

Forstudie Bygdepakke Bø

juni 21

2016

Forstudiet for Bygdepakke Bø ble gjennomført fra august 2015 til juni 2016. Denne sluttrapporten oppsummerer resultata frå analyser og utgreiingar gjennomført i perioden august 2015 til mars 2016. Sluttrapporten skal danne grunnlaget for utarbeiding av forprosjektplan(2016), og vidare hovudprosjektplan frå og med 2017.

Sluttrapport



1	Analyser, kartlegging og utgreiingar.....	2
1.1	Trafikkanalysa	2
1.2	Kartlegge kryssingspunkt	3
1.3	Kollektivevaluering	4
1.4	Mobilitetsanalyse.....	6
1.5	Barnetråkk	7
1.6	Visualisering av fortettingspotensiale i Bø sentrum	8
1.7	Sykkelbyundesøkelsen.....	10
2	Strakstiltak	15
2.1	Europeisk Mobilitetsuke.....	15
2.2	Kampanjer	16
2.3	Busskur	18
3	Parallelle tiltak	18
3.1	Overbygd sykkelskur	18
3.2	Stasjonsvegen	18
4	Brukarmedverknad og samarbeid.....	19
4.1	Brukarmedverknad	19
4.2	Samarbeid.....	20
5	Sykkelbygda Bø	23
5.2	Status sykkel og gange i Bø 2015.....	23
5.3	Evaluering av Sykkelbygda Bø	23
5.4	Forslag til ny organisering	24
5.5	Styret si avgjersle om organisering.....	24
6	Finansiering av forprosjektet.....	25
6.1	Interreg	25
6.2	Andre finansieringskjelder.....	26
7	Vidare arbeid.....	27
7.1	Aktivitet til forprosjekt Bygdepakke Bø.....	27
7.2	Aktivitet til hovudprosjekt Bygdepakke Bø	27
7.3	Aktivitet i Sykkelbygda Bø	27
7.4	Aktivitet utanfor Bø kommune	28



Sluttrapport

Bygdepakke Bø prosjektet har som mål å redusere interntrafikk i Bø sentrum. Av di ein ved innleiing av prosjektet 2015 ikkje hadde sikker kunskap og data omkring trafikkmønster, ÅDT, andel gåande og syklande, trafiksikkerhet osv, har ein valt å gjennomføre eit grundig forstudie for å svare på antatte utfordringar med reduksjon av interntrafikken.

Forstudie Bygdepakke Bø har gjennomført fleire undersøkingar og analyser i tidsrommet august 2015 – mars 2016. Hensikten med denne sluttrapporten er å oppsummere resultata frå forstudiet, sjå desse i samanheng med mål frå prosjektbeskrivelsen for forstudiet og gi retning for forprosjektplan.

Sluttrapporten gir også ein oversikt over tiltak/aktivitet som er gjennomført i forstudiet, eller i samband med Bygdepakke Bø.

1 Analyser, kartlegging og utgreiingar

1.1 Trafikkanalysa

Mål frå forstudieplan:

Trafikkteiling og kartlegging av trafikkmønster – bilar, gåande og syklande. Kartlegge andelen gjennomfartstrafikk på rv 36 og fylkesvegane.
Teljingane bør gjerast både ein vanleg verkedag og ein fredag ettermiddag. Bil- og g/s-trafikk i morgen- og ettermiddagsrush teljast i dei to fylkesvegkryssa. Metode avklarast med SVV, men bør ikkje vere meir omfattande enn at det er høve til å gjennomføre tilsvarende teljing om 4 år for å måle effekt. Kvalitative undersøkingar ved intervju/synfaringar med ressurspersonar i kommunen og vegvesenet. SVV kvalitetssikrar bestilling og gjennomføring av teljing og kartlegging.

Trafikkanalysa er utført av Rambøll AS på bestilling frå Statens Vegvesen. Teljinga vart gjennomført torsdag 26. november 2015. På registreringsdagen blei det ved 5 sentrale punkt i sentrum notert nummerskilt inn og ut av sentrum. Nummerskiltregistreringa vart gjennomført i 3 periodar i løpet av dagen; morgen, midt på dag og ettermiddag. Med nummerskiltregistrering var det mogleg å følgje rørslemønsteret til personbiltrafikken i og rundt sentrumssona. I tillegg gjennomførte SVV teljingar med 16 telleapparat i og rundt Bø i løpet av 2015.

Trafikkanalysa skulle besvare spørsmålet:

- ❖ Kor stor del av trafikken er gjennomgangstrafikk og interntrafikk.
- ❖ Effekt av å bygge avlastningsvegar på rv 36(tunell), Gullbringvegen og/eller Møllevegen

Trafikkanalysa består av 4 dokument:

- ❖ Nummerskiltanalyse i BØ v21
- ❖ Gjennomgangstrafikk_fv152
- ❖ Trafikkteilingar
- ❖ Potensielle avlastningsvegar

Kartlegginga og analysa konkluderer tydleg med at intern køyring til og frå sentrumssona står for største del av trafikken, og gjennomgangstrafikken er liten i forhold til total ÅDT. Trafikken er høgast rett vest for rundkjøringa med 9300 ÅDT, og sør for rundkjøring 7500 ÅDT. På bakgrunn av rapportane kan ein anslå at gjennomgangstrafikk utgjer 10-20 % av total trafikk gjennom rundkjøringa. Resten av trafikken er reisande med start- eller målpunkt i Bø eller inn-/utpendling.

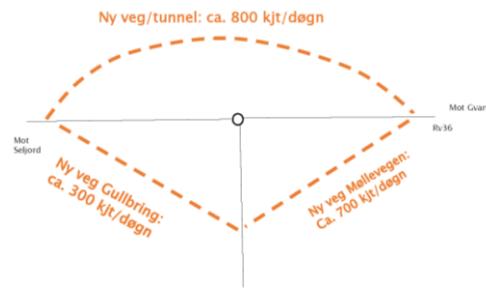
Rv 36 i tunell er ikkje aktuell med dagens situasjon, men kan bli vurdert på nytt ved ei eventuell framtidig endring av trafikkstraumen mellom aust og vest.



Av dei to attståande aktuelle traseane for avlastingsveg, er det Møllevegen som har største potensiale for avlasting av trafikk i rundk  yringa. Men også her er potensialet lite. Det er anslått at Møllevegen kan avlast 700 ÅDT av 7500 ÅDT i Stasjonsvegen n  r rundk  yringa.

Ein viktig sak omkring Møllevegen som avlastingsveg, er at denne heng i hop med viktig område til fortetting, t  mmerterminal og p-plass Bø Stasjon.

Analysa manglar kvalitativ undersøking, slik det var planlagt.



Forslag til vidare aktivitet:

-    Utgrei kostnad og trasé for avlastingsveg Møllevegen.
-    Utarbeide gatebruksplan.
-    Ny undersøkelse av gjennomgang- og interntrafikk i 2020.
-    Løpende ?rlig trafikkteiling rundt Bø sentrum.
-    Vurdere behovet for kvalitativ undersøking for ? kartlegge reisevaner.

1.2 Kartlegge kryssingspunkt

Mål fr   forstudieplan:

Kartlegge kryssingspunkt og trasear for gåande og syklande i Bø sentrum.
Kartfeste og analysere statistikk for ulukker siste 10 ?r.

Kartlegginga for kryssingspunkt har som hensikt ? finne ulykkespunkt og stader som kan vere trafikkfarlege. Det er gjennomført 3 kartleggingar for ? svare på dette spm:

-    Vedlegg 2 «Trafikknotat» fr   Rambøl sin «Fortettingsanalyse».
-    Mobilitetsanalysa fr   SVV
-    Barnetråkk

Trafikknotat fr   Rambøl:

«For ? benevnes som ulykkesstrekning skal det ha skjedd minimum ti politirapporterte personskade-ulykker på fem ?r, over en strekning på maksimalt 1000 meter. Dette er ofte en vegstrekning i tettbygd strøk, med stor trafikk og med kompliserte trafikkforhold. (...) Det er ingen ulykkespunkt eller ulykkesstrekninger innen det viste området. Det skjer imidlertid en del ulykker i forbindelse med trafikken gjennom Bø sentrum. I det videre arbeidet med detaljering av arbeidet med fortetting/ utvikling av Bø sentrum anbefales det ? gjøre en noe grundigere analyse for ? vurdere tiltak.»

Mobilitetsanalysa inneholder kartvisning over alle ulykkespunkt i Bø kommune. Området som viser seg ? ha største tettleik av ulykker er Bøgata fr   Gullbringkrysset til Sønstebo-tunet, med Gamleveg og Gymnasbakken. Her er det meldt om 3 lettare skader for fotgjengar, 3 lettare skader på syklistar og 1 alvorleg skadd syklist.

Barnetråkk er registreringa gjort av skuleelevar ved Bø ungdomsskule, Bø barneskule og Folkestad barneskule. Elevane har i denne registreringa også punktmerka område eller strekningar dei opplever som utfordrande eller trafikkfarlege i Bø. Desse område i Bø sentrum utmerkar seg som trafikkfarlege:

-    Vegkryss Bekkevoll-Kyrkjebakken-Spar
-    Statoil-krysset
-    Esso-rundk  yringa
-    Gamleveg
-    Vegkryss rv 36 v/Bø ungdomsskule
-    Vegkryss Stasjonsvegen til Bøsenteret-Expertbygget
-    Vegkryss Stasjonsvegen ved Grivi



Det er altså ingen ulykkesstrekningar i Bø sentrum.¹

Med dei samla resultata frå kartleggingane syner det seg eit bilet av eit utfordrande område, jamfør figur 1. I dette området finn ein den største samling av ulykker, samstundes som elevar ved skulane opplyser at det her er utfordrande å ferdast for gåande og syklande.



Figur 2 - område med særleg utfordringar for mjuke trafikkantar

Barnetråkk-registreringa og Mobilitetsanalysa syner at området også er viktig trasse for skuleelevar:

- ⦿ Barneskuleelevar frå Norbøåsen bustadfelt til Bø barneskule
- ⦿ Høgskulestudentar frå Grivi studentheim til Campus Bø
- ⦿ VGS elevar frå Breisås
- ⦿ Ungdomsskuleelevar frå Breisås, og austleg del av sentrum

Enkelte områder langs Stasjonsvegen er også nemt i Barnetråkk som utfordrande for gåande og syklande. Stasjonsvegen skal utbetraast av TFK og SVV frå og med 2016, og denne oppgraderinga vil medføre store forbetringar for gåande og syklande sine vilkår. Det er her planagt sykkeltrasse i veggana, nye fortau og opphøgde gangfelt.

