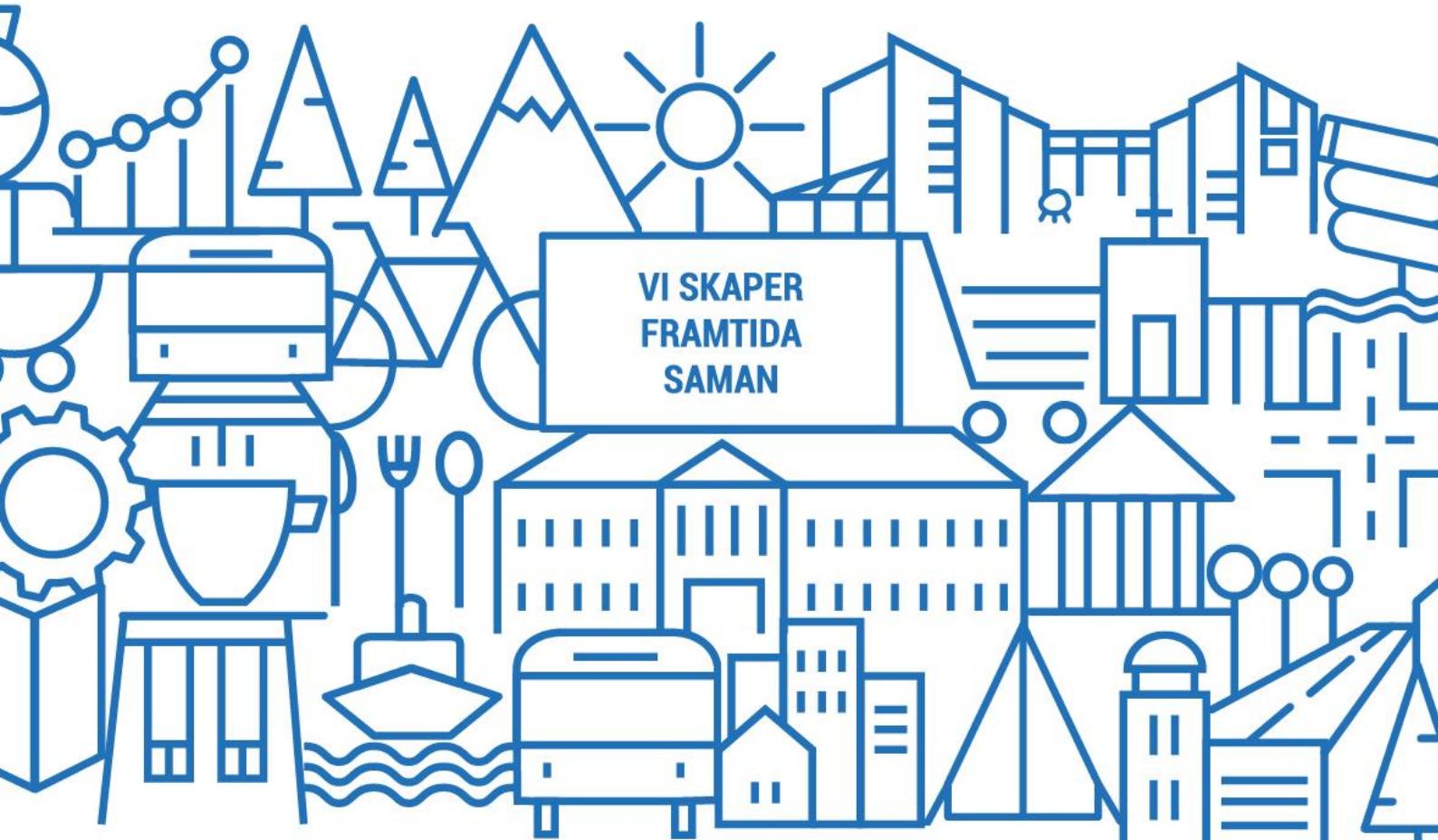




**Midt-Telemark
kommune**

Temaplan for sykkel 2020-2032



Innhold

1	Innleiing	2
1.1	Sykkelbygdavtala	2
1.2	Målgrupper.....	2
2	Mål	3
2.1	Nasjonal og regional sykkelstrategi	3
2.2	Mål for Midt-Telemark kommune	3
2.3	Formål med planen.....	4
2.4	Førre planperiode	4
3	Status og grunnlag for sykling i Midt-Telemark	5
3.1	Sykkelandelen	5
3.2	Tilrettelegging for sykkel i dag	6
3.3	Ulykkesstatistikk	7
3.4	Potensiale for sykkel til jobb og skule (ATP-modell).....	8
3.5	Barnetråkk	9
3.6	Heatmap Strava	9
3.7	Viktige målpunkt i Midt-Telemark	10
3.8	Elsykkelen	11
4	Hovudnett for sykkel	12
4.1	Grunnlag for tilrettelegging	12
4.2	Bakgrunn for fastsetting av hovudnett for sykkel	14
4.3	Temakart hovudnett for sykkel	14
4.4	Samankopling av tettstader og grensesentra	16
4.5	Sentra	17
4.6	Tilstandsvurdering	20
5	Sykkelparkering	21
5.1	Lokalisering og dimensjonering	21
5.2	Utforming	21
6	Skilting og merking	23
6.1	Skilting av hovudnett for sykkel.....	23
7	Drift og vedlikehald	24
7.1	Vedlikehaldsklasser	24
7.2	Dagens standard for vintervedlikehald.....	25
7.3	Forslag til framtidig vintervedlikehald	25
8	Referansar	26

1 Innleiing

1.1 Sykkelbygdavtala

Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune legg opp til ei auka satsing på sykkel i fylket. Med satsinga Bygdepakke Bø og Sauherad, gjekk Bø kommune saman med Statens vegvesen Region sør og Telemark fylkeskommune inn for ei «Sykkelbygdavtale» i 2015. Same avtale vart underskriven med Sauherad i 2018. Desse avtalene forpliktar SVV og VTFK til å arbeide saman med kommunane om ei langsiktig satsing for å utvikle og oppgradere hovudnett for sykkel og drive aktivitet som fremjar sykkel som framkomstmiddel.

Arbeidet med Sykkelbygda styrker Bygdepakke Midt-Telemark si satsing på reduksjon av interntrafikk og ønskje om eit meir attraktivt sentrum for gåande og syklende. Difor er sykkelsatsinga slått saman med Bygdepakke-prosjektet for tettare samarbeid om satsinga ut 2020.

For å konkretisere arbeidet med hovudnett for sykkel, har Bø kommune valt å utarbeide ein eigen temaplan for sykkel i 2017. Med sykkelbygdavtala til Sauherad og med kommunesamanslåing i 2020 er det med dette behov for å sjå utvikling av sykkeltilrettelegginga i heile den nye kommunen under eitt.

1.2 Målgrupper

Hovudfokus ved prioritering av eit hovudvegnett for sykkel i Midt-Telemark kommune er transportsyklisten og skuleelevar/studentar som syklar til skule. Med transportsyklist meinast syklistar som nyttar sykkel på reiser mellom heim, arbeid, skule og daglege gjeremål.

Syklende er køyrande i trafikkreglane og planlegging må ta utgangspunkt i dette.

2 Mål

2.1 Nasjonal og regional sykkelstrategi

I Nasjonal Sykkelstrategi (Vegdirektoratet, 2014) er det ei målsetting om at alle byar og tettstader med fleire enn 5.000 innbyggjarar skal ha definert eit hovudnett for sykkel. Sykkelstrategien bygger på Nasjonal transportplan der det vert slått fast at den nasjonale sykkelandelen skal vere på 8% innan 2023. (Vegdirektoratet, 2014)

Nasjonal sykkelstrategi har følgjande delmål:

- Vi (SVV) skal fremje sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byar og tettstadar skal minst doblast
- Vi (SVV) skal ha betre framkome og tryggleik for syklistar
- 80 % av barn og unge skal sykle til skulen

Vidare seier Statens vegvesen sin Strategisk hovedplan for Region sør 2014-2023 (Statens vegvesen Region sør, 2014) at SVV skal vere i front på sykkelretning. Med bakgrunn i dokumenta nemnt ovanfor har Region sør utarbeida fem strategiar for arbeidet med sykkel i området som omfattar Agder fylka, Telemark, Vestfold og Buskerud.

2.2 Mål for Midt-Telemark kommune

Samfunnsdel av kommuneplan for Midt-Telemark kommune slår fast at det skal leggast til rette for at veksten i lokal persontransport skal takast gjennom gange, sykkel og kollektivtransport.

Mål for sykkelandel:

- For studenter og arbeidsreiser - 8 % sykkelandel (noverande 9 % for Bø)
- Barne og ungdomsskule – 35 % sykkelandel (noverande 30% for Bøskulane)
- Sykkeltellepunkt Bøgata – ÅDT over 90 (noverande 80)
- Sykkeltellepunkt Folkestad – ÅDT over 25 (noverande 20)

Noverande sykkelmålingar gjelder kun for tidlegare Bø kommune. Med samanslåing av kommunene, vil den nye Midt-Telemark kommune samla sett få lavare sykkelandel av di den nye kommunen har større avstandar mellom bustadområder, sentrumssoner, skular og arbeidsplassar. Det vil vere stor andel elevar som har rett på skuleskyss, pga lang eller trafikkfarleg reiseveg til skule.

2.2.1.1 Delmål

- Innbyggjarane i Midt-Telemark skal etter eige utsegn oppleve det meir attraktivt å sykle.
- Fleire daglege reiser til jobb, skule og fritidsaktivitetar skal takast med sykkel.
- Talet på alvorlege sykkelulykker skal ikkje auke når sykkelbruken aukar.

2.2.1.2 Strategiar

- Samanbinding av dagens sykkelveganlegg.
- Separere gåande og syklande i sentrumssoner der sykkelbruken er høg.
- Sykkelvegnettet merkast og skiltast betre.
- Heving av standard for vedlikehald av hovudvegnettet.
- Sikre tilstrekkeleg sykelparkering ved kommunale skular og arbeidsplassar.

2.3 Formål med planen

Planen skal velje ut dei viktigaste hovudrutene for sykling og fastsette mål for tilrettelegging langs desse rutene. Denne planen tek ikkje føre seg kampanjar og ikkje-fysisk tilrettelegging for sykling.

