

BYPAKKE >> BODØ



HANDLINGSPLAN FOR GANG, SYKKEL, TRAFIKKSIKKERHET OG MILJØ

21. Mars 2012



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Sammendrag	4
1. Innledning	5
2. Rammer for arbeidet	6
3. Mål og strategier	7
4. Prioriteringskriterier	8
5. handlingsplanen	9
5.1 Trafikksikkerhetstiltak	10
5.2 Trafikksikkerhet rundt skolene	12
5.3 Etableringen av et sammenhengende sykkelveinett	14
5.4 Etableringen av et sammenhengende hovednett for gående	16
5.5 Miljøtiltak	19
6. Vurdering av investering og måloppnåelse	20
6.1 Fordeling på de forskjellige satsingsområder	20
6.2 Geografisk spredning	20
6.3 Måloppnåelse	21
6.4 Oppsummering	22
 Vedlegg	
Sammendrag av prosjektarkt	



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Forord

Bypakke Bodø ble vedtatt av og Nordland fylkesting 6/ 6- 2011 og Bystyret i Bodø 16/ 6- 2011. Vedtakene kan anses som en «søknad» om bompengefinansiert samferdselspakke, og er nå oversendt Statens Vegvesen for å forberede Stortingsproposisjon høsten 2012. I rammene er det lagt opp til at 390 millioner kroner, inkludert bidrag fra Nordland fylkeskommune og Bodø kommune, skal brukes på tiltak for gående, syklende, økt trafikksikkerhet og bedre miljø.

Denne handlingsplanen er et resultat og svar på Bystyret og Fylkestinget vedtak om å utarbeide to handlingsplaner for hhv a) kollektivprosjekter og b) gang- og sykkelvei/ trafikksikkerhet- og miljø-prosjekter.

Planen har hovedfokus på å redusere ulykker og øke andelen som går og sykler gjennom en betydelig utbygging og forbedring av infrastrukturen for spesielt de myke trafikanter. Det har vært en spesiell fokus på å gjennomføre tiltak i kjente ulykkespunkt, gjøre skoleveiene enda tryggere og etablere et sammenhengende godt hovednett både for syklende og gående som også vil gjøre det tryggere for de myke trafikanter å ferdes i nærmiljøet.

Styringsgruppa anbefaler at denne handlingsplanen revideres innen 2017. Da vil man ha bedre kunnskap om inntekts- og kostnadsutvikling i bypakken, og det vil være utarbeidet handlingsplaner for alle skolene i byområdet, noe som også kan ha gitt ny kunnskap.

Bodø

Ole H. Hjartøy
Ordfører Bodø kommune
Leder av Styringsgruppa

Tove Mette Bjørkmo
fylkesråd for samferdsel

Torbjørn Naimak
Regionvegsjef, Statens vegvesen

Rolf Kåre Jensen
Rådmann, Bodø kommune

Anne Skolmli
Regional utviklingsdirektør, Jernbaneverket

Sammendrag

Dette er handlingsplanen for gang/ sykkel, trafikkssikkerhet og miljø i Bypakke Bodø. Bypakke Bodø er et felles løft for å gi Bodø by et mer fremtidsrettet og tryggere samferdselssystem både for kjørende, kollektivreisene, syklende og gående. Rammene for Bypakke Bodø ble vedtatt i Bystyret 16. juni 2011.

Planen har hovedfokus på å redusere ulykker og øke andelen som går og sykler gjennom en betydelig utbygging og forbedring av infrastrukturen for spesielt de myke trafikanter. Det har vært en spesiell fokus på å gjennomføre tiltak i alle kjente ulykkespunkt, gjøre skoleveiene enda tryggere og etablere et sammenhengende godt hovednett både for syklende og gående som også vil gjøre det tryggere for de myke trafikanter å ferdes i nærmiljøet.

Det har vært fokusert på å få frem et best mulig grunnlag i forhold til de forutsetningene som har ligget til grunn for arbeidet. Det har derimot vært kort tid til å identifisere og vurdere et stort antall prosjekter, og arbeidet er derfor for mange tiltak på et grovt nivå. Vi må derfor anta at den videre detaljeringen vil føre til endringer for flere tiltak, både mht valg av løsning, kostnader ol. En nærmere gjennomgang kan også føre til at noen prosjekter viser seg ikke å kunne anbefales eller anses som gjennomførbar.

Styringsgruppa anbefaler at denne handlingsplanen revideres innen 2017. Da vil man ha bedre kunnskap om inntekts- og kostnadsutvikling i bypakken, og det vil være utarbeidet handlingsplaner for alle skolene i byområdet, noe som også kan ha gitt ny kunnskap.



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen

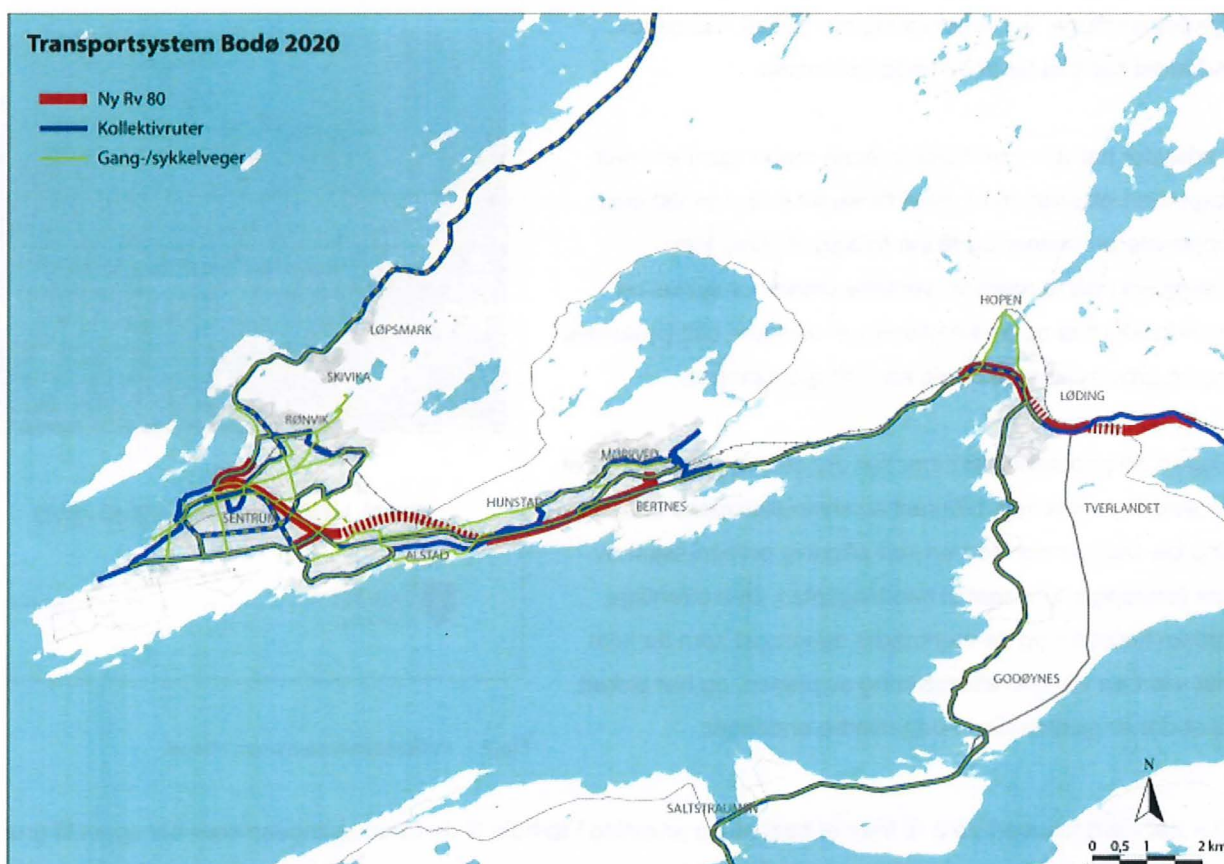


Nordland
FYLKESKOMMUNE

1. Innledning

Bypakke Bodø er et felles løft for å gi Bodø by et mer fremtidsrettet og tryggere samferdsels- system både for kjørende, kollektivbrukere, syklende og gående. Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Nordland fylkeskommune. Den vil blant annet inneholde ny riksvei 80, ny bru mellom Vikan og Løding, bedre kollektivtilbud og nye gang- og sykkelveier fra 2014. Dette løftet skal primært betales av de deltagende parter og ved bompenger.