Forslag til vidare aktivitet:

- ⦿ Vidare analyse og påfølgande prosjektering for forbetring av tilhøve for gang og sykkel i angitt område jamfør fig 1.
- ⦿ Sykkel og trafikksikkerhetsopplæring for skuleelevar og foreldre.
- ⦿ Utgreie behov for skilting og merking for syklande i Bø sentrum.

1.3 Kollektivevaluering

Mål frå forstudieplan:

Vurdere auka målretting av busstilbodet i Bø.

Evaluere effektivitet av eksisterande tilbod, vurdere målgruppe og foreslå tiltak for utbetring. Samarbeid med VKT/TfK.

Telemark fylkeskommune har gjennomført evaluering av kollektivtrafikken i og til og frå Bø. Ein førutsetnad har vore at ein skal kome fram til effektivisering av tilbodet som ikkje skaper meirkostnad. Evalueringa har tatt føre seg busstilbodet til Bø bussen, Nettbuss og Telemark Bilrute.

¹ For å definere ei strekning som ulykkespunkt skal det ha skjedd minimum fire politirapporterte person-skadeulykker på fem år, over ei strekning på maksimalt 100 meter. Dette er ofte eit kryss eller kryssområde eller eit liknande konfliktpunkt der trafikksituasjonen er komplisert og trafikkmengden til dels er betydelig. (Trafikknotat, Rambøll, 2015)



Passasjerstatistikk per rute

Rutestrekning	Tal på reiser per år	Av dette skulereiser
Bø-Notodden (Nettbuss)	55.000	65 %
Bø-Skien (Telemark Bilruter)	50.000	10-15 %
Bø bussen	25.000	35 %

Evalueringa slår fast at Bø-Skien bør effektiviserast. For å få til hyppigare avgangar må det større tiltak til for å betre framkomlegheita. Tiltak som først og fremst må gjennomførast utanfor Bø. Kortare reisetid vil ikkje vere mogleg utan større infrastrukturtiltak i Grenlandsområdet. Det er liknande situasjon for Bø-Notodden ruta.²

Det bli peika på at Bø bussen vert lite nytta, og køyrrer ikkje kveldstid og helg. Det er difor ein del aktivitet som Bø bussen ikkje når med sitt tilbod. Bussen har og ei lang sløyfe, og har avgang ein gong i timen.

Evalueringa nemner òg Flexiruter til bygdene som ikkje vert dekt av Bø bussen. Det er om lag 800 slike reiser årleg, som gir ein kostnad på 130.000,-.

Evalueringa oppsummerer slik:

«På kort sikt er truleg betre utnytting av kapasiteten til Bø-bussen og effektivisering av skuleskyssen det som vil gi mest effekt. Effekten er imidlertid usikker og ein er avhengig av at busselskapet ser lønnsemd i tiltaka og at kommunen stiller opp med ein del ressursar samt samarbeid med frivilligheten. Betre korrespondansar mellom Telemarksekspresen og andre ruter vil også ha ein viss effekt.
På lang sikt vil det gi god effekt dersom ein kan få til auka frekvens på Telemarksekspresen.»

Bygdepakke Bø opplever at evalueringa gir Bø kommune lite handlingsrom når det gjeld endringar i kollektivtrafikken. Evalueringa tek ikkje stilling til:

- kor reisande med Bø bussen går på og av
- fleire konkrete endringar i sløyfer som Bø bussen kan ta, og kva effekt dette vil gi. (Breisås-Folkestad)
- at bussen til Notodden ikkje går dagar skulen har fri.

Forslag til vidare aktivitet:

- Vurdere endring av Bø bussen si rute og sløyfe
- Effektivisere skuleskyssen som frigir midlar som kan styrke anna kollektivtilbod.
- Søke samarbeid med Midt-Telemark Rådet om å arbeide med forbetring av pendling med kollektivtransport.
- Gjennomføre spørjeundersøkelse blant bussreisande.
- Vurdere forbetring av korrespondanse mellom Bø-Notodden og Telemarksekspresen, samt Rjukanekspressen og Telemarksekspresen.
- Forbetra infrastruktur på Rv 36 og Fv 32.
- Effektivisere knutepunkt og haldeplassar andre stader i Telemark.
- Fortetting langs ruter og ved knutepunkta, for forbetra kundegrunlag.
- Ila. 2016 skal fylkeskommunen gjennomføre ei utgreiing av soneinndeling av kollektivtrafikken i Telemark utanfor Grenland.
- Vurdere å bryte pendelen til Telemarksekspresen si rute Seljord-Torp, dvs. nyttre to bussar på ruta for å oppnå hyppigare avgangar.
- Opprette dialog med Jernbaneverket om vidare utvikling av Bø stasjon som kollektivknutepunkt.

² Etter kollektivevalueringa har Telemark Bilrute lagt opp til halvtimesfrekvens på ruta Bø- Skien frå og med august 2016.



1.4 Mobilitesanalyse

Mål frå forstudieplan:

Potensialundersøking. Kartlegge potensialet for auka andel gåande og syklande i Bø sentrum.

Potensialet for g/s-andel undersøkast ved å kartlegge avstand mellom bustad, skule, arbeidsplassar, terrenget osb.

Statens vegvesen har utarbeid ei mobilitesanalyse for Bø. Det er tatt utgangsbunkt i dei 5 skulane vi har, og befolkningsdata frå Statistisk sentralbyråd (SSB) supplert med studentadresser. Analysa er alga og presentert i dataprogrammet ArcGis og er eit geografisk infomasjonssystem bestående av ei elektronisk kartbok:
<http://arcg.is/1kHLifg>. Resultata er presentert i rapporten «Mobilitesanalyse Bø».

Hensikten for analysa er å finne ut kor mange som potensielt sett har høve til å sykle og/eller gå til og frå jobb og skule i Bø ut i frå avstand og terrenget.

Resultat skulane:

Skule	Elevtale	Potensiale mjuke trafikantar ut frå bustad
Campus Bø	2300	906
Vidaregåande	350	135
Ungdomskulen	205	144
Bø skule	369	320
Folkestad skule	125	81

Resultat jobbreiser:

For å finne kor mange som potensielt sett kan sykle og/eller gå til jobb, har analysa tatt utgangspunkt i

- reiseveg langs hovednett for gange og sykkel til og frå heim og arbeidsstad
- avstand og høgdeforhold
- registrert bustadsadresse og registrert adresse for arbeidsplass (på grunnkretsnivå) for alle arbeidstakrar innanfor Bø kommune.
- at reise tid på 20 minutter som aktuell sykkel og gang avstand til og frå jobb.
- at det er totalt 1105 personar som jobber eller bor i Bø.

Eit søk i dataene gjev følgjande resultat for Bø:

- ↪ 340 arbeidstakrar bur innanfor 20 minutt gangtid til/fra jobb.
- ↪ 896 arbeidstakrar bur innanfor 20 minutt sykkeltid til jobb.
- ↪ 838 arbeidstakrar bur innanfor 20 minutt sykkeltid frå jobb.**

Det er altså 75 % av total andel arbeidstakrar som bur eller jobbar i Bø som potensielt sett kan sykle til jobb. Ser ein dette talet i samanheng med Sykkelbyundersøkelsen (kap. 1.7.), der det vert anslått ein sykkelandel på 9%, kan ein anslå at det er i om lag 100 personar som i dag syklar til jobben.

Forslag til vidare aktivitet:

- ↪ Definere hovudnett for syklandande.
- ↪ Fastsette måltal for auke andel av gange, sykkel og kollektiv i Bygdepakke Bø prosjektet.
- ↪ Arbeide for fortetting av bustader i Bø sentrum og studentbustader i samband med Campus Bø, for å auke potensiale for gang og sykkel til jobb/skule ytterlegare.



1.5 Barnetråkk

Mål frå forstudieplan:

Barnetråkkregistrering gjennomførast for å kartlegge skuleveg og snarvegar i sentrum, inkludert kva for parti som vert oppfatta som utsigge for mjuke trafikkantar.

Gjennomførast i utvalde klasser på Bø skule og Bø ungdomsskule. Resultatet kartfestast.

I perioden 26.10.-3.11. 2015 blei det gjennomført Barnetråkkregistrering ved skulane i Bø. Målet med registreringa er kartlegging av vegen og snarvegar barn og ungdom brukar til skule og til fritidsaktivitetar. Kartlegginga er grunnlag for ei ananlyse av behov og planalegging av aktuelle tiltak. Registreringa blei gjennomført i ein klasse ved Bø skule, ein ved Folkestad skule og to klassar ved Bø ungdomsskule.

Registreringa blei praktisk gjennomført først ved at elevane markerte og teikna vegen på papirkart, samstundes markerte dei stader og punkt som dei la inn ein kommentar på (farleg, skummelt, fint, hyggeleg og liknande). Vidare overførte dei desse teikningane og kommentarane ved hjelp av dataverktøy til digitale kart med symbolmarkeringar. Barnetråkkregistreringa gir oss eit godt og interessant grunnlag for å vurdere fysiske tiltak som t.d. trygge kryssingspunkt (RV 36), aktuelle snarvegar, betre gatebelysning, etablere eit samanhengande g/s-vegnett.