Planen skal gi retningsliner for korleis kommunen skal arbeide for attraktive sykkelanlegg som gir syklistane god framkomme. Planen vil vere viktig underlag for rullering av kommuneplanens arealdel, reguleringsplanar, tekniskplan, og for rullering av Trafikktryggleiksplanen og for hovudprosjektperioda for Bygdepakke Midt-Telemark.

Planen skal avdekke dei viktigaste manglar ved sykkeltilrettinga i kommunen, og vere grunnlag for prioritering av eigne midlar til sykkeltilrettelegging og søknadar om eksterne midlar.

2.4 Førre planperiode

Bø kommune har hatt temaplan for sykkel i perioden frå og med 2017. I denne perioden er desse tiltaka gjennomført:

Tiltak	Stad	Samarbeid
Ny GS-veg med oppmerking for sykkelveg	Bordevegen, Breisås	Tilskot frå SVV
Sykkelmekkestasjon	Bø torg	Gåve frå IL Skarphedin Sykkel
Overbygd sykkelparkering	Bø torg, Campus Bø og Hellandtunet	Telemark Kompetansebygg AS og USN. Tilskot frå SVV.
Utvida fortau	Gymnasbakken	SVV
Sykkelmekkestasjon	Campus Bø	USN, tilskot frå SVV
Sykkelmekkestasjon	Kjernehuset	Frivilligsentralen, tilskot frå SVV
Sykkelskilting	Bø sentrum	Tilskot frå SVV
Sykkelsteller med tavle	Bøgata	SVV
Sykkkelparkering (gjennomførast 2020)	Bø skule	Tilskot frå SVV
Sykkelefelt	Stasjonsvegen	SVV og TFK
Overbygd sykkelparkering	Bø Stasjon	BaneNOR, SVV og TFK

3 Status og grunnlag for sykling i Midt-Telemark

3.1 Sykkelandelen

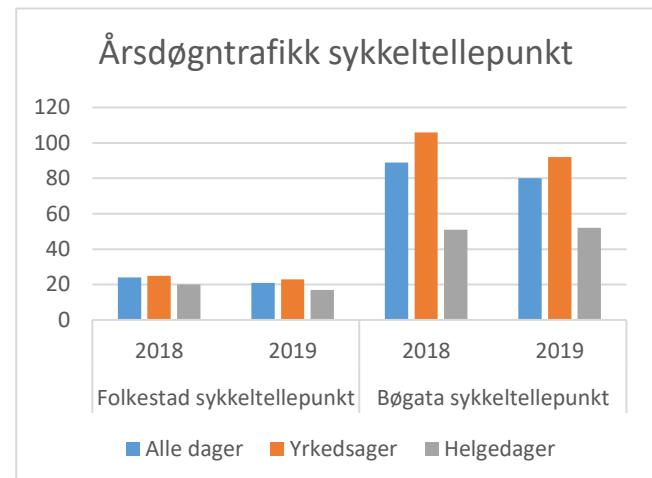
Basera på Sykkelbyundersøkelsen i 2015 er sykkelandelen i Bø anslått til å vere om lag 9% (SINTEF, 2015) når det gjeld arbeidsreiser. Sykkelbyundersøkelsen skulle også vere gjennomført i 2018, men er ikkje blitt sluttført pga. manglende respondentar. Vi har difor ingen eksakte tal for heile Midt-Telemark kommune. Det vil komme ei ny undersøking i 2021. SVV er ansvarleg for undersøkinga.

Hausten 2016 vart det gjennomført manuelle trafikkteljingar langs 11 vegstrekningar i Bø for å avdekke kva strekningar som bli mest brukt, og finne kor mange gåande og syklende som nytta seg av dei ulike vegane. Det same er gjort ved fleire strekningar i Sauherad sommar/haust 2018. Desse teljingane er viktige for utrekninga av kva type løysing det er behov for i dei ulike vegtraseane. ATP-modellen viser potensialet for enkeltstrekningar, sjå kap. 0.

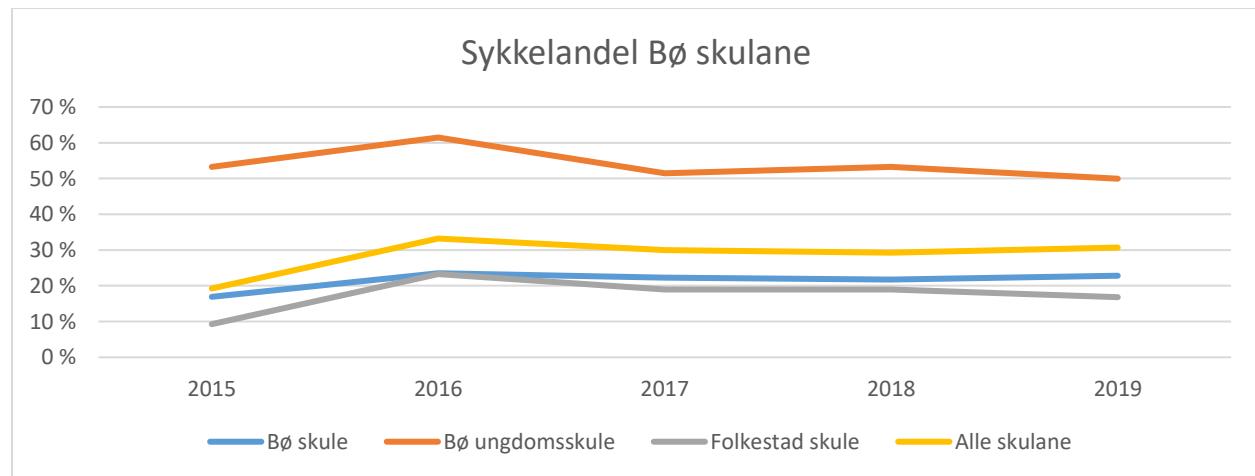
Det er etablert sykkeltellepunkt i Bøgata (august 2018) og Folkestadvegen (november 2017).

Sykkelteljepunkta er viktige for å kunne følgje utvikling i sykkelvanane i kommunen, og måler mellom anna årsdøgntrafikken på strekningane. For Folkestadvegen er ÅDT rundt 20, og i overkant av 80 ÅDT i Bøgata.

Gjennom mobilitetskampanjen *På farta til skolen* gjennomført av organisasjonen *Alle barn sykler*, blir sykkelbruken ved skulane registrert. Førrebels er dette gjennomført kun i Bø over fleire år. Enkelte klasser ved Gvarv skole deltok for første gang i 2019, og skal gjennomføre full kampanje frå og med 2020. For Bø skulane ligg barneskulane rundt 20% sykkelandel medan ungdomsskulen har i overkant av 50% sykkelandel. Samlasett ligg sykkelandelen på 30% for Bø-skulane.



Figur 1 - Status årsdøgntrafikk sykkeltellere i Bø.



Figur 2 - Sykkelandel ved skulane

3.2 Tilrettelegging for sykkel i dag

I dag er gang-/sykkelveg den mest brukte tilrettelegginga som er for sykkel i Midt-Telemark kommune. Det er etablert fleire GS-vegar langs dei viktigaste innfartsårene til Bø sentrum frå dei største bustadområdene. Fleire av GS-vegane er etablert i nyare tid, medan dei eldste er frå 80-talet. Etter sykkelplan for Bø vart vedtatt i 2016 er det også etablert sykkelfelt i Stasjonsvegen (2017) og GS-veg med oppmerka sykkelveg i Bordvegen (2019). Sjølv om det er godt tilrettelagt for sykling i Bø sentrum er det ein del systemskifte mellom sykkelanlegg, og skifter der syklistar er vist til fortau eller blanda trafikk.



Figur 3 - Oversikt over sykkelanlegg i Bø sentrum våren 2017, frå masteroppgåva Bygda på sykkel (Sanda, 2017)

I Sauherad er det GS-veg frå Sagavoll til Gvarv skule, langs Hørtevegen frå Gåsefet til Underbergåsen, frå Gvarv og sørover langs Strannavegen, gjennom Akkerhaugen og opp til bustadområdet Åsjordet og ein GS-veg over Nautesundbrua. Utover dette er syklistar vist til vegbana i blanda trafikk eller til fortau.

Generelt er det ein del etterslep på vedlikehaldet på både GS-vegar og fortau i Midt-Telemark. Etterslep og varierande alder på GS-vegane tilsei at det er behov for at det vert gjennomført ei tilstandsvurdering av dei vegane som inngår i hovudnett for sykkel. Kvar veg skal ha ein gjennomgang der det vert definera behov for reASFaltering, skilting, merking og eventuelle andre tiltak. Meir om tilstandsvurdering i kapittel 4.1.

3.3 Ulykkesstatistikk

All skade-/ulykkesstatistikk er usikre og prega av underrapportering. Ikkje alle skader blir politirapporterte, og blir dermed ikkje del av den offisielle statistikken.

På landsbasis er det anslått om lag 4500 skadar på syklistar i året. Rundt 65 syklistar blir hardt skadd. 15 % av desse er barn i alderen 6-15 år, medan heil 40% er menn i alderen 45-64 år.
(Transportøkonomisk institutt/samferdsel)

Sidan 2005 er det registrert 14 trafikkulykker relatert til sykkel i Midt-Telemark kommune, der 13 av dei involverte har fått lettare skader og 2 alvorlege skader. Dei aller fleste ulykkene har skjedd ved kryssing eller ved avkjøring, der nest er påkørsle bakanfrå årsak til ulykke. (vegkart.no)

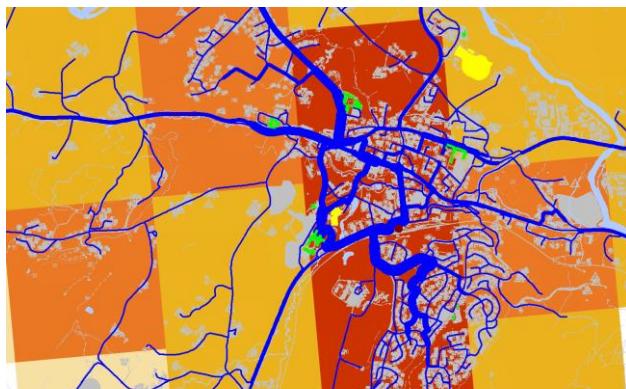
Det er ingen registrerte ulykkespunkt eller ulykkesstrekningar i Midt-Telemark kommune. For at ein stad skal bli definera som ulykkespunkt skal det ha skjedd minimum fire politirapporterte skadeulykker i løpet av ein periode på 5 år, over ei strekning på maksimalt 100 meter. Dette er oftast eit kryss, kryssområde eller eit liknande konfliktpunkt der trafikksituasjonen er komplisert og trafikkmengda til dels er tydeleg.

