

Organisasjonsnummer: 971045698
Foretaksnavn: Rogaland fylkeskommune
Navn: Rolf Michael Odland
Kontonummer: 32010550520
Adresse:
Postnr.: 4010 Stavanger
Mobiltelefon: 90697385
E-post: rolodland@rogfk.no

Flere søkere:

Eigersund, Helse- og omsorg, 944496394, Hans Olav Østebrød, hans.olav.oestebroed@eigersund.kommune.no, 93451266
Time, Næringsavdelingen, 859223672, Reidar Hebnes, reidar.hebnes@time.kommune.no, 97587654
Sandnes, Teknisk avdeling, 964965137, Leif Aarthun Ims, leif.aarthun.ims@sandnes.kommune.no, 90411383
Haugesund, Etat for byutvikling, 944073787, Lorna M Dyrkolbotn, lorna.dyrkolbotn@haugesund.kommune.no, 52743283
Stavanger, Avdeling Bymiljø og utbygging, 964965226, Imme Dirks Eskeland, imme.dirks.eskeland@stavanger.kommune.no, 95234112
Strand, Næringsavdelingen, 964978751, Tor Arne Johnsen, Tor.Arne.Johnsen@strand.kommune.no, 97740339
Klepp, Lokal utvikling, 864969682, Ragna Stakland Svela, ragna.stakland.svela@klepp.kommune.no, 91395911
Karmøy, Teknisk etat, driftsavd., 940791901, Lorna M Dyrkolbotn, lorna.dyrkolbotn@haugesund.kommune.no, 52743283
Randaberg, Tekniske tjenester, 934945514, Jorunn Bogevik, jb@randaberg.kommune.no, 90231636
Hå, Sentraladministrasjonene, 964969590, Ole von Erpecom Vikse, ole.vikse@ha.kommune.no, 51793011

Mottaker: Miljødirektoratet
Kopimottaker: Fylkesmannen i Rogaland

SØKNAD

REFERANSENØR.: 18SEB3D5

Integrering av sykkeldeling i mobilitetstilbudet

Type tiltak: Klimavennlig transport - gjennomføring av tiltak

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

Hva: Integrering av sykkeldeling i kollektivtilbudet for økt mobilitet for innbyggerne

For å løse innbyggernes behov for transport fra A til B - i motsetning til transport fra én holdeplass til en annen - må det offentlige tilby sykkeldeling som en integrert del av mobilitetstilbudet. Dersom innbyggerne kan få dekket sitt transportbehov fra hjemmet og helt frem til sin destinasjon ved å benytte et offentlig tilbud, vil færre benytte privatbil.

Det siste tiåret har sykkeldeling blitt stadig vanligere, og det er nå over 1.000 byer som har minst én sykkeldelingstjeneste. Sykling har gått fra å være en fritidssyssele til å bli et sentralt element i byers planer

om bærekraftig transport. De mest bærekraftige byer i fremtiden vil være de som lykkes med å overføre en stor andel av transportarbeidet til sykkel.

Idéen om å tilby gratis sykkelbruk som motvekt til bilens invasjon av byen, ble realisert av Provo, en gruppe anarkister, i Amsterdam 28. juli 1965. Dette initiativet ble imidlertid stanset av politiet, og fikk ingen støtte fra byens politikere.

Det var først i 2007, da Paris introduserte «Vélib», at sykkeldeling fikk vind i seilene. En viktig årsak til dette var at Paris' bystyre hadde fått bygget et omfattende sykkelveinett før sykkeldelingen ble introdusert. Paris' suksess åpnet øynene for mange andre byer, som i årene etter introduserte sine egne sykkeldelingsprosjekt, basert på samme teknologi.

Hvem: Rogaland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap Kolumbus er ansvarlig for det kollektive båt- og busstilbudet og har nylig blitt tildelt ansvaret for å utvikle et mobilitetstilbud som også inkluderer sykkel og gange.

