

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Bygda på sykkel

- Strategier og prinsipper for tilrettelegging for sykling i bygdemiljø med Bø i Telemark som case

The Bikable Village

- Strategies and principles facilitating for cycling in
rural areas with Bø i Telemark as case

Signe Egeland Sanda

Master i landskapsarkitektur

Bygda på **sykkel**

Signe Egeland Sanda

BIBLIOTEKSIDE

Tittel: **Bygda på sykkel**

- Strategier og prinsipper som tilrettelegger for sykling i bygdemiljø med Bø i Telemark som case.

Title: **The Bikable Village**

- Strategies and principles facilitating for cycling in rural areas with Bø i Telemark as case area.

Hovedveileder: Morten Clemetsen, professor ved Institutt for landskapsarkitektur

Biveileder: Henrik Duus, Statens vegvesen

Sidetall: 108

Opplag: 10

Trykk: Norsk Aero AS

Papir:

Omslag: Gallerie Art 300 gr. (foliert)

Innmat: Scandia 2000 Smooth Hvit 130 gr.

Emneord: Sykkel, opplevelse, sykkelplanlegging, landskapsressursanalyse, affordance, bygdemiljø

Keywords: Bicycle, experience, bicycle planning, landscape resource analysis, affordance, rural environment

Der ikke annet er oppgitt, er bilder og figurer egenprodusert.

FORORD OG TAKK TIL

Denne masteroppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsarkitektur (ILA) ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). Den markerer avslutningen på en femårig utdanning i landskapsarkitektur. Oppgaven utgjør 30 studiepoeng.

Min interesse for sykkel som tema ble vekket gjennom en studietur til København i 1. klasse der vi fikk prøve oss som syklist. Ikke bare var det godt tilrettelagt for syklist i denne store byen, men det var også moro å sykle der. Det å kunne flyte så lett gjennom trafikksystemet og kjenne friheten som syklist, var fantastisk. Interessen min for temaet er vedlikeholdt gjennom at det har blitt et økt søkelys på sykkel som transportløsning de siste årene. I løpet av studiet har jeg vært på ulike sykkelkurs og seminarer for å lære mer om sykkel som framkomstmiddel. Hver gang har jeg fått høre at Norge må bli bedre på å planlegge for syklist, og mye av denne oppmerksomheten har blitt rettet mot å finne løsninger for byene. Parallelt med dette signerte Bø kommune, min egen hjembygd, den første sykkelbygd-avtalen med Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune i 2015. Med dette utgangspunktet begynte oppgaven å blomstre i hodet mitt!

Å jobbe med et nybrottsarbeid, tilrettelegging for sykling i et bygdemiljø, har vært utrolig spennende og samtidig krevende. Oppgaven har som mål å bedre bygdesyklistene sin opplevelse, og resulterer i strategier og prinsipper for å få dette til. Jeg håper at dette er tilrådninger som også andre bygder kan ta i bruk, for å skape spennende og trygge sykkeltraseer som syklistene ønsker å bruke.

God fornøyelse!

Ås, våren 2017
Signe Egeland Sanda

I arbeidet med denne oppgaven er det flere som fortjener en takk:

- Jeg vil gjerne takke min hovedveileder, Morten Clemetsen, for interessante og faglige samtaler og motivasjon.
- Takk til Statens vegvesen for finansiell støtte for gjennomføring av oppgaven, og til biveileder, Henrik Duus, for god starthjelp.
- I tillegg vil jeg takke Bø kommune, ved Sindre Flø, Hilde Pedersen og Kristin Karlbom Dahle. Takk for god hjelp, finansiell støtte og engasjement for denne oppgaven.
- Jeg vil også takke alle informantene mine som tok seg tid til å bli intervjuet om sykkelopplevelse.
- En stor takk rettes til mine medstudenter - tusen takk til LA-klassen 2012 – 2017 for den beste studietiden jeg kunne hatt. Skål for hver en dag, LA!
- Takk til Anne som stilte som sykkelmodell.
- Alle mine bekjentskaper som jeg har fått på Ås, takk for fem ellevillige år!
- Til slutt vil jeg takke familie og venner for moralsk støtte og hyggelig samvær.
- En spesiell takk til mamma, pappa, Gaute og Helene for gjennomlesing og korrekturtips.

INNHOLDSFORTEGNELSE

- 6 Sammendrag
- 7 Abstract



8 1. INNLEDNING

- 10 1.1 Bakgrunn
- 12 1.2 Problemstilling
- 13 1.3 Metode



16 2. KUNNSKAPSGRUNNLAG OG FORUTSETNINGER

- 18 2.1 De fysiske omgivelsene
- 22 2.2 Relasjoner til sted
- 28 2.3 Sykkelens plass i trafikken- frem til idag
- 32 2.4 Overordnede føringer og planer



34 3. CASE

- 36 3.1 Introduksjon Bø i Telemark
- 40 3.2 Landskapsressursanalyse



62 4. DISKUSJON

- 64 4.1 Innfallsvinkler
- 65 4.2 Trafikkbildet
- 67 4.3 Sykkelens plass i trafikken
- 70 4.4 Sykkelflyt
- 72 4.5 Det store landskapet
- 74 4.6 Oppsummering



76 5. STRATEGIER

- 78 5.1 Strategi
- 81 5.2 Konseptuelle løsningsforslag



98 6. AVSLUTNING

- 100 6.1 Konklusjon
- 101 6.2 Refleksjon

- 102 Kildeliste
- 104 Figurliste
- 105 Informantliste
- 106 Vedlegg

BEGREPSFORKLARING

Affordance: Et begrep som beskriver mulighetene som objekter gir oss, eller som finnes i omgivelsene, og hva de tilbyr oss (Gibson 1986).

Attraktivitet: I denne oppgaven brukes attraktivitet i betydningen sykkelattraktivitet. Dette betyr at sykklistene skal føle at tilretteleggingen møter deres behov på en god måte.

Fenomenologi: Studie av fenomener (Tjønneland 2012).

Hverdagssyklist: Dette beskriver den gruppen sykklister som jeg intervjuet. Dette er både studenter, folk med arbeidssted i Bø sentrum og togpendlere, som bruker sykkel som framkomstmiddel i hverdagen.

Landskapsressursanalyse: En todelt analysemetode som består av en beskrivende del og stadkjensleintervju, som er intervju med brukerne av området (Clemetsen 2012).

Opplevelse: I denne oppgaven beskriver jeg opplevelse fra syklisten sitt perspektiv. Dette vil si de erfaringene og oppfatningene som syklisten tar innover seg underveis på sykkelturen.

Sykkelflyt: Sykkelflyt handler om syklistens rytme og å kunne reise fra A til B uten brudd. Brudd kan være ulike hindringer, stopp eller krevende krysningspunkter.

Sykelstrekning, -rute eller -trasé: Disse begrepene brukes for å beskrive reisevegen som sykklistene bruker fra/til bolig til/fra Bø sentrum.

Sykelveg: Systemet der sykklistene har en egen fil i kjørebanelen, og som er syklistenes avsatte vegareal.

SAMMENDRAG

Denne oppgaven ser på hverdagssyklister sin opplevelse på den daglige sykkelturen på veg til jobb, skole eller togstasjon. Dette for å undersøke hvordan man kan gjøre det mer attraktivt å sykle i bildominerte bygdemiljø, og hvordan strategiske løsninger kan bedre syklistenes opplevelse. Tematikken er interessant siden det de siste årene har blitt et økt søkelys på at distriktene skal utvikle gode knutepunkt, bruke mer miljøvennlige transportformer og bedre folkehelsen blant innbyggerne.

For å kunne si noe om syklistenes opplevelse på den daglige sykkelturen i bygdemiljø, er det nødvendig å ha kunnskap om stedsteori og Den europeiske landskapskonvensjonen. Det er også nødvendig med en forståelse av det fenomenologiske perspektivet av opplevelse, syklistenes måte å bevege seg på, hvordan de leser sine omgivelser og hva de ser av muligheter. For å studere temaet har jeg valgt å bruke landskapsressursanalyse. Dette er en todelt metode som består av beskrivende sekvensanalyser av sykkelstrekningene og, i tillegg til intervju med sykklister som bruker traseen daglig. Metoden har som formål å gi et innblikk i ressursene og mulighetene som finnes i området, for å videreutvikle sykling som transportmiddel og særpreg i bygdemiljø.

Casestudiet i oppgaven har vært min egen hjembygd, Bø i Telemark, som både har valgt å satse på smartere areal- og transportplanlegging og sykkel som framkomstmiddel. Bygda er et trafikknutepunkt og regionsenter i distriktet, og er i sterk vekst. Hovedutfordringer ligger i høy andel interntrafikk og den lokale rånekulturen. Dette gjør at bilen står veldig sterkt i forhold til andre transportmidler.

Viktig funn som kom ut av analysene var:

- at det i overgangen mellom det landlige og urbane var brudd i sykkelflyten
- at syklistene ikke har noen plass i trafikkbildet
- at sykkelflyten var den viktigste faktoren for syklistene
- at syklistene vil unngå trafikkerte veger til fordel for natur og roligere omgivelser.

Ut ifra kunnskapsgrunnlaget og casestudiet, utledes tre generelle strategier som er vesentlige for å tilrettelegge for sykling i bygdemiljø: linjeføring, kritiske punkt og sykkelkultur. For Bø spesielt, har jeg utviklet konseptuelle løsninger med forslag for hvordan man kan løse linjeføring av sykkelveger, håndtere kritiske punkt og hvordan man kan bygge en sykkelkultur. Fra dette arbeidet konkluderer oppgaven med tre prinsipper, en for hver strategi. Dette er tilrådninger for hvordan man bør planlegge for mer sykling i bygdemiljø med mål om å bedre syklistens opplevelse.

ABSTRACT

This thesis looks at the experience of everyday cyclists on their daily commute to work, school or train station. This is done to examine how cycling can be an attractive means of transportation in a car based, rural environment. Another aim is to investigate strategic solutions to improve the cyclists' experience. Rural areas are experiencing an increasing focus on development of a well-functioning transport hub, with environment-friendly modes of transport, as well as increasing public health.

Place theory and the European Landscape Convention is the theoretical foundation that this thesis is based on. A phenomenological approach is also necessary to understand the cyclists' experience. Lastly, an understanding of the movements of cyclists', how they read their surroundings and which possibilities they see in their environment, are essential. I have chosen to use landscape resource analysis to study the subject; a method in two parts, consisting of a descriptive sequence analysis of the cycling paths, as well as interviews with cyclists who use the route daily. The purpose of the method is to provide an insight in the resources and opportunities that exist in the area, for further development of the bicycle as a means of transport, and enhance the characteristics in the rural environment.

The case area for this thesis has been my hometown, Bø i Telemark. The town and municipality has had a twofold planning strategy, focusing both on the bicycle as a vehicle for transport, and on smarter land-use and transportation planning. The town is experiencing an increasing growth in population and is a hub in the. Key challenges lie in the high proportion of internal traffic and local "rånkultur", which means that the car is dominating/ prioritized compared to other means of transportation.

Important findings that emerged from the analyses were:

- the transition between rural and urban was a disruption in the cyclists' flow on the bike
- that the cyclists have no indicated space in the traffic
- the most important factor was the cycle flow
- cyclists favour nature and quiet surroundings compared to congested roads

Based on the knowledge from research, literature and the findings from the case study, the thesis presents three strategies that are all essential when facilitating for cycling in a rural environment. These are alignment, critical points along the cycle route and cycle culture. I have developed conceptual solutions for Bø with suggestions on how to plan bicycle routes, solve critical points and how to build a bicycle culture. The thesis concludes with three principles, one for each strategy. These principles are recommendations for planners on how they can facilitate for more cycling in a rural environment, with the goal of improving the experience.

1.INNLEDNING

BAKGRUNN
PROBLEMSTILLING
METODE



1.1 BAKGRUNN

BÆREKRAFTIGE BYGDER

Globale utfordringer knyttet til klima, miljø og helse har fått mye fokus de siste årene. Politikere snakker om det grønne skiftet, og at vi må møte dette med bærekraftige og miljøvennlige løsninger. Dette betyr at vi må bli flinkere på å bruke kollektivtransport, øke andel syklende og gående, og kjøre mindre bil. Land som Danmark, Sverige og Nederland har funnet gode sykkelløsninger, og i storbyene i Norge har man jobbet mer med sykkelplanlegging de siste tiårene. Sykkelplanlegging her i Norge har fått mye oppmerksomhet, og fokus på tilrettelegging for syklistene er inne i tiden. Fra rapporten «Norsk sykkelpolitikk – på vei!» (Strand, 2015) blir det presisert at de daglige sykkelreisene på landsbasis har gått ned to prosent de siste 20 årene, mens offentlige dokumenter om sykling og gevinstene ved å sykle, sykkelstrategier og veiledere har økt betraktelig i samme periode. Hovedfokuset på og tilretteleggingen for mjuke trafikanter har vært forbeholdt byene, men dette er like viktig å gjøre i distriktene for å skape gode tettsteder, kompakte sentrum og bedre folkehelse blant befolkningen i hele landet. Her kan sykkel og syklistene være et viktig virkemiddel. Dette støtter også stortingsmeldingen om bærekraftige byer og sterke distrikt som kom ut i februar 2017 (Meld. St. 18 (2016-2017)), hvor by- og distriktspolitikk blir sett i sammenheng med hverandre, og der knutepunktutvikling er et sentralt tema.

Fra en rapport fra Civitas (2012), som tar for seg kilmaeffekter og suksesskriterier rundt økt sykling, vises det til at 50 prosent av reiser i Norge er under 5 km, og halvparten av disse gjøres med bil. Bø, som tradisjonelt er en bilbasert bygd med sentrum sentralt plassert i kommunen, har en høy andel med internttrafikk, og potensialet for å øke sykkelandelen er derfor stor. Dette er viktig da folkehelsen på landsbasis har hatt en negativ utvikling de siste årene (Helse- og omsorgsdepartementet, 2013). Fra en undersøkelse hvor man sammenlignet norske, danske og svenske byer, viste det seg at stedlige forhold, slik som topografi og klima har mindre å si for sykkelandelen enn tilrettelegging for et sammenhengende sykkelnett med høy kvalitet, god drift og vedlikehold gjennom hele året.

Vider er det viktig å skape en god sykkelkultur og sosial aksept for sykling (Civitas, 2012).

Så hvorfor er dette temaet så interessant i forhold til Bø i Telemark? Bø er en bygd i vekst, faktisk en av de få bygdene som vokser mer enn landsgjennomsnittet. Egne beregninger viser at Bø hadde 2,6 prosent folkevekstvekst i 2016. Bygda og tettstedet er et viktig knutepunkt for Midt-Telemark og omkringliggende områder. Bygda er svært bildominert, noe som er godt synlig ut i fra hvor mye parkering som finnes i sentrum. Bø fikk nylig karakteren 2 av 6 i Ronny Spaans sin bok om attraktivitet, akkurat på grunn av at trafikken og sentrum er såpass bilbasert (NRK, 2017). Her er det viktig å nevne at Bø sentrum startet som et vegkryss (Mæland og Skobba, 2000), er en stasjonsbygd og har en lang tradisjon innenfor rånekulturen. Altså er bilen så viktig at for flere bøheringer er den en del av deres identitet. Samtidig er det viktig at Bø møter andres ønsker og tilrettelegger og gir innbyggerne en mulighet for å velge et «grønnere» alternativ til jobb, skole og fritid. For å jobbe direkte for dette har Bø kommune igangsatt to langsiktige satsinger for smartere areal og transportplanlegging og tilrettelegging for syklistene. Disse satsingene er kalt Bygdepakke Bø og Sykkelbygda Bø. Siden det finnes lite forskning på sykling i bygdemiljø ønsker jeg å undersøke dette temaet ytterligere i denne masteroppgaven.

BYGDEPAKKE BØ

Bygdepakke Bø (heretter referert til som BPB) skal ha samme utgangspunkt som ei bypakke, og formålet er å redusere interntrafikken, øke andelen syklende og gående og skape et attraktivt sentrum i Bø for innbyggere og næringsliv gjennom en langsiktig satsing.

I en forstudie gjennomført i 2015 ble resultater fra undersøkelser og kartlegginger av blant annet trafikkmønster, mobilitetsanalyse og sykkelbyundersøkelsen oppsummert. Fra trafikktegninger som ble gjort i forstudien til BPB i 2015 kom det fram at bare 10-20 % av trafikken i Bø er gjennomgangstrafikk (Bø kommune, 2016b). Dette var starten på forprosjektet til BPB.

I forprosjektplanen til BPB står det følgende:

«Konkret vil forprosjektet Bygdepakke Bø kunne bidra med erfaringar og kunnskap om metodikk for klimaeffektiv areal- og transportplanlegging, tilrettelegging for gåande og syklande, styrking av kollektivknutepunkt, samt utvikling av sunne og trygge bumiljø gjennom fortetting – med overføringsverdi for bygder og små byar.»
(Bø kommune, 2016c s.3)

Bygdepakka, som er politisk forankra og er den første i sitt slag, er en symbolsk pakke siden det foreløpig ikke er lagt ned noen økonomiske pålegg knytta til parkering eller bompenger. Tettstedet i Bø er plassert sentralt i kommunen, noe som gjør at forutsetningene er også godt tilstede for å drive med en klimaeffektiv areal- og transportplanlegging, og de fysiske forutsetningene ligger godt til rette for å øke andelen mjuke trafikanter. Kommunen har satt en sentrumsgrense på 4 km i radius fra rundkjøringa i sentrum, og innenfor denne sentrumsgrensa skal 70 % av boligutbyggingen skje. Dette hindrer spredt boligutvikling til en viss grad og er ett virkemiddel for å skape et mer kompakt og attraktivt sentrum med korte avstander mellom bolig og målpunkter.

SYKKELBYGDA BØ

En del av satsingen til BPB er å øke andelen syklende. For å rette fokus på syklistene og øke sykkelandelen ble det i september 2015 signert en Sykkelbygdavtale mellom Telemark fylkeskommune, Statens Vegvesen og Bø kommune. Denne avtalen var den første sykkelbygdavtalen som ble inngått, og har samme utgangspunkt og kriterier som en sykkelbyavtale. De tre partene skal sammen samarbeide for drive en langsiktig satsing på sykkel i Bø.

Hovedmålet til Sykkelbygda Bø (heretter referert til som SBB) er å øke sykkelbruken i Bø med 25 prosent innen 2020. I dag er det anslått at 9 prosent sykler, men dette er usikre tall på grunn av lite datagrunnlag fra undersøkelsen til SINTEF (Bø kommune, 2016b). Med en øking på 25 prosent vil sykkelandelen havne på 11,25 prosent. I det videre arbeidet med sykkelbygda har kommunen satt målet til å være på 13 prosent sykkelandel innen 2020 (Sindre Flø, prosjektleder for SBB, epost 28.03.17). Undersøkelser gjort av vegvesenet viser at potensialet for å øke sykkelandelen i Bø er mye høyere, siden hele 76 prosent av befolkningen har en sykkeltid på under 20 minutter fra jobben (Ragvin, 2016).

For å nå hovedmålet har SBB satt tre delmål:

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

(Bø kommune, 2016b s.23)

1.2 PROBLEMSTILLING

I denne oppgaven ønsker jeg å se på daglige sykkelreiser fra tre nærliggende boligområder til Bø sentrum. Dette er for å undersøke hva som gjør det attraktivt å sykle i bygdemiljø, og hvordan man kan bedre syklistenes opplevelse. Primærformålet for de studerte reisene er transport til jobb og skole, men jeg har også kvelds- og fritidsreiser med i datamaterialet. Syklistene som jeg har tatt utgangspunkt i er over 18 år. De er enten studenter ved Høgskolen i Sørøst-Norge avdeling Bø, folk med arbeidssted i Bø sentrum eller pendlere som skal ta tog fra Bø stasjon. Jeg ønsker å finne ut hva som skal til for å bedre deres opplevelse, og kartlegge hva som gjør det attraktivt for dem å sykle i Bø. Før man kan forvente en stor økning av nye syklistene, mener jeg det er viktig å se hva som fungerer og ikke fungerer for dagens syklistene i Bø, slik at de kan få en bedret sykkelopplevelse. Denne oppgaven handler derfor om syklistenes tilknytning til omgivelsene og den fysiske tilretteleggingen, og ikke sykling som en sosial aktivitet. Det ligger uansett noe sosialt i det å sykle, men dette er ikke noe jeg kommer inn på i min oppgave. Dette har sammenheng med at jeg primært ser på sykkel som et transportmiddel mellom hjem og arbeidsplass eller skole. Som resultat ønsker jeg å komme fram til strategier og prinsipper for hvordan man skal planlegge for sykling i bygdemiljø.

Mål:

Bedre hverdagssyklistenes daglige opplevelse på sykkel.

Problemstillingen:

Hvordan kan man gjøre det mer attraktivt å sykle i et bildominert bygdemiljø, og hvilke strategiske løsninger bidrar til at hverdagssyklister får en bedret sykkelopplevelse?

1.3 METODE

For å undersøke syklistenes opplevelse og hva som gjør det attraktivt å sykle i bygdemiljø, bygger jeg oppgaven på teoristudier, anvendt kunnskapsgrunnlag, egne befaringer og intervjuer. I tillegg til dokumentgjennomgang er det spesielt én metode som er ekstra viktig i denne oppgaven for å kunne si noe om hva syklistene faktisk mener og opplever, og det er landskapsressursanalysen. Denne består av en beskrivende del av omgivelsene og fysiske trekk langs sykkelstrekningene, i denne oppgaven kalt for sekvensanalyser, og stadkjensleintervjuer. For å kunne beskrive omgivelsene gjennomførte jeg befaringer langs de tre strekningene.

Siden jeg er oppvokst i Bø og har bodd der store deler av livet mitt, kjenner jeg bygda og de utvalgte strekningene godt. Jeg har derfor ikke hatt et fordomsfritt syn på Bø og kvaliteter som finnes der, men har gjennom hele oppgaven vært bevisst dette. Slik lokalkunnskap kan både være en styrke og en svakhet når man skal løse denne typen oppgave.

DOKUMENTGJENNOMGANG

Gjennomgang av litteratur og politiske dokumenter på nasjonalt og lokalt nivå har vært grunnlaget for å finne kunnskapshull og støttende forskning på feltet. Det har vært mye å sette seg inn i for å få en forståelse av temaet. Jeg har både sett gjennom tidligere forskning, ulike veiledere og sykkelstrategier fra steder hvor syklistene og sykling er et sentralt satsningsområde.

Tidligere forskning både innenfor opplevelse og trafikk har vært nyttig. Samtidig er det lite av denne forskningen som har hatt spesielt fokus på bygdemiljø. Mye har tilknytning til bymiljø og forsteder.

Planforutsetningene og ulike nasjonale og lokale føringer er kunnskap som ligger til grunn for å se syklistene i det store bildet. Nasjonal transportplan, både gjeldende for 2014-2023 og fremleggelsen av den nye for 2018-2029, Nasjonal sykkelstrategi og stortingsmeldingen om «Berekraftige byar og sterke distrikter» er sentrale for dette temaet. På lokalt nivå har jeg studert forstudie og prosjektplaner for BPB og SBB.

LANDSKAPSRESSURSANALYSE

Landskapsressursanalyse er en metode hvor man ser landskapet som en ressurs og kartlegger ressurser og viktige egenskaper som et område innehar. I dette arbeidet er det også viktig å kjenne til folks tilknytning og verdier til landskapet slik at de blir ivaretatt (Clemetsen, 2012, Clemetsen og Stokke, 2014).

En landskapsressursanalyse består av en landskapsanalyse og stadkjensleintervju. Landskapsanalysen er en beskrivende del om omgivelsene, landskapet og aktiviteter, mens stadkjensleintervjuene består av intervjuer med brukerne av området for å kjenne deres relasjoner og verdier knyttet til omgivelsene (Clemetsen, 2012). Formålet med å bruke landskapsressursanalyse i denne oppgaven er for å få et innblikk i ressursene og mulighetene for videre utvikling av gode sykkelstrekninger for syklistene i Bø og andre bygdemiljø, slik at syklistene kan få en bedret opplevelse.

En ressurs er noe som folk i et område kan dra nytte av. En ressurs kan være så mangt, og hva som er en ressurs for innbyggerne vil avhenge av bruk og aktivitet (ibid.). Å finne ressursene i området er en viktig del av en stedsutviklingsprosess for å vite hva man kan utvikle og hva som er viktig å ta vare på.

«Å arbeide med å oppdage og kartleggja staden sin eigenart og ressursar er ledd i ein slik kreativ prosess. Dette krev kunnskap, oppriktig engasjement for staden, evne til å tenke nytt og ikkje minst vilje til å setje mål for framtida. Landskapsressursanalysen vil vere eit viktig ledd i ein stadutviklingsprosess»

(Clemetsen, 2012 s. 3)

STADKJENSLEINTERVJU

Stadkjensleintervju består av intervju med brukerne av området, og det var viktig at jeg fikk vite mest mulig om deres oppfattelse av bygda og omgivelsene samt deres personlige historier.

FORBREDELSE

På forhånd hadde jeg utarbeidet en intervjuguide som startet med enkle spørsmål om deltakeren og deretter gradvis tok for seg spørsmål om sykling, hovedmotivasjon og senere sykkelopplevelsen på den gitte strekningen som de sykler til vanlig. Til slutt hadde jeg spørsmål om tiltak eller forbedringer som kunne forbedre deres sykkelopplevelse. Siden jeg skulle innhente indirekte personopplysninger, meldte jeg inn prosjektet til personvernombudet i januar 2017. Alle personopplysninger er anonymisert i oppgaven. I begynnelsen av januar deltok jeg, som observatør, på en workshop i forbindelse med et forskningsprosjekt om BPB. Dette ble gjennomført av TØI i samarbeid med Distriktsenteret og Bø kommune. Dette var et springbrett til informasjon om tematikken rundt areal- og transportplanlegging og aktørlandskapet.

HVEM

Jeg ønsket å intervju syklistere som syklet fra boligområdene Langkåshaugen, Nordbøåsen eller Breisås, til sentrum. Jeg ønsket å få et utvalg i alle aldre, både menn og kvinner og som hadde ulike yrker og arbeidsplass. Derfor ønsket jeg både syklistere som jobbet i Bø, studenter som syklet til sentrum og høgskolen og pendlere som syklet til togstasjonen. I dette prosjektet var jeg ute etter både helårssyklistere og de som bare sykler i sommerhalvåret.

REKRUTTERING

Rekruttering av intervjudeltakere ble gjort på flere måter. I ett av møtene med kommunen i begynnelsen av januar fikk jeg navn på syklistere som de visste syklet fra boligområdene som jeg hadde valgt ut. I denne lista var det både ansatte i kommunen, ansatte ved høgskolen og pendlere. Samtidig som jeg gjennomførte de fysiske sekvensanalysene i starten av februar, sto jeg ved togstasjonen og høgskolen sine sykkelparkeringer for å rekruttere de gruppene som jeg manglet, hovedsakelig pendlere og studenter. I løpet av disse

dagene var det mye dårlig vær (sludd og glatt) og mange av studentene ved høgskolen var på utflukt denne uka. Derfor fikk jeg bare rekruttert pendlere.

Uka før jeg reiste hjem for å holde intervju, ringte jeg seks av de utvalgte syklistene. Av disse var ingen studenter og jeg holdt derfor av intervjuditt til minst tre studenter. I løpet av uka hvor jeg gjennomførte intervjuene var jeg også aktiv på å rekruttere syklende studenter. Jeg sto ved sykkelparkeringene flere ganger om dagen for å rekruttere studenter fra de utvalgte boligområdene. Siden dette ga lite respons, tok jeg kontakt med studieveilederen for idrett- og friluftslivstudiene ved høgskolen, i tillegg til at jeg fortsatte å stå ved sykkelstativene ved høgskolen til ulike tider.

Alle informantene – både de potensielle og de som ble valgt ut – fikk et informasjonsskriv om oppgavens bakgrunn og formål og hva deltakelse ville innebære. Dette ble sendt på mail eller delt ut personlig. Målet var å intervju minst 9 syklistere, 3 fra hvert boligområde, og minst 3 av disse ønsket jeg skulle være studenter. Jeg endte til slutt med å intervju 11 syklistere, hvorav fire studenter, to pendlere, en pensjonist og fire med jobb i Bø sentrum. Fordelingen fra de tre boligområdene endte med 3 fra Langkåshaugen, 3 fra Nordbøåsen og 5 fra Breisås.

GJENNOMFØRING

Intervjuene ble gjennomført medio februar i Bø i Telemark. Ut ifra hva som passet best for intervjudeltakeren ble intervjuene avholdt på deres kontor, på café eller møterom. Varighetene på intervjuene var alt fra 15 minutter til 60 minutter. Intervjuene ble tatt opp på digital opptaker og transkribert i ettertid slik at jeg fikk med meg all informasjonen. De transkriberte intervjuene ble deretter sendt per epost til de intervjudeltakerne som ønsket å lese igjennom og kommentere.

Jeg ønsket å bruke semistrukturerte dybdeintervju for å få mest mulig ærlig informasjon om syklistenes opplevelse på den daglige sykkelturen. Ved å bruke spørsmål som «kan du beskrive en vanlig morgentur?» ønsket jeg at syklisten skulle få fortelle sin historie

om syklingen. Jeg kan ikke generalisere, men jeg kan si noe om at flere har samme oppfatning. Siden alle intervjuene teller like mye, er det viktig å få fram alle de ulike synspunktene og meningene uten ensidig vekt på hvor mange som mener det.

Siden jeg ikke har noen særlig erfaring med intervjuer som metode, eller har hatt metodekurs, kan det ligge svakheter i gjennomføringen. Jeg fokuserte på å stille spørsmålene på en måte uten at de var ledende, noe som jeg synes fungerte bra. Allikevel kan jeg ikke utelukke at noen formuleringer kan ha vært ledende. Etter hvert intervju så jeg svakheter som gjorde at jeg endret på måten jeg stilte noen av spørsmålene på. Siden jeg tok opp alle intervjuene, kan jeg si at jeg klarte å holde god kontakt og lytte til hva deltakeren hadde å si.

SEKVENSANALYSE

I denne oppgaven har jeg tilpasset landskapsressursanalyse til behovet for å belyse mitt tema, og for at den skal gi mest mulig riktig informasjon til min oppgave. Siden jeg skal se hva som gjør det attraktivt å sykle i bygdemiljø og har som mål å bedre syklistens opplevelse, vil jeg analysere tre strekninger fra boligområde til sentrum som brukes av syklistene daglig. De beskrivende og fysiske analysene består av sekvensanalyser av de utvalgte strekningene. For å utvikle en sekvensanalyse som jeg kan bruke for å beskrive hva som skjer underveis på strekningen, har jeg hentet begreper og inspirasjon fra Kevin Lynch (1960) og Gordon Cullen (1961). Begge har utviklet metoder som tar for seg inntrykk, opplevelse og hvordan man orienterer seg etter elementer som finnes i omgivelsene.

Lynch har utviklet en metode på bakgrunn av studier gjort i tre store byer i USA. Fra studiene viste det seg at mennesker bruker elementer og egenskaper i byen til å orientere seg. Disse egenskapene er universelle begreper som kan brukes til å analysere og utforske ulike miljøer. Dette er også grunnen til hvorfor Lynch sin teori og metode fortsatt står så sterkt i fagfeltet. Jeg har derfor valgt å tilpasse begrepene til bygdemiljø, og vil derfor bruke begreper som kan sammenlignes med de som Lynch har kommet fram til.

Disse fem egenskapene som han kom fram til er:

1. Veg (path) som er bevegelseslinjene i landskapet og rommet.
2. Kanter (edges) som er grenser og overganger fra et fysisk system til et annet. Kan være mellom bebyggelse og kulturlandskap eller mellom landlig og urbant. I denne oppgaven bruker jeg begrepene overgang og skille.
3. Distrikter (districts) er det som angir et område. Dette kan sammenlignes med det vi kaller for bydeler i Norge, men i denne oppgaven vil jeg bruke begrepet landskapskarakter.
4. Knutepunkt (nodes) er der en samling av veier eller forbindelser møtes.
5. Landemerker (landmarks) er ofte et enkelt, fysisk objekt, og kan sammenlignes med det vi kaller for referansepunkt eller orienteringspunkt. Eksempler kan være en bygning, en formasjon i terrenget eller et element man krysser fra A til B.

Mens Lynch gjør det relativt tydelig med fem egenskaper, forholder Cullen sin metode, «Serial Vision», seg til mange flere egenskaper. Disse egenskapene kan være til hjelp for å beskrive de ulike inntrykkene langs en strekning, og opplevelsen man får i en kontinuerlig bevegelse gjennom omgivelsene. Dette kan vises med skisser eller bilder hvor man beveger seg langs en strekning. Mange av begrepene han bruker handler om det er åpent eller lukket, hvor fokuspunktet er, og overraskelsesmoment underveis. Cullen går i detalj på mange egenskaper, men jeg ønsker i hovedsak å bare ta for meg hvordan landskapet og omgivelsene rundt åpnes og lukkes på strekningen.

GJENNOMFØRING

Selve undersøkelsene gjennomførte jeg i begynnelsen av februar da jeg var på befaring. Jeg brukte både kart og tok bilder på befaringa for å kunne ha nok informasjon slik at jeg kunne systematisere dette i ettertid. Den dagen jeg var ute var det minusgrader og en del kald vind.

2. KUNNSKAPSGRUNNLAG OG FORUTSETNINGER

DE FYSISKE OMGIVELSENE

RELASJONER TIL STED

SYKKELENS Plass i TRAFIKKEN - FØR OG IDAG

OVERORDNEDE FØRINGER



2.1 DE FYSISKE OMGIVELSENE

STED

Hvordan sted oppfattes og forstås er viktig for hvordan man beveger seg, og for at vi kan si noe om forståelsen av sted må vi si noe om hva et sted er (Cresswell, 2004 i Berg mfl., 2013). På 70- og 80 tallet ble nyere stedsteorier presentert, og disse gikk bort fra at sted var statisk og avgrensbar enheter. I boka «Å finne sted» (Berg mfl., 2013) referer forfatterne til to humanistiske geografer, Relph (i Berg mfl., 2013) og Tuan (i Berg mfl., 2013), som hentet fram begrepet «sense of place» (stedsfølelse). Dette var for å fremheve forholdet mellom mennesker og sted, og de mente at sted først blir et sted når det tillegges en mening og mennesker forbinder noe med det.

En grunnleggende teori for å forstå sted ble introdusert av John A. Agnew på slutten av 80-tallet og er gjengitt i flere norske fagbøker (Berg mfl., 2013, Aure mfl., 2015). Han beskriver tre hovedforståelser av sted, hvor stedsbegrepet består av «lokalisering», «sense of place» og «locale». Disse komplementerer og avhenger av hverandre. Sted som lokalisering handler om det geografiske punktet som stedet er plassert på, slik som koordinatene og at man kan peke ut stedet på et kart. Dette er det fysiske og materielle. Sted som «sense of place» handler om folks opplevelse og oppfattelse av stedet, og er ulik og individuell fra person til person. Det er altså det subjektive forholdet som et individ har til stedet, og dette er en forutsetning for tilknytningen som mennesker får til et sted (Nyseth & Pløger, 2015). Stedsoppfattelsen er dynamisk og gjennom erfaringer som gjøres på et sted vil oppfattelsen bearbeides. Sted som «locale» er den sosiale dimensjonen med møter mellom befolkningen og hverdagslig interaksjon (Aure mfl., 2015). Dette kan forklare stedet som en møteplass eller et knutepunkt hvor befolkningens forbindelser møtes. Begrepet «locale» beskriver også en endring som skjer etter som hvor aktivitetene skjer. Steder og mennesker skaper hverandre og er alltid i endring.

