



Bodø Kommune

Byplankontoret,
Postboks 319,
8001 Bodø

Høringsuttalelse til reguleringsplan for Stamnetterminalen og Rv80 Thallekrysset - Jernbaneområdet

Innledning

Det kommer frem at dette er en foreløpig plan og at mange detaljer mangler. I disse første utkastene går det klart frem at gang- og sykkeløsninger i all hovedsak ikke er hensyntatt. Dette går vi videre inn på i kommentarene til de ulike modellene en er bedt om å kommentere.

Det er viktig når man tenker trafikale løsninger at *gang-/sykkelløsninger trekkes inn fra starten og ikke kommer som et vedheng til slutt*. Planene som presenteres her har dårlige løsninger for denne trafikkantgruppen. Det samme ser vi for øvrig i planutkastet til reguleringsplan for Rv80 fra Hunstadmoen til Thallekrysset. Dessverre ser det ut som man gjør den samme tabben i denne planen også.

Det er for dårlig framtidsperspektiv i forhold til overordnet tenkning med stort fokus på løsninger for gående/syklende. I denne omgang kan vi nevne kommunens klimaplan og plan for kollektivtrafikk, deri innberegnet syklende. Jernbanevegen og Snippen er faktisk en del av hovedvegnettet for sykkel i Bodø kommune

Kommentarer til de enkelte alternativene:

0-alternativet

Dagens vegnett med 4-felts veg.

Kryssing av Rv80 ved herredshuset – her blir det kryssing av 4-felts veg med høy trafikk. I tillegg kommer ny bussveg ved siden av. Dette er en populær skoleveg for elever fra Rønvik som skal til Bodø vgs. En kryssing her må derfor være planskilt, dvs. undergang eller bru.

Ved Snippen blir det 4-felts veg med rundkjøring. Her må det inn tiltak som sikrer at vi ikke får en ny «Stormyra rundkjøring» med farlig kryssing for myke trafikanter.

I området ved jernbanen må man se nøye på planene for syklende/gående. Det er tegnet inn to

rundkjøringer og 4-felts veg. Da kan man ikke ha kryssing i plan. Det vil skape mange farlige kryssinger for gående og syklende. Det er planlagt en undergang under Sjøgata. Den bør utformes slik at den kan brukes av de som skal fra Rønvikleira og inn mot sentrum uten at de får en unødig lang omveg. Ellers vil undergangen bli lite brukt og man får i stedet risikofylt kryssing av Jernbanevegen.

En annen viktig problemstilling her er at mange av de som sykler over Rønvikleira skal videre ned Sjøgata mot sentrum. I Sjøgata er det i sykkelplanen sagt det skal være blandet trafikk. Det bør være mulig å komme seg mellom GS-veg over Rønvikjordene og til Sjøgata på en trygg og sikker måte.

Kryssing av Jernbanevegen ved rundkjøring mot havneterminalen skjer også i plan. Når det er 4-felts veg kan slik kryssing ikke skje i plan. Det gir stor ulykkesfare.

Kulverten på Rønvikleira må bygges slik at syklende og gående ikke opplever utrygghet, dvs. at den må være bred, ha godt innsyn og være godt lyssatt.

Tunnel-alternativet

Her får man samme problem ved kryssing av Rv80 ved Herredshuset. Se beskrivelse overfor.

Ved rundkjøringa ved Snippen vil det være 2-felt, noe som medfører at det kan være kryssing i plan. Men det må etableres gode og trygge løsninger for trygg kryssing av Rv80 for syklende/gående.

Kulvert under jernbaneområdet må utformes slik at den gir trygghet til syklende/gående. Mange er redd tunneller etter mørkets frembrudd og det må fokuseres på godt innsyn, mye lys og bred gang/sykkelbane, samt god lufting.

Løsningen for syklende/gående fra Rønvikleira og inn mot byen er håpløs og viser tydelig at hensyn til syklende/gående ikke er gitt noe vekt. Når man kommer ut av kulverten som har brakt en 4 – 6 meter under bakkenivå skal man opp over tunneltaket ut mot Stormyra, dvs. 4-6 meter over vegbanen. Med andre ord er det et kort stykke med totalt 12 meter stigning. Biler derimot kjører en mye flattere veg. Skal syklistene videre inn mot byen går det nedover igjen og i foten av bakken, der farten er størst, skal man krysse vegen fra Snippen i plan.

Det er med forundring (og forskrekkelse) at en presenteres for slike trafikkfarlige og sykkelfiendtlige løsninger i 2010.

Brualternativet

Kryssing av Rv80 ved Herredshuset har samme problemstilling som de to andre alternativene.

I dette alternativet er gang-/sykkelløsningene dårlig beskrevet. Tunnelen under Snippen vil bli lite attraktiv å benytte. Her må det vurderes å gi en alternativ adkomst mellom bru og Snippen for gående/syklende.

I området rundt jernbanestasjonen vil man ha de samme trafikale problemstillingene som ved 0-alternativet. I dette alternativet vil det være mindre trafikk slik at det bør være enklere å finne gode løsninger.

Konklusjon

Vi håper at kommunen vil legge større vekt på gang-/sykkelløsninger når de endelige planene skal utformes. Slik forslagene ligger nå vil de gi dårligere og mer trafikkfarlige løsninger for denne gruppen sammenlignet med dagens situasjon. Slik kan det ikke være.

Bodø kommune har satt seg klare mål på klima- og miljø. Ved oppgradering av vegnettet må også tilbudet for denne gruppen forbedres om politikernes vedtak skal ha legitimitet.

Bodø kommune har også satt fokus på folkehelse og ønsker å være en foregangskommune. Da kan man ikke bare tilrettelegge for gamle trafikale løsninger, men være kreativt nytenkende.

SLF-BodøSyklistene vil og oppfordre saksbehandlerne om å trekke inn Sykkelmanen og de føringer som ligger der i det videre arbeidet. Sykkelmanen har tangeringspunkter med de tre forslagene ovenfor.

Vi ønsker Bodø kommune og Vegvesenet lykke til med utforming av nye, framtidrettede løsninger som hensyntar myke trafikantgrupper.

Bodø. 15. juni 2010

Med hilsen

Tor Magne Andreassen
for Bodøsyklistene