



Bø kommune



Bygdepakke Bø

Sluttrapport frå forprosjektet 2016-2017

1	Bakgrunn og mål	3
1.1	Bakgrunn og behov for Bygdepakke Bø	3
1.2	Grunnlag for forprosjektet	3
1.3	Prosjektmål.....	4
2	Resultat frå forprosjektet	5
2.1	Areal- og transportplanlegging.....	5
2.2	Forsking	13
2.3	Sykkelbygda	15
2.4	Førebu hovudprosjekt	17
2.5	Konkretisere mål for Bygdepakke Bø.	19
2.6	Plan for hovudprosjekt	19
3	Rammer og ressursar	20
3.1	Rekneskap for forprosjektet.....	20
3.2	Ressursar	22
4	Eigarskap og organisering.....	22
4.1	Organisering	22
4.2	Partnarar og samarbeid.....	22
4.3	Målgrupper.....	23
4.4	Brukarmedverknad og kommunikasjon i forprosjektet	23
4.5	Risikofaktorar	24
5	Prosjektstyring og oppfølging	24

1 Bakgrunn og mål

1.1 Bakgrunn og behov for Bygdepakke Bø

Bø kommune samarbeider med Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og Fylkesmannen i Telemark om Bygdepakke Bø; ei langsiktig satsing for å redusere interntrafikken, auke andelen som går, sykklar og reiser kollektivt og gjere Bø sentrum meir attraktivt for innbyggjarar og næringsliv. Som ledd i denne satsinga er det også signert ei avtale med Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen om Sykkelbygda Bø. Konkret har forprosjektet Bygdepakke Bø bidratt med erfaringar og kunnskap om metodikk for klimaeffektiv areal- og transportplanlegging, tilrettelegging for gåande og syklende, styrking av kollektivknutepunkt, samt utvikling av sunne og trygge bustadmiljø gjennom fortetting ibygdar og små byar.

Bygdepakke Bø har som mål å redusere den interne biltrafikken gjennom heilskaplege plangrep og hensiktsmessige tiltak, og samtidig ivareta og auke folketalsveksten og besøks- og næringsattraktiviteten. Bø er eit attraktivt regionsenter midt i Telemark, ein liten kommune i sterk vekst (3,9 % vekst siste 12 månader per 1.7. 2016, og i følge SBB, sterkast vekst i landet i denne perioden). Spesielt ved dette er at folketalsveksten i Bø har vore sterk over lang tid, og dei framskrivne prognosane syner at veksten skal halde fram. Bø kommune har i dag om lag 6300 innbyggjarar, eit naturleg omland med om lag 15000 innbyggjarar og eit kompakt handelssentrum, der også campus for 2800 studentar ved Høgskolen i Sørøust-Noreg er lokalisert. Sjølv om kommunen har god arealtilgang og aukande press på å utnytte areal omkring, blir det jobba systematisk mot spreining og tapping av tenester og funksjonar i sentrum. Det blir ført ein streng politikk i tråd med dagens sentrumsgrense, og det er ikkje etablert kjøpesenter for detaljvarehandel utanfor sentrumsgrensa. Avstand til næraste by er 30 km (Notodden) og til Grenland 50 km (Skien og Porsgrunn). Resultat frå forstudien (august 2015-juni 2016) har vore førande for forprosjektets innretning, mål og tiltak. I forstudien er det gjennomført ei rekke kartleggingar og analyser som samla sett gir eit godt bilde av situasjonen og potensialet i høve til personbiltrafikken, del som går og sykklar, sykkelveggar og snarveggar, trafikkfarlege punkt, avstandar frå bustadområda til sentrum, parkering og fortetting i sentrum. Det blir stadfesta at om lag 80 % av personbiltrafikken i Bø sentrum er internttrafikk, men i ein miks av besøkande til Bø, pendlarar inn og bygdas eigne innbyggjarar på veg til skule, barnehage, arbeid, handel og fritidsaktivitetar.

1.2 Grunnlag for forprosjektet

1.2.1 Styringsgruppa sitt vedtak

Styringsgruppa for Bygdepakke Bø gjorde vedtak i møte 16. juni 2016: *«Bygdepakke Bø førast vidare som forprosjekt med same styringsgruppe og arbeidsgruppe som i forstudien. Sykkelbygda organiserast som delprosjekt under Bygdepakke Bø i forprosjektet. Målet er at Bygdepakke Bø skal ha både regional og nasjonal interesse og verdi. Dette må speglast i arbeidsmåter, samarbeidsløysingar og finansiering av prosjektet.»*

1.2.2 Kommunestyrevedtak

Kommunestyret i Bø gjorde samrøystes vedtak om vidareføring i forprosjekt 12. september 2016.

1.2.3 Samarbeidsavtale

Bygdepakke Bø er forankra i utkast til revidert samarbeidsavtale mellom Bø kommune og Telemarkfylkeskommune 2014-2016.

1.3 Prosjektmål

I samfunnsdelen til kommuneplan for Bø (2013-2025) er klimaendringane peika på som vår tids største utfordring, og Bø kommune må innrette utviklinga i retning av eit samfunn med låge utslepp. Det er vidare eit mål å legge til rette for etablering av nye verksemder og arbeidsplassar (500 nye arbeidsplassar i planperioden). Bø har i følge tal frå SSB, vekst i talet på arbeidsplassar i 2015, i tillegg til netto inn- og utpendling, og det er eit mål å halde oppe denne veksten. Målet for å sikre ein netto vekst i arbeidsplassar i regionen som minst er i takt med befolkningsutviklinga i regionen. Dette skal ivaretakast gjennom tiltak for å bevare eksisterande næringsliv, få til vekst gjennom knoppskyting og nyskaping, stimulere til eit betre samarbeid mellom næringslivet i regionen, utnytte lokale kompetansefortrinn og sikre framoverlente og næringsvenlege kommunar og eit aktivt rettleiings- og verkemiddelapparat. Bø er nest største studiestad i Høgskolen i Sørøst-Noreg (2800 studentar) – og vil med dette utgangspunktet konkret utvikle næringsetableringar kopla til kunnskapsmiljø ved HSN. Samfunnsdelen har også ambisiøse målsettingar om ei positiv utvikling i folkehelseprofilen og at Bø skal ha eit fortetta og levande sentrum der ein gradvis bygger ein kvartalsliknande struktur. I Bygdepakke Bø satsar vi på å utvikle ny metodikk for heilskapleg og klimavenleg areal- og transportplanlegging i bygder og mindre regionsenter. Vi meiner at prosjektet vil ha overføringsverdi for andre regionsenter, bygder og små byar. I tillegg vil funn og kunnskap i dette arbeidet også kunne vere vesentlege innspel til ny klimastrategi for Telemark.

1.2.1 Effektmål

- Reduksjon av intern personbiltrafikk i Bø sentrum frå 2015-nivå og auke andelen gåande, syklende og kollektivdel minimum i tråd med nasjonale mål.
- Fortette med bustader og kunnskapsbaserte arbeidsplassar, handels- og servicenæring og småskala næringsverksemder i Bø sentrum

1.2.2 Andre effektar av prosjektet:

- Betre folkehelse og endra haldningar til bilbruk og miljøvenleg transport
- Reduserte klimagassutslepp frå biltrafikk
- Auka attraktivitet for Bø som regionsenter

1.2.3 Resultatmål for forprosjektet

- Talfesta effektmål; tal for reduksjon av interntrafikken og måltal for fortetting
- Definert eit hovudnett for sykkel som ledd i utarbeidinga av sykkelplan for Sykkelpakke Bø
- Gjennomført utredning om parkering i Bø sentrum
- Utarbeidd gatebruksplan for Bø sentrum
- Etablert samarbeid med Jernbaneverket, ROM Eigedom, Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen om vidareutvikling av det regionale kollektivknutepunktet Bø stasjon
- Skilta hovudsykkelnett i sentrum
- Søkt regionale forskingsfond Oslofjordfondet og gjennomført eit kvalifiseringsprosjekt i samarbeid med TØI og Distriktssenteret. Kvalifiseringsprosjektet er ein pilot for auka kunnskap om attraktiv og bærekraftig stads- og transportutvikling i distrikta. I forprosjektet vil TØI gjennom ein casestudie av Bygdepakke Bø, undersøke korleis «bypakker» på bygda er sett saman, kva for tiltak og innretningar det blir satsa på og resultata av desse
- Definert kriterier for utveljing av casekommunar og partnarar, gjennomført partnarsøk og sendt søknad til Interregprosjekt i program 5 A – Bærekraftig transport. Utførast i samarbeid med Distriktssenteret
- Utarbeidd kommunikasjons-, kampanje- og medverknadsstrategi for Bygdepakke Bø
- Utarbeidd hovudprosjektplan for Bygdepakke Bø

2 Resultat frå forprosjektet

Oppgåvene i forprosjektet har vore organisert i fire arbeidspakker: 1) Areal- og transportplanlegging, 2) Forsking, 3) Sykkelparkering Bø og 4) Førebu hovudprosjekt.

Resultat og funn i forprosjektet (august 2016- august 2017) ¹ vil vere førande for hovudprosjektets innretning, mål og tiltak.