En videreutvikling av forståelse av sted og stedsidentitet til det rasjonelle stedsbegrepet ble gjort av Doreen

Massey i 90-årene. Hun er opptatt av det relasjonelle rommet, aktivitetene og de sosiale relasjonene, og ikke bare sted som en fysisk avgrensning. Hun mener at steder alltid er i endring på grunn av interaksjoner både lokalt og globalt og av både de gamle og nye relasjonene. Steder skapes gjennom forbindelser og bevegelse på stedet og mellom andre steder (Massey i Berg mfl., 2013, i Berg & Dale, 2015). Dette gir et stedsbegrep som er veldig åpent og dynamisk. Selv om Massey har flyttet seg mer vekk fra det tradisjonelle og fysiske stedsbegrepet, består det enda av de tre dimensjonene, fysisk, individuelt og sosialt. Masseys stedsbegrep gir også plass til det fenomenologiske¹ perspektivet, som handler om studier av fenomener, hvor personlige erfaringer med opplevde fenomener står sentralt. (Bærenholdt, 2015). Gjennom aktivitetene som bedrives og relasjonene som menneskene får til stedet utvikles det mange subjektive meninger tilknyttet stedet. Det er viktig å trekke fram at sted er en basis og fundament for et fenomenologisk perspektiv. Slik som Nyseth og Pløger forklarer stedet vi kjenner (2015):

«...det stedet vi kjenner, framstår ikke som flytende for oss. Det er låst fast i våre erindringer, til materielle strukturer, til begivenheter og til fortellinger.» (s.51)

Samtidig som det relasjonelle stedsbegrepet har fått mye god respons, har det også blitt kritisert fordi den fysiske dimensjonen har fått liten oppmerksomhet. For å forstå sted er det viktig å forstå relasjonene mellom sted, mennesker og den større konteksten. Spesielt «sense of place» viser til hvordan forholdet mellom mennesket og sted gir stedet mening. Mennesker er sterkt knyttet til sine omgivelser, og hvilken tilknytning mennesker har til et sted er knyttet til deres bruk av omgivelsene og tidligere erfaringer. Folk fra samme sted kan ofte ha samme oppfatning av stedet.

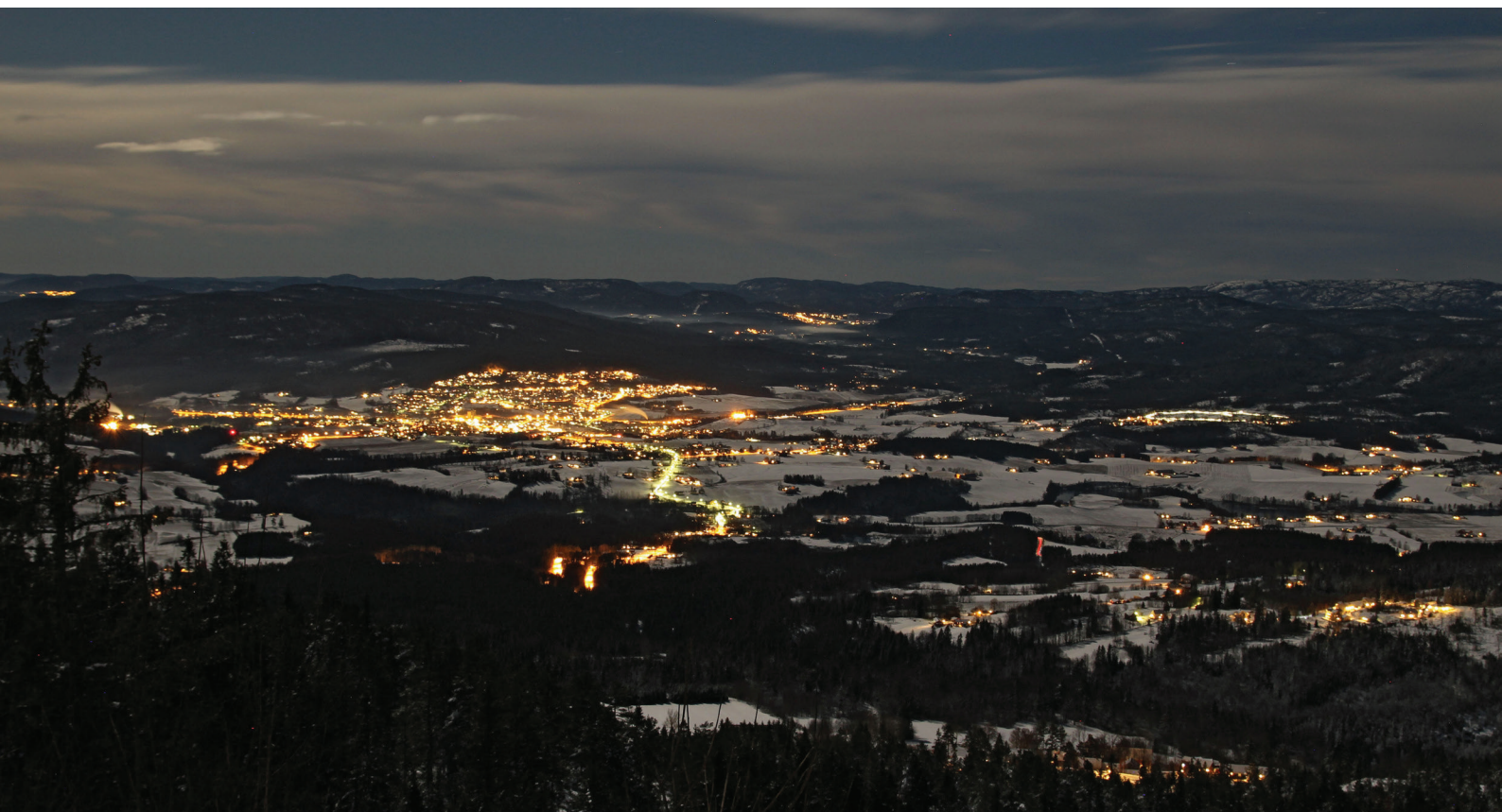
Ved å legge til grunn det relasjonelle stedsbegrepet i denne oppgaven ønsker jeg å forstå syklistenes valg og

¹Fenomenologi: Studie av fenomener (Tjønneland 2012).

relasjoner til bygda og omgivelsene som de velger å sykle i. Hvordan nye erfaringer åpner for nye muligheter og gjør det attraktivt å velge akkurat den samme ruta hver dag, eller hva som gjør at de eventuelt velger å veksle mellom strekninger. Hvorfor de velger å sykle en strekning istedenfor en annen kan ha noe med deres relasjon og ønske om å oppleve noe på vegen. Som syklist vil stedstilknytning være viktig for hvor man ønsker å sykle, og uti fra hva man selv er opptatt av vil man ha ulike relasjoner til det å sykle i et bygdemiljø.

Samtidig som jeg i denne oppgaven har lagt til grunn en stedsforståelse, har jeg også et landskapsperspektiv. Med landskapsperspektiv mener jeg å knytte sammen både det fysiske, sosiale og relasjonelle. Dette er viktig for å forstå Bø, som sted og plassering og syklistenes rutevalg, samt for å kartlegge og undersøke mulighetene som finnes i landskapet. Mens sted ikke har noen faste grenser og er i kontinuerlig endring, omfatter landskapsbegrepet både det faste, terrenget, og det dynamiske, aktiviteter, menneskene og naturen som man beveger seg i.

Fig 1. Utsikt over bygda og sentrum sett fra nord.



LANDSKAP

Fra tidligere har landskapet blitt definert som et visuelt bilde, et fysisk utdrag av natur som man ser med øynene, og fra tradisjonelle analysemetoder ser vi at landskap er sett på som noe uavhengig av menneskene. Dette er også noe som Krogh (1995) trekker fram i sin doktoravhandling, som handler om landskapets fenomenologi. I landskapsanalyser har man vært opptatt av å kartlegge hva som finnes i landskapet av fysiske elementer slik som vegetasjon, arealbruk og type landskap. Landskapsbegrepet har også ofte vært knyttet til naturlandskap eller kulturlandskap, mens bylandskapet er noe som har blitt mer fremhevet de siste årene. I 2004 trådte landskapskonvensjonen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009) i kraft hvor landskap ikke lenger bare defineres som det fysiske, men hvor det er tillagt et menneskelig aspekt. Samhandlingen mellom mennesker og landskap blir satt lys på i landskapskonvensjonens definisjon av landskap på denne måten:

«Landskap betyr et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer.» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009)

Oppfattelsen til menneskene og deres bruk og aktiviteter i landskapet står sentralt, og det vises til en gjensidig påvirkning, akkurat som med sted. Hvilke aktiviteter som kan bedrives i landskapet er med på å forme landskapet, og landskapet legger føringer på hvilke aktiviteter som kan gjøres hvor. Landskapskonvensjonen har som hovedoppgave å ta for seg forvaltning, vern og planlegging av landskap, samtidig som den sier noe om interaksjonen mellom landskap og mennesker. Dette begrunnes i fenomenologi, som jeg kommer tilbake til senere. Siden den menneskelige dimensjonen blir sett i sammenheng med landskapet, kan verdier og ressurser i landskapet lettere bli fremhevet gjennom medvirkningsprosesser med befolkning.

Landskapet har også gjennom landskapskonvensjonen fått en større plass i planleggingen. Dette utforsker blant annet Paul Selman (2006) i sin bok «Planning at the Landscape Scale». Han beskriver hvor viktig det er å planlegge «gjennom» landskapet istedenfor å planlegge «for» landskapet. Dette er fordi ved å planlegge gjennom landskapet kan man jobbe med romlighet og landskapets prosesser, mens ved planlegging for landskapet vil man ofte planlegge for en liten del av landskapet. På denne måten kan man både se de naturlige og de kulturelle prosessene i sammenheng, og få en større helhet (Thompson, 2008).

I denne oppgaven ser jeg det som en viktig del å forholde seg til landskap og landskapskonvensjonen sin definisjon da landskapet, og hvordan man forholder seg i landskapsrommet og orienterer seg, er en viktig del av sykkelreisen. Det har mye å si for de mulighetene man får i de ulike landskapsrommene, mot det urbane landskapet hvor strukturer er mer satt og mulighetene kanskje er færre. I Bø, som mange andre bygdemiljø, er det rurale landskapet veldig fremtredende og viktig for hvilke muligheter som finnes i bygda, og for hvorfor Bø har blitt et knutepunkt. Denne kunnskapen er et grunnlag for å vise viktige verdier og ressurser som finnes i bygda, og som også kan ha en overføringsverdi til andre bygdemiljø, hvor også det urbane landskapet er omkranset av naturlig og kulturelt landskap. Flere av strekningene som jeg tar for meg ligger tett opptil kulturlandskap som enda driftes og dermed endres gjennom årstidene, spesielt i sommerhalvåret. Dette legger også grunn for godt dyreliv og opplevelser knyttet til dette. En annen viktig side ved å legge denne definisjonen til grunn for landskap, er at jeg gjennom intervjuene skaffer meg sann informasjon og fortellinger fra syklistene og deres oppfattelser og opplevelser på sykkelturen.



Fig 2. Landskapsforandringer i Bø sentrum. Over viser bildet utsikt over Hellandgården i front og Bø sentrum sett fra vest. Bildet er fra omkring 1930. Under, og fra samme ståsted vises, kontorbygget Hellandtunet og Bø sentrum april 2017.



2.2 RELASJONER TIL STED

WAYFINDING OG BEVEGELSE

For å komme fra et sted til et annet må vi kunne orientere oss for å vite hvor vi skal, og for å gjøre dette bruker vi det vi har erfart og det vi har av kunnskap i minnet. Når vi befinner oss på et sted bruker vi det vi kjenner fra før for å orientere oss fram til hvor vi er og hvor vi skal videre. Noen mener at det gjennom interaksjonen mellom omgivelsene og brukeren dannes kognitive² kart.

En viktig teoretiker på dette var Kevin Lynch, som jeg tidligere har introdusert i metodekapittelet. Han tok i bruk begrepet «wayfinding», og forsøker å beskrive hvordan psykologi henger sammen med omgivelsene og miljøet. I Norge bruker vi ofte begrepet lesbarhet. Han gjorde studier hvor befolkningen tegnet mentale kart av byen sin, og ut i fra disse kom han fram til fem egenskaper som sier noe om hvordan folk opptrer og orienterer seg i komplekse omgivelser. Det som motiverer Lynch er hvordan man orienterer seg, og han belyser hvor viktig det er med en klar og god lesbarhet av byrommet. Med hjelp fra brukerens mentale kart kan man få kjennskap til deres relasjon til omgivelsene (Cold, 2012), og i denne oppgaven er dette viktig for å forstå hvordan syklistene opplever omgivelsene og deres forståelse av et sted.

Å forstå «wayfinding» i forhold til kognitive kart har også blitt diskutert og argumentert imot. Blant annet er antropologen Tim Ingold en av disse. Ingold (2000) argumenterer for at det ikke finnes mentale kart. Han mener derimot at steder er blitt et sted på grunn av historiene på stedet, og at stedet er bundet sammen av befolkningens reiseruter og ikke har en fast plassering. Han mener at steder er knutepunkter mellom forbindelsene. Dette kan støttes av det relasjonelle stedsbegrepet (Massey i Berg & Dale, 2015). Ifølge Ingold finnes det to tilnærminger for å finne fram på: den ene er at personen tar i bruk et kognitiv kart og planlegger reisa fra A til B, mens den handler om at personen tar i bruk tidligere erfaringer og uti fra oppfattelsen og reisen underveis justerer personen

bevegelsene i forhold til sine omgivelser (ibid.). Han tar utgangspunkt i den siste tilnærmingen, som er den som oftest brukes innenfor økologisk psykologi, som er en gren innenfor miljøpsykologi. For en syklist vil de tidligere erfaringene gi grunnlag for hvilken veg og rute syklisten skal velge, og underveis vil muligheter og hindringer ha noe å si for endringer som gjøres. Ved å skille mellom betydningen til de to begrepene, *navigasjon* og «wayfinding», argumenterer Ingold (2000) for at man ikke bruker kognitive kart når man beveger seg.

«To use a map is to navigate by means of it: that is, to plot a course from one location to another in space. Wayfinding, by contrast, is a matter of moving from one place to another in a region.» (Ingold, 2000 s.221)

«Wayfinding» handler altså om bevegelsen som skjer fra et sted til et annet, mens navigering er noe man gjør med hjelp av et kart og som ikke innebærer en form for bevegelse i rom og tid.

Et argument for at man bruker kognitive kart er at man har samlet perseptuelle bilder som sammen danner oppfatningen av omgivelsene. Men for å vise at dette ikke stemmer og for å forklare hvordan vi ser verden, refererer Ingold til Merleau-Ponty og Gibson. Merleau-Ponty mener at observasjonen kommer av at man kontinuerlig endrer perspektivet til objektet.

«Observation, Merleau-Ponty claims, consists not in having a fixed point of view on the object, but 'in varying the point of view while keeping the object fixed'» (Merleau-Ponty i Ingold, 2000 s.226)

Videre henviser Ingold til Gibson som har en lignende forklaring av hvordan vi oppfatter omgivelsene, som han kaller for «path of observation», hvor path ikke er mange punkter langs en reiserute, men en kontinuerlig reise. Dette forklares ved at

²Kognitiv: Knyttet til erkjennelse og oppfattelse. Motsatt av følelser (Kjøll og Tranøy, 2013). Synonymt med mentale kart.

både mennesker og dyr oppfatter hele tiden mens de beveger seg, ikke bare «i intervallene mellom bevegelsene» (Ingold, 2000 s.226). Med dette ønsker Ingold å vise at vi ikke har et kognitivt kart sammenstilt av en serie med punktvis øyeblikk, men en forståelse av hele bevegelsen. Med hjelp av Merleau-Ponty og Gibson mener han at vi ikke bare ser noe fra ett punkt, men at vi forstår helheten utenifra.

En strekning som man beveger seg på vil inneholde de ulike elementene som skaper en følelse av åpent eller lukket landskapsrom. Andre elementer kan skape hindringer, eller gi oss muligheter som gjør at vi kan holde en jevn fart og bevegelsesflyt. En studie fra Nederland, et forbilde for sykkelplanlegging, fant ut at en bevegelse som gir en jevn flyt er noe av det viktigste for syklister når de sykler fra hjemmet til jobben (Duppen og Spierings, 2013). Artikkelen, som tar for seg erfaringer fra syklisters jobbreisen i urbane områder i Utrecht, samlet informasjon gjennom «ride-alongs» med syklister for å få de sanne historiene om hvordan det er å sykle gjennom de forskjellige delene fra nabolaget til byen. Deres funn viste at syklister valgte sykkel fordi den er fleksibel, og at de valgte ruter i roligere og mer grønne omgivelser. Der syklister stod ovenfor vegvalg valgte de ofte den ruta som ga dem best flyt og hvor tankene kunne få vandre, selv om den andre ruta hadde bedre vegstandard. I bykjernen kom det fram at man måtte være fokusert og det var lett å havne i stressende situasjoner på grunn av kompleksiteten i trafikkbildet.

For å kunne orientere seg i forhold til omgivelsene må man ha erfaring om å bevege seg for å lese omgivelsene. Når man beveger seg, opplever man hva som skjer underveis og man vil få inntrykk fra alt som skjer rundt en. En del av menneskets grunnleggende egenskaper er at man har en sansende kropp og at man kan være i bevegelse. En annen viktig del av bevegelse er den fenomenologiske tankegangen hvor det ikke skiller mellom framkomstmiddel og personen som er brukeren, men hvor framkomstmiddelet og brukeren blir ett, som Fiskevold (2011) kaller for et «kvalitativt enhetlig opptaksorgan». Fiskevold bruker i sin doktorgrad ordet farkost, som et begrep

for alle framkomstmidler, og i hans oppgave tar han utgangspunkt i en fisker og en båt. Farkosten er både tilpasset brukeren og aktiviteten samt hvordan den plasseres på en overflate, som veg eller vann. Når brukeren tar i bruk sin farkost, blir både farkosten, kroppen og omgivelsen som man beveger seg i, ett (ibid.). Han beskriver også hvordan man kan modifisere farkosten slik at man kan utvide den erfarende kroppen.

«Med farkost menes den farendes befordringsmiddel i vid forstand, alt fra kropp til romferge, men i denne sammenhengen følges modifikasjonen langs et forløp som begynner med fottøyet, vandreren, og fortsetter gjennom hjul, motor, og karosseri til sjåføren. I alle trinnene foregår en utvidelse av den erfarende kroppen.» (Fiskevold, 2011 s.36)

I denne sammenhengen vil det si at sykkel blir en forlengelse av personen som sykler, og hele kroppen og sanseapparatet vil føle underlaget man sykler på. Denne fenomenologiske måten å tenke på dreier seg mye om erfaringen og bevisstheten man har på en sykkeltur. Opplevelsen man får avhenger av mange faktorer i omgivelsene rundt deg. En syklist vil ha et større aktivt sanseapparat sammenlignet med en bilfører, noe som kan gjøre sykkelopplevelsen både god og dårlig. Når man beveger seg på sykkel, vil flere faktorer kunne endres i forhold til det å være fotgjenger eller bilfører. På sykkel vil man få en annen høyde, man vil kunne bestemme hastighet mye mer og sykkel er svært fleksibel i forhold til å endre retning eller bytte mellom systemer, slik som bytte mellom fortau og bilveg. Bevegelsen er den sentrale tilstanden for å forstå opplevelsen.

OPPLEVELSE

Opplevelse handler om hvordan vi erfarer og oppfatter omgivelsene og det som skjer rundt oss, og dette kan begrunnes i fenomenologien. Det fenomenologiske perspektivet er opptatt av at vi ikke ser verden utenifra, men at vi lever i den og er en del av den. Fenomenologien innebar et skifte fra faktavitenskap til vesenvitenskap (Tjønneland, 2012) hvor bevisstheten og erfaringen til mennesket ble sentralt, og hvor man gikk vekk fra at kropp og sjel var to adskilte deler som i den tradisjonelle vitenskapen (Moe, 2009). Dette er interessant å bruke som teorigrunnlag i denne oppgaven da man som syklist hele tiden står ovenfor vegvalg og opplever alt som er rundt oss mens vi beveger oss. Fenomenologien defineres som læren om fenomener (Tjønneland, 2012), og det er gjennom erfaringer og læring at vi skjønner hva ting er og hvordan de kan brukes. Fenomener er det som kommer til syne for oss slik de framtrer for oss. Slik som når man ser et landskap med ulike elementer som skog, kulturlandskap eller bylandskap, så må vi ha erfart de ulike elementene før vi kan forstå hva de er. Eller når man velger å sykle på en veg istedenfor på gresset gjør vi det fordi vi har erfart at det er lettere å sykle på asfalt eller grus.

Fenomenologien tar for seg interaksjon mellom fenomener og subjektet, og samhandlingen med omgivelsene skjer på bakgrunn av det vi gjør (Krogh, 1995). I fenomenologi handler det om at man må oppdage eller oppleve for å lære hvordan noe fungerer eller hva det er, og erfaringene våre danner grunnlag for videre forståelse. Fenomenologi kan derfor knyttes til læringsprosesser og læringsform (Christ, 2017). Mennesker opplever omgivelser gjennom kroppens sanser. Både syn, berøring, lukt, hørsel, stilling og balanse er aktive når vi oppfatter og «leser» omgivelsene. Ved en fenomenologisk tilnærming vil individer oppleve objekter, omgivelser og fenomener forskjellig ut i fra tidligere erfaringer.

Den fenomenologiske tilnærmingen til landskap handler om hvordan kroppen møter landskapet og at ting oppstår på bakgrunn av det man gjør. Dette trekkes fram av Krogh (1995) som sier at individets

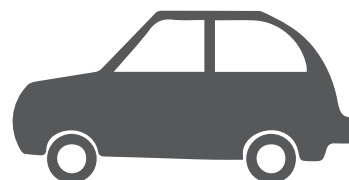
landskapsopplevelse utledes gjennom kroppen og kroppens sanser mens man beveger seg gjennom landskapet og erkjenner (ibid.). Han støtter seg på filosofen Merleau-Ponty som mener at aktiviteten skaper bevisstheten (ibid.). Altså ligger det noe forut for erkjennelsen. Fra dette har Krogh utviklet begrepet «*landskaping*», som er det flersanslige forholdet mellom mennesket og landskapet, både gjennom erkjennelsen og bruken (ibid.). Landskaping er dynamisk og er alltid i endring. Når vi beveger oss og oppfatter omgivelsene, får vi nye erfaringer som gjør at vi ser omgivelser og omverden på andre måter (ibid.). Mennesker får erfaringer gjennom aktiviteter og opplevelser, og etter hvert som man beveger seg i verden, utvikler samspillet seg mellom menneske og omgivelser. Gjennom ulik bruk av landskapet får man ulik opplevelse, og en persons bakgrunn, interesser og livshistorie ligger til grunn for opplevelsen av landskapet. (ibid.)

I denne oppgaven er det interessant å bruke teorier fra det fenomenologisk perspektivet fordi man som syklist beveger seg gjennom omgivelsene og erfarer verden og fenomener fra sykkelsetet. Det vil også gi en bedre beskrivelse av hvordan det er å sykle på et sted siden jeg fra intervjuer med syklister i Bø kan få deres gode og dårlige erfaringer om hvorfor og hvor det er dårlig eller bra tilrettelagt for syklister. Dette gir meg altså muligheten til å sette meg inn i syklisten sin måte å erfare landskapet og omgivelsene på. Det er hos de som allerede sykler at man kan kartlegge gode og dårlige opplevelser for å finne forbedringer. Med en fenomenologisk vinkling kan jeg forstå deres sykkelhverdag og virkelighet. Gode og dårlige opplevelser setter seg i minnet og er erfaringer som man tar med seg videre for å vite om man skal velge samme rute neste gang. Samtidig er det interessant med et fenomenologisk blikk på sykling i landskap og bygdemiljø på grunn av aktiviteten som utspiller seg der vårt forhold til omgivelsene dannes i forhold til det. Møtet mellom kropp, aktivitet og omgivelser vil gi erfaringer som videre viser muligheter. Jo mer vi erfarer og forstår av sykkelens muligheter og evner til fremkommelighet, jo mer kan vi teste ut nye ruter.

I forlengelsen av dette finner vi forståelsen for hvordan mennesker samhandler med omgivelsene. I dette ligger begrepet «affordance», som jeg går mer i dybden på i neste avsnitt. Om man opplever noe som gir en dårlig opplevelse, kan man se etter mulighetene rundt seg for å se hva som kan forbedre sykkelreisen. Fra sykkelsetet vil syklisten se muligheter ut i fra fenomenene som opptrer og viser seg. Syklisten er en spesiell trafikant siden de kan begi seg over de fleste flater og områder i landskapet og lett kan endre retning eller rute i møte med hindringer. Syklistene er derfor den trafikkgruppen som har størst handlingsrom. Biler er mer forutsigbare, siden de må forholde seg til vegen, fotgjengere er mindre forutsigbare, men de har en relativt lav fart. Syklistene kan bevege seg over de fleste flater, enten bilveg, fortau eller gressflater, og kan lett unngå hindringer samtidig som de kan endre tempo og retning kjapt. Muligheten til syklistene er altså utallige og forskjellig for hver syklist.

FORSKNING PÅ SYKKELOPPLEVELSE

Forskning på syklisters opplevelse har blitt gjort mer av de siste årene. Blant annet forsket Stefansdottir (2014) i sin doktoravhandling på syklistenes opplevelse av estetiske forhold på jobbreiser i urbane områder. Hennes hovedfunn viste at syklistene på arbeidsreiser helst vil sykle i nærheten av naturlige omgivelser, hvor man opplever stillhet og som syklist kan føle seg velkommen. Områder som består av menneskeskapte grå flater og bildominerte omgivelser var områder hvor syklistene følte seg mindre velkommen og ble definerte som kjedelige og stygge. I tillegg var det viktig for syklistene å få holde en jevn fart. Undersøkelsen fra Nederland viste også at det var viktig å sykle i roligere og grønnere omgivelser (Duppen og Spierings, 2013).



Uforutsigbar



Forutsigbar

På en skala over ulike trafikanter sin forutsigbarhet, kan man se at sykkelen er mest uforutsigbar.

AFFORDANCE

Innenfor miljøpsykologi er det forsket mye de siste tiårene på hvordan menneskene samhandler med omgivelsene og påvirker miljøet: hvordan forstår mennesker omgivelsene rundt seg og hvilke muligheter har man? En viktig bidragsyter til å forstå forholdet mellom mennesker og deres miljø var blant annet James J. Gibson som gjennom sitt arbeid utforsket hvordan vi oppfatter omgivelsene og elementer i det. Blant annet utviklet han teorien om «affordance», et begrep som sier noe om mulighetene som objekter gir oss, eller som finnes i omgivelsene, og hva de tilbyr oss (Gibson, 1986). Dette er en teori som i senere tid har blitt utviklet og brukt mye innenfor design og utforming for å bedre brukervennlighet i objekter. For eksempel hvordan man skal designe en skyvedør for at vi skal skjønne hvordan vi åpner den, eller hvordan selve sykkelen er utformet slik at vi skjønner at vi må styre med sykkelstyret og tråkke på pedalene for at den skal fungere som framkomstmiddel.

Teorien om affordance har også blitt utviklet innenfor retningen økologisk psykologi og hvordan vi erfarer det som er rundt oss. Blant annet har Ingold støttet seg på Gibson sin teori, og videreutviklet denne til det han kaller for «direct perception». Det handler om hvordan vi oppfatter omgivelsene, viktige objekter og verden mens og på grunn av at vi forflytter oss (Ingold, 1992). Dette trekker inn en fenomenologisk tilnærming om at på bakgrunn av aktiviteter forstår vi omgivelsene rundt oss. Hva et objekt, gjenstand eller noe annet i omgivelsene tilbyr oss av muligheter, er individuelt fra person til person og mellom forskjellige aktiviteter. Syklister kan se ulike muligheter i omgivelsen for hvor de vil sykle og hvilke snarveger eller omveger de kan velge. En terrengsyklist, som sykler for å trene og utfordre seg selv, vil se andre muligheter og affordances i omgivelsene enn en hverdagssyklist, som bare transporterer seg mellom hjemmet og jobben. Det samme gjelder for ulike aldersgrupper. Barn vil se andre muligheter enn det voksne gjør. Innenfor begrepet affordance er det gjort mye nyere forskning for å videreutvikle og undersøke hvordan det fungerer i praksis, og blant annet har det blitt gjort en del arbeid knyttet til barn og unge og hvilke muligheter de ser i

omgivelsene (Clark & Uzzell, 2006, Aradi, 2013, Aradi mfl., 2016). Affordance er i dag et bredt begrep som har blitt brukt og videreutviklet innenfor mange felt, men i denne oppgaven vil jeg bruke begrepet i tilknytning til syklistenes opplevelse og muligheter som kommer til syne i omgivelsene.

I denne sammenhengen er det nyttig å bruke teori om affordance da mulighetene som syklistene oppfatter i omgivelsene kan være avgjørende for valg av strekning og deres opplevelse. På den daglige sykkelturen er det viktig å komme raskt, trygt og lettest mulig fra A til B. I områder der det er godt tilrettelagt for syklistene, vil reglene for hvor man sykler være strengere enn i områder der syklistene ikke har noen fast plass i trafikken. Minst mulig hindringer kan skape en god sykkelrytme som igjen kan gi syklisten en god sykkelopplevelse, mens hindringer kan gjøre at syklistene må se etter andre ruter eller traseer for å komme fram. Syklistene er fleksible og har et stort handlingsrom, noe som gjør at de kan ta kjenner avgjørelser i møte med hinder og problemer, eller øke eller senke tempo etter behov.



OPPSUMMERING TEORI

STED

Det relasjonelle stedsbegrepet (Massey i Berg og Dale, 2015) som handler om mennesker relasjoner til steder samt de fysiske og sosiale forholdene.

LANDSKAP

Landskap er ikke bare det visuelle, men også romligheten. Hvordan man forholder seg til landskapet og landskapsrommet.

WAYFINDING OG BEVEGELSE

Wayfinding handler om hvordan man leser omgivelsene utifra tidligere erfaringer (Lynch, 1960).

Man får forståelse for omgivelser gjennom bevegelse, og vi opplever hele tiden mens vi beveger oss (Ingold, 2000).

Tidligere forskning har vist at sykkelflyt er noe av det viktigste for syklistene (Duppen og Spierings, 2013).

Farkosten og brukeren blir ett enhetlig opptaksorgan, og sykkelen blir dermed en forlengelse av kroppen (Fiskevold, 2011).

Bevegelsen er den sentrale tilstanden for å forstå opplevelse.

OPPLEVELSE

Fenomenologisk tilnærming handler om at man ikke oppfatter verden utenifra, men er en del av den. Interaksjonen mellom fenomener.

Den fenomenologiske tilnærmingen til landskap handler om hvordan kroppen møter landskapet, *landskaping* (Krogh, 1995).

AFFORDANCE

Mulighetene som objekter i omgivelsene tilbyr oss (Gibson, 1986).

Vi oppfatter og erfarer fenomener i omgivelsene mens og på grunn av at vi beveger oss (Ingold, 1992).

2.3 SYKKELENS PLESS I TRAFIKKEN - FREM TIL I DAG

HISTORISK TILBAKEBLIKK

Historisk har sykkelen vært et viktig framkomstmiddel i Norge, men da bilrasjoneringa opphørte i 1960, fikk sykkel og fotgjengere lavere prioritet til fordel for bilen.

Før 1960 var ikke bilen en del av den vanlige norske husholdninga og sykkelen var derfor et viktig framkomstmiddel for folk i alle aldre. Spesielt etter krigen, da det var et stort behov for å kanalisere landets ressurser til gjenoppbygging av industri, boliger og infrastruktur, ble bilrasjoneringa det viktigste hinderet for at folk kunne skaffet seg bil til privat bruk. Kun de med godt dokumenterte behov for bil kunne få kjøpetillatelse etter krigen, og bilen ble derfor et luksusobjekt. Før dette var det få som hadde råd til bil (Nielsen, 2010).

Sykkelen var derfor før 1960, og før krigen, folkets transportmiddel (Monsrud, 1999). Sykkelen ble brukt til lange og korte reiser, både i hverdagen og i ferier. Sykkelens fleksibilitet gjorde at folk kunne selv velge hvor og når de ville sykle, og denne bevegelsesfriheten står like sterkt i dag. I bygdemiljø var sykkelen et godt alternativ, i motsetning til byene hvor offentlige transportmidler var mer utbredt.

Av tidslinja på neste oppslag kan vi se at sykkelen nå igjen har fått mer oppmerksomhet som transportmiddel både i vegareal og i strategier, planer og viktige dokumenter på alle nivå.

Fig. 3. Sykkelen ga også kvinnene større bevegelsesfrihet.



Fig. 4. Syklister i Oslo i 1941.



Fig. 5. Bø stasjon i 1942.



1960

Bilrasjoneringa opphører og privatbilen blir en fast del av husholdninga

Sykkel er ikke et tema i nasjonale transportdokumenter, og mjuke trafikanter omtales som «bevegelige sidehindre» i veinormalene.

1977

Norsk vegplan II (NVII) ble fremlagt, og målet var at alle tettsteder med over 5000 innbyggere skulle ha etablert sammenhengende sykkelveinett innen 1985. Enda ikke i dag er et slikt nett på plass.

1960

1970

1980

*«Det som sto sentralt på 1960-tallet, var å tilrettelegge veinettet for det nye transportmiddelet, ikke å ivareta interessene til en datidig stor skare syklister.»
(Strand mfl., 2015 s.15)*

Nasjonale vegplaner som ble utarbeidet etter Norsk vegplan II sier lite om sykkelplanlegging og tilrettelegging for syklisten.

