

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
18/35	Bodø eldreråd	08.10.2018
18/27	Bodø ungdomsråd	08.10.2018
18/36	Råd for funksjonshemmede	04.10.2018
18/48	Komite for plan, næring og miljø	10.10.2018
18/159	Bystyret	25.10.2018

Sluttbehandling- kommunedelplan for sykkel 2018-2025

Bystyrets behandling i møte den 25.10.2018:

Forslag

Fra Svein Olsen, Rødt:

Tillegg til pkt 3. i innstillinga:

Spesielt vurderes valg av trase mellom Olav V gate og sentrum/Torggata

Fra Håkon A. Møller, MDG:

Ny rute parallelt med Sneveien velges som forlengelse av Sørstrupen. Bystyret ber om at det igangsettes en planprosess for å regulere fremtidig sykkeltrase.

Votering

Innstillingens punkt 1-3 ble enstemmig vedtatt

Tilleggsforslag fra Rødt ble enstemmig vedtatt

Innstillingens punkt 4 ble vedtatt mot 18 stemmer (13H, 4Frp, 1V)

Innstillingens punkt 5 ble enstemmig vedtatt

Forslag fra MDG fikk 8 stemmer og falt (4R, 2SV, 1MDG, 1KrF)

Vedtak

1. Bodø bystyre vedtar Kommunedelplan for sykkel 2018-2025 for Bodø kommune med planbeskrivelse og tilhørende dokument «Sykkelløsninger» datert 19.09.2018, og kart over sykkelrutenettet datert 14.09.2018.
2. Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15.
3. Bystyret ber om at kvalitetshevingen av vinterdriften evalueres i løpet av 2020. Her skal også en utvidelse av de prioriterte rutene for vinterdrift vurderes. Spesielt vurderes valg av trase mellom Olav V gate og sentrum/Torggata
4. Tillegg til planbeskrivelsen, nytt punkt under Hovedgrep, Kampanjer:

Kommunal støtteordning for kjøp av elsykkel. Omfanget av ordningen vurderes i forbindelse med budsjett og økonomiplan for 2019.
5. Skilting av enveiskjørte gater og snarveier skal være et fortløpende arbeid med hele byutviklingsområdet som nedslagsfelt.

Komite for plan, næring og miljøes behandling i møte den 10.10.2018:

Forslag

Fra Håkon A. Møller, MDG:

1. Bystyret ber om at kvalitetshevingen av vinterdriften evalueres i løpet av 2020. Her skal også en utvidelse av de prioriterte rutene for vinterdrift vurderes.
2. Tillegg til planbeskrivelsen, nytt punkt under Hovedgrep, Kampanjer:

Kommunal støtteordning for kjøp av elsykkel. Omfanget av ordningen vurderes i forbindelse med budsjett og økonomiplan for 2019.
3. Ny rute parallelt med Sneveien velges som forlengelse av Sørstrupen. Bystyret ber om at det igangsettes en planprosess for å regulere fremtidig sykkeltrase.
4. Skilting av enveiskjørte gater og snarveier skal være et fortløpende arbeid med hele byutviklingsområdet som nedslagsfelt.

Votering

Innstillingen ble enstemmig vedtatt

Forslag 1 fra MDG ble enstemmig vedtatt

Forslag 2 fra MDG ble vedtatt mot 4 stemmer (3H, 1FRP)

Forslag 3 fra MDG fikk 1 stemme og falt (1MDG)

Forslag 4 fra MDG ble vedtatt mot 1 stemme (1FRP)

Komiteens innstilling

1. Bodø bystyre vedtar Kommunedelplan for sykkel 2018-2025 for Bodø kommune med planbeskrivelse og tilhørende dokument «Sykkelløsninger» datert 19.09.2018, og kart over sykkelrutenettet datert 14.09.2018.
2. Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15.
3. Bystyret ber om at kvalitetshevingen av vinterdriften evalueres i løpet av 2020. Her skal også en utvidelse av de prioriterte rutene for vinterdrift vurderes.
4. Tillegg til planbeskrivelsen, nytt punkt under Hovedgrep, Kampanjer:

Kommunal støtteordning for kjøp av elsykkel. Omfanget av ordningen vurderes i forbindelse med budsjett og økonomiplan for 2019.
5. Skilting av enveiskjørte gater og snarveier skal være et fortløpende arbeid med hele byutviklingsområdet som nedslagsfelt.

