



TOKKE KOMMUNE

30.06.2021

Sykkelbygda Dalen

Rapport forprosjekt 2021

Tokke kommune

Sykkelbygda Dalen

Rapport forprosjekt 2021

Oppdragsgjevar:	Tokke kommune
Oppdragsgjevars kontaktperson:	Gunhild Austjord
Rådgjevar:	Norconsult AS , Sandvika
Oppdragsleiar:	Signe Egeland Sanda
Fagansvarleg:	Christoffer Olavsson Evju, Jenny Thorrud
Andre nøkkelpersonar:	Åse Ingebjørg Flateland

Samandrag

Tokke kommune har sett fokus på auka bruk av sykkel og gange, og har gjennomført eit forprosjekt – Sykkelbygda Dalen – i samarbeid med Norconsult AS. Arbeidet er finansiert med tilskot frå Vestfold og Telemark fylkeskommune og egne ressursar.

Tettstaden Dalen er kompakt med korte avstandar til mange ulike funksjonar, både offentlege, handel og næring og fritidstilbod. Potensialet til å auke bruken av sykkel og gange vurderast som stort, særleg fordi det er korte avstandar.

Forprosjektet er delt inn i 4 fasar; Innsikt- og kartlegging, verkstadar med lokal medverknad og innspel til tiltak og målsettingar, forslag til målsettingar og innhald og samanstilling av arbeidet i rapporten «Sykkelbygda Dalen».

Hovudmål er å auke bruken av sykkel og gange, og at det skal vere trygt å ferdast for alle mellom 8 og 80 år. Innsatsområda som er prioritert er

- Barn og unge
- Arbeidsreiser
- Turisme, reiseliv og fritidsreiser
- Fysisk tilrettelegging og haldningsskapande tiltak

Gjennom arbeidet i verkstadar har det kome mange gode forslag til tiltak. Nokre tiltak er enkle, og kan gjennomførast raskt, medan andre tiltak krev meir planlegging og ressursar til gjennomføring.

Det er ikkje gjort registreringar av kor del av transport som er ved bruk av sykkel og gange, og for å få slik informasjon kan ein gjennomføre teljingar. Då vil ein kunne måle status ved oppstart og etter at tiltak er sett i verk, gjerne årlege målingar. Dette kan også synleggjere effekt og nytte av tiltak som etablerast.

Det er vesentleg at satsing på auka sykkel og gange er godt forankra politisk, administrativt, i næring og reiseliv- og blant folk flest. Likeins er det viktig å samarbeide med brukargrupper, lag og organisasjonar slik at ein kan nå målsettingane i satsinga. Godt eigarskap og forankring kan skape engasjement, initiativ og gjennomføringskraft.



Prosjektet er tufta på miljø- og klimamessig, sosial og økonomisk berekraft. Gjennom samarbeid og økonomiske ressursar kan ein oppnå gevinstar for klima, miljø og folkehelse.

Satsing på Sykkelbygda Dalen kan vere eit tiltak som fører til auka attraksjonskraft og godt omdømme – der Tokke er ein god stad og bu og vitje.

Innhald

Samandrag	2
Innhald.....	3
1 Innleiing.....	5
1.1 Bakgrunn.....	6
1.2 Metode, organisering og plan for gjennomføring	7
2 Fase 1 – Innsikt og kartlegging av behov	8
2.1 Oppsummering frå brukarreisene	10
2.2 Oppsummering frå vurdering av levedyktigheit og gjennomføringsevne	11
2.3 Oppsummering kvalitetar, barrierar og moglegheiter	11
2.3.1 Kvalitetar:	11
2.3.2 Barrierar:	11
2.3.3 Moglegheiter:	13
2.3.4 Konkrete prosjekt.....	14
2.4 Ulike perspektiv for vidare arbeid	15
3 Fase 2 – Målsettingar, målgrupper og innhald.....	17
3.1 Verkstad som grunnlag for målsettingar, målgrupper og innhald	17
3.2 Mål og delmål for satsinga	20
3.2.1 Måling av indikatorar.....	20
4 Fase 3 – Innsatsområde og prioriteringar	22
4.1 Innsatsområde	23
4.1.1 Barn og unge.....	23
4.1.2 Arbeidsreiser	23
4.1.3 Turisme, reiseliv og fritidsreiser	24
4.1.4 Fysisk tilrettelegging	25
5 Oppsummering og forslag til vidare satsing Sykkelbygda Dalen	26
5.1 Enkle tiltak – kort sikt.....	26
5.2 Større tiltak – lengre sikt	27

5.3	Drift og vedlikehold.....	27
5.4	Aktivitetar, informasjon og kunnskap	28
6	Gjennomføring og levedyktigheit.....	29
6.1	Involvering og lokal medverknad	30
6.2	Gjennomføring av tiltak.....	30
6.3	Politisk forankring	31
6.4	Finansiering	32
7	Vegen vidare	33
7.1	Tidsplan med aktivitetar	33
8	Vedlegg	33

1 Innleiing

Tokke kommune har eit overordna mål i kommuneplanens samfunnsdel om å vere ein attraktiv kommune å bu, arbeide og vitje. Vi arbeidar for god folkehelse, gode kultur- og fritidstilbod, samstundes som vi skal gi gode tenestetilbod, gode tilbod i barnehage og skule og eit aktivt og utviklingsretta reise- og næringsliv. Samferdsel er og eit viktig satsingsområde – med eit trygt vegnett og transportsystem som fungerer i grendene og på tettstaden Dalen.

5.1.2 Utvikle eit sterkt sentrum og gjere bygder og grender attraktive for etableringar, besøkande og innbyggjarar

Strategiar/ tiltak:

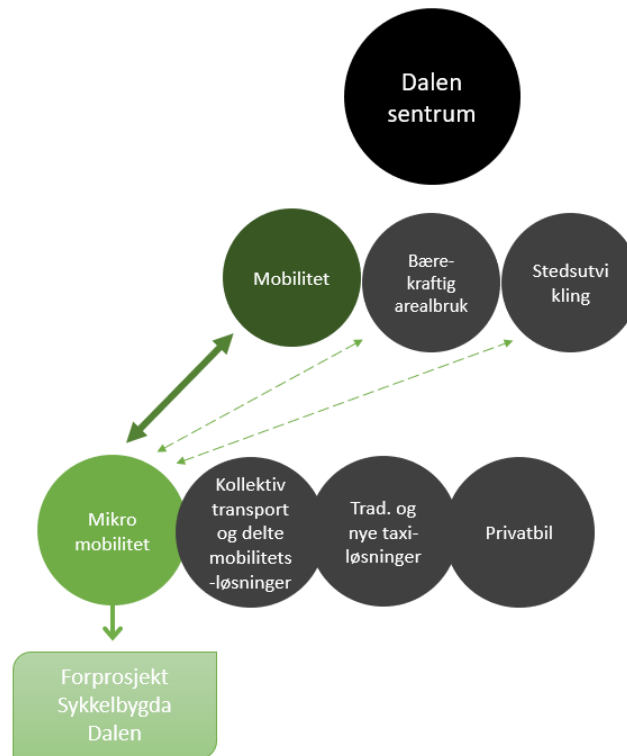
- *Jobbe for samhandling mellom næringsaktørane i sentrum, fremje felles profil av handel og servicenæringa.*
- *Viktige teneste-/ sentrumsfunksjonar skal takast vare på og styrkast. Der kundegrnlaget er for lite og det er tenleg, skal en samarbeide med grannane om ei tenestedeling og eit godt tilbod.*
- *Utvikle dei urbane kvalitetane i sentrum, ta vare på- og vidareutvikle gode møteplassar og estetisk tiltalande omgjevnader.*
- *Leggje til rette for fortetting av bustader og næringsbygg i sentrum, for å gje effektiv arealbruk og styrke Dalen sentrum som tettstad.*
- *Areal tilrettelagt for born, aktivitet og leik skal prioriterast innan kulturområdet.*
- *Utvikle og marknadsføre Dalen som ein kompakt og miljøvenleg tettstad, med gang- og sykkelavstand til viktige samfunnsfunksjonar.*
- *Sikre universell utforming på alle nybygg, offentlege anlegg og ved renovasjon av eksisterande bygningsmasse.*

Figur 1-1. Kommuneplan 2016-2028 – Samfunnsdelen

Tokke kommune følgjer opp strategiane ved mellom anna å gjennomføre eit forprosjekt – *Sykkelbygda Dalen* – for å kartlegge no-situasjon gjennom behov og motivasjon, og fremje forslag om mål og tiltak som kan føre til auka bruk av sykkel og gange på tettstaden Dalen. Forprosjektet kan gi Tokke kommune eit godt grunnlag for ei miljøretta satsing for mjuke trafikkantar og ein meir «grøn» profil knytt til omdøme og attraktivitet. Fokus på tilrettelegging av veg og anlegg, haldningsskapande arbeid og mobilitetstema vert ein del av forprosjektet. Ved å satse på meir sykkel og gange, kan man oppnå lågare bilavhengigheit på dei korte reisene på Dalen.