2.1 Areal- og transportplanlegging

Styringsgruppa gjorde vedtak om å splitte gatebruk og parkering i to oppdrag, og det er utarbeidd ei gatebruksutgreiing og ei parkeringsutgreiing for Bø sentrum av Asplan Viak.

2.1.1 Gatebruksutgreiing

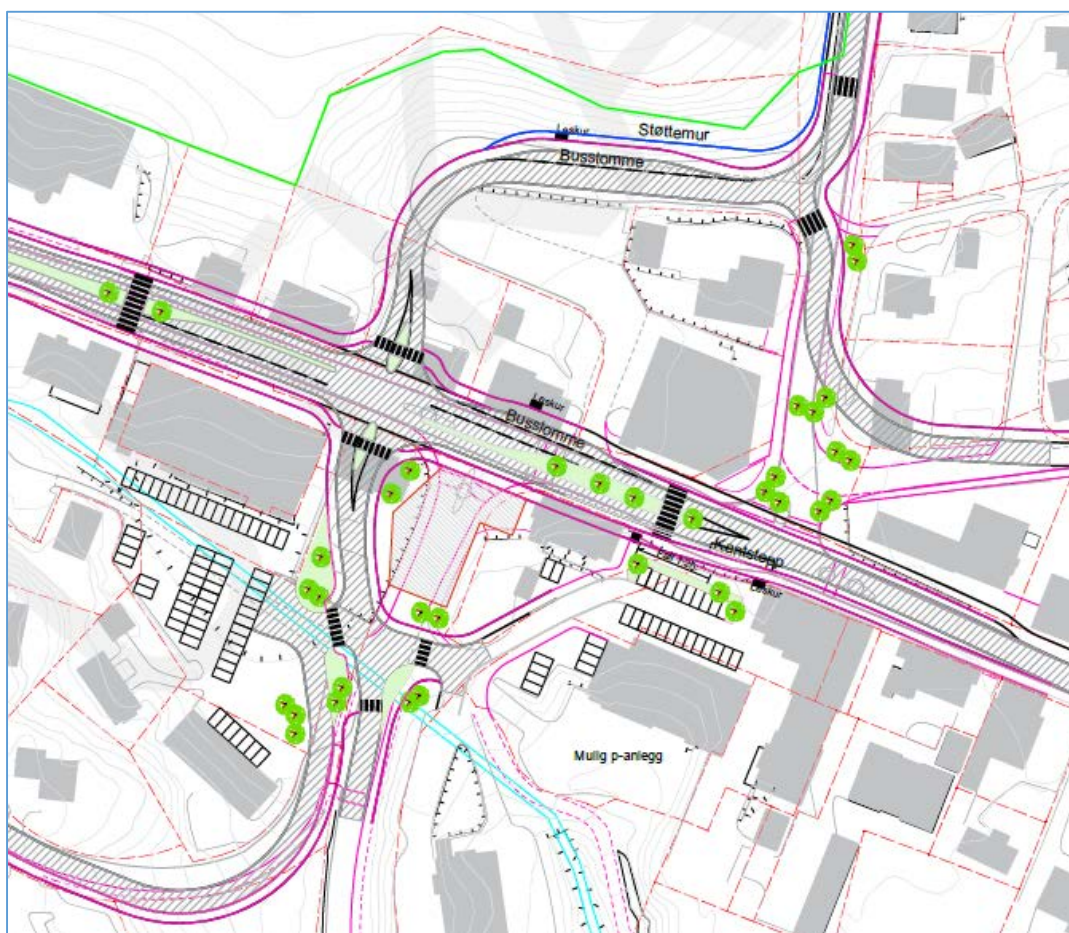
For å nå målet om redusert biltrafikk i Bø sentrum, må det tilretteleggast for andre trafikantgrupper, slik at det blir meir attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Utgreiinga viser overordna trafikale prinsipp for alle trafikantgrupper med tilrådingar for køyremønster for bil og buss, løysingar for farleg kryss rv 36-Gymnasbakken-Gullbringvegen-Kyrkjevegen, framtidig funksjon for Møllevegen og veg frå Expertsenteret til Grivi torg parallelt med Stasjonsvegen, trafikkavvikling ved Bø skule, hovudruter for sykkel og prioritert gangnett.

Tilrådingar og forslag til løysingar

Til grunn for tilrådingane i utgreiinga ligg ein ATP-modell, dvs at det er gjort analyse av kva for strekningar som har størst potensiale for gåande og syklande, både eksisterande og forslag til nye lenker. Det er foreslått tiltak for å komplettere og utbetre gangnettet i sentrum.

¹ Sluttrapport for forprosjekt Bygdepakke Bø 2016-2017, Bø kommune

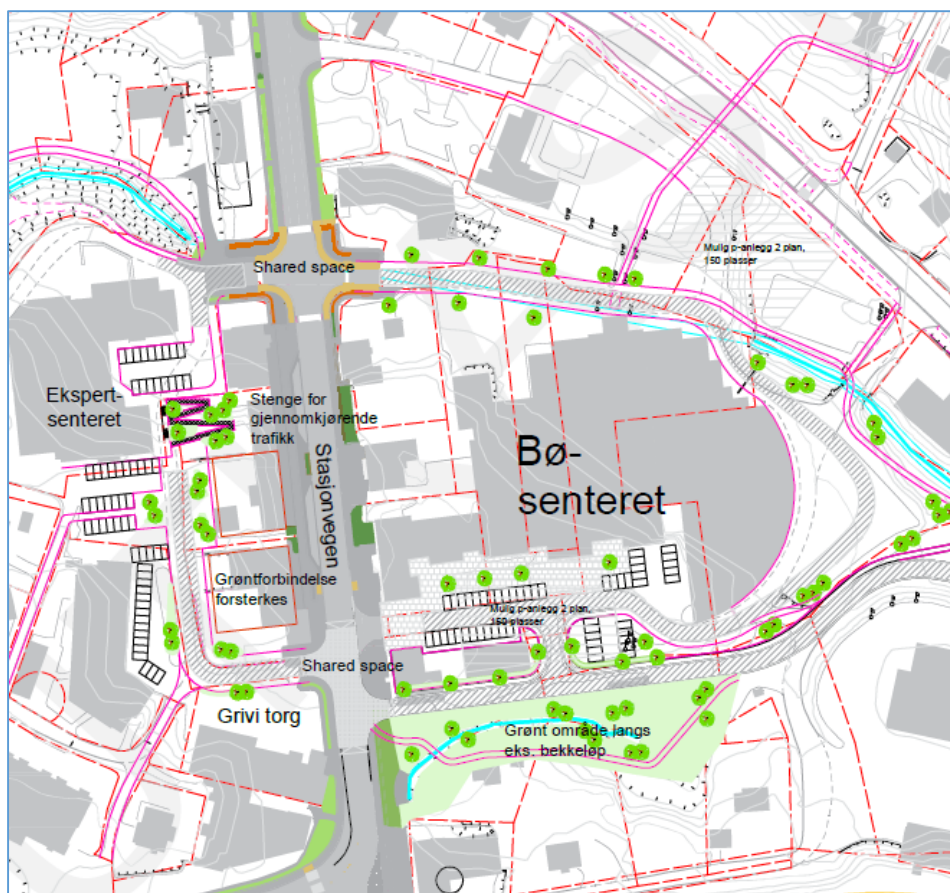
For kryss rv 36-Gymnasbakken-Gullbringvegen-Kyrkjevegen er løysinga vist i Figur 1 foreslått. Løysinga inneber omlegging av fv 155 (Gymnasbakken), stenging av dagens kryss ved Circle K, forskyving av Gullbringvegen mot vest og nytt kryss Kyrkjevegen-Gullbringvegen.



Figur 1 Forslag til omlegging av trafikkfarlege kryss øvst i Bøgata

I Figur 2 er ny trasé for Møllevegen vist. Forslaget vil auke potensialet for at Møllevegen avlastar trafikken i rundkøyringa og legg til rette for fortetting av området mellom Bø stasjon og Bøsenteret. Tilsvarende løysing vart foreslått av Ramøll AS i mulighetsstudiet for Bø stasjon, sjå kap 2.1.3. Figuren

viser også forslag til gangbru over rv 36 og styrking av traséen nord for Bøsenteret og vidare austover for mjuke trafikantar. Veg forbi Expertsenteret er foreslått stengt for gjennomkøyring.