Bystyret i Bodø og Fylkestinget i Nordland behandlet rammene i Bypakke Bodø i juni 2011. Vedtakene er også å anse som en lokal søknad om en bompengefinansiert samferdselspakke i Bodø med en ramme på ca 2,2 milliarder kroner. 20% av riksveimidlene og bompengene skal brukes til kollektivtrafikktiltak (135 mill. kroner) og gang/ sykkel/ trafikkssikkerhet og miljø (265 mill. kroner). I tillegg kommer midlene fra Bodø kommune (105 mill. kroner), Nordland Fylkeskommune (35 mill. kroner) samt Jernbaneverket med 15 mill. kroner til nytt togstopp på Tverlandet.



Figur 1.1. Transportsystem 2020. Kartet viser ønsket transportsystem i 2020 i Bodø. Traseen Rv 80 Løding – Naustadhøgda ligger ikke inne i Bypakke Bodø. Traseer anvist som gang- og sykkelveier er hovedsykkelveinettet i Bodø, av varierende type.

I tråd med mandatet har styringsgruppa for Bypakke Bodø etter de lokalpolitiske vedtakene jobbet med å detaljere pakken med bakgrunn i de rammer som er vedtatt.



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Denne planen er et forslag til prioritering av midlene til gang, sykkel, trafiksikkerhet og miljø. Forslaget til plan er utarbeidet av Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune, Bodø kommune og Jernbaneverket. Plan Urban AS ved Jørn Roar Moe har vært engasjert som prosjektleder.

2. Rammer for arbeidet

Oppgaven har vært å utarbeide et forslag til en prioritert handlingsplan for midlene som er forutsatt brukt til gang/sykkel, trafiksikkerhet og miljø i Bypakke Bodø, med mål om at den skal kunne fremmes for politisk behandling juni 2012. Med de fylkeskommunale og kommunale midlene som er stilt til disposisjon, inneholder handlingsplanen prosjekter og tiltak for totalt 390 millioner kroner.

Styringsgruppa for Bypakke Bodø har hatt ansvaret for oppgaven, og det praktiske arbeidet har vært gjort gjennom en prosjekt-gruppe og arbeidsgruppe bestående av Statens vegvesen, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune. Jernbaneverket har deltatt ved behov. Arbeidet har blitt ledet av Bodø kommune.

I arbeidet har det vært holdt to åpne møter samt et bredt fagmøte i oktober 2011, med tanke på å få oversikt over opplevde problemer og få inn forslag til tiltak. Med bakgrunn i disse møtene, vedtatte planer for sykkel og trafiksikkerhet og andre planer har tiltakene blitt beskrevet og en grov kostnadskalkyle har blitt gjennomført.

Basert på prioriteringskriterer har det så blitt gjennomført et forslag til prioritering. I forkant av styringsgruppas behandling ble det gjennomført en kort offentlig presentasjon av det foreløpige forslaget til handlingsplan. Den offentlige presentasjonen og de merknader og innspill som da kom har vært en viktig kvalitetssikring av planen, og har bidratt til at det er gjennomført noen mindre endringer.

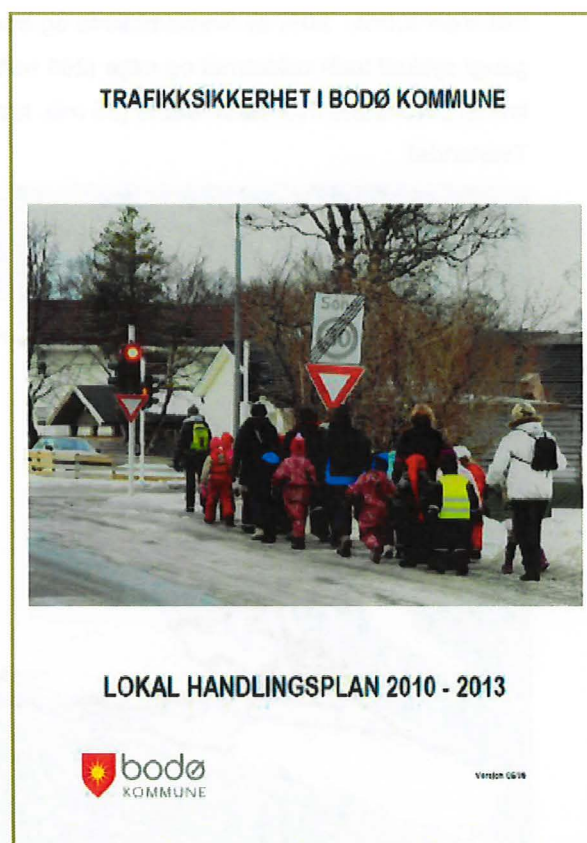


Fig 2.1. trafiksikkerhetsplanen i Bodø

Det har vært fokusert på å få frem et best mulig grunnlag i forhold til de forutsetningene som har ligget til grunn for arbeidet. Det har derimot vært kort tid til å identifisere og vurdere et stort antall prosjekter, og arbeidet er derfor for mange tiltak på et grovt nivå. En må derfor anta at den videre detaljeringen vil føre til endringer for flere tiltak, både mht valg av løsning, kostnader ol. En nærmere gjennomgang kan også føre til at noen prosjekter viser seg ikke å kunne anbefales eller anses som gjennomførbar.

Prosjektene har blitt vurdert og beskrevet av vegholder. Såfremt ikke annet avtales spesielt, vil vegholder være ansvarlig for gjennomføring av prosjekt på egen grunn (planlegging og bygging).

3. Mål og strategier

Under er gjengitt de strategier og mål som er vedtatt av Bystyret og Fylkestinget for Bypakke Bodø.

Mål for Bypakke Bodø

Bypakke Bodø skal videreutvikle Bodø som en attraktiv by å bo og drive virksomhet i ved å fremme en effektiv, miljøvennlig og trygg transport. Dette skal gjøres ved at kommune, fylke og stat i fellesskap vil

- Fortsette utviklingen av en tett bystruktur som gir mindre transportbehov og reduserer bilbruken.
- Prioritere tiltak og løsninger som fremmer trafiksikkerhet og øker bruken av miljøvennlige transportformer.
- Styrke Bodøs knutepunktfunksjon i det nasjonale og regionale transportnett for gods og personer ved å etablere og videreutvikle et trygt og effektivt hovedvegssystem.
- Etablere et felles finansieringsgrunnlag og virkemiddelsett for gjennomføring av nødvendige tiltak.

Bypakke Bodø skal legges til rette for at følgende mål skal oppnås innen 2020:

Redusert transportbehov gjennom kollektivvennlig og tett bystruktur

- Alle nye arbeids- og besøksintensive arbeidsplasser skal skje langs hovedkollektivaksene innenfor området i kommunedelplanen for sentrum og ved universitetsområdet.
- Innenfor planleggingsområdet for bypakken skal det ikke bygges boliger utover det kommuneplanens arealdel åpner for.

Trafiksikker by

- Antall personer som er drept eller alvorlig skadd i trafikken skal være redusert med minst 50 prosent
- Tiltak for å redusere trafikken i nærområder og trygge skoleveger skal være gjennomført slik at maksimalt 5 prosent av skoleelevene blir kjørt til skolen.

Mer miljøvennlig transport

- Andelen som reiser med sykkel i Bodø skal være minst 8 prosent.
- Andelen som går, sykler eller bruker kollektivtransport på arbeids og skolareiser skal være minst 21 prosent.
- Antall passasjer på bybussystemet skal minst være fordoblet
- Klimagassutslippene fra transport i Bodø skal være lavere enn i dag.