Råd for funksjonshemmedes behandling i møte den 04.10.2018:

Råd for funksjonshemmedes uttalelse

Bodø kommunale råd for funksjonshemmede støtter rådmannens forslag om at kommunedelplan for sykkel 2018-2025 vedtas med følgende merknad: det bør være tydelig skille mellom gang- og sykkelsti som også svaksynte og blinde kan oppfatte.

Bodø ungdomsråds behandling i møte den 08.10.2018:

Bodø ungdomsråd stiller seg positiv til rådmannens innstilling med 14 av 14 stemmer.

Bodø eldreråds behandling i møte den 08.10.2018:

Forslag

Fellesforslag:

Eldrerådet tar saken til orientering.

Votering

Fellesforslaget ble enstemmig vedtatt.

Eldrerådets uttalelse

Eldrerådet tar saken til orientering.

Rådmannens forslag til innstilling

Bodø bystyre vedtar Kommunedelplan for sykkel 2018-2025 for Bodø kommune med planbeskrivelse og tilhørende dokument «Sykkelløsninger» datert 19.09.2018, og kart over sykkelrutenettet datert 14.09.2018.

Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15.

Rolf Kåre Jensen
Rådmann

Annelise Bolland
Byplansjef

Knut A. Hernes
Kommunaldirektør

Saksbehandler: Susanne Dale Jomas

Trykte vedlegg:

Ingen

Utrykte vedlegg:

Se <http://bodo.kommune.no/planer-til-politisk-behandling/category8036.html>

På to hjul i Bodø, november 2017, Transportøkonomisk institutt.

Holdningsundersøkelse- Sykkel i Bodø kommune, mai 2017, Opinion.

Del 1 Sykkelvegnett for sentrum og Rønvik

Ny vurdering sentrumsrute

Sammendrag

Hensikten med kommunedelplanen er å få flere til å sykle. Å få flere til å benytte sykkel som transportmiddel kan bidra til bedre folkehelse for befolkningen i Bodø, og en høyere andel av befolkningen som sykler vil også bidra til å redusere klimagassutslipp og utfordringer knyttet til støy- og støvforurensning. Planforslaget er en tematisk kommunedelplan som inneholder en strategisk plan for kommunens sykkelplanlegging med handlingstiltak for de neste fire årene. Planen består av to dokumenter: ett dokument som beskriver målsettinger, strategi og handlingstiltak, og ett dokument som omhandler ulike sykkelløsninger og prinsipper for utforming. Selv om denne planen har et spesielt fokus på sentrumsområdene, gjelder strategien og prinsippene for utforming for hele kommunen.

Bakgrunnen for planarbeidet er at de gjeldende dokumentene for sykkelplanlegging i Bodø revideres. Kommunedelplan for sykkel- del 1: sykkelveinett for sentrum og Rønvik ble vedtatt i 2017, og denne er lagt inn i dette planforslaget. I planarbeidet er det utarbeidet to faglige rapporter som er underlagsmateriale for planen. Hensikten med disse er å øke kunnskapen om sykling i Bodø.

Det er kommet inn åtte uttalelser til planen og det kom inn mange innspill i forbindelse med medvirkningsopplegg i Bodø bylab. Det er gjort mindre endringer i planforslaget etter utlegging til høring og offentlig ettersyn. Ingen av sykkelrutene er endret. Det er tatt inn noen flere tiltak etter høringen av planen, blant annet sykkelparkering i sentrum og holdningsskapende arbeid.

Planen anbefales vedtatt.

Saksopplysninger

Bakgrunn og vedtak

Bakgrunnen for planarbeidet er at de gjeldende dokumentene for sykkelplanlegging i Bodø, Strategisk plan for sykkel i Bodø (2007) og Handlingsplan for gjennomgående sykkelveinett i Bodø (2009) revideres. Det har skjedd mye siden disse ble vedtatt, både med tanke på forskning på feltet, holdning til sykling og det har også skjedd endringer i veinettet i Bodø.

Planprogram for kommunedelplan for sykkel ble vedtatt i bystyret 08.09.2016:

Bodø bystyre fastsetter planprogram for Kommunedelplan for sykkel, sist revidert i august 2016. Vedtaket fattes i henhold til kommunens delegasjonsreglement og plan- og bygningslovens §11-13.med følgende endringer: Sykkelstrategiens tidshorisonnt framskyndes til 2025. Sykkelstrategien skal inneholde et mål om minst 25 % sykkelandel i 2025. Tillegg til Planprogram, kap 3.2 resultatmål pkt 2 b hele året.