Det er i dag et tilbud av ca. 200 el-sykler i Stavanger/Sandnes/Sola gjennom Bysykkelen AS. Bysykkelen AS eies av kommunene Stavanger, Sandnes og Sola, og er partner med Kolumbus. Dette antallet anses imidlertid å være utilstrekkelig for å kunne tilby sykkeldeling som en integrert del av mobilitetstilbudet. Rogaland fylkeskommune - sammen med de kommuner som er med i denne søknaden - søker derfor støtte fra Klimasats for å kunne tilby en kraftig økning i antallet sykler og ladestasjoner. Denne satsingen vil blant annet skje på basis av den erfaringen som Bysykkelen har opparbeidet.

Hvor: De 12 kommuner i Rogaland som er nevnt i søknaden.

Hvordan: Ved å integrere sykkeldeling i et komplett mobilitetstilbud, der tilgang til en sykkel er inkludert i billetten, og brukerdata fra syklene bidrar til å skreddersy tilbudet av sykler - antall og lokalisering - etter hvert som syklene brukes.

Hvordan vil tiltaket gi reduksjon i klimagassutslippene?

Som nevnt eksisterer i dag en sykkeldelingsordning gjennom Bysykkelen med ca. 200 el-sykler på Nord-Jæren. I rushtiden er det i dag ikke mulig å basere seg på at en sykkel er disponibel, med mindre man har gjort en avtale om det på forhånd.

For å benytte dagens sykkeldelingsordning, må man registre seg som bruker, og deretter reservere en sykkel. Når man kommer frem til sykkelen, må man logge inn med brukernavn og passord. Etter bruk må man sette sykkel på plass og logge seg ut.

Ordningen er med andre ord ikke enkel å benytte og ikke integrert i Kolumbus' billett app.

Det er åpenbart at det eksisterer barrierer i dagens ordning som gjør at få av våre kollektivreisende benytter sykkel som en del av sin reise.

Dette prosjektet vil gjøre sykler tilgjengelige på sentrale kollektivknutepunkt og utvalgte bo- og arbeidsplasser i fylkets byer og tettsteder, slik at når kunden stiger av bussen, toget eller båten står det sykler tilgjengelig for den neste etappen av reisen, enten til et nytt kollektivknutepunkt eller til endelig destinasjon.

Økt tilgjengelighet av sykler, og det at sykkelbruken er inkludert i billetten, vil øke etterspørselen og dermed bidra til mindre personbilbruk. Et eksempel: På Forus er det over 40.000 arbeidsplasser. Busstilbudet er utvidet de siste årene, men antallet reisende har stagnert og de siste årene gått ned, slik

at det i dag er stor ledig kapasitet i busstilbudet til/fra Forus.

Dette kan forklares med to forhold: Det store antallet gratis parkeringsplasser for ansatte, og den spredte utbyggingen av denne bydelen som medfører at kollektivtilbudet har en lav flatedekning.

Dersom man plasserer ut et større antall sykler på de mest benyttede holdeplassene på Forus, vil tidsbruken for de som reiser med buss+sykkel bli redusert markant sammenliknet med buss+gange. Dette vil resultere i at en andel av de som i dag reiser med privatbil vil se at tidsbruken med bil nå har blitt høyere enn buss+sykkel, som igjen vil medvirke til at flere vil velge bort privatbilen.

Dette vil dermed redusere klimagassutslippene. Beregninger (se vedlegg) viser at dersom et tiltak permanent flytter én reise fra privatbil til buss, vil dette resultere i en reduksjon i CO2 utslippene på ca. 930 kg/år, under forutsetning av ledig kapasitet på bussen.

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

I juni 2012 erklærte WHO og IARC at dieseleksos er kreftfremkallende (carcinogenic). Det er særlig NOX og sotpartikler (PM10 og PM2,5) bestående av ufullstendig forbrent karbon og karbonforbindelser, tungmetaller og svovel, som fører til astma, bronkitt, emfysem, hjerte- og karsykdommer og kreft.

Redusert bruk av privatbil vil ikke bare redusere klimagassutslippene, men også alle de ovennevnte utslipp knyttet til forbrenningsmotoren.

Videre vil tiltaket resultere i at flere benytter sykkel i stedet for privatbil, som også innebærer gevinster i form av bedre helse og bedre kondisjon, som igjen bidrar til å redusere sykefraværet.

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?

