viktig, og en forutsetning for å lykkes.</p> <p>Et eget punkt om kampanjer er tatt inn planen.</p> <p>Det er ønskelig at det kan skiltes over et større område i fremtiden. I perioden fremover blir det viktig å fokusere på sentrumsområdene for å holde planen på et gjennomførbart nivå.</p> <p>Se kommentar under innspill om sykkelruter fra Bodøsyklistene.</p> <p>Det er lagt vekt på å få lagt</p>

	<p>Det foreslås ruter på kommunalt vegnett som skal prioriteres for høyere standard på vinterdrifta, slik at det er mulig å sykle om vinteren. Kommunen må velge traséer på kommunalt vegnett som går helt fram til hovedrutene, som Olav V.gt og rv. 80, der SVV i dag har en relativt god brøytestandard.</p> <p>Dokumentet som omhandler ulike typer sykkelløsninger og prinsipper for utforming, vil være et godt hjelpemiddel for vurdering av hvilke sykkelanlegg som passer på ulike deler av vegnettet. Dokumentet må gjøres kjent for alle som jobber med planlegging og kobles til kommunens planveiledning/formingsveileder.</p>	<p>inn en trasé fra nord. Denne traséen møter Jernbaneveien, som driftes av SVV i dag. Traséen fra Rønvika (Reinslettveien) vil koble seg på RV 80 og Sjøgata. Koblingen til Olav Vs gate vil man se på i evaluering av denne satsingen.</p> <p>BK er enig i at dokumentet må gjøres kjent.</p>
<p>6. Naturvernforbundet</p>	<p>Stiller spørsmål til hvorfor høring er lagt til sommerperioden juni- august.</p> <p>Planen mangler noe om oppførsel i trafikken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kryssing av gangfelt - Lys på sykkel - Vise tegn i trafikken - Flere velger sykkel <p>Det må også fokuseres på detaljer og vedlikehold av veier som ikke er en del av planen. Dette gjelder hullete asfalt og avisende kantstein.</p> <p>Refererer til tidligere innspill levert i sykkelplanen del 1. Deler hensikten til kommunedelplanen "Hensikten med kommunedelplanen er å få flere til å sykle." Men finner det som en mangel at planen ikke anser sykling som en mosjonsaktivitet både langs landevei og i naturen. Dette er spektre som ikke er belyst i fagrapportene, men som er viktig for hvordan man planlegger.</p> <p>Sykkelen er også friluftsliv. Framkommelighet langs lysløyper og stier bør komme med i neste omgang. Kyststien bør være del av planen, men forhåpentlig kommer dette med i den planlagte stiplanen.</p> <p>At man de neste fire årene velger ikke å ha fokus på trening og friluftslivsperspektivet ved sykling finner Naturvernforbundet i Salten mangelfullt. Se også forslag til nye ruter.</p> <p>Det vises til " Det legges vekt på sammenhengen med ny infrastruktur på innfartsårer mot sentrum. I tillegg vil et økt fokus på trygghet og på samarbeid og medvirkning være viktig for å legge til rette for sykling." Likevel er den skisserte ekspressykkelveien ikke med i planen. Dette er beklagelig.</p> <p>Det er behov for regelmessig gjennomgang av planen. Naturvernforbundet mener tanken om en sykkeltrase som ikke følger bilveier er positivt. Det ønskes en forlengelse av gang- og sykkelveien som går på nedsiden av Leitebakken borettslag forlenget til Kortneset. Denne typen adskilte gang/sykkelveier bør tas med seg inn i ny-by planleggingen.</p>	<p>Utlegging er avhengig av de politiske møtene, og ved utlegging i ferietid legges det normalt til flere uker enn det som er kravet. Høring ble lagt til 30.juni- 1.september. Det utgjør 9 uker og anses som tilstrekkelig.</p> <p>Utenfor planens formål. Trafikkregler styrer hva slags adferd som er akseptabel. Det er lagt til et punkt om kampanjearbeid i planen under punkt 6 på side 26 i planbeskrivelsen der man evt. kan jobbe med denne problematikken.</p> <p>Planen har fra begynnelsen av vært rettet mot transportsyklister, altså et annet formål med reisen enn rekreasjon. Sykling som rekreasjonsmåte jobbes med i andre planer og sammenhenger i BK. På strekninger utenfor sentrale områder er det viktig å ta hensyn til fritidssyklister. I denne planen har fokuset vært på sentrumsområdene. BK er usikker på hvilken ekspressvei det siktes til, men dersom det er den nye langs RV80, så er denne planlagt og under arbeid, og er derfor ikke med i planen.</p>