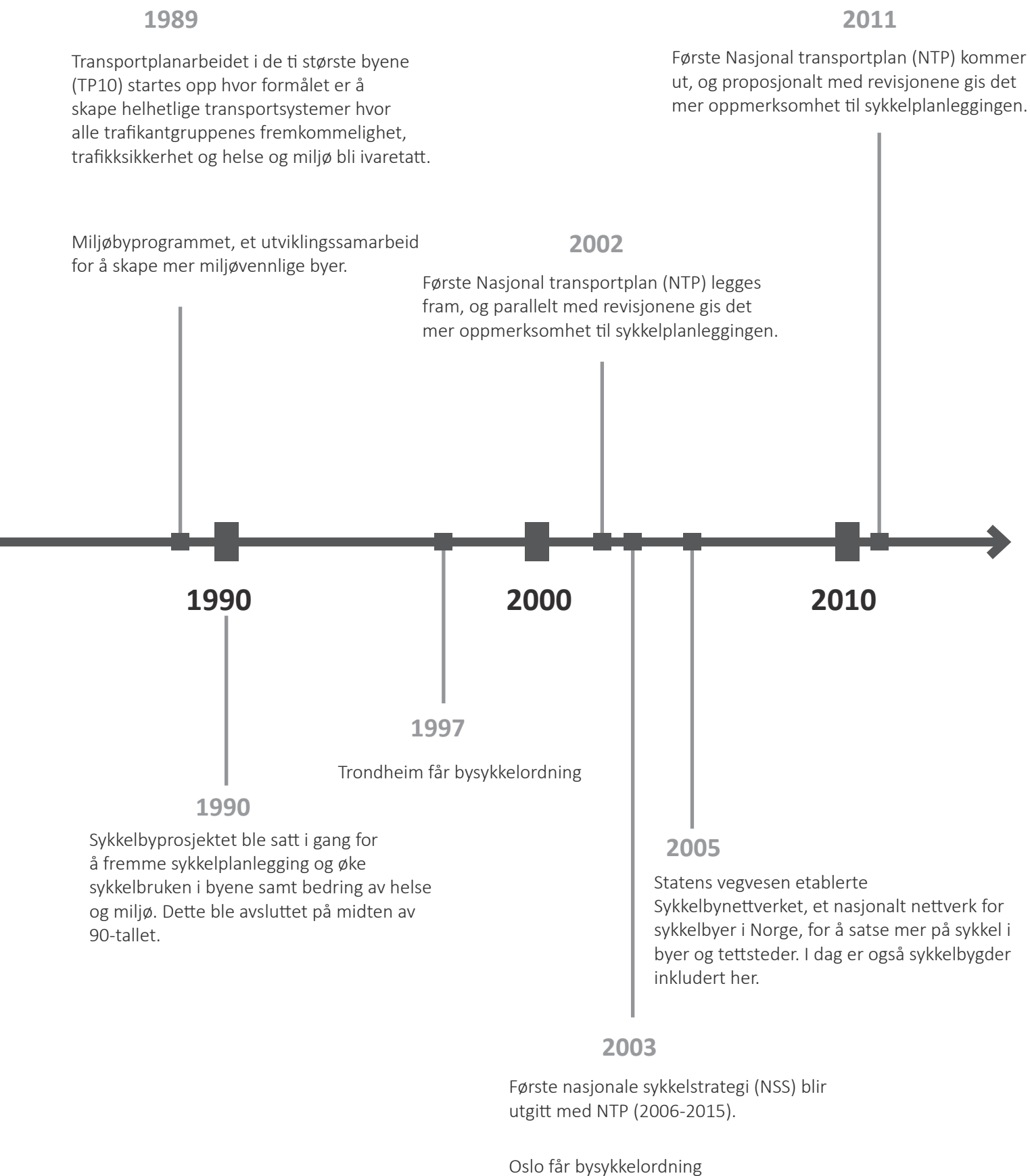


Fig. 6 . Historisk tidslinje.

2.4 OVERORDNEDE FØRINGER

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Nasjonalt transportplan (NTP) legger føringer for hva som skal satses på innenfor transportsektoren. I NTP 2014-2023 er et av målene at sykkelandelen skal dobles fra 4 til 8 prosentpoeng på landsbasis. For å nå målet på landsbasis er det størst potensial i de store byene, og der må sykkelandelen ligge mellom 10 og 20 prosent. Samtidig trekkes det fram at «*transportsystemet skal legge til rette for god mobilitet for befolkningen og næringslivet, og gi muligheter for verdiskaping i hele landet*» (Meld. St. 26 (2012-2013) s.123). Det viser at det også er viktig å drive med tilrettelegging for de mjuke trafikantene i distriktene så vel som i byene for å ha en god framkommelighet og økt trygghet. Et forbilde som fremmet sykling i distriktet var «Lesjamodellen» som startet med et lokalt engasjement. Det var et tett samarbeid mellom grunneiere, kommunen og Statens vegvesen for å få på plass gang- og sykkelveg langs E136. Grunneiere stilte med gratis grunn og kommunen og stat tok kostnadene med bygging av gang- og sykkelveg.

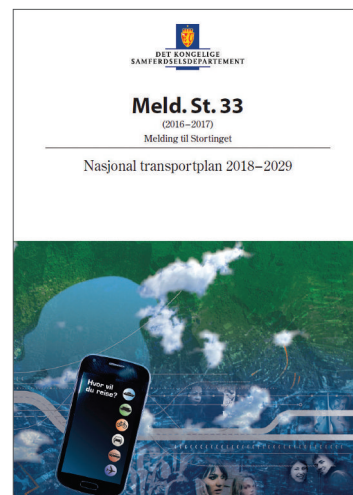
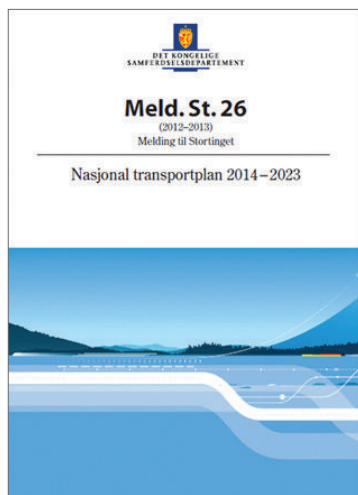
5.april 2017 ble NTP for 2018-2029 lagt fram av regjeringen. Her blir det signalisert en fortsatt stor satsing både på veg og jernbane samt penger for å drive med knutepunktutvikling rundt jernbanestasjonene. NTP ønsker å satse mye på mobilitet, og i dette ligger det også en satsing på sykkel. Blant annet trekker

samferdselsministeren, Kjell Solvik-Olsen, fram at sykkelen skal bli et enklere og tryggere alternativ for hverdagsreisene. Av den totale potten på 1064 milliarder kroner er det satt av 11,7 milliarder kroner for tiltak rettet mot de mjuke trafikantene. I NTP snakkes det ikke bare om sykkelplanlegging i byene, men også i distriktene og andre deler av landet hvor det kan være utfordrende for mjuke trafikanter å ferdes.

«Vi må ha et bredt sett av virkemidler, fordi behovene er ulike rundt omkring i landet. I byene må vi ha brede sykkelveier med høy kapasitet og høyt trafikkvolum. I distriktene handler det derimot om å gi syklist og fotgjenger en mulighet til å ferdes trygt uten å måtte gå på hvitstripa i veikanten, sier Solvik-Olsen.»

(Samferdselsdepartementet, 2017)

Fig. 7. Sjermdump av planenes forsider.



NASJONAL SYKKELSTRATEGI

Nasjonal transportplan (2014-2023) la føringer for nasjonal sykkelstrategi (NSS 2014-2023), og etappemålet om å bedre framkommelighet for gående og syklende i den gjeldene NTPen er en del av hovedmålet i sykkelstrategien.

Hovedmålet for NSS er at 8 prosent av alle reiser i 2023 skal gjøres med sykkel, og for å nå dette er det satt opp fire delmål. En av disse delmålene handler om å «bedre framkommelighet og trafikkikkerhet for syklistene», og går direkte på å bedre syklistenes opplevelse (Espeland mfl., 2012 s. 10). Dette handler både om å tilrettelegge for en lesbar og god utforming samt anlegge et helhetlig sykkelvegnett av høy kvalitet.

Det trekkes også fram hvor viktig det er med samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat for at både byer og tettsteder skal få på plass sykkelnett og en sykkelsatsing som øker sykkelandelen. Gjennom sykkelby(gd)prosjektene kan samarbeidet bli bedre og gjør det lettere å effektivisere prosessene. Her er sykkelby(gd)nettverket til Statens vegvesen en god rådgivende tjeneste for å kunne bistå med kunnskap og kompetanse.



ST. MELD. 18 BEREKRAFTIGE BYAR OG STERKE DISTRIKT

I februar 2017 kom en ny stortingsmelding om utvikling av både byer og distrikt. Til forskjell fra tidligere, hvor by og land har hatt separate meldinger, er det i denne stortingsmeldingen et fokus på at man trenger både bærekraftige byer og sterke distrikt og at man må disse se samspillet mellom disse. Byene består av mye innovasjon og mangfold, mens det er i distriktene at man har mange av de viktigste naturressursene. Målet for meldingen er å skape levende byer og distrikt.

«I meldingen fremmes tiltak som vil sikre vekstkraft, likeverdige levekår og bærekraftige regioner i hele landet. Dette vil legge til rette for å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og skape levende lokalsamfunn med trygge jobber i hele landet.» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017)

Meldingen trekker fram hvor viktig det er å ha fokus på knutepunktutvikling og oppdaterte arealplaner slik at vi kan utvikle kompakte tettsteder og byer med korte reiseavstander der man kan ferdes med miljøvennlige transportmidler slik som kollektiv, gange og sykling. I dette ligger det også en mulighet for å skape mer levende sentrum, men da må man også tilrettelegge for at folk kan bo i sentrumsområder og ha kort veg til jobb og fritid. Dette vil også kunne føre til mer bevaring av viktige arealressurser og natur- og rekreasjonsområder rundt sentrumsområdene.



3. CASESTUDIUM

INTRODUKSJON BØ I TELEMARK
LANDSKAPSRESSURS ANALYSE

3.1 INTRODUKSJON BØ I TELEMARK



Bø kommune ligger plassert midt i Telemark fylke, mellom fjell og åser med et godt klima som gir gode skiforhold på vintertid og varme sommerdager i sommerhalvåret. Bygda er godt kjent for Bø Sommarland, høgskolen, folkekultur, rånekultur og fine naturopplevelser. Sentrum av Bø ligger sentralt plassert i kommunen i et vidt dalføre mellom Lifjell i nord og Breisås i sør. I retning østvest går riksveg 36 mellom Grenland og Seljord. Innbyggertallet ved utgangen av 2016 var 6262 personer (SSB, 2016).

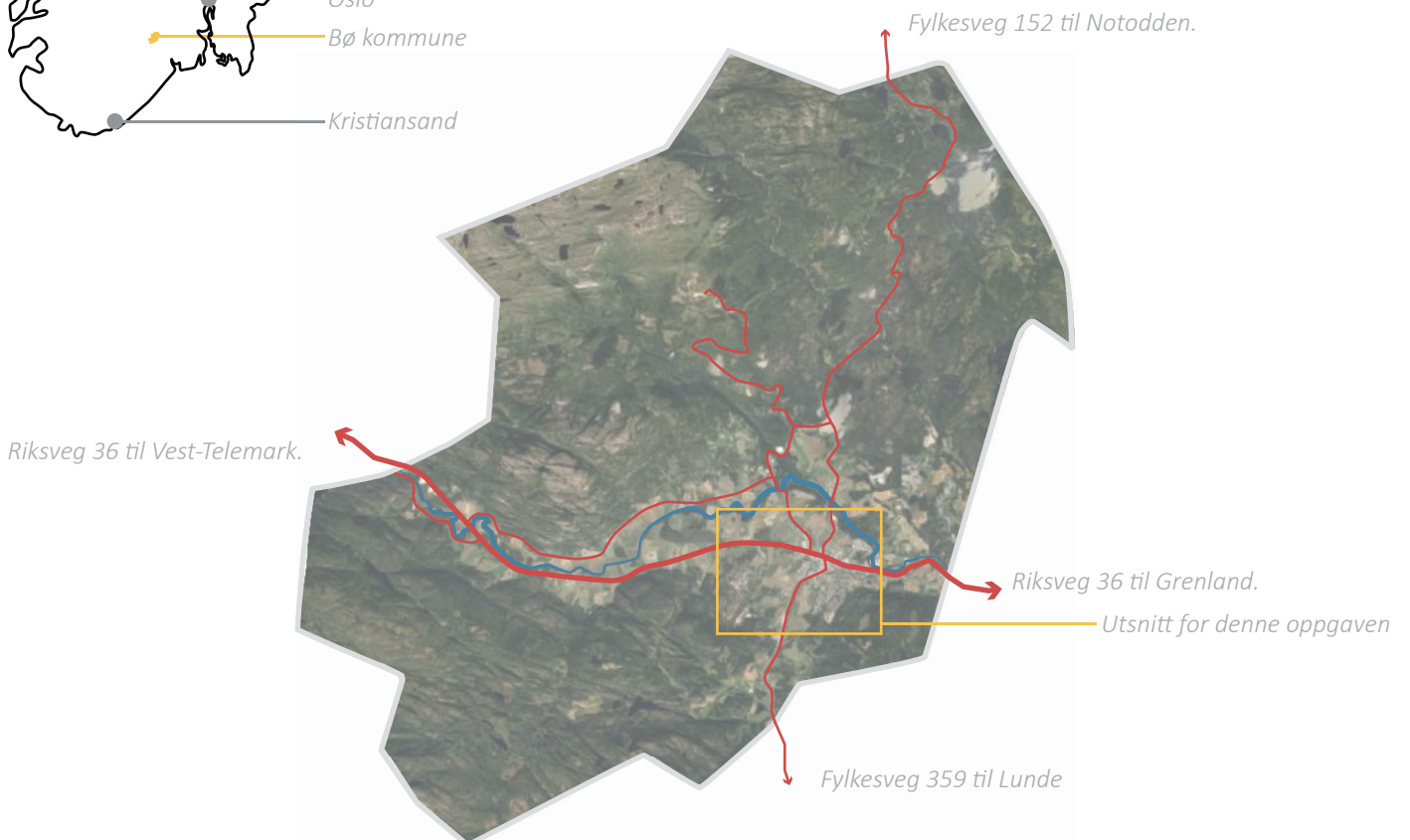




Fig. 8. Bø stasjon sett fra øst i 50-åra.

HISTORISK

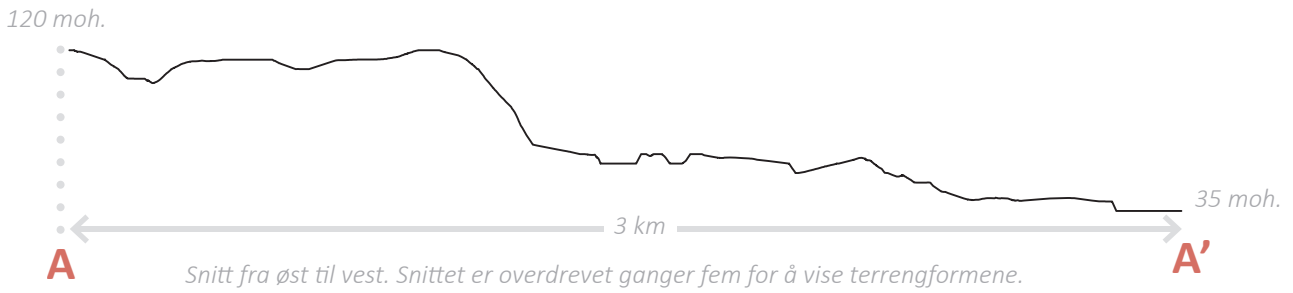
I 1892 får Bø sitt første vegkryss, dannet av Nyvegen og Gamlevegen som krysser hverandre. Dette het først Meierikrysset, men er i dag kalt Statoilkrysset. Gamlevegen, slik som andre veger, slynga seg fra gårdstun til gårdstun før den snirkla seg opp til Bøhaugen, der kirken ligger, og videre vestover. Delen av Nyvegen som går gjennom sentrum av Bø er det vi i dag kaller for Bøgata. Nyvegen var en gjennomgangsveg som ble anlagt for å bedre kontakten mellom Skien, Bø og Vest-Telemark. Dette blei et viktig kryss og var det som startet sentrumsutviklinga i Bø. Her kom det etter hvert opp ulike bygg inneholdende butikk, bakeri, festsal, meieri, lensmannskontor, arrest og skysstasjon. På begynnelsen av 30-tallet ble den nye Oterholtvegen anlagt, hvor starten av vegen passerer Bø videregående og er det vi kaller for Gymnasbakken i dag. På dette tidspunktet hadde krysset fem armer, og i ei bok om Bøgata si utvikling blir Bø beskrevet som et trafikknutepunkt. (Mæland og Skobba, 2000)

Den første bussruta forbi Bø kom i 1911, og knytta to ferjeleier i øst og vest sammen. Jernbanen kom til Bø i 1924, og like før dette ble det satt opp flere bussruter. Jernbanen starta en ny epoke i Bø og i denne sammenhengen ble Stasjonsvegen anlagt og det andre krysset i Bø, kalt Midtbygdakrysset, ble danna. Dette var krysset mellom Stasjonsvegen og Nyvegen, og er det vi i dag kjenner som Rundkjøringa. Jernbanen gjorde Bø til et trafikknutepunkt mellom Øst- og Vestlandet. Jernbanen kunne ta deg til Sørlandet, Kristiansand i første omgang og deretter Stavanger, eller til Oslo. Ulike rutebilselskap ble starta for å kunne frakte reisende fra

Bø og videre til andre bygder og steder i Vest-Telemark eller til Vestlandet, Haugesund og Odda. I 1930 mistet skysstasjonen i sentrum sin funksjon og rutebilene fikk avgang fra jernbanestasjonen. Mellom Meierikrysset og Midtbygdakrysset utvikles sentrumet med ulik handel. Samtidig med jernbanens ankomst til Bø kom også kafeliv og turister fra byene, spesielt i påska (ibid.)

Som mange andre bygder, ville også Bø ha landsgymnas plassert i bygda, men på grunn av dårlig økonomi fikk ikke bøheringene det som de ønska seg. Isteden fikk bygda språk- og realskole i 1923. Landsgymnaset kom til Bø i 1947, men ble først offisielt landsgymnas med egen eksamensrett i begynnelsen av 50-årene (Dalene, 1972). I 1970 ble også Telemark distriktshøgskole lagt til Bø (Hansen, 2012). Både vegforbindelsene, jernbanen og det at de ulike skolene har blitt lagt til Bø, har hatt mye å si for utviklingen av tettsted, sentrum og kommunen generelt. Dette har gjennom tidene gjort at mange reiser til Bø enten for utdanning, handel, reise eller rekreasjon.

I tidligere tider var sykkelen like vanlig som hestevogn i Bø. Man brukte sykkelen over alt, både rundt omkring i bygda og til lengre turer. Om vinteren bytta man sykkelen ut med spark. I femtiåra var buss, tog og sykkel de viktigste transportmidlene uansett sesong (Mæland og Skobba, 2000). Bilrasjoneringa opphørte i oktober 1960, og dette gjorde at bilsalget økte betraktelig på 60-tallet. Dette viser seg også i Bø på bilder fra disse årene.



UTSNITTET

Valg av utsnitt er basert hvor de ulike boligområdene ligger, og de ulike strekningene er valgt ut ifra hvilken trasé flest syklister bruker fra boligområdene til sentrum. I tillegg forholder strekningene seg til ulike landskapstypologi og-karakter.

1 LANGKÅSHAUGEN

Dette boligområdet ligger nord for Bø sentrum, oppe på en haug som navnet tilsier. Omkring boligfeltet ligger det spredte gårdstun med tilhørende kulturlandskap og en liten skogskledd ås i vest

2 NORDBØÅSEN

Nordbøåsen ligger vest for Bø sentrum omkransa av åslandskap. I selve boligfeltet er det hovedsaklig bare eneboliger, men langs vegene ligger det gårdstun med tilhørende kulturlandskap. En del av feltet er under bygging.

3 BREISÅS

Dette er det største av boligområdene i Bø, og har størst høydeforskjell av de tre feltene fra sentrum til toppen. Dette feltet har flere ulike boligtypologier som ligger i terrasser i åsen.

4 TOGSTASJONEN

5 HØGSKOLEN I BØ

6 KOMMUNEHUSET

7 BØ KIRKE

8 STATOILKRYSET

9 RUNDKJØRINGA/ MIDTBYGDAKRYSET

— — — — — Strekninger fra bolig til sentrum

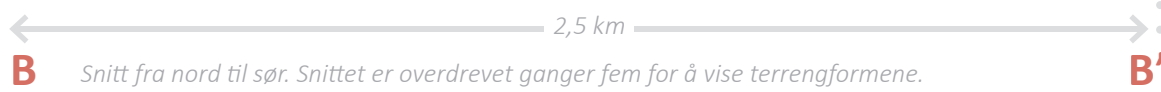
————— Sentrumsgrense

0 200 400 600 meter



126 moh.

160 moh.



3.2 LANDSKAPRESSURSANALYSE

LANDSKAPSKARAKTER

Dette kartet viser variasjon og overganger mellom ulike landskapskarakterer i området. Av kartet kan man se at det er en stor grad av ulike landskapskarakterer og til dels ganske tydelige overganger mellom dem. Å forstå denne variasjon er viktig for planleggingen av sykkel i bygdemiljø. Hva som skjer i overgangen mellom karakterene har mye å si for opplevelsen som syklist. Dette vil jeg ta med videre i sekvensanalysen.

LANGKÅSHAUGEN

Langkåshaugen er en av åsene som omkranser Bø sentrum. På Langkåshaugen er det mye kulturlandskap og gårdsbebyggelse i tillegg til boligfeltet. Fra dette området som ligger som et platå et høydelag over sentrum, har man oversikt over andre deler av bygda. Her ligger én av strekningene.

«DÆLEN»

I denne dalen ligger riksveg 36 i retning mot Seljord. Området består av bratte skogkledde skråninger og kulturlandskap der terrenget er flatere. I overgangen i sør ligger åsryggen hvor en av de studerte strekningene leder til sentrum.

NORDBØÅSEN

Området består av skogkledde åser hvor en del av området også er boligfelt. Nordbøåsen boligfelt ligger vest for Bø sentrum omkransa av åslandskap. I selve boligfeltet er det hovedsakelig bare eneboliger, men langs vegene ligger det gårdstun med tilhørende kulturlandskap. Den andre strekningen starter her.

KULTURLANDSKAPET I SØR

Dette området er preget av slakt kulturlandskap og noen skogkledde øyer og gårdsbebyggelse på jordene. En av de studerte strekningen ligger i overgangen til dalen i nord.

SENTRUM

Bø sentrum ligger i en dalbunn omkranset av åser. Med kulturlandskap tett innpå møtes det landlige og urbane. Midt i Bø ligger parkdraget Evjudalen.

BORGJA

Omkring gården Borgja og lenger sør ligger et flatt kulturlandskap. Dette er avgrenset med bebyggelse fra Breisås i øst og tog- og vegbane på vestsida. Den tredje strekningen grenser til denne karakteren.

BREISÅS

Breisås er preget av det større boligfeltet ved samme navn, hvor boligene ligger i terrasser i åsen. Der boligfeltet slutter fortsetter større skogsområde hvor det finnes mange turmuligheter og terrengløyper. Den tredje strekningen starter her, og grenser til Borgja. Høydeforskjellen på denne strekningen er større enn de andre.

NÆRINGSAREAL

I dette området er næring og industri fremtredende, og her kommer også elva mer til syne i de flate områdene. Innimellom er det noe bebyggelse. Gjennom området går riksveg 36 mot Grenland.

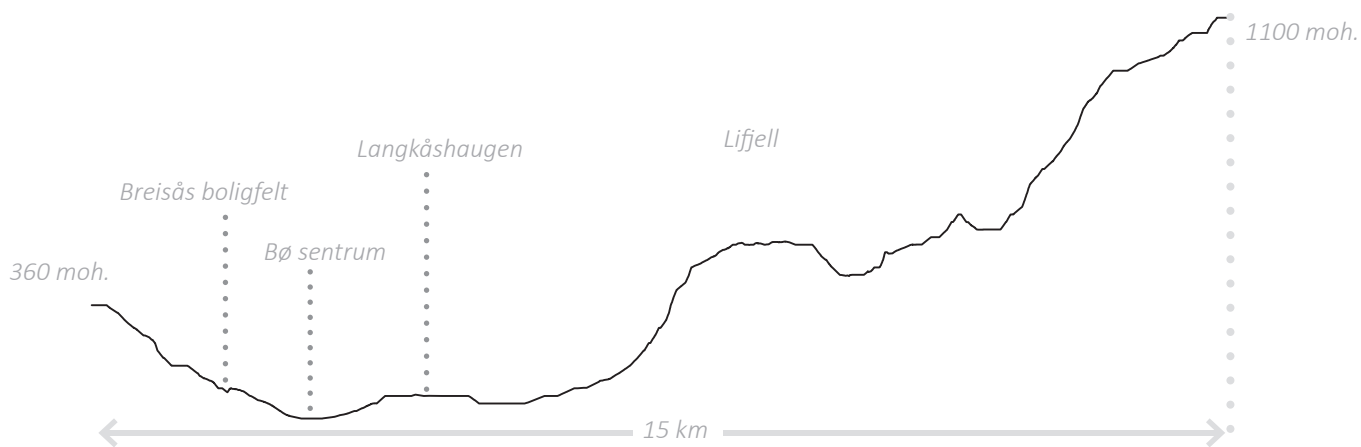
BØELVA

Dalen er bratt fra begge sider, men tilbyr også flotte naturomgivelser. Området leder opp til et større område med kulturlandskap og spredt bebyggelse.

SYKKELSTREKNINGENE

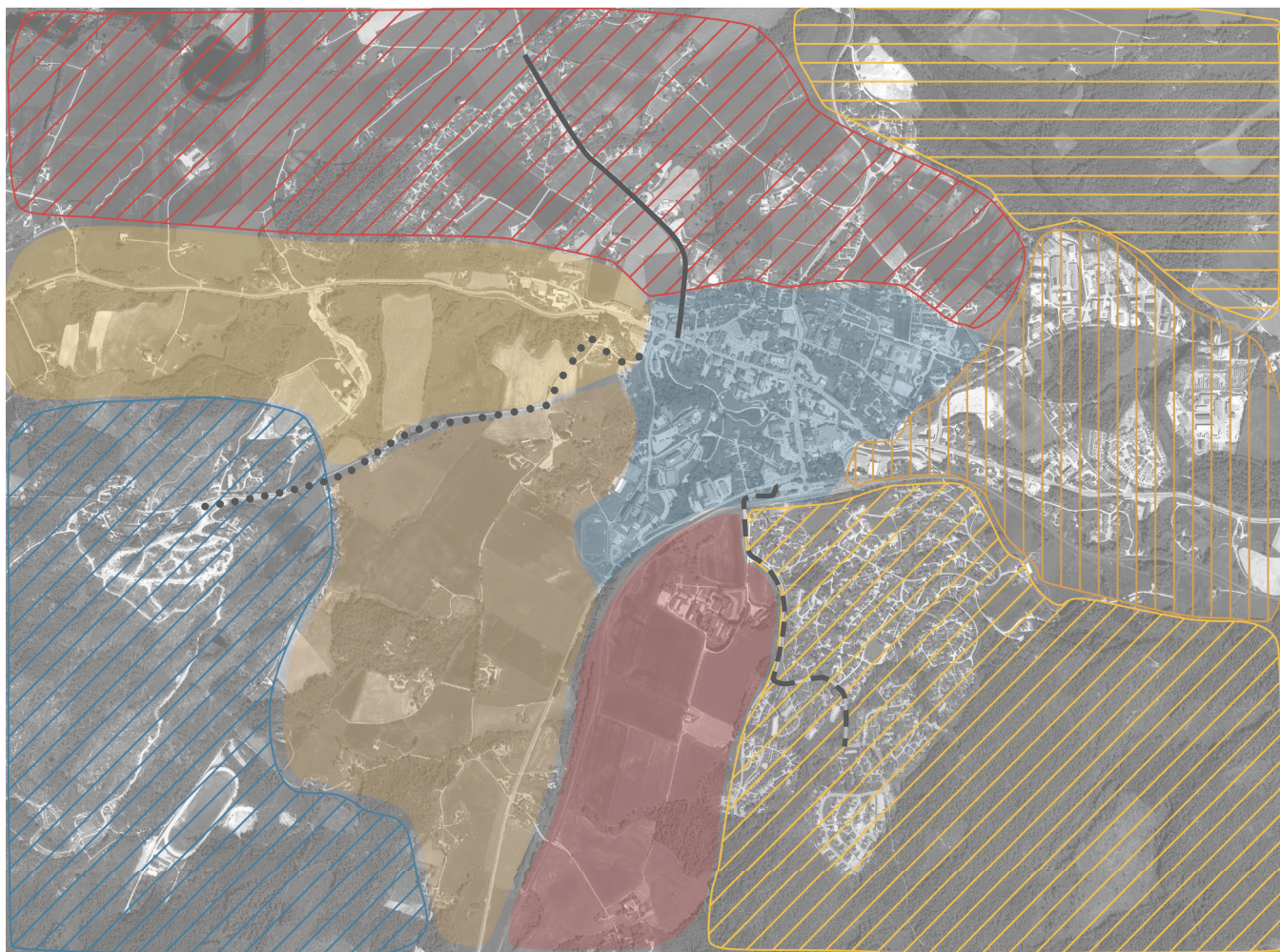
Fra *Langkåshaugen* beveger man seg i samme landskapskarakter en god stund før man kommer ned i Bø sentrum. Selv om man beveger seg i samme karakter gir lukkede landskapsrom og veksling mellom bebyggelse og kulturlandskap på nært hold en variasjon for syklisten. Også her har man flere utsynspunkter underveis, og får først øye på sentrum mot slutten hvor man kommer ned mot Statoilkrysset.

Sykelstrekningen fra Nordbøåsen starter i landskapskarakteren med skogkledd åslandskap før man beveger seg ut i overgangen mellom «Dælen» og kulturlandskapet i sør. På denne overgangen beveger man seg langs en åsrygg med utsyn over store deler av bygda. Helt mot slutten leder en bratt bakke ned til sentrum hvor man havner i krysset mellom Kyrkjebakken og Gullbringvegen. Dette er en brå overgang fra åpent kulturlandskap til tett bebyggelse.



Snitt fra sør til nord. Snittet er overdrevet ganger fem for å vise terrengformene.

— — — — — Strekning Langkåshaugen Strekning Nordbøåsen - - - - - Strekning Breisås



Fra **Breisås** sykler man i lukkede landskapsrom mellom vegetasjon og bebyggelse før det åpnes mot et stort kulturlandskap rundt Borja og andre gårder, og med Bøhaugen i bakgrunnen. Videre beveger man seg med kulturlandskapet på ene siden og bebyggelsen på andre

siden. Man har oversikt over sentrum underveis, men havner først i det i krysset mellom Borgjavegen og Lundevegen.

VIKTIGE VEGER OG ÅDT

I analysene er det noen veger som er viktige for beskrivelsen av strekningene. Disse er markert her.

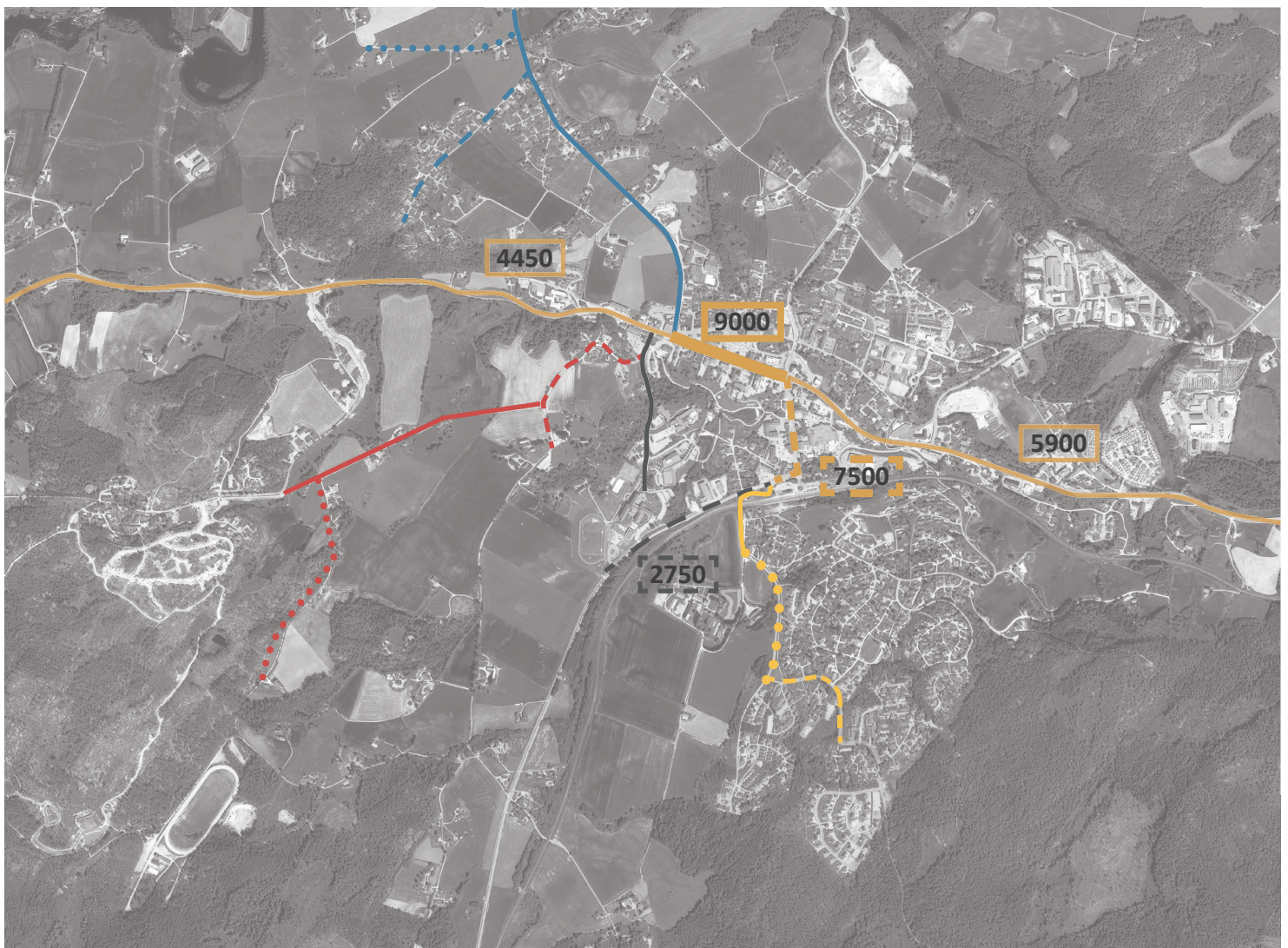
Tall for årsgjennsnittstrafikken (ÅDT) viser at det er relativt mye trafikk gjennom Bø sentrum. Gjennom Bøgata, fra Statoilkrysset til rundkjøringa, er ÅDTen på 9000. Dette viser at rv36 er en viktig ferdselsåre. Tallene for de andre vegene i sentrum viser at det er mye interntrafikk. For eksempel kan man se forskjell i ÅDT forbi Breisåsavkjøringa faller med 4750 biler.

Fig. 9. Oversiktskart over viktigste veger for denne oppgaven og tilhørende ÅDT.

