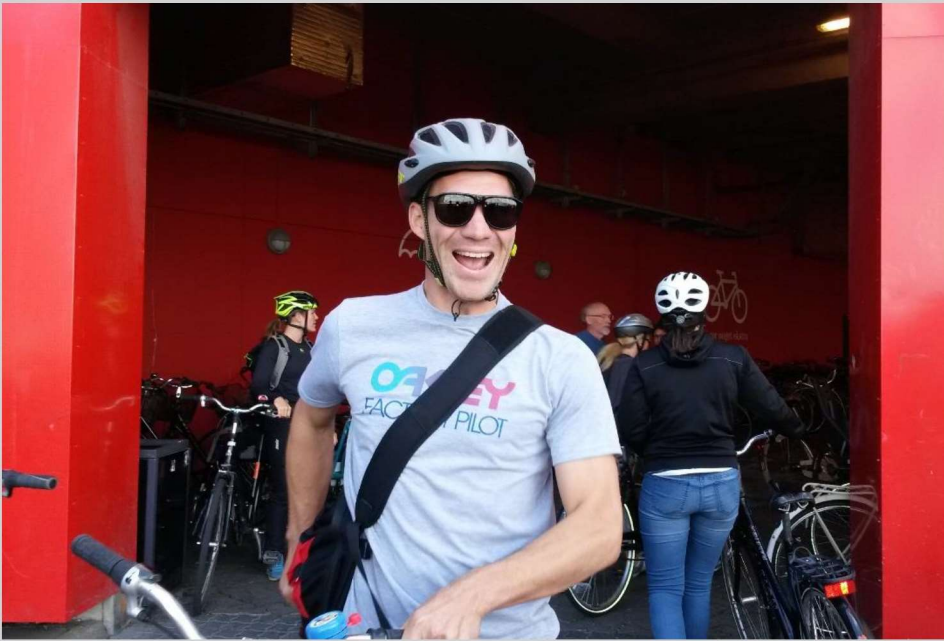




Bø kommune



# Temaplan for sykkel 2017-2029

Vedtatt av kommunestyret 12.06.2017.

Temaplan for sykkel har som føremål å legge til rette for eit attraktivt sykkelnett i Bø, ved å velje ut dei viktigaste hovudrutene for sykling og fastsette mål for tilrettelegging langs desse rutene.

Denne planen vil vere viktig underlag for rullering av sentrumsplan, trafikktryggleiksplanen og for hovudprosjektperioda for Bygdepakke Bø.

# Temaplan for sykkel 2017-2029

---

## Innhald

1	Innleiing .....	3
1.1	Bygdepakke Bø og Sykkelbygda .....	3
1.2	Målgrupper .....	3
2	Mål.....	3
2.1	Nasjonal og regional sykkelstrategi .....	3
2.2	Mål for Bø kommune.....	4
2.2.1	Delmål.....	4
2.3	Formål med planen .....	4
3	Status og grunnlag for sykling i Bø .....	5
3.1	Sykkelandelen i Bø.....	5
3.2	Tilrettelegging for sykkel i dag.....	5
3.3	Uluksstatistikk.....	5
3.4	Potensiale for sykkel til jobb og skule (ATP-modell) .....	6
3.5	Barnetråkk .....	7
3.6	Heatmap Strava .....	8
3.7	Grunnlag for tilrettelegging.....	8
3.7.1	Prinsipp for sykkelvegnett .....	8
3.7.2	Viktige målpunkt i Bø.....	9
3.7.3	Aktuelle løysingar i sykkelnettet .....	10
3.7.4	Systemskifte og kryssløysingar .....	11
4	Hovudnett for sykkel i Bø .....	12
4.1	Tilstandsvurdering .....	13
4.2	Vurdering av strekningar i hovudnettet .....	14
4.2.1	Kommunale vegar.....	14
4.2.2	Fylkeskommunale vegar .....	23
4.2.3	Statlege vegar .....	29
5	Sykkelparkering .....	31
5.1	Lokalisering og dimensjonering.....	31
5.2	Utforming .....	31
6	Skilting og merking .....	32

6.1	Skilting av hovudnett for sykkel .....	32
7	Drift og vedlikehald .....	33
7.1	Vedlikehaldsklasser .....	33
7.2	Dagens standard for vintervedlikehald .....	34
7.3	Forslag til framtidig vintervedlikehald.....	34
8	Handlingsdel 2017-2021.....	35
8.1	Kommunale vegar.....	35
8.1.1	Større investeringstiltak Bø kommune 2018 - 2021.....	35
8.1.2	Mindre investeringstiltak Bø kommune 2018 .....	36
8.1.3	Andre tiltak.....	36
8.1.4	Driftstiltak på kommunale vegar 2017-2018.....	37
8.1.5	Investeringskostnadar kommunale vegar 2018 – 2021 .....	37
8.1.6	Ekstra driftskostnadar kommunale vegar 2018-2021 .....	38
8.2	Fylkeskommunale vegar .....	38
8.3	Statlege vegar.....	39
9	Referansar .....	40
10	Vedlegg .....	41

# 1 Innleiing

## 1.1 Bygdepakke Bø og Sykkelbygda

Internttrafikk av personbilar i Bø sentrum utgjer ein stor del av trafikken på RV 36 gjennom Bø og på fylkesvegane. Bø kommune har difor invitert Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og Fylkesmannen i Telemark til å samarbeide om ei langsiktig satsing for å redusere internttrafikken og gjere Bø sentrum meir attraktivt for innbyggjarar og næringsliv. Satsinga har fått namnet Bygdepakke Bø.

Vidare legg Statens vegvesen region sør, saman med Telemark fylkeskommune, opp til ei auka satsing på sykkel i Telemark. Med bakgrunn i dette har Statens vegvesen Region sør inngått ei «Sykkelbygdavtale» med Bø kommune og Telemark fylkeskommune i 2015. Denne avtala forpliktar SVV og TFK til å arbeide saman med Bø kommune for å utvikle og opp gradere hovudnett for sykkel og drive aktivitet som fremjar sykkel som framkomstmiddel. Bø kommune forpliktar seg til ei langsiktig satsing på sykkel.

Arbeidet med Sykkelbygda Bø vil styrke Bygdepakke Bø si satsing på reduksjon av internttrafikk og ønskje om eit meir attraktivt sentrum. Difor er porsjekta slått saman for å lette/effektivisere prosjektarbeidet.

For å konkretisere arbeidet med hovudnett for sykkel, har Bø kommune valt å utarbeide ein eigen temaplan for sykkel. Denne planen er ikkje underlagt Plan- og bygningslova, men vil vere viktig underlag for rullering av sentrumsplan 2017, for rullering av Trafikktryggleiksplanen 2017 og for hovudprosjektperioda for Bygdepakke Bø.

## 1.2 Målgrupper

Hovudfokus ved prioritering av eit hovudvegnett for sykkel i Bø er transportsyklisten og skuleelevar/studentar som sykklar til skule. Med transportsyklist meinast vaksne som nyttar sykkel på reiser mellom heim, arbeid 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 hovudplan for Region sør 2014-2023 (Statens vegvesen Region sør, 2014) at Region sør skal vere i front på sykkelsatsing. 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:

- 🚲 Regional strategi A: Vi skal være i front på sykkelsatsing
- 🚲 Regional strategi B: Vi skal satse på sykkelbyer
- 🚲 Regional strategi C: Vi skal bidra til aktive skolebarn
- 🚲 Regional strategi D: Vi skal kommunisere strategisk
- 🚲 Regional strategi E: Vi skal være først ute med «sykkelturistveger»

## 2.2 Mål for Bø kommune

Sykelbyavtalen mellom TFK, SVV og Bø kommune slår fast at hovudmålet med satsinga er å *auke sykkelbruken i Bø med 25 % innan 2020*. Effekten av satsinga skal målast etter *Sykelrekneskapet* etter mal frå Vegdirektoratet. Undersøkinga om sykkelbruken vart gjennomført første gang i 2015 (SINTEF, 2015), og vil bli gjennomført igjen i 2018 og 2021.

### 2.2.1 Delmål

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

## 2.3 Formål med planen

Formålet med planen er å legge til rette for eit attraktivt sykkelnett i Bø. Strategien er å velje ut dei viktigaste hovudrutene for sykling og fastsette mål for tilrettelegging langs desse rutene. Planen tar ikkje for seg kampanjar og ikkje-fysisk tilrettelegging for sykling.

Planen skal gi retningslinjer for korleis kommunen skal arbeide for attraktive sykkelvegar som gir syklistane god framkomme. Faktorar som påverkar framkomme for sykkel er :

- 🚲 Grad av samanheng i sykkelnettet, med så få systemskifter som mogleg.
- 🚲 Kvalitative og arkitektoniske eigenskaper (syklisten unngår sterkt trafikkerte område og tiltrekkast rolege gater og grønt drag)
- 🚲 Dekkestandard på sykkelvegen.
- 🚲 Kvalitet på vedlikehald av sykkelvegen.
- 🚲 Lyskryss og kryssing av gater.
- 🚲 Fysiske hinder som medfører omveg.
- 🚲 Helling – stigning er motstand og fall er attraktivt.

Rapporten legg følgjande ambisjonar for sykkelvegnettet i Bø til grunn:

- 🚲 Samanbinding av dagens sykkelveganlegg.
- 🚲 Separere gåande og syklande i sentrum.
- 🚲 Sykkelvegnettet merkast og skiltast betre.
- 🚲 Heving av standard for vedlikehald av hovudvegnettet.

## 3 Status og grunnlag for sykling i Bø

### 3.1 Sykkelandelen i Bø

Sluttrapport for forstudie Bygdepakke Bø konkluderer med at ein kan anslå sykkelandelen i Bø til å vere om lag 9%. Dette er basera på ei spørjeundersøking (SINTEF, 2015) der 500 innbyggjarar vart ringt opp. Sykkkelbyundersøkinga skal gjennomførast også i 2018 og 2021, og gir viktige måltal og tilbakemeldingar til kommunen sitt arbeid. Sykkkelbyundersøkinga gir ikkje tal for enkeltstrekningar, men for samla sykkelbruk i Bø.

Hausten 2016 vart det gjennomført trafikkteljingar langs 11 vegstrekningar for å avdekke kva strekningar som bli mest brukt, og finne kor mange gåande og syklande som nyttar seg av dei ulike vegane. Desse teljingane er viktige for utrekninga av kva type løysing det er behov for i dei ulike vegtrasseane.

ATP-modellen viser potensialet for enkeltstrekningar, sjå kap. 3.4.

### 3.2 Tilrettelegging for sykkel i dag

I dag er gang-/sykkelveg den einaste tilrettelegginga som er for sykkel. 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.

Utover dette er syklist hen vist til vegbana eller til fortau.

Generelt er det ein del etterslep på vedlikehaldet på både GS-vegar og fortau i Bø. Etterslep og varierende alder på GS-vegane tilseier 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 definert behov for reasfaltering, skilting og merking.

### 3.3 Ulykkesstatistikk

All skade-/ulykkesstatistikk er usikre, og truleg for lave. Ikkje alle skader blir politirapporterte. Dermed blir dei 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)

I Bø er det ingen registrerte ulykkespunkt eller ulykkesstrekningar. For at ein stad skal bli definert som ulykkespunkt skal det ha skjedd minimum fire politirapporterte sakadeulykker i løpet av ei 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.

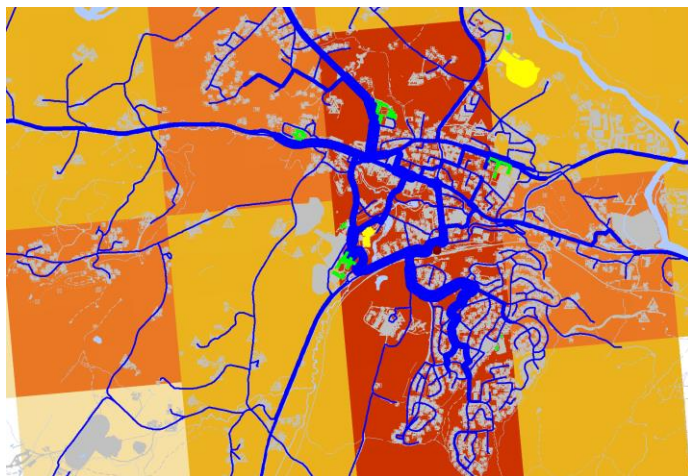
For å definere eit område som ulykkesstrekning skal det ha skjedd minimum ti politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år, over ei strekning på maksimalt 1000 meter. Dette er ofte ei vegstrekning i tettbygde strom med stor trafikk og med kompliserte trafikktilhøve. Ei slik strekning kan omfatte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



Figur 1 - Statistikk over ulykker der mjuke trafikantar er innblanda, er henta frå mobilitetsanalysa (Statens vegvesen 2016).