<p>Det bør være mulig å sykle tryggere på fylkesveien mot Skaug, helst til Festvåg. Og finner det rart at planen stopper ved Løpsmark. Det samme gjelder strekningen fra Skålbones til Saltstraumen.</p> <p>Misvær sentrum bør være med i planen da dette er viktige sykkelveier, med stort konfliktpotensial med biltrafikk. Godøynes og Løp kunne vært sett på som en del av kyststinet eller annet stinett som holdt en slik standard at syklistene kunne benyttet disse.</p> <p>Kirkeveien fra Stormyra til Nordstrandveien må prioriteres i lag med de 4 veiene som nå er valgt. Dette fordi veien er en viktig forbindelse og fordi mye allerede er kommet på plass, men det mangler detaljer knyttet til Thalleveikrysset og hjelp til å komme gjennom Rønvikkrysset på en trygg måte.</p> <p>City Nord er et viktig knutepunkt i byen. Trekanten Rønvika, City Nord og sentrum(Snippen) bør være prioriterte ruter med stor vedlikeholdsfokus og god trafikkavvikling Ikke minst ruta City Nord – Snippen - Dronningens gate / Sjøgata må ryddes opp i. Se tidligere innspill fra Naturvernforbundet.</p> <p>Anbefaler at Bodø Kommune vurderer en kampanje for deltakelse i den årlige ”International Winter Bike to Work Day” 9 februar, gjerne i samarbeid med frivilligheten. Anbefaler videre medlemskap hos Winter Cycling Federation. Ønsker å fremme forslaget om ”sykkeltube” med en ”halvtube” for vindskjerming på Rønvikleira. Dette er det mest åpne området av de prioriterte sykkelspor, og en vindskjerm vil komme alle utøvere av aktiv transport til gode. Eller man kan plante planter som gir skjerming når østavinden er på sitt verste. Dette bør også gjøres andre steder.</p> <p>Fleksibilitet med andre transportmåter er viktig særlig om vinteren. En større åpning for å ta med sykkel på kollektivtransport. Andre steder er det å ta med sykkel på buss og bybaner gratis.</p> <p>Vinterruter og ansvarsfordeling: Det er bra at dette blir en egen del av planen. Det er likevel ønskelig at Kirkeveien og Rønvikveien blir medtatt i planene. At det skilles på fylkesvei og kommunale veier har liten betydning for syklistene. Hvem som brøyter er ikke viktig, hvordan og når er viktig. Tidspunkt for brøytede veier bør på ettermiddagen ikke være kortere enn 15-18. Kl 17 blir for tidlig. På vedlagte bilde ser dere selv at omfanget av brøytede veier ikke virker spesielt omfattende. Det trengs tilførselsveier til Reinsletta ellers må Rønvikveien også være med.</p> <p>Naturvernforbundet håper BK er visjonære i utarbeidelsen av tilbudet for bysykler og satser på ”app”-</p>	<p>Traséen ligger likevel inne i plankartet.</p> <p>BK er enig i at det må arbeides med dette temaet fortløpende. Gang- og sykkelveien ved Kortneset er med i planen som en fremtidig mulighet.</p> <p>Planen har hatt fokus på sentrumsområdene. Ved en revisjon av planen kan det være aktuelt å fokusere på de ulike bydelene. Likevel gjelder strategiene og prinsippene for utforming for hele kommunen.</p> <p>Strekningen langs gamle riksvei ligger inne som prioritert rute for vinterdrift. Rutene Reinslettveien til Dronningens gate er prioritert i planen. Dette krever tiltak ved Snippen. Bk er klar over utfordringene ved Herredshuset og kryssinger for å komme seg videre inn mot Dronningens eller Prinsens gate.</p> <p>Det er lagt inn et punkt om holdningsskapende arbeid. Se s. 26 i planbeskrivelsen</p> <p>På utsatte sykkelruter vil det være naturlig å ta med skjerming inn i vurderingene. Planen kan ikke styre kostnader når det gjelder kombinasjonen sykkel og kollektivtrafikk.</p> <p>For å legge bedre til rette for sykkel på vinterstid blir det nødvendig å velge ut noen ruter for å sikre en god standard for syklistene. Da er det begrenset hva som kan tas med i første omgang, og en evt. utvidelse må vurderes</p>
--	---