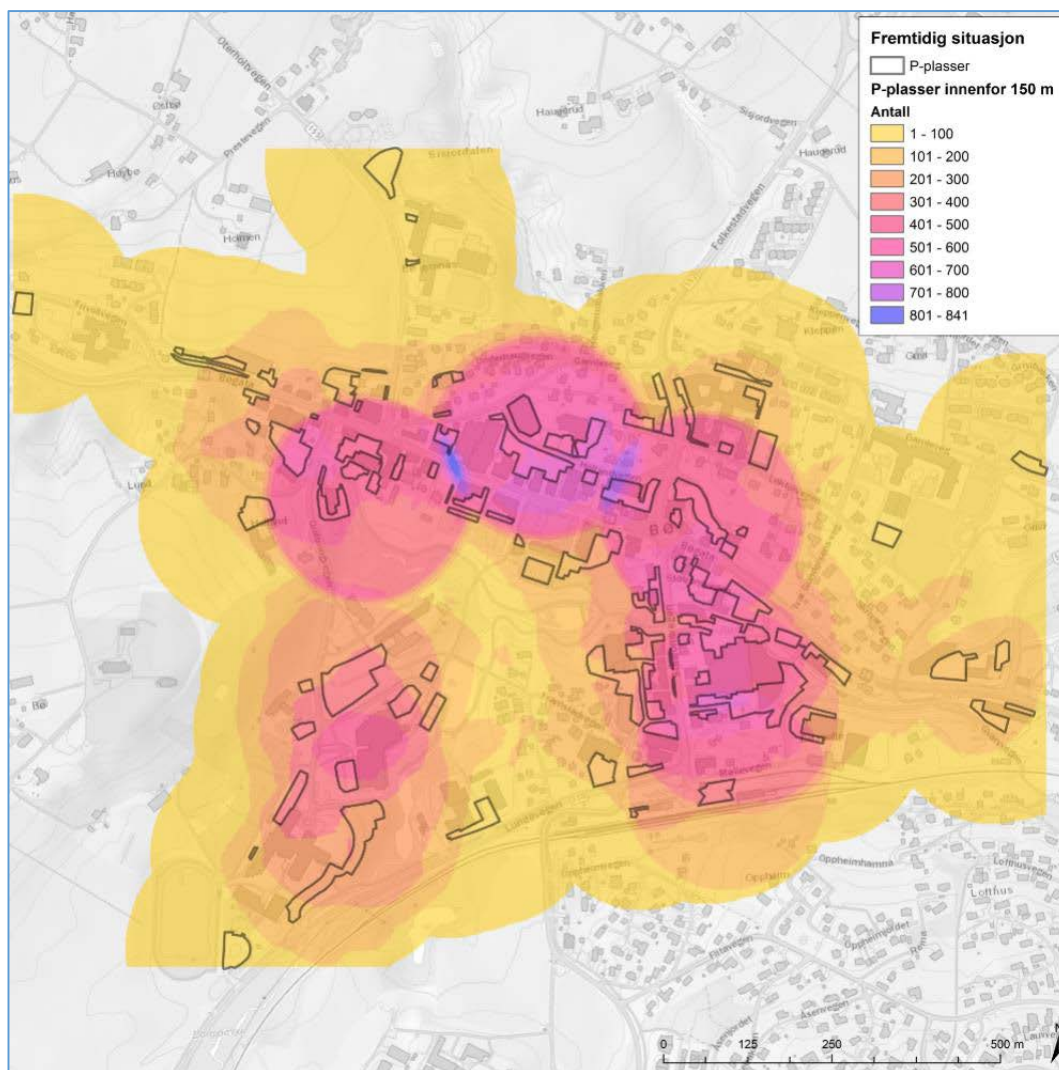


Figur 2 Forslag til omlegging av Møllevegen, stenging av gjennomkøyring ved Expertsenteret og ny gangbru over

rv 36

2.1.2 Parkeringsutgreiing

Det er om lag 3000 parkeringsplassar i Bø sentrum, og det er enkelt og gratis å parkere privatbilar i alle delar av sentrum. Parkeringsutgreiinga frå Asplan Viak oppsummerer med følgjande anbefalingar: Det bør utarbeidast ny parkeringsnorm (kombinasjon av maksimums- og minimumsnorm) og leggst til rette for frikjøp av parkeringsplassar i felles parkeringsanlegg. Nye prinsipp og norm er forutsatt vedtatt i rullering av områdereguleringsplan for Bø sentrum 2017-2018. Den beste løysinga vil vere å etablere felles sentralparkeringsplassar som ikkje knyttast direkte til enkelte butikkar eller senter, og i tillegg legge til rette for korttidsparkering for besøkande til kontor, skular, butikkar og senter.



Figur 3 Parkeringstetthet i Bø sentrum etter foreslått fortetting og med etablering av nye felles parkeringsanlegg

Det vil vere avgjerande at Bø kommune prioriterer arbeid med parkeringsstrategi hausten 2017 for å få ei drøfting av om det er aktuelt å innføre frikjøp av parkeringsplassar, etablering av felles parkeringsanlegg og evt. finansiering av dette. Desse spørsmåla bør avklarast i løpet av planprosessen for områderegeringsplan for Bø sentrum. Områderegeringsplanen vil bli vedtatt i 2018.

2.1.3 Utvikling av kollektivknutepunkt Bø stasjon

Gjennomføre mulighetsstudie for utvikling av det regionale kollektivknutepunktet Bø stasjon i eit etablert samarbeid med Bane NOR (Jernbaneverket og Rom Eiendom AS), SVV og TFK. Målet med studien er å utvikle Bø stasjon til eit moderne regionalt kollektivknutepunkt som er dimensjonert for trafikken i 2030. Det var Rambøll AS som vann denne anbuds konkurransen. Bygdepakka har som målsetting å redusere intern biltrafikk i sentrum og å auke andelen gåande, syklende og kollektivreisande. Mulighetsstudien har sett på framtidig utvikling av Bø stasjon med dei same målsettingene som for Bygdepakka.

Muligheitsstudien skal brukast som plangrunnlag for utvikling av knutepunktet, og arealbruk som vist i illustrasjonsplanen vil inngå som grunnlag for områdereguleringsplanen for Bø sentrum. Det vil vere behov for å bearbeide detaljar i det vidare arbeidet. Prosjektplanen sett som resultatmål at ein ønskjer ein muligheitsstudie for Bø stasjon som viser korleis området kan utviklast på ein måte som:

- I tillegg til resultatmål frå prosjektplanen, er følgjande vesentleg å vurdere for utviklinga av knutepunktet: 1) knutepunktet kan utviklast i hensiktsmessige etapper. Løysinga er robust ved at den opnar for alternative løysingar på deltema og gir rom for vidare utvikling, 2) løysinga er teknisk gjennomførbar og innanfor e forsvarleg økonomisk ramme. Utover forholda nemnd over, må driftsfunksjonane som i dag er lokalisert ved Bø stasjon ivareta kast for jernbanestrekninga.

Det vart vurdert fire alternative løysingar. Løysingane vart drøfta i prosjektgruppa, og ein landa på alternativet vist i Figur 4 og Figur 5 under. Bane NOR eig areal på sørsida av sporet. For å kople dette, og bustadområdet Breisås, tettare på Bø stasjon, er det foreslått ein undergang for gåande og syklande under spora.



Sluttrapport vedatt i møte i styringsgruppa 14. juni 2017



Figur 5 Tilrådd utforming av Bø stasjon, fase 2

Forhold for køyrande

Privatbiler køyrer til og fra parkering som i dag. Parkeringsplassen er utvida mot tømmerterminalen og mot Møllevegen med støttemur. Parkeringskapasiteten er auka med 30 plassar til 78 plassar. Det kan anleggast noko parkering på sørsida av spora, frå Oppheimvegen. Plassering, utforming og storleik må vurderast opp mot behovet for driftsbasen til Bane NOR. Tilkomst til parkering må vere via eksisterande Borgjabrua, og det må sikrast mot kryssing av spor ved gjerde. Kiss&ride har er noko snevra inn for å gi plass til fortau og stasjonstorg. Taxihaldeplass plasserast på vestsida av stasjonsbygningen med innkøyring frå Borgjavegen og vil vere godt synleg frå plattformen..

Forhold for syklistar

Det settes opp 20 sykkelstativ i den største, grønne «øya» på østsiden av stasjonsbygget. Det etableres sykkelhotell på vestsiden av stasjonsbygget med plass til ca. 40 sykklar. Gang- og sykkelvegen langs Borgjavegen etableres samanhengande over inn- og utkøyringa til terminalen og med sammenhengende forbindelse til sykkelhotellet. Det legges opp til at syklende deler areal med fotgjengere inne på knutepunktet, og det er nedsenka kantstein langs heile inn-/utkøyringa slik at syklende kjem frp køyrebanen og inn på torgarealet.



Figur 6 Framtidig sykkelhotell ved Bø stasjon

Forhold for gående

Areal for gående etableres i ånn dekke enn kjørearealene. Kantstein skiller kjøreareal fra gangareal og er nedsenket ved overkjørbare områder og høy ved holdeplassene. Det er lagt vekt på å etablere sammenhengende fotgjengerareal rundt knutepunktet. Dette gir færre kanter som skal forseres og en tydeliggjøring av at busser og biler har vikeplikt for gående ved kryssing av gangarealene. Rundt stasjonsbygget er det brede fortaus- og oppholdsarealer.

Konflikt gods- og persontrafikk

Tilkomst til tømmerterminalen skjer som i dag, gjennom parkeringsplassen. Inn- og utkjøring skjer mellom parkeringsrekkene og det er sett av en passasje på 8 meter. Fortauet på østsiden av Stasjonsvegen er forlenget forbi inn- og utkjøringen og langs parkeringsplassen. Etablering av fortauet tydeliggjør ønsket ganglinje som gir mer forutsigbar trafikantatferd blant de gående og dermed bedre trafiksikkerhet.