Resultat – viktige snarvegar for barn og unge i Bø

- Sti frå Øvre til Nedre Borgvin og vidare frå Borgja terrasse ned til Venåsvegen. Fleire mindre snarvegar internt i området rundt Borgja terrasse.
- Sti frå Midtre Borgvin/Svingen gjennom skogen ned til Maurtuva barnehage.
- Sti mellom Borgjalia og Breisås syd.
- Sti frå Bordvegen til Borgjavegen.
- Fleire snarvegar knytt til Åsenjordet.
- Sti mellom Flitavegen og Oppheimvegen langs Oppheimjordet.
- Frå Lundevegen over både p-plass til Gullbringvegen og Lundevegen til idrettsanlegget.
- Frå Borgjavegen over stasjonsområdet.
- Frå Møllevegen på nordsida av Felleskjøpet til Torstveitvegen.
- Traktorveg frå Gamleveg til Grivibakken.
- Mellom Gullbringvegen og Bøgata over p-plass ved Frøyatun og over p-plass ved Spar.
- Mellom Bøgata og Frivollvegen over p-plass framfor Liabygget.
- Sti mellom Bø gymnas og Underhaugsvegen.
- Traktorveg mellom Oterholtvegen og Sisjordvegen.
- Sti mellom Prestevegen og ungdomskulen.
- Sti/traktorveg mellom Folkestad skule og Livegen gjennom skogen.
- Sti mellom traktorveg langs Bøelva og gardsveg til Eikavegen 125.
- Sti/veg mellom Folkestadvegen 300 via Heldal til Stugumoen.

Resultat – trafikkutfordrande områder i Bø

- Vilkår for gåande og syklande langs vegstrekninga frå botnen av Kyrkjebakken og fram til Statoil i Bøgata.
- Vilkår for gåande og syklande ved Bø Stasjon.
- Strekninga Flitavegen og nedre del av Bordevegen mot jernbanebrua.
- Tilkomst for gåande og syklande frå Eventyrskogen til Venåsvegen.
- Krysset der gang- og sykkelveg frå Øvreveg møter Stabburåsen.
- Vilkår for gåande og syklande til og frå Telemarkshallen.
- Kryssing av veg 152 – Folkestadvegen, frå Steintjønnvegen til Lifjellvegen.
- Vilkår for gåande og syklande langs veg 155 – Vreimsida.
- Vilkår for gåande og syklande langs veg 551 – Valenvegen.
- Vilkår for gåande og syklande ved Veirudkrysset.



Forslag til vidare aktivitet:

- Utbedre og innlemme lite kjende snarvegar i kommunen sin oversikt over gang- og sykkelnett.
- Utrede behov og muligheter for fysiske tiltak for forbedring av gang- og sykkelnett.
- Arbeide for å få Barnetråkk-registreringar som kartlag for plan- og byggesakshandsamarar.
- Gjennomføre ny runde med Barnetråkk-registrering.
- Undersøke muligheter for å gjennomføre Folketråkk-registrering.

1.6 Visualisering av fortettingspotensiale i Bø sentrum

Mål frå forstudieplan:

Visualisering av fortettingspotensialet i sentrum.

Eit fortetta sentrum er ein føresetnad for å oppnå auka g/s-andel. Eigedomsstrukturen med mange mindre eigedomar og mange grunneigarar er i dag den største utfordringa for fortetting av næring og bustad i Bø sentrum. I forstudiet er det ynskjeleg å visualisere potensialet for fortetting. Vidare er det ynskjeleg å etablere ein gardeigarforening i Bø sentrum for å utvikle samarbeidet mellom eigarar av næringseigedomane i sentrum.

Rambøll AS har analysert fortettingspotensialet innanfor sentrumsavgrensninga i Bø. Det er tatt utgangspunkt i at sentrumsnære areal skal utnyttast betre og at reisemønsteret i større grad enn i dag skal baserast på sykkel og gange. Eit hovudprinsipp har vore å fortette og transformere frå sentrum og ut, og ikkje legge opp til byspredning. Det er foreslått å behalde så mye av eksisterande bygg som mogleg og at nye bygg etablerast som innfall og påbygg. Det er vist at det er eit betydeleg fortettingspotensial, og i analysa er det lagt opp til at det kan etablerast 120 000 m² ny bygningsmasse i sentrum. Tilrådinga er at framskrive befolkningsvekst på 1000 innbyggjarar i 2030 skal skje i sentrum. Dette vil krevje 50 000 m² nye bustader og 15 000 m² nye næringsslokale. Næring er delt i 7 500m² kontorer og 7 500m² handel

Arbeidsplassar, handel, skuler, barnehagar, bustader i og tett på sentrum og Campus Bø skaper stor trafikk. Det vert foreslått å dele trafikken i Bøgata og Hellandvegen ved å gjere dei to gatene envegskøyrd. Ved å fordele trafikken på to gater, vert det meir plass til alle trafikantar.

«Grå areal», dvs areal som i stor grad nyttast til parkering, utgjer 115 daa innanfor sentrum. Rambøll AS meiner at handelen i sentrum kan klare seg med ned mot 10 % av dette til parkering. Parkering foreslås løyst med parkeringskjellarar i kvartalsstrukturen og gateparkering i sentrumsgatene.

I følgje Rambøll bør det i ”Sykkelbygda Bø” praktiserast ein parkeringpolitikk som gir ein strammare parkeringssituasjon enn i dag. Grunnlag for utforming av ein p-strategi:

1. *I dag er det for store arealer til parkering, og dette stimulerer til uønska bilbruk*
2. *I nye prosjekt vurderast parkering for ved detaljregulering/byggesaksbehandling.*
3. *Parkering for besökande til enkeltforretningar, kontor, service og tilsette i forretningar løysast i hovudsak som gateparkering i nærliggande gater/evt felles parkeringsanlegg*
4. *Parkering for bustadprosjekt byggast inn i det enkelte prosjekt*

Det vert slått fast som ein utfordring i sentrumsutviklinga at Bøsenteret og Sønstebøtunet ligg i kvar sin ende av sentrum med ein betydeleg strekning mellom dei to tyngdepunkta, ca. 600 m. Det er ikke etablert kjøpesenter utenfor sentrum eller ekstern storhandelspark i Bø, en type handelstilbod som mange steder gjer det vanskeleg å oppretthalde den varierte aktiviteten i sentrum. Kjøpesentra i sentrum er i stor grad orientert bort fra hovudgatene og fotgjengarane og retter seg mot parkeringsanlegga. Kjøpesentra «gir» difor lite til sentrum i høve til den omsetninga dei står for. Handels-, service- og serveringsverksemndene bør konsentrerast meir, slik at det blir mindre tomrom og meir interessant å bevege seg i sakte fart i sentrum.

Det er ikkje mangel på areal i sentrum, men det er tvert i mot eit betydeleg fortettingspotensial. Fortetting vil vere ein føresetnad for å heve attraktiviteten, fører fleire menneske til sentrum, gje auka liv og handel og gir eit unikt potensiale til å forbetre sentrum ved å fylle mellomrommene i bygningsstrukturen og utflytande parkeringsområde. Ved satsing på fortetting langs Bøgata og Stasjonsvegen gir ein eit betre grunnlag for gåande og syklende, samstundes som ein revitaliserer dei mest sentrale delane av sentrum. Med store fortettingsmuligheter innanfor sentrumsgrensa, vil det vere ein fordel om størst mogleg del av veksten kjem innanfor eksisterande sentrumsgrense.



Rambøll foreslår ein sentrumssirkel (tjukk gul) som er tilrettelagt på gåande og syklande sine premiss, med møteplassar og opphald i bybildet. Sirkelen er utgangspunkt for områder valt for fortetting.



Figur 3 Fortettingsstrategi

En fortetting vil skje gradvis etter behov, derfor bør det fortettast etter eit rammeverk som legg til rette for ein kvartalsstruktur. Felta i kartet over viser felt der det er høve til å fortette.

Sentrum er delt i tre delområde med stort potensial for fortetting. Desse er igjen inndelt i mindre felt med oversikt over fortettingspotensialet innanfor kvart felt. Både sider av Bøgata og Stasjonsvegen, samt i kryssingspunktene med sentrumssirkelen, bør det vere høgare utnytting. Mesteparten av veksten vert tilrådd at takast innanfor området sør og nord for Bøgata. Med gjennomsnittleg 3.etasjar vil ein få ein ny bygningsmasse på 35 000 m², grunnflate på 12 000m² og framleis 23 000 m² grå areal att. Dette vil fortsatt vere nok parkeringsareal til eksisterende trafikk pluss et fremtidig parkeringsbehov på 3 300m² til handel i området. I området ved Bø skole er det i dag primært eneboliger med store hager. Her er tilrådinga fortetting med berre bustader, inntil 20 000 m². Dette området kan maksimalt utnyttes til 30 000m² ny boligbebyggelse.



Figur 4 Delområda Sør og nord for Bøgata (1), vest og aust for Stasjonsvegen (2) og ved Bø skule (3)

I rapporten er det visualisert korleis det kan fortettast i 3 utvalde område med fokus på kva høve ein har for å lage steder hvor menneske har lyst til å være. Områda er f.v. mellom Gamleveg og Hellandveg, Akademika-Steintøy & Parfymeri med p-plass mot Hellandvegen og området avgrenset av Bøsenteret-Stasjonsvegen og Bø stasjon



Figur 5 Visualisering av fortettingspotensialet i tre utvalte område



Forslag til vidare aktivitet:

- Utarbeide parkeringsnorm for Bø kommune
- Invitere til involvering av innbyggere og gardeigarar, ved opne møter og workshops.
- Vurdere utarbeidning av Veiledande plan for offentlig rom (VPOR).
- Vurdere alternativ utforming av Bø gata, med t.d. shared space.
- Legge inn prinsipp for fortetting ved rullering av områdereguleringsplan for Bø sentrum

1.7 Sykkelbyundersøkelsen

På oppdrag frå Statens vegvesen Region sør, gjennomførte SINTEF ein undersøkelse i dei 17 sykkelbyane i regionen; Drammen, Kongsberg, Ringerike, Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Skien, Notodden, Bø, Grimstad, Arendal, Kristiansand, Mandal og Farsund. Det er første gang at Bø kommune er del av denne undersøkinga.

I Bø har sykkelbruken vorte undersøkt balndt 500 respondentar. Tilsaman 2264 personar i Bø har blitt spurt om å delta. Dei viktigaste resultata for Bø er skilt ut av hovudrapporten og presentert her. Resultata i sin heilskap er presentert i rapporten «Sykkelbyundersøkelser i Region sør 2015.»