For å definere eit område som ulykkesstrekning skal det ha skjedd minimum ti politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år, over ei strekning på maksimalt 1000 meter. Dette er ofte ei vegstrekning i tettbygde strok med stor trafikk og med kompliserte trafikktihøve. Ei slik strekning kan omfatte eitt eller fleire ulykkespunkt.

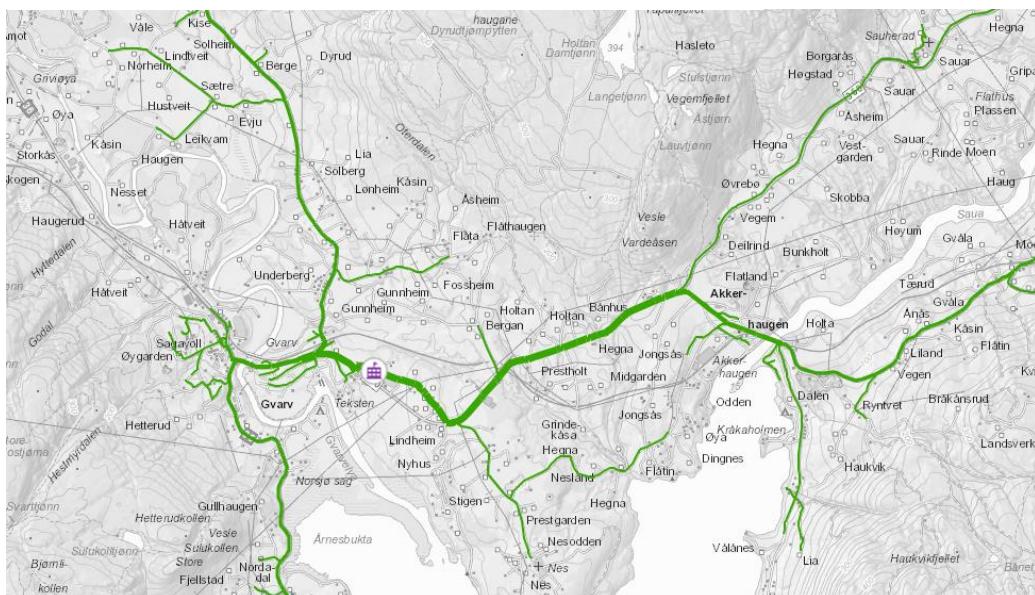
Elsykksalet har auka kraftig dei siste åra, og ein har antatt at elsyklar med høgare fart vil kunne gi auke i trafikkulykker. Derimot syner ein undersøking frå 2018 at det er ingenting som tyder på at elsyklar har ein høgare risiko for ulykke enn andre syklar. (Ole Jørgen Johansson, 2018)

3.4 Potensiale for sykkel til jobb og skule (ATP-modell)

Potensialet for sykling i Bø er vist i [Mobilitetsanalyse for Bø](#) (Statens vegvesen, 2016) som vart utarbeidd i forstudiet til Bygdepakke Bø. Modellen viser potensialet for å auke talet på syklande knytt til grunnskular, vidaregåande, Campus Bø og jobbreiser. I modellane er kortaste/raskaste sykkelveg berekna for elevar ved alle skulane og for jobbreiser frå heim til arbeidsplassen. Det vart utarbeida liknande areal- og transportanalyse for Sauherad kommune i 2018 og 2019.



Figur 4 - Potensialet for sykkel vist saman med viktige målpunkt og data for befolkningstetthet i Bø sentrum. Dei tjukkaste strekane har mest bruk/størst potensiale for auka bruk (Statens vegvesen, 2016)



Figur 5 - ATP-analyser syner potensialet for sykkel i Sauherad. Jo tjukkare line jo større potensiale. (Statens vegvesen, 2018)

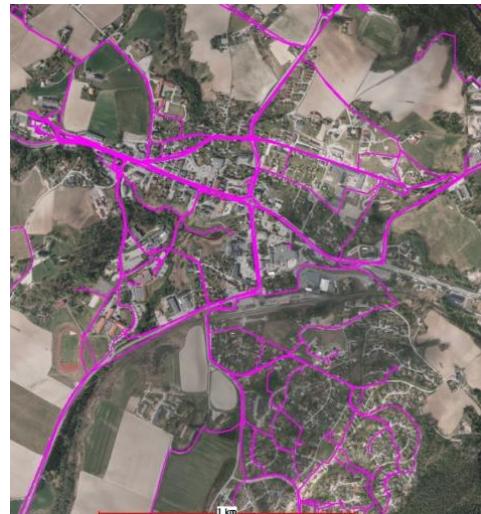
I ATP-analyser går det fram at størst potensiale for å auke sykkelandelen er dersom ein tek i vare og investerer i sykkelanlegg på aksen Bø-Gvarv-Akkerhaugen, samt hovudgatene i og rundt Bø sentrum. Bø har det høgaste potensiale for å auke bruk av sykkel til skule og arbeid. For å sikre god tilrettelegging for sykling er høgaste potensiale å hente ved å sikre god tilrettelegging langs Bordvegen, GS-veg Kåsinjordet til Bø skule, Stasjonsvegen, Bøgata, Gymnasbakken, Seljordvegen, Gullbringvegen, Lundevgen, Gvarvgata og Evjudalen.

3.5 Barnetråkk

Det er gjennomført barnetråkk-kartlegging i fleire klasser ved alle barne- og ungdomsskulane i Midt-Telemark kommune. Gjennom kartlegginga synleggjer elevane m.a. kva for strekningar dei nyttar som skuleveg. Desse registreringane har vore viktig i arbeidet med prioriteringa av kva vegar som skal vere del av hovudnett for sykkel.

I kartet til høgre kan ein t.d. tydleg sjå kva vegar som blir mest brukt av registratorane til og frå skule og fritidsaktivitetar i Bø sentrum. (Bø kommune, 2015)

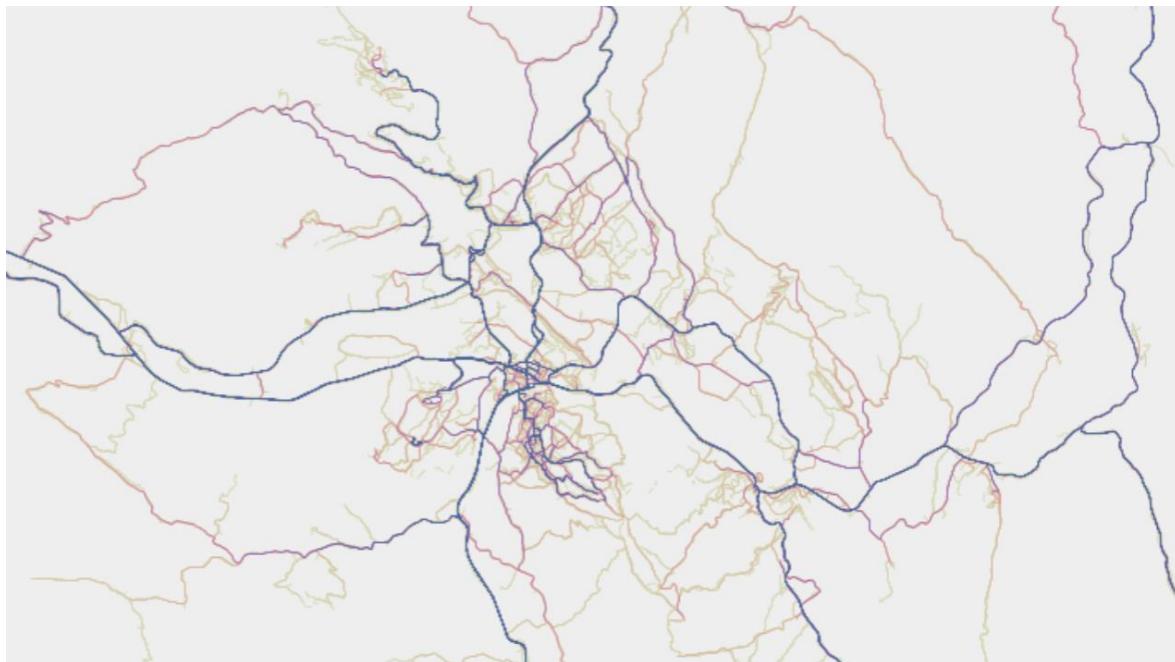
Her kjem Bøgata, Gamleveg, Stasjonsvegen, Folkestadvegen og Bordevegen fram som særleg viktige vegar.



Figur 6 - Skuleveg og fritidsveg frå Barnetråkk registreringa viser kva vegar skulelevane i Bø nyttar mest. (Bø kommune, 2015)

3.6 Heatmap Strava

Aktivitet i treninsappen Strava er synlege i Strava sitt [Heatmap](#). Her er registreringar for mange idrettar, men blir mest nytta av joggarar, padlarar og syklistar. Dette kartet syner kva vegar og stiar som vert mest nytta for sykling, og gir ein god peikepinn på kva vegar som er dei viktigast for syklistar i trening og fritid.