- Gregars veg
- - - Kyrkjevegen
- Rokkermakarvegen
- Gullbringvegen
- - - Lundevegen
- Oterholtvegen
- - - Bergenvegen
- Fossheimvegen
- Borgjavegen
- - - Venåsvegen
- Bordvegen
- Bøgata (riksveg 36)
- Riksveg 36
- - - Stasjonsvegen

9000 ÅDT

0 200 400 600 meter



GANG- OG SYKKELVEGER

Fra kartet kan man se at det er flere strekninger inn til sentrum som er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, men at det er noen bruddstykker som mangler. Her kan man også se at det *ikke* er gang- og sykkelveg til Langkåshaugen. Idag er det kun et gammelt fortau med dårlig underlag på første del av strekningen. Også ned Kyrkjevegen er det bare fortau, men denne vegen har også en mye lavere trafikkmengde. I sentrum er det fortau i de fleste gatene. I

Stasjonsvegen er det for tiden vegarbeid. Her anlegges den første strekningen med sykkelveg i begge retninger.

Mange av boligvegene både i sentrum og i områdene rundt er lite trafikert og kan brukes som sykkelruter.



0 200 400 600 meter



SEKVENSANALYSE LANGKÅSHAUGEN

Analysen av denne strekningen avgrenses fra toppen av Langkåshaugen, og er satt ved Fossheimvegen og følger Oterholtvegen helt ned til Bø sentrum.

Fra toppen av Langkåshaugen har man god utsikt mot Lifjell og fjellformasjonene i nordøst. På østsiden av vegen er det anlagt fortau helt ned til sentrum, men dette er smalt og i dårlig stand. Fartsgrensa fra toppen er 50 kilometer i timen, og omgivelsene rundt er preget av kulturlandskap og delvis spredt bebyggelse, både gårder av forskjellig størrelse og eneboliger. På østsiden av vegen ligger bebyggelsen tettere på hverandre, men allikevel i en slik avstand at alle hus har god og stor hage. Når man har passert gården ved innkjøringa til Fossheimvegen, åpnes det et større kulturlandskap på vestsiden, mens bebyggelsen, vegetasjon og avkjøringer til boliger fortsetter på østsiden. Åpningen i vest gir utsikt til flere fjell- og åsformasjoner. Mellom jordene ligger eneboliger og mindre gårder. I sør har man utsikt til toppen av Breisås, mens man så vidt skimter boligfeltet med samme navn. Denne landskapskarakteren, mellom bebyggelse og kulturlandskap, følger strekningen hele vegen ned til overgangen til sentrum.

Ved innkjøringen til Bergenvegen, en av samlevegene til boligfeltet på Langkåshaugen, lukkes landskapsrommet på grunn av tettere bebyggelse og vegetasjon på begge sider. Dette definerer utsikten til Breisås. Vegetasjon, i form av hekker, løv- og bartrær og frittstående busker, skjermer mye av innsynet til hus og hager langs vegen. Fra dette punktet starter vegen å helle svakt ned mot sentrum, mens man enda har god utsikt til Lifjell i ryggen. Bygningstypologien er blandet med både eldre og nyere bygg. Det er ingen klar bygningsstruktur, men hoveddelen av bebyggelsen ligger på vestsida av Oterholtvegen. Det er mange avkjørsler og boligveger som knytter boligfeltet sammen, og det er muligheter for å bevege seg mellom boligene istedenfor å følge hovedvegen over Langkåshaugen ned til Bø sentrum.

Et lite knutepunkt dannes der flere samleveger fra boligområdet i vest møter Oterholtvegen, og rommet

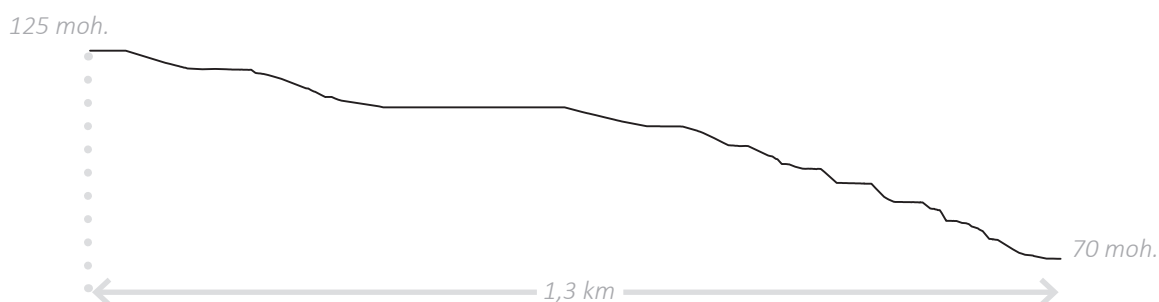
åpnes på grunn av utflytende vegareal, færre hus tett på vegen og mindre vegetasjon. Mellom bebyggelsen og tilhørende vegetasjon i øst får man siktlinjer til kulturlandskap og åsformasjoner. Mot slutten av boligfeltet blir mer av landskapet synlig. Skillet mellom boligfelt og kulturlandskap skaper en skarp overgang og sekvensen markeres med et nedsunken bekkeløp. Her avtar vegens helning. På begge sider av vegen er det kulturlandskap med spredt bebyggelse; på vestsiden er det et flertall av større gårder, mens det på østsida har kommet nye eneboliger. Landskapet åpnes mer og mer og man får et panorama av omgivelsene både mot øst, sør og vest. Boligfeltet på Breisås blir mer synlig og kirken, som ses på Bøhaugen i sørvest, er et landemerke i landskapet. På denne delen av strekningen varierer nivået mellom kulturlandskapet og vegen noe, og vegen er på deler av strekningen nedsenket i terrenget.

Rett før den relativt bratte Gymnasbakken ligger en klynge med bebyggelse og tilhørende vegetasjon tett på vegen. Dette er et brudd i det åpne landskapsrommet. Herfra har man en siktlinje og et fokus til Bø videregående, som ligger i svingen midt i Gymnasbakken. Idet man kommer ned Gymnasbakken øker helningen på vegen betraktelig, mens kulturlandskapet fortsetter i samme nivå. Dette skaper en skråning som skjermer for sikt og utsyn mot vest og sørvest. Utsynet mot øst er åpent og landskapet i sørøst og mot nabokommunen Sauherad og Norsjø blir mer klart. Et nybygd område i øst holder på å ferdigstilles øverst i Gymnasbakken. For første gang øker bredden på fortauet slik at det er behagelig å gå et par i bredden og ved den nederste innkjøringa til parkeringen til Bø Videregående blir fortauet dobbelt så bredt. Jo lenger ned i Gymnasbakken man kommer, jo mindre utsikt får man til omgivelsene rundt. Ved noen tilfeller får man utsyn og siktlinje til kirken på Bøhaugen. Bø videregående ligger ut mot vegen med få aktive fasader. Langs skråningen i vest står det klynger med trær.

Idet man runder svingen i Gymnasbakken blir knutepunktet, Statoilkrysset, og starten på Bø sentrum synlig. Østsiden av vegen er preget av nyere og gammel boligbebyggelse, både eneboliger, rekkehus

og leiligheter. Herfra og ned til sentrum smalnes fortauet inn igjen. I skråningen opp til kulturlandskapet på motsatt side står det treklynger. Med en økende helning på vegen ned mot sentrum øker skråningen til kulturlandskapet på vestsiden og med Bø videregående på østsiden gir det et lukket landskapsrom. Idet man kommer ut av svingen, åpnes landskapsrommet i vest og man får utsyn til Bøhaugen, kirken og flere bygg i sentrum. Etter hvert blir også deler av Breisås synlig. Her kommer man inn i overgangen mellom Langkåshaugen og sentrum, og landskapskarakteren til sentrum er preget av mer urbane elementer og

mindre utsyn. Før man kommer inn i krysset ved bensinstasjonen får man også fortau på vestsida. Statoilkrysset, som er inngangen til Bø, er preget av mye trafikk i rushtiden og mange utflytende områder, spesielt for biler. Dette er et typisk sentrums T-kryss hvor «vår» veg møter på riksveg 36 som har stor gjennomgående trafikk. For mjuke trafikanter er dette et vanskelig kryss på grunn av dårlig lesbarhet. Dette er et av de største knutepunktene i Bø.



Lengdeprofil fra boligfeltet på Langkåshaugen til Bø sentrum. Snittet er overdrevet ganger fem for å vise terrengformene.

Fra toppen av Langkåshaugen til Statoilkrysset.

0 200 400 600 meter



- Lukket
- Åpent
- Utsikt
- Vegetasjon
- Parken Evjudalen
- Inngang til sentrum
- 🌳 Evjudalen
- 🏰 Kirken
- Andre innganger til sentrum



① Utsikt til boligfeltet på Langkåshaugen og sørvest.



② Utsikt mot nord og Lifjell.



③ Lukket landskapsrom med utsikt til Breisås.



④ Åpent landskapsrom mellom kulturlandskap.



⑤ Helning ned mot Bø videregående.



⑥ Gymnasbakken ned til Statoilkrysset.



NORDBØÅSEN

I denne analysen er avgrensningen satt midt i boligfeltet på Nordbøåsen, i knutepunktet mellom samlevegene ved fotballbanen og lekeplassen.

Fra boligfeltet på Nordbøåsen er det anlagt og asfaltert en relativt ny gang- og sykkelveg. Denne følger man fram til Gregars veg, som er gruslagt. Boligfeltet Nordbøåsen ligger omkranset av en skogkledd ås, som er fremtredende for denne landskapskarakteren. Bygningstypologien består av både rekkehus og eneboliger. I sørdelen av feltet er det satt av og klargjort for ny bebyggelse, og her har det allerede begynt å komme opp nye hus. Fra starten er det ikke så mye utsikt på grunn av terrenget og vegetasjonen. Etter hvert som man beveger seg østover mot sentrum, åpnes landskapet mer i sør og man får en utsikt til øvre del av boligfeltet i Breisås, til kirken og til fjellene i Sauherad. På nordsiden ligger terrenget litt høyre og man har ikke noe kontakt med bebyggelsen, mens terrenget på sørsiden av vegen følger ned til en liten bekkedal.

Overgangen fra Nordbøvegen til Gregars veg er markert ved at det går fra asfaltert gang- og sykkelveg til en grusveg og adkomstveg for boliger. Vegen har nylig blitt gjort om til gang- og sykkelveg. Som adkomstveg forholder den seg bare til noen få boliger, så trafikken består hovedsakelig av mjuke trafikanter. På starten havner man i en liten dump. Her lukkes landskapsrommet og man har lite oversikt rundt om siden vegen følger terrenget, en hekk sperrer for sikt sørover og fortsettelsen av bekkeløpet danner et vegetasjonsbelte som stenger for utsyn mot nord.

Idet man kommer opp fra den lukkede nedsenkningen i terrenget, åpnes landskapet litt mer. På begge sider av grusvegen er det kulturlandskap, men siden terrenget er litt høyre på sørsiden ser man bare toppen av Breisås. Kulturlandskapet på motsatt side heller ned mot bekkeløpet og åpner for mer utsyn mot Lifjell, Langkåshaugen og tilbake til Nordbøåsen. På denne delen av sekvensen er det åpent og vindutsatt. En adkomstveg, Rokkermakarvegen, kommer inn på Gregars veg fra høyre. Dette er også overgangen fra landskapskarakteren for Nordbøåsen og til to

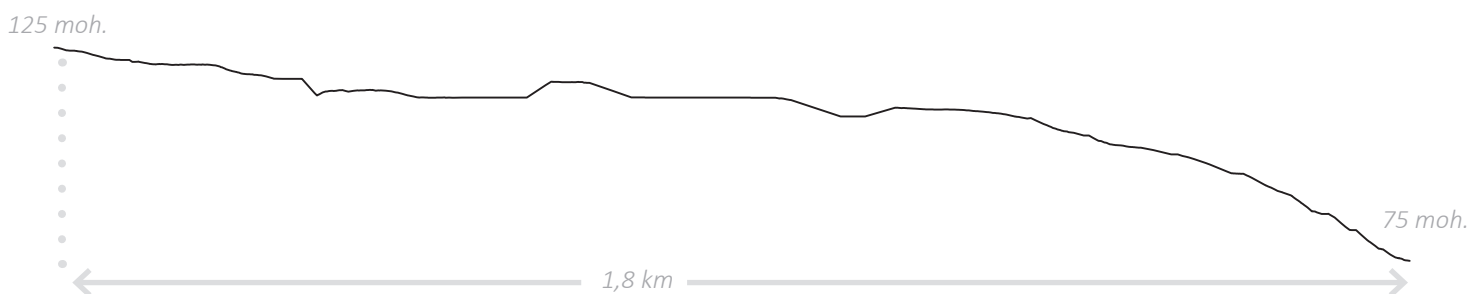
nye, enhetlige områder som har hver sine kvaliteter. Dette er Dælæn i nord og kulturlandskapet i sør. Strekingen fortsetter videre på åsryggen mellom disse landskapskarakterene.

Idet traseen har flata ut er vegen relativt rett, og i fokus ligger et par gårdstun med tilhørende allé. Bjørkealleen skaper en glidende overgang til gårdstunene som Gregars veg passerer gjennom. Overgangen fra det åpne landskapsrommet til et mer lukka og skjerma landskapsrom er mjuk og behagelig. Mellom trestammene får man noen siktlinjer ut til boligfeltet på Breisås og Langkåshaugen siden kulturlandskapet og vegen er på likt nivå. I det man kommer inn i det første gårdstunet blir det mye mer lukka og man har lenger ikke utsyn mot nord i det hele tatt. Bakover har man utsikt mot fjell- og åsformasjonene bak Nordbøåsen. Når man beveger seg gjennom gårdstunene, har man noen siktlinjer innimellom til Breisås og boligfeltet der, og etter hvert får man også siktlinjer til Langkåshaugen, Lifjell og fjell- og åsformasjonene i øst. Alleen fortsetter sporadisk gjennom gårdstunene og gir den samme mjuke overgangen. I det man beveger seg inn i det andre gårdstunet får man mer utsyn og siktlinjer til landskapet, men Bø sentrum er enda ikke synlig. Ute av alleen får man en god oversikt over kultur- og bygdlandskapet på mye av nordsiden og noe av sørsida av vegen. Her beveger man seg langs åsryggen med store kulturlandskap på hver sin side. Siden det er såpass åpent her, er det også lite skjerma for vind. Vegen svinger rundt et tredje gårdstun som ligger på sørsiden av vegen.

Forbi gårdstunet åpnes landskapsrommet helt, og kirken, som har ligget gjemt en stund, blir nå synlig og i fokus der den ligger på Bøhaugen. Vegen er strak og ligger på høyde med kulturlandskapet. Kulturlandskapet i sør er bølgete og slakt, mens Dælæn består av flate kulturlandskap som leder ned til et bratt dalsøkk, der riksveg 36 ligger. Siden man beveger seg langs åsryggen er landskapsrommet åpent, noe som gir lite skjerming for vind. Overgangen mellom de to karakterene er glidende, og man har man en god oversikt foran seg. Her har man god utsikt både til Lifjell, Langkåshaugen og fjellene i Sauherad. Bøhaugen er et tydelig

landemerke i Bø, og fra dette ståstedet skjærer den for utsikt til Breisås. Et vegetasjonsbelte fra sør til nord deler kulturlandskapet i mindre teiger. Fra Gregars veg tar man av langs Kyrkjevegen ned mot sentrum. Denne vegen er asfaltert, og det har for tiden blitt gjort en del arbeid langs vegen for å tilrettelegge for mjuke trafikanter. Kyrkjevegen har en jevn helning nedover og skjærer gjennom kulturlandskapet. Fra et åpent landskapsrom med kulturlandskap og god oversikt, kommer man inn lukkede omgivelser med bebyggelse tett på vegen. Her starter overgangen fra en åpen og oversiktlig landskapskarakter til mer lukkede og urbane kvaliteter som man har i sentrum. Rett før dette har man igjen fått utsyn over boligfeltet på Breisås. Herfra svinger vegen seg nedover mellom bebyggelsen. Bilvegen er smal og på sørsida følger det et fortau langs en mur. En krapp sving gir lite oversikt, og fra noen steder langs vegen kan man så vidt skimte torget i

sentrum. Det er vanskelig å plassere veger og hva som ligger hvor, siden man bare ser hustakene i sentrum. Langs vegen er det avkjørsler til husene. Jo lenger ned man kommer, jo mer åpnes det i sør, mens bebyggelsen fortsetter på motsatt side av vegen. Kyrkjevegen svinger igjen mot nord og møter på Gullbringvegen som fortsetter sørover mot høgskolen og Gullbring kulturanlegg. Dette er et vanskelig knutepunkt, men allikevel en viktig inngang til sentrum. For de fleste trafikantene er dette et kronglete kryss på grunn av helning, svinger og lite oversikt.



Lengdeprofil fra boligfeltet på Nordbøåsen til Bø sentrum. Snittet er overdrevet ganger fem for å få fram forskjellene.



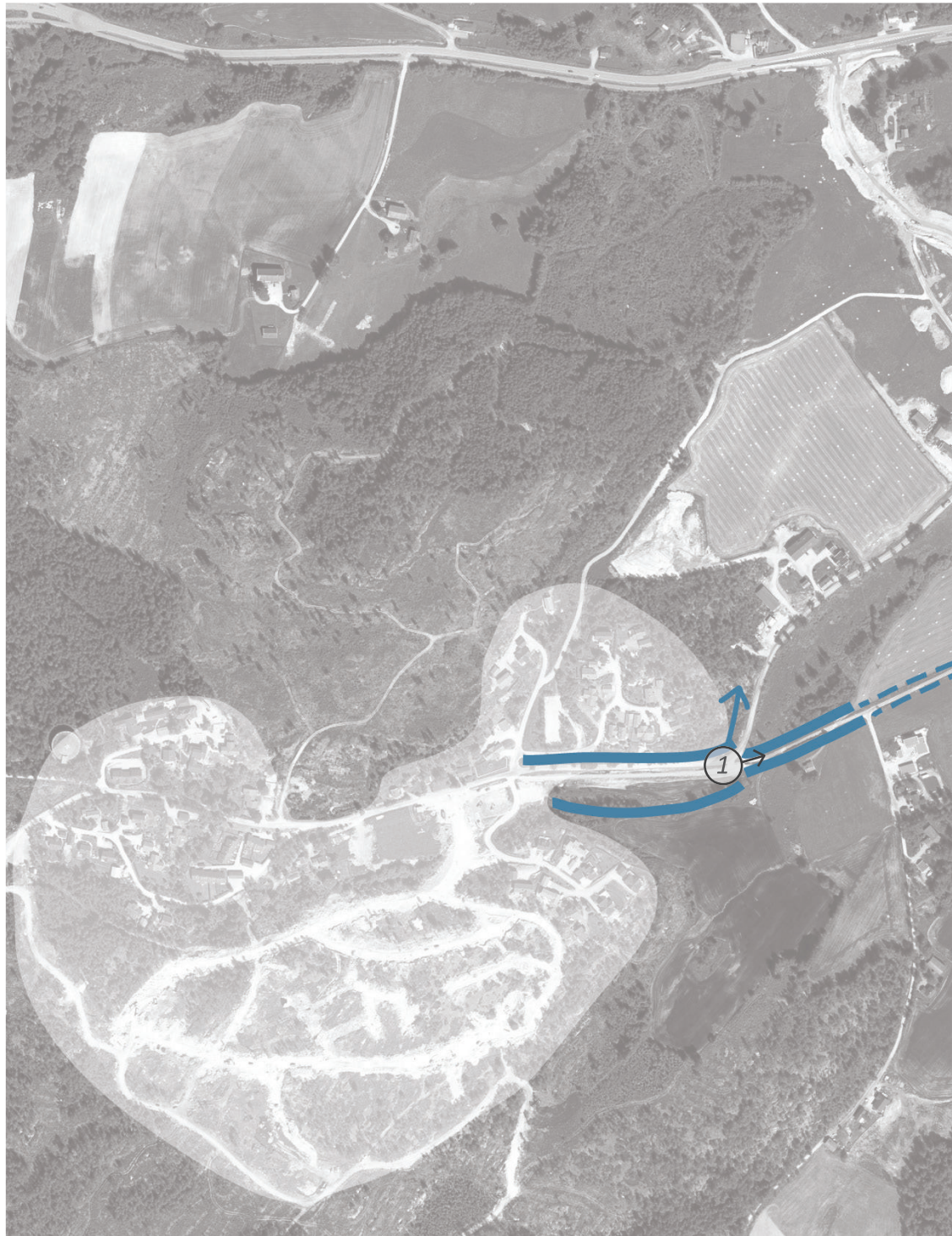
① Starten på Gregars veg.



② Traseen slynger seg gjennom gårdstun.

Fra Norbøåsen til krysset mellom Kyrkjevegen og Gullbringvegen.

-  Lukket
-  Åpent
-  Utsikt
-  Vegetasjon
-  Parken Evjudalen
-  Inngang til sentrum
-  Andre innganger til sentrum
-  Evjudalen
-  Kirken
-  Høgskolen Sørøst-Norge, avd. Bø





③ Utsikt nordvest mot Lifjell.



④ Bakken ned til krysset mellom Kyrkjevegen og Gullbringvegen



BREISÅS

For strekningen fra Breisås tar analysen utgangspunkt fra krysset Venåsvegen og Eventyrskogen.

I lukkede omgivelser med vegetasjon og bebyggelse tett på kan man velge å sykle på gang- og sykkelveg eller i vegbanen. Herfra har man utsikt mot vest mellom noen furutrær. På østsida av vegen er det en skråning opp til bebyggelsen på oversida. I det Venåsvegen flater ut, svinger vestover og møter Kåsinvegen, åpner landskapet i vest seg. Her får man siktlinjer vestover til Nordbøåsen og deler av Lifjell. Venåsvegen er et skille mellom boligfeltet i nord, bestående av eneboliger og rekkehus med hage, og studentboligene i sør. Mellom studentboligene er det åpent fellesareal med furutrær og annen vegetasjon, mens i boligfeltet på nordsiden er eiendommene adskilt med hagegjerdar og vegetasjon. Boligene ligger tett på vegen og buskvegetasjon skaper et skille mellom privatliv og vegen. Vegetasjon på begge sider definerer siktlinja mot vest tydelig.

Idet svingen avsluttes, møter Venåsvegen på Hesteskovegen og herfra heller vegen nedover i vest. Samtidig åpner det seg flere siktlinjer, både til Bøhaugen og kirka, større deler av Lifjell og åstoppene bak Nordbøåsen. På nordsida er det vegetasjon som skjærer boligene fra vegen og støy. På sørsida er det enkelte furutrær.

Idet bebyggelsen på nordsida avsluttes, kommer man inn i et knutepunkt mellom Venåsvegen, innkjøring til studentboligene og forbindelser for mjuke trafikanter. Her åpnes landskapet seg veldig og man får mer utsyn vestover og til Bø sentrum. Dette er skillet mellom landskapskarakteren Breisås og kulturlandskapet omkring gården Borgja. Kulturlandskapet ligger i et svakt hellende terreng som representerer et klart skille fra boligfeltet. Selv om man ikke får så mye sikt til sentrum, har man siktlinjer til Gymnasbakken og Langkåshaugen. Gang- og sykkelvegen, som svinger nesten 90 grader på Venåsvegen ligger mellom boligfeltet og bilvegen, og en liten terrengforskjell skiller dem fra hverandre. Vegsystemet følger overgangen mellom landskapskarakterene nedover.

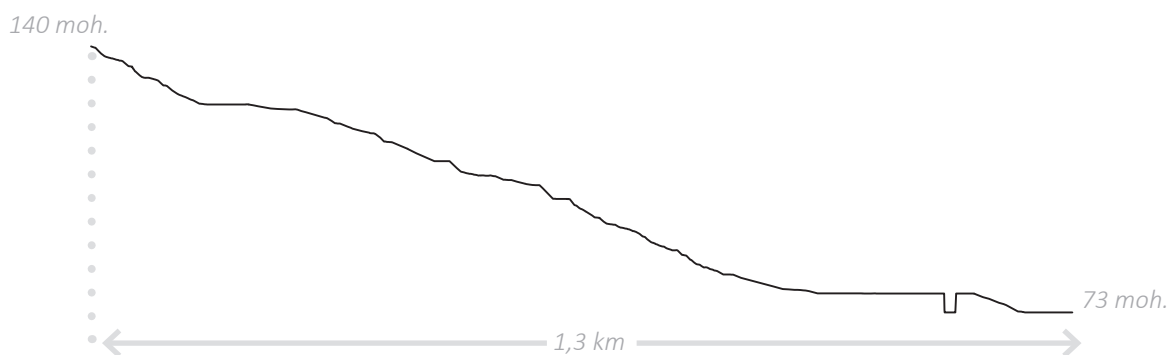
Videre kommer man inn et lukket landskapsrom siden terrenget på østsida og vegetasjonen langs vegen på vestsida skjærer og hindrer for utsyn. Dette er en tydelig overgang. Gang- og sykkelvegen ligger fortsatt på et høyere nivå enn bilvegen, noe som gjør det vanskelig å få øyekontakt mellom de to nivåene. En gang- og sykkelveg fra boligfeltet over til høyre, kommer inn på gang- og sykkelvegen på en oversiktig måte. Idet man passerer vegetasjon som skjærer for bolighusene på østsida får man for første gang et utsyn over sentrum. Siden det ikke er noen veldig markante bygg der, ser man hovedsakelig bare hustakene. Mens man sykler nedover i det lukkede landskapsrommet øker terrenget til boligene på vestsida, mens høydeforskjellen mellom bilvegen og gang- og sykkelvegen avtar. Terrengnivåene i Breisås blir mer framtrødende. Idet vegen svinger mot vest får man siktlinjer til Bøhaugen og høgskolen. Omgivelsene åpner seg mer og mer og man får et større utsyn over Bø sentrum.

Fra øst følger en snarveg for myke trafikanter i det bratte terrenget fra boligene på oversida, og idet Bordvegen møter på Flitavegen flater landskapet mer ut og gang- og sykkelvegen er igjen på samme nivå som bilvegen. Her er vegetasjonen på vestsida mindre dominant og kulturlandskapet blir mer synlig. På østsida fortsetter boligene, mens arealet på vestsida, som tilhører gården Borgja, bare består av store arealer med jordbruk. Borgja ligger på en liten ås midt i kulturlandskapet i vest. Siden landskapet har flata ut, blir utsynet til Bø sentrum dårligere og man blir mer oppmerksom på høgskolen, kirka på haugen, Nordbøåsen og Lifjell i nordvest. Bilvegen og gang- og sykkelvegen ligger på samme nivå, men det ligger en grøft mellom de harde og mjuke trafikantene. Fra store deler av sekvensen, hvor både terreng, vegetasjon og bebyggelse har vært elementer som har lukket landskapsrommet, er denne delen mye mer åpen selv om bebyggelsen enda følger vegen på østsida. I det Bordvegen svinger mot nord blir deler av sentrum synlig igjen. Noen industribygg og et fjernvarmeanlegg langs Lundevegen kommer til syne og sperrer for kulturanlegget Gullbring og parkdraget Evjudalen. Her er det åpent i vest og nordvest, men på grunn av

boligbebyggelsen i øst blir landskapsrommet allikevel litt lukka og skjerma. Innimellom får man noen siktlinjer mot øst, blant annet til Felleskjøpet sin høye silo som er et landemerke i landskapet. På dette strekket er vegarealet bredt i tillegg til at det er en adkomstveg mellom gang- og sykkelvegen og bebyggelsen som gir en følelse av at veggen er enda bredere.

Fra åpent kulturlandskap og bebyggelse fortsetter strekningen over den eneste togbrua i dette område. Dette er overgangen fra de to tidligere karakterene til sentrum. På grunn av gittergjerdet får man lite utsyn og for første gang på en stund ligger gang- og sykkelvegen rett ved siden av bilvegen. Her skilles gang- og sykkelvegen fra bilvegen med et autovern. Vegarealet smalnes inn, og man får tydelige siktlinjer til Evjudalen, Gymnasbakken og Langkåshaugen. Rett etter brua svinger både bilvegen og gang- og sykkelvegen mot øst

for å havne på samme nivå med Lundevegen. Dette er en snirklete veg hvor alle trafikantene får mindre plass. Dette krysset åpner for flere muligheter for trafikantene i forhold til hvor de skal hen, noe som gjør dette krysset til et viktig og omfattende knutepunkt. Enten kan syklisten følge fotgjengerne og krysse over en midtrabatt for så å krysse over Lundevegen, eller følge bilvegen ut i krysset mellom Bordvegen og Lundevegen.



Lengdeprofil fra boligfeltet i Breisås til Bø sentrum. Snittet er overdrevet ganger fem for å få fram forskjellene.



Fra Breisås til krysset mellom Borgjavegen og Lundevegen.

— Lukket

•••• Vegetasjon



Evjudalen



Togstasjonen

- - - - - Åpent

- - - - - Parken Evjudalen



Høgskolen Sørøst-Norge, avd. Bø



Felleskjøpets silo

➔ Utsikt

⦿ Inngang til sentrum



Andre innganger til sentrum



① Utsynet til Liffell fra Venåsvegen.



② Åpent landskapsrom mot vest.



③ Lukket landskapsrom mellom vegetasjon og terreng.



④ Åpent mot vest med utsikt til Bøhaugen og Liffell.



⑤ Overgangen over jernbanen.



⑥ Svingete linjeføring i krysset til sentrum.

STADKJENSLEINTERVJU

Stadkjensleintervjuene tar for seg hovedpoengene, og det som syklistene definerte som viktig for deres sykkelreise. Fra dette kom jeg fram til fire kategorier. Disse kategoriene er *trafikk*, *sykkelens plass i trafikken*, *sykkelflyt* og *det store landskapet*. Dette er også kategorier som jeg tar med meg videre i diskusjonen. Oversikt over informantene finnes i informantlista på side 105.

TRAFIKKBILDET

Alle syklistene som jeg intervjuet sa at de måtte følge med på trafikken når de kom ned til sentrum, og spesielt for de som syklet fra Breisås var at de gjerne måtte følge med på trafikken før de kom til sentrum også. For mange var grensa for når de måtte være «skjerpa» og fokusert, da de kom innenfor sentrumsgrensa. Flere kommenterte at man ble ekstra fokusert i større kryss eller kritiske punkt hvor man visste at det var mange trafikanter på en gang. Det hadde mye å si til hvilket tidspunkt de valgte å sykle, men mange fulgte uansett med på trafikken i tilfelle noe uventa skulle skje. Både fra Langkåshaugen og fra Nordbøåsen beskrev flere av syklistene hva de opplevde i omgivelsene og landskapet rundt. I følge flere var dette mulig fordi de ikke var avhengig av å følge med på trafikken konstant. Dette kommer jeg mer tilbake til når vi snakker om landskapet og opplevelsen av dette.

I intervjuene kom det fram at store konflikter med andre trafikkgrupper var noe som ikke skjedde ofte, men at mindre konflikter eller problemer hvor fotgjengere var «i vegen» for syklistene, eller hvor syklistene opplevde at de var til hinder for bilførere, var noe som skjedde daglig. De som valgte å sykle i bilvegen ned til sentrum opplevde få problemer i forhold til bilene. Dette var fordi man syklet i samme tempo, mens man i oppoverbakker hadde en mye lavere fart og dermed følte at man irriterte bilistene.

Pendlerne og studentene som jeg snakket med merket lite til rushtida. Pendlerne tok toget fra Bø i sjutiden på morgenen, altså før de fleste skulle på jobb eller til skole. En pendler fortalte at:

«En dag møtte jeg på noen fotgjengere langs Gullbringvegen, noe som overrasket meg fordi jeg var uforberedt på at det skulle være noen der.» (pers. meld. mann, 30-åra, pendler)

Studentene hadde også mer fleksibel tid, om de ikke hadde forelesninger fra morgenen, og kunne dermed velge å reise etter rushtida. De fleste sa at det ikke var noe problem, og om de måtte reise i rushtiden var det bare en gang i blant og at det ikke opplevdes som et stort problem.

SYKKELENS Plass I TRAFIKKEN

Flere av informantene brukte bilvegen istedenfor gang- og sykkelvegen eller fortauet. De som valgte å bruke bilvegen begrunnet det med at syklistene får en høyere fart enn fotgjengerne og bilvegen har et bedre underlag og færre hindringer. I oppoverbakker syklet mange på gang- og sykkelveg siden de ikke klarte å holde samme hastighet som bilene. Det var også noen som valgte å sykle på gang- og sykkelvegen hele vegen, et valg som ofte var knyttet til trygghet og trafikksikkerhet samt at de syklet i et tempo som harmonerer med fotgjengerne sin hastighet. Noen startet gjerne å sykle i vegbanen, men om det kom biler som ville forbi eller man opplevde stopp eller hindringer, ville man gjøre et systemskifte og hoppe inn på fortauet for å fortsette der.

Flere nevnte at syklisten ikke har en egen plass i trafikkbildet, noe som er spesielt nødvendig i sentrum, og at syklisten i noen tilfeller vil holde en middelhastighet mellom gående og kjørende. En av syklistene sa det så fint:

«Som syklist så havner man bakerst i rangstigen; på vegen har bilene høyere rang og på fortauet har fotgjengerne høyere rang. Syklistene har ikke noen fast plass i trafikkbildet - vi er liksom et jaget vilt!» (pers. meld. mann, 60-åra, bøhering).

Dette problemet ble spesielt trukket fram der hvor syklistene skulle sykle i oppoverbakke. Både bortover og nedover har syklistene mulighet til å sykle i lik hastighet som bilene i 30- og 40-sone, men oppover vil ikke syklisten kunne oppnå samme fart, med mindre man har elsykkel.

I forhold til å skille mellom syklist og gående på gang- og sykkelveg var det flere som mente at det ville bedre sykkelens synlighet for fotgjengerne, mens det for bilistene ville fortsette som før. Flere var også skeptiske til denne delingen da det fort kan skape flere konflikter og høyere hastighet på arealet som mjuke trafikanter skal dele på enn man har i dag. Flere var også klare på at de ville fortsette å sykle i bilvegen. Det å legge sykkelveg mellom fotgjengere og bilister var derimot et alternativ som flere var interessert i. Dette kunne gi mer synlighet overfor alle trafikantene, og spesielt i oppoverbakker ville dette være mer behagelig for både bilister og syklist. Bilene kan da kjøre forbi syklistene uten at syklistene må hoppe opp på fortau, eller til sida og miste flyten.

SYKKELFLYT

For alle syklistene var noe av det viktigste for fremkommeligheten å ha en god flyt. Dette betydde at de ville ha en god rytme, gode forhold og lite hindringer.

For å komme inn i en god flyt ble underlag nevnt som en viktig faktor, spesielt blant mannlige syklist. Få hull i asfalten og lite grus etter vinteren. Flere nevnte at både grus og asfalt kunne være deilig å sykle på, men at det burde være så jevn veg som mulig. Blant annet ble det nevnt at én av grunnene til at syklistene fra og til Langkåshaugen ikke brukte fortauet, var på grunn av store, åpne, langsgående riller i asfalten. Disse kunne føre til både fall og punktering.