Bedre bymiljø

- Antall personer som er sterkt plaget av trafikkstøy fra vegtrafikken i Bodø skal være redusert med 25 prosent i forhold til 2010

Ivareta Bodøs overordnede rolle i transportnett

- Gjennomsnittlig kjøretid for gods- og næringstransport mellom Bodø stamnetterminal og Løding skal være minst like god som i dag.
- Trafikksystemet skal legge til rette for intermodale transporter og en effektiv omlastning mellom bil, båt og bane.

Fokus på oppfølging og evaluering for å lære og tilpasse virkemiddelbruken

- Partene skal ha iverksatt evaluering av Bypakke Bodø med revidering av bypakkens innhold av virkemidler og tiltak i forhold til de mål som er satt.

Figur 3.1: Mål for Bypakke Bodø (fra Bypakke Bodø, 2011)

For mål nr 6 er det en feil. Riktig målsetning skal være «andelen som sykler eller bruker kollektivtransport på arbeids- og skolareiser skal være minst 21 prosent». Den korrigerte målsetningen vil bli brukt videre i dette dokumentet.

4. Prioriteringskriterier

Nøkkelstrategien for denne handlingsplanen ligger i b) "Prioritere tiltak og løsninger som **fremmer** trafiksikkerhet og **øker bruken** av miljøvennlig transport". "Fremmer" trafiksikkerhet og "øker bruken" er uthevet fordi de sier noe om grunnlag for valg av prosjekter. Videre sier målene følgende om hva som skal oppnås i forhold til denne planen:

Målene i Bypakke Bodø som er lagt til grunn for prioriteringskriteriene er

Mål nr 3. Antall personer som er drept eller hardt skadd i trafikken er redusert med minst 50 %

Mål nr 4. Tiltak for å redusere trafikken i nærområdene og trygge skoleveier skal være gjennomført slik at maksimalt 5% av elevene blir kjørt til skolen.

Mål nr 5. Andelen som reiser med sykkel i Bodø skal være minst 8 %

Mål nr 6. Andelen som sykler eller reiser kollektiv til jobb eller skole skal være minst 21 %

Mål nr 9. Antall personer som er sterkt plaget av trafikkstøy fra vegtrafikken skal være redusert med 50% i forhold til 2010.

Det legges opp til at denne handlingsplanen primært skal redusere sannsynligheten for, og konsekvensene av, ulykker gjennom en målrettet satsing på å utbedre kjente ulykkespunkt og generell forbedring av infrastrukturen for de myke trafikanter og skoleelever.

Sekundært satses det tungt på å bygge ut et sammenhengende nett for både gående og syklende, både for å redusere antall bilreiser og for å redusere muligheten for ulykker.

Prosjektene har følgelig blitt prioritert ut i fra følgende kriterier:

Prioritet 1

I alle punkt eller strekninger som har hatt minst to alvorlige ulykker de siste 8 år skal det gjennomføres tiltak for å redusere sannsynlighet og/ eller konsekvens av ulykker (strekninger er her definert som en lengde på 100 meter)

Prioritet 2

Ca 90 % av de gjenstående midlene skal gå til

- Økt trygghet i skolenes nærområde (dvs fortau, snarveier, lys, trafikkreguleringer ol)
- Etablering av et sammenhengende sykkelveinett
- Etablering av et sammenhengende gangvegnett
- Økt trygghet og kvalitet der hvor mange ferdes (spesielt gatenettet i sentrumsområder)

Prioritet 3

Ca 10 % av gjenstående midler går til øvrige tiltak.

5. Handlingsplanen

Tiltakene er delt opp i fem områder, og foreslåtte tiltak innenfor disse områdene er prioritert iht de prioriteringskriterier som er gitt.

Trafikksikkerhetstiltak

Inkluderer ombygging av kryss og gatestrekninger, etablering av over- og underganger, bygging av gang- og sykkelveier og fortau, bedret belysning samt diverse mindre trafikksikkerhetstiltak

Etableringen av et sammenhengende sykkelveinett

Tiltakene inkluderer etablering av gang- og sykkelvei, sykkelfelt, etablering av over- og underganger, oppgradering av stier, separere gående og syklende langs gang- og sykkelveier med høy sykkeltrafikk og fjerning av parkering.

Etableringen av et sammenhengende hovednett for gående

Bygging av fortau og gang- og sykkelveier. Satsingen inkluderer også oppgradering av enkelte fortau i sentrum for å øke tryggheten, kvaliteten og tilpasse utformingen til alle brukergruppene.

Trafikksikkerhet rundt skolene

Bygging av fortau, oppgradering av stier ol. Satsingen inkluderer også 15 millioner kroner som i samarbeid med skolen skal brukes til mindre tiltak innenfor en radius på en kilometer fra skolen.

Miljø- og miljøvennlig transport

Tiltak inkluderer opparbeiding av gågater, viktige stisystemer samt etablering av sykkelparkeringsplasser. Satsingen inkluderer også en post for tilskudd til offentlig / private som vil etablere fylle/ ladestasjoner for miljøvennlig energiformer.

Det er planlagt ut i fra en ramme på 275 millioner kroner i dette arbeidet. I tillegg kommer de prosjekter som allerede er vedtatt lagt inn i Bypakke Bodø. Totalt blir det 390 millioner kroner. De allerede vedtatte prosjektene er:

- | | |
|--|------------|
| • Gågate Storgata og kryssutbedring/ TS Storgata x Hålogalandsgata | 25 mill kr |
| • TS-tiltak rundt skolene i tråd med TS-planen | 15 mill kr |
| • Rv 80. Mørkved- undergang under Rv 80 og jernbanen | 15 mill kr |
| • Gågate Storgata fra Professor Schyttes gate til sandgata | 5 mill kr |

Under forutsetning av at parkeringskjelleren under Storgata ved kulturkvartalene etableres, anbefales det at de fem millionene som var lagt inn til gågate Storgata fra professor Schyttes gate til Sandgata brukes til andre formål. Eventuelt alternativ bruk av midlene bør vurderes i forbindelse med revidering av denne handlingsplanen.

Nordland fylkeskommune har vedtatt å bidra med 35 millioner kroner fra fylkesvegplanen, under forutsetning av at dette utløste et tilsvarende beløp fra bompengene. Følgende tiltak ble vedtatt lagt inn av Fylkestinget (inkl 50% fra bommidlene) til prosjekter innen trafikksikkerhet, gang og sykkel:

- | | |
|--|------------|
| - Fv 834 Rundkjøring Mælen | 15 mill kr |
| - Fv 834 Gang og sykkelvei Rønvikkryss- Mælen | 10 mill kr |
| - Fv 834 Trafikksikkerhetstiltak og kryssutbedring | 35 mill kr |

I arbeidet er det jobbet med å definere og prioritere «diverse trafikksikkerhetstiltak på Fv 834» innenfor den totale rammen. Det er også tatt høyde for nye kostnadsanslag som følge av nærmere detaljering av prosjektene.

Prosjektene er beskrevet på følgende måte i prosjektoversiktene som er gjengitt på de neste sidene

Nr	Prosjektnummer
Navn	Betegnelse for prosjektet. Gjerne strekning
Beskrivelse	Hva prosjektet inneholder
Pris	Kostnad i millioner kroner
Vurdering.	Kort vurdering av prosjektet



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Oversikt over trafikksikkerhetsprosjekter som anbefales prioritert