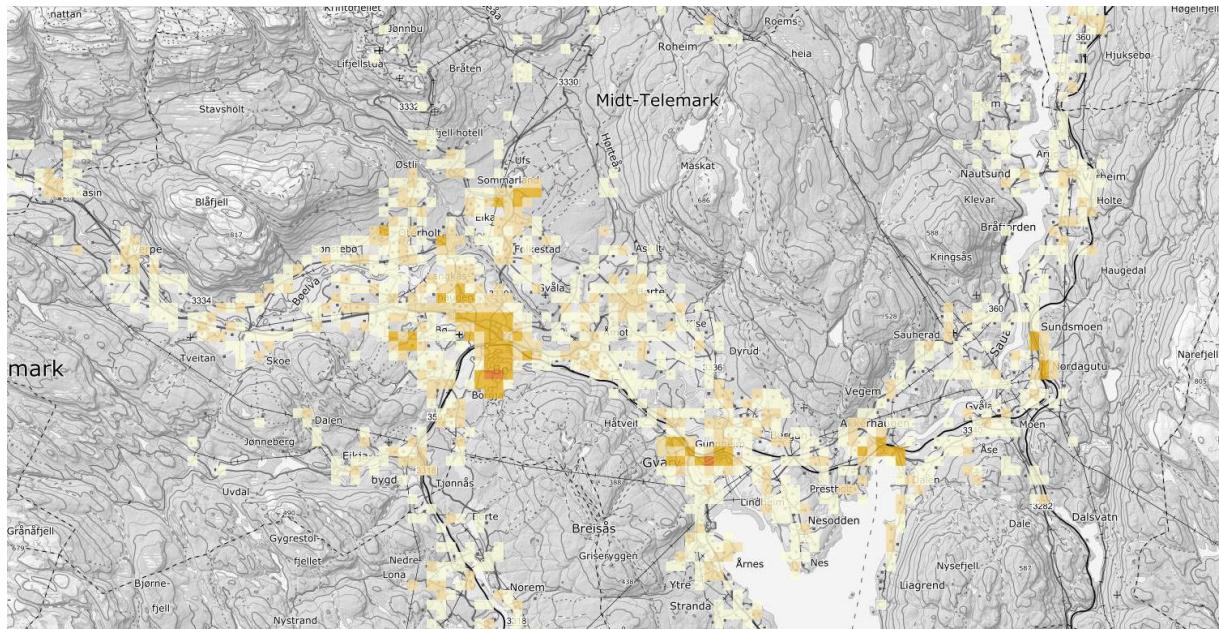


Figur 7 – Registrert sykkelaktivitet i Strava Heatmap, Midt-Telemark. Jo tydlegare blå/lilla, jo meir aktivitet registrert.

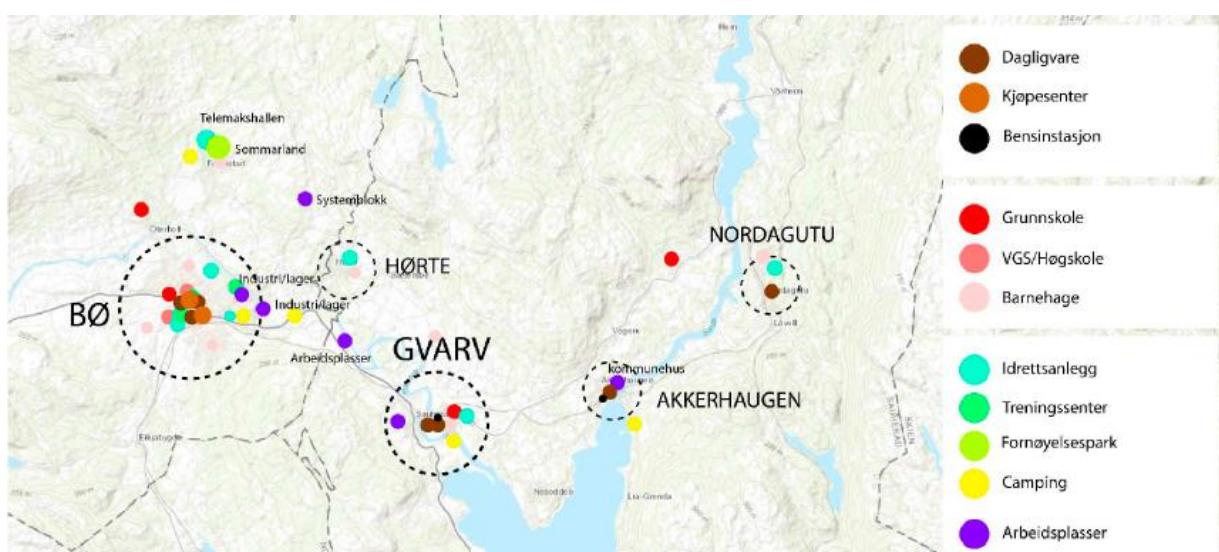
3.7 Viktige målpunkt i Midt-Telemark

Eit samanhengande vegnett for sykling skal binde saman viktige målpunkt. Sykkelvegnettet skal legge til rette for sykling til og fra jobb, skule, kollektivhaldeplassar, nærhandel, fritidsaktivitet og andre besøk i kommunen, samt gi gode muligheter for hurtig transportsykling mellom tettsteder og byer. Sykkelen skal kunne stå fram som eit reelt alternativ til privatbil på korte strekningar i kommunen.

Hovednettet skal ta utgangspunkt i reiseveg mellom boligfelt, kollektivknutepunkt og dei viktigste målpunkta for kvardagssyklistane til og fra jobb, skole og fritid.



Figur 8 – Bustadtettleik Midt-Telemark. (kart.ssb.no)



Figur 9 – Viktige målpunkt i Midt-Telemark kommune (Norconsult, 2018)

3.8 Elsykkelen

Som veldig mange andre stadar gjeng det føre seg ein eksplosjon i sal av elsyklar, også i Midt-Telemark. Elsykkelen endrar bruksvanane våre når det gjelder transport på sykkel. Undersøkingar syner at elsykkel ikkje berre får fleire syklistar til å sykle meir, men den motiverer fleire ikkje-syklistar til å ta i bruk sykkel som transportmiddel.

Elsykkelen endrar også lengda på våre sykkelreiser, og minimerer utfordringar med motvind og motbakker. Akseptabel sykkelavstand for vaksne på jobbreiser reknast med vanleg sykkel for å vere ca. 5 km. Med ei gjennomsnittsfart på 15 km/t tek det om lag 20 minutt og tilbakelegg 5 km. Med avstandar på over 6 km mellom Bø, Gvarv, Akkerhaugen og Nordagutu, vil ein normalt tenke at det er dei færrest som vil velje å sykle på dagleg basis mellom jobb/skule og heim. Med inntoget av elsyklar kan dette bildet endre seg.

Vi legg i denne planen til grunn att elsykkelen vil endre våre fritids-/jobb-/skulereiser, som igjen vil endre behov for tilrettelegging i form av sykkelanlegg og ladestasjonar. Dersom ikkje ein lukkast med tilrettelegging for sykling vil konflikt med gåande og køyrande auke, og mogleg også ulykkestala.

4 Hovudnett for sykkel

4.1 Grunnlag for tilrettelegging

I all tilrettelegging av vegar ligg Statens vegvesen si handbok N100, Veg- og gateutforming (2014), til grunn saman med Vegtrafikklova. For sykkeltilrettelegging er det i tillegg utarbeida ei eiga handbok V122, Sykkelhåndboka (2014), der det vert gitt utfyllande vugleining til krav for sykkeltilrettelegging. Prinsippa i desse handbøkene er førande for alle vurderingar som er gjort og dei tiltaka som er føreslått i denne planen.

4.1.1 Prinsipp for sykkelvegnett

Syklande er i ei særstilling ved at dei under visse føresetnader kan ferdast både på areal for gåande og for køyrande. Eit sykkelvegnett kan bestå av vegar med blanda trafikk, gang- og sykkelvegar, sykkel-veg med fortau, sykkelfelt, stiar og grøntdrag med meir. Fortau er ikkje eit anlegg for syklande og bør ikkje inngå som lenke i hovudnett for sykkel.

Hovudnett for syklande bør leggast til rette for hurtig og direkte sykling i 25 - 30 km/t og ha minst mogleg skifte av løysingar. (Statens vegvesen, 2014). Skal sykkelen vere eit aktuelt alternativ framfor bilen, må syklisten ha ei positiv oppleving av god og rask flyt med få hinder (Sandå, 2017). Det er viktig å her poengtare at den fysiske tilrettelegging for sykkel er del av eit større arbeid som også omfattar kampanjar for å endre sykkel-kulturen i Midt-Telemark.

4.1.2 Sykkelanlegg

Blanda trafikk

I blanda trafikk er dei syklande i køyrebana og må rette seg etter trafikkreglar som gjeld for køyrande. Utviding av vegskulder kan vere alternativ der det er vanskeleg å få til eigen g/s-veg, men løysinga bør ikkje nyttast på strekning definert som skuleveg.

Sykkelfelt

Køyrefelt i køyrebansen i gater med fartsgrense maks 50 km/t. Skiljet mellom bilveg og sykkelveg markerast med stipla skiljelinje, og sykkelfelt markerast med oppmerking 1039.2 Sykkelsymbol. Sykkelfelt vert anlagt normalt som tosidig løysing, der syklistar kun nyttar høgre side. I hovudnettet skal det vere sykkelfelt i alle gater med fartsgrense 50 km/t og $\text{ÅDT} > 4\ 000$.

I stigningar kan sykkelfelt vere einsidig. Det anbefalast at syklande syklar med biltrafikken i strekningar med fall, og at det etablerast sykkelfelt i motbakker.



Figur 10 – Illustrasjon, vegprofil med sykkelfelt, frå Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (Bystrategi Grenland, 2013)

Gang- og sykkelveg og fortau

Veg som ved offentleg trafikkskilt er bestemt for gåande, syklande eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er fysisk skilt frå bilveg med grasplen, grøft, gjerde eller kantstein. Gang- og sykkelveg anleggas vanlegvis berre på den eine sida av bilveg eller i eigen trase.

I tillegg finst fortau, der sykling er tillate dersom det ikkje sjenerer fotgjengarane. Ifølgje Sykkelhandboka, bør fortau ikkje inngå som lenke i hovudnett for sykkel. Snarvegar som ikkje er del av det offentlege vegnettet kan og vere viktige delar av transportsystemet. Dersom snarvegar skal inngå i hovudnettet for sykkel, bør det offentlege eige grunnen.

Sykkelveg med fortau

Gang- og sykkelvegar er eit godt tilbod på strekningar mellom til dømes bustadområde og sentrum, eller områder med lav trafikk. Derimot er dette ikkje gode løysingar i sentrumsnære strok, der trafikken er høg. Forutan sykkelfelt kan ei god løysing i hovudnettet vere å skilje gåande og syklande ved å gjere om gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.