1.7.1 Resultata frå Bø:

Sykling i løpet av det siste året

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Ja	61 %	62 %	58 %	70 %
Nei	39 %	38 %	42 %	30 %
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	702	716	500	500

Sykling i løpet av det siste året

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
5 eller flere dager i uken	17 %	17 %	10 %	15 %
3-4 dager i uken	17 %	17 %	13 %	19 %
1-2 dager i uken	30 %	29 %	32 %	29 %
Noen dager i måneden	24 %	21 %	33 %	22 %
Sjeldnere	10 %	14 %	10 %	13 %
Aldri	1 %	2 %	0 %	1 %
Ikke sikker/ubesvart	1 %	0 %	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	432	443	290	351

Hensikten med sykkelturen

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Til og fra jobb	28 %	29 %	21 %	27 %
Til og fra skole	7 %	4 %	5 %	7 %
På tur i fritiden	49 %	53 %	54 %	54 %
Steder/aerend i fritiden	39 %	42 %	27 %	35 %
Som trening	29 %	30 %	41 %	29 %



Syklet på registreringsdagen

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Ja	11 %	13 %	8 %	15 %
Nei	89 %	87 %	91 %	85 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	0 %	1 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	702	716	500	501

Bruk av elsykkel på registreringsdagen

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
El-sykkel	7 %	1 %	2 %	0 %
Vanlig sykkel	93 %	98 %	98 %	100 %
Begge deler	0 %	1 %	0 %	0 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	74	94	42	74

Reiseformål for de registrerte sykkelturene

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Til jobb	29 %	38 %	18 %	28 %
Til skole	7 %	4 %	4 %	6 %
På tur i fritiden	13 %	16 %	14 %	18 %
Ærend i fritiden	34 %	29 %	35 %	32 %
Trenings	16 %	13 %	29 %	16 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	99	125	49	79

Opplevelse av trygghet under de registrerte sykkelturene

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Svært trygg	52 %	48 %	59 %	49 %
Ganske trygg	40 %	41 %	25 %	41 %
Verken trygg eller utrygg	6 %	8 %	8 %	3 %
Ganske utrygg	1 %	3 %	5 %	6 %
Svært utrygg	2 %	0 %	3 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	163	213	76	140

Ulykkesfaring

«Alle respondentene ble spurta om de hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. I alt er det 451 respondenter som oppgir at de har vært utsatt for en slik ulykke. Dette utgjør 4,3 prosent av det totale utvalget og 6,5 prosent av respondentene som har syklet i siste år.

Av det totale utvalget er det noen flere menn (5,2 %) enn kvinner (3,4 %) som har vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Andelen som har vært involvert i ulykke stiger med lavere alder. Blant personer under 30 år (som også er de som sykler mest) er det 7,6 prosent som oppgir å ha vært utsatt for en ulykke. Skoleelever og studenter er den gruppen som i størst grad rapporterer å ha vært utsatt for en ulykke, med så mange som 9,1 prosent som rapporterer dette. Blant yrkesaktive er andelen 3,9 prosent, mens andelen er kun 2,4 prosent blant alderspensjonister.» (Sykkelbyundersøkelse i Region sør 2015)

I Bø er det 3,7 % som oppgir at dei har blitt utsatt for ei ulykke. Til samanlikning; «Kristiansand (6,7 %) og Sandefjord (6,6 %) er de kommunene med en høyest andel i befolkningen, som har vært utsatt for en ulykke som syklist. I Farsund er denne andelen kun 1,3 %. Dette er kommunen hvor det også sykles minst og hvor syklistene føler seg mest utrygge.» (ibid.)



Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Gang- og sykkelveg	50 %	27 %	50 %	17 %
Fortau	13 %	14 %	14 %	33 %
Veg	37 %	59 %	36 %	50 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	30	22	14	18

Type ulykke man hadde vært involvert i som syklist

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Velt	42 %	55 %	47 %	79 %
Utforkjøring	6 %	0 %	13 %	0 %
Kollisjon med fotgjenger	3 %	5 %	0 %	0 %
Kollisjon med annen syklist	10 %	5 %	0 %	0 %
Kollisjon med moped/MC	10 %	0 %	0 %	0 %
Kollisjon med bil	19 %	23 %	7 %	11 %
Annен ulykke	10 %	14 %	33 %	11 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	31	22	15	19

«Ser vi på ulykkestypen velt er denne vanligst i kommunene Bø (79 %) og Horten (71 %) og minst vanlig i kommunene Drammen (30 %) og Holmestrand (30 %). Kollisjon med bil hadde størst andel i Ringerike (24 %) og Skien (23 %) og lavest andel i Notodden (7 %). Det er ingen ulykker av typen kollisjon med bil i Farsund, men her er det kun 6 registrerte ulykker. Det er små tall og variasjonene kan skyldes tilfeldigheter.»

Hva som skal til for å sykle mer

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Må bli flere egne sykkelfelt/sykkelstier	10 %	13 %	10 %	12 %
Må bli mindre biltrafikk	1 %	0 %	0 %	2 %
Må utbedre vegene	3 %	4 %	2 %	3 %
Bilistene må ta mer hensyn til syklister	1 %	0 %	0 %	1 %
Lavere fartsgrense for biltrafikken	0 %	0 %	0 %	1 %
Må skaffe ny sykkel	12 %	11 %	12 %	9 %
Bedre parkeringsforhold for sykkel	0 %	0 %	0 %	0 %
Trenger noen å sykle sammen med	1 %	0 %	0 %	0 %
Annet	53 %	47 %	46 %	48 %
Ikke aktuelt å sykle mer	16 %	19 %	21 %	19 %
Ikke sikker/ubesvart	12 %	12 %	14 %	13 %
N	394	404	325	273

Andelen som har hørt om sykkelbyprosjektet

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Ja	48 %	46 %	67 %	34 %
Nei	50 %	52 %	32 %	65 %
Ikke sikker	2 %	2 %	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	702	716	500	500

Holdninger til sykkelbyprosjektet

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø
Positiv	69 %	67 %	85 %	78 %
Verken positiv eller negativ	16 %	16 %	9 %	9 %
Negativ	8 %	11 %	2 %	5 %
Ikke sikker/ubesvart	7 %	6 %	4 %	8 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
N	335	329	335	169



1.7.2 Oppsummering av resultat sykkelbyundersøkinga

34 % av dei spurde kjenner til Sykkelbygda Bø, og resten kjenner ikkje til. 78% av dei som kjenner til satsinga i Bø kommune er positive til arbeidet.

70 % av dei spurde i Bø opplyser at dei har sykla i løpet av siste året. Av desse er det 15 % som syklar dagleg, 48 % syklar 1-4 dagar i veka, og 37 % syklar sjeldnare. Dei fleste turane føregår på fritida, medan dei færreste nyttar sykkel til og frå jobb (27 %) eller skule (7 %). Ingen opplyser å bruke elsykkel.

I Bø syklar ein person i gjennomsnitt 2,16 turar per dag, og sykler om lag 4 km i gjennomsnitt per stykketur. Sjølv om helgeturar på sykkel er noko lengre, sykler ein oftare i vekedagane. I gjennomsnitt sit syklistane i Bø på sykkelsetet i 19 min per dag.

49 % av dei spurde opplyser at dei kjenner seg svært trygge på sykkelturane, 41 % opplyser at dei kjenner seg gangske trygge, medan 10 % veit ikkje eller kjenner seg utrygge. 3,7 % har vore utsatt for ulykke på sykkel i Bø. Ein relativ stor andel desse opplyser at dette dreier seg om velt på sykkel (79 %)

For at respondentane skal sykle meir er det to ønsker som peikar seg ut; forbetra/fleire sykkelvegar(12 %) og ny sykkel (9%). På spørsmål om kva som skal til for å sykle meir, er det også gitt respondentane mulighet for å komme med opne svar.

Dei som ikkje hadde sykla siste året oppgav årsakar som t.d.:

- Helsemessig forhindra
- Må leve barn i barnehage
- Bratt og langt
- Utrykk veg å sykle på
- Tid
- Mangler elsykkel

Av dei som hadde sykla 1-2 dagar i veka eller sjeldnare, oppgav dei desse faktorane som viktig for kva som skal til for å sykle meir:

- Betre helse
- Eigen motivasjon – haldningsendring – å ta seg sammen
- Betre tid
- Flytte nærmare sentrum/endre geografien/kortere avstander
- Familiesituasjon
- Betre ver
- Arbeidsplass med sykkelstativ

Ein hadde håpa at rapporten ville kunne slå fast sykkelandel til og frå jobb i Bø, men undersøkinga syner kunn sykkelandel av sykkelturar gjennomført og ikkje sykkelandel av totalt antal spurde. Difor har SINTEF gitt oss dette svare etter oppfølgingsspørsmål:

«Bø kommune

Av de 500 som ble intervjuet oppga 293 å være yrkesaktive og 76 å være skolelev/student. 371 hadde mandag-fredag som registreringsdag, og av disse var 211 yrkesaktive og 61 skolelev/student.

På turfila er det for mandag-fredag registrert 19 sykkelturer til jobb av yrkesaktive og 5 sykkelturer til skole av skolelev/student.

Dette er små (og derfor usikre) tall, men følgende andeler sykkel kan beregnes:

Til jobb av yrkesaktive: $19/211 = 9,0\%$

Til skole av skolelev/student: $5/61 = 8,2 \%$ »



Forslag til vidare aktivitet:

- Prioritere og utarbeide hovudnett for sykkel
- Kampanjer for øke sykkel andel (øke sykkelandel med 20 % innan 2020)
- Forbetre og utvikle hovudnett for sykkel
- Bidra i arrangement som «Sykkelmekkedag på Bø torg» i samarbeid med lag og organisasjoner
- Gjennomføre kampajner blant tilsett i kommunen for å stimulere til øke sykkelbruk
- Utarbeide kampanjeplan for hovedprosjektet. (kontakte Bypakke Grenland for råd)
- Elsykkel i teneste
- Gjennomgang aktuelle og realistiske fysiske tiltak for øke sykkelbruk.
- Finne fram til måltal for effektmåling av tiltak gjennomført i Sykkelbygda Bø og Bygdepakke Bø.



2 Strakstiltak

2.1 Europeisk Mobilitetsuke

Mål frå forstudieplan:

Arrangere Europeisk Mobilitetsuke.