Forhold for buss

Buss har samme køyremønster som i dag med innkøyring frå Borgjavegen og utkøyring til Stasjonsvegen. Det etablerast ein midtplattform med fire haldeplassar og plass til tre plattformer langs stasjonsbygget. Alle plattformer har plass til 15 meters buss. Inn- og utkøyring til kvar plattform kan skje uavhengig av andre bussar, dvs god kapasitet og stor fleksibilitet. Plattform-breidda varierer frå 3m og oppover, som gir god plass for ventende passasjerer. Oppstilling for busser kan trolig optimaliseres i en detaljplanfase og gi mer plass for de reisende.

Forhold for kollektivreisande i knutepunktet

Det er lagt vekt på å etablere brede gangarealer rundt stasjonsbygget, og det er etablert et stasjonstorg på østsiden av stasjonsbygget. Serveringssted er plassert i østre ende av stasjonsbygget og det legges opp til uteservering på plassen her. Grønne «øyer» og trær myker opp plassen og sittekanter langs de største «øyene» samt flere benker gir muligheter for å sette seg ned.

Bygge opp under kollektivknutepunktet

Arealet rundt knutepunktet er fullt utnytta for å få kapasitet for bil og buss som ønskja. Alternativet frigrir ikkje areal til formål utover dei trafikale funksjonane.

Potensiale ved flytting av tømmerterminalen – fase 2

Dagens tømmerterminal vil vere muleg utbyggingsområde. Pendlerparkering kan integrerast i bebyggelse her med sambruk av parkering mellom knutepunkt og verksemder som etablerast der. Alternativt kan det vere aktuelt å etablere parkering på sørsida av sporene med under-/overgang.

Robustheit og muligheit for etappevis utvikling

Fase 1 kan realiseres med tømmerterminalen i drift. Det er satt av god plass mellom parkeringsrekkene for langtidsparkering for å sikre tilstrekkelig plass for tømmerbiler. Ombygging av bussterminalen og utvidelse av parkeringsplassen kan skje uavhengig av hverandre. For å utvide parkeringsplassen må Stasjonsbua rives og virksomheten flyttes inn i stasjonsbygningen, og taxi flyttes til vestsiden av bygget. I fase 1 etableres dermed utvidet parkeringsplass, ny taxiholdeplass, sykkelhotell, ny kiss&ride og stasjonstorg med grønne «øyer», sykkelparkering, nytt serveringstilbud og uteservering. I andre etappe bygges bussterminalen om og da etableres også den brede gangvegen i forlengelsen av Stasjonsvegen fram til stasjonsbygget.

Teknisk og økonomisk gjennomførbarhet

Høgare utnytting av arealene på knutepunktet vil krevje at ein køyrer bort snø meir enn i dag, særskilt for bussterminalen som får oppstilling for sju busser mot dagens fire. Det er tilrettelagt for tilkomst og areal for lagring av snø vest for sykkelhotellet, som i dag, og det kan mellomlagres snø på deler av parkeringen. Det anbefales masseutskifting for bussterminalen for å unngå setningar. Plattformar må ha høye kantsteinshøyde enn i dag for universell utforming. Løysinga er kostnadsberegna til ca. 22 mill kr fordelt med 14 mill kr i fase 1 – utvide parkeringsplass, etablere stasjonstorg, ny taxiholdeplass og sykkelhotell - og 8 mill kr i fase 2 – ny bussterminal. Kostnadsoverslaget er angitt med en usikkerhet på +/- 40.

2.1.4 Kollektivsatsing og pendling

I forprosjektet skulle ein arbeide med utvikling av kollektivtilbodet gjennom fylkeskommunen sitt arbeid med soneinndeling av kollektivtrafikken utanfor Grenland i soner.

Fylkeskommunen har ikkje sett i gang dette arbeidet slik som vedtatt i ATP Telemark. Dette er uheldig for vidare utvikling av eit samanhengande kollektivtilbod i heile fylket.

2.1.5 Spørjeundersøking om Bø-bussen

Det var foreslått å gjennomføre ei spørjeundersøking i forprosjektet for å avdekke ønskje og behov som kunne danne eit grunnlag for å utvikle lokalbusstilbodet vidare. Dette tiltaket blei vurdert, men ikkje funne formålsteneleg. Fylkeskommunen har utarbeidd eit notat som peiker på at det på kort sikt truleg er betre utnytting av kapasiteten til Bøbussen og effektivisering av skuleskyssen som vil gi mest effekt i høve til å endre reisemiddelfordelinga i Bø.

2.1.6 Utformingsalternativ for Bøgata / Riksveg 36

Statens vegvesen har utarbeidd ei prosjektbestilling for ein mulighetsstudie av alternative utformingar for Bøgata der ulike funksjonar prioriterast i forhold til kvarandre.

Mulighetsstudien er planlagt gjennomført tidleg i hovudprosjektet slik at den kan danne grunnlag for ny sentrumsplan for Bø.

2.1.7 Trafikkfarlige område i sentrum

Tiltaket innebar analysering og prosjektering av utbetra kryss i området Kyrkjebakken – Circle K-krysset. Området er skuleveg for Bø skule, Bø ungdomsskule, Bø vidaregåande skule og høgskulen. Dette tiltaket blei innlemma i gatebruksutgreiinga (sjå 2.1.1.) og løysingsforslag og skisser blir presentert der.

2.1.8 Veiledende plan for offentlige rom (VPOR)

For at ein tettstad skal vere attraktiv både for opphald, etablering, handel og ferdsel, må dei offentlege romma ha ein viss kvalitet. Dette kan ein sikre gjennom detaljplanlegging i kvar enkelt sak men det beste er å ha overordna planar/strategiar eller rettleiarar for dette. I forprosjektet ønskja vi å sjå på døme frå andre stader eller prosjekt med tanke på å starte opp arbeidet med ein Veiledende plan for offentlig rom (VPOR) i hovudprosjektet. Det har ikkje vore ressursar til å gjennomføre dette i forprosjektet, og arbeidet blir anbefalt vidareført i hovudprosjektet.

2.1.9 Utvikling av Campus Bø

Utviklingsplan for Campus Bø har som siktemål å fortette med studentbustader, arbeidsplassar og legge betre til rette for gåande og syklende. Prosjektet Kunnskapspark som skal innehalde 120 hyblar og 4.000 kvadratmeter næringslokale, er vedtatt realisert delvis i regi av Studentsamskipnaden i Sørøst-Noreg med byggestart i 2017. Bygget representerer eit grep som fortettar campus ved å tilføre fleire studentbustadar til campus og Bø sentrum. I forprosjektet har det å følgje utviklinga av campus vore prioritert, ikkje minst fordi studentane og dei tilsette ved Høgskolen i Sørøst-Noreg er ei viktig målgruppe for Bygdepakke Bø. Endring av reisevaner og dagleg val av reisemiddel i denne gruppa er svært viktig for å kunne nå måla om redusert biltrafikk i Bø sentrum.

2.2 Forsking

2.2.1 Utarbeide søknad og gjennomføre kvalifiseringsprosjekt med støtte frå regionale forskingsfond - Oslofjordfondet.

Bø kommune har vore prosjekteigar med Transporøkonomisk institutt som vitskapleg ansvarleg og Distriktssenteret som samarbeidspart. Målet var å kartlegge sentrale karakteristikk ved areal- og transportsystemet i Bø, analysere aktuelle tiltak som kan inngå i ei framtidig Bygdepakke Bø og undersøke kva for potensial tiltaka kan ha for tilrettelegging av attraktiv og klimavennleg areal- og transportutvikling, og avdekke kva for motiv og holdningar til areal- og transportutvikling som gjer seg gjeldande hos ulike aktørar i Bø.

Kvalifiseringsprosjektet fekk støtte og er gjennomført i eit godt samarbeid mellom TØI, Distriktssenteret og Bygdepakke Bø. I mai 2017 blei forskingsrapporten *Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder* (TØI, 2017)², publisert. Resultat frå prosjektet blei m.a. presenterast på det nasjonale seminaret *Attraktive og bærekraftige småbyer* 31. mai – 1. juni på Kongsberg i regi av Distriktssenteret. Rapporten kjem med konkrete forslag til vidare arbeid med Bygdepakke Bø på organiserings- og tiltaksnivå, men svarer også ut spørsmåla om korleis ein bypakkestruktur kan tilpassast bygder og små byar på generell basis. Det er søkt regionale forskingsfond om støtte til å vidareføre arbeidet i eit hovudprosjekt med Buskerud fylkeskommune som prosjekteigar og involvering av fleire casekommunar.