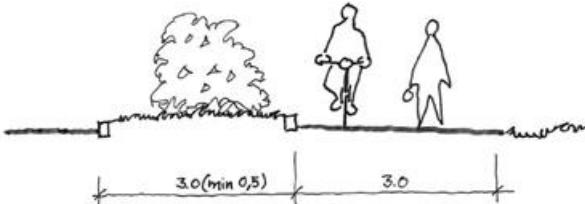
Dersom det er mange gåande og/eller syklande kan gang- og sykkelveg medføre konflikt. Desse konfliktane kan ein unngå ved å etablere reine sykkelvegar, med fortau for dei gåande. Dette kan utførast på dei mest trafikkerte av dei separate gang- og sykkelvegane. Prinsippet kan også nyttast der ein sykkeltrase skal gå gjennom et område i sentrum med mange gåande. Kantsteinen bør vere lav, skrå type.

4.1.3 Systemskifte og kryssløysingar

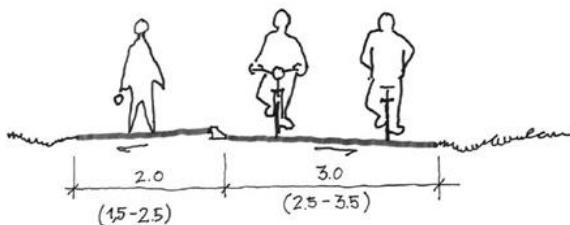
Eit samanhengande vegnett for sykkeltrafikk kan bestå av fleire typar systemløysingar, men det er viktig at syklande opplev kontinuitet i vegsystemet. Det bør etterstevas så få systemskifte som mogleg i hovudnettet. Dette krev at eit system som er valt vert brukt over lengre strekningar. Særleg viktig er det at skifte mellom einsidige løysingar (sykkelveg, gang- og sykkelveg) og tosidige løysingar (blanda trafikk, sykkelfelt) ikkje skjer hyppig.

Generelt vert det anbefala at overgangar mellom ulike typar anlegg skjer i samband med kryss. Ved å nytte opphøgde kryss kan ein få redusert hastigheita på biltrafikken, og samtidig auke merksemda til bilførarar. Alternativt kan overgangen skje ved kryssingspunkt for fotgjengarar (gangfelt), gjerne også med oppheva kryss.

Dei fleste ulukker med syklistar skjer i kryss. For å redusere risiko for ulukker, er det viktig med låg fart, belysning og god sikt. Sykkelkryssing merkast når sykkelfelt eller g/s-veg er regulert slik at køyrande på kryssande veg har vikeplikt for syklande.



Figur 11 – Illustrasjon, vegprofil GS-veg, frå Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (Bystrategi Grenland, 2013)



Figur 12 – Illustrasjon av sykkelveg med fortau, frå Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (Bystrategi Grenland, 2013)

4.2 Bakgrunn for fastsetting av hovednett for sykkel

Hovednett fastsettast på bakgrunn av følgjande:

- Eksisterande sykkeltilrettelegging
- Samankopling av viktige målpunkt
- Registrering av faktisk bruk (Barnetråkkregistreringar og manuelle teljingar av gåande og syklande)
- Analyse av sykkelpotensialet (ATP-analyse, Mobilitetsanalysa (Statens vegvesen , 2016))
- Reiseveg bustadfelt til kollektivknutepunkt
- Reiseveg bustadfelt til skuler og arbeidsplassar
- Reiseveg mellom Bø og Gvarv samankopling til grendesentra, som definert i samfunnssdelen av kommunedelplan for Midt-Telemark kommune

Prinsipp som er lagt til grunn for val av løysingar og forslag til tiltak:

- Hovudsykkelnett skal leggast til rette slik at ein kan sykle i 25 km/t
- Syklande og gåande skiljast der potensialet for sykkel er høgast
- Fortau bør ikkje inngå i hovudsykkelnett
- Hovudsykkelnettet skal vere tilrettelagt for sykling gjennom heile året
- Grad av samanheng i sykkelnettet, med så få systemskifte som mogleg.
- Kvalitative og arkitektoniske eigeskapar, utforminga bør bidra til at syklisten opplever det som sikkert og attraktivt å sykle
- Kvalitet på vedlikehald og dekkestandard av sykkelvegen
- Fysiske hinder som medfører omveg bør unngås
- Stigning er motstand og fall er attraktivt
- Syklande er køyrande

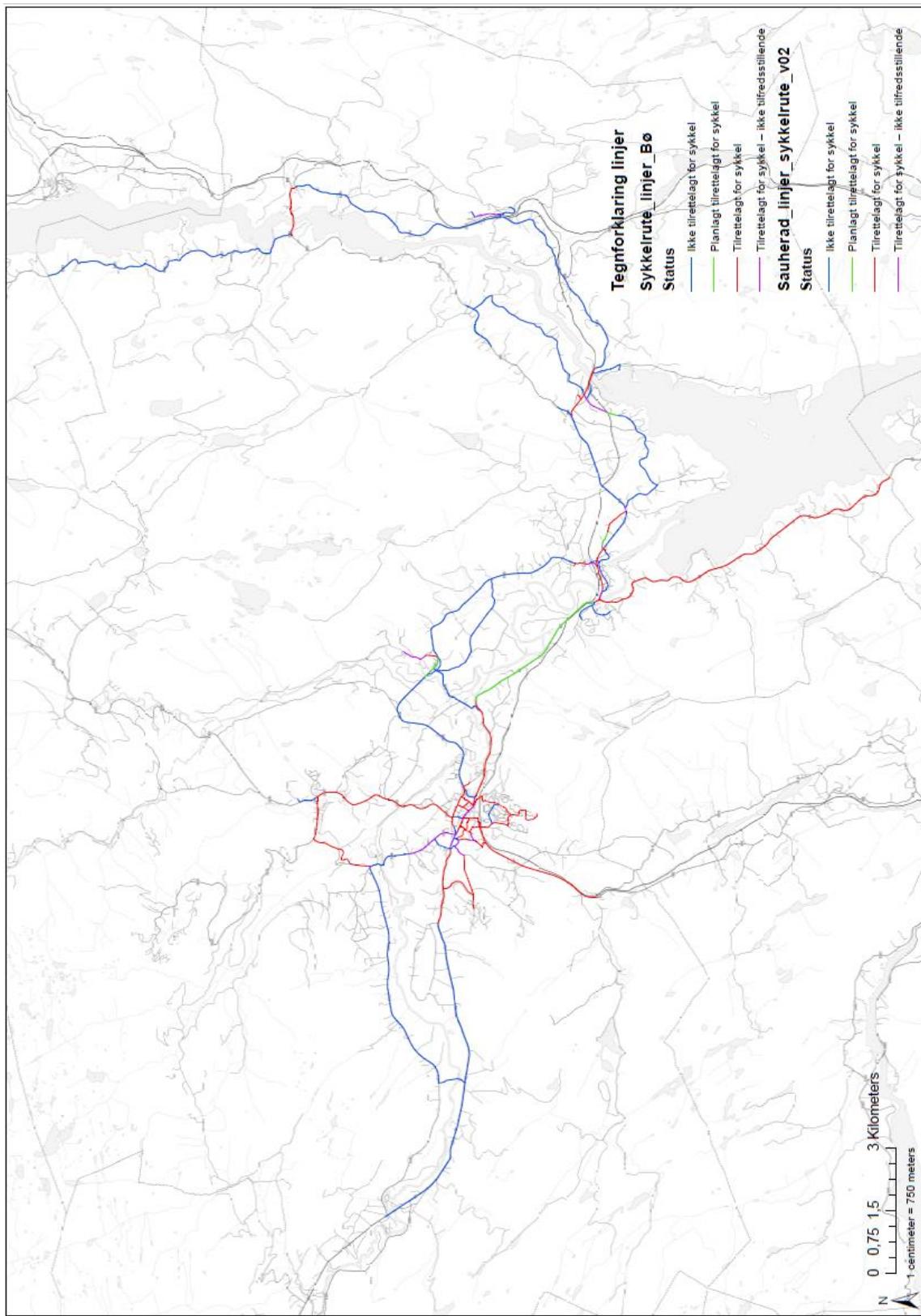
4.3 Temakart hovednett for sykkel

Hovednett for sykkel i Midt-Telemark kommuner vist i fig.12. De ulike lenkene er vist med ulik farge avhengig av dagens standard på tilrettelegging:

- **Ikkje tilrettelagt for sykkel**
- **Planlagt tilrettelagt for sykkel**
- **Tilrettelagt for sykkel**
- **Tilrettelagt for sykkel, ikkje tilfredsstillande**

Aktuelle grunngjevingar for den lilla kategorien «Tilrettelagd for sykkel – ikkje tilfredsstillande» er:

- For lite areal/bredde på sykkelfelt/gang- og sykkelveg/sykkelveg mot biltrafikk eller gåande
- Svært dårlig standard på dekke i form av hull, sprekkar eller tilsvarande
- Risikopunkt i form av uoversiktlege kryss, avkjørsler eller liknande
- Ulykkespunkt/-strekning
- Fortau. Dette er ikkje sykkeltilrettelegging.



Figur 13 - Hovudnett for sykkel, Midt-Telemark kommune 2020. (Kartet er ufullstendig, og vil bli oppdatert. Kartet skil ikke melleom hovudruter og midlertidige ruter.)

4.4 Samankopling av tettstader og grendesentra

Eit viktig mål for sykkeltilrettelegginga vil vere å kople saman tettstader og grendesentra i kommunen, for å trygge sykling for flest mogleg. Avstanden mellom tettstadane og grendesentra er frå 6 – 8 km, og kan reknast som viktige sykkelstrekningar for elsyklistar, enkelte jobbsyklistar og fritidssykling/turisme. Avstandane er for store for dei fleste barn og unge utan elsykkel.

Bø – Gvarv

Strekninga er det god tilrettelegging frå Bø til Mannebru med GS-veg. Ingen tilrettelegging Mellom Mannebru og Gvarv. Strekninga er viktig pendleveg for arbeidsreiser, og viktig strekning for ungdomar i fritida.

Tiltak: G/s-veg er prosjektert og regulert. I SVVs handlingsprogram til NTP 2018-23 er det satt av 10 mill. i 2023 og 90 mill. i neste periode.

Bø – Hørte

Valenvegen er fylkeskommunal og har GS-veg frå Bø til Grivimoen, via Bø skule. Det er ingen tilrettelegging mellom Grivimoen og Hørte. Valenvegen er del av hovudnett for sykkel, men det vil ta mange år før tilrettelegging for gåande og syklande kan vere på plass her. Per dags dato er tryggaste veg om Mannebru, og skilting for sykling bør mellombels anbefalast på GS-veg Gvarvvegen og Mannebruvegen, i påvente av framtidig tilrettelegging langs Valenvegen.