Prosjektet vil inngå som ein del av arbeidet med reguleringsplan for Dalen sentrum, der me òg held på med fortettingsarbeid – *Fortetting med kvalitet*.

Prosjektet er gjennomført i samarbeid med Norconsult AS ved Signe Egeland Sanda, som har hatt ansvar for intervju, observasjonar, verkstad og bidrege med faglege vurderingar som ligg til grunn for forslag til vidare oppfølging av satsingsområdet.



Figur 1-2. Skissa syner korleis ein kan ha ei heilskapleg tilnærming til ulike mobilitetstema og som syner samanhengar som er viktig for Forprosjektet Sykkelbygda Dalen.

1.1 Bakgrunn

Auka satsing på sykkel og gange er i tråd med nasjonale, regionale og lokale føringar for å skape ei meir berekraftig og miljøvennleg utvikling.

I Nasjonal transportplan er det eit overordna mål at sykkeltrafikk skal utgjere 8 prosent av alle reiser. I tillegg er det eit mål at 80 prosent av alle barn og unge skal gå eller sykle.

Auka bruk av sykkel og gange kan føre til betre folkehelse, mindre forureining og trafikk, gode opplevingar på fritida— både for fastbuande og turistar, og ein godt etablert lokal kultur der det er vanleg å gå eller sykle på korte avstandar – om det er til skule, jobb eller butikken.

Det ligg føre nasjonale, regionale og lokale strategiar, føringar og andre dokument som er relevante å sjå til i samband med utarbeiding av rapporten og vidare satsing:

- Nasjonal Transportplan 2018-2029
- Nasjonalsykelstrategi – Sats på sykkel! Grunnlagsdokument for NTP 2014-2023
- Lokale gåstrategier og planer for gående. Veiledning for kommuner
- Regional plan for samordna areal og transport, ATP Telemark – 2015-2025
- Regional klimaplan for Vest-Telemark – venta ferdig januar 2022
- Kommuneplan 2016-2028 – Samfunnsdelen og arealdelen
- Trafikksikringsplan 2019-2022 – Tokke kommune

Dalen er ein kompakt tettstad, med korte avstandar mellom bustader, service og handel, arbeidsplassar, offentlege tenester og friluftsområde.

Det bur omlag 850 personar på tettstaden – her er grunnskule med kring 190 elevar og i tillegg er det vidaregåande skule med kring 200 elever, som kjem frå heile regionen. Kommuneadministrasjon og fleire større verksemder er lokalisert på Dalen, og det er og ein del pendlarar knytt til desse arbeidsplassane. Morgon og ettermiddag er det mange menneske som er i rørsle til og frå ulike gjeremål. I sommarsesongen er det mykje turistar – både på gjennomreise og for opphald. Dalen Hotell, Telemarkskanalen, Vest–Telemark Museum, badstova Soria Moria og Rui plassen er nokre av dei lokale attraksjonane. Det er mange som nyttar seg av sykkel og gange i dag, og forprosjektet vil synleggjere korleis ein kan legge til rette og motivere for at endå fleire vil gjere det i framtida. Tokke kommune er ein viktig tenesteleverandør, med ansvar for planlegging, iverksetting og gjennomføring av tiltak.

1.2 Metode, organisering og plan for gjennomføring

Forprosjektet er delt inn i tri ulike fasar og resultatet frå arbeidet er samanstilt i denne rapporten, som gir grunnlag for vurdering av vidare satsing.

Fase 1 Innsikt og kartlegging av behov. Tileigning av kunnskap om reisevanar i dag- og kvifor innbygarane reiser slik som dei gjer. Det er gjennomført intervju, observasjonar og samtaler med utvalde personar og brukargrupper. Det er ikkje gjennomført nokon kvantitative undersøkingar for å undersøke sykkelbruk.

Fase 2 Målsettingar, målgrupper og innhald. Gjennomføring av verkstad der målgrupper blir definert, innspel på målsettingar og formulering av desse. Deltakarar frå brei samansett gruppe – skule, ungdom, helse, handel, reise- og næringsliv.

Fase 3 Innsatsområde og prioriteringar. Gjennomføring av verkstad som gir grunnlag for innsatsområde, prioritering og vidare satsing.

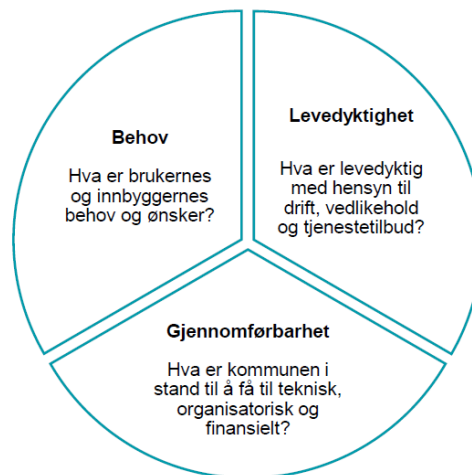
Tokke kommune har etter søknad mottatt kr. 75.000 i tilskotsmidlar til sykkel og gange frå Vestfold og Telemark fylkeskommune. Vi har engasjert Norconsult AS til fagleg bistand i arbeidet, i tillegg til bruk av egne ressursar. Kostnadsramme for arbeidet er budsjettert til kr. 150.000.

Prosjektperioden er februar –juni 2021.



2 Fase 1 – Innsikt og kartlegging av behov

Det er gjennomført ein innsiktsprosess som skal gi grunnlag for vidare arbeid. Kunnskap om innbyggjarane og deira reisevanar i dag, behov og ynskje, kva tiltak som vil vere levedyktig og kva som kan gjennomførast, er undersøkt gjennom observasjonar, intervju og samtalar med brukarar og kommunen.



Figur 2-1. Figuren syner den heilskaplege tilnærminga der det handlar om å avdekke behov og skaffe innsikt om lokale tilhøve på Dalen.

Arbeidet har gitt innsikt i kva som er barrierar, kvalitetar og moglegheiter og som kan brukas som grunnlag i vidare arbeid.

Aktuelle målgrupper:

Barn og unge

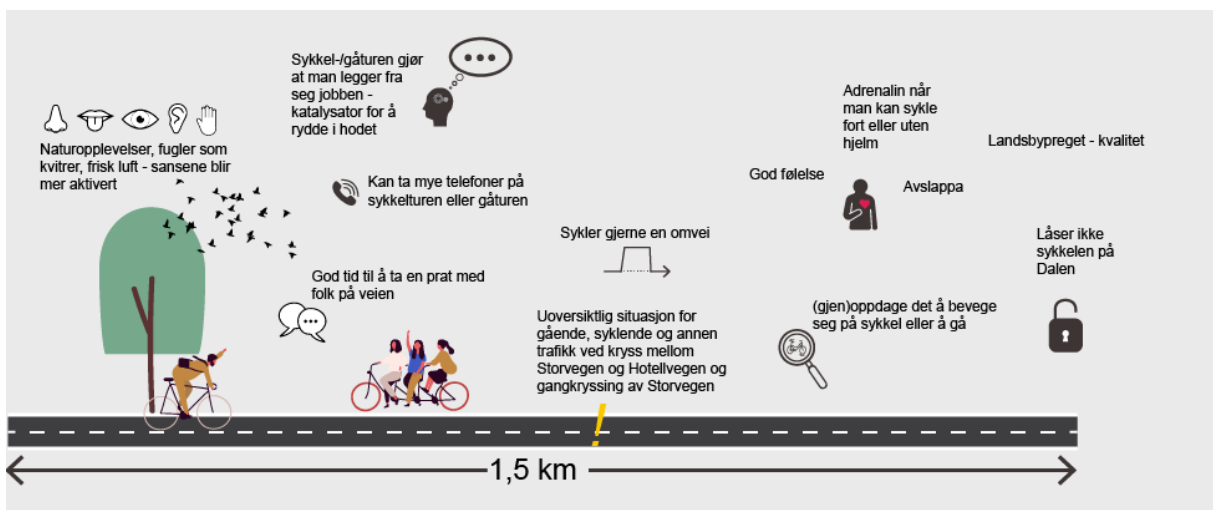
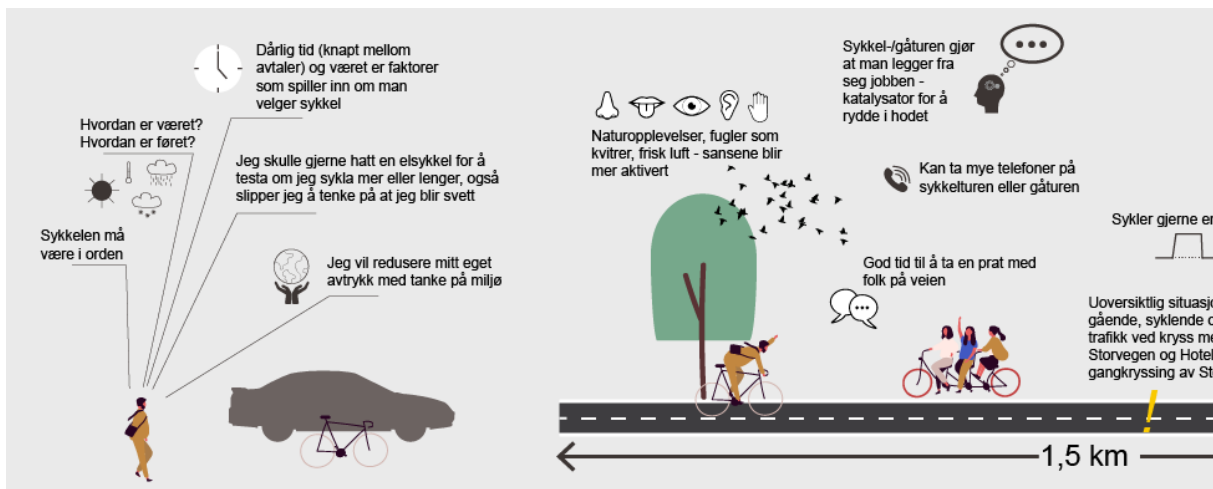
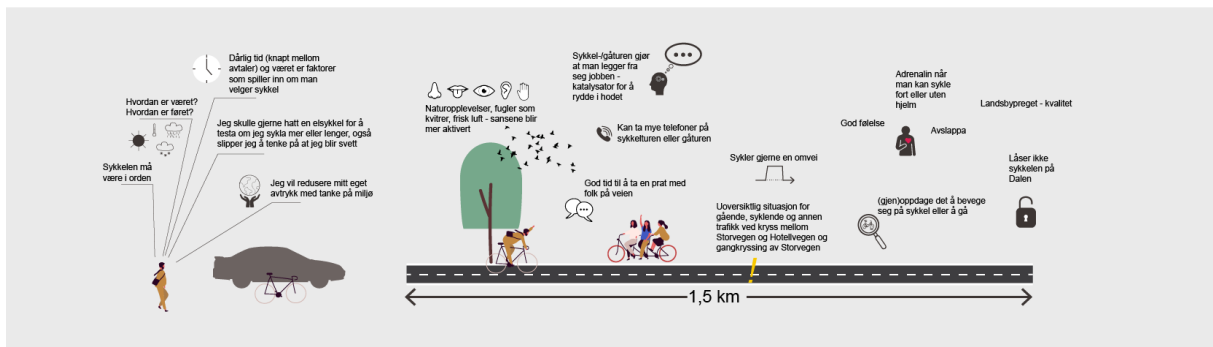
Turisme og reiseliv

Arbeidsreiser

Fritidsreiser

Eldre

Det er gjennomført brukarreiser der brukarane er folk som til dagleg jobbar på Dalen og som både bruker gange, sykkel og bil som transportmiddel på Dalen. Dei fleste bur sentralt på Dalen. Alle har tilgang på bil. Brukarane vi har tala med er i aldersgruppa 35 til 65 år.



Figur 2-2. Døme på brukarreise – avstand 1,5 km mellom start og mål

2.1 Oppsummering frå brukarreisene

Nedanfor opusnummeras dei viktigaste poenga som kom fram gjennom brukarreisene:

- Være aktiv, få frisk luft og oppleve naturen
- Stort potensial med korte avstandar mellom ulike funksjonar og lite kupert terreng.
- Tråsykkel er mest vanleg, mange vurderer kjøp av el-sykkel
- Nokre har sykkelvogn og nokon har testa lastesykkel, men vert vurdert som stor investering
- Lengre reiser og logistikk fører til at bil blir valgt til transport
- Få er heilårssyklistar – mykje på grunn av snø og glatt føre
- Vaner og identitet påverkar val av transportmiddel og endring krev omstilling
- Ynskje om å bli identifisert med det å sykle – miljø, helse og at det er lett vint
- Suksessfaktorar for auka bruk av sykkel er blant anna kommunikasjon og synleggjering
- Dei fleste sykklar same veg kvar dag, utan omvegar
- Ingen offentleg transport utanom skulebussen. Nokre barn bruker sparkesykkel.
- Trygghet og trafikksikkerheit
- Krysset mellom Storvegen og Hotellvegen samt gangkryssinga like ved opplevast som uoversiktleig og mindre trafikksikkert. Elles i stor grad trygt å sykle på Dalen.
- Litt meir trafikk i turistsesongen
- Sykkelparkering ved skulane har for liten kapasitet
- Truleg auka behov for sykkelparkering ved auka bruk av sykkel

Viktige målpunkter for brukarane:

- Kommunehuset
- Helse- og omsorgssenteret
- Badstua Soria Moria
- Tangane
- Skulane
- Bibliotek
- Kulturhuset
- Matbutikken
- Huvestad
- Helveteshylen
- Rui



Figur 2-3. Dalen sett frå vest med skulane, biblioteket og idrettsanlegget i fornt, som er nokon av mange viktige målpunkt.

2.2 Oppsummering frå vurdering av levedyktigheit og gjennomføringsevne

I arbeidet er det også sett på korleis kommunen skal fungere som ein tenesteleverandør og tilretteleggjar, og korleis ei slik satsing skal gjennomførast, noko som er særleg relevant for kva som må til for å lykkast.

Gjennomføringsevne inneber kva kommunen er i stand til å få til teknisk, organisatorisk og finansielt, mens levedyktigheit synar noko om kva som er levedyktig med omsyn til drift, vedlikehald og tenestetilbod. Meir om dette er omtala i vedlegget som tar for seg fase 1.

Her er dei viktigaste poenga henta ut:

- To viktige suksessfaktorar for kommunen og satsinga er at den blir behandla politisk og at det er nokon som har eit dedikert ansvar for denne satsinga og kan jobbe med dette
- Med tydelege planer, rett kompetanse og kontinuerleg oppfølging er det større sjans for at satsinga er levedyktig
- Ein satsing som er levedyktig, er også avhengig av at drift og vedlikehald gjennomførast jamleg.
- Kommunen har ein klar motivasjon som er forankra i kommuneorganisasjonen og målsettingane i kommuneplanens samfunnsdel
- Satsinga er retta mot gang og sykkel, men bør også vere tilpassingsdyktig for ny teknologi og nye transportmetodar og mobilitet – dette gjer at satsinga kan famne breiare om det er nødvendig
- Dersom ein veljar gå for ei satsing på sykkel og gange må det og følgjes opp i budsjett og prioritering av tiltak på sikt
- Tenestetilbod og tilrettelegging kan styrkast gjennom samarbeid og arbeid om felles mål.

2.3 Oppsummering kvalitetar, barrierar og moglegheiter

Gjennom arbeidet med innsiktsprosessen er det avdekka barrierar, kvalitetar og moglegheiter som er viktig grunnlag inn i dei neste fasane. Disse er lista opp nedanfor.