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

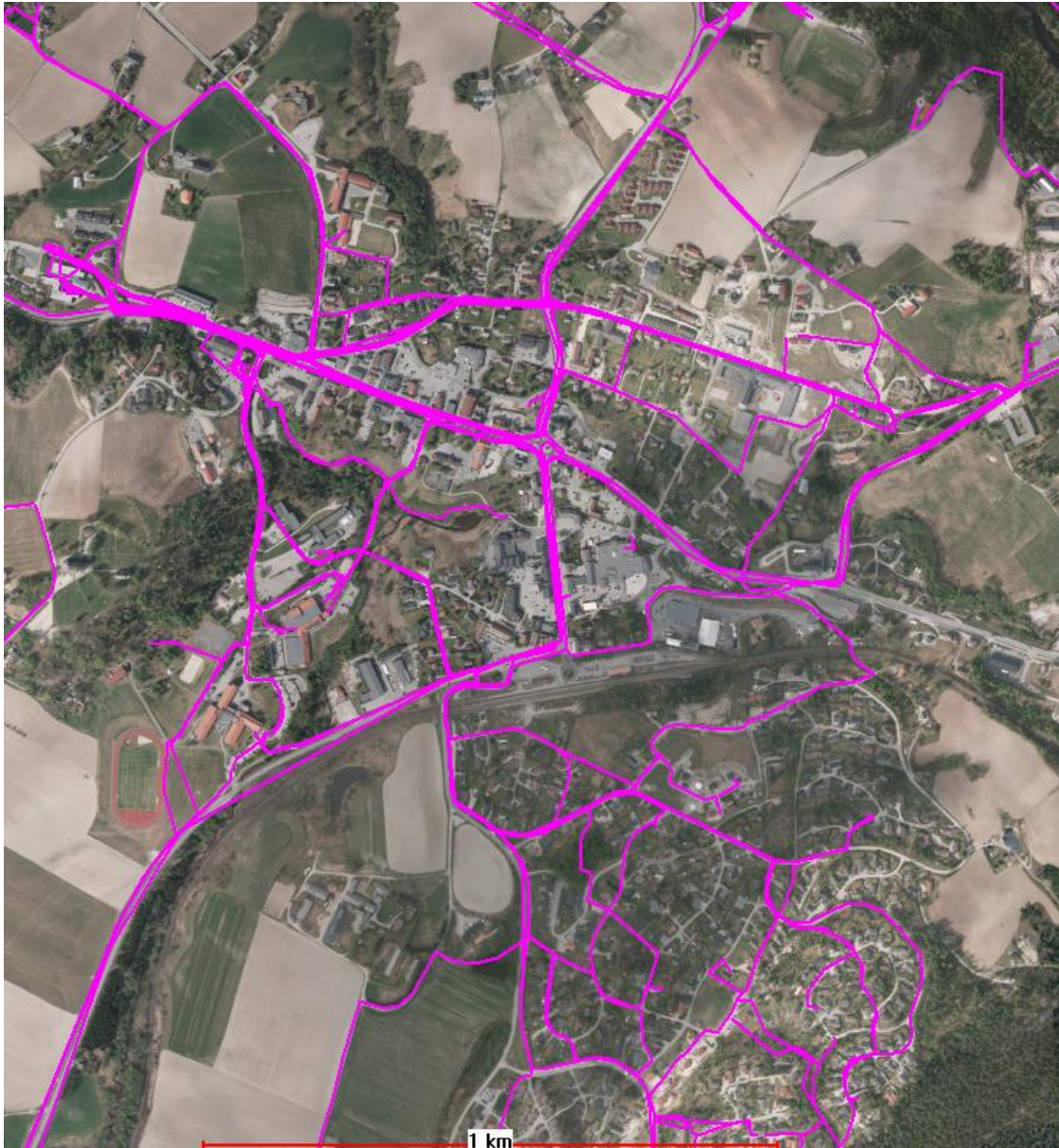
Potensialet for sykling i Bø er vist i [mobilitetsanalysa](#) (Statensvegvesen , 2016) som vart utarbeidd i forstudiet til Bygdepakke Bø. Analysa viser potensialet for å auke talet på syklende knytt til grunnskular, vidaregåande, Campus Bø og jobbreiser. I modellen er kortaste/raskaste sykkelveg berekna for elevar ved alle skulane og for jobbreiser frå heim til arbeidsplassen.



Figur 2 - Potensialet for sykkel vist saman med viktige målpunkt og data for befolkningstetthet. (Statensvegvesen, 2016)

### 3.5 Barnetråkk

I forstudiet til Bygdepakke Bø er det gjennomført barnetråkk-kartlegging i fire klasser ved Bø skule, Folkestad skule og Bø ungdomsskule. 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 under kan ein tydleg sjå kva vegar som blir mest brukt av registratorane til og frå skule og fritidsaktivitetar. (Bø kommune, 2015)

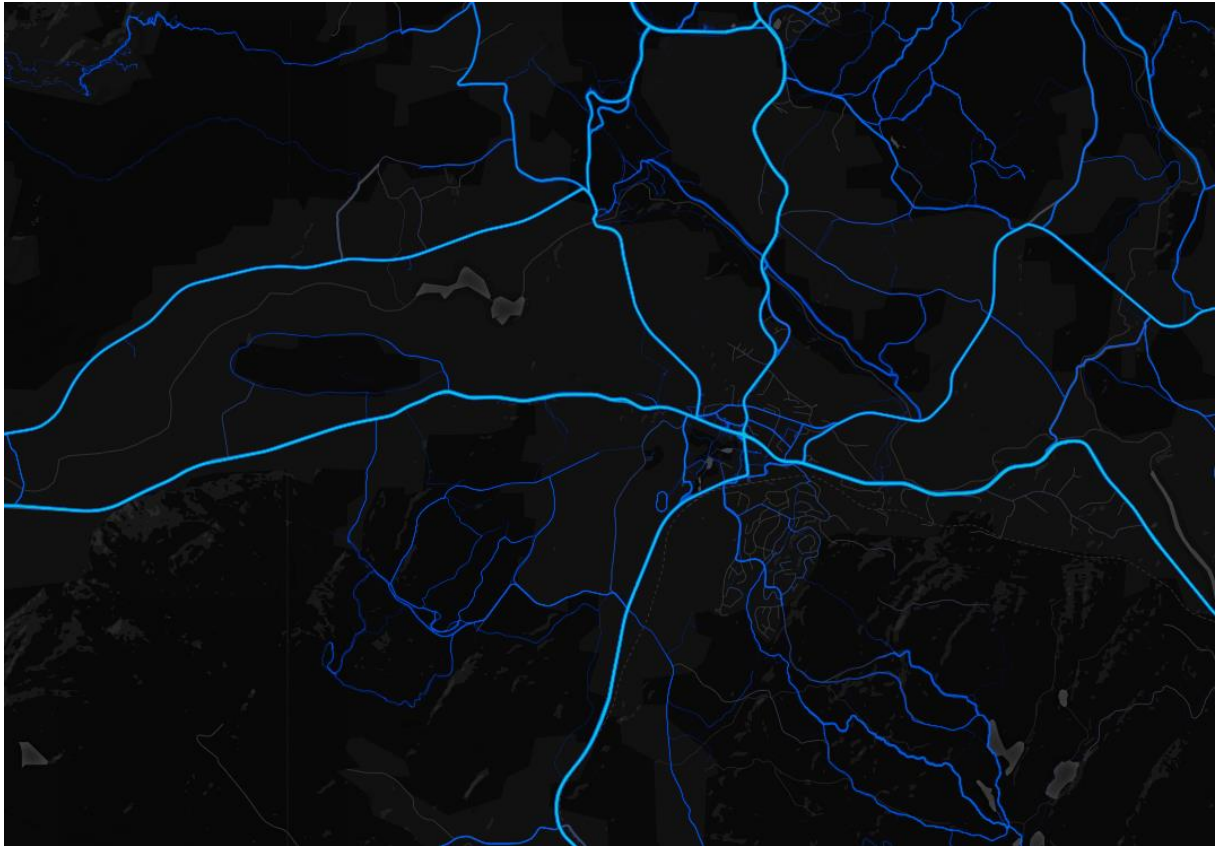


Figur 3 - Skuleveg og fritidsveg frå Barnetråkk registreringa viser kva vegar skulelevane i Bø nyttar mest. (Bø kommune, 2015)



### 3.6 Heatmap Strava

Strava er ein app og ei nettside der idrettsutøvarar og mosjonistar registrerer sin aktivitet. Her vert GPS-spor automatisk registrert og lasta over i kart. Desse treningsturane er synlege i Strava sitt [Heatmap](#). Her er registreringar for mange idrettar, men blir mest nytta av joggarar og sykklistar. Dette kartet syner kva vegar som vert mest nytta, og gir ein god peikepinn på kva vegar som er dei viktigast for sykklistar i trening og fritid.



Figur 4 - Strava Heatmap, Bø i Telemark. Jo tjukkare og lysare blå, jo meir aktivitet registrert.

### 3.7 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 vegleiing 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.

#### 3.7.1 Prinsipp for sykkelvegnett

Eit samanhengande vegnett for sykling skal binde saman viktige målpunkt i byar og tettstadar. I tillegg til hovudnett er det oftast behov for lokalnett. Sykkelvegnettet skal legge til rette for sykling til og frå jobb, skule, kollektivhaldeplassar, nærhandel, fritidsaktivitetar og andre besøk i kommunen, samt gi gode muligheiter for hurtig transportsykling til og frå dei næraste byar/tettstader. Sykkelen skal kunne stå fram som eit reelt alternativ til privatbil.

Syklende 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 sykkelveg, sykkelveg med fortau, sykkelfelt, stiar og grøntdrag med meir. Fortau er ikkje eit anlegg for syklende

og bør ikkje inngå som lenke i hovudnett for sykkel. Hovudnett for syklande bør leggest 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 (Sanda, 2017). Det er viktig å her poengtere at den fysiske tilrettelegging for sykkel er del av eit større arbeid som også innfattar kampanjar for å endre sykkel-kulturen i Bø.

Viktige prinsipp ved planlegging av hovudnett for sykkel er at:

- syklande er køyrande
- den syklande bør oppleve kontinuitet i hovudnettet (unngå hyppige skifte i fysiske løysingar)
- det bør vere god tilgjenge mellom viktige målpunkt
- utforminga bør bidra til at det vert opplevd som sikkert og attraktivt å sykle

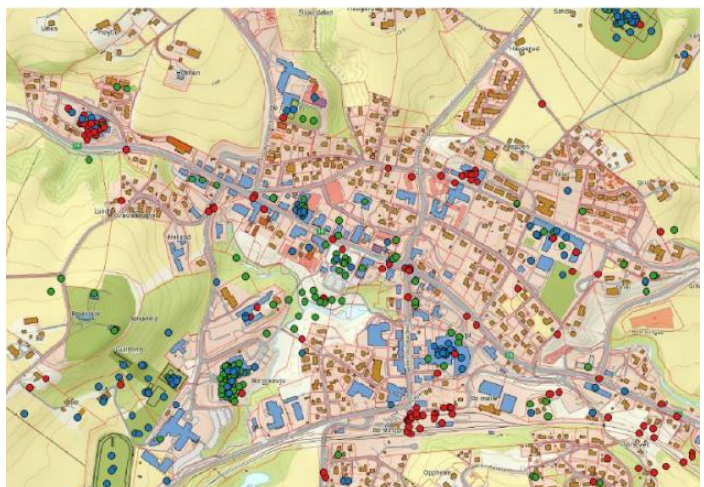
Sykkelvegnettet kan delast inn i fire nivå:

- *Nasjonale/regionale sykkelruter:* Ruter som knyt saman ulike byar eller område, og som primært nyttast til sykkelferie og fritidssykling. Lokalt kan dette utgjere deler av hovudsykkelvegnettet.
- *Hovudnettet:* Sykkelanlegg som bind bydelar saman med kvarandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som kollektivtrafikknutepunkt, utdanningsinstitusjonar, arbeidsplassar, handel, offentlege institusjonar og rekreasjonsområder. Hovudsykkelvegnettet bør utformast slik at det gir god framkome for syklistar og er trygt og komfortabelt å sykle i 30 km/t.
- *Lokalnettet:* Lokalnett er sambandet innanfor og mellom bustadområder. Det skal også vere samband til hovudsykkelvegnettet, busstopp, skular, nærbutikkar, fritidsaktivitet og mindre arbeidsplassar. Delar av hovudsykkelvegnettet er viktig i samband med skulevegar, men lokalvegnettet utgjer i større grad skulevegen til barne- og ungdomsskulane og skal gi stor grad av tryggleik.
- *Turnett:* Sykkelvegar anlagt som lokale turvegar eller til rekreasjonsbruk. Desse er ikkje meint å vere transportårar, men kan vere gode alternativ. Turvegar bør vere ha kopling til hovudnettet.

I denne planen er hovudnett for sykkel definert, og dei andre gang- og sykkelvegane ut over desse er definert som lokalnett. Dvs. at lokalnett ikkje er fullstendig i karta. Turnett er ikkje prioritert.

### 3.7.2 Viktige målpunkt i Bø

- Bø stasjon – kollektivknutepunkt for buss og tog
- Bustadfeltet Breisås, Nordbøåsen, Grivi, Langkåshaugen og Folkestad
- Skulane:
  - Campus Bø
  - Bø vgs
  - Bø ungdomsskule
  - Bø skule
  - Folkestad skule
- Handlegatene Bøgata og Stasjonsvegen
- Konsentrasjonar av arbeidsplassar:
  - Campus Bø, Bø sentrum og Grivi industriområde.
- Fritidsaktiviteter:
  - Gullbringområdet
  - Sandvoll
  - Telemarkshallen



Figur 5 - Punktregistrering i Barnetråkk, syner viktige målpunkt for barn og unge i Bø sentrum. (Bø kommune, 2015)

### 3.7.3 Aktuelle løysingar i sykkelnettet

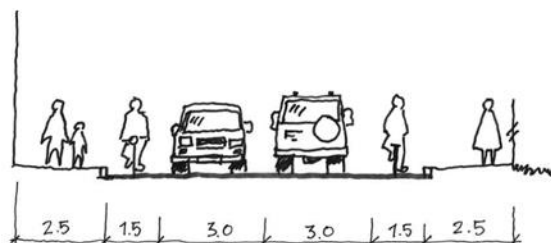
Sykkelvegnettet kan bestå av ulike typar anlegg. I dagens Bø er det tilrettelagt med gang- og sykkelveger, fortau og blanda trafikk. Etter Statens vegvesen sine standardar bør hovudnett for sykkel ha løysingar som sykkelfelt, sykkelveg eller gang- og sykkelveg.

#### Blanda trafikk

I blanda trafikk er dei syklande i køyrebanane 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

Kørefelt i køyrebanen 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 høgge side. I hovudnettet skal det vere sykkelfelt i alle gater med fartsgrense 50 km/t og ÅDT > 4 000.

