

Organisasjonsnummer: 944117784
Foretaksnavn: Kongsvinger kommune
Navn: Hege Nordby
Kontonummer: 71120508576
Adresse: Rådhusplassen 3
Postnr.: 2212 Kongsvinger
Telefon: 62 87 40 00
Mobiltelefon: 99592836
E-post: hege.nordby@kongsvinger.kommune.no

Mottaker: Miljødirektoratet
Kopimottaker: Fylkesmannen i Hedmark

SØKNAD

REFERANSENR.: 18S796A6

Bli glad i å sykle, selv med utfordrende topografi

Type tiltak: Klimavennlig transport - gjennomføring av tiltak

Beskriv tiltaket, med vekt på hvem, hva, hvor og hvordan:

Kongsvinger kommune ønsker å benytte el-sykkel i arbeidet med få fram gleden ved å sykle selv med en utfordrende topografi. Ideen går ut på å kjøpe inn el-sykler som kan lånes ut til ansatte som ønsker å være med på testordningen. Det er også ønskelig å knytte til seg det lokale næringsliv slik at de også kan melde på sin bedrift for å teste ut syklene. Målet er å øke andel syklende hele året og dermed øke folkehelsen både for den som sykler og for innbyggerne generelt;

- gjennom reduksjon i klimagassutslipp som gir bedre luftkvalitet og livskvalitet
- gjennom økt fysisk aktivitet som gir bedre helse og livskvalitet
- gjennom reduksjon av støy som gir bedre livskvalitet

I tillegg til økt folkehelse kan testordningen føre til et bedre bymiljø gjennom at flere "kwitter" seg med bilen sin eller reduserer antall biler per husstand. Som igjen vil bedre luft- og miljøkvaliteten, samtidig som færre biler vil frigjøre p-plasser som igjen kan benyttes til andre klimavennlige formål.

Hvordan vil tiltaket gi reduksjon i klimagassutslippene?

I forbindelse med Kongsvinger 2050 er det kjørt mobilitetsanalyser som viser potensialet for sykling og gåing fra 11 ulike målpunkt i byen. Analysen er vedlagt. Kort fortalt bor 23 % av de sysselsatte i Kongsvinger bare 2 km eller mindre fra arbeidsplassen sin. Videre viser statistikken at 31 % har mindre enn 3 km til arbeidsplassen, mens 43 % har mindre enn 5 km til arbeidsplassen. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013 viser at en gjennomsnittlig gåtur var på 2,2 km, mens en gjennomsnittlig sykkelreise var på 5,1 km. Dette viser at det er et stort potensial for at flere skal gå og sykle i Kongsvinger i fremtiden. Også tellingene av gående og syklende indikerer at det er en lav andel gående og syklende i Kongsvinger. Dette inntrykket forsterker seg når vi ser på fordelingen av bilreiser som både starter og slutter i Kongsvinger by - mange av bilturene slutter i naboombådene. Vi oppgir intet tall for hvor mange bilturer som bør kunne overføres til gange og sykling, men alt i alt synes det åpenbart at det er mulig å øke andelen som går og sykler i fremtiden. Dette vil være en stor fordel med tanke på både forurensing og byliv, da det

er beregnet en trafikkvekst på cirka 40 % frem mot 2050 dersom utviklingen fortsetter i samme spor som i dag.

Hvilke virkninger, i tillegg til reduksjon i klimagassutslipp, vil tiltaket ha?

Virkningene vil i hovedsak være positive både for klima, byliv og folkehelse, men økt sykkelbruk krever også at det legges til rette for trygg framkommelighet både sommer og vinter. Dette vil legge press på vedlikehold- og brøytebudsjettene. I tillegg må kommunene og bedrifter planlegge parkeringsmuligheter for el-sykkel både sommer og vinter. Dette er viktig med tanke på forlenge sykkelens "holdbarhet" Ladepakken krever at sykkel bør stå inne og dermed er det behov for å etablere "sykkelhotell"

Det er et mål at tiltakene som får støtte skal ha spredningspotensial og overføringsverdi til andre fagområder eller kommuner, og være nyskapende ved å prøve ut nye løsninger. Hvordan kan tiltaket bidra til noe av dette?

Testordningen skal gjelde både for offentlige ansatte og for ansatte i lokale bedrifter. Dette skal vi få til gjennom et klimanettverk som er under etablering mellom 7sterke, som er en forening med 80 bedrifter i 7 kommuner, og alle regionens ordførere. Klimanettverket er et ledd i arbeidet med å etablere en regional miljø- og klimastrategi for Kongsvingerregionen hvor målet er å bli klimanøytral i 2025/30.

Tiltaket vil medføre endringer i aktivitet eller utslipp. I den grad det er mulig å tallfeste effekten av tiltaket bør det foretas registreringer eller tellinger før og etter tiltaket er gjennomført. Hvilke registreringer eller tellinger kan gjennomføres for å fange opp effekten av tiltaket?

Det må gjennomføres en ny reisevaneundersøkelse etter testperioden på tre år. I tillegg skal det utplasseres sykkeltegn rundt om i byen for å følge med i utviklingen. Etter første, andre og tredje år må det gjennomføres spørreundersøkelser om testperioden har medført noen mobiliseringsendring.

Hvordan er søknaden politisk forankret?

Søknaden er forankret i den administrative og politiske ledelse i kommunen. I Kongsvinger kommune er det den politiske komité for samfunnsutvikling som har ansvar for den regionale miljø- og klimastrategien og det er utpekt to politisk representanter som har et særlig politisk ansvar for og de har også mulighet til være delaktig i arbeidet.

Gjennomføring

Hvem skal eie og vedlikeholde tiltaket når tiltaket er gjennomført?

Strategiplanen Kongsvinger 2050 ble vedtatt av kommunestyret i Kongsvinger, fylkesrådet i Hedmark, Statens vegvesen og Byen vår Kongsvinger våren 2017. Samarbeidsavtalen ble undertegnet 17. august 2017. Strategien peker retning for fremtidig byutvikling, og nå starter den spennende jobben med å videreutvikle Kongsvinger by i retning av dette. Strategiplanen er vedlagt. Kongsvinger kommune er prosjekteier av Kongsvinger 2050 og av miljø- og klimastrategien og denne søknaden er et ledd i dette arbeidet. Ansvar for gjennomføring er ved søknadstidspunktet utviklingsenheten, som har ansvaret både for Kongsvinger 2050 og miljø- og klimastrategien. Kommunen ved utviklingsenheten vil stå som eiere av syklene og ha vedlikeholdsansvar for syklene. Det vil bli inngått vedlikeholdsavtale med sportsbutikken hvor syklene blir kjøpt.

Første evaluering vil skje etter et år, men testperioden vil måtte gå over tre år, slik at flere tjenester/bedrifter får mulighet til å delta.

Underveis må det vurderes om det skal anskaffes flere sykler slik at flere har mulighet til å være med i testperioden

Hva er forventede driftsoppgaver og årlige driftsutgifter?

Pris på driftsavtaler per sykkel er 1500,-

Pris på piggdekk/vinterdekk er 750.-

Pris på sykkelhjelm er 900,-

Pris på "sykkelhotell" er 100 000,-

Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?

Testperiode 1 skal igangsettes ved åpning av en ny ungdomsskole (KUSK), hvor alle ungdommene i kommunen skal gå. Perioden blir da august 2018-juni 2019 og det betyr at syklene både blir testet ut på vinter- og sommerføre. I tillegg får vi erfart om vedlikeholdet blir større på vinteren enn sommeren eller omvendt.

Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:

Verve interesserte deltakere og gjøre ferdig kontrakt for underskrivning (dette gjøres i forkant av mulig tilsagn)

Innhente pris på ulike sykler og "sykkelhotell" (dette gjøres i forkant av mulig tilsagn)

Utarbeide evalueringsskjema (dette gjøres i forkant av mulig tilsagn)

Tilsagn på søknaden (tidspunktet hvor vi kan kjøpe sykler og "sykkelhotell")

Inngå serviceavtale med sportsbutikk

Utplassere "sykkelhotellet"

Utplassere måleapparat

Igangsette test 1 august 2018

Avslutte test 1 juni 2019

Evaluere

Igangsette test 2 august 2019

Avslutte test 2 juni 2020

Evaluere

Igangsette test 3 august 2020

Avslutte test 3 juni 2021

Evaluere

Beskriv hvorfor økonomisk støtte vil være utløsende for at tiltaket blir gjennomført:

Kongsvinger er en lavinntekstkommune med 95% av landsgjennomsnittet i inntekter. Dette innebærer at kommunen skal levere like gode tjenester som øvrige kommuner, men med 5% lavere inntekt. For 2016 utgjorde dette 47 MNOK, så det stilles høyere krav til kommunens tjenesteproduksjon. Økningen i demografikostnader vil treffe kommunen hardt allerede i 2021 og for å opprettholde gode velferdstjenester for dagens så vel som morgendagens innbyggere, må Kongsvinger kommune omstille og tilpasse tjenestene i tråd med nye forutsetninger og rammebetingelser. Og det er viktig at det arbeides godt innenfor forebygging slik innbyggerne står i arbeid lengst mulig og holder seg friske. Med bakgrunn i den økonomiske situasjonen må kommunen være god på å søke midler til prosjekt som ligger innenfor kommunens strategiske områder og det er flott at kommunene kan søke klimasatmidler som kan være med på å igangsette tiltak som ikke hadde vært mulig å prioritere hvis det ikke var mulig å få starthjelp. Hvis prosjektet oppnår sitt mål om at flere blir glad i sykle og kjøper sin egen sykkel /el-sykkel og sykler på jobb så vil det bli en bærekraftgevinst, som betyr at det blir en sosialgevinst (folkehelse og bymiljø), miljøgevinst (reduert klimagassutslipp) og økonomigevinst (reduserte kostnader for hver enket som erstatter bilen med en sykkel og på lengre sikt reduserte kostnader for det offentlige i og med en økt helseeffekt).

Kostnadsoverslag / Budsjett

| Utgifter til gjennomføring av tiltaket | Beløp uten mva |
|---|----------------|
| Innkjøp av elsykler, 10 stk | 220 000 |
| Vintersykling, dekk og utstyr (hjelmer) | 20 000 |
| Service- /vedlikeholdavtale , pr år | 15 000 |
| Etablere sykkehotell ved skolen | 100 000 |
| Total sum | 355 000 |

Finansiering

| Finansiering av tiltak | Beløp uten mva |
|---|----------------|
| Samlet kostnad ved tiltak(ene) | 355 000 |
| - Andre offentlige tilskudd | 0 |
| - Annen finansiering | 0 |
| - Egne midler | 177 500 |
| = Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen | 177 500 |

Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Ja

"sykkelhotellet" kan tas ut, men det er uheldig for det er lurt at første testperioden viser hva som må til for at flere skal begynne å sykle og da må man se at sin dyrbare sykkel blir godt tatt vare på og det må være enkelt å sette den i fra seg.

Utdyping finansiering


Er noe av finansieringen annet enn kommunale midler eller klimasats-midler? Får eller har tiltaket mottatt eksterne midler av noe slag? Nei

Har tiltaket søkt/bedt om eksterne midler, men ikke fått svar enda? Nei

Har tiltaket søkt/bedt om andre offentlige midler, men ikke fått slik støtte? Nei

Vedlegg

 Antall bosatte i gitte avstander.jpg (Prosjektbeskrivelse)

 Mobilitet Kongsvinger 2050.png (Prosjektbeskrivelse)

Merknad:

Her er noen nyttige lenker. Den første lenken er til selve strategiplanen 2050 og Den andre lenken er selve mobiliseringsanalysen

<http://www.kongsvinger.kommune.no/Documents/Kunngj%c3%b8ringer/17-0357%20Kongssvinger-web-ny3.pdf>

https://websak.sorhedmark.no/innsyn_mote/wfdocument.ashx?journalpostid=2017011888&dokid=276380&versjon=1&variant=A&ct=RA-PDF

[sign] **Hege Nordby for Kongsvinger kommune**

Lvert 14.02.2018