Utdrag frå sammendraget i forskingsrapporten *Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder* (TØI, 2017): «Forprosjektet om Bygdepakke Bø frembringer kunnskap om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder, samt hvordan den norske bypakkestrukturen kan tilpasses en bygdekontekst. En viktig forskjell mellom by og bygd, og som virker inn på tiltakssammensetningen i bygdepakken, er at mindre steder som Bø gjerne har færre barrierer mot bilkjøring i sentrumsområdet. Det fremstår i dag også som politisk utelukket å innføre avgiftsparkering. Større byer vil gjerne ha avgiftsparkering og en forventning fra staten om innskjerping hvis klimamål ikke nås. En tilpasning av bygdepakkestrukturen vil derfor være å fokusere på bedre organisering av parkeringstilbudet, for å redusere bilbruk mellom målpunkt i sentrum og å unngå unødvendig arealbeslag til parkering. Videre reduserer den lavere økonomiske rammen i bygdepakken mulighetene for større kollektivtransportsatsinger og veiprojekt. Dette gjør satsing på gange og sykling til sentrale felt i bygdepakken. I Bø gjør også fraværet av veiprojekt i bygdepakken at sentrumsutvikling inngår som et hovedelement.»

² TØI rapport 1563/2017 Anders Tønnesen, Marianne Knapskog. Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2017

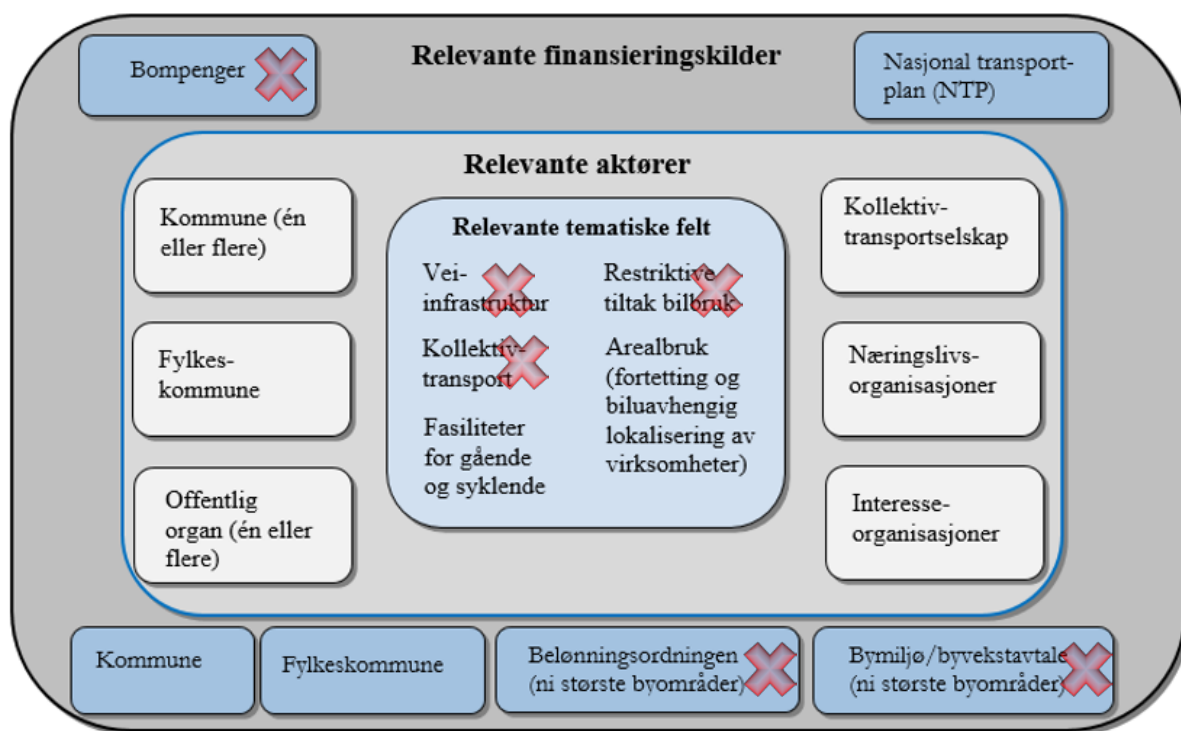
Utdrag frå forskingsrapporten *Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder* (TØI, 2017) – kapittel 7 Konklusjon:

Forslag tiltakssammensetning: «Noe av det viktigste for å få ned trafikkbelastningen i sentrumsområdet i Bø er å redusere interntrafikken. I dag er Bø godt tilrettelagt for bilkjøring fra punkt til punkt i sentrum. Siden trafikkregulerende tiltak som bompengering og parkeringsavgift i dag er politisk uaktuelt, er det desto viktigere å arbeide for reduksjon av antall parkeringsplasser og etablering av gode fellesanlegg for parkering. På denne måten kan Bø sentrum fortettes, samtidig som det frigis areal som kan brukes til å etablere gode møteplasser. Mindre og bedre organisert parkeringstilbud antas også å kunne fremme trivsel i sentrum, ved at biltrafikkmengden og kjørebevegelsene minker. Videre, og i forlengelsen av dette, bør en viktig del av arbeidet i Bygdepakke Bø være å konsentrere arbeidsplasser, boliger, handel, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter i og nær sentrum. Strategisk lokalisering bør ikke kun ta utgangspunkt i sentrumsavgrænsingen, men også hvordan rett lokalisering innenfor denne kan fremme positivt samspill mellom funksjoner og skape gode møteplasser. Et siste felt med tiltak som fremheves her er tilrettelegging for gange og sykling. Dette innebærer å etablere og skilte sammenhengende nett for gange og sykkel inn mot sentrum. I henhold til prinsippet om permeabilitet, bør det arbeides for at gange- og sykkelruter skal fremstå som snarveier sammenlignet med ruter for bil. Gode fasiliteter for sykkelparkering bør opparbeides ved viktige målpunkt i sentrumsområdet. Sykkelstrategien bør også omhandle vinterbrøyting med mål om å øke andelen helårssyklister. Som del av pilotprosjekt i bygdepakken kan avgrænsede sykkelkampanjer prøves ut, eksempelvis en utlånsordning for elsykkel.»

Forslag organisering: «I forprosjektet Bygdepakke Bø er fylkeskommunen og Statens vegvesen representert både i styrings- og arbeidsgruppe. I et bygdepakke hovedprosjekt vil antagelig samarbeidsrelasjonen mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen om bygdepakken styrkes og bli mer forpliktende. Viktige avklaringer knytter seg til beslutningsmyndighet, samarbeidsform, rammer for prosjektet og hvilke ressurser som skal legges inn av partene (økonomiske og personalressurser). I et hovedprosjekt er en mulighet å etablere et større styringsnettverk. Uavhengig av hvem som blir formelle deltakere i nettverket anbefales det å etablere gode strukturer for diskusjon og samarbeid med næringsliv og frivillige organisasjoner. Gode mottakerorganisasjoner bør på plass, eksempelvis bør kommunen arbeide for at det etableres en gårdeierforening. Det vil også være viktig at bygdepakken er godt forankret i kommuneadministrasjonen. God utnyttelse av små personalressurser er en viktig årsak til at Bygdepakke Bø har blitt etablert. Når mye ansvar hviler på få er det viktig at bygdepakken ikke i for stor grad avhenger av enkeltpersoner. For å få tilgang til eksterne midler til gjennomføring av prosjekter bør involverte i Bygdepakke Bø vise hvordan enkelttiltakene inngår i en helhetlig plan. Dette kan også gi næringslivet nødvendig forutsigbarhet, som igjen kan resultere i samarbeid, samfinansiering og investeringsvilje. Det bør også være god sammenheng mellom kommunens planverk og bygdepakken. For Bygdepakke Bø synes det viktig å både skape konkrete resultater innbyggerne oppfatter som positive og en forståelse for kommunens valg av strategi. Det vil si at bakgrunnen for valg av tiltak for areal-, transport- og sentrumsutvikling, og grunnen til at en bygdepakkestruktur er valgt for gjennomføring av disse må synliggjøres. Det anbefales derfor god involvering, både av sentrale samfunnsaktører og befolkningen generelt. Et element i dette arbeidet handler om å styrke bevisstheten rundt transformasjonen Bø er inne i; en overgang fra bygd til bygdeby. Bø er i endring og det ligger noen muligheter i ny utforming av areal-, transport- og sentrumspolitikk. Bygdepakke Bø utgjør et verktøy for å styre og samordne denne utviklingen.»

Oppsummering

Sett i samband med bypakker, så er det enkelte tiltak og finansieringskilder som ikkje er aktuelle for ei bygdepakke. Bygdepakker har ingen muligheter for belønningsavtaler eller bymiljø/-vekst avtaler, og bompenger er også uaktuell som finansieringskilde. Prosjektet er difor avhengig av finansiering fra partnerne i prosjektet. Prosjektet sine viktaste verkemiddel vil vere arealbruk (fortetting) og tilrettelegging for gåande og syklende. Det er allereie blitt sagt nei til større prosjekt innan veginfrastruktur, pga. lite kundegrunnlag er kollektivtrafikk vanskelig å arbeide med, og det er mindre aktuelt å innføre restriktive tiltak for bilbruk.



Figur 7 Tiltak, aktører og finansieringskilder som kan inngå i en bypakke, og kva som ikkje er aktuelt for bygdepakker. Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder (TØI, 2017)

2.3 Sykkelbygda

2.3.1 Sykkelpplan

I forprosjektet er det utarbeida ein temaplan for sykkel med hovudnett for sykkel og handlingsplan. Statens vegvesen region sør og Telemark fylkeskommune satsar på auka sykkelbruk i Telemark, og som ledd i dette er det inngått ei «Sykkelbygdavtale» med Bø kommune i 2015. Denne avtala forpliktar SVV og TFK til å arbeide saman med Bø kommune for å utvikle og oppgradere hovudnett for sykkel og drive aktivitet som fremjar sykkel som framkomstmiddel. Bø kommune på si side forpliktar seg til ei langsiktig satsing på sykkel. For å konkretisere arbeidet med hovudnett for sykkel, har Bø kommune valt å utarbeide ein eigen temaplan for sykkel. Planen vil vere eit viktig underlag for rullering av sentrumsplan 2017, for rullering av Trafikktryggleiksplanen 2017 og for hovudprosjektet for Bygdepakke Bø. Temaplanen har fokusert på fastsetting av hovudnett for sykkel, prioritering av driftstiltak for forbetring av tryggleik og framkome for syklistar sommar og vinter og investeringsplan for å auke kapasitet, tryggleik og framkome for syklistar på hovudnett for sykkel. Planen er utarbeida i samarbeid med Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Telemark. I hovudsak er det fokus på følgende tiltak der potensialet for sykling er størst:

1) Etablere og skilte sammenhengende nett for sykkel inn mot sentrum. 2) Ruste opp og drifte g/s-veier (hovednett for sykkel) i tråd med vedtatte standarder med nye rutine. Tiltaka er skilt i ulike tabellar for kommunale, fylkeskommunale og statlege vegar.

Følgjande er vektlagt ved prioritering av tiltak: Potensiale for sykkel jf. Mobilitetsanalysa (Statens vegvesen, 2016), manglande lenker i sykkelnettet med omsyn til skuleveg og gang- og sykkelteljingar gjennomført hausten 2016.

Det er for kvart tiltak gjort eit anslag på kva prosjektering og gjennomføring vil koste. Dette anslaget er kun rettleiande, og vil måtte justerast. Ved prosjektering av tiltaka vil ein kome fram til faktisk kostnad for gjennomføring. Ved overgang til ny standard for vintervedlikehald for hovudnett for sykkel vil driftskostnadar variere frå kvart år etter vêrtilhøva. Konkret vil vedtatt handlingsplan med budsjett leggst inn i denne arbeidspakka når den er vedtatt av kommunestyret 12. juni 2017. Tidsplan: 2017-2021. Ansvarlig: Bø kommune / Sykkelbygda Bø (jf. Sykkelbygda-talen)

2.3.2 Skilting

Skilte sentrale sykkelruter og sykkelvegar i Bø sentrum. Prosjektet har fått midlar (50.000) til skilting frå SVV – Tiltak for auka sykkelbruk, og skilt er under produksjon og vil bli satt ut *august/september 2017*.

2.3.3 Tilstandsvurdering hovudnett for sykkel

Som ledd i temaplan for sykkel, så er det gjennomført tilstandsinspeksjon for dei kommunale vegane i hovudnett for sykkel. Her er det først og fremst vurdert behov for drift/vedlikehald og trafikktryggleik. Dette innbefatar både kvalitet på dekket, vegkryssingar, manglande samband, overgang mellom ulike løysingar og tilkomstvegar.

2.3.4 Status gjennomføring av kampanjar og strakstiltak

- Arrangert Europeisk Mobilitetsuke 2016 med m.a. sykkelmekkedag
- Gjennomført «På farta til skolen» hausten 2016.
- Gjennomført kampanje for å stimulere til auka sykkelbruk, meir samkøyring og mindre bilbruk gjennom Sykle til jobben-kampanjen 2016 og 2017.
- Innarbeidd Barnetråkk-registreringar som kartlag for plan- og byggesak er ikkje i mål. Prosjektet har meldt ønsket vidare til DOGA, som arbeider for å få dette på plass hausten 2017.
- Meldt interesse for å vere pilot i DOGA sitt prosjekt for å gjennomføre Folketråkkregistrering i 2017-2018
- Undersøkt behov og muligheiter for innkjøp av sykkel i teneste, og vurdere innkjøpsordningar for tilsette, er strata men ikkje fullført.
- Vore vertskap for masterstudent Signe Egeland Sanda ved NMBU Ås med tema landskapsanalyse og sykkelplanlegging med Bø som case. (Bygda på sykkel, NMBU, 2017) Etablert overbygde sykkelparkeringar på Hellandtunet og ved Bø torg, og eit sykkelparkerings hus på campus(HSN).
- Gjennomført sykkelopplæring for alle fjerdeklassingar våren 2017, gjennom Alle barn sykler.
- Gjennomført Sykkelmekkedag på Bø torg i samarbeid med IL Skarphedin Sykkelgruppa, Bærekraftige liv i Bø, Brukås Sport og 5. klasse ved Bø skule.
- Etablert sykkelmekkestasjon på Bø torg i samarbeid med IL Skarphedin Sykkel
- Gått til innkjøp av sykkelmekkestasjon til HSN. Skal monterast og avdukast ved studiestart august 2017.
- Markering av refleksdagen, med utdeling av Bø-reflekse.

2.3.5 Planlegge haldningsskapande sykkeltiltak i hovudprosjektet

Det er arbeidd med haldningsskapande kampanjar og medverknad i planen for hovudprosjektet og konkretisert i kommunikasjons- og medverknadsstrategien. Fleire av dei gjennomførte sykkeltiltaka vil også bli gjennomført i hovudprosjektperioda, slik som:

- Sykle til jobben
- Alle barn sykler
- På fart til skolen
- Europeisk mobilitetsuke Bø, med bilfri dag
- Sykkelmekkedag
- Markering av refleksdagen

Forslag til nyekampanjetiltak i hovudprosjektet:

I hovudprosjektet vil vi gjennomføre tiltak for å gjøre det mer attraktivt å velge sykkel og gange som for eksempel 1) etablere sykkelstasjon (jf søknad til Klimasatsmidlar 2017), 2) etablere fleire trygge sykkelparkeringar i sentrum, 3) utforme adkomst- og inngangsparti til butikker, senter, kontorbygg, institusjoner mer attraktivt for gående og syklende, 4) etablere fleire møteplassar og aktivitetpunkt langs «lange» gangstrekningar, 5) gjennomføre bedriftskampanjar for auka kollektivbruk, sykkel og gange (jf. Sykle til jobben), 6) europeisk mobilitetsuke årleg, 7) auka sykkelprofilering gjennom eit samarbeid med Bø blad, 8) legge til rette for fleire aktivitetar i Evjudalen og på Bø torg, 9) etablere På farta til skolen, sykkelopplæring og Sykle til jobben som faste kampanjer i regi av Bø kommune.

2.4 Førebu hovudprosjekt

2.4.1 Søke EU midlar via Interreg

Utarbeide prosjektsøknad til Interreg A5, berekraftig transport i ØKS-regionen i samarbeid med Distriktssenteret.

Det er gjort mykje godt arbeid for å etablere kontakt med potensielle partnarar i Interreg/EU-program. Prosjektgruppa har deltatt på partnarsøkseminar og gjennom dette knytta kontaktar. Det har likevel vist seg krevjande å finne fram til aktuelle partnarar, og dette arbeidet vil måtte vidareførast i hovudprosjektet dersom ein ønskjer å satse på internasjonalt samarbeid og kunnskapsdeling. Det er sendt inn ein søknad til Urbact - eit EU-basert nettverk for klimavenleg og berekraftig lokalsamfunnsutvikling – i samråd med Telemark fylkeskommune. Dette inneber ikkje direkte prosjektmidlar, men bidrag til å delta i nettverk. Vår søknad blei avslått av di vi framleis er i førebuingssfasen, og at tiltaka våre difor er overordna og ikkje spesifikke nok til å nå fram i denne omgangen.

Viktig å sette av tilstrekkelig ressurser i hovudprosjektet for å halde fram med arbeid med finansiering.