Rogaland fylkeskommune har vedtatt at Kolumbus ikke bare skal ha ansvar for båt- og busstilbudet i fylket, men ha ansvar for å utvikle et mobilitetstilbud til innbyggerne, herunder sykkel og gange. Det er ingen andre fylker som har gjort tilsvarende vedtak.

Det Rogaland fylkeskommune her søker støtte til vil med andre ord være første gang at et fylke påtar seg et slikt ansvar for å tilby en komplett reise, og ikke bare den delen av reisen som går fra én holdeplass til en annen.

Metoden og resultatene fra dette tiltaket vil med andre ord bli fulgt med interesse fra alle landets fylker.

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?

Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus sørger for løpende og nøyaktige registreringer av passasjerkilometer ved hjelp av automatisk passasjertellesystem (APC). Disse data forteller hvilken kapasitetsutnyttelse bussene til enhver tid har.

Videre vil det bli foretatt grundige registreringer av sykkelbruken gjennom baksystemet som basert på GPS data registrerer klokkeslett, fra, til, distanse, mm.

Samlet sett vil dette gi et svært godt bilde av effekten av å tilby sykkeldeling som en del av det offentlige tilbudet på bruken av busstilbudet, og dermed effekten på andelen reisende med privatbil.

Vi vil også hente inn relevante data fra siste Reisevaneundersøkelse i 2013, for sammenlikning med den neste RVU.

Hvordan er søknaden politisk forankret?

Rogaland fylkeskommune

Søknaden er forankret i vedtak i Fylkestinget den 13. juni 2017 i sak 16/19184 om organisering og finansiering av arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak i byområdet på Nord-Jæren. Vedtaket innebærer at Rogaland fylkeskommune delegerer ansvaret for planlegging, gjennomføring og evaluering av mobilitetstiltakene til Kolumbus. Dette vedtaket gir med andre ord Kolumbus ansvaret for tiltak for å øke andelen gange og sykkel.

Videre er søknaden forankret i Rogaland fylkeskommunes "Regionalplan for energi og klima i Rogaland", vedtatt 16. februar 2010, der fylkeskommunen har vedtatt et mål om å redusere klimagassutslippene med 550.000 tonn per år, av dette skal 30.000 tonn komme fra overføring fra privatbil til gange/sykkel.

Videre er søknaden forankret gjennom Byvekstavtale mellom kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Eigersund kommune

Kommunestyre sak 072/14 (Budsjett 2015 - økonomiplan 2015-2018).

I vedtaket står det: I løpet av 2015 utredes og ev. iverksettes en utleieordning av (el-) sykler til selvkost. Syklene skal være tilgjengelig ved jernbanestasjonen.

I Eigersund kommunes klima- og energiplan 2012-2020 er det flere relevante mål i denne sammenheng.

Time kommune

Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2016. Dessuten er ledergruppen ordfører, formannskap, og Styringsgruppen for byutvikling jevnlig blitt orientert om arbeidet mot å etablere el-sykkel ordningen på Bryne.

Klepp kommune

Kommunedelplan for fysisk aktivitet 2018-2029 "I Klepp sykler eller går me!", og Klima- og energiplan, vedtatt 2010, under rulling.

Stavanger kommune

Klima- og miljøplan 2010-2025 og i Sykkelstrategi for Stavanger kommune. Videre gjennom Byvekstavtale mellom kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Sandnes kommune

Miljøplan for Sandnes kommune 2015-2030 og vedtak om å satse på sykkel ved behandling av økonomiplanen 2018-2021. Videre gjennom Byvekstavtale mellom kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Strand kommune

Strategisk Næringsplan, samt politisk vedtak om å satse på sykkel i Strand kommune.

Haugesund kommune

Handlingsprogram for Sykkelbyen Haugesund-Karmøy 2018

Karmøy kommune

Handlingsprogram for Sykkelbyen Haugesund-Karmøy 2018

Randaberg kommune

Klimaplan for Randaberg, under rullering i 2018, samt Byvekstavtale mellom kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Hå kommune

Klima- og energiplanen, planprogram datert 14.09.2017

Gjesdal kommune

Gjesdal kommune har gjennom bred politisk forankring nedfelt i kommuneplan og budsjett- og økonomiplan, et mål om å utvikle Smart Gjesdal basert på miljøvennlige energi- og mobilitetsløsninger gjennom samarbeid med offentlige, private og frivillige.