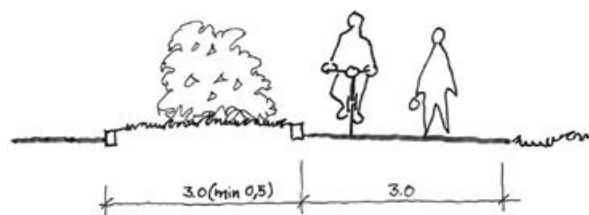


Figur 6 – Illustrasjon, vegprofil med sykkelfelt, frå Strategi og plan for myke trafikantar i Grenland (Bystrategi Grenland, 2013)

I stigningar kan sykkelfelt vere ein-sidig. Det anbefalast at syklande sykklar med biltrafikken i strekningar med fall, og at det etablerast sykkelfelt i motbakker.

#### 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 anleggast vanlegvis berre på den eine sida av bilveg eller i eigen trase.

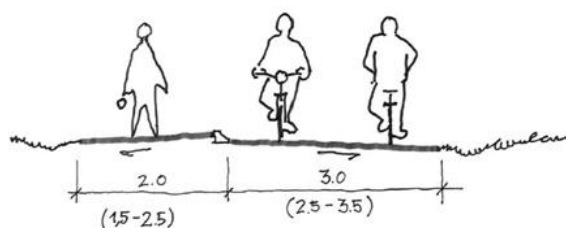


Figur 7 – Illustrasjon, vegprofil GS-veg, frå Strategi og plan for myke trafikantar i Grenland (Bystrategi Grenland, 2013)

I tillegg finst fortau, der sykling er tillate dersom det ikkje sjenerer fotgjengarane (Lovdata 2010). 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 tilbud på strekningar mellom til dømes bustadområde og sentrum, eller områder med lav trafikk. Derimot er dette ikkje gode løysingar i sentrumsnære strom, 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.



Figur 8 – Illustrasjon av sykkelveg med fortau, frå Strategi og plan for myke trafikantar i Grenland (Bystrategi Grenland, 2013)

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 trafikerte 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.

### 3.7.4 Systemskifte og kryssløysingar

Eit samanhengande vegnett for sykkeltrafikk kan bestå av fleire typar systemløysingar, men det er viktig at syklende opplev kontinuitet i vegsystemet. Det bør etterstevas så få systemskifter som mogleg i hovudnettet. Dette krev at eit system som er valt vert brukt over lengre strekningar. Særleg viktig er det at skifte mellom ein-sidede løysingar (sykkelveg, gang- og sykkelveg) og to-sidede 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 oppheva 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 syklende.

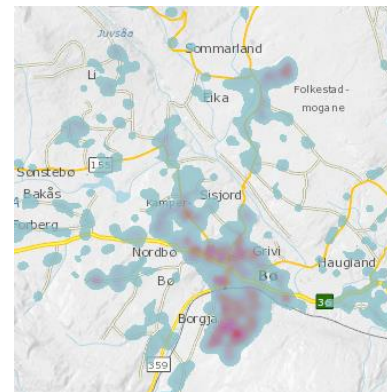
## 4 Hovudnett for sykkel i Bø

Hovudnett er fastsatt på bakgrunn av følgjande:

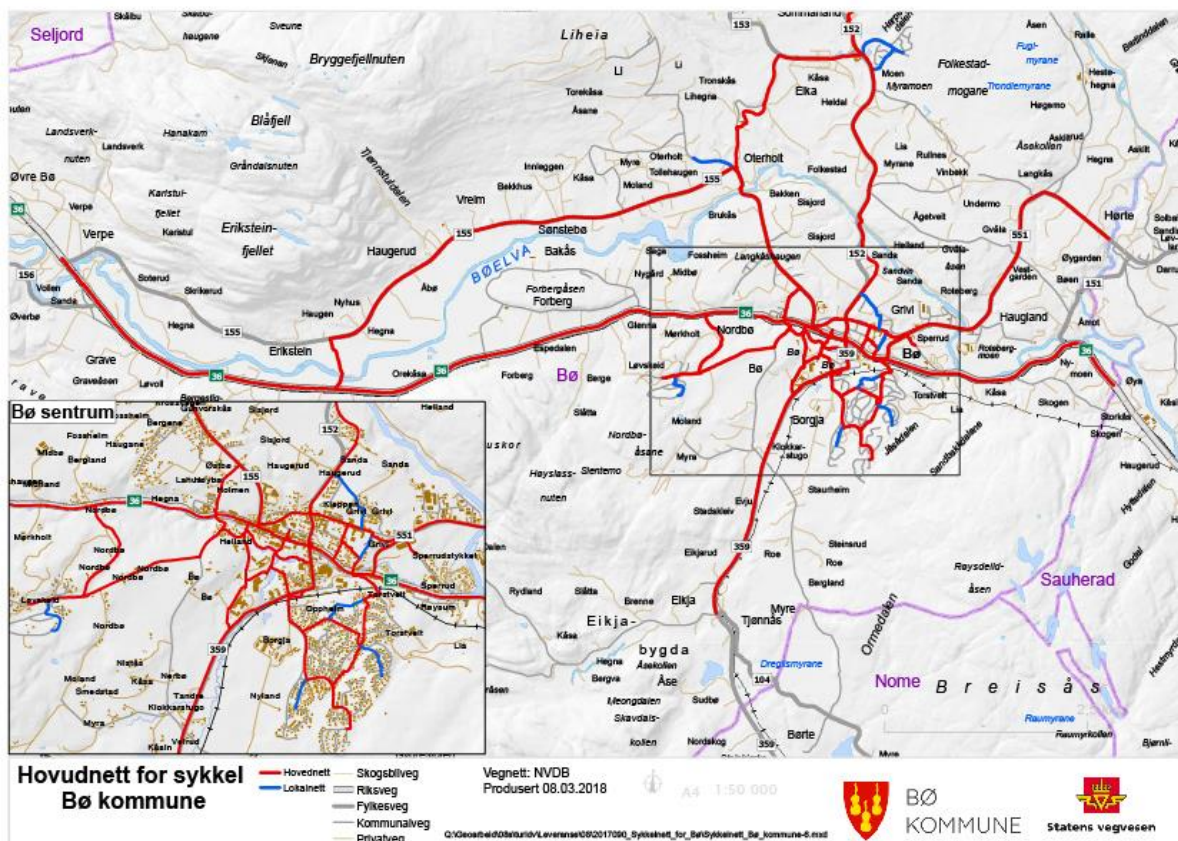
- 🚲 eksisterande sykkeltilrettelegging
- 🚲 registrering av faktisk bruk (Barnetråkkregistrering (Bø kommune, 2015) og teljing av gåande og syklende)
- 🚲 analysa av sykkelpotensialet i Bø (Mobilitetsanalyse (Statensvegvesen, 2016), eksisterande nett for gåande og syklende, og sykkelteljingar.

*Det vert ikkje skilt på hovudnett og lokalnett i planen.* Det som er definert som lokalnett i kart for hovudnett er ikkje fullstendig, og består for det meste av gang- og sykkelveggar. Lokalnett skal greiast ut om ved seinare rullering av planen.

Hovudnett for sykkel skal binde saman dei viktigaste bustadområdene i Bø med dei mest sentrale funksjonane i Bø sentrum (sjå kap. 4.6.2.). Nettet skal innehalde dei viktigaste innfartsvegane til Bø sentrum.



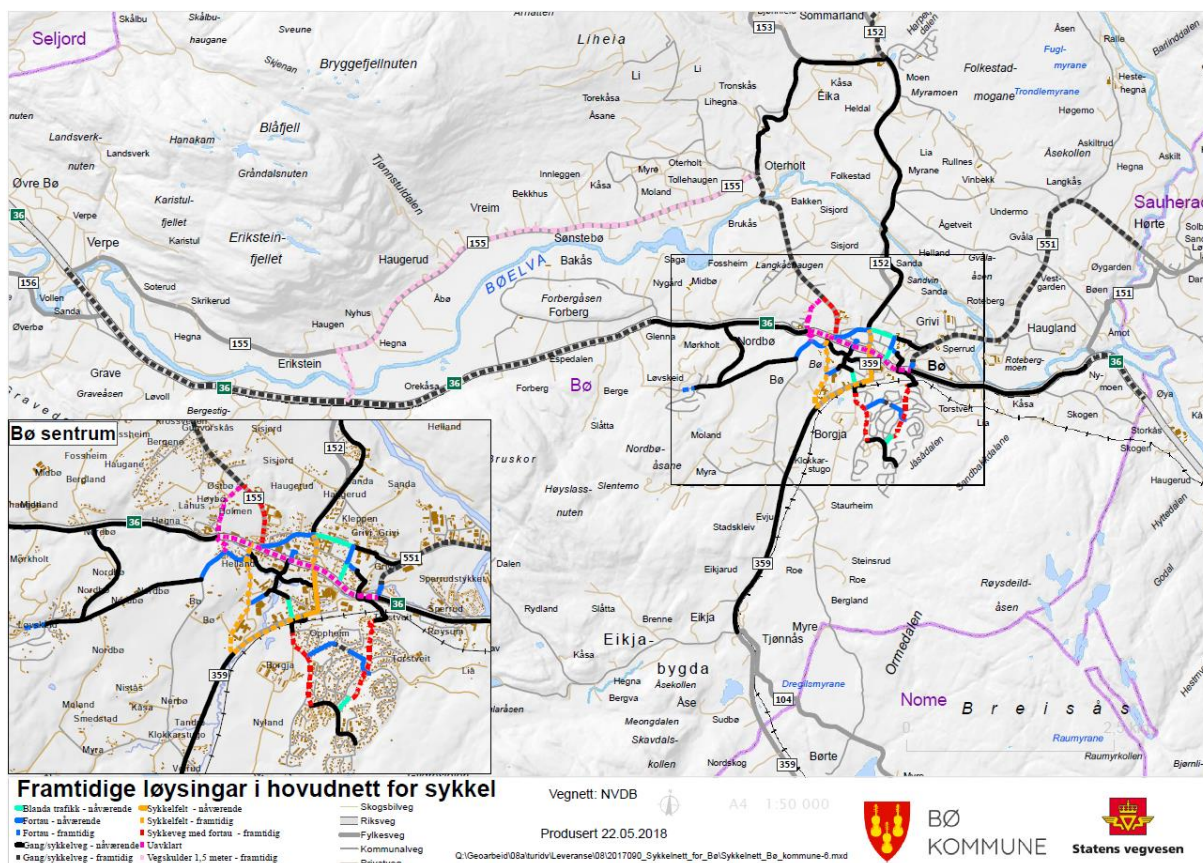
Figur 9 - Bustad tettlik. (Statens vegvesen, 2016)



Figur 10 - Hovudnett for sykkel for Bø kommune. Merk at lokalnett ikkje er fullstendig.

Figur 9 – «Hovudnett for sykkel i Bø kommune» syner dei viktigaste vegane for syklistar i Bø.

Figur 10 – «Framtidige løysingar i hovudnett for sykkel» viser kva strekningar som har behov for oppgradering for å tole den trafikken som er på vegane i dag og i dei neste 20 åra. Sjå kap. 5.2 for fyldig gjennomgang av kvar vegstrekning og grunngeving for val av framtidig løysing.



Figur 11 - Framtidige løysingar i hovudnett for sykkel i Bø kommune.

## 4.1 Tilstandsvurdering

På dei fleste kommunale vegane i hovudnett for sykkel 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 undervegs 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. Inspeksjonane er summert opp i 6 rapportar, og er ein viktig del av grunnlaget for tiltaksplanen som er vedlagt denne planen.

## 4.2 Vurdering av strekningar i hovudnett

I det neste er det gjort ei vurdering av vegane i hovudnett for sykkel. Denne er gjort med utgangspunkt i eksisterande løysingar, gjennomført teljingar og analyser for å berekne behov for nye framtidige løysingar.

- 🚲 Prinsipp som er lagt til grunn for val av løysingar og forslag til tiltak:
- 🚲 Hovudsykkelnett skal leggest til rette slik at ein kan sykle i 25 km/t
- 🚲 Syklende og gåande skiljast der potensialet for sykkel er høgast
- 🚲 Unngå hyppige systemskifte
- 🚲 Fortau bør ikkje inngå i hovudsykkelnett
- 🚲 Hovudsykkelnettet skal vere tilrettelagt for sykling gjennom heile året

### 4.2.1 Kommunale vegar

#### 4.2.1.1 Breisås til sentrum

Hovudnett mellom Breisås og Bø sentrum er Venåsvegen, Bordvegen og Bjorgjavegen. Strekinga er 1,5 km.

##### **Dagens situasjon**

Øvste del av Venåsvegen består av bilveg og fortau, fram til Midtre Borgvin der fortau blir gang- og sykkelveg med 2,5 m breidde. Gang- og sykkelvegen går heile vegen ned til Lundevegen ved Bø stasjon. Vegen blir bruka både til jobbreise, skulereise og fritidsveg.

Vegen fungerer som oppsamlingsveg frå fleire områder i Breisås, og har størst trafikk i Borgjavegen.

##### **Særlege utfordringar**

Særleg utfordring langs strekinga er krysning av Flitavegen, med dårlig sikt i bratt terreng. Syklistar har potensielt høg fart inn i krysset. Tilkomstveg frå Elgfaret har usikker overgang over Venåsvegen.

Dekke på dagens GS-veg er dårleg, og behov for oppgradering er stort. (Bø kommune, 2017)

##### **Teljingar og potensiale**

Trafikkteljingar frå 2016 syner 54 gåande og 81 syklende i maksimaltimen mellom kl. 0800-0900. Mobiliteitsanalyse syner at nærmare 300 personar har denne vegen som kortaste veg til arbeid. I tillegg er dette ein viktig veg for ungdomsskuleelevar. Denne vegen er tydeleg ein viktig veg som bør ha høg prioritet.

Med auka satsing på sykkel, med kampanjearbeid og auka tilrettelegging vil sykkelbruken auke. Auke vil gjere at dagens GS-veg vil vere for smal. Rask sykling på strekinga med eit så stort potensiale for mjuke trafikantar krev at gåande og syklende vert skilt ifrå kvarandre. Jernbanebrua gjer dette vanskelig å gjennomføre utan betydelege kostnader.



Figur 12 - Linje 1. Breisås - Bø sentrum.

### **Forslag til tiltak**

1. Minimum må GS-vegen aukast frå 2,5 m til 3 m breidde, men for å møte auka transportbehov på strekninga bør det leggst til rette for å skilje gåande og syklande. Dette gjeld nedste del av vegen; frå krysset Venåsvegen-Bordvegen og fram til Lundevegen.

Skiljing av gåande og syklande gjerast best med etablering av sykkelveg (2,5 m) med fortau (2m). Prosjektering vil kunne vise kva alternativ som er mogleg å gjennomføre. Alternativt kan det vurderast sykkelfelt i vegbana, ved å utvide bilvegen, samtidig som ein utvidar GS-vegen for å markere skilje mellom gåande og syklande.

2. Med tanke på trafikktryggleik bør kryssa over Venåsvegen og Flitavegen forbetrast. Særleg kryss over Flitavegen bør utgreiast for å auke tryggleiken. Her bør vurderast lyssetting, vikeplikt for trafikken frå Flitavegen og flytte overgangen(fotgjengarfelt) 5 m inn i Flitavegen. Det bør gjennomførast observasjon av trafikk frå GS-veg Elgfaret til GS-veg Bordvegen.

#### **4.2.1.2 Breisås til Bø skule**

Hovudnett frå Breisås til Bø skule går frå Kåsinjordet. Strekninga startar frå Venåsvegen, forbi Maurtua Barnehage og vidare langs gang- og sykkelvegen til Tortveitvegen. Ved Torstveit går vegen over til å heite Gvarvvegen ved undergang jernbana, før gang- og sykkelvegen møter Møllevegen og brua over RV36 og inn til Lektorvegen ved Bø skule. Strekninga er 1,5 km lang.

#### **Dagens situasjon**

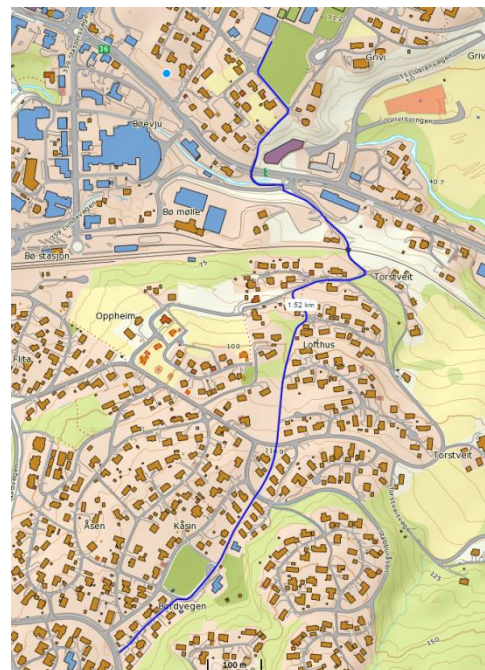
Starten ved Venåsvegen er det blanda trafikk fram til Maurtua barnehage. Vidare er det gang- og sykkelveg som kryssar Stabbursåsen og under Torstveitvegen. I enden av Lofthusvegen og Torstveitvegen går gang- og sykkelvegen gjennom snuplass, før overgang til blanda trafikk i Gvarvvegen ned mot Møllevegen. Her er det eit kort parti med fortau før gang- og sykkelbrua over RV36. I Lektorvegen er det også blanda trafikk.

Store deler av strekninga går gang- og sykkelvegen mellom bustadhus med avstand frå bilvegar. Vegen varierer i breidde men har stort sett 2,5 m breidde der det er gang- og sykkelveg. Deler av strekninga har stort fall, og kan by på konflikstar mellom gåande og syklande.

Vegen er ein viktig veg for skuleelevar til og frå Bø skule. I om lag 10 år har det vore gjennomført *gåbuss* for 1. klassingar på denne vegen. Foreldre rullerar på å følgje elevar til skulen, med oppmøte ved Maurtua barnehage. Vegen samlar gåande og syklande frå områder som Breisås Sør, Svingen, Lykkjune, Borgvin, Borgjalia og Øvreveg.

#### **Teljingar og potensiale**

Mobilitetsanalyse syner at det potensielt sett er om lag 90 personar som har dette som kortaste arbeidsveg. Trafikkteljinga syner at det er om lag 80 gåande og 20 syklande i maksimaltimen på morgonen. Dei fleste av desse er skuleelevar.



Figur 13 - Linje 2. Kåsinjordet - Bø skule.



*Gåbussen* har tydelig hatt effekt på andelen gåande langs denne vegen. Gjennom satsinga *Sykkelbygda Bø* vil det i åra som kjem bli gjennomført årlege kampanjar for å auke andelen syklende ved skulen. Med auka sykkelbruk, vil også behovet for å skilje gåande og syklende også auke, for å forbetre tryggleiken.

### **Særlege utfordringar**

Manglande løysing for gåande og syklende forbi Maurtuva barnehage. Køyning til barnehagen om morgongen fell på same tid som skuleelevar passerar og ungane samlast i gåbussar.

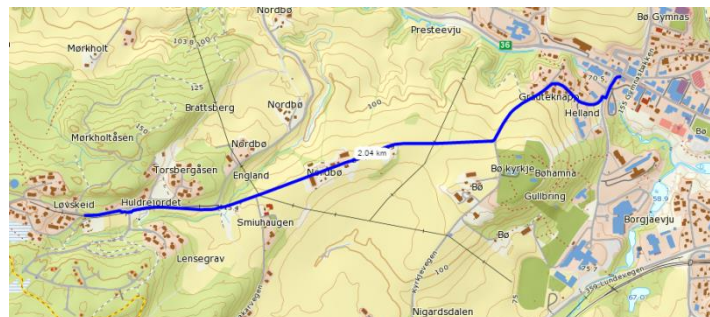
Gang- og sykkelvegen passerar to snuplassar for bil, og innehar fleire strekningar med blanda trafikk der bil, gåande og syklende deler vegen. Fleire slike systemskrifter, mellom fortau, gang- og sykkelveg og blanda trafikk er uheldig både for framkome og trafikktryggleik. I tillegg kan smal undergang under Torstveitvegen vere utfordrande ved behov for auka kapasitet.

### **Forslag til tiltak**

1. Auke kapasiteten på hovudåra frå Maurtua barnehage til siste snuplass i enden av Torstveitvegen, ved å etablere sykkelveg (2,5 m) med fortau(2 m). Fortrinnsvis bør sykkelveg og fortau skiljast med ikkje avvisande kantstein. Prosjektering vil kunne svare på om traseen er brei nok for sykkelveg med fortau. Eit alternativ er å etablere ein GS-veg med 4 m breidde, og markere skilje for gåande og syklende med kvit skiljeline.
2. Vurdere forkøyrregulering for syklende ved Møllevegen. Heile krysset bør utgreiast for å finne gode alternativ for god trafikkavvikling for alle trafikkantar.
3. Omregulere 60 m av nedre del av Torstveitvegen frå bilveg til gang- og sykkelveg med køyning til eigedomane, for å fremje rettane til gåande og syklende.
4. Ny passering av Maurtuva barnehage ved å etablere gang- og sykkelveg frå Kåsinvegen, på søraustsida av p-plass og vidare til gang- og sykkelveg til Tostveitvegen.

#### **4.2.1.3 Nordbøåsen til sentrum**

Hovudnett frå Nordbøåsen til sentrum har 2 trasear, kor den eine er kommunal og den andre er kommunal og statleg. Den første traseen går frå Løvskeid, via Nordbøvegen, Gregarsveg og Kyrkjevegen. Den andre vil bli omtala under kap. 4.5 Statlege vegar.



Figur 14 - Linje 6. Nordbøåsen - Bø sentrum.

### **Dagens situasjon**

Hovudnett for sykkel starter ved Løvskeid i blanda trafikk. Som del av rekkefølge krav for utbygging av bustadfelt, vil denne delen av vegen bli opparbeida som gang- og sykkelveg lik Nodbøvegen. Vidare går vegen over Gregarsveg som har blanda trafikk og er grusveg. Vidare følgjer ein fortau eller vegbana ned Kyrkjevegen til Gullbringvegen og fram til RV36. Fortau vert etablert mellom Bø kyrkje og Grauteknapp våren 2017. Vegen vert brukt av både skuleelevar og til jobbseier.

Det er planlagt ny gangveg frå Kyrkjevegen og skrått langs jordet nedanfor Hellandtunet, som skal ende om lag ved Gullbring barnehage. Dette er ein viktig veg som vil auke i bruk av gåande og syklende i takt med utbygging av bustader på Nordbøåsen. GS-veg vil avlaste krysset Kyrkjevegen-Gullbringvegen for mjuke trafikkantar frå Nordbøåsen til Campus og Gullbring.

### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført trafikkteljingar på strekninga, men potensialet vist i Mobilitetsanalysa (Statensvegvesen, 2016) syner at det pr. i dag er om lag 40 personar på Nordbø som har høve til å sykle til jobb og skule. Denne vegen er kortaste vegen frå Nordbø til sentrum.

### **Særlege utfordringar**

Krysset Kyrkjervegen – Gullbringvegen. Dette krysset gir dårleg sikt, og syklende frå Nordbø må stoppe i bakke før kryssing eller før sykling vidare på Gullbringvegen.

### **Forslag til tiltak**

1. Fortau er ikkje godt egna som del av hovudnett for sykkel, av di syklende må ta omsyn til gåande og følge farta til gåande. For Kyrkjebakken som har fortau bør syklistar henvisast til bilvegen. Kyrkjevegen er smal, og traseen kan vanskeleg utvidast i breidda for å få plass til sykkelveg eller sykkelfelt. Her er det altså ingen standardløyningar som passer, slik at ein må arbeide for å utarbeide eiga løysing for sykkeltilrettelegging. Dette vil fortrinnsvis vere fortau i kombinasjon av sykkelfelt eller skilting og merking for blanda trafikk. Frå Nordbøåsen er det bygd ny GS-veg langs Nordbøvegen med 3,5 m breidde fram til Seljordvegen. Denne GS-vegen avlastar Kyrkjebakken. Kyrkjebakken er likevel den kortaste vegen mellom Nordbøåsen og sentrum, og må vurderast i takt med utbygging og bruk på Nordbøåsen.
2. Gregarsveg skal årleg grusast og høvlast.

#### **4.2.1.4 Evjudalen, med samband til Gamleveg**

Hovudnettet i Evjudalen har ein viktig samanbindande funksjon, med sine snarvegar mellom viktige målpunkt i sentrum. Gang- og sykkelvegane bind saman Bø torg med Gullbring/Campus og Stasjonsvegen med Gullbringvegen. Samla veglengde om lag 1 km.

### **Dagens situasjon**

Gang- og sykkelveg i Evjudalen friluftspark vart rusta opp i 2015, med reasfaltering og ny veg frå aust til vest. Vegen har 2,5 m breidde og er lyssett med led belysning. Dalen fungerer som snarveg for ungdomseivar, studentar og jobbreiser i sentrum.

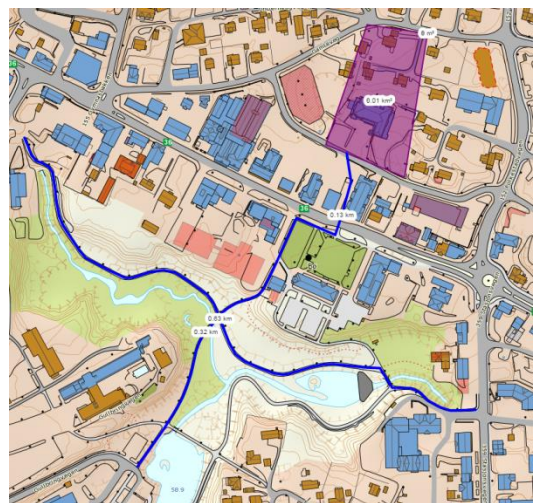
Overgang/kryssing for syklistar som kjem frå Evjudalen mot Bøgata må omveg for kryssing av Bøgata, og bruke fotgjengarfelt ved torget/Brukås. Vidare mellom

Hellandveg og Gamleveg manglar veg for rask og trygg ferdsel for gåande og syklende.

### **Teljingar og potensiale**

Teljingar syner i makstimen på morgonen 32 gåande og 7 syklende. Desse vegane er generelt godt brukt gjennom dagen. Mobilitetsanalysa slår fast at om lag 100 personar har Evjudalen som kortaste reise veg til og frå jobb dersom dei går eller sykklar.

Vegen frå Evjudalen til Gullbringvegen, blir viktigare dersom gang- og sykkelvegen over Bø hotell blir borte med utbygging av kunnskapsparken.



Figur 15 - Linje 4. Evjudalen – med overgang til Gamleveg

### **Særlege utfordringar**

Ein kan anta at bruken av Evjudalen vil auke med åra, og det same vil også konflikt mellom gåande og syklande.

Kryssing av Bøgata, og vidare sykling til Hellandveg og Gamleveg. Store omvegar eller utrygge omgjevnader for gåande og syklande.

### **Forslag til tiltak**

Skilje gåande og syklande i Evjudalen med kvit skiljelinje i gang- og sykkelvegen.

Løysing for kryssing av Bøgata spelast opp i arbeidet med mulighetsstudeiet for RV 36, som gjennomførast av Statens vegvesen 2017.

Arbeid med å finne/plassere trase for mjuketrafikantar mellom Hellandvegen og Gamleveg takast opp i arbeidet med rullering av sentrumsplanen.

#### **4.2.1.5 Framstadvegen**

I hovudnett reknast Framstadvegen frå Lundevegen, ned gjennom Evjudalen og over Bø hotell fram til Gullbringvegen.

#### **Dagens situasjon**

Gang- og sykkelveg i Evjudalen vart rusta opp i 2015. Trase over Bø hotell er ein viktig snarveg for ungdomsskuleelevar, men kan bli borte med utbygging av kunnskapsparken. Difor er også gang- og sykkelvegen gjennom Evjudalen mot Bekkevoll tatt med som del av hovudnett for sykkel.

Framstadvegen er blanda trafikk. Pga. av lav biltrafikk i vegen, er denne løysinga vurdert som god.

#### **Teljingar og potensiale**

Trafikkteljingar viser at det i maksimaltimen på morgonen er 27 gåande og 53 syklande gjennom Framstadvegen. Etter mobilitetsanalisa er det i underkant av 100 personar som potensielt sett har Framstadvegen som kortaste veg til jobb.

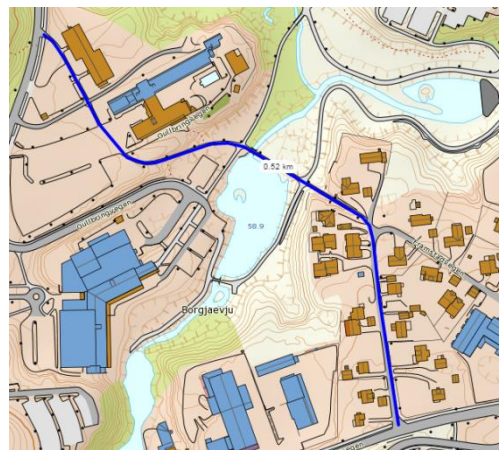
#### **Særlege utfordringar**

Vegen har ingen særlege utfordringar. Det som kan nemnast er stor hastighet i bakken ned i Evjudalen frå både nord og sør. Krysset ved brua har god sikt i alle retningar, og utfordringane med fart vurdert som lave.

Konflikt mellom gåande og syklande kan likevel oppstå.

#### **Forslag til tiltak**

Skilje gåande og syklande i Evjudalen med kvit skiljelinje i gang- og sykkelvegen.



Figur 16 - Linje 4. Framstadvegen.

#### 4.2.1.6 Flitavegen

Flitavegen starter i krysset Kåsinvegen – Torstveitvegen og går forbi Oppheimjordet og fram til Bordvegen. Vegen er 0,5 km lang.

##### **Dagens situasjon**

I Flitavegen er det ingen særleg tilrettelegging

for syklende. Vegen har kun fortau med breidde 1,5 m. På Oppheimjordet er det planlagt om lag

50 nye bu einingar, som vil medføre auka trafikk. Det er regulert inn ein gang- og sykkelveg frå Oppheimjordet, og ned til Oppheimvegen, som til dels vil kunne avlaste Flitavegen. Denne er planlagt med ein liten omveg, som hindrar god fart og flyt for syklistar som kjem ned Flitavegen. Dette kan gjere at syklistar framleis vil velje Flitavegen framfor ny gang- og sykkelveg.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljing i Flitavegen. Mobilitetsanalysa (Statensvegvesen , 2016) syner at det potensielt sett er i underkant av 300 som har Flitavegen som kortaste veg til arbeid.

Barnetråkkregistreringar (2016) syner at vegen blir bruka av særleg ungdomsskuleelevar; både til fots og på sykkel.

##### **Særlege utfordringar**

Vegen med dagens fortau er kun 7 m brei med bilveg og fortau, noko som gir utfordringar med å forbetre tilhøva for gåande og syklende. For å legge til rette for syklistar burde vegen i tillegg til fortau ha sykkelfelt eller sykkelveg. Dette er det ikkje plass til og syklistar bør henvisast til vegbana(blanda trafikk).

##### **Forslag til tiltak**

*Dele vegen* – skilting. Oppmode syklistar til å nytte vegbane for å unngå konflikt med gåande. Vurdere muligheit for å utvide fortau, og forlengje dette fram til Bordvegen.

#### 4.2.1.7 Gamleveg med Grivireina

Gamleveg startar ved Gymnasbakken, kryssar Fv 152 Folkestadvegen og held fram mot Bø skule. Vidare går vegen vidare til Grivi studentheim ved Fv 551 Valenvegen. Vegen er 1,2 km lang.

##### **Dagens situasjon**

Vest for Fv 152 Folkestadvegen har Gamleveg fortau med 2,5 m breidde. Aust

for Fv 152 Folkestadvegen er det blanda trafikk heile vegen forbi Bø skule. Frå Bø skule held vegen fram som gang- og sykkelveg fram til Grivi studentheim, med undergang ved Fv 551 Valenvegen.

Vegen er særleg viktig for skuleelevar til Bø skule og studentar til og frå høgskulen.



Figur 17 - Linje 3. Flitavegen.



Figur 18 - Linje 5. Gamleveg.

### **Teljingar og potensiale**

Gamleveg går parallelt med Hellandvegen og Lektorvegen. Det vart gjennomført teljingar på alle desse tre vegane, og det er tydeleg at syklistar vel Gamleveg framfor Hellandveg og Lektorvegen.

I maksimaltimen om morgonen syner teljinga 31 gåande og 34 syklende. Etter Mobilitetsanalysa (Statensvegvesen, 2016) er det 77 som har denne vegen som kortaste veg til jobb. Etter SVV sine standardar burde Gamleveg ha eigen løysing for syklende; sykkelveg med fortau.

### **Særlege utfordringar**

Strekninga har fleire løysingar for mjuke trafikkantar; fortau, blanda trafikk og gang- og sykkelveg. For at ein syklist skal kunne ha god fart bør ein unngå hyppige systemskifter. Vegen i vest for Fv 152 Folkestadvegen er smal og gjer det utfordrande å utvide med sykkelfelt eller sykkelveg.

Krysset ved Gymnasbakken – Bøgata er utfordrande for dei fleste trafikkantar. Tre vegar møtast i eit stort opent kryss med lite oppmerking eller skilting, og gjer trafikkbildet uoversiktleg.

### **Forslag til tiltak**

Utbetne krysset ved Gymnasbakken for sikrere og direkte gjennomfart for syklende og gåande.

Vurdere muligheit for betre skilting og merking for blanda trafikk. Døme: Sharrows eller dele vegen skilt.

#### **4.2.1.8 Eikavegen**

Eikavegen er 1,8 km lang og strekk seg frå Fv 153 Lifjellvegen til Fv 152 Oterholtvegen. Midtvegs går vegen over Juvsåa.

### **Dagens situasjon**

Eikavegen er nyleg opparbeida med gang- og sykkelveg i 3 m breidde frå Lifjellvegen til Oterholtvegen. Vegen er viktig for skuleelevar til og frå Folkestad skule.

### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar på vegen. Etter Mobilitetsanalysa (Statensvegvesen, 2016) er det 57 personar som har denne vegen som kortaste reiseveg til jobb. På farta til skolen – kampanjen gjennomført 2015 og 2016 syner at det er omlag 50 av 120 elevar som dagleg nyttar vegen til og frå skulen til fots eller på sykkel.

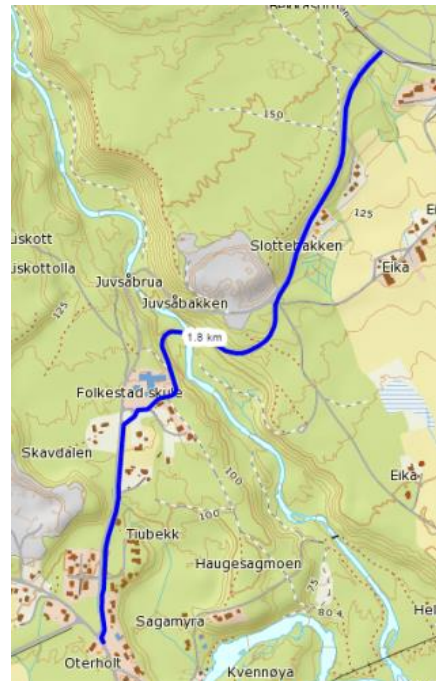
### **Særlege utfordringar**

Kommunen har fått fleire tilbakemeldingar på konflikt mellom gåande og syklende i bakken ned mot Juvsåa.

### **Forslag til tiltak**

Vurdere muligheit for å skilje gåande og syklende ved merking i asfalt. Gang- og sykkelvegen er 2,6 m brei, og er difor etter Statens vegvesen sine standardar for smal for å skilje gåande og syklende.

Forslag er likevel å arbeide vidare med å få merka skilje i denne bakken. Det bør gjennomførast observasjon og teljing på strekninga før og etter gjennomført tiltak. Sidan ei slik løysing avviker frå



Figur 19 - Linje 7. Eikavegen.

Statens vegvesen sine standardar for GS-veg, bør dette tiltaket meldas til SVV som arbeider med pilotar for sykkeltilrettelegging.

#### 4.2.1.9 Ivar Gundersensveg og Bø senteret

Ivar Gundersensveg er ein kort veg som går mellom RV 36 og fram til Lektorveg og Bø skule. Vegen er 150 m lang. Frå Stasjonsvegen går snarveg mot Ivar Gundersensveg gjennom p-område for Bø senteret.

##### Dagens situasjon

Ivar Gundersensveg er i dag tilkøyringsveg til bustadane langs vegen. Vegen er steng for gjennomkøyring, og har difor lav biltrafikk. Enkelte skuleelevar frå Breisås ser ut til å velje Stasjonsvegen, p-område Bø sentreret og Ivar Gundersensveg som skuleveg.



Figur 20 - Ivar Gundersensveg og p-område Bø senteret.

##### Trafikkteljingar og potensiale

Trafikkteljingar i april 2017 syner at det i maksimaltimen (på ei ugunstig tid på året) vart talt 13 gåande og 34 syklende. Dei fleste i retning Bø barneskule mellom kl. 0800-0815. Ein kan difor anta at fleire av desse er gåande og syklende frå Breisås på veg til Bø skule. Av di teljinga er gjennomført i april kan ein også anta at trafikken på denne vegen er noko høgare i sommarhalvåret.

##### Særlege utfordringar

Ivar Gundersensveg har lite biltrafikk, og godt eigna til å gå og sykle på utan behov for særleg tilrettelegging. Det er derimot ei utfordring at skuleelevar kryssar RV 36 i sør, og det er usikkert kva veg elevane nyttar fram til Ivar Gundersensveg. I *Gatebruksutredning Bø sentrum* (Viak, Gatebruksutredning Bø sentrum, 2017) føreslår Asplan Viak gangbru over RV 36 mellom Skoghaugen og Ivar Gundersensveg. I nordenden av vegen kjem gåande og syklende i oppoverbakke mot Lektorvegen, utan markert overgang til Bø skule. Frå Lektorveg er det dårlig sikt mot Ivar Gundersensveg, og den store biltrafikken mot Bø skule er difor til hinder for trykk ferdsel for gåande og syklende fram mot skulen.

##### Forslag til tiltak

Vurdere behov for GS-bru frå Ivar Gundersensveg over RV 36.

Observere sykkelmønsteret til skuleelevar mellom Bø stasjon/Stasjonsvegen fram til Ivar Gundersensveg.

Gjennomføre kampanje for å redusere biltrafikk til Bø skule via Lektorvegen.

TS-inspeksjon av vegen.

#### 4.2.1.10 Prestevegen

Prestevegen er ein gamal veg som tidlegare var hovudvegen i Bø mellom Bø Prestegard og Bø kyrkjene. Strekninga som i dag er att av veggen er 400 m lang.

##### **Dagens situasjon**

Vegen blir i dag nytta som snarveg, særleg til og frå Bø ungdomsskule. Prestevegen er ein sti med vekslande breidde, og til dels gruslagt. Veggen møter RV 36 ved busshaldeplass nedanfor Bø ungdomsskule.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar, men Barnetråkkregistreringar syner at veggen er i dagleg bruk. Veggen frå Prestegarden blir mest bruka, og har det største tilfanget av gåande og syklande frå Langkåshaugen til Bø ungdomsskule. Den sørlege delen frå Kyrkjevegen til RV 36 blir mest nytta av ungdomsskuleelevar frå Nordbøåsen.

Vegen blir også nytta som turveg, og er del av pilegrimsleia mellom Nes kyrkje og Bø kyrkje.

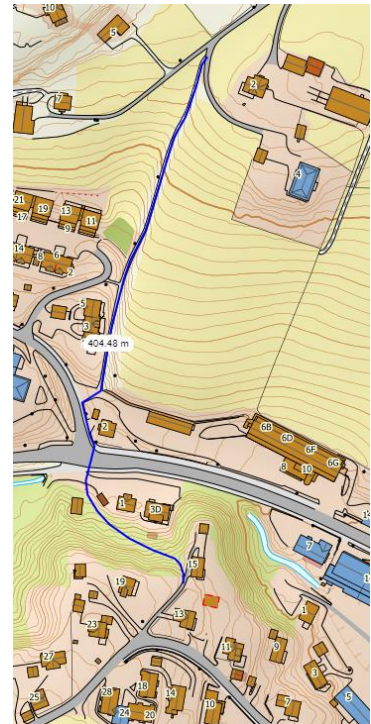
##### **Særlege utfordringar**

Vegen kryssar RV 36 i eit komplisert kryss med særleg mykje trafikk om morgonen. Her er det ingen fotgjengarfelt, det er busstopp på kvar side, og RV 36 har relativ høg ÅDT.

##### **Forslag til tiltak**

Prestevegen er del av hovunett for sykkel som ein av dei viktigaste snarvegane i Bø, og bør driftast deretter. Veggen er for bratt og endar i bilveg ved RV 36, og bør behalde grusdekke for å unngå høg fart.

Kryss RV 36 skal vurderast i samband med mulighetsstudiet for Bøgata, med mål om å mellom anna trygge mjuke trafikantar. Det må leggst til rette for trygg kryssing av RV 36 der Prestevegen møter RV 36.



Figur 21 - Prestevegen

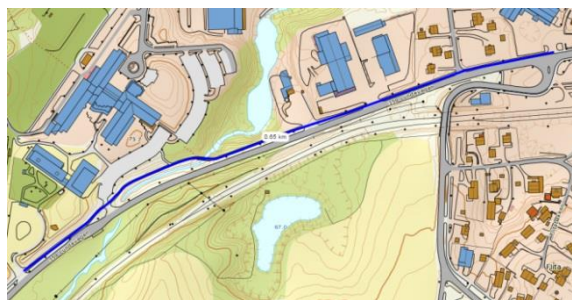
## 4.2.2 Fylkeskommunale vegar

### 4.2.2.1 Fv 359 Lundevegen 1

Denne vegen går frå Borgjavegen til Veslekroa barnehage. Strekninga er 650 m lang.

#### **Dagens situasjon**

Strekninga har i dag gang- og sykkelveg med 2,5 m breidda. Lundevegen er kortaste veg til HSN for studentar busett i Breisås, og difor ein viktig veg for gåande og syklande.



Figur 22 - Linje 12. Lundevegen. Frå Framstadvegen - HSN.

#### **Teljingar og potensiale**

Her syner teljingar og Mobilitetsanalysa at det er mange som beveger seg på sykkel og til fots. Talet på studentar i Bø er i vekst, og med framtidig auke i sykkelbruk, vil eksisterande GS-veg bli for liten.

I maksimaltimen er det talt 80 gåande og 33 syklande.

#### **Særlege utfordringar**

Ingen

#### **Forslag til tiltak**

I og med sykkelfelt blir bygd i Stasjonsvegen, og planlagt i Gullbringvegen, er det naturleg å sjå føre seg same system for syklande her for å unngå systemskifte. På deler av strekket er det derimot 80 sone for bilistar, og i følge vegstandard er det ikkje tilrådelege med sykkelfelt på slike vegar. Løysing for vegen må difor vere å utvide dagens gang- og sykkelveg, anten ved å gjere denne breiare eller ved å utvide med sykkelveg 2,5 m og fortau 1,5 m med ikkje avvisande kantstein, eller redusere fartsgrensa til minimum 50 sone og etablere sykkelfelt i vegbana. Alternativ med sykkelfelt vil vere rimelegaste løysinga.

Elles vil det vere fordelaktig å starte med å forlengje sykkelfelt frå Stasjonsvegen langs Lundevegen og fram til Framstadvegen, for å trygge syklistar gjennom krysset mot Breisås.



#### 4.2.2.2 Fv 359 Lundevegen 2

Lundevegen frå Veslekroa barnehage og fram til Uvdals krysset. Vegen er om lag 3 km lang.

##### **Dagens situasjon**

Langs denne strekninga er det opparbeida ein gang- og sykkelveg med 2,5 m breidde. Denne er laga i to etapper og har belysning langs den nyare delen nærmast campus.

Blir nytta noko til arbeidsreiser og som skuleveg til både vgs, høgskule, barneskule og ungdomsskulen.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar, men etter Mobilitetsanalysa (Statensvegvesen, 2016) er det 72 som potensielt har dette som veg til arbeid.

Gang- og sykkelvegen er godt dimensjonert og vil tole auka bruk. Det er elles planar om utbygging av bustadområdet ved Skyttarvegen. Dersom dette vert ein realitet vil det vere behov for å revurdere strekninga i samband med planlegging av eit eventuelt nytt bustadfelt.

##### **Særlege utfordringar**

Med tanke på trafikksikkerheit kan tilkomsten til gang- og sykkelvegen vere utfordrande frå Tjønnåsvegen og frå Roevegen (Veirudkrysset).

##### **Forslag til tiltak**

Lyssetting av gang- og sykkelvegen frå Veirudkrysset til Uvdalsvegen.

#### 4.2.2.3 Fv 359 Stasjonsvegen

I denne samanhengen reknar vi Stasjonsvegen frå krysset ved Borgjavegen og fram til rundkøyringa. Strekninga er 420 m lang.

##### **Dagens situasjon**

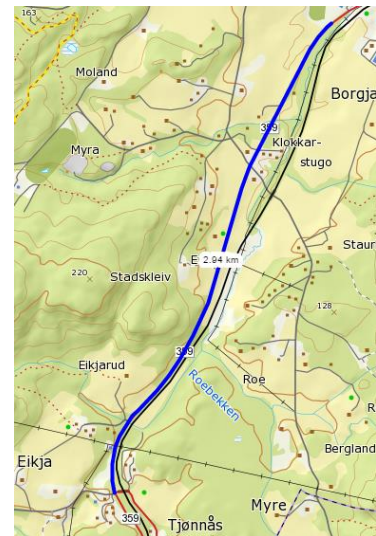
Stasjonsvegen er i dag under ombygging. Det vil i løpet av 2017 bli etablert ny veg, med fortau og sykkelfelt i vegbana. Vegen vil bli opparbeida som ei gate, med grøntareal og opphaldsområder. Alle kryss vil bli stramma inn og kryssingspunkt over vegen vil bli opphøgd og betre belyst.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar, men etter Mobilitetsanalysa er det i underkant av 300 personar i Bø som har denne vegen som kortaste veg til arbeid.

##### **Særlege utfordringar og forslag til tiltak**

Ingen.



Figur 23 - Linje 12. FV 359 Lundevegen. HSN - Uvdalskrysset.



Figur 24 - Stasjonsvegen.

#### 4.2.2.4 Fv 155 Valenvegen

Frå Valen krysset ved RV 36 og fram til Hørte bru. Strekinga er 4,3 km lang.

##### **Dagens situasjon**

Det er ingen tilrettelegging for gåande og syklande langs Valenvegen i dag. Einaste tilrettelegging for mjuketraffikantar i området, er gang-

og sykkelveg frå Gamleveg til Grivireina (sjå kap. 4.3.7.) og ufulstendig gang- og sykkelveg til Grivimoen. Det er under planlegging/bygging nytt vegkryss i Valenkrysset, med tilkomst for gåande fram til den nyetablerte handelsparken.

Valenvegen er skuleveg. Fleire elevar langs denne strekinga har under 4 km potensiell ganveg til Bø skule og Bø ungdomsskule. Vidare er Valenvegen tilkomstveg til handelspark ved Grivimoen, på austsida av Gårdabrua og til Grivi studentheim. I tillegg er det mykje tungtransport langs Valenvegen, og eit sykkelanlegg vil trygge vegen for syklande.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar langs vegen, men etter Mobilitetsanalysa (Statensvegvesen, 2016) er det 75 personar som har kortaste arbeidsveg langs Valenvegen.

##### **Særlege utfordringar**

Valen krysset, med Bøgata og handelspark Grivi. Gårabrua er for smal for både biltrafikk og mjuketraffikantar.

##### **Forslag til tiltak**

Etabler gang- og sykkelveg frå RV 36 Bøgata til Hørte bru.



Figur 25 - Linje 10. FV 551 Lundevegen.

#### 4.2.2.5 Fv 152 Folkestadvegen

Hovudnettet frå Folkestad til Bø sentrum startar ved Bø sommarland og ender i rundkøyringa i sentrum. Vegen er 4 km lang.

##### **Dagens situasjon**

Største del av vegen er opparbeida i 2015 som gang- og sykkelveg, heilt sør til Fokestad bru. Vidare fram til Sandvoll er det blanda trafikk, før gang- og sykkelvegen held fram ned til Gamleveg. Frå Gamleveg til rundkøyringa er det fortau.

Vegen brukast som både skuleveg, arbeidsveg og fritidsveg, og er hovudtransport-åra mellom Bø sentrum og bustadfeltet på Folkestad. Særleg mykje brukt som sykkelveg til fotballbanene på Sandvoll.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljinga på vegen. I underkant av 90 personar har denne vegen som kortaste veg til arbeid på sykkel.



Figur 26 - Linje 11 - Fv 152 Folkestadvegen

### **Særlege utfordringar**

Strekninga har fleire løysingar for syklar, og manglar tilrettelegging for sykkel frå Gamleveg til Bøgata.

### **Forslag til tiltak**

For å fullføre tilrettelegging for sykkel langs Folkestadvegen blir det føreslått å vidareføre sykkelfelt frå Stasjonsvegen og fram til Bø sjukeheim. Pga. mange systemskifte er dette ein viktig veg som bør skiltast godt.

#### **4.2.2.6 Fv 153 Lifjellvegen**

Lifjellvegen frå Folkestadvegen og fram til Eikavegen er del av hovudnett for sykkel. Veggen er 1 km lang.

### **Dagens situasjon**

Lifjellvegen er godt tilrettelagt med gang- og sykkelveg med 3 m breidde. Særleg viktig veg for barneskuleelevar frå bustadfelt Folkestad til Folkestad skule.

### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar. Potensielt sett er det om lag 60 personar som har denne veggen som kortaste sykkelveg til jobb (Statensvegvesen, 2016).

### **Særlege utfordringar**

Ingen langs strekninga, men her kan nemnast kryssing av Folkestadvegen som utfordrande.

### **Forslag til tiltak**

Ingen.



Figur 27 - Lifjellvegen. Folkestad - Eikavegen

#### 4.2.2.7 Fv 155 Vreimsida

Vreimsida er 6,3 km lang og strekk seg frå Oterholtvegen.

##### **Dagens situasjon**

Vegen er kun tilrettelagt som bilveg med 80 sone.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar, men potensielt sett er det i overkant av 20 personar som kan sykle denne vegen til jobb. Barnetråkkregistreringar nemner denne vegen som ein utfordrande veg for skuleelevar.

Både med tanke på lågt potensiale for gåande og syklande og andre prioriterte gang- og sykkelveggar langs innfartsveggar til Bø, vil etablering av gang- og sykkelveg langs Vreimsida ligge fram i tid. Likevel er vegen skuleveg for elevar til Folkestad skule, og ei betre løysing for syklande her vil vere fordelaktig.

##### **Særlege utfordringar**

Utfordrande kryss der Vreimsida, Lifjellvegen, Eikavegen og Oterholtvegen møtast.

##### **Forslag til tiltak**

Etablere vegskulder på 1,5 meter langs vegen.

#### 4.2.2.8 Fv 155 Oterholtvegen

Oterholtvegen går frå krysset ved Vreimsida og Lifjellvegen, og fram til Bø bedehus. Vegen er 1,8 km lang.

##### **Dagens situasjon**

Frå Oterholt og fram til toppen av Langkåshaugen er det ingen tilrettelegging for mjuke trafikkantar. Frå Langkåshaugen, ved innkøyring til Hågåbergja, er det fortau med 1,5-2 m breidde.

Svært få sykklar eller går til og frå jobb/skule i dag. Småskuleelevar som bur på sørsida av Oterholtbrua har i dag rett på taxi til Folkestad skule.

Oterholt til Langkås haugen er det lengste strekket i hovudnett for sykkel utan tilrettelegging for sykkel, og har difor høg prioritet.

##### **Teljingar og potensiale**

Mobilitetsanalyse syner eit tydeleg potensiale (176) for gåande og syklande for bustadområda som har Oterholtvegen som jobb- og skuleveg.

##### **Særlege utfordringar**

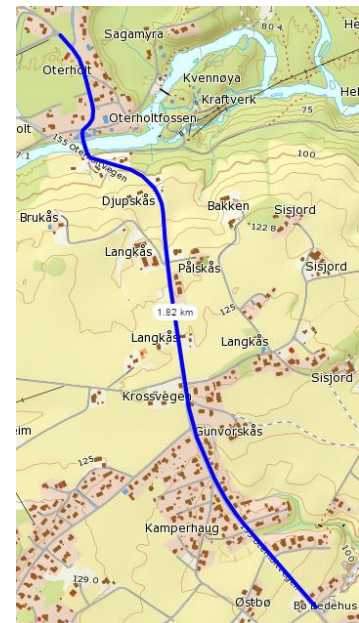
Oterholtbrua er så smal at kun ein bil av gongen kan passere. Det er også smalt areal delar av strekket frå Bø bedehus til toppen av Langkåshaugen, som vil gjere utviding av vegen utfordrande.

##### **Forslag til tiltak**

Etablering av gang- og sykkelveg med minimum 2,5 m breidde.



Figur 28 - Linje 9 - Fv 155 – Vreimsida.



Figur 29 - Linje 9 – Fv 155 Oterholtvegen.

#### 4.2.2.9 Fv 155 Gymnasbakken

Gymnasbakken starter ved Bø bedehus og ender i krysset Bøgata-Gamleveg. Veggen er 560 m lang.

##### **Dagens situasjon**

Langs heile veggen er det i dag fortau med varierende breidde frå 2 m. Dette er ein viktig veg for studentar ved Bø vgs. Bussane stoppar i Gamleveg og studentane går til skulen opp Gymnasbakken. Veggen er også viktig jobbveg for bustadområda på Langkåshaugen og skuleveg til både Bø ungdomsskule og Bø skule. Det er i dag ikkje tilrettelagt for den trafikken som er av gåande og syklende, og det er observert gåande til Bø vgs i vegbana av di fortau er for smalt.

##### **Teljingar og potensiale**

Trafikkteljing og Mobilitetsanalysa (300 har sykkelveg) syner at dette er ein godt trafikkert veg. Det er høg del gåande (104 i makstime), og stort framtidig potensiale for å auke sykkelbruk.

##### **Særlege utfordringar**

Kryss i møte med Gamleveg og Bøgata.

##### **Forslag til tiltak**

Etablere sykkelveg med fortau.

#### 4.2.2.10 Fv 152 Resjemvegen

Frå krysset Steintjønnevegen – Folkestadvegen og fram til Telemarkshallen er del av hovudnett for sykkel. Veggen er om lag 800 m lang.

##### **Dagens situasjon**

Det er i dag ingen tilrettelegging for mjuke trafikkantar langs veggen. Veggen har 80 sone, og er ikkje lyssett.

Veggen er viktig tilkomst til Telemarkshallen der dei fleste aldersbestemte fotballaga i Bø trener vinterstid i perioda november til april. Det er ingen muligheit for buss fram til hallen i dag. Slik situasjonen er blir alle kjørt til trening i Telemarkshallen.

##### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar eller berekningar i Mobilitetsanalysa. I Barnetråkkregistreringa er denne vegestubben nemnt som viktig for å kunne gå/sykle til Telemarkshallen. I tillegg til trening, blir hallen brukt til andre arrangement som loppemarknad.

##### **Særlege utfordringar**

Ingen tilrettelegging for gåande og syklende.

##### **Forslag til tiltak**

Vidareføre gang- og sykkelveg langs Fv 152 Folkestadvegen heilt fram til Telemarkshallen.



Figur 30 - Linje 9 - Fv 144 Gymnasbakken



Figur 31 - Linje 11 - Fv 152 - Resjemvegen.

## 4.2.3 Statlege vegar

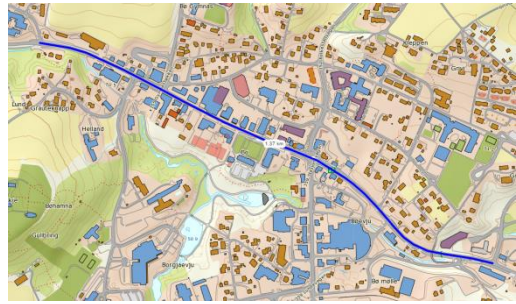
### 4.2.3.1 RV36 Bøgata

I denne samanheng reknar vi Bøgata frå Valen krysset, gjennom sentrum og fram til Bø ungdomsskule ved Frivoll. Denne strekninga er i underkant av 1,4 km lang.

#### **Dagens situasjon**

Det er fortau langs heile strekket på begge sider av vegen frå Frivoll til vegkryss ved Ivar Gundersensveg.

Vidare fram til Valen krysset er det gang- og sykkelveg på sørsida av vegen.



Figur 32 - Linje 8 - RV 36 Bø gata.

#### **Teljingar og potensiale**

Mobilitetsanalysa syner eit høgt potensiale for jobb reiser som kan takast med sykkel via RV36. Med mål om å få fleire til å sykle i Bø, er hovudgata i Bø, Bøgata, ein viktig veg som bør prioritere syklistar.

Andelen gåande og syklende frå sentrum til Valenvegen er ikkje stor i dag, men med auka næringsutbygging i området antar at denne trafikken vil kunne auke. Det er tilrettelagt for fortau forbi Europris fram til Valenvegen. Dette fortauet skal fullførast heilt fram til nye handelspark. Fortau er av SVV ikkje anbefalt som god tilrettelegging for syklende.

#### **Særlege utfordringar**

Strekninga har fleire kryss som er utfordrande for sykkeltilrettelegging;

- 🚲 Utkøyring ved Bø Auto
- 🚲 Innkøyring Esso
- 🚲 Kryssing Gymnasbakken
- 🚲 Kryssing over RV 36 ved Frivoll
- 🚲 Busslommer
- 🚲 Ingen trase mellom Valen krysset og Lektorvegen på nordsida av vegen
- 🚲 Rundkøyringa

#### **Forslag til tiltak**

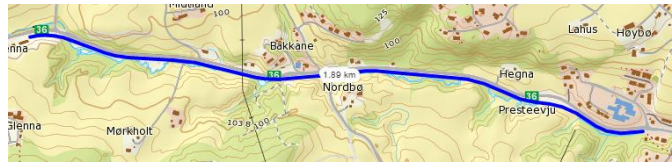
Jamfør Sykkelhandboka (SVV) skal vegar med ÅDT over 4000 leggast til rette med sykkelfelt i bae retningar. I Bøgata er ÅDT 9300. Med etablering av sykkelfelt i Stasjonsvegen, og regulert til sykkelfelt i Gullbringvegen, ser ein det som fordelaktig å vidareføre same løysinga i Bøgata. Med ungdomsskulen i vest og nyetablering av næringsområde i aust, føreslår ein å vidareføre sama løysing frå Frivoll og heilt fram til Valen krysset.

Bøgata er 14 m eller breiare heile vegen frå Frivoll til Ivar Gundersensveg. Frå Ivar Gundersensveg til Valenvegen, er det rundt 12 m. Dette inneber at det kan vere vanskeleg å få plass til både bilveg, fortau og sykkelfelt heile vegen til Valenvegen.

Endeleg løysing for strekninga må avgjerast i ei prosjekteringsfase. I regi av Bygdepakke Bø, vil Statens vegvesen gjennomføre ei moglegheitsstudie av Bøgata i løpet av 2017, for å arbeide fram alternative løysingar for RV 36 mellom Valenvegen og Frivoll, og forbetre trafiktryggleiken for mjuketrafikkantar.

#### 4.2.3.2 RV 36 Seljordvegen

Langs Seljordvegen frå Frivoll ved Bø ungdomsskule og fram til avkøyring til Forbergvegen ved Glenna. Strekninga er om lag 1,9 km lang. Frå Glenna går vegen vidare mot Seljord fram til Øvrebø.



Figur 33 - Linje 8 - RV 36 Seljordvegen

#### **Dagens situasjon**

Mellom Frivoll og Glennabakken er det gang- og sykkelveg med 3 meter breidde. Vegen er godt dimensjonert for trafikk langs Seljordvegen, og er oppsamlingsveg frå Forberg/Bakås og Nordbøåsen. Gang- og sykkelvegen er relativt nyetablert, og godt dimensjonert for framtidig auke av gåande og syklande. Vidare frå Glennabakken til Øvrebø er det ingen tilrettelegging for syklistar eller gåande.

#### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar på strekninga. Mobilitetsanalysa syner at det er om lag 100 personar som kan ha sykkelavstand frå arbeid til heimen, om lag fram til gamle Forberg skule.

#### **Særlege utfordringar**

Kryssing over RV36 til Forberg/Bakås. Det er ingen tilrettelegging for trygg kryssing av Seljordvegen til Glennabakken. Utrygg skuleveg, både med tanke på sykle til skulen og gå til busshaldeplass.

#### **Forslag til tiltak**

Vidareføre gang- og sykkelveg frå Glennabakken til Øvrebø, og vurdere moglege tiltak for tryggare kryssing av RV36 til Glennabakken.

#### 4.2.3.3 RV36 Gvarvvegen

Frå Mannebru og fram til Sauherad kommunegrense. Strekninga er i overkant av 800 meter.

#### **Dagens situasjon**

Det er ingen tilrettelegging for gåande og syklande på denne strekninga. Bø og Sauherad kommune har gått saman om å arbeide for regulering og prosjektering av GS-veg frå Mannebru og fram til Gvarv sentrum i Sauherad. Det er i denne samanheng søkt om eksterne midlar for dette arbeidet. Planen er og ferdigstille denne prosjekteringar i 2019, med mål om å framskynde fysisk opparbeiding av GS-vegen.



Figur 34 - Linje 8 - RV 36 Gvarvvegen

#### **Teljingar og potensiale**

Det er ikkje gjennomført teljingar for vegen. Mobilitetsanalysa syner at om lag 20 personar har sykkelveg til/frå arbeid langs denne vegen. Vegen er også eit viktig bindeledd mellom dei to sentra Bø og Gvarv, med bustadområder og handel, og er i så måte ei viktig strekning.

#### **Særlege utfordringar**

Ingen tilrettelegging for gåande og syklande mellom Gvarv og Mannebru langs riksveg.

#### **Forslag til tiltak**

Gjennomføre forprosjekt, med prosjektering og regulering av GS-veg frå Mannebru til Gvarv.

## 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 lokaliserast til strategiske målpunkt i tilknytning til hovudnettet for sykkel, og så tett på reisemålet som mogleg. Ein bør i størst mogleg grad oppnå gangavstand på under 25m frå sykkelparkering til reisemål.

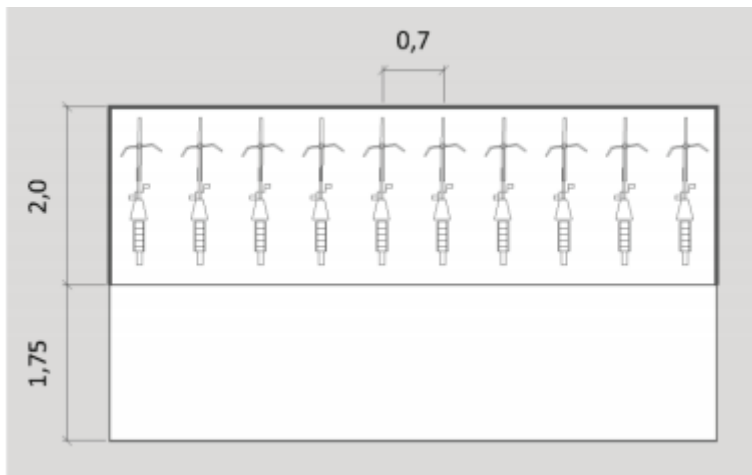
Ved all areal- og transportplanlegging må det setjast av areal for fysisk tilrettelegging av parkeringsplassar for sykkel. Sykkelhandboka (Statens vegvesen, 2014) gir ei god anbefaling for minimum tal på parkeringsplassar for sykklar i tabellen under.

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 <sup>2</sup>
Kultur- og idrettsarenaer	2 sykkelplasser pr 10 seter

Figur 35 - Anbefala areal for fysisk tilrettelegging av parkeringsplassar for sykkel. (Sykkelhandboka, SVV, 2014)

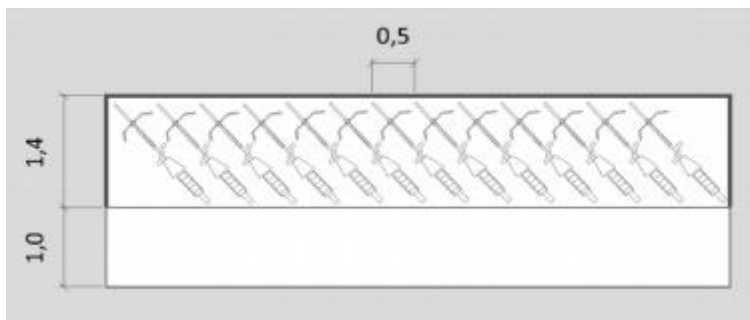
### 5.2 Utforming

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. Sykkelparkeringar kan anten utformast som *rette* eller *skråstilte*.



Figur 36 - Arealbruk sykkelparkering (Sykkelhandboka, SVV, 2014)





Figur 37 - Arealbruk for skråstilt sykkelparkering (Sykkelhandboka, SVV, 2014)

## 6 Skilting og merking

Det må gjerast eit val om ein skal skilte sykkelruter eller om ein berre skal legge til rette ein trasé der dei syklende sjølv må finne fram. Det må utarbeidast eigen plan for skilting av hovudnett for sykkel i Bø.

### 6.1 Skilting av hovudnett for sykkel

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



Figur 39 - Skilt 518 Gangveg



Figur 38 - Skilt 522  
Gang- og sykkelveg

Vegvisningsskilting for sykkelruter skal skiltast med skilt 751-757.



Figur 41 - Sykkelskilt 753



Figur 40 - Sykkelskilt 751

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

- 🚲 Informasjon om en gangtrasé til viktige målpunkt
- 🚲 Informasjon om standarden på gangvegen (spesielt tilrettelagt for sykkel, blanda trafikk eller liknande)

## 7 Drift og vedlikehald

Dersom Bø kommune skal auke talet på syklande og redusere intern biltrafikk er det viktig at mange fleire sykklar også om vinteren. God vinterdrift er difor heilt avgjerande for å oppnå måla nedsett i Bygdepakke Bø og Sykkelbygda Bø.

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 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.

*«Ferdelsarealet for gående og syklende skal være farbart og attraktivt for fotgjengere og syklistar slik at de foretrekker å ferdes der framfor kjørebane.» (Statens vegvesen)*

Vegane i Bø er drifta av både Statens vegvesen og Bø kommune. Kommunen brøyter og drifter sine eigne vegar, medan Statens vegvesen driftar statlege og fylkeskommunale vegar. 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 opprerar 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 vegen vere fri for snø og is. Ved vêrtilhøve når salt gir ønska effekt, skal det vere svart asfalt.
- 🚲 Salt skal brukas for å behalde bar veg.
- 🚲 Ved snøvêr skal det først brøytast, så børstast og deretter saltast.
- 🚲 Sand skal brukast når temperatur eller vêrtilhøva er slik at ein ikkje oppnår gode nok forhold ved hjelp av brøyting, børsting og salting.
- 🚲 Ved vêrhendingar 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 brøytast 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 (rekkverk 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 tilknytningar med offentleg veg takast i vare, inkludert lommer og inn- og utkøyningar til sideanlegg.

## 7.2 Dagens standard for vintervedlikehald

Statens vegvesen brøyte i dag sine vegar med vinterdriftsklasse GsB. Bø 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

Vintervedlikehaldet bør vere av ein slik karakter at det skal vere attraktivt å velje sykkel på jobb- og skuleveg også gjennom vinteren for fleire. Dette vil nødvendigvis krevje at ein prioriterer vedlikehaldet høgare enn tidlegare.

Det er hovudnett for sykkel anbefala vinterdriftsklasse GsA etter Statens vegvesen sin standard. Likevel er dette tenkt først og fremst for vegar i større byar med høg trafikk. GsA medfører fleire utfordringar, både på kostnadssida men også med tanke på miljøet. Salting gir tilsig av klorider i vassdrag, og bør konseskvensutgreiast dersom ein ønskjer å innføre dette i Bø sin driftsplan. I Bø er heller ikkje trafikkmengden høg sett i samanlikning med dei større norske byane.

Ein tilrår difor i denne planen at ein går inn for vinterdriftsklasse GsB. Denne vedlikehaldsklasse vil vere ei betydeleg forbetring for vintersyklistar i samanlikning med dagens standard for dei kommunale vegane.

### Forslag til tiltak

- 🚲 Innføre vintervedlikehaldsklasse GsB på dei kommunale vegane i hovudnett for sykkel.

## 8 Handlingsdel 2017-2021

Ved gjennomgang av sykkelnettet er det vurdert forslag til fysiske tiltak for å legge betre til rette for syklistar. Desse tiltaka, og andre tiltak som skal betre fysisk tilrettelegging for syklistar er prioritert i tabellane under. Tiltaka er henta frå vurdering av strekvisse løysingar i kap. 5. Tiltaka er skilt i ulike tabellar for kommunale, fylkeskommunale og statlege vegar.

Fylgjande er vektlagt ved prioritering av tiltak:

- 🚲 Potensiale for sykkel jf. Mobilitetsanalysa (Statens vegvesen, 2016)
- 🚲 Manglande lenkar i sykkelnettet
- 🚲 Skuleveg

Det er for kvart tiltak gjort eit anslag på kva prosjektering og gjennomføring vil koste. Dette anslaget er kun vegleiane, og vil måtte justerast. Ved prosjektering av tiltaka vil ein kome fram til faktisk kostnad for gjennomføring. Overgang til ny standard for vintervedlikehald for hovudnett for sykkel vil driftskostnader variere frå kvart år etter vår tilhøva.

### 8.1 Kommunale vegar

#### 8.1.1 Større investeringstiltak Bø kommune 2018 - 2021

Pri.	Nr på kart	Strekning	Tiltak	Lengde	Prosjektering	Anslått kostnad	Gjennomføring	Anslått kostnad	Eigen finans.	Ekstern finans.
1		Ved 2 sentrale vegar; t.d. Bordvegen, Sandvoll, Evjudalen	Sykkelteljar ved 2 hovudruter		2017		2018	350	eige arbeid	350
2	LP5-02/03	Gamleveg	Forbetre gjennomkøyringshinder - pullerhinder		ingen	0	2018	100	50	50
3	L1-02	Bordvegen-Jernbanebru	Ny GS-veg - steinlegge overgang til grussti frå Åsenjordet.	700 m	2018	100	2019	1 000	550	550
4	LP1-04/L3-04	Kryss Bordvegen-Flitavegen	Utbetre kryss for å auke tryggleiken		2018	50	2019	500	525	525
5	L2-01	Kåsinvegen-Maurtua barnehage	Ny GS-veg	120 m	2018	50	2019	500	275	275
6	L2-03	Stabbursåsen-Torstveitvegen nedre	Ny GS-veg	450 m	2019	100	2020	1 000	550	550
7	L2-03	Stabbursåsen-Torstveitvegen nedre	Ny LED belysning	450 m	2019	25	2020	250	150	150
8	L2-02	Maurtua barnehage - Stabbursåsen	Ny asfaltert GS-veg og lyssette.	140 m	2020	30	2021	300	180	180
9	L3-02/03	Flitavegen	Upprusting Flitaveg - utvide veg 50 cm - utvide fortau - LED lys - nye kummer - reasfaltering - nytt autovern	510 m	2020	200	2021	2 000	2 200	0
10	L5-03, L5-05, (L5-01)	Gamleveg - Grivistudentheim	Oppgradere veg til asfaltert GS-veg	370 m	2020	50	2021	500	300	300
11	L1-04	Bordvegen-Jernbanebru	Sykkelfelt i retning sentrum	700 m	2021	150	2022	1 500	900	900

### 8.1.2 Mindre investeringstiltak Bø kommune 2018

Prioritering	Nr på kart	Strekning	Tiltak	Lengde	Prosjektering	Anslått kostnad	Gjennomføring	Anslått kostnad	Eigen finansiering	Ekstern finansiering
1	L7-02	Eikavegen	Merke skilje mellom gåande og syklande i bakke mot Juvsåbrua.	300 m	ingen	0	2018	20	10	10
2	L5-09/08 /07/06	Gamleveg	Dele vegen skilting/merking, og skilte målpunkt		ingen	0	2018	20	10	10
3	L4-02/03/04	Evjudalen	Markere skilje mellom gåande og syklande i vegbane.	1 km	ingen	0	2018	50	25	25
4	L2	Kåsinjordet - Bø sentrum	Sykkelskilting		ingen	0	2018	15	8	7
5	L1	Venåsvegen-Bø sentrum	Sykkelskilting		ingen	0	2018	10	5	5
6	L6	Nordbø - Bø sentrum	Sykkelskilting		ingen	0	2018	10	5	5
7	LP7-01	Sykeloppstillingsplass Folkestad skule	Steinlegge sykkelparkering		ingen	0	2018	15	7	8
8	L7-02	Eikavegen	Sykkelskilting		ingen	0	2018	10	5	5
<b>Summering</b>								<b>150</b>	<b>75</b>	<b>75</b>

### 8.1.3 Andre tiltak

Prioritering	Nr på kart	Strekning	Tiltak	Lengde	Gjennomføring	Anslått kostnad
1		Sentrale målpunkt i Bø	Sykkelteljing p-områder		2017	eige arbeid
2		Skular og offentlege bygg	Teljing av sykkelparkeringar for å vurdere behov for parkering		2017	eige arbeid
3	L2-04	Nedre del av Torstveitvegen	Omreguler til GS-veg med køyring til eigedomar	60 m	2017	eige arbeid
4	L7-04	P-område Folkestad skule	Observasjon og sykkelteljing		2017	eige arbeid
5	L5-01	Gamleveg - Grivistudentheim	Sykkelteljing		2017	eige arbeid
6	LP1-02/05 og LP3-02	Innkøyringar og hekkar	Kontakte grunneigarar for å fjerne hinder for sikt og grus/sand på fortau og GS-vegar		2017	eige arbeid
7	LP1-10	Elgfaret-Venåsvegen-Bordvegen	Observasjon og sykkelteljing i vegkryss, om konflikt mellom sykkel og biltrafikk.		2017	eige arbeid
8	L1,L2,L3,L4,L5,L6,L7	Kommunale vegar i hovudnett for sykkel	TS-inspeksjon	11 km	2020	eige arbeid
9		Lokalnett for sykkel	Definere lokalnett		2020	eige arbeid
10		Lokalnett for sykkel	TS-inspeksjon		2020	eige arbeid
11		Bø skule	Kampanje for redusert køyring til skulen		2018	eige arbeid

### 8.1.4 Driftstiltak på kommunale vegar 2017-2018

Prioritering	Nr på kart	Strekning	Tiltak	Lengde	Gjennomføring	Anslått kostnad	Eigen finansiering
1	LP1-01	Venåsvegen-Bø sentrum	Fjerne vekster som hindrar sikt.		2017	0	0
2	L6-01	Kyrkjebakken. Gullbringvegen - Grauteknapp.	Lapping fortau og rundt kum		2017	5	5
3	L6-03	Gregarsveg	Gruse og høvle	1 km	2017	25	25
4	L2-05	Torstveitvegen - Gangbru RV 36	Lapping/ reasfaltering		2018	70	70
5	LP1-06, LP4-01/02/03/4	Bordvegen - Evjudalen	Fjerne tersklar, hol ujamne flater i GS-veg, i asfalt og ved bruer.		2018	15	15
6	L6-01	Kyrkjebakken. Gullbringvegen - Grauteknapp.	Reasfaltere	200 m	2018	150	150
7	L5-06	Gamleveg. Bø skule - Bø sjukeheim	Reasfaltere	150 m	2018	150	150
8	L5-03	Gamleveg. Bø skule mot Griv studentheim.	Skrape/gruse	130 m	2018	10	10
9	L5-02	Gamleveg. Grivi studentheim og opp bakke mot Bø skule.	Reasfaltere	180 m	2018	75	75
10	L4-01	Framstadvegen. Frå Lundevegen og halvvegs mot Evjudalen.	Reasfaltere	90 m	2018	100	100
11	L5-08	Gamleveg	Reasfaltere frå Folkestadvegen til Hellandvegen.	250 m	2018	225	225
12		Hovudnett for sykkel	Igangsetting av driftsavtale om vintervedlikehaldsklasse GsB	11 km	2018	250	250
13	L1-03	Borgjavegen. Jernbanebru - Jernbanestasjon	Reasfaltere GS-veg, og nyoppmerking av fotgjengerfelt.	150 m	2018	75	75
14	LP5-01	Gamleveg, bak Bø skule	rette opp skilt		2018	0	0

### 8.1.5 Investeringskostnadar kommunale vegar 2018 - 2021

	Prosjektering	Bygging	Sum	Eigne midlar	Eksterne midlar	
2018	200		600	800	225	575
2019	125		2 000	2 125	1 063	1 063
2020	280		1 250	1 530	765	765
2021	150		2 800	2 950	1 475	1 475
Summering	755		6 650	7 405	3 528	3 878

### 8.1.6 Ekstra driftskostnader kommunale vegar 2018-2021

For å auke trafikktryggleik og framkome for syklistar i Bø, er det lagt fram forslag til forbetringar i drifta for å oppretthalde eit sykkelnett med god standard. For å klare dette er det behov for auke driftsmidlane. Tiltak som vil gi auka driftskostnader:

- 🚲 Strakstiltak for rask forbetring av dekke i hovudnett for sykkel i 2018
- 🚲 Hyppigare behov for årleg lapping og reasfaltering av vegar i hovudnett for sykkel for å oppretthalde standard
- 🚲 Overgang til vintervedlikehaldsklasse GsB

År	Tiltak	Driftskostnader	Årleg driftskostnader
2018	Sommarvedlikehald	900	1 150
	Vintervedlikehald	250	
2019	Sommarvedlikehald	100	350
	Vintervedlikehald	250	
2020	Sommarvedlikehald	100	350
	Vintervedlikehald	250	
2021	Sommarvedlikehald	100	350
	Vintervedlikehald	250	

## 8.2 Fylkeskommunale vegar

Prioritering	Nr på kart	Strekning	Tiltak	Lengde	Prosjektering
1		Hovudnett for sykkel	TS-inspeksjon		
2	L9-02	Fv 155 Oterholtvegen	Etablere GS-veg	1,8 km	Må regulerast
3	L9-01	Fv 155 Gymnasbakken	Etablere sykkelveg med fortau	560 m	Må regulerast
4	L12-01	Lundevegen, strekninga Stasjonsvegen - Framstadvegen.	Sykkelfelt i vegbana. Forlengje frå Stasjonsvegen.	120 m	Må regulerast
5	L10-01	Fv 551 Valenvegen	Etablere GS-veg	4,3 km	Må regulerast
6	L11-01	Fv 152 Folkestadvegen	Sykkelfelt frå rundkøyringa til Gamleveg.	350 m	
7	L11-03	Fv 152 Resjemvegen	Vidareføre GS-veg heilt fram til Telemarkshallen	0,7 km	
8	L9-03	Fv 155 Vreimsida. Oterholt til Erikstein/hengebru	Utvide vegskulder med 1,5 m.	6,3 km	
9	L12-02	Lundevegen, frå HSN - Framstadvegen.	Utvide tilrettelegging for sykkel. Sykkelveg eller sykkelfelt.	550 m	
10	L12-03	Lundevegen frå Veirudkrysset til Uvdalsvegen.	Lyssetting av GS-veg og reasfaltering.	2 km	

### 8.3 Statlege vegar

Prioritering	Nr på kart	Punkt/kryss	Tiltak	Lengde	Prosjektering
1	L8-01	Gvarvvegen	GS-veg til Sauherad kommunegrense	800 m	Må regulerast
2	L8-03	Bøgata. Valen krysset - Frivoll	Mulighetsstudie	1,4 km	
3	L8-05	Seljordsvegen. Forberg-Øvrebø	GS-veg	7,5 km	Må regulerast



## 9 Referansar

- 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 gåande og syklende i Bø sentrum*. Bø kommune.
- Bø kommune. (2017). *TS-inspeksjon Venåsvegen – Bordvegen – Framstadvegen – Evjudalen*. Bø kommune.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *St. Meld. 18 Bærekraftige byar og sterke distrikt 2016-2017*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- 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. (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.
- Statensvegvesen. (2016). *Mobilitetsanalyse for Bø*.
- Telemark fylkeskommune. (2015). *Regional plan for samordna areal og transport for Telemark 2015-2025*.
- Vegdirektoratet. (2014). *Nasjonal sykkelstrategi 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.

## 10 Vedlegg

Vedlegg 1. Kart1\_Hovudnett for sykkel\_Bø kommune

Vedlegg 2. Kart2\_Framtidige løysingar i hovudnett for sykkel\_Bø kommune

Vedlegg 3. Rapport teljing av gåande og syklande i Bø sentrum 2016

Vedlegg 4. Teljing Ivar Gundersensveg

Vedlegg 5. TS-inspeksjon Flitavegen 2017

Vedlegg 6. TS-inspeksjon Grivireina Gamleveg 2017

Vedlegg 7. TS-inspeksjon GS-veg Eikavegen 2017

Vedlegg 8. TS-inspeksjon Kåsinjordet – Bø skule 2017

Vedlegg 9. TS-inspeksjon Nordbøvegen – Gregarsveg – Kyrkjebakken 2017

Vedlegg 10. TS-inspeksjon Venåsvegen – Bordvegen – Framstadvegen – Evjudalen 2017

Vedlegg 11. Tiltakskart Hovudnett for sykkel\_Bø kommune\_2017