	<p>styrte løsninger framfor stativlåsing. På denne måten oppnår man større fleksibilitet og mulighetsrom for by-utlåns sykler. Vi håper også disse blir elektriske slik at rekkevidden og dermed bruksområdet blir utvidet.</p>	<p>etter evaluering av arbeidet. SVV har egne kvalitetskrav for drift på sine gang- og sykkelveier. BK ser likevel at en samordning mellom ulike driftsenheter er nødvendig. Innspill om bysykler tas til orientering.</p>
<p>7. Nordland fylkeskommune</p>	<p>Fylkeskommunen oppfatter at planforslaget i stor grad er bygd på oppdatert og relevant kunnskap. Dette er i henhold til fylkesplanens arealpolitikk om god planlegging, jf arealpolitiske retningslinjer punkt 8.1.1. Målsettingene knyttet til kompakt byutvikling er i stor grad i tråd med arealpolitiske retningslinjer knyttet til planlegging under punkt 8.2 By- og tettstedsutvikling. NFK er fornøyd med at Bodø kommune har utarbeidet et godt og realistisk planforslag med ambisiøse målsettinger. Både planens formål og bestemmelser er i tråd med og bidrar til å realisere regional arealpolitikk for bedre folkehelse, jf arealpolitiske retningslinjer i kapittel 8.2 By- og tettstedsutvikling i Fylkesplan for Nordland:</p> <p>c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsutforming, attraktive og tilgjengelige uteareal og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.</p> <p>g) I den kommunale planleggingen skal det stimuleres til redusert bilbruk gjennom tiltak. Kommunen skal blant annet vurdere rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner, veiprising og bysykler.</p> <p>l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>8. Oppvekst og kultur, Bodø kommune</p>	<p>Det er ønskelig at flere barn sykler og går til skolen. Det er i tidlig alder at gode vaner etableres. Opptatt av god fremkommelighet, mest mulig direkte ruter, trygghet og forutsigbarhet.</p> <p>God drift hele året er viktig. Salting er en utfordring, f.eks. langs RV 80 og Nordstrandveien. Det må brøytes ekstra etter salting, og salting medfører slitasje på syklene.</p> <p>Kosting i barmarskssesong. Spesielt viktig på sykkelfelt i kjørebanelen.</p> <p>Sykkelparkering ved knutepunkt, skoler og handelssentre. Bør være under tak, lyssatt, god plass og nært innganger. Stasjoner med luft på sentrale sykkelparkeringer.</p> <p>Sykkelruter</p>	<p>Skoleveier er tatt hensyn til i planen.</p> <p>Veiene som nevnes driftes av Statens vegvesen. Planen har fokus på at salting ikke skal brukes.</p> <p>Generell drift av viktige sykkelveier vil være viktig i det videre arbeid.</p> <p>Det er lagt inn at det skal arbeides med et sykkelparkeringsprosjekt i</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Viktig med direkte ruter - Tillate sykling mot enveiskjøring i flere gater enn det som er foreslått i planen. I disse gatene må det tydeliggjøres at det er tillatt ved skilting. - Merking av sykkelruter <p>Sikkerhet og trygghet: Elementer som skaper utrygghet er lyskryss, kryssing av trafikkerte veier i fotgjengerfelt, kombinerte gang- og sykkelveier, start og slutt på sykkelveier, høye kanter, bakkeparkering og vikeplikt for biler som krysser sykkelveier. De prioriterte sykkelrutene bør i størst mulig grad unngå ovenstående.</p> <p>Peker på at sykkelløsning ved City nord og i Nordstrandveien fungerer dårlig fordi mange velger fortau i stedet, og bilister kjører inntil den stiplede linja. Strategien bør inneholde mål og tiltak for bedre tilrettelegging for syklende rundt skolene i Bodø. Det bør være et felles kommunalt tiltak å etablere sykkelparkering utenfor skolene, og at dette ikke skal tas på de enkelte skolenes driftsbudsjett.</p> <p>Skoleveier må gjøres så trygge som mulig. Det bør skiltes med parkering forbudt, der sikt og fremkommelighet hindres av parkerte biler langs viktige skoleveier. I sentrumsgatene bør det skiltes med parkering forbudt i flere gater nå som det bygges garasjeanlegg.</p> <p>Sykkelrutene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mangler rute fra Grønnåsen til Stordalen/Rønvik. Her finnes det alternativer over Rønvikjordene og via Vågønes gård, Mellomåsen/Trollåsen og Kleivaveien. Eller over Rønvikjordene, direkte inn i Thalleveien, Pleierveien. Langåsveien - Rute som stopper i Vollveien bør forlenges til helt øverst i Vollveien. 	<p>Bodø sentrum, se s. 27. For øvrig vises det til kommuneplanens krav til parkering § 3, herunder også sykkelparkering.</p> <p>Mest mulig direkte ruter har hatt en høy prioritet i planen. Skilting med tillatt sykling mot enveiskjøring skal gjennomføres og er omtalt i planen.</p> <p>Merking av sykkelruter er viktig, men er foreløpig ikke med i planen. Det vil kunne tas opp ved forprosjektering og regulering av viktige sykkeltraséer.</p> <p>Planen har et økt fokus på den opplevde tryggheten. Utstrakte skifter mellom fortau/gang- sykkelveier og vei vil søkes unngått i enkeltprosjektene.</p> <p>Når det gjelder sykkelfelt i kjørebanelen er det lagt opp til en minimumsbredde på disse. Sykkelfelt slik som ved city nord vil ikke passe alle steder, og kriterier for valg av riktig løsning er omtalt i dokumentet «sykkelløsninger».</p> <p>Foreløpig er det krav til sykkelparkering den enkeltes virksomhets ansvar å oppfylle. BK må jobbe med å sikre gode nok sykkelparkeringsplasser i det offentlige rom fremover.</p> <p>I gatene som er prioritert i sentrum for syklister må gode løsninger prioriteres fremfor bakkeparkering, og det kan medføre at bakkeparkering forsvinner på disse strekningene.</p> <p>Skoleveier er svært viktig å tilrettelegge for myke trafikanter, og dette er et</p>
--	--	---