Tiltak: Tilrettelegge for GS-veg langs Valenvegen. Vegen om Mannebru skiltast mellombels som anbefalt rute for syklande mellom Bø og Hørte, så lenge det ikkje er tilrettelegging langs Valenvegen.

Hørte – Gvarv

Hørtevegen har i dag lav ÅDT, men har høg fartsgrense. Avstand til skule er lang, så denne strekninga vil først og fremst vere viktig tilrettelegging for fritidsreiser og jobbreiser. Det vil ta mange år før tilrettelegging for gåande og syklande kan vere på plass her.

Tilta: Skilte Sætrevegen og videre på Hørtevegen som anbefalt sykkelrute, fram til ny løysing langs heile Hørtevegen er på plass. Eit alternativ for å forbetre vilkår for mjuka trafikantar kan vere å teste ut 2 minus 1 løysing i samarbeid mellom fylket og Vegdirektoratet, for strekninga Sætrevegen - Gunheim.

Gvarv – Årnes

Strekninga Gvarv – Årnes (og videre til Ulefoss, via Romnesvegen) har god tilrettelegging for syklande med GS-veg.

Tiltak: Behov for jamleg gjennomføring av TS-inspeksjon, for å sikre god standard og tryggleik for syklande.

Gvarv – Akkerhaugen

Ein krevjande veg, med utfordrande topografi. Bilvegen har høg ÅDT og fartsgrense. Det vil vere kostbart å legge til rette for syklande på denne strekninga. Fylkesvege 360 Sauheradvegen er kortaste veg mellom Gvarv og Akkerhaugen og må vere del av hovudnett for sykkel. Pga manglande tilrettelegging vil Nesoddvegen kunne fungere som mellombels sykkelrute mellom Akkerhaugen og Gvarv. Strekninga har potensiale for auka fritidssykling og jobbreiser, særleg med vekst i

elsykkelbruk. Lavt potensiale for skulereiser på sykkel pga. lang avstand mellom Akkerhaugen og Gvarv skule.

Tiltak: Sikre godt vedlikehald og drift av Nesoddvegen, Tinghaugvegen og Norsjøvegen, gjennomføre TS-inspeksjon og skilte som anbefalt sykkelrute mellom Gvarv og Akkerhaugen. Etablere løysing for gåande og syklande langs fylkesvege 360 Sauheradvegen.

Akkerhaugen – Nordagutu

Denne strekninga er som førre strekning krevjande og lang. Her er det ingen eksisterande alternative ruter. For jobb- og skulereiser til og fra Akkerhaugen og Nordagutu er potensialet for auka bruk av sykkel låg, pga avstand, topografi og tilrettelegging. Ei framtidig tilrettelegging for mjuke trafikkantar vil ligge svært langt fram i tid. Norconsult har anbefala å etablere GS-veg på vegstrekninga. Det kan vere meir realistisk at ein heller vurderer utvida vegskulder langs vegen.

Tiltak: Etablere utvida vegskulder for å trygge vilkåra for gåande og syklande langs fylkesveg 3340 Nordagutuvegen.

4.5 Sentra

4.5.1 Bø

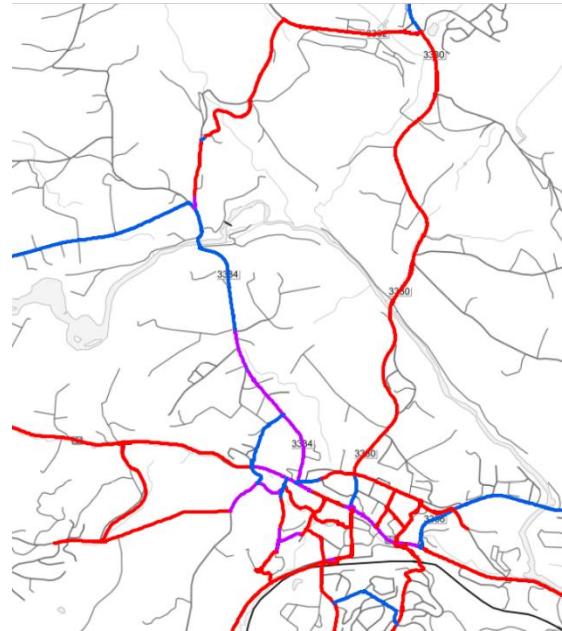
Bø sentrum har god tilrettelegging for syklande. Det er god GS-veg til bustadområda Nordbøåsen, Breisås, Folkestad og Eikjabygda. Dei største hola i sykkelnettet er mellom Oterholt og Langkåshaugen, tilkomst til Telemarkshallen og tilrettelegging for sykkel i Bøgata. Bøgata har fortau på både sider av vegen, og ein kan anta at med auka sykkelandel i framtida vil sykkel i Bøgata kome i konflikt med både gåande og køyrande.

Oterholt – Langkåshaugen manglar tilrettelegging, og frå Langkåshaugen til sentrum er det kun fortau.

Telemarkshallen er mest brukt om vinteren, men har kort veg frå bustadfelt Folkestad. Like kritisk er strekninga Lifjellkrysset til inngangen for tilsette til Bø Sommerland. Her er det stor trafikk av gåande og syklande tilsette på sommartid.

Tiltak:

- ⌚ Ruste opp Flitavegen og utvide fortau.
- ⌚ GS-veg heilt fram til Telemarkshallen
- ⌚ Legge til rette for mjuke trafikantar frå Oterholt til Langkåshaugen
- ⌚ Utvide vegskulder langs Vreimsida
- ⌚ Etablere sykkelfelt på Folkestadvegen frå rundkjøringa til Gamleveg
- ⌚ Forlenge sykkelfelt i Stasjonsvegen fram til Framstadvegen
- ⌚ Tilrettelegge med sykkelfelt gjennom Bøgata i tråd med mulighetsstudiet for Bøgata og områdereguleringsplan for Bø sentrum.
- ⌚ Opprusting av GS-anlegg frå Kåsinjordet til Bø skule.



Figur 14 - Hovudnett for sykkel Bø og Folkestad

- Reasfaltere/oppgrader vegar på bakgrunn av gjennomførte TS-inspaksjonar.
- Betre dekke i deler av Gamleveg, og betre motorvognhinder for enklare gjennomfart for syklande.
- Forbetre sykkelparkering ved Bø og Folkestad skule.
- Vurdere mulighet for å skilje gåande og syklande i GS-veg over Juvsåa til Folkestad skule.
- Etablere sykkeltellepunkt i Gullbringvegen, og vurdere fleire tellepunkt.
- Arbeide for å fjerne terskalar ved bruer og overgangar i Bordevegen og Evjudalen.
- Gjennomføre sykkeltelling ved p-områder i Bø sentrum.
- Utvida vegskulder som tilrettelegging for syklande langs RV36 Seljordvegen, frå Forberg til Øvrebø.

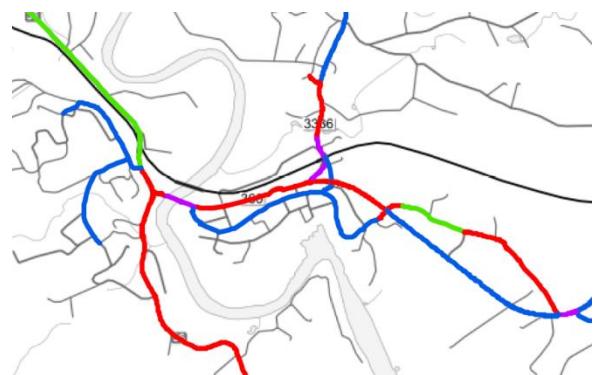
4.5.2 Gvarv

Det er godt tilrettelagt med GS-veg gjennom heile Gvarv, og øvrige gater har låg biltrafikk. Enkelte områder kan med fordel skiltast/merkast betre for å synleggjere at det er syklande i området.

Ufordinigar på Gvarv er bilbru over Gvarvelva og kryssing av Gvarvvegen ved Tinghaugvegen over til Nesoddvegen.

Tiltak:

- Etablere fortau i Hetterudfeltet, og merke for syklande i bilveg, for å skilje gåande og syklande frå kvarandre.
- Sikre og vedlikehalde snarvegar.
- TS-inspeksjon på kommunale vegar.
- Utvide trase for gåande og syklande over Gvarvbrua.
- Etablere rekkverk på den korte GS-veg mellom Tinghaugvegen og Nesoddvegen.
- Skilte/merke hovudrute for sykkel.



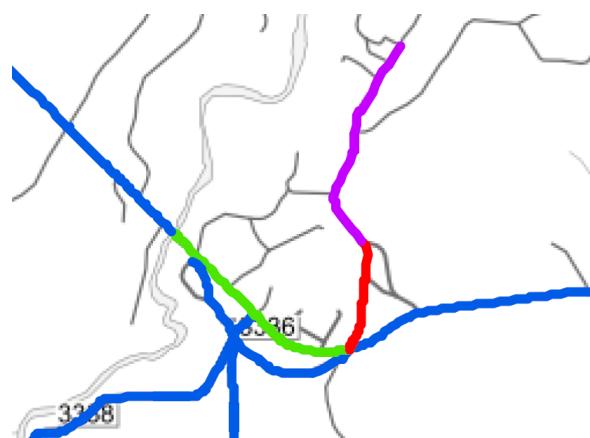
Figur 15 - Hovudnett for sykkel Gvarv.

4.5.3 Hørte

Hørte har lite tilrettelagt for sykling til jobb og skule. Avstand til skule er lang, og tilrettelegging bør knyte bustadfelt med busshaldeplassar.

Det er tilrettelagt med fortau og GS-veg frå bustadfeltet til Hørtevegen, men det manglar trygg tilrettelegging frå Smiuvegen til busshaldeplass i Furuheimvegen langs Hørtevegen. Det er regulert for GS-veg på Hørtevegen frå bru til Smiuvegen.

Verksvegen er godt alternativ for tilkomst til busshaldeplass frå Smiuvegen. Kryssing av Hørtevegen her er noko utrygg.



Figur 16 - Hovudnett for sykkel Hørte.