Bystyret vedtok Kommunedelplan for sykkel- del 1: sykkelveinett for sentrum og Rønvik 15.06.2017:

Bodø bystyre vedtar Kommunedelplan for sykkel. Del 1 - Sykkelveinett for Rønvik, datert 18.05.2017, med unntak av ny sykkeltrasé gjennom sentrum. Sentrumstraseen tas ut av planen og belyses i egen sak der fordeler og ulemper ved tilrettelegging for sykkel i Dronningens gate og Kongens gate beskrives. Adkomst til målpunkter som nytt rådhus og fylkeshuset, samt en god tilkøpling til gang- og sykkelvei langs Rv. 80, belyses. Vedtaket gjøres med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-14.

Etter en nærmere utredning ble sykkelrute inn mot Bodø sentrum vedtatt i bystyret 07.12.2017:

Bodø bystyre vedtar Dronningens gate som sykkelrute i sentrum. Det forutsettes at det blir mulig å tillate sykling mot kjøreretningen i den delen av Dronningens gate som er enveiskjørt. Forkjørregulering av Dronningens gate skal vurderes. Det gjøres tiltak for å gjøre koblingen for å bedre situasjonen for syklistene.

Del 1 av kommunedelplan for sykkel ble fremskyndet på grunn av behov for avklaringer i forbindelse med prosjekter som pågår i sentrum og prosjekter i Bypakke Bodø. I denne ble det vedtatt et langsiktig sykkelrutenett for sentrum og Rønvik, og det ble vedtatt fire ruter i sentrum som skal prioriteres. Delplanen for sentrum og Rønvik er lagt inn i dette planforslaget.

I en sak til formannskapet ble ulike fremgangsmåter for anbudsprosess for anskaffelse av bsysykkelsystem vedtatt. Formannskapet vedtok følgende den 26.04.2018:

Formannskapet vedtar at det skal lyses ut en åpen anbudskonkurranse for etablering og drift av bysykkelordning i Bodø. Formannskapet forutsetter at det i den videre prosessen legges opp til at bysykkelordningen skal være på plass, og i drift, våren 2019.

Bystyret vedtok å legge planforslaget til høring og offentlig ettersyn 14.06.2018:

Bodø bystyre vedtar å legge ut til offentlig ettersyn og sende på høring det framlagte forslaget til kommunedelplan for sykkel 2018-2025, jf. plan- og bygningslovens § 11-14.

Som en del av kommunedelplan for sykkel bes rådmannen igangsette et arbeid med å vikepliktsregulere veier som krysser gang- og sykkelvei, etter modell fra Tromsø kommune.

Det er gjennomført en holdningsundersøkelse for å kartlegge hvordan folk opplever sykkelveinettet i Bodø. Transportøkonomisk institutt (TØI) har også utarbeidet en rapport om sykling i Bodø.

Planprosess

Det ble avholdt workshop i forbindelse med varsling av oppstart i mai i 2016. Det var cirka 30 deltakere. Det ble avholdt ny workshop i forbindelse med høringen av den første delen av planen i 2017 (sentrumsdelen).

I planarbeidet har en referansegruppe vært involvert i arbeidet. Denne består av representanter fra Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune, Bodøsyklistene og flere av avdelingene på teknisk avdeling (Byggesak, Geodata, Plan og utbygging, Forvaltning og Drift). Gruppen har blitt involvert gjennom møter og gjennom utveksling av informasjon på e-post.

Planen var på høring og offentlig ettersyn fra 30.juni til 1.september i 2018. Alle innspill er oppsummert og kommentert i vedlegg. Det kom inn åtte uttalelser til planforslaget. Disse er fra LUKS, Bane nor, Bodøsyklistene, Statens vegvesen, T-J Aandahl, Naturvernforbundet, Nordland fylkeskommune og avdeling for oppvekst og kultur i Bodø kommune.