		<p>tema som bør samordnes godt innad i kommunen. Det er viktig at det jobbes tverrfaglig med skoleprosjekter eller infrastrukturprosjekter på skolevei.</p> <p>Det er lagt inn en sykkelrute fra Grønnåsen over Rønvikjordene. Alle de «blå rutene» er ruter som er aktuelle å prioritere i fremtiden. Det vil være mulig å endre på disse sykkelrutene ved neste revisjon.</p>
--	--	---

Innspill fra Bylab 22.august 2018

Ruter:

Reinslettveien: problemer i krysset med Kirkeveien. Her står det mange parkerte biler.

Skilting mot enveiskjøring-i Storgata ved Sambo.

Thalleveien: ved 4h-gården bør det være sykkelvei pga mange barn osv.

Dronningens gate: begrense biltrafikk burde være mulig i denne gata. Mange sidegater (gater på tvers) kan være forstyrrende.

Hålogalandsgata: dårlig fortau. Mange parkerte biler.

Skaug mot ferjeleie Misten. Ble skiftet rør langs veien, men ikke opparbeidet gang- og sykkelvei.

Strekning mot Valvikdalen- der lå det også godt til rette

Generelle innspill:

Bilfri by. Det er mange muligheter for bilene, mange veier, i Bodø sentrum. Det bør være mulig å gjøre noen av veiene bilfrie.

Sykelruter som er integrert i grønnstrukturen som i København.

Bedre brøyting for syklistene.

Undergang ved Vollen- umulig å sykle gjennom på vinteren.

Holdningsarbeid.

Mennesket i sentrum -mer grønt i sentrum

Bra at arbeidet med planen er langsiktig. Det vil ta tid å utarbeide et godt sykkelnett.

Hvor skal man sykle når man kommer til Bodø som turist/forretningreisende? Skilting og synliggjøring.

Hvilken målgruppe? Turister eller lokale- forskjellige behov?

Tiltak:

Sykkelparkering med tak.

Vinterdrift: dårlig fra strekning Tjeldberget-Jernbaneveien- og frem til første rundkjøring.

Skilte med tillatt med sykling mot enveiskjøring

Bysykler:

Pendlerparkering utenfor bomring, med bysykkelstativ slik at man kan sykle inn til byen.

Bysykkelsystemet- sykkelrunde for turister: Hurtigrutekaia-Maskinisten-Elveparken-Bodøsjøen.

Forslag til medvirkning:

Portabel bylab. Oppsøke folk på buss, på gate, på sykkel osv.

Kommentar fra Bodø kommune

Det kom inn mange innspill i Bylaben. Mange av innspillene handler om konkrete ruter og må tas med i det videre arbeidet i hvert enkelt prosjekt. Dette gjelder blant annet:

- utfordringer med bakkeparkering på mange strekninger og i sentrum.
- Bilistene har mange gater å velge mellom i Bodø sentrum. Når man skal jobbe videre med enkeltprosjektene vil det være nyttig å vurdere om det er nødvendig og/eller mulig å stenge enkelte veistrekninger for gjennomkjøring.

Ellers er det viktig å ta med seg at grønnsstruktur og sykkel må ses i sammenheng. Holdningsarbeid ble tatt opp og dette er nå tatt inn i planen, og det samme gjelder sykkelparkering under tak. Innspill om bysykkelsystemet tas med i arbeidet videre med dette. Mange var opptatt av vinterdriften og av at den må bli bedre.