2.3.1 Kvalitetar:

- Landsbypreget – viktig kvalitet
- Fellesskap og samarbeid
- Området rundt Tangane er godt utvikla og brukas av mange
- God infrastruktur, som er trygg og trafikksikker
- Fysiske forhold – kompakt, flatt og kort veg mellom funksjonar

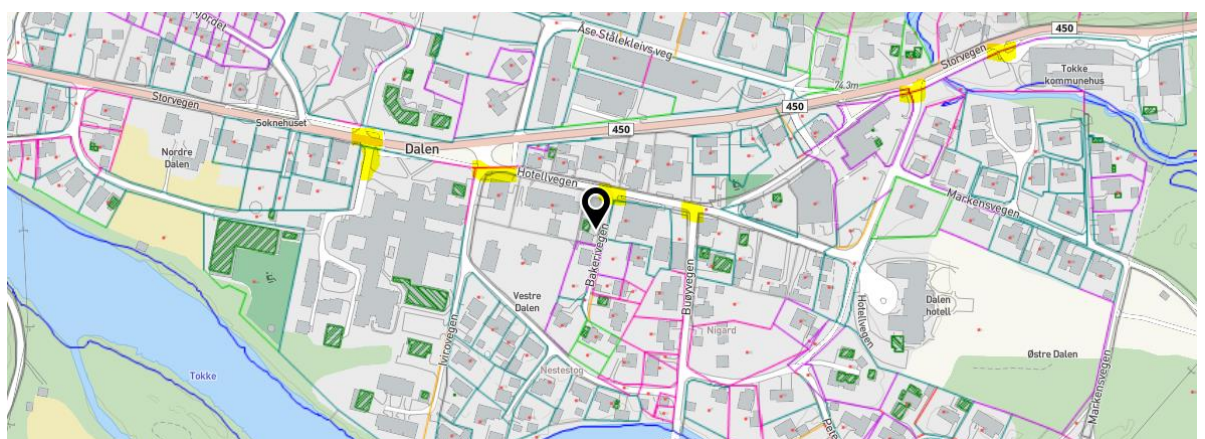
2.3.2 Barrierar:

- Blant barn og unge er det ikkje avdekka nok kunnskap i denne undersøkinga
- Blant vaksne er det barrierar knytt til trafikksikkerheit og kryssing av vegareal og trafikkavviklinga ved skulane og barnehagen.
- Barnehagen nemnte spesielt barrierar knytt til kryssing av Storvegen ved Norigardsvegen, krysset mellom Storvegen og Hotellvegen og krysset mellom Nestestogvegen og Buøyvegen.

- Blant turisme og reiseliv knyter barrierane seg til kapasitet, ressursar og kunnskap om sykling og nye tenestetilbod. Mellom anna løysingar for sykkelutleige, oppbevaring av sykklar, samt infrastruktur for lading av el-syklar.
- Barrierar for å sykle eller gå er i stor grad knytt til ver og føre eller om det er andre avtaler som gjer til at ein vel bil.
- For arbeids- og fritidsreiser er det ikkje knytt store problem til trafikkavvikling, men krysset mellom Storvegen og Hotellvegen er utfordrande med tanke på kryssing og trafiksikkerheit
- Bruk av bil, sykkel eller gange er påverka av vaner.
- Det er nokre barrierar knytt til gjennomføringsevne og levedyktigheit: Bør ha kompetanse og ressursar som held i satsinga og som sikrar at den blir følgt opp. Her er det også viktig at kommunen, både politikarar og administrasjon, er motivert for ei slik satsing med tanke på busetting og attraktivitet.
- Naud synt finansiering og gjennomføringskraft må vere på plass for at ei satsing er levedyktig.



Figur 2-4. Mogeleg barrierar: Området kring Lio Auto og skulen er det kryssande trafikk på gang og sykkelveg. Ved Elvarheim, der ungdomsklubben held til, må ein krysse Storvegen for å kome på gang og sykkelveg.



Figur 2-5. Mogelege barrierar der trafikk kryssar gang og sykkelvegen

2.3.3 Moglegheiter:

Barn og unge

- Skaffe meir kunnskap om behov og ynskje gjennom involvering, meir arbeid med innsikt og få barn og unge meir delaktige arbeidet, eksempelvis gjennom Barnetråkk eller egne prosjekt
- Involvering av elever og tilsette i pågåande prosjekt knytt til trafikkavvikling og opprusting av uteareal ved skulane på Dalen.
- Tilrettelegging av sykkelbane eller liknande for bruk i skule- og fritid
- Organisert sykkelopplæring
- Behov for ordning med lånesyklar for elevar ved vidaregåande skule, som for turistar



Sykkelmoro på Dalen — Tour of Norway for kids 2020.

Arbeids- og fritidsreiser

- Samarbeid mellom kommunen si satsing på aktive arbeids- og fritidsreiser og ulike verksemder og arbeidsplassar
- Statkraft + elsykkelsatsing = 'gimmick'
- Brunvoll – fleire som er aktive og sykklar allereie
- Dalen Mekaniske – teknologipark med fysioterapi og treningssenter
- Tokke Frivilligsentral aktiv samarbeidspartnar for utleige av sykklar.
- Kommunesykkel til bruk for tilsette

Turisme og reiseliv

- Lage pakkeløysingar knytt til Telemarkskanalen med kombinasjon sykkel og kanalbåt.
- Vidare utvikling av sykkelkartet som kan synleggjere sykkelruter, turmål og attraksjonar.
- Vidare utvikling av sykkelutleige, fleire typar sykklar og utstyr.
- Vidare utvikling av infrastruktur og tekniske løysingar for sykkelparkering, ladepunkt, sykkelverkstad
- Vidare utvikling av tilrettelagte tenester som kan koplatt til sykling og sykkelurarar — t.d. matpakker, utleige av turhengar med utstyr til å overnatte m.m.
- Moglegheiter for dusj og skift
- Moglegheiter for samarbeid mellom ulike aktørar og verksemder
- Frakt og levering av eige eller leigd utstyr til hytter/overnattingsstader — som døme under syner;



Figur 2-6. Skjermutklipp fra linkedin.com. Kilde: <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6782280245815861248/>

2.3.4 Konkrete prosjekt

- Snarvegprosjekt og teljinger for å kartlegge rørslemønster for gåande og syklende, kartlegge viktige gangaksar og snarvegar
- Rullering av kommunen sin trafikksikringsplan i 2022 med aktiv bruk av forprosjekt sykkelbygda Dalen . Sjå på nye løysingar i krysset Hotellvegen x Storvegen og gangkryssing Storvegen ved Revahaugvegen, utnytte areal ved barnehage og helse og omsorgssenteret for å lage ein betre tilkomst, parkering, og tydeleggjere areal for gåande og syklende.
- Haldningsarbeid og kampanjar for å synleggjere grøn mobilitet og fordelane med dette
- Huvestadfeltet; synleggjere kor viktig det er med koplinga over til skulen og korleis bruke sykkel og gange viss vegen plutselig blir stengt
- «Dalentralla» — traller som kan stå ved butikkane i sentrum og som folk kan bruke for å trille varer heim frå matbutikken eller blomsterbutikken
- Ekstern moglegheit: søke DIP-midlar (designdrevet innovasjonsprogram) og andre offentlege stønadsordningar
- Samarbeid om prosjekt mellom offentlege og private aktørar eller lag og organisasjonar
- Bygge opp kompetanse korleis jobbe med grøn mobilitet (sykkel og gange), stadutvikling, omdømme osv. i små kommunar.

2.4 Ulike perspektiv for vidare arbeid



Folkehelseperspektivet

- Helse, frisk luft
- Glad for å sleppe å bruke bil
- Trening og motivasjon
- Glede over aktivitet og rørsle



Miljøperspektivet

- Unngå unødvendig kjøring
- Redusere «avtrykk»
- Identitet og motivasjon
- Ikkje oppteken av å spare tid



Lettvint på Dalen

- Enkelt å gå og sykle, korte avstandar
- Lett å parkere, ikkje låse sykkel
- Sykkelvogn, tralle eller veske gode hjelpemiddel
- Gode vaner



Skolebarn/trafikksikkerhet

- Fridom å bruke sykkel og gange
- Viktig til skule og fritid
- Særleg viktig før ein tek lappen
- Tidleg læring av gode vaner
- Generelt trygt å gå og sykle på Dalen



Turisten

- Stort potensiale for å utvikle sykling på Dalen og områda ikring
- Moglegheit for utleige av sykklar
 - o Turistkontoret
 - o Frivilligsentralen
 - o Private aktørar
 - o Utvide sykkelpark for fleire transportmetodar innan mikro-mobilitet
 - o Utlån av ekstra utstyr- vogn, tralle, vesker, telt, sovepose m.m.
 - o Servicestasjonar
- Mogleg utvikling av samarbeid med andre aktørar om ulike service- og tenestetilbod

3 Fase 2 – Målsettingar, målgrupper og innhald

3.1 Verkstad som grunnlag for målsettingar, målgrupper og innhald

Den første verkstaden vart gjennomført 13.april 2021 på Teams, med brei deltaking frå barnehage, skule, ungdomsklubb, helse, reise- og næringsliv. Føremålet med verkstad 1 var å innhente innspel og tankar om både innhald i satsinga, målgrupper og målsettingar. Nedanfor er oppsummering av innspel.

Oppgåve 1. Kva er ynskjeleg at satsinga skal innehalde?

Oppgåve 1 var ein typisk idémyldringsoppgåve for å få inn flest moglege innspel og for å avdekke om det var noko som ikkje har kome fram i fase 1-arbeidet, kvar ein jobba særleg med behov.

Innspel som kom inn:

- Utleige av sykklar
- Tokke Frivilligsentral leiger ut sykklar
- Tilbod om utleige for turistar og fastbuande
- Sykkelkart
- Sykkelkart med god informasjon natur/kultur
- Leasing – opprette støtteordningar for kjøp eller leasing
- Sykkelparkering – utvalde plassar, fin utforming og godt merka
- Sykkelverkstad – ved Elvarheim
- Merking/ Skilting av sykkelveggar/ruter
- Sykkelsertifikat for barn
- Sykle til jobben- kampanje
- Ladepunkt
- Sykkelbane for barn og unge på skulen
- Trafikkopplæring
- Etablere ein møteplass
- Gateløp, sykkelstafett eller andre morosame hendingar for alle aldrar
- Lage taugbane eller heis opp til Eidsborg og Skafså (ref. Holmestrand)
- Sykkel i arbeidstida – i staden for bil
- Folkehelse i fokus
- Haldningsskapande tiltak for barn og unge
- Sykkelmåling/ teljeapparat
- Bygge identitet kring bruk av sykkel på Dalen
- Synleggjering og marknadsføring
- Mobilisering via kampanjar
- Moen gard som «sykkelmekka»

- Konkurranser mellom verksemder – best i bruk av sykkel på jobb
- Sykkelavtale i Tokke
- Sikkert krysspunkt ved Elvarheim
- Sykkelglede gjennom løype med natursti
- Terrengsykkelløype



Oppgåve 2. Målgrupper definert i innsiktsprosessen

Kva for målgrupper skal inkluderast? Kvifor og korleis skal dei inkluderast?

Oppgåve 2 hadde som føremål å kvalitetssikre utvalet av målgrupper som blei tatt med frå fase 1 og om det er andre målgrupper som må inkluderast.

Med målgrupper meinast kva for grupper denne satsinga har som mål å vende seg til.

Barn og unge

Turisme og reiseliv

Arbeidsreiser

Fritidsreiser

Eldre

Organisert sykkelmore	Tilrettelegging for turistar gagnar fastbuande	Interne konkurransar	Folkehelse	Legge til rette for at eldre kjem ut
Sykkelkarusell	Oppleving	Alternativ til bil som er attraktivt	Attraktivitet	Taxi bike
Involvering i prosess Ungdområdet	Attraktivitet	Sykkelparkering	Opplevingar	Aktiv bruk av «leve hele livet» - reforma
Aktiv deltaking-barnetråkk	Lett tilgjengeleg	Ladepunkt	Gode tilbod aukar trivsel og begeistring for staden	Folkehelse
	Skilting	Utlån/ arbeidssykkel	Få snøballen til å rulle- starte med nokre tiltak med ein gong- unngå tung prosess	Trygt
		Involvering av verksemder i planlegging		Sykkel og gange er godt alternativ for dei som ikkje kan kjørebil
		Kampanjar for å få tilsette med		Involvere i planlegging-Eldrerådet
		Folkehelse		
		Redusert utslipp		

Dei ulike målgruppene kan involverast i ulike fasar av prosjektet. Ein viktig føresetnad for ei slik satsing er at brukarmedverknad er i fokus. Tiltak etter behov og ynskje — til dømes kva ynskjer eigentleg born og unge når det gjeld sykling.

Oppgåve 3. Mål for satsinga — kva skal ein oppnå?

Oppgåve 3 var ein meir lukka seanse som var direkte relatert til mål og målsettingar for satsinga. Noko av lappane bestod av konkrete formuleringar, mens andre handla meir om kva som eit mål skulle ta for seg eller innehalde. I tillegg kunne deltakarane ved bruk av gul eller blå lapp synleggjere om det var målsettingar på til kort eller lang sikt.

- Dalen er kjent som sykkelbygda
- Levande sentrum med kafear, butikkar, folk som går og sykklar
- Digitale sykkelkart- og ruter tilgjengeleg
- Bruke sykkel til og frå jobb
- Bruke sykkel på/ i jobb når det er mogeleg
- Fleire verktøystasjonar
- Merkbar reduksjon av biltrafikk ved skule og i sentrum
- Sykkel er hovudtransportmiddel på Dalen
- Betre folkehelse
- Reiselivet profilerer sykkel i sin strategi
- Innfartsparkering på Vistad for pendlarar
- Busstilbod frå Høydalsmo og Åmot til Dalen for pendlarar
- Sykkelparkering
- Dalen blir ein miniatyr av sykkelbyen København
- Aktive born for boltre seg på sykkel — utanfor sentrum og ut i naturen
- Dalen vert eit førebilete for bruk av sykkel — folk i alle aldrar — til jobb, skule, fritid og reiser til og frå i dei ulike aktivitetane
- Fortetting med kvalitet — lage reguleringsplan som prioriterer mjuke trafikkantar, grøntområde, leikeplassar, trivsel
- Sykkelparkering og ladepunktar er ein naturleg del i all planlegging og gjennomføring av nye bygg og anlegg
- Bilfritt sentrum på Dalen
- Gang- og sykkelveg frå Tangane til Mokryset
- Berre bilar frå «utabygdes» på parkering i sentrum
- Gang og sykkelveg frå Skafså og Åmdals Verk – utvide sykkelsatsinga til bygdene rundt Dalen.



Formulering av målsettingar — kort sikt

- Det skal vere attraktivt å gå eller sykle på Dalen
- Det skal vere lett å kome fram med sykkel heile året
- Syklar skal vere lett tilgjengelege- både som utleige, kjøps- eller leasingavtalar
- Det er etablert ein sykkelverkstad

Formulering av målsettingar — lang sikt

- Sykkel- og gangfelt er godt bygd ut
- Mange vel sykkel framfor bil
- Fraktesykkel er vanleg å bruke
- Farlege trafikkpunkt er definert, planlagt og løysing gjennomført
- Sykling til badeplassar og nabogrender er blitt tryggare – og i sommarsesongen med mykje trafikk

3.2 Mål og delmål for satsinga

Verkstaden gav eit godt grunnlag for å fastsetje mål og delmål for satsinga. Gjennom verkstaden kom det fram at alle aldersgrupper og at det er viktig å satsinga har fokus på trafikkssikkerheit og tryggleik. Gang- og sykkeltilrettelegging som både 8-åringen og 80-åringen synast er trygg, vil skape trygge miljø for alle grupper, noko som er særleg peika ut i hovudmålet.

Hovudmål 2022-2032

Dalen skal vere kjent som «Sykkelbygda» der det er lagt godt til rette for bruk av sykkel og gange for dei mellom 8 og 80 år.

Delmål

- Det skal vere sikkert og opplevast trygt å sykle på Dalen
 - Det skal ikkje vere alvorlege skadde eller omkomne i gang- og sykkelulykker
- Minst 30% av reiser under 3 km skal vere på sykkel eller til fots
- Det skal bli auka bruk av sykkel og gange
 - til og frå jobb, skule og på handleturen
 - i jobbreiser med korte avstandar
 - i ferie og fritid
 - både i sommar- og vinterhalvåret
- Det skal vere attraktivt å sykle eller gå på Dalen
 - Auka del personar skal vere tilfreds med tilbodet
- Det skal vere godt tilrettelagt for sykkel og gange på Dalen heile året
 - Auka del personar skal vere tilfreds med tilbodet

3.2.1 Måling av indikatorar

I denne prosessen har det ikkje blitt gjennomført nokon innsamling av kunnskap om omfang av dei som sykklar eller går på Dalen i dag. Dette er eit viktig grunnlag for å kunne talfeste målsettingar og kor mange personar som sykklar eller går.

For å kunne vere sikker på dei måla ein talfestar, ha oversikt om ein nærmar seg måla over tid og for å fylgje ei positiv endring, er det derfor tilrådd at det bør gjennomførast undersøkingar. Dette kan vere både kvantitative undersøkingar, eksempelvis teljingar om morgon og ettermiddag ved ulike snitt, og kvalitative undersøkingar, eksempelvis spørjeundersøking om kor attraktivt det er å sykle og kor tilfreds dei ulike brukarane er med tilbodet. Det kan også gjennomførast undersøkingar der brukarane loggar sine egne turar for å vise kor dei sykklar (eksempelvis gjennom Strava eller andre verktøy).

For å kunne vurdere om det er ei positiv eller negativ utvikling er det derfor lagt inn målindikatorar under kvart delmål. Dette kan vere til hjelp for å synleggjere utviklinga, både for kommunen og innbygarane, og om innsatsen bør flyttast til andre områder eller målgrupper.

Målinger bør gjennomførast på same tid kvart år, til dømes i slutten av august når det er «normal» trafikk og ferisesongen er over. Målingar kan gjerast i samarbeid med til dømes Statens Vegvesen eller Fylkeskommunen, som nå har ansvar for fylkesvegane.

