Workshop 2

25.09.19

# Tilbakemelding på delstrekning A

**Generelt**

* Enveiskjørt gate er en god ide. Det blir bedre plass til fotgjengere og syklister.
* For å oppnå sammenheng burde hele delstrekningen ha en enhetlig utforming
* På grunn av potensielt farlige kryss bør det vurderes om gaten skal være forkjørsveg.
* Om det skal være parkering, burde det være på nordsiden av gaten.
* Viktig å huske på at Dronningens gate er en prioritert sykkelgate, og man trenger å ta mest hensyn til syklende i denne gaten, ikke parkerte biler.

**Toveiskjørt sykkelgate**

Det er en fordel at man kan beholde noe parkering, men det vil trolig medføre mer sykling på fortau.

**Sykkelfelt i en retning**

Bedre enn ingen sykkelfelt. Om malingen går bort etter et år må kommunen regne med vedlikehold av sykkelfeltet.

**sykkelfelt i begge retninger**

Kan være en fordel med opphøyd sykkelfelt da det er mer permanent og det føles tryggere for flere.

**Kommentar Bodø kommune:**

*I forslaget anbefales det å utvide enveiskjøring helt frem til Bankgata og samtidig tillate sykling mot enveiskjøring på hele strekningen. Dette løses med skilting og med oppmerking for sykling mot kjøreretningen. Løsningen gir god plass til både de gående og syklende. Fortau mot sør kan utvides slik at bredden blir i tråd med kommunalteknisk norm, og det vil gjøre det mulig å brøyte fortauet i vintersesongen.*

*Med oppmerking får man synliggjort at gata er tilrettelagt for syklister. Opphøyd sykkelfelt er vurdert, men denne løsningen gir lite areal til “alle”; sykkelfeltene blir smale og det blir ikke areal til nødvendig fortauutvidelse. Samtidig er dette en løsning som benyttes i spesielle tilfeller i gater med høy trafikkmengde for å ivareta tryggheten, slik som i Sjøgata. Trafikkmengden i Dronningens gate tilsier ikke at denne løsningen er nødvendig, og vil samtidig gi halvgode løsninger for syklende og gående pga. smale sykkelfelt og fortau.*

# Tilbakemelding på delstrekning B

* God ide å stenge for biltrafikk og fjerning av skråparkering i Torvgata, da Rygging ut fra skråparkeringene er problematisk med tanke på sykkel
* Utvidelse av kollektivgate er positivt - bra med færre trafikantgrupper.
* Være obs på fortaushjørner der bussen svinger – Tidligere har bussen slitt ned hjørnene og skapt dårlige fortau.
* Busstopp ved Rådhuset foretrekkes framfor busstopp i kvartalet ovenfor.

**Kollektivgate med sykkel i blandet trafikk**

Sykling i blandet trafikk kan være greit fordi de fleste vil velge andre ruter lengre ned i byen uansett. Det kan oppleves skummelt å ha en buss bak seg, og mange vil velge fortau.

**Kollektivgate med tosidig sykkelfelt**

Det er en fordel at løsningen har et eget felt for sykkel som signaliserer at syklisten har rett til å være der. Ulempe at det ikke blir gjennomgående.

**Kommentar Bodø kommune:**

Planen tar ikke stilling til endret bruk av Torvgata. Gata mellom Dronningens gate og torget fungerer i dag som et “drop off”-område, og mange bilturer med korte stopp i gata. Dette er en viktig funksjon for området pga. nærheten til torget og virksomhetene i bykjernen. Mange mennesker er avhengige av skyss. Muligheten for å komme helt ned til torget er viktig å ivareta for mange. Dersom gata skal stenges for biltrafikk vil det gi økt belastning øvrige parallelle gater, slik som Havnegata, Rådhusgata og Professor Schyttes gate. Slik situasjonen er i dag er det ikke veldig høye trafikkmengder i disse gatene, og Torvgata er heller ikke noe gjennomfartsåre, men fungerer mer som et drop-off område. Dersom man skulle vurdere å stenge denne må man vurdere konsekvenser, slik som økt belastning i andre gater, andre muligheter for drop-off i nærheten og lignende. Det vurderes som mer hensiktsmessig å stenge for gjennomkjøring i delstrekninger i Dronningens gate i denne planen.

Utvidelse av kollektivgate er foreslått i planen der hvor det er bussholdeplasser. Dette av hensyn til både kollektivtrafikken og de syklende. Syklister skal prioriteres i gata, og der hvor det er kollektivtrasé i dag, må konflikt mellom de ulike trafikantgruppene minimeres. Det vil være viktig å redusere øvrig trafikk i de kvartalene hvor det er bussholdeplasser, for å minimere konflikt mellom buss, sykkel og bil. Dette vil gjøre trafikksituasjonen mer oversiktlig for syklistene og for bussjåførene.

Sett inn egen kommentar om plassering av holdeplass

Sykling i blandet trafikk er foreslått i planen. Grunnen er at det ikke ville være mulig å gjennomføre tosidig sykkelfelt over hele strekningen. Tosidig sykkelfelt ville også gitt konfliktpunkter ved bussholdeplassene, og svært vanskelig å få areal til å føre syklistene bak holdeplassene. Det ville gitt løsninger som ikke vil være hensiktsmessige ift. Vinterbruk, og det ville økt konfliktnivået med fotgjengere rundt holdeplassene. Det er et viktig poeng på denne strekningen å ha samme løsning over hele strekningen pga høy frekvens på busstrafikken og siden det skjer veldig mye i denne delen av sentrum. Andre tiltak gjennomføres for at sykling i blandet trafikk skal bli mer attraktivt, slik som å utvide kollektivgate (stenge for gjennomkjøring). I tillegg vil syklistenes atferd tilpasses trafikken, forbikjøringer forbi buss vil være mulig i oversiktlige situasjoner, mens syklistene må vente bak buss i mer uoversiktlige situasjoner. Løsningen gir mulighet til å utvide fortau, slik at de som ikke opplever at løsningen er trygg nok (for eksempel barn, eldre eller andre), vil kunne benytte et fortau hvor det er bedre plass. For bussjåførene vil det være oversiktlig dersom syklistene oppfører seg så mye som mulig som vanlige trafikanter, og det kan være problematisk å få syklistene opp ved siden av bussen. Det vil være uheldig hvis det innføres løsninger som ikke gjennomføres over hele strekningen siden det kan gi uforutsigbarhet med tanke på sjåførene kan forvente konfliktpunkter med syklistene. Samme løsning vil gi økt lesbarhet for alle trafikantgrupper.

# Særinteresser

**Bodøsyklistene**

* Syklistene foretrekker separasjon mellom biler og fotgjengere. Sykling i blanda trafikk er ikke favoritten i noen av delstrekningene.
* Ved snippen kan syklistene godta at man har systemskift. Ønsker ikke systemskift i delstrekning A
* Ønsker sykkelfelt bak busstoppene

**Kommentar Bodø kommune:**

Se kommentar over om vurdering av sykling i blandet trafikk i den vestlige delen i Dronningens gate. Sykkelfelt er ikke gjennomførbart over hele delstrekningen.

Sykkelfelt bak busstopp hadde vært å foretrekke dersom man hadde areal til en enhetlig sykkelfeltsløsning, og dersom man kunne løst driftsutfordringene som er med denne løsningen.

**Salten brann IKS**

* Brannvesenet har behov for stigebil til de ulike etasjene i sentrum. Det må ikke sperres for stigebil med faste installasjoner i høyden.

**Kommentar:**

Tas til orientering.

**Liljedal Tannhelsesenter AS**

* Ønsker tidsbegrenset parkering i gaten for kunder hos tannklinikken.
* Mottar vareleveringer på baksiden

**Kommentar Bodø kommune:**

Gatearealet er offentlig og skal være offentlig tilgjengelig. Plassene kan ikke settes av til private virksomheter. Bakgrunnen for reguleringsplanen er at Dronningens gate er valgt som en prioritert sykkelrute i kommunedelplan for sykkel. De syklende som trafikantgruppe skal prioriteres fremfor andre, og det gjør at noen parkeringsplasser må tas bort for å få til trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper. De som skal parkere i området henvises derfor til andre gater enn Dronningens gate. Området i krysset Dronningens gate-Parkveien er uoversiktlig slik det er i dag, og det er nødvendig med tiltak for å gjøre det mer trafikksikkert for syklister og andre i kryssingen fra Snippen og til Dronningens gate. Det legges opp til sykkelfelt på sørsiden av gata, og denne kan ikke kombineres med gateparkering. Handicapparkering vil bli ivaretatt i området da det legges opp til HC parkering og varelevering på den nordlige siden av Dronningens gate.

**Islamsk kultursenter Nordland**

* Ønsker parkeringsplasser, først og fremst HC parkering.
* Positive til tidsbegrensning på varelevering i gata

**Kommentar Bodø kommune:**

HC-parkering på nordsiden av gata i Dronningens gate vil ivaretas.

**Representanter fra vareleveringen:**

* Vareleveringen til Glasshuset fra Sjøgata er trang, og bilene til ASKO er for store til å kjøre ned rampen ved Glasshuspassasjen. De leverer i dag fra gata/fortau i «busskvartalet»
* Ønsker vareleveringslomme. Eventuelt kan man se på muligheten til en vareleveringsrampe i Torvgata, som jevner ut høydeforskjellen.
* Positive til tidsbegrensning på varelevering i gata

**Næring og utvikling, Bodø kommune**

* Har observert mange varebiler som går på tomgang foran inngangen til Glasshuset på torget. Ulike leveranseselskap må kunne snakke seg imellom om å dele en vareleveringslomme. Tenke tidsbegrensing på varelevering.

**Postnord**

* Positive til tidsbegrensning på varelevering i gata

**Kommentar Bodø kommune:**