Europeisk Mobilitetsuke set fokus på miljøvenleg transport og byutvikling. Årets tema er «Velg rett reisemiks.» Bø kommune vil nytte høve til å setjesterkt fokus på sentrumsutvikling og fortetting ved gjennomføre fleire arrangement i samarbeid med lokale lag, næringsliv og HiT.

Bø kommune arrangerte for fyrste gong Europeisk Mobilitetsuke 16. – 22. september 2015. Med samarbeid med Statens vegvesen, Bø bussen, HSN studiestad Bø, Bø turlag, Bø Museum, Skarphedin sykkel, Bø Fiskarlag og Bø O-lag, vart dette ei aktiv veke med mange ulike arrangement, der det vart sett fokus på miljøvenleg transport.

2.1.1 Program i regi av Bø kommune

Bike vs. Cars

Kafémøte og film

Presentasjon av Bygdepakke Bø, foredrag om by- og gateplanlegging ved sivilarkitekt og professor Einar Lilleby, kick-off for Utan bil til jobben-aksjonen, open diskusjon og workshop, og framsyning av filmen Bikes vs Cars (2015) på Bø kino.

Evaluering: om lag 40 deltakarar. Workshopen bidrog til mange innspel til Bygdepekk Bø, både på dagen og ettersendt i etterkant. Innspel vert omtalt i kap. om brukarmedverknad og samarbeid.

Pop-Up kontor i Stasjonsvegen 29

Presentasjon av planane for Stasjonsvegen og Bygdepakke Bø

Statens vegvesen og Bø kommune vil ha open kontordag i Stasjonsvegen 29 for å vise sine prosjekt.

Evaluering: Særleg invitasjon gjekk ut til grunneigarar langs Stasjonsvegen. Om lag 10 grunneigarar kom for å slå av ein prat om planane i Stasjonsvegen. Bø kommune og SVV var på staden frå om lag 10.00-15.00.

Er Evjudalen tilgjengeleg for alle?

Med fokus på universell utforming vil Kjersti Berg frå Telemark Fylkeskommune leie oss på ein rundtur i Bø sentrum, og innom Evjudalen. Oppmøte Bø Sjukeheim hovudinngang

Evaluering: Dårleg vere var nok viktigaste årsak til lite oppmøte frå eksterne. 4 sentrale personar frå adm i kommununa deltok, og ein fekk saman gått gjennom særleg utfordrande stader der det kan vere vanskeleg å orienter seg eller bevege seg for personar med funksjonsnedsetting.

Opning av Evjudalen friluftspark

Offisiell opning av damanlegget og gang- og sykkelvegar, innramma med aktivitetar og innslag; yoga med Bø Street Festival, Bø skulemusikk, sykkelløp for barn med Skarphedin Sykkel, produsentar av hjelpe midlar, boccia med Norges idrettsforbund, O-løp med Bø O-lag, flugekasting med Bø Fiskarlag og utekino – *Børning* – i samarbeid med Bø kino.

Evaluering: Godt oppmøte. Bort i mot 100 deltakande på opning. Arangementet nådde ikkje målgruppa funksjonsnedsette. Derimot møtte barn og familiær opp. 20 barn deltok i sykkelløp. Etter offisiell opning og sykkelløp, var det få personar som deltok i resten av aktivitetane i dalen.

Dagen vart avslutta med gratis utekino, med 70 besökande, til trass for kald kveld.

Reduserte priser på Bø Bussen

Under heile mobilitetsveka var det barnebillett for alle på Bø Bussen.

Evaluering: Ein opplevde ikkje at dette medførte auke i reisande denne veka. Lite marknadsføring av tiltake kan vere årsak i dette.

Bilfri dag

Tysdag 22. september oppfordrer vi alle til å sykle, gå eller kollektivtransport til jobb og skole.

Evaluering: HSN og Bø kommune køyrdé parallelle aksjonar for å få folk til å velje bil og sykkel denne dagen.

Bø kommune stod med stand på Bø Torg og dela ut lodd til personar som kom til fots eller med sykkel. Til saman 101 personar var innom torget og var med i trekninga av 2 gåvekort på sykkel.



2.1.2 Program i regi av andre:

Bø Street Festival

Tur til Astridnatten, med Bø Turlag

Kulturminnedagen -Lokalhistorisk rusletur til husmannsplassar m.m. i Eikjabygda med Bø Museum.

Forslag til tiltak i Bygdepakke Bø

- Arrangere Europeisk Mobilitetsuke 2016

2.2 Kampanjer

Mål frå forstudieplan:
Gjennomføre som strakstiltak

I forstudie perioda er det gjennomført 2 kampanjer, samt ein sykle til jobben aksjon våren 2015 i regi av Bø kommune si trivselsgruppe:

- «Sykle til jobben» aksjon
- «På farta til skolen»
- «Utan bil til jobben» kampanjen

2.2.1 På farta til skolen

Gjennom På farta til skolen har elevar ved Bø skule, Folkestad skule og Bø ungdomsskule, registrert reisemåte til og frå skulen i ei periode på 14 dagar. Gjennom kampanjen vert elevane medvitne på sin reisemåte og får informasjon om fordelen med å sykle eller gå til skulen. Samtidig gir registreringane oversikt over kor mange elevar som syklar, går, blir køyrd eller tek buss til og frå skulen. Kampanjen er eit tilbod frå organisasjonen «På sykkel i Telemark». Deltakinga blandt elevane i Bø var god på barneskulane, med 89,5% deltaking på Folkestad og 86,8% ved Bø skule. Ungdomsskulen var derimot lav – 27,3 %. Vi oppsummerer dei viktigaste konklusjonane frå «På sykkel i Telemark» sine rapportar her:

Bø ungdomsskule

Sykkelandel er relativ bra med 54,18 % mot 21,27 % gående. Det er vanskeleg å teikne seg eit klart bilde i og med at deltagelse er lav. Mykje kan tyde på at mange «busselever» ikkje har levert registreringskarta. Dessutan var 9. trinn forhindra frå å delta. Til samanlikning er sykkelandel for ungdomsskuleelevar på kun 16%.

Bilkjøring er relativ lavt med 12 % >. Denne prosentandelen kan/bør komme nede til 5-8 %, men der knyttes det sannsynlig ulike faktorer:

- Elever med 2 «hjemme»
- Avstand hjemme – skole
- Kampanje dager: 4 dager med kraftig nedbør i uke 38

Skoleskyss for Bø ungdomsskule:

Tall 2014-2015:

- 78 av 207 elever hadde skoleskyss heile eller deler av skuleåret = 37,68 %
- berre 5 elever hadde rett til skyss, jf. Opplæringsloven

Av dei 27,3 % som har svara, går det fram at 87% har miljøvenleg skuleveg; gå-sykkel-buss. Total andel gange og sykkel er 75 %. Av di 9. klasse ikkje hadde høve til å delta, er det viktig å pressisere at dette er usikre tal.

Bø skule

Sykkelandel er middels med 17,27 %, mot 49,68 % gåande. Sykkel andel bør/kan gå opp til 30-40 %. Til samanlikning er sykkelandel på landsbasis for mellomtrinnet på 33%.

Andel elevar som vert køyrt til skule er relativ høg med 26 % >. Denne andel må/ bør kunne reduserast til 15 %. Ein må likevel ta høgde for fleire faktorar:

- Levering og henting av elever til SFO
- Elever med 2 «hjemme»
- Kampanje dager: 4 dager med kraftig nedbør i uke 38



Skoleskyss for Bø barneskule:

Tall 2014-2015

- 79 av 361 elever hadde skoleskyss hele eller del av skoleåret = 21,88 %

Av dei 86,8% som deltok i undersøkinga, er det 73,7% som nyttar miljøvenleg skuleveg. Total andel gange og sykkel er 67%.

Folkestad skule

Sykkelandel er relativ lavt med 9,33 %, mot høg andel gående- 38,85 %. Her er det potensiell for auka sykkelandel.

Bilkjøring er høyt med 40 % > må/bør komme nede til 20 % men der knyttes det sannsynlig ulike faktorer:

- Levering av elever til SFO
- Elever med 2 «hjemme»
- Avstand heim – skule
- Kampanje dager: 4 dager med kraftig nedbør i uke 38

Skoleskyss for Folkestad skule:

Tall 2014-2015:

- 40 av 122 elever hadde skoleskyss hele eller del av skoleåret = 32,78 %

Det er 59,4% av elevane som har miljøvennelig skuleveg. Total andel gange og sykkel er 48%.

2.2.2 Sykle til jobben

Sykle til jobben aksjonen er ein landsdekkande kampanje som vert driven av Norges Bedriftsidrettsforbund. Dette er eit tilbod som privat personar eller bedrifter kan melde seg på. Våren 2015 sette triveselsgruppa i Bø kommune i gang med å verve tilsette til deltaking. Bø kommune kjøpte tenesta av Sykle til jobben.

Sykle til jobben aksjonen registrerte kun 39 påmeldte og 29 deltagande. Ein veit derimot at det var fleire enn dette som deltok og registrerte aktivitet på nettsida til Sykle til jobben.

Ein opplevde at denne aksjonen traff litt smalt, og er mindre tilpassa vår vesle kommune. For å komme opp på listene for å vinne premiar, må ei delta svært aktivt og ha mange deltagarar.

Pris for deltaking var høg i høve deltagande.

2.2.3 Utan bil til jobben

Med erfaringane frå Sykle til jobben aksjonen våre 2015, laga triveselsgruppa i Bø kommune og Bygdepakke Bø ein eigen kampanje for å motivere til miljøvenleg reise til og frå jobb. Under Europeisk Mobilitetsuke, september 2016 blei alle tilsette ved Bø kommune invitert til å delta i kampanjen «Utan bil til jobben». Det vart sendt ut skjema for utfylling til alle einingar i kommunane, med oppfordring til å krysse av for kvar dag ein anten sykla, gjekk, samkøyrd eller tok buss til og frå jobb. Varighet 6 veker. Deltakinga var høgare enn Sykle til jobben aksjonen – 70 deltagarar. Samtidig vart det avsett midlar til innkjøp av 27 premiar.

Premiar utdelt:

- 12 jakker
- 12 hjelmar
- 2 sykkellykter – LED
- 1 sykkel

Forslag til vidare tiltak:

- Evaluering av typer kampanjer for auka andel gåande, syklande og bussreisande, og lage plan for kampanjar for hovudprosjektet.
- Gjenomføre «På farta til skolen» hausten 2016.
- Samarbeide med triveselsgruppa om Utan bil til jobben – aksjonar.
- Finne og sikre varig sykkeloplærings/kampanjar for skulane.
- Arbeide for reduksjon av bilskyss for skuleelevar
- Kampanjar for auke talet på gåande og syklande til og frå skule
- Utarbeide kampanjeplan for hovudprosjekt Bygdepakke Bø



2.3 Busskur

Mål frå forstudieplan:

Langs R36 skal Statens Vegvesen setje opp 3 nye leskur ved busshaldeplassar. Det skal stå eit på nordsida av Skoghaugen, eit ved Fargerike Bø og det siste ved Bø ungdomsskule. Budsjettetramma sett av til dette er 500.000,-.

Pr. mai 2016 er det etablert 3 nye busskur i Bø sentrum – Bø stasjon, Skoghaugen og Frivoll. Det er under planlegging eitt til ved Fargerike Bø. Dette skal utformast for passe betre inn i området det skal stå. Ein ventar at dette skal stå ferdig i løpet av 2016. SVV er ansvarelege initiativtakarar til arbeidet.



Figur 6 - Busskur Frivoll

3 Parallelle tiltak

3.1 Overbygd sykkelskur

Mål frå forstudieplan:

Telemark fylkeskommune og Bø kommune arbeider saman om å få sett opp 2-3 overbygde leskur for syklar. Det er sett av 110.000,- til dette.

I samarbeid med HSN studiestad Bø, Gullbring Kulturanlegg og Telemark Kompetansebygg AS, søkte Bø kommune i 2015 om eksterne midlar til oppsetting av 4 overbygde leskur for syklar i 2016. Prosjektet fekk tilsegn om 850.000,- til dette via SVV, med krav om 50% eigenfinansiering.

For å gjennomføre i 2016 har HSN, Telemark Kompetansebygg AS og Bø kommune finansiert eigenandel, og det samarbeidast om å ferdigstille leskura hausten 2016. Etter planen skulle desse stå ferdige i mai 2016. HSN er derimot forseinka pga fusjon og Bø kommune er forseinka pga synkehøl der planlagt sykkelskur skal stå. Oktober er sett som absolutt siste frist for ferdigstilling.

3.2 Stasjonsvegen

Mål frå forstudieplan:

Telemark fylkeskommune har bevilga 25 mill. til opprusting av Stasjonsvegen. Planlegging er sett i gang og dei første skissene er utarbeida. Arbeidet gjennomførast av Statens vegvesen.

Ny Stasjonsvegen er prosjekter i vinteren 2015/2016. Det har vore gjennomført innspelsrunder med opent kontor i Stasjonsvegen, samt workshops under Europeisk Mobilitetsuke og 6. november for SVV, TFK og Bø kommune. Det er gjennom Bygdepakke Bø bevilga midlar frå SVV til Bø kommune, for å utvikle sideareal for betre tilpassing av sideareal for gåande. Nye Stasjonsvegen vil også få opparbeida egne sykkelfelt i køyrebaner..

Anbod på arbeidet utlyst 4. mai 2016.



4 Brukarmedverknad og samarbeid

4.1 Brukarmedverknad

Mål fra forstudieplan:

Brukarmedverkand:

Studentar:

Innoverast gjennom studentoppgåve GIS/arealplanlegging?

Barne- og ungdomsskuleelevar:

Innoverast gjennom Barnetråkkregistrering

HiT og andre aktørar på Campus Bø:

Innoverast gjennom jamlege møte i campusforum

Næringsliv/sentrumsringen:

Eige frukost-/lunsj-temamøte

Bø kommune:

AMU, trivselsgruppe, hovudstillsvalte, leiarmøte

Viktigaste satsing for brukarmedverknad i forstudiet har vore gjennom arbeidet med Barnetråkk, workshop under Europeisk Mobilitetsuke 2015 og ope møte om Bø sentrum. Gjennom dette arbeidet har vi forsøkt å nå fleire innbyggjarar for å informere og få innspel til arbeidet med Bygdepakke Bø og Sykkelbygda Bø.

4.1.1 Ope møte

Tysdag 16. februar vart det invitert til ope møte for næringslivet, grunneigarar i sentrum og andre interesserte.

Program:

- Oreintering om kommunereformen ved ordøfrar Olav Kasland.
- Presentasjon av oppgradering av Stasjonsvegen, ved Knut Einar Ekmann frå Asplan Viak.
- Presentasjon av analyse og visualisering av fortettingspotensialet for Bø sentrum, ved Kristoffer Eng frå Rambøll
- Kor attraktiv er bø? Innlegg ved forksar og økomom Knut Vareide frå Telemarksforsking.
- Avslutta med diskusjon.

Siktemålet med møtet var å informere om arbeid som gjeld sentrumsutvikling i Bø og opne for dialog mellom kommune og lokalt næringsliv og grunneigarar. Bø kommune ser det som fordelaktig om næringsliv og gardeigarar samlar seg om ei gardeigarforeining, slik at kommunen kan ha ein aktiv part å samarbeide med om utvikling av Bø sentrum.

Det er postativt at så mange som 60 personar mødte opp, og bidrog til god diskusjon undervegs.

4.1.2 Barnetråkk

(sjå eige avsnitt under «Analyser, kartlegging og utgreiingar».)

4.1.3 Innspel frå workshop på kafékveld i europeisk mobilitetsuke

Under Europeisk Mobilitetsuke inviterte ope møte og diskusjon om gang og sykkel i Bø sentrum. Arrangementet inneholdt foredrag om by- og gateplanlegging ved sivilarkitekt og professor Einar Lilleby, visning av filmen Bikes vs. Cars og workshop. Under workshoppen vart deltakarane invitert til å kome med innspel til tiltak Bygdepakke Bø og Sykkelbygda Bø. Deltakarane vart også oppmoda til å sende inn innspel i etterkant av workshoppen.

Dette er innspela vi fekk inn:

Fysisk tilrettelegging for sykkel

- Parkering med ladepunkt for elsyklar
- Fleire sykkelparkeringsplassar i sentrum
- Fjerne kantstein mellom bil- og sykkelbane/fortau
- Overbygde sykkelparkeringar ved institusjonar/kontorbygg
- Bygdesyklar ved innfartsparkering, stasjonen
- Shared Spaces
- Vedlikehald og merking av sykkelvegar
- Markerte og godt merka sykkelfelt i bilbanen
- Felles søknad m Sauherad kommune om midler til planlegging og gjennomføring av ein videreføring av gang og sykkelveg fra Mannebru til Gvarv.



- Felles søknad med Sauherad om etablering av «energisykkel prosjekt» som innebærer oppsetting av sykkelgarasjer med solcelletak i Gvarv og Bø sentrum. Videre anskaffes det et antall el sykler som folk kan leige / kjøpe aksjar i og reservere via et online system. Syklane lades opp vha solcelleanlegget. Sykkel kan da for eksempel hentast ut på Gvarv og parkerast i Bø eller omvendt.
- Betre tilrettelegging for gående og syklande ved parkeringsplass for Sandvoll. Konflikt mellom gående og syklande og bil, til og fra trening, Sandvin, Sandvoll barnehage og fotball SFO.

Fysisk tilrettelegging for gående

- Fleire fotgjengerfelt og trygge kryssingspunkt
- Shared Spaces

Parkering for bil

- Innfartsparkering ved hovudinnfartsportar, stasjonen
- Innføre parkeringsavgift
- Sette opp fleire parkering forbudt-skilt
- Bøtelegging og handheving av forbud

Tiltak for å senke fart

- Bruke brustein på felt i gata for å senke fart
- Smalare veg for å senke farta
- Sette ned fartsgrensa i sentrum til 40 km

Eit aktivt og vakkert sentrum

- Blomar og benkar
- Butikkar og kaféar ut på gata
- Fleire stolar
- Leikeelement på fortau/paradis/symboljakt/
- Kunstprosjekt: Fargar/skulpturar

Kampanjar og organisering

- Sykle til jobben-konkurranse med premierung
- Sykle og gå til skulen
- Fremje helsegevinsten ved å gå og sykle
- Subtil påvirkning (gjennom leik og visuelle grep)
- Gode syklende/gående førebilde: Trenrarar, politikarar og fleire)
- Heildagsskule med fritidsaktivitet innebygd vil redusere køyring
- Samkøyringstiltak/kafétilbod

4.2 Samarbeid

Mål frå forstudieplan:

Samarbeid:

Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Telemark og Bø kommune er partar i prosjektet. Sjå kap **Feil! Fant ikke referansekilden.** for økonomiske forpliktingar. Partane har ansvar for å følge opp målsettingar og føringer i overordna planar for samordna areal og transport. Partane har ansvar for å prioritere møte og arbeid i Styringsgruppa og Arbeidsgruppa.

- SVV har ansvar for å bidra med fagkompetanse til trafikkteiling og –analyse jf pkt 1 under kap **Feil! Fant ikke referansekilden.** og barnetråkkregistrering. Dette gjeld både gjennomføring av teljing/analyse og kvalitetssikring av bestilling av konsulenttenester.
- TFK har ansvar for vurdering av målretting av busstilbodet, jf pkt 3 under kap **Feil! Fant ikke referansekilden..**
- Partane har elles særskilt ansvar for å bidra med arbeidsinnsats innafor sine fagfelt.

4.2.1 Workshop – Stasjonsvegen

(sjå kap. 3 Parallelle tiltak - Stasjonsvegen)



4.2.2 Distriktsenteret

Tidleg i forstudiet vart Distriktsenteret kontakta med spm. om samarbeid. Distriktsenteret arbeide med å bygge og formidle erfaring og kunnskap om attraktivitet i distrikta i Noreg. I og med pilotene ved Bygdepakke Bø, er det eit ønske fra Bø kommune si side at det i prosjektperioda vert gjennomført forsking på aktuelle tema. Distriktsenteret ber med seg mykje kompetanse og røysne fra andre kommunar i Noreg. Det har difor vore ønskeleg å samarbeide med Distriktsenteret for å betre sikre relevant forsking på området små byar/bygder-transport-attraktivitet. Bø kommune kan ikkje på eigahand svare på overordna forskingsbehov på dette området.