Tiltak:

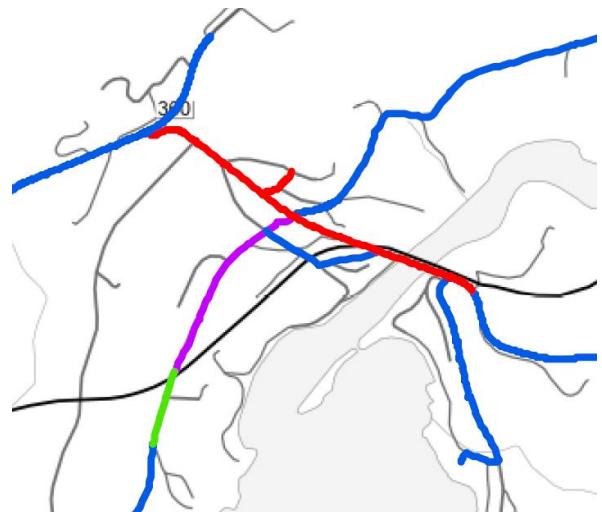
- Sikre og vedlikehalde snarvegar
- TS-inspeksjon på kommunale vegen
- Etablere GS-veg frå Smiuvegen til bruva over Hørteåa. Verksvegen skiltast som mellombels trase mellom busshaldeplass på Hørte og bustadfeltet.
- Skilte/merke hovudrute for sykkel

4.5.4 Akkerhaugen

Med lange avstandar frå Akkerhaugen til jobb og skule, er det viktigaste at det er godt tilrettelagt til busshaldeplassar.

Nordagutuvengen er godt tilrettelagt med GS-veg frå Liagrendvegen til Berg /Åsjordet bustadfelt i vest. Det er fleire busshaldeplassar på denne strekninga som er godt tilrettelagt, også med sykkelparkeringsplassar. Fleire vegen kan med fordel merkast/skiltast for å gjere merksam på at syklistar ferdast her.

Med framtidig utbygging av bustadar ved Medgardsmoen, vil fortau langs Norsjøvenge ikkje vere tilstrekkeleg tilrettelegging dersom sykkelandelen aukar.



Figur 17 - Hovudnett for sykkel Akkerhaugen.

Tiltak:

- TS-inspeksjon på kommunale vegen
- Skilte/merke hovudrute for sykkel
- Vurdere mulighet for å oppgradere fortau langs Norsjøvengen frå Medgardsmoen fram til Nordagutuvengen vurderast til GS-veg.

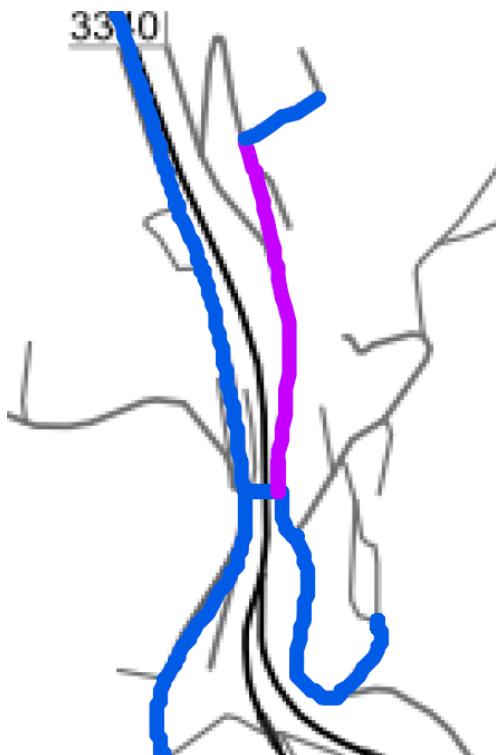
4.5.5 Nordagatu

Likt med Akkerhaugen er sykkelavstand til og frå jobb og skule lang, og vegane har utfordrande topografi. Det er difor viktigast å legge til rette for sykling fram mot kollektivknutepunkt, buss og tog.

Det er ingen tilrettelegging for sykling på Nordagatu i dag. All sykling går føre seg i blanda trafikk eller på fortau i Svealivegen.

Særlig utfordring på Nordagatu er passering av undergang under jernbanesporet. Her er det kun smal bilveg, og ingen tilrettelegging for mjuke trafikanter.

Fortau i Svealivegen har god kapasitet for jobb- og skulereise fram mot togstasjon og busshaldeplass, men er



Figur 18 - Hovudnett for sykkel Nordagatu.

ikkje tilfredsstillende tilrettelegging for sykling. Idrettsanlegget på Nordagutu tiltrekks aktivitet på fritid. Det mangler tilrettelegging for mjuke trafikantar i Sundsmovegen.

Tiltak:

- TS-inspeksjon på kommunale vegar
- Skilte/merke hovudrute for sykkel
- Vurdere mulighet for å oppgradere fortau i Svealivegen til GS-veg, og forlenge GS-veg/fortau inn til idrettsanlegga.

4.6 Tilstandsvurdering

På dei fleste kommunale vegane i hovudnettet for sykkel i Bø er det gjennomført i tilstandsinspeksjon (Bø kommune 2017). Dette gjeld dei 7 linjene:

- Linje 1 – Venåsvegen, Bordvegen og Borgjavegen.
- Linje 2 – Kåsinjordet og GS-veg heilt fram til Bø skule.
- Linje 3 – Flitavegen
- Linje 4 – Evjudalen
- Linje 5 – Gamleveg
- Linje 6 – Nordbøåsen, Gregarsveg og Kyrkjebakken
- Linje 7 – Eikavegen

Inspeksjonen er gjennomført på sykkel, og det er fotografert underveis for å dokumentere avvik og andre merknadar. Formålet med inspeksjon er å avdekke avvik i høve trafikktryggleik og peike på aktuelle tiltak som kan gjere framkome for syklistar enklare.

For strekningar på kommunale vegar med eksisterande sykkelanlegg i tidlegare Sauherad kommune bør det gjennomførast sykkelveginspeksjonar i 2020/21. Tiltak på desse strekningane vil bli ytterlegare vurdert då. Strekningane dette gjelder er:

- Kv1022 Tinghaugvegen frå idrettsanlegget til Fv360 Sauheradvegen
- Kv1061 Idunsvoi frå kryss med Nordagutuvegen (Fv3340) til tidlegare Akkerhaugen skule
- Pg1129/Kg1130 Smiuvegen
- Bygdevegen og Norsjøvegen

Det er gjennomført sykkelbefaring av kommunen og Norconsult på dei fleste vegane i Sauherad huasten 2019. Resultat av befaringane er brukt som bakgrunn for utarbeiding av dokumentet «*Strekningsbeskrivelser Temaplan Sauherad*» (Norconsult, 2019).

Det anbefalast at det også gjennomførast inspeksjonar på fylkeskommunale og statlege vegar:

- Fv360 Gvarvgata frå krysset ved Gamlegata til Tinghaugvegen ved Gvarv barne- og ungdomsskule
- Fv360 Sauheradvegen frå Nordagutuvegen til Åsjordvegen
- Fv360 Sauheradvegen frå Nautesund busshaldeplass til Holtsås busshaldeplass
- Fv3336 Hørtevegen frå Gvarvgata til Underbergåsen bustadfelt
- Fv3340 frå kryss med Sauheradvegen til busshaldeplassen, aust for Akkerhaugen bru
- Rv36 Gvarvvegen frå Håteitvegen til kommunegrensa Sauherad/Midt-Telemark og Nome inkludert Gvarvgata frå Gvarvvegen til starten av Gvarvbrua

5 Sykkelparkering

Sykkelparkering er ein naturleg del av infrastrukturen for sykkeltrafikk, og i så måte ein svært viktig del av sykkeltilrettelegginga for å få fleire til å velje sykkel framfor bil.

5.1 Lokalisering og dimensjonering

Sykkelparkeringa bør lokaliseraast til strategiske målpunkt i tilknyting til hovudnette for sykkel, og så tett på reisemålet som mogleg. Ein bør i størst mogleg grad oppnå gangavstand på under 25m frå sykkelparkering til reisemål.

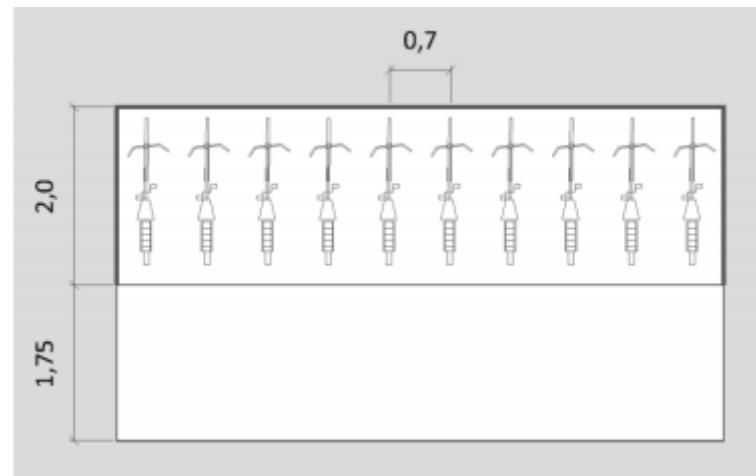
Ved all areal- og transportplanlegging må det setjast av areal for fysisk tilrettelegging av parkeringsplassar for sykkel. Sykkelhandboka (Statens vegvesen, 2014) gir ei god anbefaling for minimum tal på parkeringsplassar for syklar i tabellen under.

Institusjon	Antall sykkelplasser
Bolig	1-3 plasser pr bolig
Skole	0,7 plass pr elev
Bedrift/kontor/industri	0,3-0,5 plass pr ansatt + gjesteplasser
Forretning/detaljhandel/kjøpesenter	Min. 2 plasser pr 50m ²
Kultur- og idrettsarenaer	2 sykkelplasser pr 10 seter

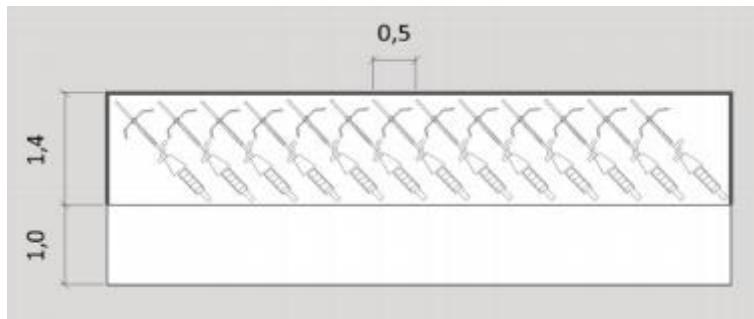
Figur 19 - Anbefala areal for fysisk tilrettelegging av parkeringsplassar for sykkel. (Sykkelhandboka, SVV, 2014)

5.2 Utforming

For at syklistane skal ha god plass for å føre syklane inn og ut av parkeringsplassane må desse utformast slik at det er god plass mellom syklane og ha enkel åtkomst. Sykkelparkeringsar kan anten utformast som *rette* eller *skråstilte*.



Figur 20 - Arealbruk sykkelparkering (Sykkelhandboka, SVV, 2014)



Figur 21 - Arealbruk for skråstilt sykkelparkering (Sykkelhandboka, SVV, 2014)

Elsykkelrevolusjonen vil også gi økende behov for ladepunkt ved sentrale reisemål. Ladestasjoner bør etablerast ved eksisterande og framtidige sykkelparkeringspassar.

Tiltak:

- Vurdere behov for etablering av ladestasjoner for elsykkel i nærleik til sykkelparkeringer.
- Etablere overbygd sykkelparkering ved alle barne- og ungdomsskulane.

6 Skilting og merking

6.1 Skilting av hovudnett for sykkel

Etter vegtrafikklova skal GS-vegar og sykkelvegar skiltast med 518 Gangveg eller 522 Gang- og sykkelveg. Desse er regulerande skilt knytt til vegtrafikkloven, jf. Håndbok 050 Trafikkskilt del 3.



Figur 23 - Skilt 518 Gangveg



Figur 22 - Skilt 522 Gang- og sykkelveg

Vegvisningsskilting for sykkelruter skal skiltast med skilt 751-757.



Figur 25 - Sykkelskilt 753



Figur 24 - Sykkelskilt 751

Vegvisningsskilt er nyttige og verdifulle for både syklande og gående. Der lokalruter ikkje fell saman med sykkelruter og der lokale ruter leiar til viktige målpunkt kan supplerande gangvegvisningsskilt vurderast:

- Informasjon om en gangtrasé til viktige målpunkter
- Informasjon om standarden på gangvegen

Det skal etablerast ein plan for vegvisande skilt for heile sykkelvegnettet. Gjennomføring av skilting av sykkelruter bør prioriterast på dei sentrale delane av nettet og på aksen Bø – Gvarv – Akkerhaugen. Per mars 2020 er det kun etablert sykkelskilting i Bø sentrum, og sykkelrutene Sommerlandet og Blå idyll.

Tiltak:

- Utarbeide skiltplan og skilte hovudnett for sykkel i Midt-Telemark kommune.
- Utarbeide og gjennomføre plan for skilting/merking for sykling i blanda trafikk.

7 Drift og vedlikehold

Dersom Midt-Telemark kommune skal auke talet på syklande og redusere intern biltrafikk er det viktig at mange fleire syklar også om vinteren. God vinterdrift er difor heilt avgjerdande for å oppnå måla i denne planen.

For gåande er det også viktig med høg standard på drift av gang- og sykkelanlegg. For menneske med funksjonsnedsetting og mange eldre er den aller største risikoen i trafikken glatte gang- og sykkelanlegg. Laussnø eller slaps er også til stor hinder.

Det er viktig at sykkelanlegga held ein slik standard at dei er attraktive å bruke. Dårleg standard kan vere årsak til at folk vel bilen framfor sykkel eller føter.

«Ferdselsarealet for gående og syklende skal være farbart og attraktivt for fotgjengere og syklistar slik at de foretrekker å ferdes der framofr kjørebanen.» (Statens vegvesen)

Vegane i Midt-Telemark er drifta av både Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen sjølv. Det er viktig for heilskapen at hovudnett for sykkel har lik standard på drift og vedlikehald uavhengig av eigarar. Dette krev at partane må ha lik vintervedlikehald på alle vegar i hovudnettet.

7.1 Vedlikehaldsklasser

Statens vegvesen opererer med to ulike klasser for vintervedlikehald, kalla GsA og GsB. Etter Vegdirektoratet sine anbefalingar bør hovudnett for sykkel driftast med GsA.

Vinterdriftsklasse GsA

Gjeld for riksvegar i by strok med høg gang- og sykkeltrafikk, på hovudnettet for sykling, hovudnett for gåing og vegar der store delar av arealet eller strekninga har kunstige ledelinjer i vegdekket.

- ❖ Mellom kl. 06. og kl. 23. skal vegna vere fri for snø og is. Ved værtihøve når salt gir ønska effekt, skal det vere svart asfalt.
- ❖ Salt skal brukas for å behalde bar veg.
- ❖ Ved snøvær skal det først brøytast, så børstast og deretter saltast.
- ❖ Sand skal brukast når temperatur eller værtihøva er slik at ein ikkje oppnår gode nok forhold ved hjelp av brøytning, børsting og salting.
- ❖ Ved værhendingar skal det brøytast eller strøast kvar andre time fram til det er godkjente føreforhold igjen.

Vinterdriftsklasse GsB

Dette gjeld for gang- og sykkelanlegg som ikkje inngår i hovudsykkelnettet og som ikkje ligg i by strok med høg gang- og sykkeltrafikk.

- ❖ Mellom kl. 06 og 23. tillèt ein hard og jamn snø- eller is såle med maks 1 cm laus snø.
- ❖ Når det er is, skal det strøast med sand.
- ❖ Ujamne overflater skal vere mindre enn 2 cm.
- ❖ Salt kan også nyttast for å behalde eller oppnå bar veg.

- ❖ Ved vêrhendingar skal det brøytastr eller strøast kvar tredje time inntil det er godkjente føreforhold igjen.

Krav til alle vinterdriftsklasser

- ❖ Brøyting og kosting skal utførast inntil objekt som avgrensar brøyte- og strø-arealet (rekkerwerk og kantstein for eksempel)
- ❖ Brøyting og rydding skal utførast så langt ut mot vegkant som vegbana er køyresterk
- ❖ Brøyting og rydding skal utførast slik at tilgjenge og trafikktryggleik på alle krysningar og tilknytingar med offentleg veg takast i vare, inkludert lommer og inn- og utkøyringar til sideanlegg.

7.2 Dagens standard for vintervedlikehald

Statens vegvesen brøyte i dag sine vegar med vinterdriftsklasse GsB. Midt-Telemark kommune har sin eigen standard:

- ❖ Snølaget skal ikkje vere tjukkare enn 5 cm.
- ❖ Alle vegar og p-plassar skal haldast farbare i den tida dei er opne for allmenn ferdsel. Ved snøfall om natta skal vegane normalt vera ferdig brøyta før vanleg arbeidstid om morgonen.
- ❖ Gangvegar og fortau skal prioriterast likt med køyreveg.

7.3 Forslag til framtidig vintervedlikehald

Vedlikehaldsklasse GsA er først og fremst tenkt for vegar i større byar med høg trafikk. GsA medfører fleire utfordringar, både på kostnadssida men også med tanke på miljøet. Salting gir tilslig av klorider i vassdrag, og bør konseskvensutgreiast dersom ein ønskjer å innføre dette i Bø sin driftsplan. I Bø er heller ikkje trafikkmengda høg sett i samanlikning med dei større norske byane.

Innføring av GsB vil vere ei betydeleg forbetring for vintersyklistar i samanlikning med dagens standard for dei kommunale vegane. Ein bør difor ha dette som eit langsiktig mål. Derimot vil å endre til vedlikehaldsklasse GsB også medføre større endringar i driftskostnadar.

Ein tilrår difor i denne planen at ein opprettheld dagens standard for vintervedlikehald, og at sykkelanlegg i hovudnett for sykkel har prioritet. Samstundes må kostnader knytt til heving av standard utgreiast.

Forslag til tiltak

- ❖ Greie ut om kostnadskrav for auke av vedlikehaldsstandard til klasse GsB - om mogleg gjennom utprøving av GsB på mindre del av hovudnettet.
- ❖ Sørge for prioritering av hovudnett for sykkel i vinterbrøytinga.

8 Referansar

- Asplan Viak AS. (2018). *Mulighetsstudie Bøgata*.
- Bystrategi Grenland. (2013). *Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland*. Bystrategi Grenland.
- Bø kommune. (2015). *Rapport Barnetråkk Bø*.
- Bø kommune. (2016). *Rapport teljing av gående og syklande i Bø sentrum*. Bø kommune.
- Bø kommune. (2017). *TS-inspeksjon Venåsvegen – Bordvegen – Framstadvegen – Evjudalen*. Bø kommune.
- Høye, A. (2017). *Trafikksikkerhet for syklistar*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *St. Meld. 18 Bærekraftige byar og sterke distrikt 2016-2017*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Midt-Telemark kommune. (2019). *Samfunnssdel av kommundelplan for Midt-Telemark kommune 2019 - 2031*.
- Norconsult. (2018). *Areal- og transportanalyse for Bø og Sauherad kommuner*. Norconsult.
- Norconsult. (2019). *Strekninsbeskrivelser Temaplan Sauherad*. Oslo.
- Ole Jørgen Johansson, A. F. (2018). *Minicenario: Økt omfang av elsykler*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Sanda, S. E. (2017). *Bygda på sykkel*. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- SINTEF. (2015). *Sykkelbyundersøkelsen i Region Sør 2015*.
- Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V122 Sykkelhåndboka*. Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen. (2018). *ATP-analyse Sykkelbygd, Bø og Sauherad*. Henta frå <https://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=b57f5b6d113b4b83894cc5c8381dc275>
- Statens vegvesen. (u.d.). *Alle har rett til å komme trygt fram*. 2013.
- Statens vegvesen Region sør. (2014). *Regional sykkelstrategi 2014-2018*.
- Statens vegvesen. (u.d.). *Standard for drift og vedlikehold av riksveger - Håndbok 111*. 2003.
- Statens vegvesen. (2016). *Mobilitetsanalyse for Bø*.
- Telemark fylkeskommune. (2015). *Regional plan for samordna areal og transport for Telemark 2015-2025*.
- Vegdirektoratet. (2014). *Nasjonal sykkelstretegi 2014-2023*.
- Vegdirektoratet. (2014). *Nasjonal Transportplan 2014 - 2023*.
- Viak, A. (2017). *Gatebruksutredning Bø sentrum*. Stavanger: Asplan Viak.
- Viak, A. (2017). *Parkeringsutredning Bø sentrum*. Stavanger: Asplan Viak.