Fra alle områdene ble det nevnt at det å sykle på vinteren ofte kunne være bedre med tanke på underlag. Dette fordi man har en fast og hard såle i form av snø og is, og de som har piggdekk har et utrolig bra feste, noe som gjør at sykkelturen kunne gå glatt. De vanskelige forholdene er når det er et lite lag med snø

oppå isen, eller vann over isen som gjør det såpeglatt. På Nordbøåsen var det flere som nevnte at grusvegen på Gregars veg hadde både positive og negative faktorer. Negativt var det at det fort blir hull og ujevnheter i grusen, og at dette gjør at man alltid må følge med på veien. En ulempe var også at tverrprofilen er ganske bua og skaper problemer på vinterstid når det er glatt. På den positive sida var det en som nevnte at det å sykle på grus kunne gi en god følelse fordi man kjente det i hendene og kroppen. Dette kommer vi mer tilbake til senere.

En viktig faktor som flere nevnte var at det var utført tilfredsstillende vedlikehold både vinter og sommer. Syklistene tenkte både på brøyting av snø, grusing og fjerning av grus på vårparten. I forhold til brøyting var dette noe som flere opplevde som en grei affære, i og med at driftsavdelinga brøyta gangvegene så fort de hadde brøyta bilvegen. Om det hadde kommet nysnø og det ikke hadde blitt brøyta, ble det tungt å sykle og kunne også skape problemer for fotgjengere og de med barnevogner. For de syklistene som ikke hadde piggdekk, ble det nevnt at grusing var en viktig faktor for å føle seg trygg, eller hvert fall føle på en opplevd trygghet. Problemet er når det smelter og fryser på igjen på natta. Fjerning av grus på våren ble også nevnt som en viktig del av vedlikeholdet, siden grus på asfalt kan nesten være verre enn glatta på vinteren. Spesielt når grus ble liggende i svinger eller rett før steder hvor man må bremse opp.

Ikke overraskende var det mange som nevnte vær som en faktor som kunne skape dårlig eller en ubehagelig sykkelopplevelse, men at det til syvende og sist bare handlet om å kle seg etter været. Det som var vanskelig var om det kom uventet nedbør eller vind i løpet av dagen som syklisten ikke var klar for.

Når det gjelder spørsmålet som tok for seg problemer eller hindringer, var, det flere ting som kom opp blant syklistene. Alle syklistene nevnte problemer omkring reglen om at syklist skal hoppe av sykkel og gå over gangfelt. Flere var klar over regelen, men de fleste valgte allikevel å sykle over når de krysset en veg. En av syklistene mener at dette burde blitt håndheva mye

strengere fordi det skaper usikkerhet, og er et eksempel på dårlig sykkelkultur. Hovedsakelig syntes han dette var problematisk mellom forskjellige syklistere, når en sykler over et gangfelt og en annen kommer i full fart i bilvegen. Ifølge han var dette fordi syklistene forholder seg til forskjellige trafikkregler. Andre syklistere nevnte at de syklet over gangfelt, men at de var ute etter å få god øyekontakt med bilførere og andre trafikanter på forhånd, slik at de har en «avtale» om at den ene kjører og den andre venter.

Andre hindringer som skapte problemet var bommer på gang- og sykkelveger som er plassert der for å sperre for biltrafikk. Blant annet ved barneskolen har de denne type bom, som ikke er så stort hinder om sommeren, men på vinterstid og når det er glatt kan den lille plassen som syklisten har å sykle på, skape en mulighet for fall for syklisten.

Omtrent alle syklistene nevnte problemet med fortauskanten hvor syklistere må hoppe opp og ned på fortauskanten, eller følge fortauskantenes innsving i avkjørslene. Dette hadde vært særlige problematisk i Stasjonsvegen, som i dag er under opprustning og hvor det skal anlegges sykkelveg ved siden av bilbanen.

For de som syklet fra Langkåshaugen er Statoilkrysset det mest omfattende og problematiske krysset som de møter på. Dette er et dobbelt T-kryss og med mye trafikk i rushtida: biler som skal inn på bensinstasjonen, skolebusser som stopper for å slippe av elever og bilister som kjører til Bø videregående. For syklistere fra Nordbøåsen er det kritiske krysset nederst i Kyrkjebakken, hvor både fysisk utforming og lite oversikt er nevnt av intervjudeltakerne. For de som bor i Breisås er det et lignende kryss som ligger i møte med sentrum og Lundevegen. For syklistere er dette problematisk fordi det ikke er tilrettelagt for en jevn flyt.

DET STORE LANDSKAPET

Omtrent halvparten av syklistene som jeg intervjuer var opptatt av omgivelsene i det store landskapet mens de sykla. De eldre og de som hadde bodd i Bø over lengre tid, hadde mer å si om naturen og omgivelsene enn nye innflyttere og studenter. De som ikke la så mye merke til omgivelsene i sykkelopplevelsen la til grunn at de måtte følge med på trafikken og vegen, i tillegg til at deres sykkeltur var en transportreise fra A til B. Om disse ønsket å oppleve naturen og landskapsomgivelsene, ville de gjort det på en fritidsreise i roligere omgivelser med nærhet til natur.

Flere av de som la merke til landskapet, nevnte Lifjell, og hvordan man kunne se dags- og årstidforandringer fra bygda. For eksempel nevnte flere at de kunne se når det har kommet snø på fjellet, eller det fine vinterlyset om morgenen. Dette blir syklistene mye mer klar over enn de som kjører bil. Flere nevnte også lyset som en viktig del av naturopplevelsen, og hvordan det skaper ulike landskapsbilder. Syklistene som sykler fra Langkåshaugen har mulighet til å ta innover seg disse omgivelsene fordi de har flere panoramautsikter, både til Lifjell og til fjellgapet i sørøst. I tillegg er det sekvenser på strekningen hvor de sykler på roligere veger som muliggjør å hente inn flere sanseintrykk.

De trekker fram at det er spesielt lyset om morgenen og vinteren som er finest, og hvordan det skifter i løpet av kort tid. Også hvordan lyset forandrer seg gjennom årstidene, og spesielt hvordan man merker at det blir lysere og lysere når man går mot våren og sommeren. En av syklistene sa:

«utsikten og lyset har en sammenheng som gir forskjellig opplevelse; samme landskap men i forskjellig lys og landskapsbilder som varierer i forhold til været» (pers. meld. mann, 60-åra, bøhering).

Været ble nevnt som en viktig faktor for hvilken Været ble nevnt som en viktig faktor for hvilken opplevelse man fikk, og det å se det store landskapet i forskjellig type vær fra dag til dag var noe som kom fram også fra andre syklistere.

Flere av syklistene både fra Nordbøåsen og Langkåshaugen nevnte kulturlandskapet som en viktig del av sykkelopplevelsen. På begge strekningene er dette noe som ligger tett på veien. Flere fra Nordbøåsen nevnte det utrolige flotte kulturlandskapet som ligger på begge side av veien. De fortalte hvordan man kan komme tett innpå dyr eller se spor etter dem. Denne naturopplevelsen kan trumfe valget av strekning for noen. En av syklistene ønsket gjerne å sykle på asfalt, noe man har mulighet til fra Nordbøåsen, men siden den asfalterte strekningen er plassert nede ved siden av biltrafikken i Dælæn, er det mindre attraktivt å sykle der. Selv om kanskje turen over Gregars veg tar noen minutter lenger og er gruslagt, er det finere omgivelser og natur på dette strekket. Syklistene som sykler fra Breisås la ikke like mye merke til omgivelsene og landskapet som syklistene på de andre strekningene gjorde. Som nevnt tidligere, må de følge med på trafikken av både mjuke og harde trafikanter helt fra starten av sykkelturen.

Få nevnte at de så på noen faste landemerker eller målpunkt når de sykla, men noen syklist fra Nordbøåsen nevnte kirken som et landemerke som de la merke til på sykkelturen. Dette var også et element i landskapet som ga forskjellig opplevelse i forhold til været. Siden Bø ligger lavere i terrenget ligger det ofte et lavt skydekke over sentrum, men ofte stikker tårnspira på kirken opp, noe som syklistene beskriver som et helt fantastisk skue.

Videre fortalte flere av syklistene at det var viktig at det var et bygdemiljø og ikke et bymiljø de sykla i. For mange var det attraktivt å sykle fordi Bø er både sentralt og landlig. Siden det er mindre trafikk på deler av strekningene, kan man nyte omgivelsene i bygda, og ta i bruk sykkel på de små avstandene som det er i Bø. Flere nevner at det vil ta omtrent like lang tid å sykle som å kjøre bil på flere av strekningene, og en syklist presiserte også at bilen ikke blir varm på den korte strekningen som den ofte brukes til.

På spørsmålet om hvilke sanser som syklistene opplevde som mest aktivert under sykkelturen, var det mange som svarte at de syntes de fleste sansene

var aktivert. Allikevel dro de fram noen som var mer tilstede enn andre. Flere nevnte at syns- og hørselssansen er i bruk mer av praktiske årsaker, og dette er noe som man kanskje ikke tenker så mye over. Noen presiserte at de bare brukte disse sansene for å følge med på trafikken og hva som skjedde rundt dem. Det gjorde at de gjerne ble mer klar over at følesansen var aktivert, hvor man kjenner underlag og vinden i fjeset. Flere trakk fram følesansen som viktig for det kunne gi en oppvikker tidlig på morgenen og gi en slags kickstart på arbeidsdagen. Andre nevnte også luktesansen, og at lukten av frisk og god luft gjorde at dagen startet bra.

Mange av de samme som la merke til omgivelsene og landskapet rundt, trakk fram at både syns- og hørselssansen ble mer aktivert på sykkel. En av syklistene nevnte at man som syklist ser hele verden i panorama og at dette er noe helt annet enn når man sitter i bil, der man gjerne får «tunnelsynet» gjennom frontruta.

«Av og til ser man detaljer som man ikke ville sett fra bilen.» (pers. meld. kvinne, 30-åra, innflytter).

FØLELSER

På sykkelturen var det flere av syklistene som trakk fram at de følte seg glade. Noen trakk fram at dette hadde med at de syklet fort, og jo fortere de syklet, jo gladere ble de. Andre ble glad fordi de syklet sammen med venner eller familie. Noen trakk fram at de følte seg mer friske og opplagte etter sykkelturen, og at dette hadde noe å si og var viktig for skole- og jobbhverdagen. Det å få en god start på dagen med frisk luft ga gode forutsetninger for å være motivert for jobben. En av studentene ved høgskolen fortalte at:

«Jeg blir mer klar for å gjøre en innsats når jeg har startet dagen med en sykkelstur.» (pers. meld. mann, 20-åra, student)

For andre var det en følelse av frihet som kom ut av syklinga. Det å kunne sykle, bruke kroppen og være mye mer fleksibel på hvor man kan bevege seg. Andre sa at det å kjenne på å bli sliten og andpusten ga en god følelse og var deilig å kjenne at man brukte kroppen.

En av syklistene nevnte at han kunne oppnå en mestringsfølelse som økte motivasjonen for å sykle neste dag. Det å kunne klare å sykle opp en bratt bakke etter en tung dag er noe som ga han mestring:

«For en stund siden hadde jeg hatt en beinhard treningsøkt, var sliten, det var dårlig føre og jeg hadde satt meg som mål at jeg skulle sykle opp Kyrkjevegen. Når jeg klarte å sykle opp hele bakken og helt hjem, fikk jeg en skikkelig mestringsfølelse. Dette er også en god følelse. Er litt tøft å sykle på vinterføre selv om det er krevende, det gir en mestringsfølelse.» (pers. meld. mann, 30-åra, pendler)

OPPSUMMERING FRA ANALYSENE

Fra landskapsressursanalysen viste det seg at de tre strekningene som jeg har studert representerer ulike deler av en skala: fra omgivelser med mye natur og lite bebyggelse og trafikk, til strekninger hvor trafikken er tett på og menneskeskapte omgivelser er svært synlig. For syklistene ga dette ulike opplevelser og muligheter.

Trafikkproblemer var ofte knyttet til sentrum, og for alle syklistene var inngangene mellom det landlige og urbane brudd i sykkelflyten. Dette var områder hvor det skjedde mye og hvor man måtte være fokusert.

Syklistene ønsket en klarere plass i trafikken, slik at de ikke var til hinder for bilister, og at fotgjengere ikke skapte problemer i syklistenes flyt. Dette ble også nevnt for å synliggjøre syklistene for andre trafikanter.

Sykkelflyten ble nevnt av alle som viktig for sykkelopplevelsen og-attraktiviteten. Hindringer som skapte brudd, kunne nesten føre til frustrasjon hos noen.

Gode opplevelser for syklistene var når de opplevde god sykkelflyt, fikk mestringsfølelse, fikk en frisk og god start på dagen, og hadde muligheten til å sykle i naturlige omgivelser i ulikt vær og gjennom ulike sesonger gjennom året.

Omtrent halvparten av de jeg intervjuet klarte å oppfatte og oppleve omgivelsene rundt, mens andre var mer fokusert og fulgte med på trafikken. De var mer innoverrettet og dette var ofte knyttet til mengde trafikk på strekningen.

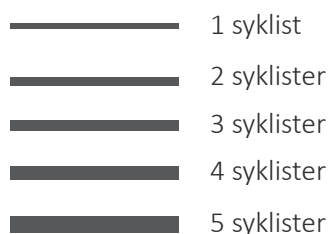
Valg av strekning handlet for noen om raskeste veg, mens for andre handlet det om hvilke opplevelser som kunne skje underveis. For noen var det viktig å kunne sykle i nærhet til natur og vekk fra trafikkerte veger.

Fra analysene viste det seg at grunnen til at det er så attraktivt å sykle i Bø er fordi det er både landlig og sentralt på en gang. Muligheten for å finne nye ruter og å ha kort veg innad i sentrum til ulike målpunkt ble trukket fram.

BEVEGELSESLINJER FRA SYKLISTENES DAGLIGE REISE

Dette diagrammet viser hvilke traseer og ruter som mine sykkelinformanter velger. Jo tjukkere streken er, jo flere bruker ruta. Her kan man se at mange sykler langs hovedtraseene for gang- og sykkelveg og langs hovednettverket for vegsystem i sentrum. Det er også synlig at flere velger andre ruter som de veksler mellom; noen for å unngå trafikk, mens andre gjør det for å finne nye veier eller få en annen opplevelse.

0 200 400 600 meter



4. DISKUSJON

INNFALLSVINKLER

TRAFIKKBILDET

SYKKELENS Plass I TRAFIKKEN

SYKKELFLYT

DET STORE LANDSKAPET

OPPSUMMERING



Sykkelparkering ved Bø stasjon

4.1 INNFALLSVINKLER

For å diskutere hva som kan gjøre det mer attraktivt å sykle i et bildominert bygdemiljø og finne løsninger som kan forbedre syklistens opplevelse, har jeg valgt å bruke fire innfallsvinkler som grunnlag for utvikling av strategier og prinsipper. Disse er utledet av intervjuene jeg gjorde med syklistene, og som tar for seg både den fysiske planleggingen og den mer personlige og relasjonelle tilnærmingen. Innfallsvinklene er trafikkbildet, sykkelens plass i trafikken, sykkelflyt og det store landskapet.

Trafikkbildet tar for seg både bil- og fotgjengertrafikk langs strekningene, og det som jeg definerer som kritiske punkt for syklistene (se figur 10), det vil si der de opplever problemer.

Sykkelens plass i trafikken handler om at syklistene i Bø ikke har en klar plass i trafikkbildet i dag, og dette er noe som både åpner for muligheter og som skaper uforutsigbarhet.

Sykkelflyt var et viktig tema for syklistene og dette handlet om at sykkelturen skulle gå mest mulig knirkefritt uten hindringer og avbrudd.

Det store landskapet handler om relasjonene som syklistene har til omgivelsene og opplevelsen langs de studerte strekningene.

Innenfor disse 4 kategoriene ønsker jeg å trekke fram både det som syklistene synes var attraktivt, men også det som opplevdes som problematisk eller som var til hinder for dem på turen. Poenget med dette er å se på hva som kan forbedre deres forhold som syklist. Siden syklistene som jeg har intervjuet i denne oppgaven sykler disse strekningene regelmessig, og har gjort dette over lengre tid, kjenner de omgivelsene godt. De har også mange erfaringer knyttet til denne daglige reisen, noe som gjør at de over tid kan tilpasse og justere seg etter trafikkmønster og «motstand» de regner med å møte på veien.

-  Togstasjonen
-  Evjudalen
-  Høgskolen Sørøst-Norge, avd. Bø
-  Parken Evjudalen
-  Inngang til sentrum

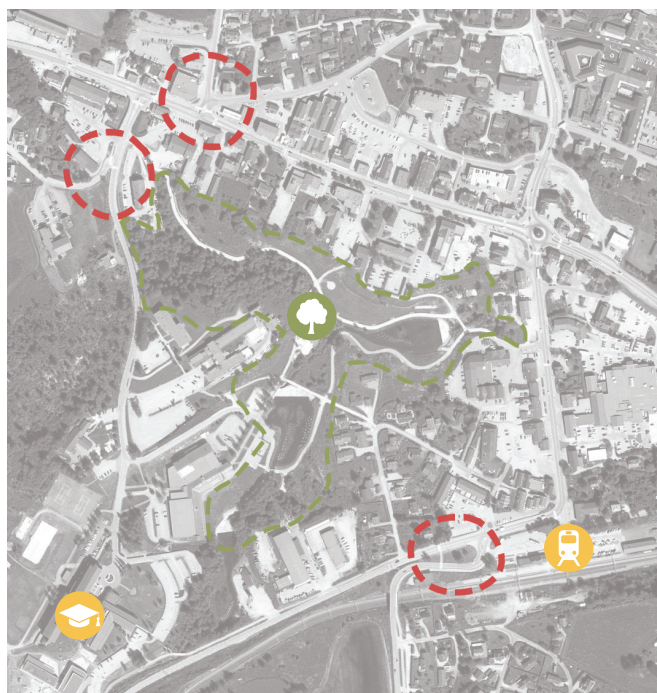


Fig. 10.
Stipla, røde sirkler viser inngangene til sentrum fra de studerte boligområdene.

4.2 TRAFIKKBILDET

Noe som ble trukket fram som problematisk i alle intervjuene er trafikkbildet som syklistene møter. Fra alle boligfeltene ble inngangene inn i sentrum beskrevet som kritiske punkt hvor syklistene måtte være skjerpa. De verste tidspunktene er i rushtida, og for syklistene som ønsket en god flyt kunne dette oppleves som et brudd på sykkelreisen. Alle tre inngangene inn til sentrum karakteriseres ved at det mer landlige bygdemiljøet møter det urbane miljøet, og det er her alle trafikantene møtes. Inn mot disse inngangene senkes gjerne farten, arealet for alle trafikantene blir smalere og det oppstår ofte situasjoner som kan være kronglete for syklisten. Dette har også noe å gjøre med at syklistene ikke har en klar plass i trafikkbildet i Bø, noe som jeg kommer tilbake senere. De trafikale utfordringene underbygges mye av intervjuene og om teori om bevegelse. Den empiriske kunnskapen om trafikkproblematikk er opplevelsesbasert og veldig forståelig, og er derfor et godt grunnlag for drøfting.

Syklistene jeg intervjuet hadde en klar formening om at inngangene var områder hvor man måtte være aktpågivende, og få fortalte hva de opplevde av omgivelsene rundt nettopp på disse punktene. Med innganger mener jeg overgangen (se figur 10) fra der syklistene var i sin egen «sykkelboble» og kunne forholde seg til omgivelsene, til der de måtte være ekstra fokusert overfor trafikken. Man hadde nok med å konsentrere seg om trafikkbildet. Gjennom tidligere reiser har syklistene skaffet seg erfaring om krysningspunktene og vet hvordan de skal forholde seg til andre trafikanter i disse. Disse erfaringene gjør at syklisten på forhånd kan være klar over hvor han eller hun må være skjerpa og kan være forberedt. Viktigheten av å være fokusert i komplekse trafikksituasjoner slik som i sentrum og bykjerner, var også et funn i Duppen og Spierings (2013) sin undersøkelse fra Nederland. Om trafikken i disse knutepunktene blir som en propp, kan syklistene enkelt justere bevegelsen eller gjøre et systemskifte – for eksempel bytte mellom bilveg og fortau – for å komme unna problemet. Dette reflekterer seg i begrepet «wayfinding», som presentert av Ingold (2000), hvor man justerer bevegelsen og reiseruten i forhold til sine omgivelser. Muligheten syklisten har til å bytte

mellom systemer, er noe av det som gjør sykkelen så fleksibel som transportmiddel, men dette kan også skape mer uforutsigbarhet og endog farlige situasjoner. En syklist forklarte at han valgt den løsningen som tok ham fram på den raskeste måten, i hans tilfelle gjennom å skifte mellom systemene i bilvegen og på fortauet. Man kan lett forestille seg at dette kan skape konflikter for eksempel med fotgjengerne og at bilister blir usikre på syklistene. Andre syklistere beskrev at de var konsekvente på å forholde seg til ett system, mens noen forklarte at de ville lett etter andre veger som kunne lede dem unna trafikale hindringer.

I forhold til trafikk, både bil og fotgjengere, er de tre strekningene ulike med hensyn på hvor mye syklistene behøver å forholde seg til trafikken rundt. Fra Nordbøåsen fortalte syklistene at de kunne betrakte mye av omgivelsene rundt seg og la tankene vandre. Dette er den strekningen med minst biltrafikk, og de fleste så først behovet for å bli fokusert når de kom til overgangen mellom kulturlandskapet og bebyggelsen. Syklistene fra Langkåshaugen fortalte at de på første del av turen kunne suge inntrykk fra landskapet rundt dem, og selv om de syklet i vegen trengte de ikke å ha full konsentrasjon på trafikken ved siden av. Først når de kom til Bø videregående skole måtte de ha fokus på trafikken som tetnet til med mange elever som skulle til skolen samt levering i bil. Fra Breisås beskrev alle syklistene at det er mye trafikk til visse tidspunkt, og mange trakk fram at det var viktig å ha et skjerpa blikk for å følge med på trafikken allerede fra start. Få fra Breisås trakk landskapet og naturen fram som noe de la særlig merke til. Fra boligområdene Nordbøåsen og Langkåshaugen kan man sykle veger som er mindre trafikkerte, og noen av syklistene lot dette bli avgjørende for valg av strekning, selv om vegvalget kanskje medførte noe lengre reisetid. En av syklistene fra Nordbøåsen beskrev dette:

«Prøvde i begynnelsen å sykle en annen rute, ned til riksvegen og langs gang- og sykkelvegen. Fordelen med å sykle der er at det er asfalt i sommerhalvåret, (...), men det er så mye biler og trafikk der. Det å kunne se litt natur og være unna bilene er så viktig. Den andre vegen er kanskje

raskere, men det er snakk om så få minutter at det er ikke avgjørende. Opplevelsen er viktigere!» (pers. meld. kvinne, 30-åra, innflytter)

For de som bor i Breisås finnes det bare to bruoverganger over jernbanen, noe som gjør at man må følge vegsystemet og dermed håndtere kryssende og langsgående trafikk av biler og fotgjengere. Dette betyr at mulighetene for alternative sykkeltraseer er langt færre for syklistene fra Breisås.

Denne overgangen fra å være syklist utenfor tettstedet og innenfor tettstedet erfarte flere som problematisk. For både strekningene over Langkåshaugen og Nordbøåsen blir inngangen til sentrum brå, da de sykler i roligere omgivelser før de havner i trafikkknutepunktene. En av syklistene fra Norbøåsen beskrev den brå overgangen slik:

«Den krappe svingen nederst i Kyrkjevegen er det ganske krevende og ugrei. Der kommer det trafikk fra tre retninger som man må ta hensyn til. Jeg tror aldri man kan klare å få det krysset til å bli bra slik det er i seg selv. (pers. meld. kvinne, 30-åra, innflytter)

Syklister fra Breisås vet derimot at de hele vegen må følge med og holde kontakt med det øvrige trafikkbildet, noe som kanskje gjør overgangen mindre brå. Fra alle stedene var syklistene – gjennom tidligere erfaringer – klar over hvor de måtte være på vakt, enten om det var gjennom erfaringer om at biler overser mjuke trafikanter, eller at man kunne møte på større mengder med fotgjengere.

Ikke overraskende har jeg gjennom intervjuene fått belegg for å hevde at syklistene som sykler på mindre trafikkerte veger og veger som er forbeholdt mjuke trafikanter, har bedre mulighet for å hente inntrykk fra omgivelsene rundt dem. Gjennom mine undersøkelser oppfatter jeg at Breisås er et område som for syklistene har mange likehetstrekk med Bø sentrum, og at det ikke er lett å få en opplevelse av landskapet på grunn av krysningspunkt, store bil- og fotgjengermengder i rushtiden og generelt et mer uoversiktlig trafikkbilde

enn fra de andre områdene. Fra Breisås er det også en del av sekvensen hvor bilvegen og gang- og sykkelvegen er adskilt fra hverandre. Siden dette er tilfelle, må de mjuke trafikantene samhandle godt for å skape mindre konflikter seg imellom. Dette gjør det vanskeligere for syklistene å flytte seg mellom vegene og bytte system ettersom hva som passer best.

Det er interessant å registrere at flere av syklistene jeg snakket med valgte ruter og veger som følger vegsystemet, selv om det flere steder i Bø er gode muligheter for å velge et roligere og «grønnere» alternativ. Dette spesielt innad i sentrum, hvor det er et godt utbygd gang- og sykkelvegssystem i den sentralt beliggende parken i Evjudalen. Dette kan tyde på at hverdagscyklister er «vanedyr». Allikevel var det flere syklistene som uttalte at de daglig utforsket nye ruter og veger, ofte på veg hjem. Evjudalen, som ligger midt i Bø, knytter sentrum sammen og er tilgjengelig bare for de mjuke trafikantene.

«Muligheten til å bruke Evjudalen, både sommer og vinter, er veldig god. Fine omgivelser og ingen biltrafikk.» (pers. meld. mann, 60-åra, pensjonist)

Noen fortalte at de la turen sin gjennom parken, mens for andre var dette et alternativ de ikke hadde tenkt på, eller de valgte en rute utenom parken som de visste var raskere. Flere hadde et utvalg av sykkelruter, og hvilken de til slutt valgte en bestemt dag, var som oftest avhengig av hvor det var minst trafikk. Altså var trafikk en faktor som flere gjerne ville slippe unna. Dette kan vi også se fra forskningen både i Norge og Nederland (Stefansdottir, 2014, Duppen og Spierings, 2013), hvor syklistene velger andre veger som er grønnere og hvor man har færre menneskeskapte grå flater. Disse grå flatene er det mye av i Bø sentrum, men gjennom Evjudalen kan man komme unna noen av disse kjedelige omgivelsene og sykle uhindra av biltrafikk og overganger.

4.3 SYKKELENS Plass I TRAFIKKEN

For å gjøre det mer attraktivt å sykle i bymiljø har en av suksessfaktorene vist seg å være helhetlig tilrettelegging av et sykkelvegnett (Civitas, 2012). Fra mine undersøkelser i Bø kom det fram at syklistene ikke har noen klar plass i trafikken og da spesielt i sentrum.

«Dårlig lesbarhet for syklistene i statoilkrysset og bort til Gullbring. Hvor skal de plassere seg?» (pers. meld. kvinne, 60-åra, bøhering)

Inn til sentrum er det for det meste gang- og sykkelveg, mens det i sentrum hovedsakelig er kun fortau. Mine syklistinformanter ønsket at sykkelene skulle få en klarere plass i trafikken enn det den har i dag, men flere var usikre, for det første på hvordan det skal gjøres for at det reelt skal bedre syklistenes opplevelse, og for det andre om det vil skape mer konflikt mellom trafikantene.

DELE MELLOM SYKLIST OG GÅENDE

I dag må syklist og fotgjenger samhandle på gang- og sykkelveg og på fortau der begge trafikkgruppene har mulighet til å oppholde seg. Syklistene har riktignok et krav på seg til å holde et tempo som stemmer overens med hastigheten til fotgjengerne. Om man velger å dele gang- og sykkelvegen i to, vil man kanskje skape en større konflikt om en fotgjenger går i sykkel delen av gang- og sykkelvegen. Dette nevner også flere av informantene som et tema. En av syklistene mente at det kan være en god løsning, men var usikker på om det ville blitt overholdt. Videre forteller han:

«om det hadde vært delt, hadde jeg uansett brukt bilvegen, men det kommer helt an på forholdene. Om det er dårlig vær så ville jeg brukt gang- og sykkelvegen.» (pers. meld. mann, 20-åra, student)

En annen syklist, som studerer ved høyskolen og opprinnelig er fra Danmark, var enig i at deling mellom mjuke trafikanter kan ha både fordeler og ulemper.

«Når jeg sykler på bilvegen får jeg en følelse av at bilistene blir provosert og frustrert over at jeg oppholder meg der. Min oppfattelse er at jeg har

like mye lov til å sykle på vegen som jeg har til å sykle på gang- og sykkelvegen. Hun velger til tider å sykle på vegen hvis det er mange folk på gang- og sykkelvegen. Hvis det er mer oppdelt ville det blitt en bedre flyt for syklistene, men det tar jo også mer plass.» (pers. meld. kvinne, 20-åra, student)

Videre forteller hun at erfaringene fra Danmark og bygda der hun har vokst opp, er at der det er smale fortau, flyter folk over i sykkelfeltet. Om man hadde delt mellom syklist og fotgjenger er det ikke sikkert dette skillet hadde blitt overholdt, og dette kan ha mer med sykkelkultur og fotgjengerkultur å gjøre enn selve utformingen. Sykkelkultur er noe som jeg kommer tilbake til senere i diskusjonen. Slik som i Danmark, hvor sykkelene er et prioritert framkomstmiddel, har syklistene et eget areal, og dette skaper en orden i trafikken som ivaretar alle trafikantene.

SYKKELVeg

I stedet for å dele en gang- og sykkelveg i to felt kan man anlegge en egen sykkelveg ved siden av kjørebanelen for bil. Dette er en løsning som kunne fungere for flere av syklistene i Bø da det allerede er mange som sykler i vegbanen og som opplever at de er til hinder for bilister i deres felt. Hovedgrunnen til å sykle i bilbanen var at det oftere var bedre underlag og i nedoverbakker kan de sykle i et høyt tempo.

På den annen side; det at syklistene ikke har noen egen, fast plass i trafikken i Bø gir også syklistene mange muligheter for å ferdes der de ønsker. Mange av syklistene fortalte at de hoppet mellom fortau, bilveg og gang- og sykkelveg, og noen sa også at de krysset bilveger for å få kortest mulig veg til bestemmelsesstedet. Siden syklisten ikke har noen fast plass i trafikkbildet, blir disse mulighetene flere og kan skape trafikkfarlige situasjoner. Disse mulighetene som syklistene ser i omgivelsene støttes også av Gibsons (1986) begrep *affordance*. Det synliggjør det store handlingsrommet og fleksibiliteten som syklistene faktisk har. Syklistene kan enten sykle med bilene i kjørebanelen, eller på fortau med andre mjuke trafikanter. Problemet oppstår når syklistene ønsker å ta den raskeste vegen, når de oppdager et smutthull,

eller når de finner sine egne løsninger. Blant annet var det en syklist fra Langkåshaugen som fortalte at han som innimellom valgte å sykle rett over riksvegkrysset og over parkeringa til butikken Elektroplass (se figur 11). Dette gjorde han henholdsvis bare hvis det var lite trafikk og når det var klart. For han kan dette være den mest logiske ruta, noe som er interessant da dette følger den gamle vegen og det første vegkrysset i Bø. Fra intervjuene viste det seg også at flere syklister ikke er konsekvente på å holde seg til enten kjørebane og følge bilenes regler, eller på fotgjengernes enemerker og holde et lavere tempo av hensyn til disse. Isteden byttet de mellom det som passet dem best og som kunne ta dem fram raskest eller tryggest. Denne atferden skaper uforutsigbarhet for andre trafikanter. Siden syklister har en større fleksibilitet og handlingsrom i forhold til tempo, passer de ikke godt inn i noen av de andre trafikkgruppene sine mer fastlagte trasealternativer og kulturer. I en bratt oppoverbakke kan syklister være til irritasjon og hinder for bilisten, mens syklister kan oppleve at fotgjengerne er til hinder for han eller hun på fortauet. På fortauet kan syklister som kommer i stor fart oppfattes som harde trafikanter i forhold til fotgjengeren. Dette kom ikke fram som et stort problem i mine undersøkelser, men ble nevnt av noen syklister. Og så skal vi jo huske på at jeg ikke har intervjuet noen fotgjengere om hvordan de opplever dette. Mange av de jeg intervjuet valgte å sykle i bilvegen istedenfor gang- og sykkelvegen ned til sentrum, noe som gjorde at de opplevde få konflikter med fotgjengere. På veg hjem holdt de gjerne en lavere fart, og kunne derfor forholde seg til fotgjengerne. En av syklister beskrev hvordan han opplevde å være syklist:

«som syklist så havner man bakerst i rangstigen; på vegen har bilene høyere rang og på fortauet har fotgjengerne høyere rang. Syklister har ikke noen fast plass i trafikkbildet - vi er liksom et jaget vilt!» (pers. meld. mann, 60-åra, bøhering)

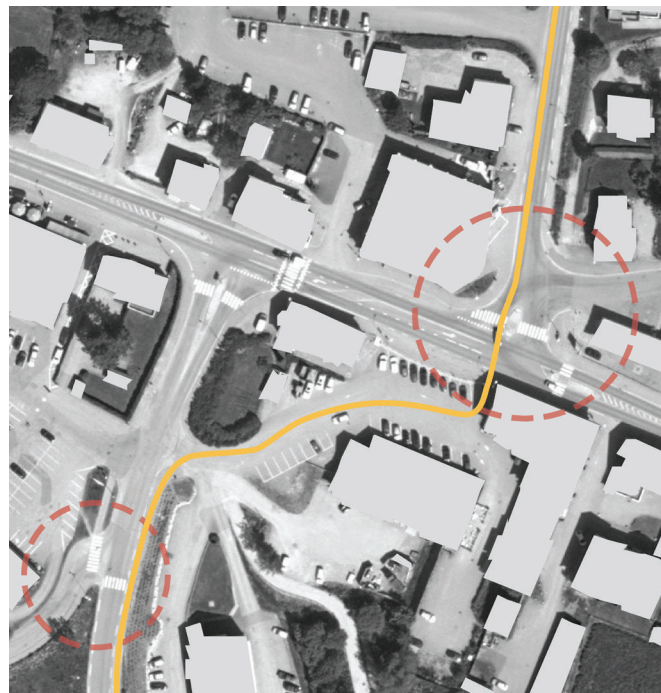


Fig. 11. Uten en klar plass finner syklister muligheter i omgivelsene. Stipla, røde sirkler viser inngangene til sentrum fra Nordbøåsen til venstre og fra Langkåshaugen til høyre. Den gule linja viser syklisten sin bevegelseslinje som krysser rett over riksvegen og over parkeringa ved Elektroplass.