2.4.2 Strategi for kommunikasjon og medverknad

1. Definerte målgrupper

- Barn og unge; til og frå skule, barnehage og fritidsaktivitet
- Studentar; til og frå Bø, internt til og frå skole
- Vaksne; arbeid, handel og fritid
- Handelsstand og gårdeigarar

2. Konkrete tiltak skule/barn

- Skulesykkelse sett – med piggdekk (ikkje gjennomført)
- Sykkelopplæring 4.klasse
- På farta til skolen; klassekonkurranse med belønning
- Barnetråkkregistrering

3. Idémyldring konkrete tiltak vaksne

- Min bilfrie dag: Bedrifter oppfordrer ansatte om å velge eit anna framkomstmiddel til jobb, samkøyring eller heimekontor ein dag i veka
- Utan bil til jobben-kampanje på arbeidsplassar
- Fast spalte i Bø-blad med gode eksemplar/gode representantar
- Bø blad-kampanje med presentasjon av folk flest og kåring av årets syklist
- Sminketips til syklistar, t-skjorter, hjelmer, hansker og utstyr
- El-sykel til ordføraren, firmasyklar, bygdesyklar
- Pop-Up el-sykel-utlån for å teste og finne fram til den el-sykkelen som passer best for meg i samarbeid med butikker/forhandlere/produsenter
- Attraktivt sentrum med synlig sykkelprofil, stunts, utstilte redesigna sykler
- Synlige tiltak ved inngangsparti/innkøpstil butikkar: S-parkering, s-servicestasjon, s-profilering; Takk for at du sykklar! Belønning/konkurranse til deltakende bedrifter/butikker
- Innfartsparkering med skilting og oppmerking av gang- og sykkelavstander
- Tida det tar! Merking i vegbanen og skilting på sentrale stader i sentrum: Herifrå til torget tar det 12 min å gå!
- Sykkelhotell på Bø stasjon
- Bø-kort som gir rabatt på bussreiser, billigere Bø-buss
- Stimulere til større sykkelfokus på campus hos HSN og SSSN

4. Bodskap

- Fokuser på eigentid, stotheit, frihetsfølelse, folkehelse; Friheit på to hjul! Fri til fots!
- Viktig å ikke fokusere negativt på bil – og å få fram at fortetting ikkje er synonymt med bilfritt!
- Ta omsyn til alle trafikantgrupper
- Legge til rette for å bruke beina/sykel få butikk til butikk og frå møte til møte i sentrum
- Bruke blogg og sosiale medier
- Spørresundersøking, opne møte med trafikksituasjonen som tema

5. Slagord

- Møte noen: Treffast i Gata!
- Bø sykklar! Bø gjeng!
- På 2 hjul frå butikk til butikk! På beina frå butikk til butikk!
- Slepp gåande fram!
- Suser av garde!
- Bå trår til!
- Bø på 2 hjul! Bø på beina! Bø sykklar! Trygg på glatta!
- Ein bilfri dag i veka!

2.4.3 Kommunikasjonsstrategi for Bygdepakke Bø – hovudprosjekt

Kommunikasjon- og informasjonsbehovet i og rundt Bygdepakke Bø er stort. Mange vil ha eit ønske om å bli høyrd, fleire vil ha ønske om å vere informert. Kommunikasjonsstrategien for hovudprosjektet legg overordna retningslinjer for kommunikasjons- og informasjonsarbeidet fram til avslutning av hovudprosjektet i 2020. Hovudmålet for kommunikasjonsstrategien er å sikre at alle målgruppene, interne og eksterne, får relevant og god informasjon om arbeidet med å nå måla i Bygdepakke Bø. Ordførar og prosjektansvarleg har ansvaret for å kommunisere med pressa rundt politiske spørsmål. Prosjektleiari har det overordna kommunikasjonsansvaret og må prioritere ressurser til gjennomføring av tiltak. Kommunikasjonsstrategisk notat er vedlagt.

2.5 Konkretisere mål for Bygdepakke Bø.

Fastsette måltal for auka andel av gange, sykkel og kollektiv, for reduksjon i intern biltrafikk. Dette tiltaket har vi jobba for lite med fordi vi manglar reisevaneundersøking for Bø og trafikkdata som skil internttrafikk frå trafikk frå eit større omland som har Bø som målpunkt, omfanget av biltrafikken som kan erstattast med gange og sykkel. Å skaffe eit godt grunnlag for å fastsette realistiske mål, kriterier for måling av resultat og resultatmål må vere prioritert i tidleg fase av hovudprosjektet.

2.5.1 Effektmål

- Nullvekst i intern personbiltrafikk i Bø sentrum frå 2015-nivå i 2020
- Auke andel gåande og kollektivdel minimum i tråd med nasjonale mål
- Sykkelandel 11 % i 2020 (9 % i 2016)
- Fortette med bustader og kunnskapsbaserte arbeidsplassar, handels-, kultur- og småskala næringsverksemdar i eit levande Bø sentrum

2.5.2 Andre effektar av prosjektet

- Betre folkehelse og endra haldningar til bilbruk og miljøvenleg transport
- Reduserte klimagassutslepp frå biltrafikk
- Auka attraktivitet for Bø som regionalt tyngdepunkt

2.5.3 Resultatmål for hovudprosjektet 2017-2020

- Etablert testordning for el-syklar for auka el-sykelbruk 2017
- Utarbeidd mulighetsstudie med vidarføring i forprosjekt – Funksjonar og utforming av Bøgata 2017-2018
- Deltatt som casekommune i forskingshovedprosjektet Bygdepakker for attraktiv og klimavennlig stedsutvikling 2017-2020
- Gjennomført prioriterte tiltak i temaplan for sykkel 2017-2020
- Etablert faste aktivitetar og kampanjar 2017-2020
- Gjennomført forprosjekt kollektivknutepunktet Bø stasjon 2018
- Utarbeidd parkeringsstrategi for Bø sentrum 2018
- Fastsett måltal og kriterier for måling av resultat for sykkel, gange og kollektiv 2020

2.6 Plan for hovudprosjekt

Utarbeide hovudprosjektplan for Bygdepakke Bø. Sjå vedlagt utkast.

3 Rammer og ressursar

3.1 Rekneskap for forprosjektet

Aktivitetane i prosjektet finansierast ved eit spleiselag mellom partane (finansielle bidrag og eigeninnsats) og ekstern finansiering. Dei enkelte aktørane må avklare sin deltaking i sine respektive budsjettbehandlingar. Handlingsrommet i forprosjektet avhenger i stor grad av kva ein kan få finansiert gjennom eksterne søknader. *Rekneskap ikkje ferdigstilt her, men ein rapport blir lagt fram i styringsgruppemøtet 14. juni som ledd i sluttbehandlinga.*

Kostnader Forprosjekt Bygdepakke Bø				
Eige arbeid	2016	2017	sum	
Prosjektgruppe	150	600	750	
Arbeidsgrupper og styringsgruppe	878	1 830	2 708	
Sum eige arbeid	1 028	2 430	3 458	
Utgifter	2016	2017	sum	
Prosjektleiing	138	400	538	
Gate- og parkeringsutgreiing	0	500	500	
Forsking berekraftig transport på mindre tettstadar		300	300	
Mulighetsstudie Bø stasjon	0	300	300	
Mulighetsstudie RV 36 Bøgata	0	100	100	
Kampanjearbeid	38	50	88	
Kartlegging trafikkutfordrande område Bø Sentrum	0	0	0	
Tilstandsvurdering hovudnett for sykkel	0	0	0	
Reiser, kurs, konferanser	15	15	30	
Diverse kostnader		35	35	
Sum faktiske utgifter	191	1 665	1 891	
Sum kostnader	1 219	4 095	5 349	
Finansiering Forprosjekt Bygdepakke Bø				
Eigeninnsats alle partnarar	2016	2017	sum	
Eigen arbeidskraft	1 028	2 430	3 458	
Partnarane sine eigne midlar	2016	2017	sum	
Bø kommune	65	230	295	
Telemark fylkeskommune	60	160	220	
Statens vegvesen	148	70	218	
Bane NOR		70	70	
Kommunale næringsfond	38	50	88	
Sum	311	580	891	
Ekstern finansiering	2016	2017	sum	
Klimasats Miljødirektoratet	0	700	700	
Oslojordfondet	150	150	300	
Sum ekstern finansiering	150	850	1 000	
Sum midlar	461	1 430	1 891	
Sum finansiering	1 489	3 860	5 349	

Status per 14.06. 2017

Eige arbeid	Budsjett	Rekneskap
Prosjektgruppe	750	
Arbeidsgrupper og SG	2708	
Sum eige arbeid	3458	

Inntekter	Delpros. namn	Pros. Nr.	Bevilga	Utbetalt	Utestående
Klimasats	Areal- og transport utgreiing	D146	-700		-700
TFK - Samferdsel	Prosjektmidler	D137	-50		-50
Bø kommune	Prosjektmidler	D137	-150		-150
TFK - Regionale utviklingsmidler	Prosjektmidler	D137	-150		-150
Oslofjordfondet	Forskningsprosjekt	D145	-300		-300
Bane Nord	Mulighetsstudie Bø stasjon	D143	-77	-77	
TFK	Mulighetsstudie Bø stasjon	D143	-77	-77	
SVV	Mulighetsstudie Bø stasjon	D143	-77	-77	
Bø kommune	Mulighetsstudie Bø stasjon	D143	-77		-77
Kommunale næringsfond	Sykkelbygda - kampanjer	D144	-50		-50
DNB Sparebankstiftelsen	Sykkelbygda - kampanjemateriell	D144	-30		-30
Summering			-1738	-231	-1507

Utgifter 2017	Delpros. namn	Pros. Nr.	Budsjett	Påløpt pr. 14.06.	Est. restkost.	Utbetalt	Utestående	Resultat
Prosjektleiing (lønn, reiser, kurs)	Prosjektleiing	D137	400	150	200	0	-350	0
Gate og parkeringsutgreiing	Areal og transport	D146	500	455		0	-700	-245
Forskning berekraftig transport	Forskningsprosjekt	D145	300	300		0	-300	0
Mulighetsstudie Bø st.	Mulighetsstudie Bø st.	D143	300	316		-231	-77	8
Mulighetsstudie RV36 Bøgata			100	0		0		0
Sykkelbygda	Sykkelbygda	D144	80	5	75	0	-80	0
Summering			1680	1226	275	-231	-1507	-237

3.2 Ressursar

Telemark fylkeskommune, Fylkesmannen i Telemark, Statens vegvesen, Bane NOR og Bø kommune deltar i styringsgruppa. Dei same etatane bidrar med fagpersonar i arbeidsgruppa for prosjektet og i varierende grad, med fagleg bistand og støtte til gjennomføring av tiltak. Bø kommune bidrar med faglege og administrative ressursar, prosjektleiar og prosjektansvarleg. Distriktssenteret bidrar med ein 20 % ressurs i 8 månader i forprosjektet, arbeidspakke forskning. TØI er prosjektleiar for kvalifiseringsprosjektet med søknad til Oslofjordfondet.

4 Eigarskap og organisering

4.1 Organisering

Prosjektet blir organisert etter PLP-metoden.

Prosjekteigar (PE): Kommunestyret i Bø kommune

Styringsgruppe (SG): Hildegunn Sørbø, samferdselssjef (Tfk), Knut Duesund, leiar av hovudutval for samferdsel (Tfk), avdelingsdirektør Kjell Solheim/Tore Kaurin (SVV), miljøverndirektør Hans Bakke (FM), ordførar Olav Kasland (Bø kommune), rådmann Åse Egeland (Bø kommune), kommunalsjef Vidar Lofthus (Bø kommune) og prosjektdirektør Per Atle Tufte (Bane NOR)

Prosjektansvarleg (PA): Åse Egeland (Bø kommune)

Arbeidsgruppe (AG): Aslaug Norendal (Tfk), Dag Steinar Ragvin (SVV), Simen Storøy (FM) og prosjektgruppa (Bk)

Prosjektgruppe (PG): Arealplanleggar Kristin Karlbom Dahle, prosjektkonsulent Sindre Flø og kultursjef Hilde Pedersen (Bø kommune)

Prosjektleiar (PL): Hilde K. Pedersen (Bø kommune)

Sykelbygda Bø er organisert som eit delprosjekt i Bygdepakke Bø med eigen leiar (Sindre Flø), eiga arbeidsgruppe og referansegruppe. Forskningsprosjektet er også organisert som eit delprosjekt med eigen prosjektleiar (Anders Tønnesen, TØI) i eit samarbeid med TØI og Distriktssenteret – prosjektgruppa deltek.

4.2 Partnerar og samarbeid

Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane NOR, Fylkesmannen i Telemark og Bø kommune er partar i prosjektet. Sjå kapittel 3.1 for økonomiske forpliktingar. Partane har ansvar for å følge opp målsettingar og føringar i overordna planar for samordna areal og transport. Partane har ansvar for å prioritere møte og arbeid i styringsgruppe og arbeidsgruppe.

Ressursgruppe Sykkel (RGS) samarbeidar om arrangement og ideutvikling for å stimulere til sykling. RGS har gjennomført 3 møter i perioda, og består av: Bjørn Nordbø (Bærekraftige liv i Bø), Frode Bergan (HSN, og aktiv syklist), Morten Danielsen (IL Skarphedin Sykkel), Maylen Mæland (Sendtrumsringen) Kristin Karlbom Dahle (Bø kommune), Moa Jonsson (Bø kommune) og Sindre Flø (Bø kommune). Det har vore gjort forsøk på å få med studentorganisasjonar med i ressursgruppa utan å lykkast.

Arbeidsgruppe Sykkel (AGS) er Bø kommune si interne arbeidsgruppe for sykkel, og har arbeidd med temaplan for sykkel og kampanjar. AGS er Svein Ivar Forberg (Frisklivskoordinator) og Gudmund Amundsen (driftseininga). Det har vore ønske om å få med skulane, utan at dette har lykkast førebels. Partane har elles særskilt ansvar for å bidra med arbeidsinnsats innanfor sine fagfelt.

4.3 Målgrupper

- Næringsliv, reiselivslag, gardeigarar, Sentrumsringen i Bø, Midt-Telemark Næringsutvikling AS
- Høgskolen i Sørøust-Noreg, studentar, tilsette, administrasjon
- Barneskule-, ungdomsskule- og vidaregåandeelevar og lærarar, skuleeigar
- Andre offentlege arbeidsplassar og institusjonar
- Befolkninga generelt

4.4 Brukarmedverknad og kommunikasjon i forprosjektet

4.4.1 Medverknad

- Ope møte 1. mars med fokus på parkering og gatebruk (om lag 40 frammøtte)
- Torgdag med ope prosjektkontor og work-shop med fokus på skuleveg, til og frå fritidsaktivitar, parkering og gatebruk. Opplegg med workshop for xxx skuleklassar
- Idémyldring kommunikasjon med inviterte ressurspersonar og erfaringsutveksling med Bypakke Grenland.
- Ressursgrupper kommunikasjon – faste møte med ei gruppe med representantar for Sentrumsringen, HSN, frivillige, Bø blad
- Ressursgruppe sykkel

4.4.2 Media

- Mange avisoppslag i fylkesavisene og oppslag i Kommunal Rapport. Bø blad følgjer prosjekt Bygdepakke Bø tett og har hatt ei rekke oppslag og kommentarar på leiarplass.
- Samarbeid med Bø blad om profilering av Bygdepakke Bø og Sykkelbygda
- Innslag i NRK Telemark om TØI-rapport
- Sosiale media: På FB og Instagram

Om Bygdepakke Bø i St. Meld. 18 (2016–2017) Berekraftige byar og sterke distrikt

«Bø kommune har teke initiativ til prosjektet Bygdepakke Bø med ei målsetjing om å redusere internttrafikk av personbilar i sentrum. I styringsgruppa for prosjektet er både Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og Fylkesmannen i Telemark representerte. Mindre biltrafikk er ein føresetnad ikkje berre for å redusere klimagassutslepp, men òg for å kunne styrkje folkehelsa gjennom å utvikle sosiale møteplassar og skape attraktive sentrum og eit levande sentrumsmiljø. Desse omsyna er like viktige på bygda som i byane. Meir attraktive sentrum på bygda er ein viktig faktor for å halde på dei unge og trekkje til seg nye innbyggjarar, og difor vesentleg for å redusere flyttestraumen mot byane. For å skaffe sikker kunnskap og data om mellom anna trafikkmønster, årssdøgntrafikk og prosentdel gåande og syklande, er det gjennomført ein grundig forstudie finansiert med egne midlar og med bidrag frå Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune. Bø kommune er særst nøgd med samarbeidet med Statens vegvesen, fylkesmannen og Telemark fylkeskommune i Bygdepakke Bø. Erfaringa viser at involvering av desse etatane på styringsgruppenivået gjev god forankring av prosjektet og rom for å finne løysingar. Etatane er òg representerte i arbeidsgruppa for prosjektet, noko som gjev viktig kompetanseoverføring inn i prosjektet. Bygdepakke Bø fekk støtte frå mellom anna klimasatsmidlane til regjeringa og Oslofjordfondet i forprosjektfasen. I forprosjektet er også Transportøkonomisk institutt og Distriktssenteret med som sentrale partnarar. Prosjektet er eit nybrottsarbeid som eignar seg til inspirasjon for arbeid med redusert biltrafikk på mindre stader.»

4.4.3 Anna

Deltatt på samlingar, halde innlegg i fleire fora om Bygdepakke Bø og tatt i mot besøk til Bø for å fortelle om satsingane her og Bygdepakka spesielt.

4.5 Risikofaktorar

Bygdepakke Bø har vore avhengig av samarbeid med partnerane på ulike organisasjonsnivå og med ulike fagavdelingar. Forankring, avgjerd og medverknad er stikkord her. Manglande finansiering er den største risikofaktoren. Styringsgruppa reviderte prosjektplanen med prioriterte tiltak i tråd med faktiske tildelingar og økonomiske rammer tidleg i forprosjektet, slik det går fram av budsjett og rekneskap – og prosjektet har halde seg innanfor dei rammene som gitt.

5 Prosjektstyring og oppfølging

BP nr.1	Dato: 12.09.16 (KST)	Namn: Kommunestyre (PE)
Kva skal avgjerast: Igangsetting av prosjektet. Dokumentasjon: Vedtak i kommunestyret.		
BP nr.2	Dato: 06.10. 2016	Namn: Styringsgruppe
Kva skal avgjerast: Prosjektplan forprosjekt. Dokumentasjon: Signert forprosjektplan.		
BP nr.3	Dato: 17. januar 2017	Namn: Styringsgruppe
Kva skal avgjerast: Vedta revidert prosjektplan med prioriterte tiltak i tråd med faktiske økonomiske rammer. Dokumentasjon: Vedtak.		
BP nr.4	Dato: 14.juni 2017	Namn: Styringsgruppe
Kva skal avgjerast: Vedta sluttrapport frå forprosjektet med tilråding om vidare arbeid i hovudprosjekt. Dokumentasjon: Sluttrapport forprosjekt.		
BP nr.5	Dato: 11. september 2017	Namn: Kommunestyre (PE)
Kva skal avgjerast: Vedta sluttrapport frå forprosjektet med tilråding om vidare arbeid i hovudprosjekt. Dokumentasjon: Sluttrapport forprosjekt.		