Det har vore gjennomført fleire møter med Distriktsenteret, som er positive til samarbeid om forsking i samband med Bygdepakke Bø. Førebels har Distriktsenteret ikkje ei formell rolle i prosjektet, men deltek aktivt i samtalar om framdrift, formidling, planlegging og søk etter parntar for eit eventuelt Interreg prosjekt.

Distriktsenteret har sett av 20% stilling for oppfølging av forprosjektet Bygdepakke Bø, i 8 mnd frå og med augsut 2016.

4.2.3 Ås kommune

Det er oppretta god kontakt med Ås kommune, som på mange vis har like utfordringar som Bø. Ås er i sterke vekst, vertskap for studentar og utfordringar med transport ein ønsker å løyse. Ås kommune er positive til eit eventuelt prosjektsamarbeid med Bø kommune. Det er ikkje oppretta formelt samarbeid med Ås, men ein kan sjå føre seg eit slikt samarbeid i eit forprosjekt eller hovudprosjekt, dersom ein klarar å skaffe tilstrekkeleg ekstern finansiering.

Ås kommune:

«Ås kommune, som i dag har 19.000 innbyggere, er en av landets mest rasktvoksende kommuner, med stor utvikling. Prognosene fra Statistisk Sentralbyrå viser at befolkningen kan bli fordoblet innen 2040. Kommunen er vertskap for Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) som per i dag har 5200 studenter og 1700 ansatte. Universitetet er i rask utvikling, med økende studentmasse, og det satses også på utvidelse av forskningsintensivt næringsliv i kommunen.

Gjennom Ås sentrum går Østfoldbanen i nord-sørgående retning. Fylkesvei 152 går gjennom sentrum i øst-vestgående retning (12.000 ÅDT), som forbinder E6 i vest med E18 i øst. I rush er det kødannelse inn mot sentrum langs Fv 152. Det antas at nærmere 25% av trafikken på Fv 152 er gjennomgangstrafikk og resten er intern kjøring. Bussrute mellom Drøbak og Ski forbi universitetet og Ås sentrum går hvert 7. min i rush.

I nylig vedtatt Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er Ås utpekt som regionby. Ifølge denne planen skal det tilrettelegges for at 90% av bolig- og næringsveksten skal skje i Ås sentrum. Det betyr ca 5000 nye boliger innen 2040. Gangavstand er styrende for hvor utbyggingen skal skje. Målet er at all vekst i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Reguleringsplan for Ås sentrum er fra 2002. På grunnlag av den er fem kvartaler bygd ut og fire er under oppføring eller gjenstår. Prinsippene for utbygging har vært publikumsrettet virksomhet i 1. etasje og leiligheter i etasjene over. Parkering skal i hovedsak skje i kjeller eller parkeringshus i ytterkant av sentrum. Det er nå vedtatt igangsetting av områderegulering av Ås sentrum med tilgrensende bebygde og ubebygde arealer. Til grunn for områdereguleringen skal det gjennomføres fire utredninger. Områdereguleringen skal være førende for den videre utviklingen.

Den nylig rullerte kommuneplanen for Ås kommune har enda sterkere fokus og høyere ambisjoner for sykkeltilgangen i kommunen enn tidligere kommuneplaner, med en målsetting om 17% sykkelandel innen 2027. For å oppnå dette skal det bl.a. utarbeides en gang- og sykkelveiplan for hele kommunen. Som grunnlag for gang/sykkelveiplanen gjennomføres det våren 2016 en brukerundersøkelse i kommunen for å kartlegge behov for utbedring av infrastrukturen. Bysykkelordningen Bygdebike skal etableres i samarbeid med NMBU. Bygdebike er et pilotprosjekt for en sykkeldelingsordning for mindre steder der det ikke er potensial for sykkeldelingssystemer drevet av kommersielle aktører.»

4.2.4 Prosjektgruppe

Samansett av 3 medlemmar av admin. Bø kommune

Kristin Karlbon Dahle, plan

Hilde Pedersen, kultur

Sindre Flø, prosjektleiar



PG har møter kvar vek, og sørger for framdrift i prosjektet. Har trekt inn andre delar av adm. ved behov i enkelte møter.

4.2.5 Arbeidsgruppe

Samansett av alle prosjektpartnerane:

Simen Storøy, Fylkesmannen i Telemark

Dag Steinar Ragvin, Statens Vegvesen

Aslaug Norendal, Telemark fylkeskommune

Kristin Karlbon Dahle, Bø kommune (fram til oktober 2015, og ved behov)

Sindre Flø, Bø kommune (frå og med september 2015)

AG har hatt ansvar for utarbeidning og oppfølging av analyser og kartlegginar i forstudiet. Har hatt møte minst kvar andre månad. Tore Felland Storhaug, har medvarke i periodar, som ansvarleg for kollektivevalueringa.

4.2.6 Styringsgruppa

Samansett av alle prosjektpartnerane:

Samferdselsjef Telemark fylkeskommune, Bjørg Hilde Herfingdal og frå og med 01.03.16. Hildegunn Sørbø.

Utdalsleiar samferdselutvalet, Telemark fylke, Knut Duesund. (Sigbjørn Molvik fram til nov. 2015)

Miljøverdirektør Fylkesmannen i Telemark, Hans Bakke

Avdelingsdirektør Statens vegvesen Region Sør, Kjell Soheim,

Ordførar Bø kommune, Olav Kasland.

Rådmann Bø kommune, Åse Egeland.



5 Sykkelbygda Bø

07.09.2015 signerte Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Bø kommune Sykkelbyavtale, og gjekk med dette i kompaniskap om felles satsing for Sykkelbygda Bø.

Satsinga inneber at ein arbeider med:

- prioritere hovudnett for sykkel
- utvikling og oppgradering av hovednett for sykkel
- utbyggingsmønster
- holdningsskapende arbeid
- samarbeid med arbeidsgivere og næringsliv
- for en felles, langsiktig strategi for finansiering av utviklingen av sykkelbygda

Hovedmål med satsing er at sykkelbruken i Bø skal øke med 25 % innen 2020.

5.1.1 Delmål

- Innbyggerne i sykkelbygda skal etter eget utsagn oppleve det mer attraktivt å sykle
- Flere daglige reiser, til jobb, skole og fritidsaktiviteter, tas med sykkel
- Antall alvorlige sykkelulykker skal ikke øke når sykkelbruken øker

Sykkelbygdsatsingen skal bli evaluert gjennom såkalt sykkelregnskap etter mal fra Vegdirektoratet.

5.2 Status sykkel og gange i Bø 2015

Oppsummering av resultat frå Mobilitetsanalyse, På farta til skolen undersøkelsen og Sykkelbyundersøkelsen. Denne oversikta vil i forprosjekt-fasen vere gjenstand for vurdering med den hensikt å finne gode måltal for å vurdere hovudprosjektet i åra framover.

Reisemål	Dagens anslåtte sykkelandel	Dagens anslåtte gangandel	Gange og sykkel summert	Bur og virkar i Bø	Potensiale for gang- og sykkelandel
Campus Bø	7 %*	41%*	48 %*	2300	906 39 %**
Bø vgs				350	135 39 %
Bø ungdomskule	54 %**	21 %**	75 %**	205	144 70 %
Bø skule	17 %	50 %	67 %	369	320 87 %
Folkestad skule	9 %	39 %	48 %	125	81 65 %
Sykle til jobben	9 %****			1105	838 75 %

*Tal henta frå spørjeundersøking gjennomført 2014 i samband med frå Campus Bø planen, og innbefattar både studentar og tilsette.

**Potensialet usikkert, då ein manglar adresser til stor del av studentar.

***Andel gange og sykkel usikker av di 9 klasse ikkje kunne delta.

****Sykle til jobben-andel er usikkert tal pga få respondenter (19 av 211 sykla på registreringsdag).

5.3 Evaluering av Sykkelbygda Bø

Arbeidet med Sykkelbygda Bø har vore organiseres i det allereie etablerte Bygdepakke Bø-samarbeidet, med styringsgruppe, arbeidsgruppe, prosjektgruppe og prosjekteilar. Dette har vore fruktbart i og med at ein har kome raskt i gang med arbeidet, samstundes som målsetjingane for både satsingane er like. Ein har i forstudiet klart å samkøyre kampanjer og analyser til fordel for både satsingar.

Ein ser at det for framtidig arbeid med Bygdepakke Bø og Sykkelbygda Bø vil vere fordelaktig å skilje satsingane frå kvar andre. Bygdepakke Bø er eit prosjekt med fokus på strategisk arbeid for å forbetre samfunnsplanlegginga og redusering av bilbruk, medan Sykkelbygda Bø skal vere ei langsiktig satsing for konkret auke av sykkelbruken.

Med vidare arbeid med Sykkelbygda Bø er det viktig at oppgåver og tiltak vert implementert breiare i Bø kommune sin administrasjon, for å sikre langsiktig og varig satsing på sykkel. Sykkelbygda Bø bør satse på fysisk forbetring av g/s-nett, kampangearbeid og samarbeid med lag, foreningar og næring om sykkelrelaterte aktivitetar.



5.4 Forslag til ny organisering

1. Opprette eiga arbeidsgruppe for Sykkelenbygda, tverrfagleg samansett av tilsette internt i Bø kommune, som saman skal arbeide med kampanjer, arrangement og tiltak for å fremje sykling i Bø. Denne arbeidsgruppa må arbeide tett med prosjektgruppe for Bygdepakke Bø. Deltaking frå og samarbeid med Telemark fylkeskommune og SVV må avklarast.
2. Bygdepakke Bø bør førast vidare rigga som eit prosjekt, og utviklast på bakgrunn av eksisterande organisering.

5.5 Styret si avgjersle om organisering

Med bakgrunn i forstudiet skal Bygdepakke Bø førast vidare som forprosjekt, med samme styringsgruppe og arbeidsgruppe som i forstudiet. Sykkelenbygda Bø organiserast som delprosjekt under Bygdepakke Bø i forprosjektet, med breiar tverrfagleg samansett arbeidsgruppe.