SYKKELKULTUR

Utfordringen for sykkelplanleggingen i Norge – og som jeg også ser fra mine undersøkelser – er at man i tillegg til fysiske tiltak også må bygge en god sykkelkultur. Å bygge en sykkelkultur tar lang tid og handler om at alle forholder seg til samme forutsetninger. Det betyr at også bilister og fotgjengere må bli bedre kjent med syklisternes handlingsrom. Et forbilde for Norge kan være Danmark, som har oppnådd en relativt høy sykkelandel. Mye av grunnen til at sykkel fungerer så godt som transportmiddel i Danmark er at de har utviklet en god sykkelkultur, som har utviklet seg samtidig med tilretteleggingen. For å minske konfliktene mellom trafikanter er det viktig at det også arbeides kontinuerlig med en god sykkelkultur som «lærer» folk om sykkelregler og sosial aksept. En av syklister fra Bø var opptatt av dette. Han syntes at sykkelregler burde håndheves mye mer enn det gjøres i dag, og at syklister burde læres opp til en god sykkelkultur og i å følge reglene.

«Problemet er at det ikke finnes en lik praksis, eller den er hvert fall ikke lik hos alle syklister!» (pers. meld. mann, 60-åra, bøhering)

Han trakk fram at syklister ofte sykler over gangfelt og dette kan skape konflikter når han forholder seg til bilene og må bråbremse for syklister som ikke følger de samme reglene.

En annen syklist forklarte at han opplevde at bilistene ble usikker på ham som syklist, mens han hadde en klar forståelse av bilisten, hvor han skulle og hvordan han ville plassere seg. Forståelsen av hvordan trafikantene kan bevege seg og forholde seg til hverandre blir enda viktigere om vi skal planlegge for mer sykling. Det er enkelt å forstå hvor fotgjengerne beveger seg da de har et eget areal, fortauet, og de bruker som oftest gangfeltene når de skal over vegen. Syklistene er ofte vanskeligere å lese eller forstå. Den fleksibiliteten og friheten som en sykkel tilbyr er på den annen side en av grunnene til at såpass mange velger å bruke sykkel.

Noen syklister vil uansett lete etter nye veger og ruter å veksle mellom, men det å gi sykkelen et eget avsatt areal i gateutformingen vil på den annen side kunne lede og føre syklistene der man ønsker dem. En viktig del av denne tilretteleggingen og sykkelplanleggingen handler derfor om å lage løsninger som faktisk motiverer sykklisten til å bruke disse istedenfor å finne sine egne løsninger. På denne måten kan syklistene bli litt mer forutsigbare ovenfor de andre trafikantene noe som kan bedre trafikkavviklingen og redusere ulykkesrisikoen.

A SHORT HISTORY OF TRAFFIC ENGINEERING

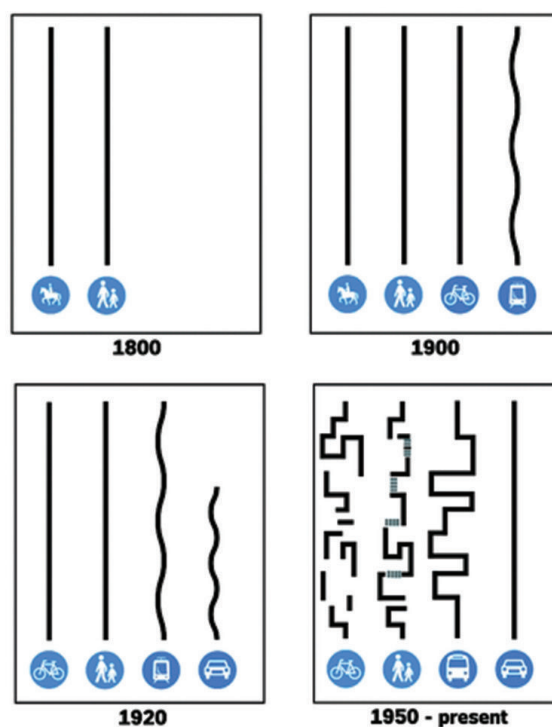


Fig. 12. Diagrammet viser sykkelens plass i trafikkbildet fra 1800 og fram til i dag. Her ser vi hvor god flyt syklistene hadde før.

4.4 SYKKELFLYT

I intervjuene kom det fram at sykkelflyten er en av – om ikke den – viktigste faktoren for syklisten. Mange nevnte også at en del av den gode sykkelopplevelsen og det som gjorde det attraktivt å sykle, var å oppnå en god flyt.

«Det å sykle hele vegen uten å hoppe av, gir en god opplevelse.» (pers. meld. mann, 30-åra, pendler)

Dette viser også tidligere forskning gjort i Nederland (Duppen og Spierings, 2013). For noen av mine informanter handlet god flyt om at man kom raskt fram og at forholdene lå til rette for å bruke sykkelen, altså få hindringer. For andre handlet sykkelflyt om rytme og det å komme inn i en sykkelboble og oppleve verden fra sykkelen. Flere uttrykte at valg av sykkelstrekning ofte handler om hva man har tid til og at man skal komme kjappest fra A til B. Men er det slik at den korteste og mest direkte vegen også er den raskeste? Eller kan det være at et godt underlag og få hindringer gjør at en liten omvei oppleves som raskere fordi man har en god flyt?

For mange var et typisk brudd i flyten under sykkelturen når de kom til krysningspunkter over veger eller til knutepunkt hvor mange trafikanter møtes på et mindre areal. For de som valgte å sykle i bilbanen fulgte de bilene sin «flyt», men dette forutsatte at man klarte å holde omtrent samme hastighet som bilene. Dette var som oftest på veg ned til sentrum da det er i denne retningen man har nedoverbakke på alle strekningene. På veg hjem eller i oppoverbakkene beskrev flere at de følte at de var til hinder eller at de var et irritasjonsmoment som saknet bilene. Det var få som valgte å gå av sykkelen når de kom til gangfelt, og man prøvde heller å få øyekontakt med bilfører og fotgjengere for å «lage» en avtale om at man kan krysse.

Inngangene til sentrum og de kritiske punktene som jeg har diskutert tidligere, er også beskrevet som brudd for syklistene. Fra de tre studerte strekningene møter alle vegene på slutten av strekningen på mer trafikkerte veger hvor det er mye trafikk i rushtiden. I noen av kryssene er vegene svingete og smale, andre kryss har

mange funksjoner og trafikanter på ett og samme sted hvor også mye trafikk skal sluses gjennom. Dette er knutepunkter hvor syklistene opplever at sykkelflyten er vanskelig å opprettholde, og som flere av syklistene i Bø prøver å unngå om det er mulig. En av syklistene poengterte at:

«Når man sykler, er farten din viktigere for deg enn når man kjører bil fordi man har opparbeidet denne farten selv, og det føles som et nederlag å sakke ned.» (pers. meld. mann, 30-åra, pendler)

Uoversiktlig, mange trafikanter og generelt komplekse situasjoner gjør kryssene til problematiske for sykkelflyten. På den annen side vil noen kryss uansett være vanskelige å løse, og mulighetene for å endre vegenes utforming er lite realistiske.

Når en person tar i bruk sykkelen blir de to *ett enhetlig opptaksorgan*, forklarer Fiskevold (2011) i sin doktorgrad. Dette begrepet beskriver at sykkelen og kroppen blir ett, og sykkelen blir en forlengelse av kroppen. Dette kan vi også se ut i fra hva vi kaller de som sykler: syklisten. På en enkel måte kan man si at sykkelen er tilpasset kroppen, men bevegelsene blir helt annerledes enn om man hadde gått. Når vi går kan vi bare oppnå en viss fart, men med sykkelen får vi en helt ny dimensjon. Dette gir oss andre muligheter, både innenfor fart og rekkevidde. Dette samsvarer også med Gibson (1986) sitt begrep *affordance*. Dette gjør at vi inntar en annen rolle på sykkelen enn vi ville gjort til fots. For syklist vil også hindringer være noe annet enn for fotgjengere. For eksempel vil det å måtte gå av sykkelen og gå nesten skape frustrasjon.

Syklisten føler og sanser gjennom sykkelen, og kroppen beveger seg ved hjelp av sykkelen. Dette er i tråd med det jeg ble fortalt av syklistene i Bø. Fra intervjuene var det blant annet en som forklarte at han gjennom sykkelen kunne kjenne rullinga over grusen, og dette ga en god følelse. I forhold til andre trafikanter har syklisten et annet oversiktsbilde og man kan oppleve og sanse mer enn det man ville gjort som fotgjenger eller bilist. Hele opptaksorganet vil reagere på bråbremsing foran et kryss, luftmotstanden når man sykler fort eller

følelsen av å sykle på ulikt underlag. Andre fortalte om følelsen av frisk luft og hvordan fart på sykkelturen kunne gjøre en glad.

Syklister kan fort kjenne det som om de «svever» på måten man bare triller langs et kulturlandskap eller i et parkdrag, men denne flyten er også viktig for å føle at man kommer fram. Mange brudd underveis på en strekning kan gjøre at syklister opplever at veien rett og slett ikke imøtekommer deres behov. For en syklist, som kan bevege seg kjapt fra A til B, vil derfor ikke de små forskjellene i tid være problematisk om man får en veg hvor man kan oppnå en god flyt og rytme. Det å måtte sakne farten vil ikke i dette tilfelle føles som et brudd, mens det å måtte gå av sykkelen for å komme over veien og gangfeltet, vil føles problematisk.

Fig. 13. Sykkelflyt er viktig for syklister.



4.5 DET STORE LANDSKAPET

Både syklistene fra Langkåshaugen og Nordbøåsen hadde sterkere relasjoner til landskapet under sykkelturen enn det syklistene fra Breisås hadde. Hoveddelen av syklistene fra Breisås var innflyttede studenter som bare har bodd her i maks 3 år. Fra Langkåshaugen og Nordbøåsen var det både studenter og innflyttere i tillegg til innfødte bøheringer. Hvor mye kjennskap man har til bygda, omgivelsene og landskapet rundt, kan ha noe å si for om man tar inn over seg det store landskapet på sykkelturen eller ikke. Samtidig kan trafikkmengden virke forstyrrende på det å ta inn over seg omgivelsene – uansett hvor vakre de er.

Blant annet ble Lifjell trukket fram blant mange, og for flere var det en viktig del av Bø og bygdas identitet og merkevare. Høyfjellet, som ligger i nord og omkranser bygda, er et viktig turmål og gir tilbake mange rekreasjonsmuligheter til befolkningen. De fleste som trakk fram Lifjell var eldre og med lengst botid i Bø. Dette kan være fordi det de over tid har brukt fjellområdet mer enn andre, og har skapt en relasjon til det. Dette kan være til rekreasjon eller bare å se hvordan massive viser seg i ulike sesonger. Blant annet var det en som trakk fram at han kunne se om det har kommet snø på fjellet, og da begynte tankene å spinne på om han kunne gå på ski snart. Samme syklist trakk også fram hvordan han kunne se årstidsvariasjonene endre seg over tid, og hvor vakkert det er å se en del av naturen i ulik «bekledning». For han var det en viktig del av sykkelturen. En annen syklist var veldig opptatt av morgenlyset, hvordan dette ble reflektert i fjellet og hvordan dette endret seg fra dag til dag. For han var ikke utsikten eller landemerker noe som han trakk fram, men hvordan lyset opptrådte hadde mye å si for utsikten han fikk på sykkelturen. Flere av de som la merke til Lifjell på turen forholdt seg også til det større landskapet som de kjente godt til. Syklistene som ikke nevnte Lifjell som en viktig del av reisen, har ikke samme relasjon som disse som poetisk la ut om sitt forhold til fjellet.

I tråd med Massey (i Berg mfl., 2013, i Berg og Dale, 2015) sitt *relasjonelle stedsbegrep*, som tar for seg relasjoner mellom mennesker og omgivelser, viste også

syklistene i Bø at de hadde en relasjon til omgivelsene og stedene underveis – også utover forholdet til Lifjell. For noen var relasjonene en av grunnen til hvilken sykkelrute de valgte. Relasjoner til omgivelsene rundt og hva de kunne oppleve på reisevegen var viktig. Blant annet var det en syklist som fortalte at det å velge strekningen over Nordbøåsen istedenfor gang- og sykkelvegen nede i Dælæn, ga en opplevelse av dyreliv, nærhet til kulturlandskap som har blitt drifta over mange år, og veggen og området som har en gammel historie. Dette møtet med landskapet støttes av Krogh (1995) sitt relasjonelle landskapsbegrep, *landskaping*. Landskaping beskriver hvordan interaksjon mellom mennesket og omgivelsene skaper en mening for dem. De som fortalte at de oppfattet landskapet rundt og kunne la tankene vandre, hadde en slik form for tilknytning. Andre beskrev hvordan man fra sykkel kunne oppleve og se landskapet i panorama og samtidig kunne oppdage detaljer.

Sykkelforholdene på de ulike strekningene var svært ulike, og syklistene har også ulike forhold og ønsker til sin sykkeltrasé. Fra Breisås, hvor det er godt tilrettelagt med asfaltert gang- og sykkelveg og belysning, til Langkåshaugen, hvor fortauene er smale og i dårlig stand, og videre til Nordbøåsen der gang- og sykkelvegen er en gammel, gruslagt riksveg (i dag gang- og sykkelveg og boligveg), med ujevnt underlag og ingen belysning, representerer ulike forhold. På Nordbøåsen var det både syklist som ønsket at den «umoderne» veggen skulle beholdes mest mulig intakt med grusveg og naturlige forhold, mens andre skulle ønske at veggen ble asfaltert og oppgradert slik at man har det beste underlaget og forhold lagt til rette for syklistene. Noen ville beholde følelsen av grusen når sykkel rista og opplevelsen som grusvegen gir, mens andre ønsket asfaltert dekke som fjerna ujevnheter og var mer skånsom mot sykkel. Fra intervjuene oppfattet jeg at det både handlet om deres opplevelse, men også om deres relasjon og tilhørighet til det som skjedde på veggen. Som vi ser fra *landskapskonvensjonen* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2009) vil syklistene i møte med landskapet gjennom deres aktivitet være med å forme landskapet og motsatt.

Kulturlandskapene, som flere trakk fram som viktige elementer på sykkelreisen, inneholder både historier og verdier for de syklistene som ferdes der hver dag. Møte med rådyr eller spor etter harer og en strekning uten stor trafikk gjorde, ruta fra Nordbøåsen til en viktig ferdselsåre for de som ferdes der. På Langkåshaugen ligger også kulturlandskapet langs vegen når man sykler, men her var det færre syklistene som nevnte det som noe de la merke til. For flere var den daglige sykkelturen en transportreise fra A til B som ofte gikk ganske fort, og som flere trakk fram, ville de heller brukt en fritidstur på å oppleve landskap og omgivelser rundt. Flere kom tilbake til at det ofte lå i underbevisstheten om de la merke til omgivelsene, og at de måtte følge med på trafikken for sikkerhetens skyld. De fleste syklistene syklet også i et relativt høyt tempo ned til sentrum, noe som gjør det vanskeligere å oppfatte noe som skjer hvis man ikke tar seg tid til å ta det innover seg.

Flere av syklistene trakk fram hvorfor de syntes det var attraktivt å sykle i et bygdemiljø. De mente at blandingen av det landlige og urbane var viktig. Noen nevnte at hele grunnen til at de syklet var fordi det var i et bygdemiljø.

«Det er små avstander i bygda (Bø), så det er egnet med sykkel.» (pers. meld. mann, 60-åra, bøhering)

«Det er noe med det å bo sentralt, men enda såpass landlig at man får et blick inn i naturen.» (pers. meld. kvinne, 40-åra, innflytter)

«Sykling i natur er det jeg streber etter, det å ha luft rundt seg og nyte omgivelsene på landsbygda. Den opplevelsen får jeg hver dag og er det jeg synes er fint med å sykle. Jeg har god plass på vegen og god plass i landskapsrommet.» (pers. meld. Mann, 60-åra, bøhering)

Om de hadde bodd i byen, hadde de ikke ønsket å sykle på grunn av trafikken og fraværet av store, naturlige omgivelser. Dette støttes av Harpa Stefansdottir (2014) sin doktorgrad hvor hun ser på estetiske omgivelser

på daglig sykkelturen til jobb. Syklistene i Bø nevnte at det å sykle utenfor biltrafikk gir flere fordeler og bedrer opplevelsen. Blant annet slipper man unna eksosluft og støv som henger igjen i luften på vindstille og kalde vinterdager i mer urbane strøk. Det å få frisk luft og sykle nært natur og historisk kulturlandskap gir en spesiell opplevelse. Den friske luften ble også vist til som viktig for å ha en god arbeidsdag på jobb eller skole.

«Den daglige sykkelturen har mye å si for skolehverdagen min. (...) Det at man får den vekkeren, man våkner, man får i gang kroppen og hjernen. Jeg blir mye mer klar for å gjøre en innsats.» (pers. meld. Mann, 20-åra, student)

Jo mer man sykler i et område, jo mer opplever man og jo flere detaljer legger man merke til. Syklistenes måte å erfare omgivelsene fra sykkelsetet er et helt annet enn man kan oppleve fra bilen og som fotgjenger. Dette samsvarer med Ingold (1992) som forklarer at vi oppfatter mens, og på grunn av at, vi beveger oss. Opplevelsen dannes gjennom sansene, og disse blir aktivert på en helt annen måte som syklist. En syklist nevnte at mestringsfølelsen på sykkelturen økte motivasjonen for å sykle neste dag. På den måten vil vær, temperatur og lys gi en ulik erfaring og opplevelse av samme strekning samt kunne gi tilbake noe positivt til syklisten. Det er gjennom bruk og aktivitet at steder gir mening til folk og at de ser hvilke muligheter de har foran seg.

4.6 OPPSUMMERING

Uti fra denne diskusjonen ser jeg at det er noen ting som går igjen og dette vil jeg gjerne oppsummere.

Hvor veien ligger plassert i landskapet, spesielt i forhold til trafikk, og interaksjon med omgivelsene rundt er noe som går igjen fra intervjuene. Dette er derfor noe jeg ønsker å ta med meg videre i en **strategi for linjeføring**.

Videre kom det fram at alle sykklistene opplevde problemer i inngangene til sentrum. Dette er knutepunkter hvor forbindelser og flere ulike trafikanter møtes og ofte må dele på mindre vegareal. Av dette vil jeg utvikle en **strategi for håndtering av kritiske punkt**, der sentrum møter utkanten av bygda.

Til sist ser jeg at mye av syklistenes oppfattelse og opplevelse og det jeg diskuterer i denne oppgaven handler om at vi må få en sosial aksept rundt dette å sykle, og at trafikanter må bedre forstå hverandre. I dette ligger det både et arbeid med holdninger, verdier og følelser, og den tredje oppfølgingen blir dermed en **strategi for sykkelkultur**.

*Gregars veg fra sentrum til Nordbøåsen
slynger seg mellom gårdstun*



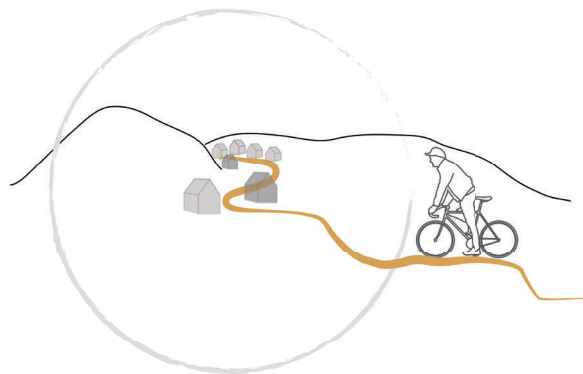
5. STRATEGI

STRATEGIER
KONSEPTUELLE LØSNINGSFORSLAG



Ett av de kritiske punktene i Bø

5.1 STRATEGIER



1. LINJEFØRING

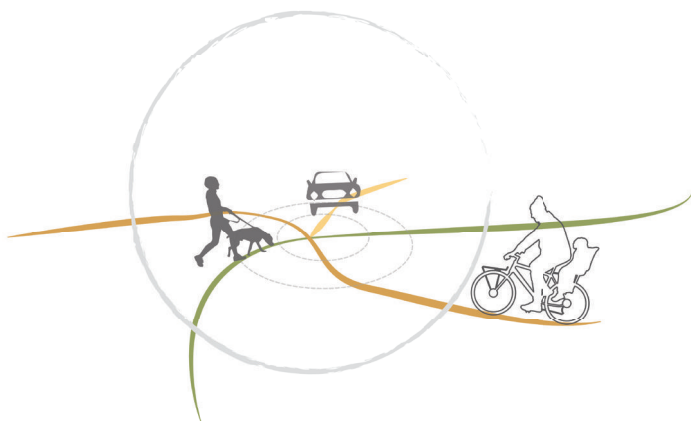
I analysene viste det seg at de tre strekningene representerer tre ulike landskapstypologier, og underveis beveger man seg gjennom ulike landskapskarakterer som skaper en variasjon. Disse typologiene har ulike muligheter og utfordringer knyttet til sykkelplanleggingen. For å drive med en god sykkelplanlegging, er linjeføringen til ulike sykkelstekninger derfor viktig for opplevelsen til syklisten.

Linjeføring handler om hvordan man plasserer og utformer vegen i forhold til landskapet og omgivelsene. I denne oppgaven, hvor vi snakker om sykkelveger, vil dette også handle om sykkelopplevelsen og-flyten. Som strategi betyr dette at man må undersøke muligheter og utfordringer som ligger i omgivelsene. Vegen bør harmonere mest mulig med omgivelsene for å skape en helhet, og samtidig skape en variasjon som skifter mellom åpne og lukkede landskapsrom samt ulike fokuspunkt og siktlinjer. Dette er viktig for å ikke skape en monoton og «kjedelig» strekning.

I tillegg til å ha en forståelse av landskapstypologi, er det også viktig å ha kunnskaper om de syklistene som bruker eller som skal bruke området. Dette er essensielt siden brukerne av et område har relasjoner og forhold til steder og sine omgivelser. Dette kjenner vi igjen som det relasjonelle stedsbegrepet (Massey i mfl., 2013, i Berg og Dale, 2015). Ved å for eksempel følge syklistenes bevegelseslinjer, kan man forstå deres ønsker og forhold til omgivelsene. Å forstå brukernes opplevelse av et område og deres måte å orientere seg

på, er som Ingold (2000) fremhever, først og fremst viktig for å forstå deres bevegelser og handlinger. De planløsningene som man kommer fram til må være motiverende og attraktive for syklisten, slik at sykkelrutene blir brukt. Her er det viktig å jobbe med en god lesbarhet slik at det er lett å forstå hvor man skal plassere seg i trafikken og for å vite hvor vegen går videre. Fra mine analyser viste det seg at det var viktig å sykle unna trafikkerte områder, men likevel slik at man hadde den mest direkte sykkeltraseen. I tillegg var det viktig å få en god flyt, noe som flere av strekningene la til rette for da de inneholdt få hindringer og brudd før man kom til inngangene til sentrum. For mange hang denne sykkelflyten også sammen med at det gikk raskt fordi man ikke ble avbrutt.

Denne strategien er viktig for sykling i bygdemiljø, siden man i rurale distrikt har områder med mange muligheter til å komme fram utenfor vegsystemet. I bygdemiljø vil man ofte ha nær tilgang til natur, ferdselsårer med ulik trafikkmengde og gamle ferdselsårer med historisk verdi. I tråd med landskapskonvensjonens formål om å verne, forvalte og planlegge landskap, kan man ved hjelp av mulighetene i områder trekke fram historiske verdier og fortellinger som gir strekningen en ekstra opplevelsedimensjon. Her er det viktig å se sykkeltraseene i en større romlig helhet.



2. KRITISKE PUNKT

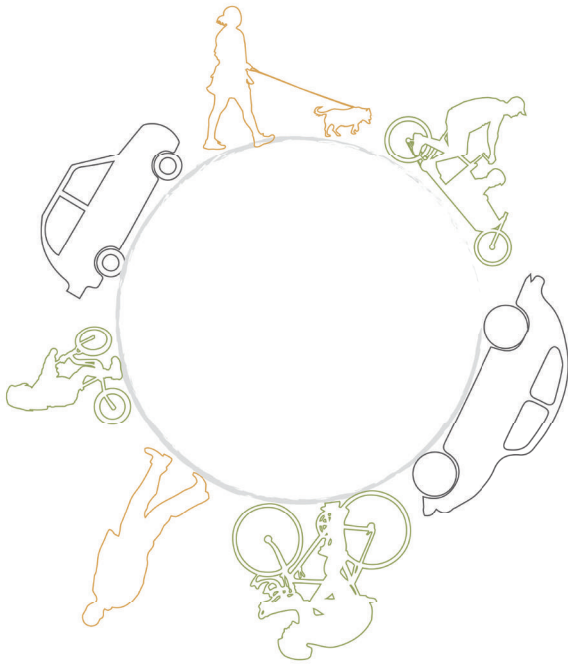
Et annet viktig poeng som kom ut av analysene og som viste seg å være problematisk for sykklistene, var kritiske punkt. Dette er knutepunkt hvor dårlig tilrettelegging for sykklistene sammen med komplekse trafikksituasjoner, fører til brudd i sykkelflyten. Kritiske punkt som ble spesielt trukket fram blant sykklistene var inngangene til sentrum, altså overgangen der hvor det landlige møter det urbane. De fleste sykklistene jeg snakket med mente at sykkelen burde få en større plass i trafikkbildet, spesielt i sentrum og i disse overgangene.

Håndtering av kritiske punkt er den andre strategien som er viktig å ta med for å forbedre planlegging for syklist i bygdemiljø. De kritiske punktene er der både bilister, syklist og fotgjengere møtes, og i noen av knutepunktene er det også ulike plassdominerende funksjoner på et lite areal. Dette viste seg derfor å være intrikate krysningspunkter. For hverdagssykklistene er dette områder de kjenner godt til, og der de fra tidligere erfaringer vet at de må ha fokus på trafikken. De kritiske punktene kan betraktes fra et fenomenologisk perspektiv, hvor tidligere erfaringer og interaksjon med fenomener gjør sykklistene beredt for hva som kan skje. Før man kommer inn i disse kritiske punktene, er det derfor viktig å forberede alle trafikantene for å unngå konflikter. Flere av disse kryssene har lite areal i forhold til å tilfredsstille alle trafikantene sine behov, og løsninger med mål om å gi sykklistene en bedre opplevelse kan innebære omfattende arbeid og tilrettelegging.

Dette til tross er det viktig å gi mer plass til sykklistene slik at de blir mer synlige for fotgjengere og bilister. I en kronikk i Aftenposten, skrevet av to osloborgere, mente de at Oslo burde oppdra sykklistene før kommunen startet en stor utbygging av sykkelnettet (Bratlid og Berner, 2016). Et motsvar fra kommunikasjonssjefen i sykkelprosjektet i Oslo, viste til at å gi sykklistene plass ville være ett tiltak for å utvikle en slik sykkelkultur:

«Den beste måten å bedre sykklister oppførsel på, er å gi dem egne arealer: sammenhengende sykkelveier som er tilgjengelige og trygge, og dedikerte venteanreder i kryss.» (Andenes, 2016)

Også i urbane bygdemiljø bør det prioriteres å gi sykklistene mer plass. Dette vil kunne lede til mindre uforutsigbarhet hos sykklistene og bedre forståelse av deres bevegelsesmønster. For å kunne gi sykklistene mer plass, er det viktig å ha kunnskap om sykklistenes måter å bevege seg på, slik at man finner den mest attraktive løsningen som sykklistene ønsker å bruke og som gir en god sykkelopplevelse. Det er også vesentlig å ha kunnskap om affordance (Gibson, 1986), altså om muligheter som sykklistene oppfatter i omgivelsene for å forklare de valgene de gjør. Uten en klar plass i trafikkbildet vil sykklistene lete etter nye veier og løsninger hvor de kan unngå flytbrudd og problemer. Sykklistene vil velge de letteste løsningene for sin reise, men som det viste seg fra mine analyser, er ikke dette alltid ensbetydende med den mest direkte vegen. En liten omveg er for flere akseptabel om den inneholder færre hindringer og brudd.



3. SYKKELKULTUR

Fra analysene mine ble det enda mer klart at syklister er en fleksibel, men dermed også en uforutsigbar gruppe. De kan lett endre retning og tempo, og alt i alt så er syklister de mest mobile trafikantene. Fra syklistene i Bø var det også et ønske om at sykkelkulturen burde bedres for at de kunne få en bedre opplevelse og mindre konflikter. En del av å tilrettelegge for sykling i Bø handler derfor om å bygge en sykkelkultur.

Sykkeltkultur som en egen strategi, handler om hvordan man må forholde seg til hverandre, og samspillet med andre trafikanter i ulike omgivelser. Dette handler både om at syklister skal forstå hverandre og at andre trafikanter også skal forstå syklistens behov. Blant alle trafikantene har syklistene et helt spesielt handlingsrom i trafikkbildet. Syklistene er de mest krevende sånn sett, og dette må vi ta hensyn til i tilretteleggingen. Derfor vil det å bygge en kultur også bidra til at det blir lettere og mer attraktivt å sykle.

Den danske sykkelguruen, Mikael Colville-Andersen, spurte i en TEDtalk: Tenk hvis det var like enkelt å sykle eller å gå i en by som å sette seg på en stol? (Colville-Andersen, 2012). Det å se til Danmark hvor sykkelkulturen er veldig god, kan gi innspill til hvordan man kan starte med dette arbeidet. Blant annet lærer man allerede i barnehagen i Danmark om sykkelkultur. Gjennom sykkelleker lærer barna om balanse, regler og det å ta hensyn til andre syklister. Prosjektlederen for Cyklistforbundet i Danmark, som ble intervjuet i tilknytning til en reportasje, påpekte at:

«Barna er sykkelkulturens fundament. Vanene våre grunnlegges i barndommen. Derfor er det viktig at barn blir presentert for sykkelen og den aktive livsstil den representerer i tidlig alder. Hvis barna våre vokser opp i baksetet på en bil, blir det svært få av dem som velger sykkelen senere i livet. Det er viktig at barn opplever at det å sykle er noe lett, naturlig og morsomt, og på den måten fortsetter å sykle hele livet.» (Løken, 2014)

Lignende tiltak er gjennomført i Oslo, slik som for eksempel i Bjølsenparken hvor de har øvingsbane for barn (Løken, 2015).

Selv om denne oppgaven skal synliggjøre særegenheten ved det å sykle i et bygdemiljø, mener jeg at det er mye å hente av inspirasjon både fra andre land og større byer. Dette er fordi mye av sykkelkulturen handler om forståelse av andre trafikanter, holdninger og sosial aksept, og denne er lik uansett hvor man befinner seg. Sykkeltkulturen handler også om at planmyndigheter må legge til rette for syklisten, og dette arbeidet må man arbeide med kontinuerlig.

Bø kommune, som planmyndighet, bør jobbe med dette i alle ledd og med alle innbyggerne. Både blant barn og unge i barnehage, på skolen, på fritid, blant voksne på arbeidsplasser og på pendlereiser og blant eldre i deres hverdag. Å være syklist har ingen aldersgrense. En mulighet for å låne/leie sykkel (gjennom en «bygdesykkelfordring») vil også legge til rette for de korte turene man har innad i sentrum samt for besøkende og turister.

5.2 KONSEPTUELLE LØSNINGER

I dette underkapittelet ønsker jeg å se på ulike muligheter, og drøfte forslag for hvordan mine studerte sykkelstrekninger kan bedres for syklistene som bruker disse i dag. Dette er bare ideer og tanker om hvordan det kan løses på et overordnet nivå uten å gå i detalj. Løsningene er bygget på teori og mine egne analyser. Under hver kategori vil jeg se på de ulike strekningene, bortsett fra strategien for sykkelkultur som vil gjelde for hele Bø.

HELHETLIG GREP FOR SENTRUM

For å bedre syklistenes opplevelse, foreslår jeg et helhetlig grep for sykkelplanlegging i Bø. Det helhetlige grepet består av en sykkelring langs hovednett av vegsystem i Bø: Bøgata, Stasjonsvegen, Lundevegen, gjennom høgskoleparken, Gullbringvegen. Ett av forslagene for håndtering av kritiske punkt fra Breisås, viser en mulighet for at sykkelsirkelen legges gjennom Evjudalen istedenfor langs Lundevegen.

Sykkelsirkelen kan synliggjøre syklistene mer blant de andre trafikantene, og skape en bedre trafikkavvikling mellom bil og sykkel der syklistene ikke klarer å holde lik hastighet som bilene. Denne muligheten kan være attraktiv for de som allerede sykler i vegbanen og ønsker å holde en høy fart, som flere av informantene mine påpekte i intervjuene. Samtidig kan den for noen oppleves tryggere siden sykkel får sin egen plass i trafikkbildet. Derimot vil kanskje ikke denne løsningen oppleves som like trygg som en separat og delt gang- og sykkelveg, men kan kanskje likevel være den mest konfliktdependente løsningen. Konfliktene og problemene mellom syklistene og andre mjuke trafikanter syntes primært å oppstå i sentrum, på fortau/bilvegen opp til Langkåshaugen og på noen punkter fra og til Breisås.

De stiplede linjene viser innganger og veger som kommer inn til sentrum. Løsninger for inngangene fra de studerte strekningene drøftes under konseptuelle løsninger for kritiske punkt.



LINJEFØRING

Av de tre strekningene som jeg studerte i Bø var det spesielt en strekning hvor det ikke var tilrettelagt for syklister. Dette var over *Langkåshaugen*, og forslag for hvordan dette kan løses er vist til høyre. For å vise hvordan forslaget over Langkåshaugen henger sammen med den større helheten, har jeg valgt å utvide kartutsnittet utover det tidligere utsnittet som jeg har vist. Dette er fordi jeg ønsker å vise en sammenheng med resten av sykkelvegnettet.

På *Nordbøåsen* har de tatt i bruk en gammel ferdselsåre, og gjort den om til gang- og sykkelveg. At vegen hadde en historie og lå så fint i landskapet, var viktig for syklistene. Denne strekningen ga syklistene tilgang til natur og landskapet rundt siden man sykler langs en åsrygg, og gir fine utsyn og siktlinjer til bygda rundt. Underveis sykler man gjennom gårdstun og lukkede landskapsrom som skaper variasjon mens man beveger seg. Tiltaket med å ta i bruk gamle ferdselsårer er en god løsning. Gamle ferdselsårer kan både være vegstrekninger som blir overflødige etter vegomlegginger eller historiske veger, slik som for eksempel gamle kongeveger. Denne type tiltak finner vi flere steder i Norge. For eksempel i Oppdal har de anlagt asfaltert gang- og sykkelveg i grønnere omgivelser ved siden av en lite trafikkert veg (Naas, 2015).

På *Breisås* ligger gang- og sykkelvegen mellom boligfeltet og kulturlandskapet på vestsida. Denne er en av to veger til sentrum over toglinja. I følge mine sykkelinformanter fungerer denne bra helt til de kom over togbrua og inn i krysset inn til sentrum. Forslag for hvordan jeg kan planlegge krysset bedre kommer under håndtering av kritiske punkt. Der har jeg valgt å vise at man kan legge en sykkelveg ved siden av vegbanen i begge retninger som starter ved studentboligene i krysset mellom Venåsvegen og Bordvegen, og koble disse på sykkelrirkelen. Dette ser jeg ikke som nødvendig å vise her da det ikke er noen stor endring i linjeføringen av vegen. Fra undersøkelsene viste det seg uansett at mange av syklistene jeg intervjuet med bosted i Breisås, ofte gikk hjem eller syklet i gang og sykkelvegen. Siden det var oppoverbakke hadde de en lavere hastighet og kunne samhandle bedre med fotgjengerne. På hjemturen var også mange fleksible på tid, så det var ikke like stor strøm av travle folk som om morgenen i rushtida. På vegene tilknyttet Breisås boligfelt er det viktig at trafikantene holder en lav fart og at de samhandler.