Prosjektet som beskrives i denne søknad er en del av dette arbeid. Dette vil bli forsterket og understreket i den nye kommuneplan, som er under revidering. I tillegg har kommunen klimaplan og ENØK-plan som understøtter hovedbudskapet.

Sola kommune

Kommunens klimaplan, under utarbeiding, kommunens sykkelstrategi og Byvekstavtale mellom kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Gjennomføring

Hvem skal eie og vedlikeholde tiltaket når tiltaket er gjennomført?

Kommunene som er partnere i denne søknaden skal eie syklene og ladestasjonene. Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus skal gjennomføre en samlet anbudsutlysning for sykler og ladestasjoner, og deretter for både inneservice og uteservice av syklene og ladestasjonene.

Dette prosjektet gjennomføres som et mobilitetspåvirkende tiltak, som skal evalueres. Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus vil benytte en ekstern institusjon til denne evalueringen. Som del av evalueringen vil blant annet være en vurdering av om det er fylkeskommunen eller kommunene som skal eie og vedlikeholde sykler og ladestasjoner i fremtiden.

Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus vil uavhengig av eierskap av sykler og infrastruktur ha ansvaret for å utvikle og oppdatere baksystemene til sykkelordningen og integreringen i billett appen. Videre vil Kolumbus engasjere en ekstern institusjon for å foreta evalueringen av dette prosjektet.

Hva er forventede driftsoppgaver og årlige driftsutgifter?

Bsysykkelen har siden 2014 driftet en sykkelordning på Nord-Jæren bestående av ca. 200 el-sykler. Bsysykkelen har driftet ordningen basert på følgende tre hovedområder:

1. Uteservice

Dette består i å holde syklene rene, foreta enkle reparasjoner og ombringing av syklene (hente/bringe) Administrasjonssystemet indikerer om sykler befinner seg steder der de ikke skal være, og om det mangler sykler på steder som trenger sykler. Dette knyttes til rushtid og avtaler med bedrifter om et visst antall sykler i nærmere bestemte tidsrom.

2. Inneservice

Dette er sykkelverkstedet, som foretar alt av reparasjoner, både mekaniske og software-relaterte. Her benyttes mekanikere med spesialopplæring på de elektriske syklene.

3. Brukerstøtte

Brukerstøtte besvarer alle kundehenvendelser og klager.

I tillegg omfatter dette punktet:

- Overvåke systemet mht status sykler, alarmer og feilmeldinger, longtrip sykler, savnede sykler etc.
- Overvåke sykkelsystemet iht instruks mht ladestasjoner, service, rapporter etc avvik.
- Formidle daglig og løpende oppgaver og support til Uteservice.
- Kontakt verksted mht defekte sykler og ladepunkt.
- Løpende support til verksted.

Erfaringsdata fra de tre årene Bysykkelen har driftet denne sykkeldelingspiloten er følgende:

Inneservice per el-sykkel per år: 6.600 kr

Dette omfatter all service, reparasjon, hærverk, oppdateringer av software, etc.

Uteservice per el-sykkel per år: 1.920 kr.

Dette omfatter alt daglig renhold av syklene, hente sykler som er forlatt, fylle opp ladestasjoner som er tomme, og hente sykler der det står for mange.

Brukerstøtte per el-sykkel per år: 180 kr.

Samlet servicekostnad per el-sykkel per år: 8.700 kr.

Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?

Ved et positivt tilsagn, vil Rogaland fylkeskommune innhente priser på el-sykler og ladestasjoner så raskt det lar seg gjøre. Det vil ta 3-4 måneder før kontrakt er signert.

Deretter vil vi starte arbeidet med å etablere ladestasjonene. Dette arbeidet vil involvere hver enkelt kommune, og vil kunne ta 3-5 måneder å fullføre. Parallelt med dette arbeidet vil Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus foreta nødvendige endringer i sin billett app, slik at kollektivreisende kan benytte sin buss/båtbillett for å få tilgang på en el-sykkel. Disse endringene vil blant annet omfatte utforming av incentiver i appen som gjør det gunstig for brukerne å sette el-sykkelen på plass i en ladestasjon etter bruk, i stedet for å sette den fra seg et vilkårlig sted.