6 Finansiering av forprosjektet

6.1 Interreg

Styringsgruppa har ønska at ein søker samarbeid med Svenske eller Danske kommuner om fells prosjekt, for å bidra til styrka kompetanse og erfaringsutvekling i arbeidet. Bygdepakke Bø har difor invitert fleire kommuner til dialog om deltakeing i søknad om grenseoverskridende Interreg samarbeid. Pr. 30.05.2016 har dei fleste kommunar takka nei pga andre prosjekter, resten har ikkje svart. Det har difor ikkje lykkast prosjektleiinga å söke midlar frå Interreg til forprosjektet.

Kommunane som er kontakta blei valt ut etter kriteriane:

- ❖ Storleik mellom 4 000 - 40 000 innbyggjarar.
- ❖ Vertskommune for studentar.
- ❖ Har små eller mellomstore tettstadar.
- ❖ Tidlegare satsing på Interreg-, sykkel-, eller transportprosjekt.
- ❖ Innanfor Interreg ØKS område, Nord- og Midt-Jylland, Vestra Götaland og Hallandslän.

Desse kommunene er kontakta:

Svenske:

Halmstad, Tollhättan, Varberg, Vänersborg, Kungsbacka, Falkenberg, Tanums, Sotenäs, Munkedals og Strömstad.

Danske:

Ålborg, Favrskov, Odder, Struer, Rebild, Thisted, Mariagerfjord, Brønderslev, Jammerbugt og Vesthimmerland.

I tillegg er det kontakta enkelte fylkespolitakarar og regionsadministrasjonane, som har vidareformidla invitasjon til kommunar som satsar på sykkel- og tranportprosjekt.

Distriktsenteret har også jobba med partnersøket, og har vore kontaktperosn mot det svenska Tilvextverket, som for tiden er samarbeidspart i prosjektet «Den attraktiva regionen», saman med Trafikkverket og 10 svenske kommuner. Prosjektleiar deltok i seminaret «Den attraktiva regionen» - Fagerstad, Sverige, tysdag 31. mai 2016.

Länsstyrelsen i Västra Götaland arbeider med idé om eit prosjekt som vert kalla GRIP – Green Infrastructure in Practice. Dei søker partnere og vi har meldt vår interesse, saman med TFK. Det er sendt «letter of expretion» er sendt Interreg North Sea for tilbakemelding. Svar ventes juni/august. Dersom ein får godkjenning for dette prosjektet, startar samtalar mellom partnarar for å bygge opp hovudprosjektsøknad som er tenkt innsendt januar/februar 2017.

Aktuelle partnere fra:

Sverige

Flandern, BEL

Sheffield, UK

Nederland

Hamburg

Danmark

Dersom dette prosjektet ikkje går gjennom hos Interreg North Sea, er det tenkt at en forsøker Interreg ØKS/KASK for dei nordiske partnarane.



6.2 Andre finansieringskjelder

Prosjektet har også sett på alternative måtar å finansiere forprosjektet tilfelle ein ikkje kom i mål med partnersøk for å söke forprosjekt Interreg ila. våren 2016.

Alternative finansieringskjelder:

Ordning	Intstitusjon	Tema	Søkesum	Eigeninnsats	Søkje frist
<u>Trafikksikkerhet</u>	Samferdselsdep.	Trafikksikkerhet	100 %	treng ikkje	01.jun
<u>Klimasats</u>	Miljødirektoratet	Transport og kima	60 %	ja	23.jun
<u>Oslofjordfondet</u>	Regionale forskningsfond	Forsking Berekraftig	50 %	ja	løpende
<u>Interreg</u>	Interreg	Transport	50 %	ja	løpende
<u>Byforsk</u>	Forskningsrådet	forsking			23.nov
<u>Tilskot for auka sykkelbruk</u>	SVV	Auka sykkelbruk	50 %	nei	01.sep

Prosjektleiinga føreslår:

Trafikksikkerhetsmidler – söke midler til konkrete delprosjekt som omhandler prosjektering og utgreiing av tiltak retta mot auka trafikksikkerhet.

Klimasats – hovudfinansiering av forprosjektet for å planlegge og konkretisere hovudprosjektplan.

Oslofjord fondet – finansiering av forprosjektet for utgreiing om forskingsbehov i samarbeid med TØI og Distritssenteret.

Tiltak for auka sykkelbruk – finansiering av fysiske tiltak; eventuelt nye snarvegar og/eller gang-sykkeltrassear, oppmerking av sykkelfelt, sykkelparkeingar, sykkelmekkestasjon, osv.

Interreg – halde fram med partnersøk, og vurdere mulighet for finansiering av hovudprosjektet med søknad februar/mars 2017.

Budsjettforslag leggast fram i forprosjektskildringa til Bygdepakke Bø.



7 Vidare arbeid

Dette kapittelet oppsummerer aktivitetar direkte uteia av resultata frå forstudiet. Dette er meint vere ein idébank for det vidare arbeidet i og utanfor Bø kommune, og er ikkje ein konklusjon om kva som skal gjennomførast i det vidare arbeid. Den vidare prioriteringa og satsinga vert gjort i forprosjektskildringa til Bygdepakke Bø og Sykkelbygda Bø. Fleire av desse aktivitetane vil også vere avhengige av ekstern finansiering for å kunne bli gjennomført.

7.1 Aktivitet til forprosjekt Bygdepakke Bø

Aktiviteter i forprosjekt Bygdepakke Bø vil og vere viktig i arbeidet med ny sentrumsplan for Bø.

- Vidare analyse og påfølgande prosjektering for forbetring av tilhøve for gang og sykkel i angitt område i Bø sentrum, jamfør fig 1.
- Vurdere behovet for kvalitativ undersøking for å kartlegge reisevaner.
- Utgrei kostnad og trasé for avlastningsveg Møllevegen.
- Vurdere endring av Bø bussen si rute og sløyfe.
- Effektivisere skuleskyssen som frigir midlar som kan styrke anna kollektivtilbod.
- Søke samarbeid med Midt-Telemark Rådet om å arbeide med forbetring av pendling med kollektivtransport.
- Gjennomføre ny runde med Barnetråkk-registrering.
- Undersøke muligheter for å gjennomføre Folketråkk-registrering.
- Invitere til involvering av innbyggere og gardeigarar, ved opne møter og workshops.
- Vurdere alternativ utforming av Bø gata, med t.d. shared space.
- Finne fram til måltal for Bygdepakke Bø hovudprosjekt.
- Søke samarbeid med danske og svenske kommunar om grenseoverskridande Interreg-prosjekt.
- Arbeide for fortetting av bustader i Bø sentrum og studentbustader i samband med Campus Bø, for å auke potensiale for gang og sykkel til jobb/skule yttarlegare.
- Utarbeide parkeringsnorm for Bø kommune
- Vurdere utarbeidning av Veiledande plan for offentlig rom (VPOR).
- Legge inn prinsipp for fortetting ved rullering av områdereguleringsplan for Bø sentrum
- Utarbeide gatebruksplan for Bø sentrum.
- Undersøke mulighet for å bruke Minecraft som innspelsverktøy for innbyggjarar til samfunnsplanlegging.
- Utarbeide kommunikasjonsplan for hovudprosjekt Bygdepakke Bø.

7.2 Aktivitet til hovudprosjekt Bygdepakke Bø

- Ny undersøkelse av gjennomgang- og interntrafikk i 2020.
- Løpende årlig trafikkteiling rundt Bø sentrum.
- Gjennomføre skilting og merking av gang- sykkelvegar i Bø sentrum.
- Gjennomføre tiltak for å sikre snarvegar som er i bruk.
- Utbedre hol i hovudnett for syklande.
- Gjennomføre kvalitativ undersøking.

7.3 Aktivitet i Sykkelbygda Bø

- Sykkel og trafikksikkerhetsopplæring for skuleelevar og foreldre.
- Gjennomføre «På farta til skolen» hausten 2016.
- Samarbeide med trivselsgruppa om Utan bil til jobben – aksjonar.
- Finne og sikre varig sykkelopplæring/kampanjar for skulane.
- Arbeide for reduksjon av bilskyss for skuleelevar
- Kampanjar for auke talet på gåande og syklande til og frå skule
- Finn fram til aktuelle og realistiske fysiske tiltak for auka sykkelbruk.
- Gjennomgå innspel frå workshops og innkomne brev, og vurdere aktuelle og realistiske tiltak.
- Utgrei behov for skilting og merking for syklande i Bø sentrum.
- Gjennomføre spørjeundersøkelse blant bussreisande.
- Definere hovudnett for sykkel.
- Fastsette måltal for auke andel av gange, sykkel og kollektiv i Bygdepakke Bø prosjektet.
- Utbedre og innlemme ukjende snarvegar i kommunen sin oversikt over gang- og sykkelnett.



- Utrede behov og muligheter for fysiske tiltak for forbedring av gang- og sykkelnett.
- Arbeide for at Barnetråkk-registreringar som kartlag for plan- og byggesak.
- Kampanjer for auka sykkel andel (auke sykkelandel med 20 % innan 2020)
- Bidra i arrangement som «Sykkelmekkedag på Bø torg» i samarbeid med lag og organisasjonar
- Gjennomføre kampajner blant tilsett i kommunen for å stimulere til auka sykkelbruk
- Elsykkel i teneste
- Arrangere Europeisk Mobilitetsuke 2016
- Utarbeide kampanjeplan/årshjul for Sykkelbygda Bø.
- Vurdere innspel som har kome inn i forstudieperioden, som ein kan arbeide vidare med i hovudprosjektet Bygdepakke Bø eller i Sykkelbygda Bø.

7.4 Aktivitet utanfor Bø kommune

- Vurdere forbeting av korrespondanse mellom Bø-Notodden og Telemarksekspresen, samt Rjukanekspresen og Telemarksekspresen.
- Forbetra infrastruktur på Rv 36 og Fv 32.
- Effektivisere knutepunkt og haldeplassar andre stader i Telemark.
- Fortetting langs ruter og ved knutepunkta, for forbetra kundegrundlag.
- Ila. 2016 skal fylkeskommunen gjennomføre ei utgreiing av soneinndeling av kollektivtrafikken i Telemark utanfor Grenland.
- Vurdere å bryte pendelen til Telemarksekspresen si rute Seljord-Torp, dvs. nytte to bussar på ruta for å oppnå hyppigare avgangar.