LINJEFØRING, LANGKÅSHAUGEN



DAGENS SITUASJON

I dag finnes det ingen tilrettelegging for syklistene over Langkåshaugen. Langs Oterholtvegen ligger det et fortau i dårlig forfatning som ender på toppen av haugen. Vegen er ikke veldig trafikkert, men oppoverbakker og smale vegareal skaper brudd og problemer for syklistene som ferdes her. Langs denne vegen ligger det både bebyggelse og kulturlandskap, som åpner for variasjon mellom lukkede og åpne landskapsrom. Siden utsnittet her er utvida, blir også Bøelva og Oterholt med i utsnittet. Oterholt kan karakteriseres som en flat dalbunn. Flere steder på Langkåshaugen har man utsikt over bygda og fjellmassivet Lifjell. Flere av syklistene jeg snakket med fortalte at det var uproblematisk å sykle langs med trafikken. Dette er også den siste traseen som mangler sykkelveg og som ville gitt en rundløype med tilrettelegging for mjuke trafikanter med tilknytning til andre boligområder nord i Bø.

— Vegareal

— / — Ny/gammel gang- og sykkelveg

— Fortau

— Sykkelveg

— Toppunkt på Langkåshaugen

— Bensinstasjon

— Bøelva



FORSLAG 1: GANG- OG SYKKELVEG I GRØNNERE OMGIVELSER

Et forslag er å legge sykkelvegen lenger vest i Bøgata, for så å følge en relativt bratt sti opp til boligvegene på Langkåshaugen. På haugen kan gang- og sykkeltraseen følge boligvegene blant kulturlandskap og spredte gårdsbruk. Dette kan gi en bedre opplevelse av omgivelsene rundt og en avveksling fra trafikken. I tillegg slipper man unna det uoversiktlige Statoilkrysset i bunn av Gymnasbakken. På den annen side vil denne ruta være en omveg og mindre lesbar for syklister i begge retninger. Fra analysene viste det seg også at syklistene fra Langkåshaugen brukte Oterholtvegen mest, og fant nye veger selv hvor det var mindre trafikk og lettere å ta innover seg omgivelsene. Den bratte bakken for det vestlige alternativet kan også være en svakhet i dette forslaget.

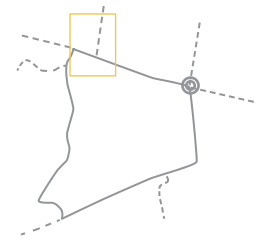


FORSLAG 2: TILRETTELEGGE FOR SYKKEL LANGS BILVEGEN

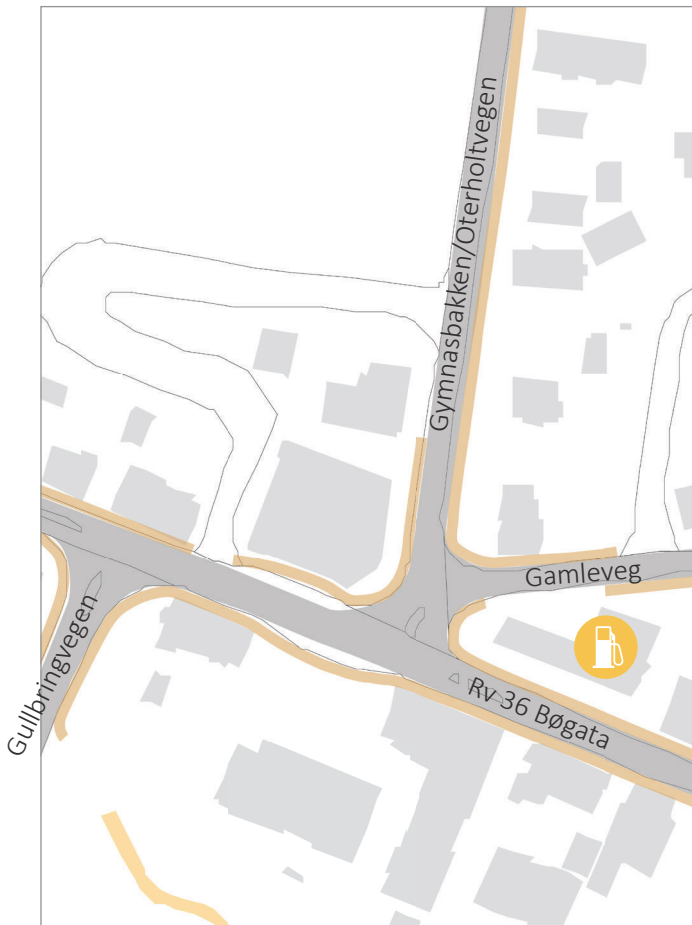
Over Langkåshaugen finnes det ingen gamle veger som går over åsen, og siden trafikken ikke opplevdes som problematisk og man kunne oppfatte omgivelsene rundt, foreslår jeg sykkelveg ut av sentrum. Her legges sykkelvegen mellom bilvegen og fortauet opp til slutten av Gymnasbakken. Videre foreslår jeg å legge en gang- og sykkelveg som kan kobles på gang- og sykkelvegen ved barneskolen, Folkestad, lenger nord. Dette vil føre til et sammenhengende sykkelvegnett for Bø nord. Svakheter er at man må sykle langs med biltrafikken hele vegen og at det er svingete og uoversiktig i området der vegen krysser Bøelva ved Oterholt.

VURDERING

Ut ifra mine analyser, vil forslag to være den beste løsningen for syklistene med tanke på flyt, lesbarhet og opplevelse.

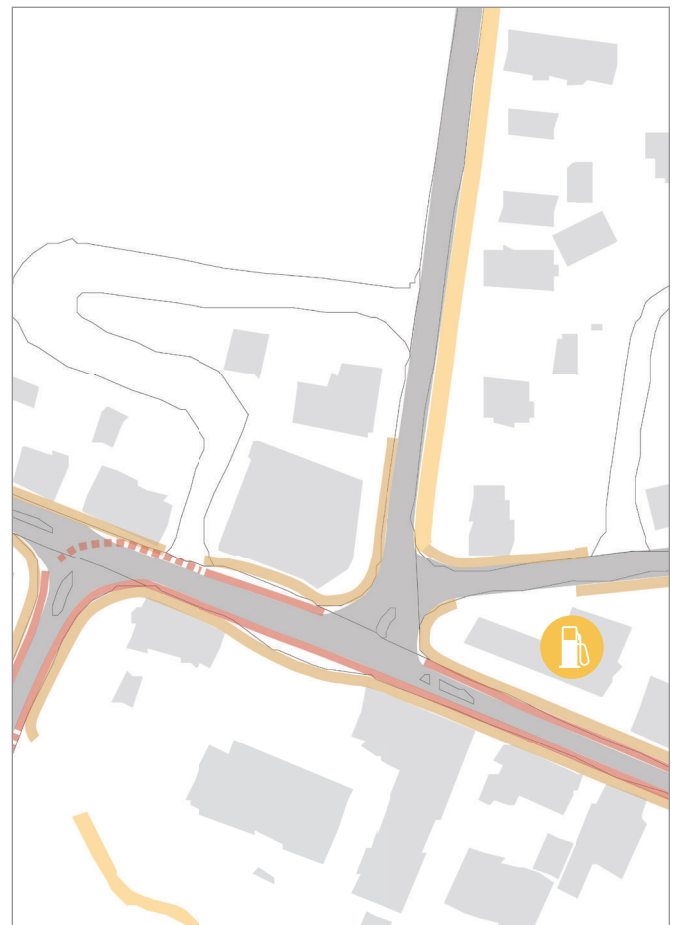


KRITISK PUNKT, LANGKÅSHAUGEN STATOILKRYSSET



DAGENS SITUASJON

For syklistene fra Langkåshaugen ble Statoilkrysset ofte nevnt som en årsak til brudd i deres flyt. Dette krysset er krevende fordi det er så mange ulike trafikanter og funksjoner på et lite område, samt at man møter på en veg med stor gjennomgangstrafikk. Beliggenheten av en bensinstasjon midt i krysset er en av grunnene til at dette krysset er svært bilbasert. Andre hindringer og brudd er gangfeltene og Gamleveg som kommer inn fra øst. Dette er også et viktig kryss, og det eldste krysset, i Bø. Fra Langkåshaugen har syklistene en god oversikt over trafikksituasjonen før de kommer inn i krysset.



FORSLAG 1: GANG- OG SYKKELVEG

I det første forslaget foreslår jeg at man anlegger en gang- og sykkelveg opp Gymnasbakken som følger Oterholtvegen over Langkåshaugen. Syklistene vil ikke få en egen plass og må enda forholde seg til fotgjengerne. Dette vil sannsynligvis føre til at syklistene vil fortsette å sykle i bilvegen. Det vil skape et brudd for syklistene i deres sykkelflyt i krysset, og bedrer ikke trafikkavviklingen i krysset noe særlig. Mer usikkerhet og uforutsigbarhet blant trafikantene er resultatet.

■ Vegareal

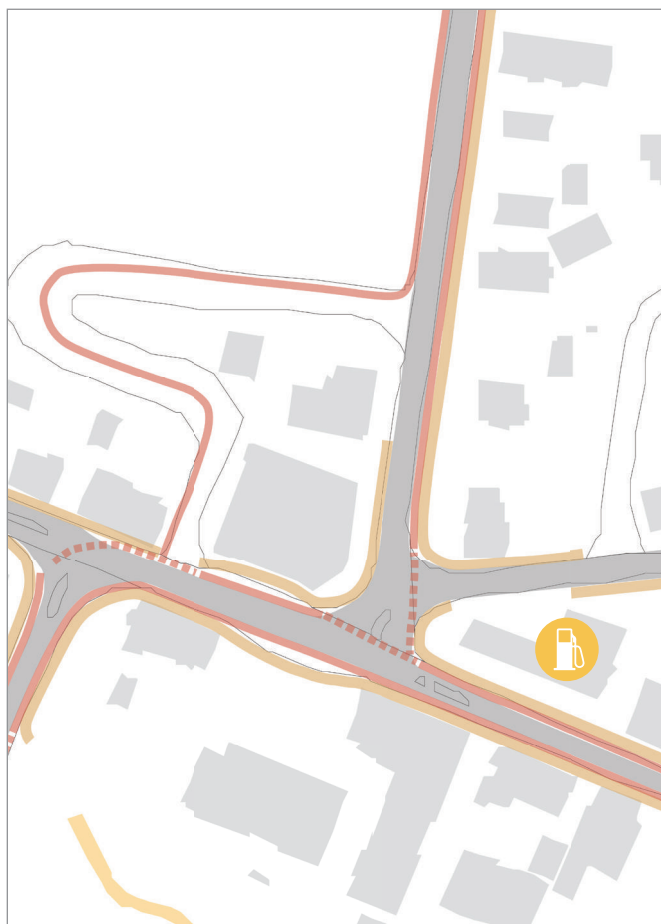
■ Fortau

■ Gang- og sykkelveg

— / — Sykkelveg

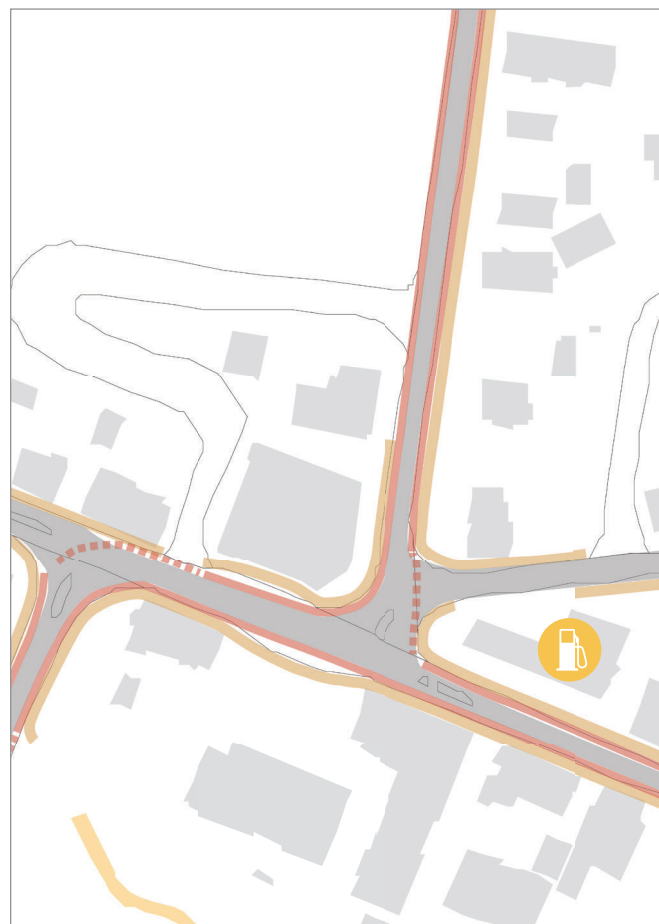


Bensinstasjon



FORSLAG 2: SYKKELVEG MED OMLEGGING

I dette forslaget er det foreslått sykkelveger i begge retninger i Gymnasbakken. I retning til sentrum er sykkelvegen lagt utenfor Statoil-krysset, og bunner ut nærmere avkjørselen til Gullbringvegen. Dette gjør det lettere for syklister som skal inn mot campusområdet ved Høgskolen. En svakhet er at det oppstår ett nytt kryss, og at det kan være problematisk å komme ut i Bøgata på grunn av gjennomgangstrafikken. Også i dette forslaget vil syklister få en egen plass, og det vil bli færre trafikanter i Statoil-krysset. Med denne løsningen vil man sluse syklister med høy fart ned til sentrum vekk fra knutepunktet. En svakhet er at avkjørselen til sykkelvegen kan være lite lesbar, og for de som skal østover og til sentrum vil det være mer attraktivt å sykle rett fram. Dette er derfor en løsning som sannsynligvis ikke vil motivere syklister til å følge sykkelmerkingen.



FORSLAG 3: SYKKELVEG

Her vil syklister få en egen plass i trafikkbildet med sykkelveg ved siden av vegbanen i begge retninger. Sykkelvegene bør anlegges hele vegen opp til toppen av Gymnasbakken, hvor vegen flater mer ut (se forslag for linjeføring på Langkåshaugen på side 83). Derfra kan den kobles på gang- og sykkelvegen. Syklister vil med denne løsningen få en bedre flyt både inn og ut av krysset samtidig som de vil være synligere for andre trafikanter. En svakhet med denne løsningen er at det fortsatt vil være mange trafikanter i Statoil-krysset.

VURDERING

Av disse tre alternativene er forslag nummer tre etter min mening det beste, både i forhold til syklister, deres flyt og trafikkavviklingen i Statoil-krysset og Bøgata.

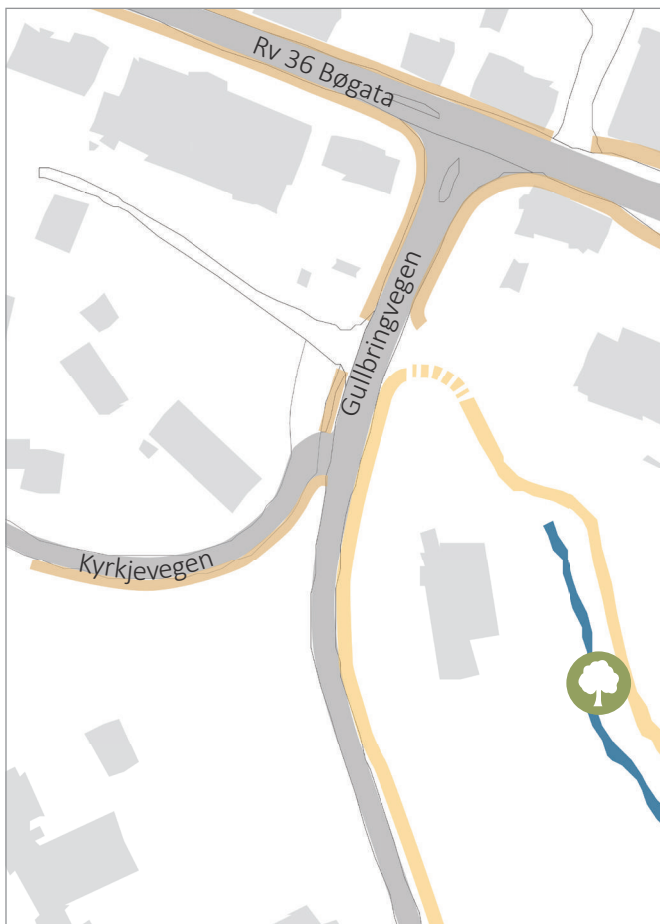
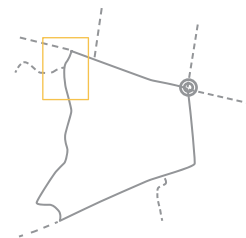


STATOIL
Åpen 07-23
99 139
D 29



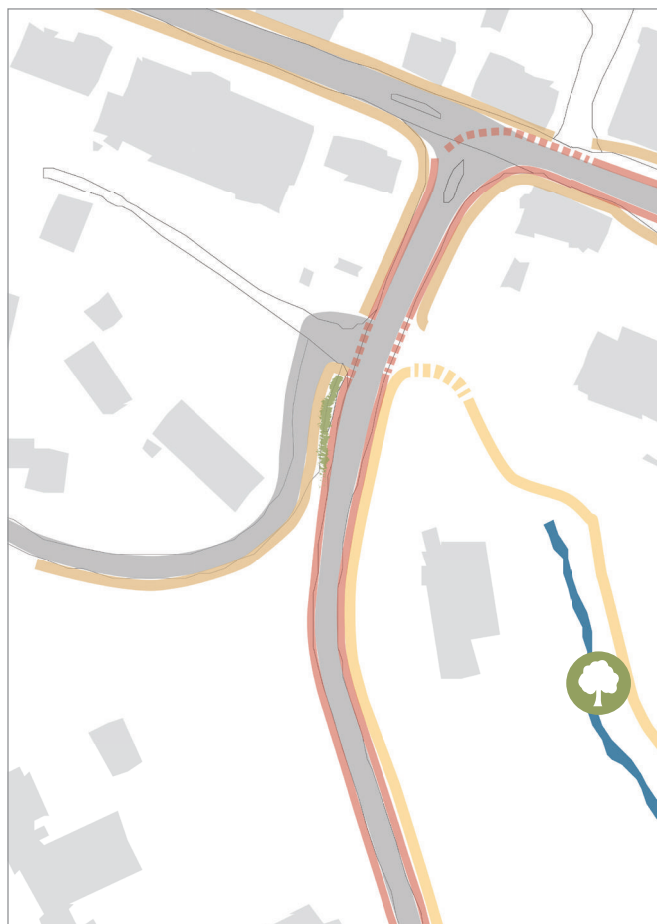


KRITISK PUNKT, NORDBØÅSEN KRYSET MELLOM KYRKJEVEGEN OG GULLBRINGVEGEN



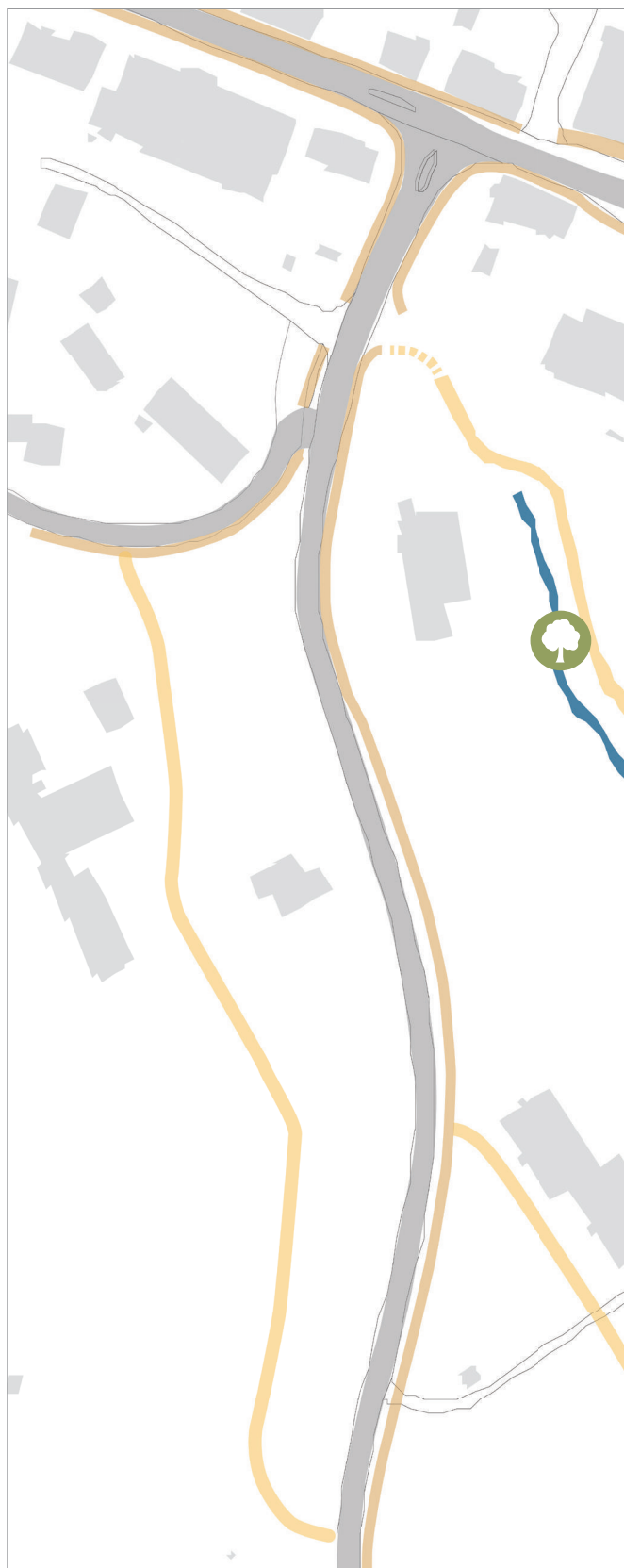
DAGENS SITUASJON

Syklistene fra Nordbøåsen kommer ned Kyrkjebakken, som ikke avtar noe særlig i helning nedover før den møter på den flate Gullbringvegen. I kombinasjon med svinger og smal veg blir dette krysset et kritisk punkt for syklistene. Selv om ikke selve vegen har så mye trafikk i løpet av dagen, har Gullbringvegen en del rushtrafikk i og med at den fører til Høgskolen, barnehage, Gullbring kulturanlegg og Bø Hotell.



FORSLAG 1: OMLEGGING AV KYRKJEVEGEN

I dette forslaget foreslår jeg en omlegging av Kyrkjevegen for å bedre adkomst til Gullbringvegen. Ved å legge vegen bort til avkjøringen litt lenger nord, vil man samle vegene i ett kryss, noe som gjør det mer oversiktlig for alle trafikantene. Dette vil også gi en slakere og tryggere adkomst i motsetning til den som er i dag. I tillegg vil dette korrespondere bedre med gang- og sykkelvegen ned i Evjudalen. Dette er en større justering av vegsystemet, men vil bedre mye av situasjonen for alle trafikantene. Avkjøringa som er der i dag, er til en parkeringsplass til en dagligvarehandel, et kontorlokale og til et par bolighus. For å skille mellom trafikken på Kyrkjevegen og Gullbringvegen bør det være et skille, for eksempel lav buskvegetasjon.



-  Vegareal
-  Gang- og sykkelveg
-  Fortau
-  /  Sykkelveg
-  Ejudalen
-  Bekk
-  Skille, feks. vegetasjon

FORSLAG 2: CAMPUS BØ SITT FORSLAG (Bø kommune, 2016a)

En annen mulighet, som er framlagt i sammenheng med områdereguleringsplan for Campus Bø (Bø kommune, 2016a), er å legge inn en helt ny gang- og sykkelveg som har utgangspunkt fra svingen i Kyrkjebakken. Den ligger på vestsida av Gullbringvegen, og følger skogen og terrenget bort til Gullbring barnehage. Det vil være et attraktivt tilbud til innbyggerne fra Nordbøåsen som skal til den sørvestlige delen av sentrum, slik som Høgskolen, Gullbring og togstasjonen. Dette er imidlertid et stort inngrep. En stor svakhet i forhold til min oppgave er at det ikke vil hjelpe på problemene som er i selve krysset mellom Kyrkjevegen og Gullbringvegen. I tillegg vil dette bli en omveg for de som skal til den nordlige eller østlige delen av sentrum. Blant disse er det flere skolebarn.

VURDERING

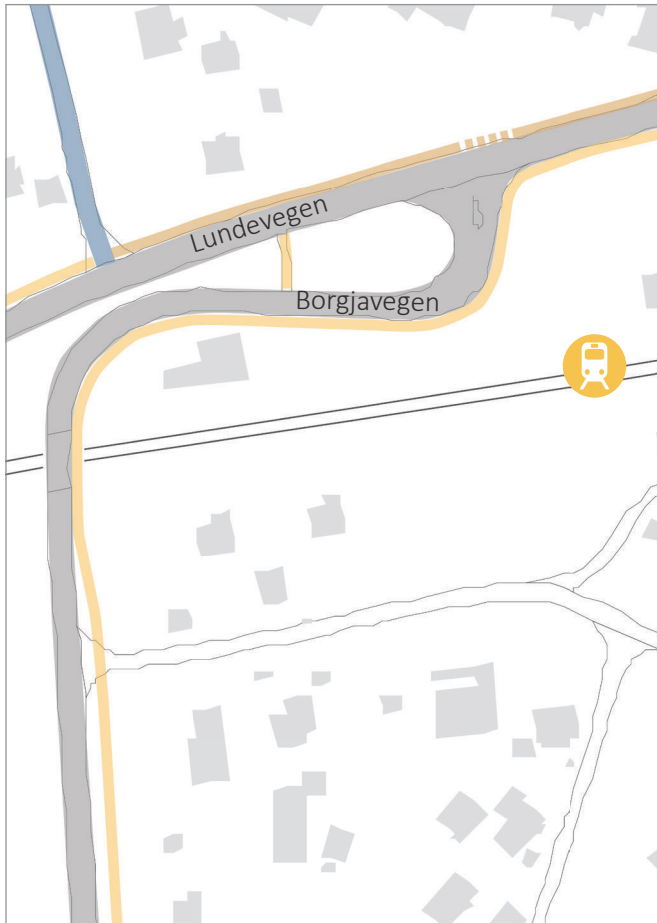
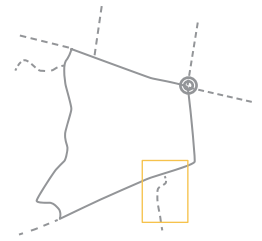
Siden jeg i denne oppgaven ser på hvordan man kan løse krysset mellom Kyrkjevegen og Gullbringvegen, vil det første forslaget være det beste.



FRAMTIDIG SITUASJON FOR KRYSSSET MELLOM KYRKJEVEGEN OG GULLBRINGVEGEN

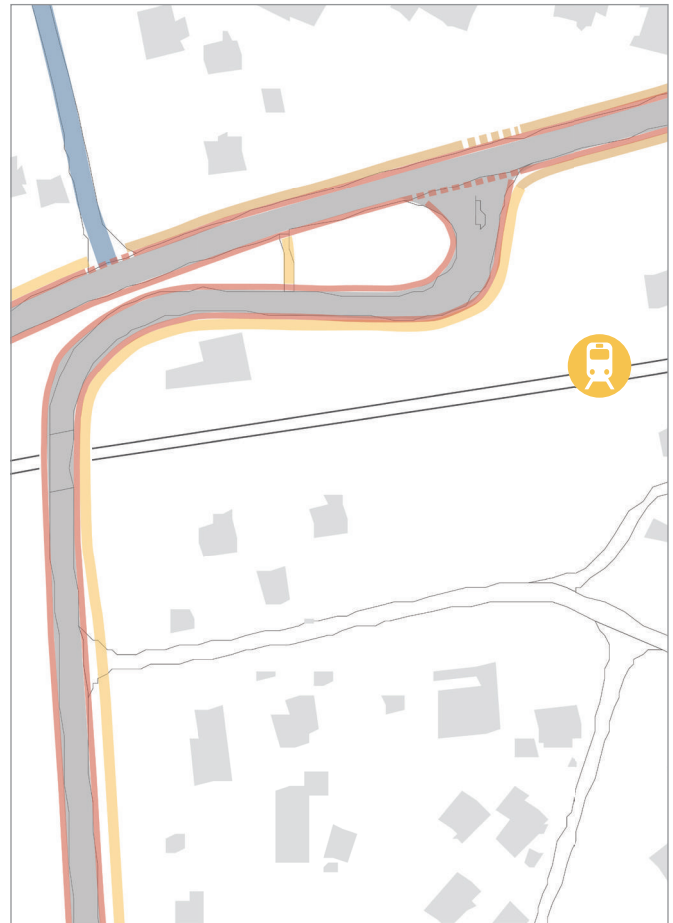


KRITISK PUNKT, BREISÅS KRYSET MELLOM BORGJAVEGEN OG LUNDEVEGEN



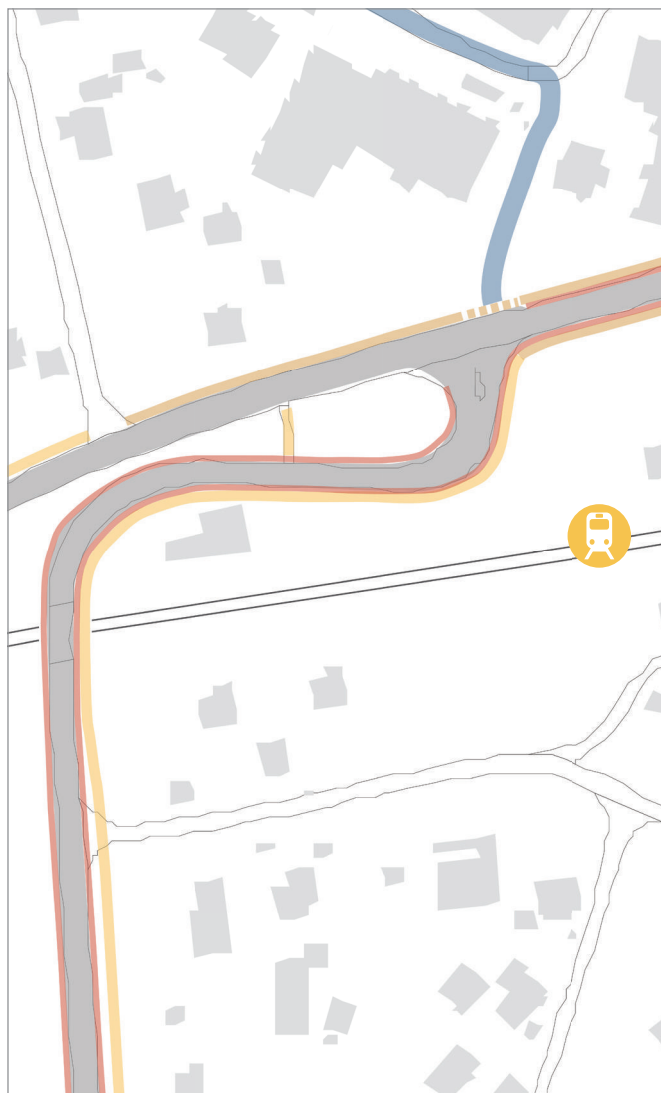
DAGENS SITUASJON

Syklistene fra Breisås får en dårlig posisjon idet de krysser togbrua. Da møtes de av en situasjon med smale vegareal og mange trafikanter som møtes på samme tid. Her skiller gang- og sykkelvegen og bilvegen med autovern samtidig som vegen svinger mye for mjuke trafikanter. Alle syklistene jeg intervjuet pleide å holde gang- og sykkelvegen over brua og rundt svingen for deretter å krysse gangfeltet like etter svingen. Alle som syklet her forklarte at de var aktpågivende for om det kom trafikk og om det var klart fra begge retninger. Som mange andre, valgte de ofte å sykle over gangfeltet istedenfor å gå av sykkelen.



FORSLAG 1: SYKKELVEG

I dette forslaget er det lagt inn sykkelveg i begge retninger som kobler seg på sykkelsirkelen. Denne starter i knutepunktet mellom Borgvegen og Venåsvegen ved studentboligene. Grunnen til dette er at det er her syklistene trenger egen plass og før det er man inne i boligfeltet hvor det er samhandling på vegarealene. Her vil syklistene få en plass gjennom krysset. Siden det er et sammenhengende sykkelvegnett hvor man kan oppnå en god flyt, slipper de å krysse gangfeltet og unngår mye svinger og komplekse situasjoner. Dette krever at man må utvide Borgjabrua over jernbanen slik at man får plass til en egen sykkelveg. Om det er mye trafikk på Lundevegen kan denne løsningen være mindre attraktiv for syklisten.



FORSLAG 2: SYKKELSIRKEL GJENNOM EVJUDALEN

Det andre forslaget viser en omlegging av vegen med blanda trafikk som er flyttet lenger øst slik at den vil korrespondere bedre med der Borgjavegen møter Lundevegen. Dette er for å se på muligheten for å legge sykkelsirkelen ned i Evjudalen istedenfor at den skal ligge langs Lundevegen hvor det er mye trafikk med høy hastighet og mindre rolige og grønne omgivelser. Styrken er at Evjudalen blir en mer sentral del av sykkelsirkelen og at sykklistene fra Breisås enkelt kan krysse Lundevegen uten å bryte sykkelflyten. På den annen side kan denne løsningen være mindre lesbar for sykklisten siden sykkelvegen ikke fortsetter vestover, men bryter av og går inn i boligfeltet på nordsida og erstattes med blanda trafikk. Siden denne løsningen medfører en liten omveg, vil det også være vanskeligere å motivere sykklistene til å bruke den. For noen kan det være mer attraktivt å fortsette som før ved å krysse gangfeltet og sykle på gang- og sykkelvegen langs Lundevegen. Dette understreker at sykklistene er «vanedyr».

VURDERING

Dette krysset er veldig vanskelig å løse, og mulighetene begrenses av noe av toglinja og bruovergangen. Av de to forslagene som er presentert her, vil forslag en være den beste løsningen om man skal bedre sykklistene sin opplevelse og samtidig skape en helhet.



FRAMTIDIG SITUASJON FOR KRYSSET MELLOM BORGJAVEGEN OG LUNDEVEGEN



BYGGE SYKKELKULTUR I BØ

Bø kommune har allerede jobbet med flere løsninger for å tilrettelegge og drive med holdningsendring. Jeg vil nevne disse, men også komme med noen nye forslag som kan gjennomføres i tida framover. Tallene henviser til bildene på motsatt side.