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
84	Prinsens gt. fom Bankgata tom Prof Skyttes gt	Innsnevring og heving av kryss,, fjerning av p-plasser – spesielt inn mot kryssene, belysning og tiltak ved fotgjengerfelt	3,0	Ulykkesbelastet strekning og kryss (med Bankgata). Bedre og tryggere forhold for de myke trafikanter, samt bedre sikt og fartsreducerende tiltak i krysset Bankgata x Prinsens gate vil redusere ulykkesrisiko.
A	Sjøgata fra jernbanekrysset til Hålogalandsgt.	Ombygging av vegen til gate med bredere fortau, beplantning, kortere og hevede fotgjenger- kryssninger, økt belysning.	14,9	Den kommunale gaten med mest ulykker. Bedre lys, kortere fotgjengerkryssninger og red av faktisk fart gjør Sjøgata tryggere. mer attraktiv for alle brukere av gate ved at trafikken tilpasses alle trafikanter og omgivelsene oppgraderes.
A	Storgata fra Prof.Schyttesgt. til Hålogalandsgt.	Ombygging til gågate i forbindelse med kulturkvarialet. Tiltak i Hålogalandsgata	25	Ombygging til gågate fjerner trafikken. Innsnevring og annet vegdekke i Hålogalandsgata reduserer fart og øker oppmerksomhet fra bilistene.
2. 16	Rv 80 X Grøttingveien	Ombygging av krysset til rundkjøring	15,0	To alvorlige ulykker i krysset (ingen drepte). Rundkjøring vil redusere fart og ulykkesrisiko.
A	Jernbaneveien X Tjeldberget og kryss med Teglverksveien	Ombygging til rundkjøring med venstresvingefelt inn Teglverksv.	12,0	To alvorlige ulykker ved innkjøring til Teglverksveien. Prosjektområdet er utvidet for å få en bedre helhetlig løsning i jernbaneveien.
81	Ny vei mellom Lyngveien - Hestehovveien	Ny vei legges på flyplassiden	2,1	Vegen muliggjør fjerning av en utkjøringer til Olav V gt. Ingen alvorlige ulykker her
	Sekkepost: Fartsreducerende tiltak	Fartshumper, Innsnevring, opphøyd/ maling av gangfelt ,, Mindre ombygging av kryss	5	Skilting om nedsatt hastighet hjelper dessverre sjeldent uten at man også etablerer fysiske tiltak for å sikre at regulert hastighet holder.
	Sekkepost: Belysning	Strekningsvis og/ eller punktvis etablering av lys.	6	Bedre belysning, i kryss eller for eks Soløyvanns- veien. Fv834 fra Rv80 til Mælen er viktig
	Sekkepost: Skiltingstiltak	Oppsetting/ utbytting av trafikk- skilt relatert til trafikksikkerhet.	0,2	Skilting der det er behov for nye skilt pga trafikksikkerhetsmessige vurderinger.
Sum prosjekter gjennomføres i perioden frém til 2017			83,2	
2.13	Rv 80 fra Bodøelva – Hunstadkrysset	Oppgradering av eksist. Rv 80 etter åpningen av Bodøtunnelen.	7,5	Midler holdt av til tiltak etter Bodøtunnelen står ferdig. Ulykkesbelastet strekning og kryss, og en antar at ulykkesnivået fremdeles blir høyt.
SUM PRIORTEDE TRAFIKKSikkerhetsprosjekter			90,7	

Øvrige trafikksikkerhetsprosjekter (anbefales ikke prioritert)

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
75	Prærien fra Byggmakker - Børtindgt.	Forlengelse av Prærien til kryss med Børtindgt.?	8,3	Vegen muliggjør fjerning av utkjøringer til Olav V gt. Ingen alvorlige ulykker på denne strekningen.
NB	Vei over treningsfeltet	Redusere trafikk og sanere avkjøring i Gamle riksvei	3,2	Vegen vil redusere trafikk på gml riksvei, og utløse utbyggingsmuligheter. Ingen alvorlige ulykker på denne strekningen.
1	Fv 834 X Løpsmark	Ombygging av kryss til rund- kjøring, samt gang- og sykkelvei.	24,0	Ingen alvorlige ulykker i krysset.
2.7	Fv 834 X Skivika	Ombygging av kryss til rund- kjøring	12,0	Ingen alvorlige ulykker i krysset.
2.11	Olav V gt. X Børtindgata	Ombygging av kryss til rund- kjøring	14,0	Ingen alvorlige ulykker i krysset. Kan være nyttig for bedret trafikkavvikling i byggetiden for Rv 80.
	Bispeveien		0,5	



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

5.2 Trafikksikkerhet rundt skolene

Satsingsområde 2 i trafikksikkerhetsplanen er etablering av «trygge soner» rundt skolene; soner hvor de gående og syklende har trygge stier og veier å bevege seg på. Innenfor de «trygge sonene» skal nødvendig biltrafikk til og fra skolen ledes inn på veier med lav fartsgrense, evt suppleres med fartsdempende tiltak slik at trafikken også her i størst mulig grad tar hensyn til de myke trafikanter.

De definerte tiltakene som legges inn her er primært til fortausutbygging. Det er også satt av midler til etablering av snarveier. Tiltak rundt skolene må også sees i sammenheng med de tiltakene som er nevnt tidligere, hhv trafikksikkerhetsprosjekter og tiltak for gående og syklende. Flere av disse vil også føre til tryggere vegger for skolebarn.

I Bypakke Bodø er det i tillegg satt av 15 millioner kroner til tiltak som skal defineres og prioriteres i samråd med skole, foreldre og skolebarna. Bodø kommune har allerede startet arbeidet med å utarbeide en handlingsplan for hver skole, hvor blant annet et sentralt redskap er kartlegging av barnas gangmønster gjennom digitale barnetråkk. Tiltakene vil primært inkludere mindre tiltak som kan gjennomføres på kort sikt (innen to år). I tillegg til disse midlene, er det i denne planen prioritert ombygging og bygging av fortau, gang- og sykkelveier, stier, kryss og over/ underganger som ledd i å etablere enda tryggere skoleveier.



Figur 5.2. «trygge soner»

Barn bør i størst mulig grad være fysisk aktive også på skoleveien. Studier viser at det gir bedre læring, bedre motorisk utvikling og bedre helse. I tillegg

betyr kjøring av egne barn at man øker risikoen for andres barn som går. Gjennomføringen av de fysiske tiltakene må derfor kombineres med tiltak for å få færre til å kjøre sitt barn helt frem til skolen av hensyn til barnet selv og andre barn. Trafikksikkerhetsplanens målsetning om at alle kommunalt ansatte med barn i 1. klasse skal gis mulighet for å følge barna sine til skolen bør følges opp.

Oversikt over trafikksikkerhetsprosjekter rundt skolene som anbefales prioritert

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
2	Bamseveien fra Mørkvedmarka skole til p-plass	Kort gang- og sykkelvei	0,4	Liten manglende del av lenken rett inntil skolen
13	Gjerdåsveien fra Leiteveien til Reinparkveien	Fortau	3,8	Forlenge fortau i trafikkert område mot Kirkeveien
42	Ragnar Schølbergs gt. fra Reinslettvn til Gjerdåsveien	Fortau	2,1	Manglende ledd mellom Gjerdåsveien og Reinslettveien.
NB	Jernbaneovergang i Rønvik v/Einmoveien	Gangbru fra Einmoveien til friområde ved Fjellveien.	3,2	Tryggere/ kortere skolevei mellom nedre og øvre Rønvik
Sum prosjekter gjennomføres i perioden frem til 2017			9,5	
88	Alstadveien	Fortau og g/s mellom skolene	3,5	Manglende tilrettelegging nære skolen
54	Skoleveien fra Rønvikveien	Fortau	5,3	Viktig atkomst helt frem til Saltvern skole.