Flere av uttalelsene omhandlet følgende temaer:

- Enklere tiltak slik som skilting bør gjennomføres i en stor skala
- Planen bør også omhandle holdningsskapende arbeid og kampanjer for å få folk til å sykle
- Trygge sykkelparkeringsplasser under tak, spesielt i sentrum
- Sykkelrutene bør legges bort fra øvrig trafikk der det er mulig
- Forslag til flere ruter som skal prioriteres for vinterdrift for syklistene
- Ruter utenfor byutviklingsområdet
- Innspill på rutene i sentrumsområdet
- Viktig at planen har fokus på vinterdrift for syklistene

Mange av innspillene gikk ut på endringer i sentrumsrutenettet. Disse rutene ble vedtatt i den første delen av planen i 2017.

Det ble annonsert åpen Bylab 22.august. Saksbehandlere var til stede for å gi informasjon om planforslaget og for å svare på spørsmål. Innspill fra denne dagen er også oppsummert og kommentert i vedlegg. 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.
- Syklistene mener 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.

Flere var opptatt av at grønnstruktur i bynære områder og sykkel må ses i sammenheng. Flere kom med innspill om holdningsskapende arbeid og sykkelparkering under tak. Innspill om bysykkelsystemet tas med i arbeidet videre med dette. Mange var opptatt av vinterdriften og at den må bli bedre.

Hovedfunn i undersøkelser som er gjennomført

- Sykkelandelen i 2013/2014 var 8 % (RVU 2013/2014).
- Tall fra Nasjonal RVU (2013/14) viser at det er flere kvinner enn menn som sykler i Bodø (51 prosent kvinner og 49 prosent menn). I landet for øvrig er det motsatt, flere menn som sykler enn kvinner (55 prosent menn og 45 prosent kvinner).
- De over 60 år svarer i større grad enn de tre andre aldersgruppene at det er meget bra å sykle i Bodø.
- 50 % opplever at det er ganske trygt (37 %) eller meget trygt (13 %) å bruke sykkel som transportmiddel i Bodø.
- 70 % svarer at trygg infrastruktur for syklister har ganske eller stor betydning for å velge sykkel som transportmiddel.
- Signifikant flere opplever at tilretteleggingen for sykling på vinteren er dårlig (39 %).
- I Bodø er sykkelandelen svært høy om sommeren, men betydelig lavere om vinteren (RVU 2013/2014). Se tabell.

	Vinter	Vår	Sommer	Høst
Sykkelandel	4	11	13	11

Planforslaget

I den første delen ble det vedtatt at fire ruter i sentrumsområdene skal prioriteres de neste fire årene. Disse videreføres i planforslaget, og det øvrige sykkelveinettet i planen er en langsiktig strategi. For å nå målsettingene legges det vekt på sentrumsområdene siden det er et stort potensiale for flere sykkelreiser på de korte reisene (under 3 km). 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. Det foreslås flere tiltak i planen utover prioriteringen av de fire rutene. Et viktig tiltak er å forbedre vinterdriften av sykkelrutene. Bysykkelsystem, sykkelparkering og skilting i Bodø sentrum løftes også frem. Det vises til planbeskrivelsen og *Sykkelløsninger* for utfyllende informasjon.

I planbeskrivelsen beskrives den overordnede sykkelstrategien for Bodø kommune, og i dette dokumentet beskrives målsettinger, strategi og handlingstiltak. I dokumentet «Sykkelløsninger» beskrives ulike sykkelløsninger som skal benyttes i Bodø, og prinsipper for valg av løsning. Det er utarbeidet kart over sykkelrutenettet innenfor byutviklingsområdet. I øvrige områder gjelder de samme prinsipper for planlegging for sykkel. I distriktene er tilretteleggingen for sykkel mindre kompleks, og det er færre målpunkter. Selv om sykkelrutenettet utenfor byutviklingsområdet ikke er med i kartet, så er det viktig å planlegge for gående og syklende også i disse områdene. Overordna strategi beskriver mål for kommunedelplanen og virkemidler for å nå målene. Det beskrives videre prioriteringer og tiltak. Forslag til fremdrift og status for finansiering er omtalt i siste tabell, i siste kapittel i planbeskrivelsen.

Mål for kommunedelplan for sykkel i Bodø kommune	
Hovedkategori	Underkategorier

<p>1. Flere syklist</p>	<p>a) Økt sykkelandel – 25% Bodø kommune skal ha en sykkelandel på 25% innen 2025</p> <p>b) Bodø skal være en sykkelby for alle Det skal legges til rette for alle syklist i planleggingen. Det er nødvendig med et spesielt fokus på barn, unge og eldre. Dette betyr at man må være bevisst på at ulike grupper av befolkningen har ulike behov under planleggingen. Pendleren og skoleeleven har for eksempel ulike behov.</p>
<p>2. Sykkelvegnettet skal være fremkommelig og effektivt</p>	<p>a) Bodø skal ha et sammenhengende rutenett for sykling. Med sammenheng menes sammenheng i det overordnede sykkelrutenettet på tvers av bydelene. Det betyr også at det skal være god sammenheng i overgangene mellom ulike ruter</p> <p>b) God komfort og fremkommelighet for sykling i Bodø kommune gjennom hele året. Sykkelnettet skal være fremkommelig og effektivt gjennom hele året. Kravet til effektivitet i syklingen må vurderes opp mot hva som oppleves som trygt. Mål om effektivitet og trygghet kan i noen tilfeller virke motstridende. Det må derfor gjøres faglige vurderinger på hvordan man kan nå målene. Sykling som både transportmåte og som en del av bylivet skal vektlegges.</p>
<p>3. Tryggere å sykle</p>	<p>a) Redusere ulykkesrisikoen for syklist i trafikken.</p> <p>b) Alle syklist skal føle seg trygge i trafikken. Opplevelsen av trygghet må alltid vurderes når løsning for sykkel skal utredes. Dette gjelder spesielt på skoleveier og på strekninger med moderat til høy trafikkmengde. Selv om en løsning statistisk sett er trygg, vil den ikke alltid oppleves som trygg</p>

Virkemidlene for å nå målene består av seks hovedgrep:

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

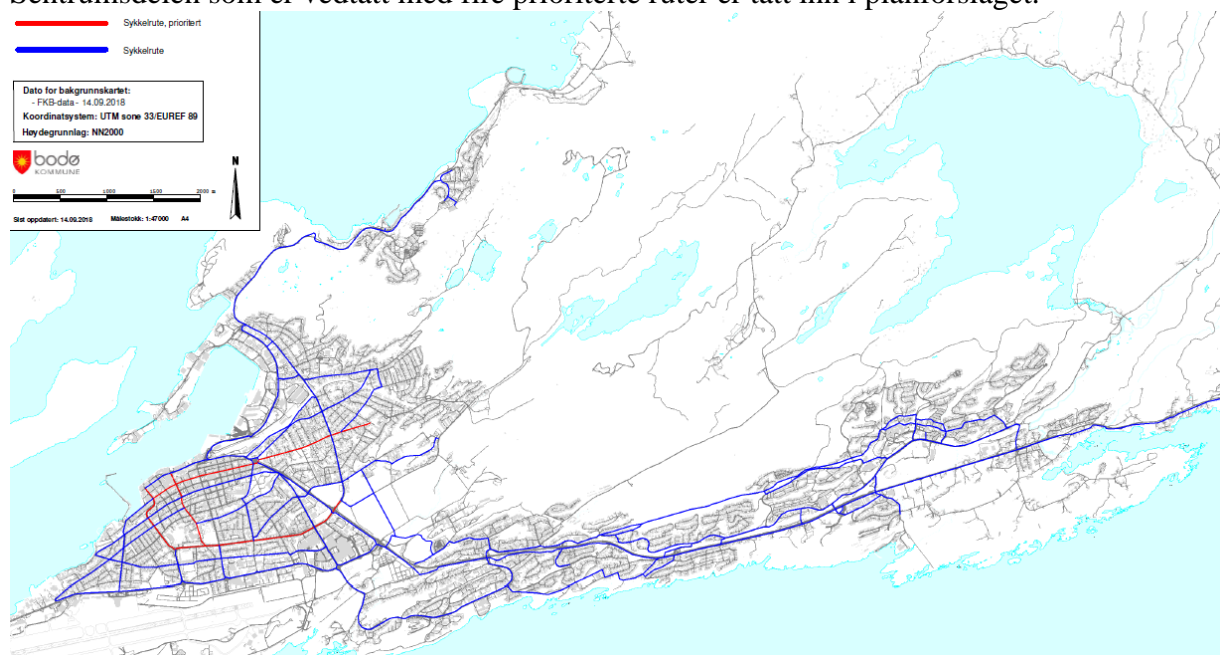
Motiverende og holdningsskapende arbeid for sykling. Dette kan være kommunikasjonsarbeid og kampanjer.

Gode fysiske anlegg

For å sikre gode fysiske anlegg, er det viktig at det velges rett løsning for sykkel på riktig sted. Prinsippene som er beskrevet i «Sykkeløsninger» skal legges til grunn. Det angis retningslinjer for utformingsvalget og det er flere forhold som må avklares gjennom en helhetlig og faglig tilnærming. Innspill fra befolkning og interessegrupper vil være en del av en helhet som skal tas hensyn til i vurdering av utformingen. Det skal etableres system for bysykler. Det foreslås et område i Bodø sentrum som hvor det skal jobbes med å skilte for å tillate sykling mot enveiskjøring. Dette er et enkelt tiltak som vil bedre fremkommeligheten for syklistene.

Sammenhengende sykkelveinett

Sentrumsdelen som er vedtatt med fire prioriterte ruter er tatt inn i planforslaget.



Kartet viser sykkelrutenettet i byutviklingsområdet. De røde rutene skal prioriteres de neste fire årene. I dette kartet vises ikke sykkelrutene som er under planlegging eller gjennomføring. Dette gjelder strekning langs RV80 til Thallekrysset, Sjøgata og Nordstrandveien.



Kartet viser sykkelrutenettet for Tverlandet tettsted. Se vedlegg.

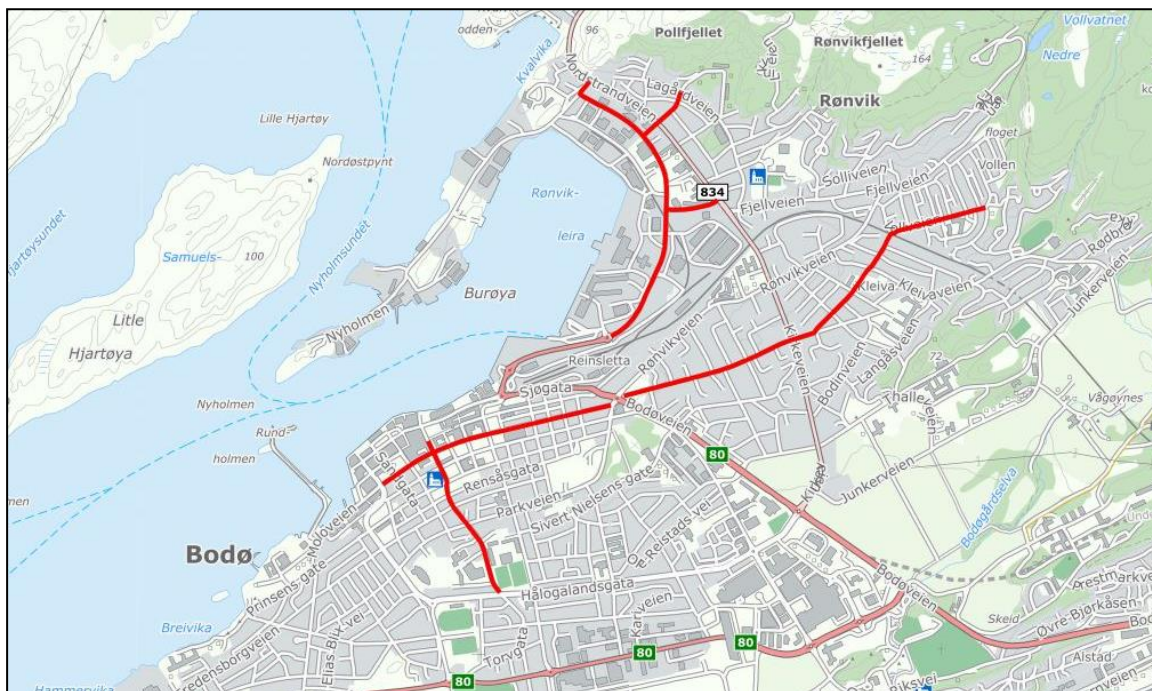
Sykkelrutene i planen er valgt ut fra følgende premisser:

- Så direkte som mulig mellom sentrum, bydeler og viktige målpunkter
- Viktige målpunkter er utdanningsinstitusjoner, idrettsområder, handelsområder og store arbeidsplasser.
- Sammenheng med fremtidig ny bydel
- Sykkelrutene er sett noe i sammenheng med skoleveier og busstraséer. Disse traséene er prioritert for brøyting, og for å avvikle en effektiv og rasjonell vinterdrift, samt for å kunne tilby syklistene sykkelruter hele året, har dette ved enkelte rutevalg hatt betydning.