Legger vi til grunn et positivt svar fra Klimasats i vår, vil mye av det ovennevnte være fullført innen utgangen av 2018.

Deretter vil sykkeldelingsordningen herunder baksystemet bli testet i liten skala, før det vil bli satt i full drift. Etter ca. 12 måneders drift vil prosjektet bli evaluert, og videre organisering vil bli basert på denne evalueringsrapporten.

Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:

Prosjektplan for Integrasjon av sykkeldeling i kollektivtilbudet for økt mobilitet for innbyggerne

Fase 1: Kontraktsinngåelser; måned 1 til 4 etter tilsagn.

Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus vil lyse ut på anbud leveransen av det samlede antallet sykler og ladestasjoner, som vil omfatte brukerstøtte. Det vil bli lyst ut anbud på elektrikerarbeidet for å koble ladestasjoner til strømmettet. Videre vil Kolumbus be om tilbud på evaluering av tiltaket og inngå avtale med ekstern leverandør for dette oppdraget.

Videre vil Kolumbus lyse ut på anbud avtaler om vedlikehold og service av sykler og ladestasjoner.

Fase 2: Levering og utplassering; måned 5 til 9 etter tilsagn.

Når avtaler er inngått, vil leveringsplan for sykler og ladestasjoner for den enkelte kommune kunne tidfestes nærmere. På dette grunnlag vil Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus og respektive kommuner utarbeide planer for lokalisering og tilrettelegging for ladestasjonene i hver kommune.

I denne fase vil dessuten Kolumbus sørge for å utvikle og tilpasse sine applikasjoner til sykkedelingsordningen. Prinsippet vil være at har man buss- eller båtbillett, vil denne også gjelde for en sykkel. Kolumbus vil i denne fasen inngå avtale med en leverandør for å utvikle et baksystem som sørger for å innhente brukerdata på en måte som ivaretar personvern hensyn og som gir Kolumbus mulighet til å analysere bruken av syklene.

Oppstart forventes å være innen 9 måneder etter positivt tilsagn fra Klimasats.

Fase 3: Drift og evaluering, måned 10 til 22 etter tilsagn.

Om lag etter 12 måneders drift vil perioden som skal evalueres være avsluttet, og evalueringsrapport vil bli ferdigstilt. Det vil bli lagt vekt på å registrere alle avvik i perioden, for å etablere en avvikskatalog med tilhørende avbøtende tiltak. Denne rapporten vil være sentral ved vurderingen av videre organisering av sykkedelingsordningen.

Denne rapporten vil i tillegg danne grunnlag for erfaringsdeling med alle interesserte parter.

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

Som nevnt har kommunene på Nord-Jæren - gjennom Bysykkelen - erfaring fra 2014 med en sykkedelingsordning. Ordningen omfatter kun 200 el-sykler, og det er ofte få ledige sykler.

En sykkedelingsordning har åpenbare nettverkseffekter: desto flere sykler og ladestasjoner, desto oftere vil hver enkelt sykkel bli brukt, fordi våre kollektivreisende vil oppdage at det nå er ledige sykler på de tidspunkt og steder kunden trenger sykkelen.

En integrering i Kolumbus' billett-app vil gjøre det lettere for kollektivreisende å benytte el-sykler i sykkedelingsordningen, både fordi det da vil være inkludert i billetten, og fordi billetten brukes til å låse opp sykkelen med.

Nettverkseffektene er ikke bare en viktig årsak til at man må ha et visst minimum sykler for å tilfredstille etterspørselen, det er også en viktig årsak til at det er Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus som koordinerer denne søknaden: hvis det skulle være helt avhengig av den enkelte kommune, kunne dette resultere i at ulike og ikke-kompatible ladeløsninger ble valgt, og at kommunene hadde ulike tidspunkt for lansering av hver sin sykkedelingsordning.

De ulike kommunale sykkeldeordningene ville heller ikke være integrert i buss- eller båtbilletten, og dermed ville det vært både dyrere og mindre praktisk å kunne benytte sykkel som en del av kollektivreisen.

Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus har imidlertid ikke midler til å finansiere en sykkedelingsordning med omtalte nettverkseffekter fullt ut, og det er derfor avgjørende for hele prosjektet at Klimasats bidrar økonomisk. Se også våre merknader knyttet til en eventuell reduksjon av støtten under punktet Finansiering.

Kostnadsoverslag / Budsjett

Utgifter til gjennomføring av tiltaket	Beløp uten mva
--	----------------

El-sykler	6 003 000
Ladestasjoner	4 645 800
Baksystem, integrering i billett app, samt evaluering	4 000 000
Service (estimert kostnad i testperioden på 1 år)	2 270 700
Total sum	16 919 500

Finansiering

Finansiering av tiltak	Beløp uten mva
Samlet kostnad ved tiltak(ene)	16 919 500
- Andre offentlige tilskudd	400 000
- Annen finansiering	500 000
- Egne midler	7 559 750
= Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen	8 459 750

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

Prosjektet kan gjennomføres med færre el-sykler og ladestasjoner (én sykkel krever to ladestasjoner), men en større reduksjon vil medføre at en vesentlig del av nettverkseffekten vil falle bort: en reduksjon fra for eksempel 50 til 40 ladestasjoner vil redusere antallet turkombinasjoner med elsyklene fra 2.450 til 1.560.

Det er dessuten et poeng at gjennom en samordning av alle interesserte kommuner i fylket, oppnås en synergieffekt på et vesentlig kostnadselement, nemlig baksystemet. Denne kostnaden er uavhengig av antallet sykler som er med i ordningen, og den er umulig å finansiere for én enkelt kommune. Samtidig er det først i kombinasjon med baksystemet (innhenting av brukerdata og analyse av disse, overvåking av status på sykler og ladestasjoner, integrering i billett appen, mm.) at sykkeldelingsordningen virkelig gir merverdi for kundene.

Ved å samordne kommunene i fylket har dermed fylkeskommunen utformet en presumtivt kostnadseffektiv modell for organisering av sykkeldelingsordninger som kan være av interesse også for andre fylker. Denne antakelsen vil for øvrig være sentral i evalueringen av prosjektet: Evalueringen vil avdekke om vår antakelse var rimelig.

Utdyping finansiering

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

Oppgi type midler, beløp og vilkår:

For Eigersund kommune: 400.000 kr i Sykkelbyprosjektet, som er et samarbeid mellom Eigersund kommune, Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

For Time kommune: Time kommune budsjetterer med ca. 500.000 kr i bidrag fra private aktører i kommunen.

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

- 📎 Reduksjon av CO2 utslipp ved overgang fra bil til buss.pdf (Annet)
- 📎 Prosjektet Integrering av sykkeldeling i mobilitetstilbudet - Finansiering.pdf (Økonomi/Finansiering)
- 📎 Prosjektet Integrering av sykkeldeling i mobilitetstilbudet - Detaljert kostnadsbudsjett.pdf (Økonomi/Finansiering)

Merknad:

Partner nr. 11:

Gjesdal kommune; Kultur og samfunn; Org. nr. 964978573; Årstein Skjæveland;
arstein.skjaeveland@gjesdal.kommune.no; 96047386.

NB! Gjesdal har allerede sendt inn en søknad til Klimasats der et element er basert på prinsippet om sykkeldeling, men Gjesdal slutter seg her til denne fellessøknaden, som representerer den løsningen som omtales i setningen «Kommunen ser etter en løsning hvor innbyggerne kan låne el-sykler» i kommunens egen søknad.

Årsaken er at Gjesdal kommune ønsker å se sitt initiativ plassert i en større sammenheng, i fellesskap med fylket og de andre kommunene.

Partner nr. 12:

Sola kommune; Eiendom; Org. nr. 948243113; Ingrid Lycke Austbø; ingrid.lycke.austbo@sola.kommune.no;
51653419

[sign] **Rolf Michael Odland** for Rogaland fylkeskommune

Lvert 15.02.2018