	til Reinslettveien			
60	Symraveien	Fortau	1,8	Nære skolen
68	Kryss Kleivaveien X Junkerveien	Krysset strammes opp og merkes med gangfelt.	0,5	Ca. 30 skolebarn som krysser Kleivaveien. Uheldig kryss, men vanskelig å løse.
52	Sivert Nielsens gt.	Fortau	7	Opparbeide og utbedre fortau, spesielt på sørsiden fra Jordbruksveien til Rv 80.
86	Ole Reistads vei	Fortau	1,0	Nære skolen. Trangt fortau på deler.
38b	Parkveien fra Bankgt. til Jordbruksveien	Oppgradering av fortau, nedsenk og opphøyde gangfelt.	3,6	Viktig også når inngang til sykehuset snus.
65	Torvg. fra prinsens gate til Bodø VGS	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyde gangfelt.	4,0	Økt kvalitet, univ.utforming og trafikksikkerhet på en hovedatkomstvei til ungdomsskole og Bodø vgs.
70	Holtan i Skivika	Fortau	3,2	Alternativ eksisterer høyere opp i feltet. Noen barn bruker denne samt generell tilrettelegging.
NB	Einmoveien - Nordstrandveien	Fra bru over jernbanen, under Nordstrandveien til G/S.	6,3	Trygg kryssing under Nordstrandveien. Med bro over Jernbanen vil den bli korteste G/S vei til sentrum
28	Kleivaveien fra jernbane-overgang til Stordalshallen	Etablere fortau over utløpet for jernbanetunnelen.	5,0	Kort manglende ledd. Dyr pga fjell. Også del av hovedgangveisystem
43b	Reinslettveien fra Ragnar Schølbergs v til Saltvern	Oppgradering fortau og tilrettelegging for sykkel	9,4	Viktig atkomst helt frem til Saltvern skole.Også del av hovedgangveisystem
49	Rønvikveien fra Kirkeveien til Fjellveien	Oppgradering fortau, opprydding foran COOP, forbedre kryss	8,4	Også del av hovedgangveisystem. Vil gi bredere fortau ved Jernbanebru til Fjellvn.
80	Vesterveien til Skivikveien	Oppgradering av sti	0,4	Tryggere og kortere skolevei for barn i øvre skivik
7	Fenesveien fra Stormyrkulveien til Støver skole	Fortau	4,9	Nært opp til skole. Usikkerhet om fremtidig skolestruktur.
SUM PRIORITERTE TRAFIKKSIKERHETSPROSJEKTER			73,8	

Øvrige trafikksikkerhetsprosjekter rundt skolene (anbefales ikke prioritert)

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
NB	Bodøsjøveien X Jektveien	Omlegging, lysregulering, opphøyd kryss	1,4	Ytterligere aktualisert hvis utbygging av B7.
83	Hunstadringen	Fortau langs vegen i nord fra Skavdalsveien til skolen	2,8	G/S finnes på nordsiden av åsen. Kan kombineres med vann- og avløpsprosjekt som bygges.
67	Øvre Bjørkåsen	380 m fortau fra kryss nedre Bjørkåsen og vestover	4,0	En del fotgjengertrafikk og motorisert trafikk. Trangt, spesielt i kryss. Komplisert.
67b	Øvre Bjørkåsen	170 m fortau fra vestre Grønn-åsen til kryss nedre Bjørkåsen	3,1	En del fotgjengertrafikk og motorisert trafikk. Trangt. Viktigere del enn prosjekt 67 over.
34	Nordlysbyen	Fortau	1,0	
72	Vesterveien Skivik	Fortau	2,3	Lang fra skolen. Alternativ for skolebarna finnes i dal med snarvei som utbedres.
78	Sneveien øst ved jernbanekulverten	Oppgradering av kryss og fortau på sørsiden	5,2	En del fotgjengertrafikk og motorisert trafikk. Trangt, men mulig
77	Alstad skole til X Fogdveien	Fortau	7,7	Ingen fortau. Mange
30	Kongsdatterveien	Fortau	3,0	Lite trafikk og få skolebarn
37	Osphaugveien	Etablere fortau fra Skavdalsveien til Kudalsveien	5,1	Sti eksisterer. Blindvei med liten trafikk.
9	Fjellveien fra Rønvikveien til Hyttebakken	Fortau	8,7	Relativt lite trafikk, teknisk noe komplisert
26	Jonas Lies gt. fra Håkon VII gt. til Håreksgt.	Fortau	5,4	Relativt lite trafikk. Jonas lies gt er stengt fra nord til Hålogalandsgt.
71	Nonshaugen i Løpsmark	Fortau fra g/s-veg ved Fv 834 til Løpsmark skole	8,5	Nære skolen. Trygt alternativ eksisterer for deler av strekning.



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

5.3 Etableringen av et sammenhengende sykkelveinett

Denne tiltaksposten inkluderer både anleggelse av nye gang- og sykkelveger og egne separate sykkelfelt tilknyttet gang- og sykkelveier, samt sykkelfelt. I tillegg inngår utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveier for å separere gående og syklende. Sykkelfelt planlegges farget rødt, så Bypakke Bodø inkluderer også reasfaltering med farget asfalt eller maling av asfalt der hvor sykkelveier ligger. Tiltaket inkluderer også nødvendig skilting i form av trafikkskilt og sykkelveiskilting. Det tas høyde for at gående og syklende kan separeres på gang- og sykkelveien fra sentrum til Grønnåsen og på det brede fortauet som er tenkt etablert i Hålogalandsgata. Dette vil gi et enda mere attraktivt og trygt system for gående og syklende. Nyetablering av gang- og sykkelveier er også et tiltak for gående og som trafikksikkerhetstiltak rundt skolene. Hvor slike tiltak er plassert er avhengig av hvilken gruppe en anser var (mest) utløsende for behovet.



Figur 5.3: Sykkelveisystemet

Figur 5.4 (høyre): Illustrasjon av klimaskjerm (Norconsult)

Det er foreslått at klimaskjerming langs Rv 80 inkluderes som et alternativ, under forutsetning av at staten dekker 80 % av kostnadene med midler utenfor de som er avsatt til Bypakke Bodø. Hvis Bystyret, Fylkesting eller Staten ikke ønsker dette, foreslås det at gang- og sykkelvei bygges fra gangbru over Rv80 ved Sneveien østover langs Rv 80 til Hunstadveien



Oversikt over sykkelveiprosjekter som anbefales prioritert

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
40	Prinsens gt. fra Rensåsen til Breivika	Tilrettelegging for sykkel	2,9	Hovedinnfart til sentrum for syklist.
82	Hestdalen – Sørstrupa	Etablering av sti/ sykkel/ skitrase i Hestdalen	3,5	Viktig del av sykkelnettet. Opparbeides til bedre standard.
2.3	Fv 834 g/ sLøpsmark	150 m gang- og sykkelvei	1	G/ s-vei knytter sammen g/s-veianlegg på begge sider av krysset
2.14	Rv 80 lyskryss Humørsenteret	Fotgjengerundergang g/s og kanalisering.	8,3	Undergang under arm til Hunstadsenteret og omlegging av gangatkomst hindrer kryssing av bilvei og øker kapasitet i krysset.
Sum prosjekter gjennomføres i perioden frem til 2017			14,7	
74	Nordstrandvn.- Kortneset	Ny g/s på skrenten vest for jernbanen (mellom jernbanen og Rønvikveien) til Kortneset	4,8	Bedre alternativ enn sykling i Rønvikveien. Mulig komplisert prosjekt pga grunnforhold. Nærmere utredning vil avklare om prosjektet kan gjennomføres
79	Klimaskjerming langs Rv80 over Stormyra	Etablering av en overbygd «støyskjerm» langs Rv 80 fra undergang ved Børsingveien til Sandhornkata.	6,0	Interessant prosjekt for 1) bedre kvalitet for reisende, 2) vurdere effekt av et slikt tiltak og 3) markedsføre bypakke bodø og bodø. Forutsetter at 80% av kostnadene dekkes av staten v/ FOU-midler e.l.
2.9	Grønnåsenkrysset - Overgang/ undergang Bodøsjøveien	Etablering av undergang på sørsiden av Grønnåsenkrysset, over Bodøsjøveien.	8,0	Trafikkert og ulykkesbelastet kryss, som fremdeles vil ha høy trafikk etter ny Rv 80. Første kryss etter Thalleveien som ikke er separert.
61	Sørstrupa	Tilrettelegging sykkel	4,6	Siste ledd i Hestdalen – Sørstrupa. Utforming av kryss med Slåttlia må vurderes nøye.
24	Hålogalandsgt. fra gamle riksvei til Prinsens gt.	Etablere 5 m bredt fortau med sykkelfelt på nordsiden. Ledelinjer, møblering, nedsenk og hevede overganger. belysning.	23,4	Godt tiltak som kombinerer tiltak for sykkel med bedre forhold for gående. Forbedret kryss v/Aspås skole og v/Børtindgt vil trygge forhold ytterligere for skolebarn,
SUM PRIORITERTE SYKKELVEIPROSJEKTER			61,5	

Øvrige sykkelveiprosjekter (anbefales ikke prioritert)

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
2.2	Rv80-utvidelse g/s fra Bodin kirkegård til X Grønnåsen	Utvide g/s til 4,25 m separere gående og syklende	7,0	Høy sykkelandel
10b	Gamle riksvei fra Olav V gt. til Bodøsjøveien og Bodøsjøveien til Kvernhusveien	Utvide G/S til 4,25 m, separere gående og syklende.	4,1	Bodøsjøen er et område i vekst og med stort potensial for bruk av sykkel. Usikkerhet om omfang av bruk i dag. Nedprioritert
25	Jernbaneveien fra fergeavkjøring til Mælen	Utvide G/S til 4,25 m, separere gående og syklende.	9,7	Usikkerhet om omfang av bruk i dag. Nedprioritert
5	Dronningens gt. fra Bankgata til Rv80	Gjennomgang for å tilrettelegge for sykkel.	0,5	Flere mindre tiltak. Noen utført. Velger å prioritere Prinsens gate og avvente nærmere vurdering om Dronningens gate
48	Rønvikjordene. Rute 13 i sykkelplanen	Gruset trase fra tunneltak ved Rv 80 frem til Junkerveien.	4,4	Del av sykkelveinettet. Mindre bruk av denne delen enn trase langs Rv 80.



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

5.4 Etablering av et sammenhengende hovednett for gående,

Hoveddelen av investeringene går til etablering av gang- og sykkelveier og etablering eller oppgradering av fortau, inkludert over- og underganger. Det er i arbeidet skissert et overordnet hovednett for gående i byen, som har ligget til grunn for de prosjekter som er utredet. I stor grad er hovednettet for gående samsvarende med hovedsykkelveinettet, men nettet for gående er betydelig mer omfattende.



Figur 5.5: sammenhengende hovednett for gående NB: SYKKELKARTER

For noen gater i sentrale deler av Bodø inkluderer tiltakene etablering av et fortausnett med spesiell høy standard utformet for høy trafiksikkerhet og universell utforming. Dette innebærer oppgradering av dagens fortau/ gang- og sykkelssystem med innfelte ledelinjer, klarere skille mellom fortau og bilveg, møblering og/ eller belysning. I tillegg er det planlagt oppgradering av krysningspunkt med senkede fortauskant, opphøyde gangfelt med ledelinjer, punktbelysning og evt trafikklys. Dette fordi fortausystemet i Bodø er av svært varierende kvalitet, og kun noen få gater i sentrale sentrum er godt utformet med tanke på universell utforming, estetikk og trafiksikkerhet. Tiltaket er i tråd med statens vegvesens tilråding i etatens gåstrategi. Systemet er tenkt å binde sammen sentrale målpunkt som de mange servicefunksjoner i sentrum og stormyra, jernbanestasjon, Bodin kirke, flyplass og kollektiv-terminaler med naturbaserte opplevelsespunkter som Bodøelva, Bodøsjøen og Pelle Molins plass. Fortauet skal bli et godt tilbud for folk i alle aldre, situasjoner og grader av funksjonsnedsettelse. Forslag til etablering av et slikt nett, vil bli vurdert og fremmet i forbindelse med kommuneplanens arealdel.

Illustrasjonen til høyre viser strekninger som er foreslått opparbeidet (merket med rød linje) til en slik forbedret standard i Bypakke Bodø.

Nyetablering av gang- og sykkelveier er også et tiltak for gående og som trafikksikkerhets-tiltak rundt skolene. Hvor slike tiltak er plassert er avhengig av hvilken gruppe en anser var (mest) utførelse for behovet.

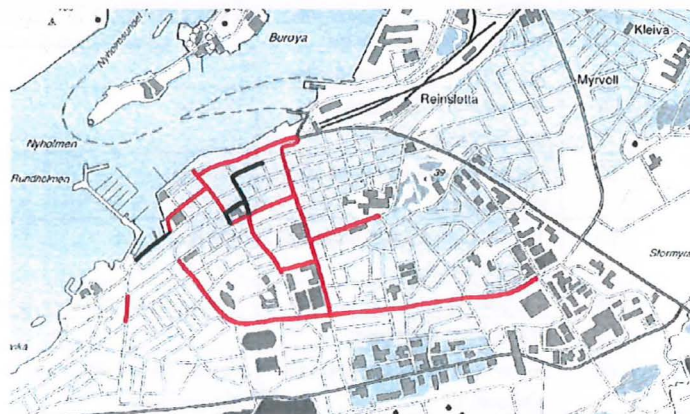


Fig 5.6 (høyre): Høystandard fortausystem

Oversikt over gangveiprosjekter som anbefales prioritert

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
23	Høgliveien fra Kudalsveien til Mørkvedtråkket	Fortau	0,9	Kort men viktig manglende bit for gående og syklende rett nord for universitetet.
27	Junkerveien	1160 m gang- og sykkelvei	11,6	Langt stykke uten tilrettelegging for gående.
NB	Bankgt. fra Sjøgata til Hålogalandsgt.	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning. Trygge overganger bl.a til Bankgata skole.	11,5	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafikksikkerhet.
Sum prosjekter gjennomføres i perioden frem til 2017			24,0	
19	Hunstadveien fra Skogveien til Sigrid Unsets vei	Fortau	6,5	Lang strekning langs vei uten fortau.
20	Hunstadringen-Gálnåsmyra til Hunstad u.skole	Fortau	10,1	Lang strekning langs vei uten fortau. Planlagt for at gående skal gå igjennom Gálnåsmyra.
22	Hunstadringen fra Mørkvedveien til Bodin VGS	Fortau langs Hunstadringen	2,1	Knytter nedre del av Hunstadringen med Bodin VGS
15	Hernesveien	Utvidet fortau fra Olav V gt til Moloveien. Alèbeplantning, noe parkering bort.	18,0	Legge til rette for gang og sykkel fra flyplassen til sentrum. Gaten må også opparbeides. Parkering på østsiden fjernes.
41	Professor Schyttes gt. fra Havnepromenaden til Domkirka	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og hevede overganger, hvilkebenker, belysning.	2,3	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafikksikkerhet. Viktig gate som knytter bussterminalen med sentrum i nord-sør-retning.
1	Skoleområdet mellom Bankgt. og Torvg.	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og hevede overganger, hvilkebenker, belysning	0,0	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafikksikkerhet. Forutsettes finansiert av NFK i forbindelse med ombygging av Bodø VGS.
8	Fjellveien fra Fv834 til Arnesveien	Fortau	5,0	Viktig manglende del. Komplisert pga erverv og antatt ekspropriasjon.
43a	Reinslettveien fra Ragnar Schjølbergs v til Snippen	Oppgradering av fortau	5,8	Lite trafikk i nederste del. Fortau av generelt dårlig kvalitet.
85	Mørkvedsenteret	Nytt fortau langs Mørkvedsenteret	1,0	Fremtidig løsning for Mørkvedsenteret bør ytrede.
10a	Gamle riksvei fra Bodsjøveien til Bodin kirke.	Legge til rette for gående. Trafikksikkerhetstiltak	2,4	Mye brukt av fotgjengere i perioder.
SUM PRIORITERTE GANGVEIPROSJEKTER			66,4	



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Øvrige gangveiprosjekter (anbefales ikke prioritert)