1 Starte opp med **Bygdebike** i Bø. Dette er en bygdeversjon av bysykkelordningen, først startet av studenter ved universitetet i Ås sammen med universitetet. Ved hjelp av en app på mobilen og lånesykler, kan Sykkelbygda Bø bli enda mer sykkelvennlig, både for innbyggere og besøkende. Dette legger et godt grunnlag for arbeid med sykkelkulturen.

2 **Sykle til jobben-aksjonen** som Bø allerede er med på. I år har kommunen betalt avgift for alle innbyggerne inkludert studentene. Her kan man tjene opp poeng for sykkel, gange og annen trening

Sykelvennlige arbeidsplasser, er en sertifiseringsordning som Syklistenes Landsforbund har startet opp våren 2017. Alle bedrifter som ønsker å bli mer sykkelvennlige eller som ønsker å sjekke hvor sykkelvennlige de er, kan melde seg på, og de vil til slutt få en grad av sertifisering; gull, sølv eller bronse. Syklistenes Landsforbund er også behjelpelige med rådgivning.

Mer sykkelparkering. For å tilrettelegge for at folk skal bruke sykkel, må man også ha en plass hvor sykkelene kan stå parkert. Noen steder er det også viktig at den kan stå sikkert, slik som på togstasjon. På Høgskolen har de i år fått på plass et låsbart sykkelparkeringshus hvor tanken er at studenter og ansatte på høgskolen kan låse seg inn med adgangskort. Flere steder i Bø har de også fått på plass sykkelparkering med overbygg. I forhold til sykkelparkering er det også viktig å velge stativ som er fleksible med tanke på sykkeltype.

3 **Sykkelmekkedag på torget.** Sykkelbygda har de siste årene hatt 2 sykkelmekkedager på torget med hjelp fra sportsbutikken Brukås Sport og foreningen Bærekraftige liv i Bø. Dette er et gratis lavterskeltilbud hvor innbyggerne kan komme å få ordnet sykkel før og etter sommeren, eventuelt levere gamle sykler som blir fiksa og lånes ut på en utlånsentral

PROGRAMMERING OVER TID

Diagrammet viser en mulig kalender for utviklingen av sykkelkulturen i startfasen. De tre pilene, øvrig, arbeidsplasser og skoler og barnehager viser at man jobber kontinuerlig. Punktene viser arrangement eller aktiviteter.

i Bø. Her blir både satsingen på sykkel mer synlig, og det gir mulighet for innbyggeren å komme med innspill til videre sykkelplanlegging i bygda. På den siste sykkelmekkedagen, som var 22.april 2017, ble den første fast monterte servicestasjonen for sykler avduket på torget i Bø.

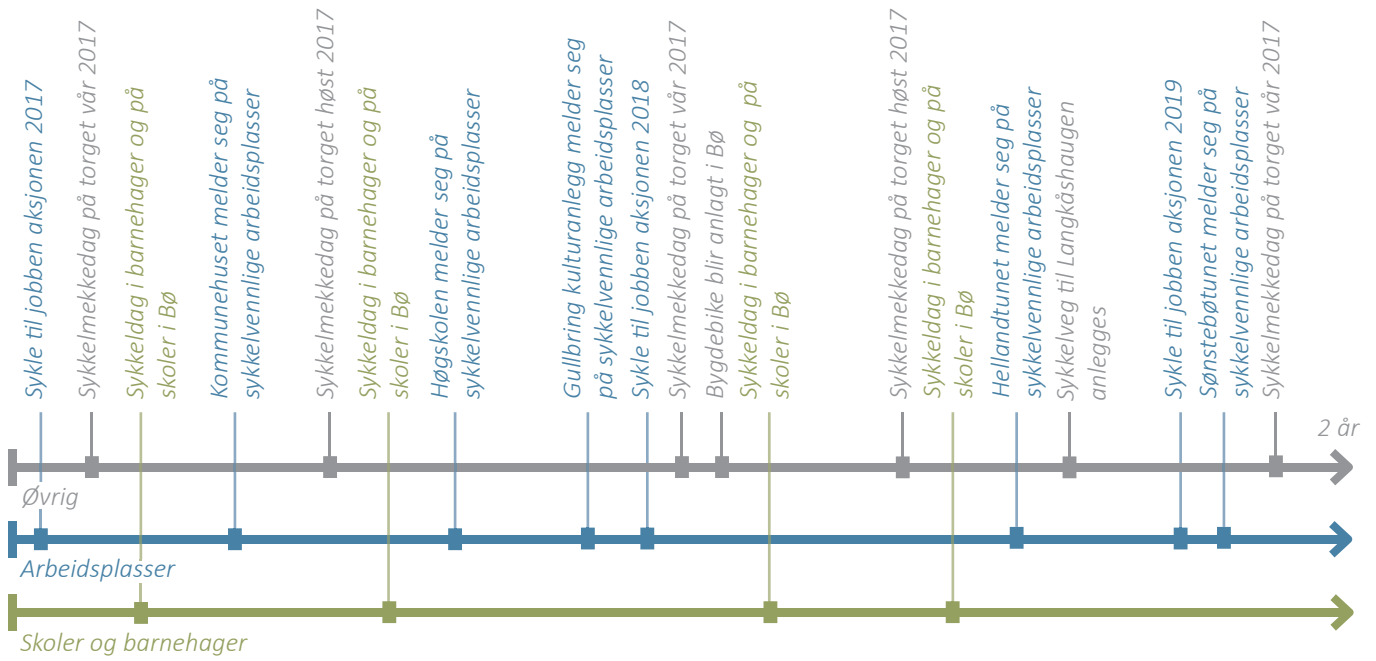
4 **Opplæring i skoler og barnehager.** For å lære barn og unge om sykling og at det er lett å bruke sykkel i hverdagen, er det viktig å kontinuerlig jobbe med dette i skolesammenheng. Med inspirasjon fra Danmark kan man bruke sykkel for å lære barn om hensyn til andre trafikanter, balanse og trafikkregler. Ulike sykkeløvelser kan finnes på Cyklistforbundet sine sider (Cyklistforbundet, u. å.). For eldre barn kan sykkelturnering rundt om i bygda være en del av undervisningen.

Opplæring av voksne og eldre. Like viktig, og kanskje vanskeligere, er å lære voksne og eldre om sykkelregler slik som tegngiving og om sykkelmulighetene som finnes. Mye av dette vil også kunne være en del av sykkelvennlige arbeidsplasser, sykle til jobben-aksjonen og sykkelmekkedag på torget.

Fysisk tilrettelegging i trafikkbildet og å sette av arealet til syklisten er nødvendig ifølge mine undersøkelser for å gjøre det mer attraktivt å sykle. Den første dedikerte sykkelvegen i Bø sentrum er under opparbeidelse i Stasjonsvegen i sammenheng med utbedring av vegen. Dermed er en bit av sykkelringkretsen snart ferdig. Å farge arealet med en farge kan synliggjøre sykkelvegen mer.

VURDERING

Bø kommune har allerede kommet godt i gang med både arrangement, tilrettelegging og holdningsendring for syklende, men det er alltid mulighet for å kunne gjøre mer. Blant annet vil det å sjekke hvor sykkelvennlige arbeidsplassene i Bø er, være ett steg videre. Et annet naturlig tiltak vil være å øke sykkelbruken i barnehager og skoler. Bygdebike vil også være en enkel løsning for de med transportbehov i sentrum. Samtidig er det viktig å fortsette det arbeidet som allerede er startet og jobbe kontinuerlig for å lage nye sykkelvaner for flere, og åpne for nye muligheter som vil friste flere til å ta sykkel fatt.



1 Bygdebike.

2 Fig. 14. Reklamemateriell for Sykle til jobben-aksjon.



3 Fig. 15. Sykkelmekkedag på Bø torg

4 Fig. 16. Sykkellek som læringsplattform.

6. AVSLUTNING

KONKLUSJON

REFLEKSJON

KILDELISTE

FIGURLISTE

INFORMANTLISTE

VEDLEGG



Pardraget Evjudalen

6.1 KONKLUSJON

I denne oppgaven har jeg ønsket å finne svar på to forskningsspørsmål:

1. Hvordan kan man gjøre det mer attraktivt å sykle i et bildominert bygdemiljø?
2. Hvilke strategiske løsninger kan bidra til at hverdagssykklisten får en bedre sykkelopplevelse?

For å finne ut hvordan man kan gjøre det mer attraktivt å sykle i bygdemiljø, måtte jeg først finne fram til hva som oppfattes som attraktivt for børsykklistene i dag. Det som er attraktivt for syklistene er også noe som gir dem en god opplevelse. De tre viktigste faktorene jeg har kommet fram til er *sykkelflyt, roligere og grønne omgivelser, og at syklistene får en plass i trafikkbildet.*

Å få god sykkelflyt var den faktoren som flest nevnte og var derfor den jeg registrerte som den viktigste. Dette innebar både å unngå hindringer og oppleve minst mulig brudd underveis og at man kunne komme inn i en effektiv rytme på sykkelturen.

Å kunne sykle i det landlige bygdemiljøet, distansert fra større trafikkmengder og i nærheten av natur og grønne områder, var viktig for valg av strekning og opplevelse. På strekninger der man ikke måtte holde øye på trafikken fikk syklistene muligheten til å la tankene vandre og suge inn inntrykk fra omgivelsene rundt.

At syklistene burde få en egen plass i trafikkbildet var viktig for mange, og spesielt i de urbane områdene i Bø. Syklistene blir da synligere, de kan sykle mer effektivt og de kan lettere oppnå den flyten som de hele tiden jakter på. Dette er særlig viktig i områder hvor bilen dominerer og for at trafikantene skal få en bedre forståelse av hverandre.

Disse faktorene er derfor vesentlige å forholde seg til ved planlegging av sykkelruter og -tilrettelegging i denne typen bygger. Ut ifra denne informasjonen jobbet jeg videre med strategier som ivaretar faktorene jeg kom fram til. Gjennom å teste strategiene i Bø hvor jeg har sett på ulike forslag, har jeg kommet fram til et prinsipp for hver strategi. Disse prinsippene er tilrådninger for hvordan man skal planlegge for mer sykling i bygdemiljø, med mål om å gi syklistene en bedre sykkelopplevelse.

PRINSIPP FOR LINJEFØRING

GOD LANDSKAPS- OG STEDSFORSTÅELSE.

Ved å forstå den landskapstypen som en sykkelstrekning passerer gjennom vil man lettere kunne komme fram til mulighetene og utfordringene som man kan jobbe med for å utvikle en attraktiv rute. Det neste steget blir å komme fram til fysiske tiltak som må gjennomføres, og hvordan dette kan bidra til å utvikle det stedlige særpreget. På denne måten kan sykkeltilrettelegging være med på å styrke variasjon og kvaliteter i landskapet samt bidra til stedsutvikling.

PRINSIPP FOR KRITISKE PUNKT

SKAPE HELHET OG HA GLIDENDE OVERGANGER FRA LANDLIG TIL URBANT ELLER MELLOM ANDRE OMRÅDETYPEN HVOR KRITISKE PUNKTER FINNES.

Ved å ha glidende overganger hvor syklistene får sin definerte plass i komplekse trafikksituasjoner, vil det være enklere for syklistene å oppnå sykkelflyten, og de kan dermed bli mer synlige for de andre trafikantene. Dette brukes allerede mye i vegplanlegging med for eksempel endring i vegdekke eller markører underveis.

PRINSIPP FOR SYKKELKULTUR

TILRETTELEGGING FOR SYKKEL OG HOLDNINGSARBEID I ALLE LEDD OG OVER TID.

Å jobbe i alle ledd vil si at man både jobber på ulike nivå, nasjonalt, regionalt og lokalt samtidig som man prøver å påvirke innbyggere i alle aldre på et lokalt nivå til å bli bedre «sykkelturister». Det er viktig å drive med en opplæring både blant barn, unge, voksne og eldre, samtidig som det skjer en fysisk tilrettelegging for de syklende. Her kan man bli inspirert av prinsippet som brukes når man jobber med forbedring av folkehelsen – «folkehelse i alt vi gjør». I bunn og grunn handler det om at man vil at folk skal omstille seg mentalt til å bli tydelige trafikanter som også tar hensyn til de andre trafikantgruppene.

Ved å ta i bruk disse prinsippene i planlegging for sykkel vil syklistens opplevelse være i mer fokus og man kan utvikle bygdemiljøer til å bli mer sykkelvennlige og attraktive samtidig som man bevarer stedets bygdesærpreg.

6.2 REFLEKSJON

Opgaven kommer fram til tilrådninger som sier noe om hva som er viktig å forholde seg til ved planlegging og tilrettelegging for sykling på bygda. Både strategiene og prinsippene har gjort meg oppmerksom på at vi må forstå områdene vi planlegger for, både det fysiske og det sosiale knyttet til aktivitetene som skjer der. Videre har jeg også sett at det å bygge sykkelkultur er en vesentlig del av syklisters opplevelse.

Fra starten hadde jeg også en baktanke med oppgaven; jeg ville finne ut om det er noe forskjell å planlegge for sykling i bygdemiljø kontra bymiljø. Før jeg startet hadde jeg en hypotese om at det var store forskjeller, men etter denne oppgaven ser jeg også mange likheter. Blant forskjellene er at man ved planlegging i byen kan bruke argumentasjon om at det er raskere å sykle enn å kjøre bil. Denne er ikke like gjeldene i bygdemiljø siden det er mye lavere trafikkmengde og dermed mindre kø. På bygda vil derimot de grønne og rolige omgivelsene være mer fremtredende, og tilrettelegging for sykling i slike karakterer vil være enklere å gjennomføre på bygda og gi en bedre opplevelse for syklistene. Blant likhetene mellom bygd og by finner vi at både sykkelkult og at syklistene ønsker en klarere plass i trafikken, vil gjelde for begge miljøtypene. Mye vil derfor være likt i planleggingen innenfor disse kategoriene. Men, som en av strategiene mine påpeker i denne oppgaven, er det vesentlig å ha en god landskaps- og stedsforståelse for det området man jobber med. Dette vil gjelde for alle landskapstyper.

HVA KAN OPPGAVEN BRUKES TIL?

Strategiene og prinsippene har som mål å gi syklistene en bedre opplevelse, og jeg mener at disse tilrådingene kan skape bedre forhold for syklistene, og gjør det mer attraktivt å sykle. Oppgaven er derfor en miniveileder for hva som er viktig å forholde seg til, og den er spesielt rettet mot Statens vegvesen sine kontor i regionene og planmyndigheter i bygdekommuner. Disse aktørene kan ta i bruk oppgaven som et supplement ved tilrettelegging for syklistene. Denne oppgaven kan dermed stille spørsmål ved om den beste løsningen for sykkeltilrettelegging burde følge bilvegssystemet, eller om det finnes andre muligheter i området. Jeg ønsker også at oppgaven kan utfordre tekniske krav og veiledere som man forholder seg til i sykkelplanleggingen. Dette mener jeg er viktig

da brukerne av området eller av ferdselsårer kan ha relasjoner og forhold til omgivelsene og hvordan det er i dag. Asfaltering, belysning og fjerning av trær, kan føre til at vegen gir en helt annen opplevelse og visker bort særpreget. Noen steder kan det skje *for mye* tilrettelegging i forhold til hva syklistene ønsker seg, noe som fremhever at man i slike prosesser må ha en dialog med brukerne. Slik type medvirkning vil øke sjansene for at sykkelveger blir attraktive og tatt i bruk. Tekniske krav kan også i noen tilfeller begrense mulighetene for hva man kan gjøre.

HVA MÅ GJØRES VIDERE?

Da jeg fikk ideen om denne oppgaven, ble jeg raskt klar over at temaet er lite forsket på, noe som gjør dette til et nybrottsarbeid. Fra starten hadde jeg mange tanker om hvilken innfallsvinkel oppgaven skulle ha, hvor alternativene strakk seg fra kvantitative studier hvor man kunne undersøke holdninger og hvordan man kan få folk til å begynne å sykle, til å snakke med dem som sykler i dag og få fortalt deres opplevelse. Ved å velge den siste vinklingen, har jeg et godt empirisk grunnlag og kan si hva som er attraktivt for syklistene i Bø.

Min oppgave er bare en liten del av et puslespill. Siden overordnede føringer ønsker at man også skal drive med knutepunktsfortetting i bygdenorge og øke bruken av andel miljøvennlige transportformer, må dette forskes mer på. Dette temaet har et stort kunnskapshull, hvor det er nødvendig å undersøke hvordan man i distriktene skal planlegge for fremtiden. På et overordnet nivå har det parallelt med min oppgave foregått et forskningsprosjekt som ferdigstilles i disse dager. Dette handler om holdninger til satsingen på Bygdepakke Bø og areal- og transportplaneliggingen i Bø kommune. Arbeidet er gjennomført av Transportøkonomisk institutt i samarbeid med Bø kommune og Distriktssenteret. Der ser de på hvordan bygder og små byer kan bli mer attraktive og drive med en klimavennlig utvikling. Dette er noe som partene ønsker å føre videre til et hovedprosjekt for å undersøke temaet ytterligere. Dette legger føringer for sykkelplanleggingen i bygdemiljø, men samtidig burde det undersøkes mer om sykkel og sykling fra ulike innfallsvinkler. Dette er derfor et tema hvor det trengs både mer forskning og pilotprosjekter for å teste hva som fungerer best.

KILDELISTE

- Andenes, L. J. (2016) Sykkeltkultur oppstår ikke av seg selv. *Aftenposten*. [Internett], 23.04.2016. Tilgjengelig fra: <<http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Sykkeltkultur-oppstar-ikke-av-seg-selv--Liv-Jorun-Andenes-599942b.html>> [24.04.17]
- Aradi, R. (2013) *Evaluation of spatial analysis methods for adolescents' outdoor environment in physical activity research: how the environment affords physical activity in adolescents*. [Doktoravhandling] Avhandlingsnummer 2013:28. Ås: Universitetet for miljø- og biovitenskap.
- Aradi, R., Thorén, K. H. & Fjørtoft, I. (2016) The urban landscape as affordance for adolescents' everyday physical activity. *Landscape Research*, 41:5, 569-584.
- Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. (2015) Sted – nye teorier i en norsk kontekst. I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. red. *Sans for sted. Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 13-29.
- Berg, N. G., Dale, B., Førde, A. & Kramvig, B. (2013) Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser. I: Førde, A., Kramvig, B., Berg, N. G. & Dale, B. red. *Å finne sted: Metodologiske perspektiver i stedsanalyser*. Trondheim: Akademika Forlag, 9-22.
- Berg, N. G. & Dale, B. (2015) Sted – noen nyere teoretiske tilnærminger og debatter. I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. red. *Sans for sted. Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 31-46.
- Bratlid, D. & Berner, Aa. (2016) Skal Oslo bli en sykkelby, må syklistene oppdras. *Aftenposten*. [Internett], 19.03.2016. Tilgjengelig fra: <<http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Skal-Oslo-bli-en-sykkelby--ma-syklistene-oppdras--Bratlid-og-Berner-56084b.html>> [24.04.17]
- Bærenholdt, J. O. (2015) Designede turiststeder: Kva får dem til å virke? I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. red. *Sans for sted. Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 65-81.
- Bø kommune (2016a) *Områderegulering Campus Bø. Planomtale*. Dato: 25.05.16. Bø: Bø kommune og Statsbygg.
- Bø kommune (2016b) *Forstudie bygdepakke Bø*. Sluttrapport. Dato: 21.06.16. Bø: Bø kommune
- Bø kommune (2016c) *Forprosjektplan 2016-2017*. Dato: 6.10.16. Bø: Bø kommune
- Christ, I. (2017) «Bare gjør det!» Fenomenologi som læringsform. *Stavanger aftenblad* [Internett], 23.01.17. Tilgjengelig fra: <<http://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/Bare-gjor-det-Fenomenologi-som-laringsform-6230b.html>> [30.03.17]
- Civitas (2012) *Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Clark, C. & Uzzell, D. (2006) The Socio-Environmental Affordances of Adolescents' Environments. I: Spencer, C. & Blades, M. red. *Children and their Environments*. Cambridge: Cambridge University Press, 176-198.
- Clemetsen, M. (2012) *Stadsbasert entreprenørskap og læring. Kartlegging av staden sine ressurser. Notat til kursopplegg i Nærøfjorden verdsavområde*. Aurland: Aurland Naturverkstad.
- Clemetsen, M. & Stokke, K. B. (2014) Landskapsressursanalyse: regionalt utviklingsverktøy for landskap og lokalsamfunn. *Plan*, 06/2014, 50-53.
- Cold, B. (2012) Steds- og arkitekturevaluering. I: Fyhri, A., Hauge, Å. L. & Nordh, H. red. *Norsk miljøpsykologi. Mennesker og omgivelser*. Oslo: SINTEF akademiske forlag, 81-115.
- Colville- Andersen, M. (2012) *Bicycle Culture by Design: Mikael Colville-Andersen at TEDxZurich*. [Video]. Tilgjengelig fra: <<https://www.youtube.com/watch?v=pX8zZdLw7cs>> [01.05.17].
- Cullen, G. (1961) *The Concise Townscape*. Oxford: Architectural Press.
- Cyklistforbundet (u. å.) *Cykellege*. [Internett]. København: Cyklistforbundet. Tilgjengelig fra: <<http://cykelleg.dk/cykellege/index.html>> [30.04.17]
- Duppen, J. v. & Spierings, B. (2013) Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sense-scapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht, NL. *Journal of Transport Geography*, 30, 234-243.
- Espeland, M. og Amund-sen, K. S. (2012) *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023*. Rapport nummer: 7. Oslo: Vegdirektoratet.
- Fiskevold, M. (2011) *Veien som vilje og forestilling. Analysemetoder for landskap og estetisk erfaring*. [Doktoravhandling] Avhandlingsnummer 2011:24. Ås: Universitetet for miljø- og biovitenskap.
- Gibson, J. J. (1986) The theory of affordance. I: Gibson, J. J. red. *The Ecological Approach to Visual Perception*. New York: Psychology Press, 127-142.
- Hansen, T. I (2012) *Telemark distriktshøgskole*. [Internett] Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Telemark_distriktsh%C3%B8gskole> [08.04.17]
- Helse- og omsorgsdepartementet (2013) *Fysisk aktivitet*. [Internett]. Oslo: Regjeringen. Tilgjengelig fra: <<https://www.regjeringen.no/no/tema/helse-og-omsorg/folkehelse/fysisk-aktivitet/id589909/>> [09.03.17].

- Ingold, T. (1992) Culture and the perception of the environment. I: Croll, E. og Parkin, D. red. *Bush Base, Forest Farm: Culture, Environment, and Development*. London: Routledge, 39-56.
- Ingold, T. (2000) To journey along a way of life. Maps, wayfinding and navigation. I: T. Ingold. *The perception of the Environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge, 219-242.
- Dalene, H. (1972) *Bø gymnas og Bø statsrealskole*. Skien: Brødrene Kjær.
- Kjøll, G. & Tranøy, K. E. (2013) *Kognitiv*. [Internett] Bergen: Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/kognitiv>> [27.03.17]
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2009) *Europeisk Landskapskonvensjon*. [Internett]. 30.05.2009. Oslo: Regjeringen. Tilgjengelig fra: <<https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/internasjonalt-plansamarbeid/landskapskonvensjonen/om-konvensjonen/europeisk-landskapskonvensjon-norsk-teks/id426184/>> [27.03.17].
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017) *Ny stortingsmelding om bærekraftige byer og sterke distrikter*. [Internett]. Oslo: Regjeringen. Tilgjengelig fra: <<http://www.byerogdistrikter.no/>> [20.04.17].
- Krogh, E. (1995) *Landskapets fenomenologi*. [Doktoravhandling]. Ås: Norges landbrukshøgskole.
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. Cambridge MA: The M.I.T. Press.
- Løken, A. (2014) Danskene bygger sykkelkultur i barnehagen. *Aftenposten*. [Internett], 26.11.2014. Tilgjengelig fra: <<http://www.aftenposten.no/osloby/Danskene-bygger-sykelkultur-i-barnehagen-73335b.html>> [24.04.17]
- Løken, A. (2015) Her kan barna lære trafikkregler og sykkelkultur før de skal ut i trafikken. *Aftenposten*. [Internett], 03.10.2015. Tilgjengelig fra: <<http://www.aftenposten.no/osloby/Her-kan-barna-lare-trafikkregler-og-sykelkultur-for-de-skal-ut-i-trafikken-25415b.html>> [24.04.17]
- Meld. St. 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt*.
- Meld. St. 26 (2012-2013). *Nasjonal transportplan 2014-2023*.
- Moe, S. (2009) Et kroppsfenomenologisk perspektiv på fysisk aktivitet og bevegelse. *Fysioterapeuten*, 4/2009, 17-21.
- Monsrud, J. (1999) *Statistikk mot år 2000: 1960-1961. Bilen ble allemannseie i 1960*. [Internett]. Oslo: Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960>> [23.04.17]
- Mæland, I. & Skobba, I. (2000) *Bø tē tusen. Gata i hundre*. Bø: Varsko forlag.
- Naas (2015) Åpner gang- og sykkelveg langs Gamle Kongeveg. *Opdalingen*. [Internett], 23.09.15. Tilgjengelig fra: <<http://www.opdalingen.no/nyheter/2015/09/23/%C3%85pner-gang-og-sykelveg-langs-Gamle-Kongeveg-12518704.ece>> [30.04.17]
- Nielsen, A-M. (2010) Sykkel og bil, to sider av samme sak. I: Statens vegvesen. red. *Årbok Norsk vegmuseum*. Oslo: Statens vegvesen, 87-100.
- NRK (2017) *Deler ut terningskast til norske bysentre*. [Internett] Oslo:NRK. Tilgjengelig fra: <<https://www.nrk.no/kultur/slakter-norske-bysentre-i-ny-bok-1.13349988>> [02.04.17]
- Nyseth, T. & Pløger, J. (2015) Perspektiver på steders tilblivelse. I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. red. *Sans for sted. Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 47-63.
- Ragvin, D. S. (2016) *Mobilitetsanalyse*. Notodden: Statens vegvesen.
- Samferdselsdepartementet (2017) *Transportvekst på sykkel*. [Internett] 05.04.17 Oslo: Regjeringen Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/transportvekst-pa-sykel/id2548530/> [08.04.17]
- Selman, P. (2006) *Planning at the Landscape Scale*. Abingdon: Routledge.
- SSB (2016) *Kommunefakta. Bø – 0821 (Telemark). Befolkning*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.ssb.no/kommunefakta/bo-telemark>> [09.04.17]
- Stefansdottir, H. (2014) *Pleasureable cycling to work. Urban Spaces and the aesthetic experiences of commuting cyclists*. [Doktoravhandling]. Ås: Norwegian University of Life Sciences.
- Strand, A., Nenseth, V. og Christiansen, P. (2015) *Norsk sykkelpolitikk – på vei*. Rapport nummer: 1453/2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Thompson, C. W. (2008) Review: Planning at the Landscape Scale by Paul Selman. *The Town Planning Review*, 79:6, 706-708.
- Tjønneland, E. (2012) *Fenomenologi*. [Internett] Bergen: Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/phenomenologi>> [27.03.17]

FIGURLISTE

Der ikke annet er oppgitt, er bilder og figurer egenprodusert.

Fig. 1: Hjeltnes, A. (2015) *2015-03-Utsikt-fra-Skaret-mot-Bø*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra : <<http://boblad.no/wp-content/uploads/2016/03/2015-03-Utsikt-fra-Skaret-mot-B%C3%B8.jpg>> [31.03.17]

Fig. 2: Høibø, Stein og Gardåsen, Tor Kjetil (u. å.) *Hilsen fra Telemark*. [Digitalisert fotografi]. Telemark Museum 2007. Tilgjengelig fra: <<https://digitaltmuseum.no/011015341353/bo-telemark?aq=text:%22B%C3%B8%22,%22i%22,%22Telemark%22&i=1>> [04.04.17]

Fig. 3: Tre kvinner på sykkel. Ukjent (u. å.) *Ukjent*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.lokal-avisen.no/info.php?id=5340>> [14.04.17]

Fig. 4: Syklister i Oslo. Wilse, A. B. (1941) *Ukjent*. [Fotografi]. Oslo byarkiv.

Fig. 5: Ukjent (1942) *Rutebilene Bø stasjon -42*. Tilgjengelig fra: <<https://dms-cf-04.dimu.org/image/04VUxSr5Us?dimension=1200x1200>> [02.03.17]

Fig. 6: Historisk tidslinje. Informasjoner hentet fra: Strand, A., Nenseth, V. og Christiansen, P. (2015) *Norsk sykkelpolitikk – på vei*. Rapport nummer: 1453/2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Fig. 7: Skjermdump av planenes forside.
NTP 2014-2023:
Meld. St. 26 (2012-2013). *Nasjonal transportplan 2014-2023*

NTP 2018-2029:
Meld. St. 33 (2016-2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*

NSS 2014-2023:
Espeland, M. og Amundsen, K. S. (2012) *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023*. Rapport nummer: 7. Oslo: Vegdirektoratet.

St. meld. 18. Berekraftige byer og sterke distrikt:
Meld. St. 18 (2016-2017) *Berekraftige byer og sterke distrikt*.

Fig. 8: Foto: Karl Sigmund Sanda, 1950. Privat fotografi.

Fig. 9: ÅDT-tall (trafikkmengde) er hentet fra Statens vegvesen sitt digitale vegkart. Tilgjengelig fra: <<https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3>>

Fig. 12: Copenhagenize (u. å.) *A Short History of Traffic engineering*. [Diagram] Tilgjengelig fra: <<http://copenhagenize.eu/portfolio/project21.html>> [20.04.17]

Fig. 13: Ukjent (u. å.) *Copenhagenize Design*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.arkitektur.no/hvordan-bygge-en-sykelkultur?iid=396851&pid=FB-FB_Article-Images.FB-Image-Image&r_n_d=263816_&adjust=1&x=620&y=410&from=0> [30.04.17]

Fig. 14: Bedriftsidretten (2017) *FB post Turbo-Turid*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.sykletiljobben.no/p/25271/last-ned-digitalt-materiell>> [30.04.17]

Fig. 15: Bø blad (u. å.) *160929-sykkeldag-Bø-torg-20-*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://boblad.no/klar-sykle-jobben-kampanjen-2017/>> [30.04.17]

Fig. 16: Øhman, R. (2014) *afp000794298*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.aftenposten.no/osloby/Danskene-bygger-sykelkultur-i-barnehagen-73335b.html>> [30.04.17]

I illustrasjonene har jeg brukt utklippte mennesker som er hentet fra www.skalgubbar.se.

KART:

- Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra «Norge digitalt» mars 2017.
- Ortofoto fra 8.9.15 er lastet ned fra «Norge i bilder», mars 2017.

INFORMANTLISTE

- **Kvinne, 20-åra, student** på friluftslivstudie på HSN, dansk
- **Kvinne, 30-åra, innflytter**, elsyklist, jobber i sentrum
- **Kvinne, 40-åra, innflytter**, elsyklist, jobber i sentrum
- **Kvinne, 60-åra, bøhering**, jobber i sentrum, kaller seg hverdagssyklist
- **Mann, 20-åra, student** på friluftslivstudie på HSN
- **Mann, 20-åra, student** på friluftslivstudie på HSN
- **Mann, 30-åra, pendler** ut på grunn av studie, deltidsjobb i sentrum
- **Mann, 30-åra, pendler**, bøhering, sykkelentusiast
- **Mann, 60-åra, bøhering**, hverdagssyklist, jobber i sentrum
- **Mann, 60-åra, pensjonist**, jobbet tidligere i sentrum

VEDLEGG

INTERVJUGUIDE SYKLISTENS OPPLEVELSER

BAKGRUNN

Aldersgr.: 20-åra, 30-åra, 40-åra, 50-åra, 60-åra, 70-åra

Kjønn: Mann Kvinne

Yrke:

Sykler daglig fra:

Sykler daglig til:

Type sykkel:

MOTIVASJON (5 MIN)

1. Hvorfor velger du å sykle i hverdagen?
 - Hva motiverer deg til å sykle?
 - Hva er hovedmotivet for at du sykler?
2. Hvorfor velger du sykkelen isteden for bilen?
3. Når velger du ikke å sykle?
 - Hvorfor ikke?
4. Hvor lang tid bruker du på å sykle?
5. Hvor ofte sykler du i en gjennomsnittssuke?
6. Hvordan type syklist er du?
7. Sykler du alene eller sammen med andre?

STED SOM OMGIVELSE (AFFORDANSE) (5 MIN)

8. Hvilken strekning velger du å sykle?
 - Kan du tegne denne på kartet?
 - Velger du noen snarveier?
 - Kan du beskrive hva du opplever på denne strekningen?
 - Trafikkbildet
 - Sikt og siktlinjer
 - Lyder eller støy
 - Hvorfor velger du denne stekningen? (raskest, tryggest, beste opplevelse, avslappende, rolig osv)
9. Er denne strekningen en rutine eller veksler du mellom forskjellige ruter?
 - Hvorfor veksler du?
 - Hvorfor velger du alltid den samme?

SYKKELOPPLEVELSEN (20 MIN)

10. Kan du beskrive en vanlig sykkelstur om morgenen.
 - Hva skjer underveis?
 - Hva møter du på?
 - Hvor opplever du problemer?
11. Kan du beskrive en ettermiddagstur.
 - Hva skjer underveis?
 - Hva møter du på?
 - Hvor opplever du problemer?
12. Hva er en god sykkelopplevelse for deg?
 - Hva gjør at du får denne opplevelsen?
 - Hvordan kan du oppnå denne opplevelsen hver gang du sykler?
 - Er dette en opplevelse du har ofte?
13. Hva er en dårlig sykkelopplevelse?

TILLEGGSPØRSMÅL

14. Er det noe som gjør deg frustrert som syklist underveis på denne strekningen?
 - Er dette noe du kan unngå?
15. Er det noe som er problematisk på strekket du sykler?
 - Hva er det eventuelt som er problematisk?
 - Hvordan kan du unngå dette?
 - Er det et problem du møter på hver gang?
16. Kan du beskrive sykkelopplevelsen når du møter på en hindring?
 - Hva er typiske hindringer som du kommer borti som syklist, og kan du lokalisere disse hindringene på strekningen på kartet?
17. Hvilke følelser kjenner du på kroppen når du sykler?
18. Hvilke sanser er mest aktivert når du sykler?
19. Hvordan opplever du fremkommeligheten for syklist på denne strekningen?
 - Hva betyr det for sykkelopplevelsen din?

TRAFIKKBILDET (5 MIN)

20. Hvordan vil du beskrive trafikksituasjonene som du møter som syklist?

- Er det noen hovedproblemer i avviklingen av trafikken?
- Ser du noen mulige løsninger på hvordan dette kan løses?

21. Har du vært utsatt for noen ulykker som syklist?

- Hvor og hva var ulykken?
- Er dette noe du har opplevd ofte?

BEDRING AV SYKKELOPPLEVELSEN (5 MIN)

22. Hva kan gjøres for at du får en bedre sykkelopplevelse?

- Hvordan kan det bli mer attraktivt å sykle?

23. Er det noen tiltak som du ønsker hadde blitt utført?

- Fysiske tiltak?
- Subsidierende tiltak?

24. Er det noen spesielle områder som du mener det er viktigst å utføre tiltak i forsyklistene?

- Hvorfor er disse viktig?





Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway