

## Kommentar til kollektivplan Bodø fra Syklistenes Landsforening



*Miljøvennlig kollektivtransport*

Vi vil først berømme Nordland Fylkeskommune for at man nå gjør et løft for å bedre kollektivtilbudet i Bodø. En høg satsing på kollektivtrafikk vil være med å redusere biltrafikken i Bodø, som i dag er alt for høy, og være med og bedre forholdene for gående og syklende i sentrum. Det vil være lettere å satse på gode tiltak, for eksempel sykkel, når det finnes et godt kollektivalternativ. I dag er Bodø for mye tilrettelagt for bilbruk og en alt for høy andel av transporten skjer med privatbil. Syklistenes landsforening (SLF) i Bodø tror at en god kollektivplan og gode alternativer til bil vil være med å øke sykkelandelen i Bodø. Noe vi jobber for.

En god kollektivplan er også viktig for våre medlemmer fordi mange også er brukere av kollektivtrafikken. Vi har som organisasjon ingen kommentar til valg av løsning, men ønsker en fremtidig løsning som er attraktiv å bruke.

Det som vi i SLF Bodø synes er spesielt viktig å få med videre i planarbeidet er dette:

### **1. Forholdet til hovedvegnett for sykkel.**

Både Gamle Riksveg fra Olav V's gate og til Rensåsen og Hålogalandsgata er avsatt til hovedvegnett for sykkel og er planlagt med sykkelfelt. Dette bør utredes spesielt for å unngå løsninger som skaper problemer enten for sykkel eller kollektivtrafikk. På side 71 3. avsnitt står det at hovedvegnett for sykkel bør legges til andre gater enn der bussen skal kjøre. Dette er gjentatt på side 78 andre kulepunkt. Nå ble hovedvegnet for sykkel vedtatt i bystyret i oktober 2009, slik at det allerede er bestemt og kollektivplanen må forholde seg til det. Vi ønsker ingen omkamp om dette hovedvegnettet

Spesielt bør man se på forholdene rundt City Nord som er et område med mange busser og hvor det vil bli økt trafikk uansett hvilken løsning som velges. Det er viktig at utformingen av holdeplassene tar høyde for sykkelfeltene som kommer.

På side 74 under 2 avsnitt under hovedpunkt Alternativ 2..... er det foreslått eget bussfelt i Hålogalandsgata med henvisning til at denne er 4-felts gate. Det er positivt feil – Hålogalandsgata er 2 felts veg med parkeringsareal på siden og er ikke bred nok til 4-felts veg etter vegstandarden. Dessuten er det i fbm planen for hovedvegnett for sykkel vedtatt at parkeringsdelen skal bort og det skal bygges sykkelfelt i hele Hålogalandsgata.

Vi ser at det kan være flere punkter der det vil oppstå kontaktpunkter mellom sykkelvegnettet og kollektivnettet. SLF Bodø deltar gjerne på et møte for å se på hvordan man kan få tilrettelagt både for sykkel og kollektivtrafikk i sentrum.

## 2. Holdeplasser

Det er så vidt nevnt i planen om sykkelparkering ved holdeplasser. Dette tror vi er meget viktig for at det skal bli attraktivt å benytte buss og tog. Noen boligområder vil få lang veg til bussen hvis man velger alternativ 2. Det gjelder enkelte områder på Tverlandet, Noen områder på Mørkved og Hunstad (Grønnåsen, Høgla, Kjeldmyrlia og Skavdalslia) vil miste dagens busstrase gjennom området. Dette medfører at det for enkelte vil være attraktivt å sykle til bussen. Da må holdeplassene, spesielt de det vil være naturlig for beboere fra disse områdene å benytte, være tilrettelagt med gode muligheter for sykkelparkering. Parkeringsvedtektene for Bodø kommune har regler for størrelse på en sykkelparkeringsplass. Det er meget viktig at det er tilrettelagt slik at det er lett å låse sykkelen fast og parkeringen bør helst være overbygd.



*Overbygd sykkelparkering Lillestrøm Stasjon.*

Sykkelparkeringer må anlegges ved alle hovedknutepunkt for kollektivtrafikk, dvs. jernbanestasjonen, hurtigrute- og hurtigbåtkaia, flyplassen og ved alle forannevnte holdeplasser for buss.

Et annet viktig moment med busstopp er at de anlegges slik at sykkeltrafikk langs gang/sykkelveg ikke må passere mellom buss og leskur. Dette skaper mange farlig situasjoner med passasjer som skal av og på bussen og syklister som må tråkle seg mellom disse. Det gir også dårlig flyt for transportsyklisten.

### 3. Sykkel på buss

Det er viktig når man nå tilrettelegger for mer bruk av kollektivtrafikk får med seg en gruppe som i dag nesten ikke har noe tilbud. De som ønsker å sykle en veg til jobb og ta bussen den andre vegen. I dag er det så å si umulig å få med sykkel på buss. Vi vet at flere av våre medlemmer ønsker muligheten til å kunne ta med sykkel på bussen. Det kan være at været har endret seg i løpet av dagen slik at det ikke er attraktivt å sykle hjem, eller at man har så lang veg at man bare ønsker å sykle en veg. I dag blir de fleste nektet å ta med sykkel på bussen. Det finnes løsninger for dette og vi ønsker at dette vurderes. For mange syklister er miljø og klima viktig motivasjon for å sykle, og da er kollektivtransport et viktig alternativ til sykkelen.



*Med sykkel på bussen.*

Når dette er mulig i Seattle, bør det også være mulig i Bodø.

### 4. Transport under 2 km.

Det er i kollektivplanen kommentert at for strekninger under 2 km er det mer aktuelt å gå eller sykle enn å ta buss. Det er sikkert riktig. Det blir da viktig at det også er tilrettelagt for dette.

Vi håper derfor at Nordland Fylkeskommune vil være en pådriver for at det tilrettelegges nettopp for at gående og syklende kan ferdes trygt i Bodø. Ved utforming av anlegg for kollektivtrafikk blir det da spesielt viktig at man også tenker på passerende sykkeltrafikk. Vi har fått tilbakemeldinger fra våre medlemmer på at de ikke føler seg trygge når de passerer holdeplasser for buss, enten det er på gang/sykkelveg eller når man sykler i bygatene. Så i tillegg til universellutforming må trafikksikkerhet være et viktig kriterium i arbeidet med kollektivplanen.

Vi ønsker Nordland Fylkeskommune lykke til videre i arbeidet med kollektivplanen, og ber om at syklistenes behov blir godt ivaretatt i den endelige planen. SLF Bodø er gjerne med på å gi positive innspill til en endre bedre kollektivplan for byen.

Med hilsen

Håvar Stenmark (sign)  
For Syklistenes Landsforening, Bodø/Bodøsyklistene  
e-post: [bodo@syklistene.no](mailto:bodo@syklistene.no)