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
12	G/S fra Sneveien v/ fotgjengerbru til Hunstadveien	Gang/ sykkel langs Rv 80.	4,6	Manglende ferdigregulert del av lenke. Alternativ med relativ lav biltrafikk eksisterer
31	Kudalsveien fra Mørkved-tråkket til Høgliveien	Fortau	3,6	
32	Leiteveien fra Reinslettveien til Rønvikvn.	Fortau	2,9	
63	Thalleveien fra Kirkeveien til Mellomåsveien	Fortau	4,2	Ikke del av definert hovednett. Nederste del (til Garterveien) brukes av skolebarn.
64	Torgersens vei	Fortau og tilrettelegging sykkel	1,7	Del av hovedgang- og sykkelnett til Vollen. Trangt.
21	H7-Bankgt-Børtindgt		9,1	Viktig prosjekt
50	Rønvikveien fra Snippen til Kirkeveien	Fortau på sørsiden av Rønvikveien	9,6	Fortau på nordsiden. G/s fra Einmoveien til Kortneset langs jernbanen vurdert som bedre.
2.4	Olav V's gt. fra X Børtindgt. - Byggmakker. (Sørsiden)	ca 680 meter. Henger sammen med prosjekt Prærien.	9,0	Alternativ eksisterer på nordsiden
47	Rønnvikfjellet fra Geitskaret til Amtmann Worses gt.	Sti over Rønnvikfjellet	1,8	Godt prosjekt, men trolig litt utenfor bypakkens mål. Bør vurderes finansiert på andre måter.
2.15	Rv 80 Kvalvåg - Bertnes	Undergang og gangvei	8,0	
73	Bodøsjøvn. fra Per Helgesensvei til Rv80	Fortau på østsiden.	0,5	Kort manglende del. Må vurderes i forhold til evt ny løsning på Grønnåsenkrysset. Alternativ eksisterer
33	Nils Friis vei	Fortau	3,1	Veg stenges trolig pga bominnkreving.
44	Fridthjof Nansensvei-Hologalandsgt-OlavV	Fortau/ gang- og sykkelvei på vestsiden.	1,5	Gang- og sykkelvei eksisterer allerede på østsiden.
62	Tjeldberget fra bensinstasjonen til Fv834	Fortau på østsiden	1,4	Fortau eksisterer allerede på vestsiden.
56	Speiderveien fra Sandhorn-gt. til Sivert Nielsens gt.	Fortau på vestsiden.	2,4	Deler bygges trolig ut pga krav til utbyggere. Lite brukt sentrumsgate.
14	Havnepromenaden	Etablere promenaden fra øst for NRK til hurtigbåtterminalen	0,0	Begrenset overføringseffekt av fotgjengere fra Sjøgata.
NB	Klimaskjermet overgang over Sjøgata v/Bohus	Klimaskjermet overgang fra /Bohus til NAV/ jernbane	5,9	Mulig tiltak som gir bedre forhold for bevegelseshemmede. Dyre vedlikeholdsutgifter.
6	Dronningens gt. fra Torvgata til Bankgata.	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning.	1,5	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafiksikkerhet
51	Sandgt. fra Havnepromenaden til Dr.gt.	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning..	4,0	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafiksikkerhet
57	Storgata fra Rådhusgata til Rv80	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning..	10,7	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafiksikkerhet
66	UIN fra busstopp via universitetsplassen til Mørkvedsenteret.	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning.	3,5	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafiksikkerhet
29	Kongens gt. fra Havnegt. til Bankgt.	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning.	0,6	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafiksikkerhet
39	Plassmyrveien fra Luftfartsmuseet til Gamle riksvei	Oppgrader fortau med ledelinjer, nedsenk og opphøyd gangfelt, hvilkebenker, belysning..	3,2	Tiltak som gir økt kvalitet, univ.utforming og bedre trafiksikkerhet
4	Burøyveien frem til Nyholmen Skanse	Slutføre G/S frem til Nyholmen Skanse	14,7	Ikke del av hovedgangveienettet. Liten gangtrafikk. Ikke skolevei.



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

5.5 Miljøtiltak

Tiltak inkluderer opparbeiding av gågater (Storgata), etablering av sykkelparkeringsplasser, estetisk oppgradering og visuell skjerming. Satsingen inkluderer også en post for tilskudd til offentlig og/ eller private som vil etablere fyller/ ladestas

joner for miljøvennlig energiformer. Blant aktuelle prosjekter er også tilskudd til havnepromenaden og viktige stisystemer, men det er ikke funnet riktig å prioritere dette innenfor de økonomiske rammer og prioriteringskriterier som er gitt.

For Storgata er det i forbindelse med den politiske behandlingen juni 2011 satt av 25 millioner kroner til tiltak i Hålogalandsgata og Storgata som følge av kulturkvartalutbyggingen og at Storgata ned mot havna skal ombygges til en gågate.

Etablering av flere gode sykkelparkeringsplasser bør prioriteres høyt de neste fire årene.



Figur 5.7 (høyre): Illustrasjon av Storgata m/ Kulturkvartalet

Oversikt over miljøprosjekter som anbefales prioritert

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
	Sykkelparkering	I sentrum, ved knutepunkter og større møteplasser	3	Muligheten for trygg og gjerne tørr hensetting av sykkel ved målpunkt er viktig.
	Sykkelveivisning	Skilting av sykkelveier	0,2	
	Oppmaling sykkelfelt	Rød asfalt i sykkelfelt og der det er mulig med separering.	0,3	Synliggjør for andre trafikantgrupper hvem arealet er for. Kan også være «sykkelbokser» ved kryss
	Snarveier	Opparbeide/etablering av snarveier til div. målpunkter.	3	Korte ned reiseavstand og reisetid ved å etablere eller oppgradere snarveier
	Beplanting langs g/s	Planting av rekke med trær eller store prydbusker.	1,5	Klimamessig og visuell skjerm av trær langs fortau og gang- og sykkelveier.
	Ladepunkter for El-biler, Hydrogen		1	Styrke muligheten for tidlig etablering og større satsing på miljøvennlig energiformer i Bodø.
	SUM PRIORTERTE TRAFIKKSIKERHETSPROSJEKTER		9	

Øvrige miljøprosjekter (anbefales ikke prioritert)

Nr	navn	beskrivelse	pris	Vurdering
	G/S fra Kyststi ved Bodøsjøen til Maskinisten	Prosjektbeskrivelsen er ikke ferdig. Avsetter midler.	3	Oppgradering av sti langs Bodøelva



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

6. Vurdering av investeringer og måloppnåelse

6.1 Fordeling på de forskjellige satsingsområdene

I forhold til de prioriteringskriteriene som er satt opp fordeles innsatsen seg som følger for de 275 millioner kroner som denne handlingsplanen har prioritert.

- | | | |
|---------------|---|---------------------|
| • Prioritet 1 | trafiksikkerhet | 40,8 mill kr/ 15 % |
| • Prioritet 2 | økt trygghet i skolens nærområde
(inkl mindre trafiksikkerhetstiltak) | 140,4 mill kr/ 24 % |
| | Etablering av et sammenhengende sykkelveinett | 98,4 mill kr/ 24 % |
| | Etablering av et sammenhengende gangvegnett
(Tiltakene som lå inne i økt trygghet og kvalitet der hvor mange ferdes (spesielt gatenettet i sentrumsområder) er inkludert i noen av prosjektene over) | 171,3 mill kr/ 26 % |
| • Prioritet 3 | øvrige tiltak som miljø, generell trafiksikkerhet osv | 19 mill kr/ 7 % |

6.2 Geografisk spredning

- | | |
|----------------------|--------------------|
| • Nord for bomringen | 80,3 mill kr/ 31 % |
| • Innenfor bomringen | 100 mill kr/ 39 % |
| • Øst for bomringen | 75,7 mill kr/ 30 % |

Øvrige er ikke geografisk definert.

6.3 Måloppnåelse

Det er primært foretatt noen enkle, kvalitative vurderinger knyttet til de relevante hovedmålene i bypakke bodø. Vurderingene knyttes opp til de vurderingene som ble gjort i konseptvalgutredningen for Rv 80 Løding- Bodø sentrum (omtales som «KVU'en»).

Vurderingene tilsier at Bypakke Bodø vil gi en betydelig bedring i forhold til antall ulykker, og bidra til en økt andel som reiser miljøvennlig. Bypakke Bodø vil også kunne bidra til at andre mål Bystyret har satt kan kunne nås. Ikke minst gjelder dette målene med tanke på folkehelse. Ved å velge å gå eller å sykle til skole, jobb og fritidsaktiviteter bedres fysisk og psykisk helse. Redusert motorisert trafikk pga økt gangtrafikk reduserer også sannsynligheten for trafikkrelaterte skader.

Fysiske tiltak er viktig for å tilrettelegge for trygg, god og effektiv transport, men gir alene sjeldent store endringer på områder som i stor grad bestemmes av våre personlige holdninger og handlinger. Eksempelvis brukte 70 % av de som ble drept i trafikken i 2011 ikke bilbelte, og gamle reisevaner er vanskelig å endre. For å oppnå større



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

endringer på reisevaner må en gjerne bruke en kombinasjon av fysisk tilrettelegging, restriksjoner og atferdspåvirkende virkemidler. Denne handlingsplanen tar kun for seg de fysiske tiltakene, og en vil derfor trolig ikke nå de oppsatte målene innenfor flere av områdene.

Tabellen under er en oppsummering av dagens reisemiddelfordeling og prognostisert reisemiddelfordeling for hhv 2030 (med bompenger) og 2040 (uten bompenger). Det er viktig å påpeke modellen ikke er spesielt god for å forutse endringer på gang- og sykkelbruken, og spesielt ikke endringer som kommer av bedre kvalitet, holdninger ol. Byutviklingsmønster er også svært viktig. I modellen er også fremtidig byutviklingsområde lagt til Hunstad sør og Vallemarka. Som det har fremkommet i forbindelse med kommuneplanens arealdel ville andelen kollektivtrafikanter, gående og syklende vært markant høyere hvis for eks Rønvijordene hadde blitt bebygd i stedet. Det er også usikkerhet i forhold til inndataene, noe som kan gi en for lav andel gående og syklende i alle alternativer.

	dagens veg		kombinasjonskonseptet			
	2014		2030 Bompenger		2040 uten bompenger	
	arbeidsreiser	alle reiser	arbeidsreiser	alle reiser	arbeidsreiser	alle reiser
Koll	7,0 %	5,0 %	10,0 %	7,0 %	9,6 %	6,9 %
Gang	16,0 %	22,0 %	17,4 %	23,0 %	16,7 %	22,0 %
Sykkel	4,0 %	2,6 %	4,3 %	2,8 %	4,0 %	2,7 %

Fig 6.1. Tabell over reisemiddelfordeling i 2014 med dagens vei og hhv 2030 (med bompenger) og 2040 (uten bompenger).

Mål nr 3. Antall personer som er drept eller hardt skadd i trafikken er redusert med minst 50 %

Utbygging av hovedveinettet er i KVV'en anslått til å gi en reduksjon på 24 % drepte og hardt skadde. De målttede tiltakene på det kommunale veinettet, ikke minst i sentrum, vil bedre trafiksikkerheten i kryss eller strekninger som har hatt de mest alvorlige ulykkene. De strekningsvise gateoppørustningsprosjektene vil bedre trafiksikkerheten flere steder i sentrum. I forbindelse med arbeidet med egne handlingsplaner for skolene, må også trafikkreguleringer, regulert hastighet og flere hastighetsreducerende tiltak vurderes. De foreslåtte tiltakene i Bypakke Bodø vil bli bedre sikkerheten på alle steder hvor noen har blitt drept, på 17 av de 21 stedene hvor noen har blitt alvorlig skadet og på ca halvparten av de steder hvor det har vært ulykker med lettere skadde. Forenklet kan man anta at ulykkesrisikoen reduseres med opp til 50% pga tiltakene, og at konsekvensen av ulykker også reduseres. For det kommunale og fylkeskommunale veinettet antas det derfor at de totale effektene av tiltakene i denne handlingsplanen kan bli nærmere 50%. Totalt, inkludert tiltakene på riksveinettet, anslås effekten til mellom 40% og 45 %. For å nå målene på 50% reduksjon, må det settes inn flere tiltak, både i forhold til fysiske tiltak på veinettet, hastighetsreducerende, kontrollerende og trafikkskjermende art.

Mål nr 4. Tiltak for å redusere trafikken i nærområdene og trygge skoleveier skal være gjennomført slik at maksimalt 5% av elevene blir kjørt til skolen.

Tiltakene i Bypakken er av en slik art at både den reelle, men ikke minst den opplevde trafiksikkerheten vil bli bedre. Å få foreldre til å slutte å kjøre sine barn krever derimot også god informasjon, og kanskje også tilrettelegging for dette på arbeidsplassen. Bypakke Bodø alene vil derfor ikke føre til noen stor reduksjon, men



bodø
KOMMUNE



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

kunne bidra til at trafikksikkerhetsargumentet blir svekket. Bypakke Bodø bør følges opp med andre typer tiltak, spesielt holdnings- og informasjonstiltak, slik at andel kjørende går ned.

Mål nr 5. Andelen som reiser med sykkel i Bodø skal være minst 8 %

Reisevaneundersøkelsen for Salten som ble gjennomført på forsommeren i 2009 viser en sykkelandel på 7 % på alle reiser. Over året er nok sykkelandelen en god del lavere, og i trafikkmodellen er den anslått til 2,6 %. Trafikkmodellen antyder at den vil forbli relativt uendret i 2040. Bodøs topografi og relative kompakte bystruktur peker mot at byen bør kunne nå det nasjonale målet på 8 %. God tilrettelegging for bil og Bodøs klima er faktorer som innvirker i motsatt retning. I tillegg til at det ikke forutsettes å være bompenger i 2040. Trafikkmodellen som benyttes er derimot dårlig til å fange opp endringer i forhold til de myke trafikanter. Etableringen av et sammenhengende sykkelveinett hvor syklist separeres fra både kjørende og gående vil gi et viktig bidrag for transportsyklisten. Hvis klimaskjermen langs Rv 80 over Stormyra velges, kan den bidra til at flere velger å sykle på dager de ellers ville ha valgt et annet transportmiddel. Et viktig argument for økt statlig andel i prosjektet er å avdekke effekten et slikt tiltak vil ha. Totalt sett kan en anta at sykkelandelen kan bli høyere enn det trafikkmodellen anslår, men at det trolig vil være vanskelig å nå målet på 8 % andel uten at det settes inn andre tiltak i tillegg.

Mål nr 6. Andelen som sykler eller reiser kollektiv til jobb eller skole skal være minst 21 %

Andelen som sykler eller kjører kollektivt til arbeid og skole i dag er i trafikkmodellen anslått til 11 %, og det er beregnet en økning på 3,3 prosentpoeng innen 2030. Som nevnt tidligere har nok trafikkmodellen beregnet for lavt i forhold til sykkelandelen, slik at den totale andelen som sykler eller reiser kollektivt vil bli høyere enn de 14,3 % som modellen antyder. Det er også større usikkerhet knyttet til inngangsdataene for spesielt ungdomsskoleelever som trolig fører til en noe høyere andel både i dag og da i 2030. Allikevel må det nok også her settes inn andre tiltak i tillegg for å nå målet på 21 %.

Mål nr 9. Antall personer som er sterkt plaget av trafikkstøy fra vegtrafikken skal være redusert med 50% i forhold til 2010.

Utbygging av Bodøtunnelen vil gi god bedring for beboere langs de deler av dagens Rv 80 som vil få redusert trafikk. Valgt løsning av Rv 80 fra Herredshuset til jernbaneveien fører til at Nordstrandveien ikke kan stenges og at trafikken på Fv 834 Kirkeveien og Nordstrandveien ikke blir redusert. Tiltakene i Hålogalandsgata vil føre til noe lavere fart. Hvis man lykkes med en betydelig høyere andel som sykler eller går vil det også føre til lavere støy. Primært fordi trafikken på Fv 834 ikke endres, vil andelen som er sterkt plaget av støy iht beregningene gjort i KVVU-en bli redusert med 24 %. For å nå målet på 8 % andel, må det settes inn andre tiltak i tillegg.

6.4 Oppsummering

Den samlede satsingen i Bypakke Bodø vil gi et mer fremtidsrettet og tryggere samferdselssystem både for kjørende, kollektivbrukere, syklende og gående. Den vil gi en betydelig bedring i forhold til antall ulykker, og bidra til en økt andel som reiser miljøvennlig. Supplert med andre tiltak av ikke-infrastrukturmessig art vil Bypakke Bodø kunne bidra til å nå de målene Bystyret har satt.

Vedlegg