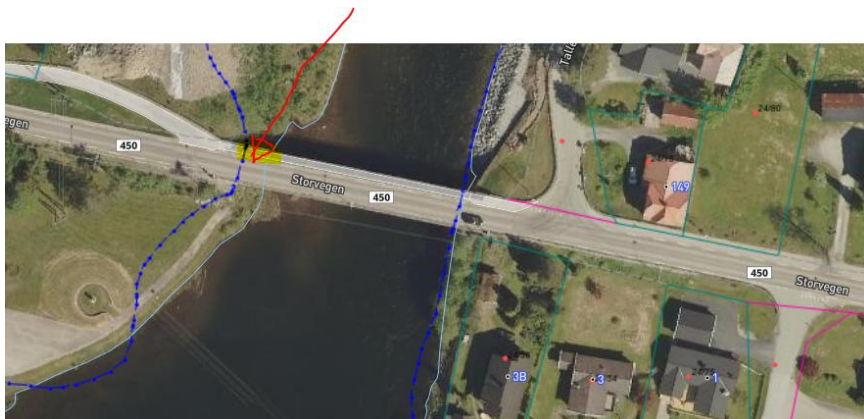
Resultat av målingane kan gi grunnlag for grad av måloppnåing, høve til å justere målindikatorane og innsatsområdene og motivasjon for å fortsetje satsinga.

Teljingar kan vere aktuelt ved;

1. Området kring skulen – Lio Auto Målepunkt



2. Brua over Tokkeåi Målepunkt

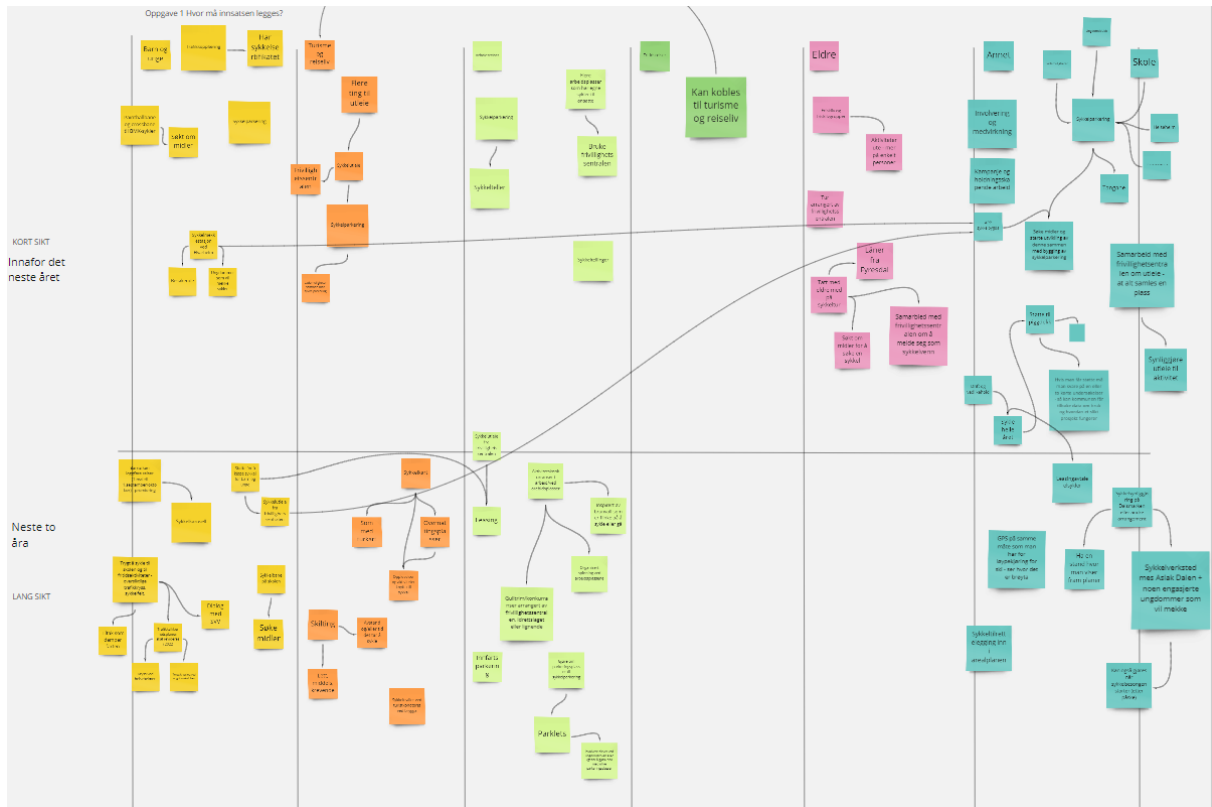


3. Krysset Storvegen – Norigardsvegen Målepunkt



4 Fase 3 – Innsatsområde og prioriteringar

Verkstad 2 vart gjennomført 19. mai 2021 med aktiv deltaking frå ungdomsklubb, helse, kultur og næring. Med utgangspunkt i innspel frå verkstad 1 blei det utpeika strategiar og tiltak for å auka sykkel og gange på Dalen.



Figur 4-1. Utsnitt frå Miro, ein digital tavle kor alle innspel i verkstad 2 blei dokumentert.

For å rette innsatsen mot nokon område kor det er stort potensial og kor det er aktuelt å få ut ein god effekt, er det derfor peikt ut nokon innsatsområde. Målretta innsats er nødvendig for å synleggjere effekt og nytte.

4.1 Innsatsområde

4.1.1 Barn og unge



Det er viktig å leggje til rette for gode vanar frå tidleg alder, og difor er det naturleg å ha eit innsatsområde som rettar seg mot barn og unge. Mellom anna er det eit nasjonal mål om at 80 prosent av barn og unge skal kunne gå eller sykle til skulen, og det er tilrådd minst 60 minuttar med aktivitet kvar dag, kor intensiteten er moderat til høg. Å ha ein spesiell innsats retta mot barn og unge kan bidra til at dei kan vere meir fleksible og sjølvstendige ved å reise på eigenhand og ikkje vere avhengig av foreldre når dei skal på fritidsaktivitetar eller besøke vener. Barn, særleg ungdom, oppnår meir sjølvstende sidan sykkelen gir større aksjonsradius enn gange. På den måten aukar graden av fridom for både barn, unge og foreldre.

Til meir barn får lov til å delta i trafikken, til meir forståing vil dei ha for situasjonar og korleis ein skal ferdast langs trafikkerte vegar. Særleg sykling oppmodar barn og unge til leik, og kan i trygge situasjonar utfordre dei i rørsle, koordinasjon og balanse.

Når barn og unge blir trygge med sykling og legg seg til aktive vanar frå tidleg alder, vil det vere lettare og meir sannsynleg at dei vel aktive transportmetodar seinare i livet og lar bilen stå.

4.1.2 Arbeidsreiser



Arbeidsreiser gjennomførast kvar dag, og mange av desse er med bil og er over korte avstandar, dvs. mindre enn 4 km. Her er det stort potensial til å auke andelen som sykklar. Tilrettelegging med sykklar på arbeidsplassen og fellesskapet rundt dette kan synleggjere sykkelkulturen og inspirere andre til å ta meir aktive val i kvardagen. Eit samarbeid mellom kommunen si satsing på aktive jobb- og fritidsreiser

og ulike verksemdar og arbeidsplassar kan være en moglegheit for å starte dette. Her er det viktig med tiltak som kan redusere bilavhengigheta.

Blant vaksne er tilrådinga om fysisk aktivitet minimum 150 minuttar med moderat intensitet eller 75 minuttar med høg intensitet. For å oppnå ylegare helsegevinst er det tilrådd at vaksne utøvar inntil 300 minutt til i veka. For dei som må køyre til jobb, kan tilgjengelege sykklar ved ulike arbeidsplassar bidra til at også desse kan ta aktive val om å sykle mellom målpunkt undervegs i arbeidsdagen i staden for å køyre bil internt på Dalen. Mange har ein arbeidssituasjon som fører til mykje stillesitjing, og då vil det vere særleg positivt at reisa frå og til jobb kan være litt meir aktiv.

Det er fleire store arbeidsplassar på Dalen, og nokre av desse har allereie fleire tilsette som veljar å sykle eller gå til og frå jobb. Ved å jobbe saman med ulike arbeidsplassar kan det byggast eit større fellesskap, gjerne ved å arrangere konkurransar for å få med flest mogeleg.

4.1.3 Turisme, reiseliv og fritidsreiser



På Dalen er turisme og reiseliv allereie godt utvikla, men har framleis fleire gode moglegheiter til å vidareutvikle sykkeltilbod og bruk av andre miljøvennlege transportformer. Tilbod og utvikling av dette kan både komme besøkande og innbyggjarar til gode.

Det er naturleg å vidareutvikle tilbod om utleige av sykklar og inkludere anna type utstyr til både vaksne og born. Ulike typar sykklar, ulike typar turutstyr og sykkelvogner kan vere aktuelt. Dette kan vidare slåast saman med tilrettelagte tenester som kan koplast til sykling og sykkelturnar, t.d. matpakker, utleige av turhengar med utstyr til å overnatte m.m. Det ligger og stort potensial i å utvikle pakkeløysingar knytt til Telemarkskanalen med kombinasjon sykkel og kanalbåt eller frakt og levering av eige eller leigd utstyr til hytter/overnattingsstader. I samanheng med utvikling av meir utleige vil det og vere formålstenleg å sjå på utvikling av infrastruktur og tekniske løysingar for sykkelparkering, ladepunkt, sykkelverkstad, moglegheiter for dusj og skift.

Visit Dalen har tidlegare satt i gang eit arbeid med eit sykkelkart der formålet var å synleggjere sykkelruter, turmål, overnattingsplassar og attraksjonar. Dette arbeidet bør vidareutviklast og løftast opp slik at det både kan brukast av besøkande og innbyggjarane. Med ei digital løysing bør det også vere gode høve for å kunne få inn innspel til sykkelkartet frå lokale om tips og spennande område.

4.1.4 Fysisk tilrettelegging

Fysisk tilrettelegging er eit heilskapleg satsingsområde som er viktige for dei tre føregåande målgruppene og innsatsområdene.

Det er særleg tre ting som har kome fram i denne prosessen:

- Sykkelparkering, gjerne med ladepunkt for el-syklar
- Trafikksikkerheit
- Sykkelvegnett med oversikt over kvar det bør prioriterast tiltak.



Marius Gjøstein i parkeringselskapet Apcoa tester sykkelparkeringen som er plassert på Majorstuen i Oslo. Foto: Apcoa

Disse boksene er sykkeltyvens verste fiende: Nå ruller Bikely-gründeren inn i nye markeder

Trondheim-selskapet kom ikke til enighet med kommunen, men er i gang med private partnere i hovedstaden. Nå snuser sykkelparkeringsstartupen Bikely på internasjonal ekspansjon.

Figur 4-2. Skjermdump frå nettavisa shifter.no. Bikely tilbyr låsbare og trygg sykkelparkering som kan åpnas og lukkas med mobiltelefonen. Kilde: <https://shifter.no/nyheter/disse-boksene-er-sykkeltuyens-verste-fiende-na-ruller-bikely-grnderen-inn-i-nye-markeder/214237?fbclid=IwAR07ioEshQNPEZhpzDt096IQvYbkHQa5aaxAOaxH-WStXZqD29id4xGCm1w>.



Figur 4-3 Ein tidlegare bilparkeringsplass gir plass til mange syklar. Foto Geir Christensen

5 Oppsummering og forslag til vidare satsing Sykkelbygda Dalen

5.1 Enkle tiltak – kort sikt

- Etablering av sykkelparkering ved skulen, barnehagen, helsesenter, sentrum og brygga
- Etablering av ladepunkt og verktøystasjonar - gjerne i kombinasjon med sykkelparkering
- Servicestasjon i samarbeid med verkstad
- Sykkelmekkestasjon i samarbeid med ungdomsklubben
- Sykkeldag
- Sykkelløp
- Etablering av sykkelteiler
- Tilskot til vinterdekk (med krav om at brukarane må svare på nokon undersøkingar om ordninga)
- Utvikle ein applikasjon i samarbeid med elevar ved ungdomsskule/vidaregåande som kan informere om sykkelruter, turar, løyper, parkering, utleige, verktøykasser, verkstad, brøyta veg, overnattingsplassar, aktivitetar som kan gjerast med sykkel m.m.
- Fleire delesyklar til tilsette ved arbeidsplassane på Dalen , kanskje låne frå Frivilligsentralen i første omgang
- Merking av «Takk for at du sykklar» i asfalten på gang- og sykkelveggar som motivasjonstiltak
- Innkjøp av sykkel ved helseheimen



Figur 5-1. Sykkeltaxi (Foto: Chritiania Bike)



Figur 5-2. MotiView – Sykkel og film som motivasjon, trim og trivsel. Med MotiView kan eldre sykle seg gjennom barndomsminne. Henta frå NSCC (smartcarecluster.no)

5.2 Større tiltak – lengre sikt

- Sykkelbane eller pumptrackbane ved skulen som oppmodar til sykkelleik
- Sykkelløype i skogen
- Leasingavtale for el-sykkel
- Innkjøp av sykklar
- Skilting av sykkelruter og -løyper
- Utviding av utleie frå turistkontoret i sentrum/brygga med eksempelvis sykkeltraller, barnesete, telt, soveposar m.m.
- Utleigestasjon som er enkel å bruke – UU – låsbar sykkelstasjon
- Rullering av kommunen sin trafikksikringsplan i 2022 med aktiv bruk av forprosjekt sykkelbygda Dalen . Sjå på nye løysingar ved kryssing til Elvarheim og i krysset Hotellvegen x Storvegen og gangkryssing Storvegen ved Revahaugvegen, utnytte areal ved barnehage og helse- og omsorgssenteret for å lage ein betre tilkomst, parkering, og tydeleggjere areal for gåande og syklande. Fokus på oversiktlege kryss og tiltak som dempar farten.
- Sykkelkart som synar kvar det er mogleg å sykle og løysningar langs sykkelvegnettet. Kan også legge inn kvar det skal gjerast tiltak.
- Innfartsparkering
- Gjere om nokon av parkeringsplassane til sykkelparkering og parklets
 - Involvere elever ved ungdomsskulen eller vidaregåande for å utforme parklets
- Utvikling og utforming av området ved skulane og Moen gard med fokus på uteareal, sykkel og trafikksikkerheit (etablere hjartesonar rundt skulane og sentrale målpunkt for barn)
- Snarvegprosjekt for å kartlegge rørslemønster for gåande og syklande, kartlegge viktige gangaksar og snarvegar
- «Dalentralla» – traller som kan stå ved butikkane i sentrum og som folk kan bruke for å trille varer heim frå matbutikken eller blomsterbutikken
- Lage taubane eller heis opp til Eidsborg og Skafså (ref. Holmestrand)

5.3 Drift og vedlikehald

- Utarbeide plan og rutinar for vedlikehald og drift for å sikre kvalitet og funksjon
- Godt vintervedlikehald og vårreingjering slik at det er enkelt å velje å sykle heile året
- GPS på same måte som man har for løypekøyning for ski – ser kor det er brøyta
- Sykkelparkeringar blir vedlikehalde og ser trivelege ut
- Utleigesykklar er lett tilgjengelege i sommarhalvåret
- Informasjon blir jamleg oppdatert
- Tilbakemelding frå innbyggjarane og andre gjennom «bygdemelding», ein mogleg teneste frå kommunen kvar ein raskt og enkelt kan melde ifrå om feil og manglar



Figur 5-3. Sykkelmekkestasjon.

5.4 Aktivitetar, informasjon og kunnskap

- Haldningsskapande arbeid og arrangement
 - Trafikkopplæring ved skolen — Sykkelsertifikat- 4. klasse
 - Tour of Norway for Kids
 - Sykle til jobben
 - Organisert spinning ved arbeidsplassane
 - Gulltrim/konkurransar arrangert av frivilligsentralen, idrettslaget eller liknande
 - Andre konkurransar som skaper fellesskap og vekker konkurranseinstinkt, eksempelvis konkurranse mellom verksemder — best i bruk av sykkel på jobb
 - Få med lokale aktørar slik at man kan arrangere sykkelmekkebistand
 - Sykkelsynleggjering på Dalsmarken eller andre arrangement på Dalen
 - Gateløp, sykkelstafett eller andre morosame hendingar for alle aldrar
- Gjennomføring av teljingar, observasjonar og spørjeundersøkingar for å skaffe grunnlag om dagens sykkel- og gangbruk
- Dokumentasjon av sykkelaktivitetar med barn, ungdom, vaksne og eldre
- Synleggjere sykkelparken hos Frivilligsentralen og høve til å melde seg som sykkelvenn for eldre på helseheimen
- Samarbeid om prosjekt mellom offentlege og private aktørar eller lag og organisasjonar
- Bygge opp kompetanse korleis jobbe med grøn mobilitet (sykkel og gange), stadutvikling, omdømme osv. i små kommunar.



Figur 5-4. Teljingar av syklende og gåande kan gi mykje informasjon om utvikling før og etter tiltak vert sett i gong. Foto : <https://trafikkregistrering.no/telling-av-sykler/>

6 Gjennomføring og levedyktigheit

For å kunne auke bruk av sykkel og gange må det vere god politisk forankring og vilje til å setje av ressursar for gjennomføring av tiltak. I tillegg må det jobbast med å byggje ein sykkelkultur som innbygarane kjenner seg igjen i og tar eigarskap til.

I forprosjektet har vi hatt verkstadar med brei deltaking frå ulike brukargrupper og organisasjonar. For å lukkast med målsettingane våre må brukargruppene få nok informasjon og høve til medverknad i utforming av tilbod og fysiske tiltak.

Satsing på Sykkelbygda Dalen må følgast opp i ein heilskapleg samanheng gjennom blant anna;

- Kommuneplan
- Trafikksikringsplan
- Reguleringsplan
- Utvikling av tenester og tilbod innan, helse, fritid, reiseliv og turisme mm.

Elles har Statens Vegvesen utvikla eit konsept – Vita Velo – som har fokus på arkitektur og gleda ved å sykle. Målsetjinga er å auke talet på syklande, både blant lokale og tilreisande, og finne lokale løysingar i kommunar og fylkeskommunar.

Under er det ein modell som syner ulike moment som kan takast med i planlegging og gjennomføring av tiltak:

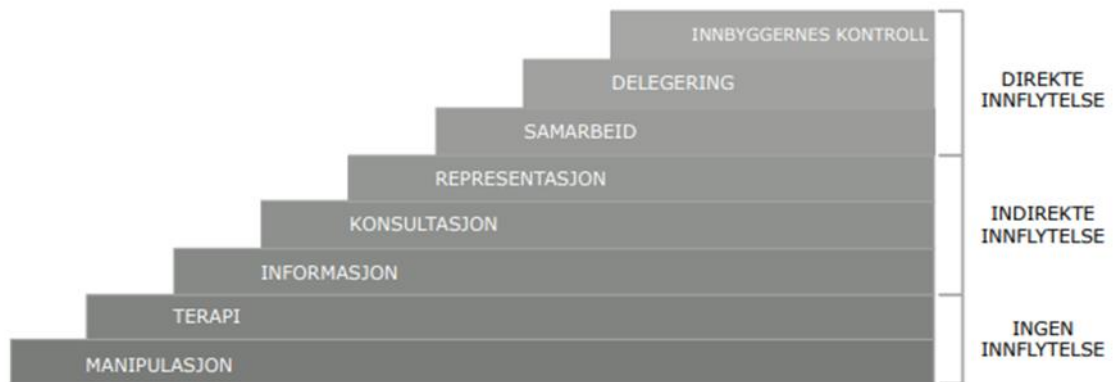


Figur 6-1. Modell for systematisk planlegging av sykkelruter, tilrettelegging og informasjon. Figur er lånt frå Evalueringsrapporten om Vita velo laget av SA-HO Prosjektledelse (<https://www.sa-ho.no/>).

6.1 Involvering og lokal medverknad

Målgruppe er definert til personar mellom 8 og 80 år – i praksis famnar det om alle som bur eller besøker Dalen. Ved planlegging av tiltak er det viktig å få med brukargruppene og gi dei høve til medverknad. Det er forsøkt gjort i forprosjekt, og bør følgast opp i vidare satsing.

Under er ein modell som syner graden av medverknad og høve til å påverke prosessar. I praktisk planlegging og gjennomføring er det fint å bruke denne modellen som eit verktøy for å sikre at lokal medverknad og engasjement vert følgt opp.



Figur 6-2. Medverknadsstige, Arnstein 1969. Modell som synleggjer grad av medverknad og påverknad.

6.2 Gjennomføring av tiltak

Gjennomføring av tiltak avhenger av planlegging, økonomi og prioriteringar. Det er ein føresetnad at det er politisk vilje, at administrasjon følgjer opp og at brukargruppene fortsatt er engasjert og delaktig i satsinga.

Frå verkstad 1 kom det inn mange gode innspel og tankar. Mange hadde konkrete forslag og var opptatt av at alle grupper skal involverast.

Viktige poeng som må inkluderast i satsinga:

- Satsing skal forankrast i fleire kommunale planar
- Viktig med involvering av alle målgrupper, særleg barn og unge for å forstå deira behov og ønskje om eit godt tilbod
- Jobbe med kampanjar og haldningsskapande arbeid
- Synleggjering av satsinga og samanhengen med anna planarbeid
- Frå planar til fysisk tilrettelegging

Aktuelle høringsinstansar

Grupper som bør involverast er avhengig av tiltak og prosjekt. Nedanfor er det lista opp ulike aktørar.

Politisk	Offentleg	Lag og organisasjonar	Næring
Kommunestyret	Skule	Idrettslag	Dalen Næringsssamskipnad
Formannskapet	Barnehage	Ungdomsklubben	Brunvoll Mar-El
Administrasjonsutvalet	FAU og SAU – skule	Pensjonistforeining	Dalen Mekaniske AS
OKI (oppvekst og kultur og Idrett)	Foreldreutval i barnehage		Vest-Telemark museum
Helse og sosialutvalet	Vidaregåande skule		
LMT (Landbruk, miljø og teknisk)	Frivilligsentralen		
Eldreådet	Visit Dalen/ Telemark		
Ungdomsrådet			
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne			

6.3 Politisk forankring

Forprosjektrapport skal gi grunnlag for å vurdere om ein skal satse vidare på Sykkelygda Dalen. Kartlegging av behov, moglegheiter for auka aktivitet og forslag til tiltak dannar eit slikt grunnlag.

Kostnadar og moglege finansieringsordningar er og nyttig informasjon for å kunne ta avgjerd om vidare satsing

Det vil vere naturleg å orientere politikarane om arbeidet med Sykkelygda Dalen, med utgangspunkt i rapport frå forprosjekt, og få signal om at ein skal gå vidare med satsinga.

1. Politisk forankring
2. Høyring – brukargrupper, lag og organisasjonar, politiske råd og utval, næring, reiseliv mm.
3. Innspel og utarbeiding av strategidokument
4. Vedtak strategi med forslag til konkrete tiltak

6.4 Finansiering

Finansiering av tiltak vil vere ved bruk av offentlege og private midlar. For at innbygarane skal få høve til både medverknad og eigarskap til enkeltprosjekt, kan det vere fint å ha dugnadsarbeid på enkelte prosjekt. Tokke kommune er initiativtakar og må setje av ressursar til planlegging, finansiering og gjennomføring. Arbeidet kan gjerast av kommunen åleine eller i samarbeid med andre. Søknadar om ekstern finansiering bør vere ei prioritert oppgåve, slik at kommunen kan dra nytte av dei ordningane som finnas for å legge best mogleg til rette for auka sykkel og gange.

Tilskot og søknadsmidlar kan være:

- Kommunale midlar
- Fylkeskommunale midlar
- Regionale fond
- Statlege ordningar
 - Klimasats
 - Folkehelse
 - Andre
- Innovasjon Norge
- Statens Vegvesen
- DOGA – designstønad og DIP midlar (designdrevet innovasjonsprogram)
- Sparebankstiftelsen
- Fond – ulike organisasjonar

7 Veggen vidare

7.1 Tidsplan med aktivitetar

Tidspunkt	Aktivitet	Kven	Merknad
Haust 2021	Forankring og høyring	Politiske råd og utval Lag og organisasjonar Næring Reiseliv Andre	Mål om størst mogleg deltaking- alle innbyggjarar er i målgruppa
Haust 2021	Søknadar om ekstern finansiering av tiltak	Tokke kommune Tokke kommune i samarbeid med andre	Søknadar kan sendast sjølv om vedtak ikkje er på plass
Haust 2021	Vedtak om å satse på Sykkkelbygda Dalen	Kommunestyret	Formelt grunnlag for å arbeide vidare med tiltak
Haust 2021	Finansiering tiltak	Kommunestyret	Setje av ressursar i budsjett til oppfølging av tiltak
Haust/ Vinter 2021/2022	Strategi med utgangspunkt i forprosjektrapport og innspel i høyringsrunde	Kommunestyret	Prioritering av tiltak i strategidokument Implementere satsingar i aktuelle planer
Vinter 2022	Planlegging tiltak	Administrasjon	Avhenger av vedtak og finansiering
Vår-haust 2022	Gjennomføring tiltak	Tokke kommune eller aktuell leverandør	
Haust 2022	Evaluering og vidare framdrift	Tokke kommune	Finansiering og plan for vidare gjennomføring

8 Vedlegg

1. Notat- levering fase 1
2. Befolkningsanalyse Dalen
3. Oversikt aktuell søknadsordningar