Drift og vedlikehold

Dagens prioriterte sykkelruter for vinterdrift er ruter som går fra Mørkved bydel i øst og inn mot Bodø sentrum. Det foreslås at disse videreføres, og det foreslås nye ruter i sentrumsområdene som skal prioriteres i tillegg til de eksisterende. Det mangler prioriterte ruter for sykkel på vinteren i sentrum og i Rønvik, og det foreslås derfor et sykkelrutenett hvor vinterdriften skal prioriteres i disse områdene. Dette krever at det gjøres tiltak for å legge til rette for fremkommelighet for brøytemannskap. Økt fokus på drift og vedlikehold av sykkelruter vil øke nytteverdien av dagens anlegg. I planforslaget foreslås det en kvalitetsbeskrivelse for vinterdrift. Forslaget er utarbeidet i samråd med avdeling for Drift og produksjon.

Kart over forslag til nye prioriterte sykkelruter for vinterdrift:



Hva skal til:

- Maskin med utstyr: behov for én ny maskin
- Ansatte: behov for to nye ansatte.
- Areal: Det må være mulig til å komme frem med maskiner på sykkelrutene. Dette krever at det må skiltes parkering forbudt på vinteren på de prioriterte rutene (gjelder Dronningens gate og Reinslettveien).
- Oppsetning av bommer for at brøytemannskap skal komme til.
- Strekningsvise utbedringer av vei/sti for å muliggjøre brøyting.
- Samhandling: oppfølging og samarbeid

Investeringskostnader for denne satsingen, inkludert midler til reasfaltering, vil være 3 200 000 kr. Driftskostnadene per år er estimert til 2 350 000 kr.

Samarbeid og kommunikasjon

Det legges vekt på samhandling og kommunikasjon, både med befolkning og på tvers av sektorer. Det skal legges opp til aktiv involvering av befolkningen og ulike interessegrupper i prosjekter som omhandler tilrettelegging for sykkel. Medvirkningen skal skje på et tidlig tidspunkt. Et godt eksempel er medvirkningsprosessen i forbindelse med forprosjekt for Sjøgata hvor sykling i en høyt trafikkert sentrumsgate var et viktig tema.

Det ligger et stort potensial for å bedre utviklingen av sykkelveinettet ved å styrke samarbeid på tvers av sektorer. For å styrke fokus på vedlikehold og drift skal det opprettes en tverrfaglig gruppe som jobber med oppfølging av drift av sykkelrutenettet.

Kompakt byutvikling

I planen er det fokus på infrastruktur for sykling i kommunenes senterområder. Det er innenfor de korte avstandene at potensialet er høyest for å få flest folk til å benytte sykkel fremfor bil. Planlegging for korte avstander er viktig for å øke sykkelandelen. Avstand til jobb/skole er en faktor som har svært mye å si for om man velger å sykle. Kompakt byutvikling er derfor et svært viktig tiltak i denne sammenheng. Bodø kommune har lenge hatt en strategi om at all byutvikling skal skje innenfor byutviklingsområdet, og at det skal bygges kompakt i Bodø sentrum. Samtidig skal utbyggingen i kommunen konsentreres ytterligere til sentrumsområdene etter at flyplassen er flyttet.

Kampanjer

Synliggjøring av planen og oppmuntrende kampanjer for å få folk til å sykle bør gjennomføres samtidig med at det tilrettelegges for sykkelinfrastruktur. Det er lagt til et punkt om dette etter at planen var på høring.

Øvrige opplysninger

Alle rapporter og utredninger som er gjort i forbindelse med planarbeidet gjøres tilgjengelig under www.bodo.kommune.no/arealplaner under Planer til politisk behandling. I bearbeidingen etter høringen er det gjort følgende endringer som er innarbeidet i det endelige planforslaget som legges fram:

- Det er lagt til et punkt om kampanjer og holdningsskapende arbeid under hovedgrep og under tiltak. Ansvar er lagt til avdeling for næring og utvikling i Bodø kommune.
- Sykkelparkering med tak i Bodø sentrum er lagt til under tiltak.
- Det er lagt til utfyllende informasjon om vikepliktsregulering i kryss for syklist i dokumentet «Sykkelløsninger». Denne tilretteleggingen er også lagt til som et tiltak i planen.

Det er ikke gjort endringer i sykkelrutene.

Virknninger

Kommunedelplan for sykkel er en tematisk kommunedelplan. Den har ikke direkte juridisk virkning. Ved neste revisjon av kommuneplanens arealdel vil det være naturlig at kommunedelplan for sykkel blir en del av denne.

Planforslaget skal sikre et langsiktig sykkelrutenett for sykkel med klare prioriteringer de neste årene. Dette skal bidra til å øke sykkelandelen i Bodø kommune. Prinsippene i dokumentet «Sykkelløsninger» skal gjøre det enklere å velge riktig løsning for sykkel på rett sted.

Trafikksikkerhet og vektlegging av den opplevde tryggheten skal gjøre anleggene attraktive for mennesker i alle aldre. Gode faglige og helhetlige vurderinger, en klar målsetting og bred medvirkning skal ligge til grunn i et hvert infrastrukturprosjekt som omfatter sykling.

Satsing på vinterdrift vil bidra til at flere sykler hele året. Dette vil også øke tryggheten og gjøre det mer forutsigbart for syklist å ferdes på vinterstid. En viktig forutsetning er at satsingen skal gjøres kjent og kommuniseres til befolkningen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

For at planen skal kunne gjennomføres med de tiltakene som er beskrevet for de fire neste årene er man avhengig av bevilgninger til dette. Kostnader til planlegging, gjennomføring og vedlikehold må gjøres rede for i hvert enkelt prosjekt. Status for finansiering er beskrevet i tabell i siste kapittel av planbeskrivelsen.

Vurderinger

Det er kommet innspill på utvidelse av strekninger for prioritert vinterdrift. Dette er en så stor satsing at det anbefales at man holder på de prioriterte rutene som er foreslått, for at planen skal være mulig å realisere. Men med evaluering underveis blir det aktuelt å se på dette. Dersom lista legges for høyt nå kan det bli vanskelig å gjennomføre med den kvalitet som er ønskelig, ettersom tiltaket vil kreve langt større ressurser enn det som brukes på vinterdrift for syklist i dag.

På rutene som ble lagt ut med alternativer under høringen, kom det innspill om at rutene bør legges til den traséen der det ikke er biltrafikk. I planen er det ikke gjort noen valg på disse ettersom ingen av rutene er prioritert de neste fire årene. Det vil si at de alternative rutene er beholdt i planen. Disse sykkeltiltakene ligger sannsynligvis langt frem i tid, og rutene kan derfor bestå til neste revisjon av sykkelplanen. Valg av løsning og trasé må vurderes grundig når det blir aktuelt med konkrete prosjekter i områdene, slik som ved Hunstadringen og fortsettelsen på Sørstrupen.

I innspillene er det flere som ønsker fokus på ruter utenfor sentrumsområdet, og spesielt i kommunens distrikter. Strategiene og prinsippene i planen vil gjelde for hele kommunen selv om disse ikke vises i kartet. Sykkel er også et viktig tema i disse delene av kommunen, og spesielt ved planarbeid i de ulike bydelene. Veistrukturere i distriktene er noe enklere, og behovet for gang- og sykkelveier er i stor grad kjente problemstillinger i områdene. I planarbeidet har det vært nødvendig å snevre inn fokuset, og alle prioriterte ruter er lagt til Bodø sentrum der behovet nå er stort for tilrettelegging for sykkel. Ved revisjon av planen må man vurdere på nytt hvilke fokusområder planen skal ha.

Det er satt opp en fremdrift for planlegging og gjennomføring. For å lykkes med denne er man avhengig av bevilgninger, av samordning med andre myndigheter og samordning mellom de ulike avdelingene i kommunen.

Konklusjon og anbefaling

Rådmannen viser til at kommunedelplan for sykkel gir Bodø kommune en overordnet strategi for å få flere til å sykle og for å bli en sykkelby for alle, og samtidig gir planen en tydelig retning for sykkeltilrettelegging i Bodø sentrum de neste fire årene.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rett utskrift: Berit Skaug