

**Foretaksnavn** Frogn Kommune

**Utfyller**

**Navn:** Liv Marit Engene

**Mottaker:** Miljødirektoratet

**Kopimottaker:** Statsforvalteren i Oslo og Viken

---

**SØKNAD**

**REFERANSENR.:** 20S3BF03

---

## Sykelhotell ved kollektivknutepunkt

**Type tiltak:** Klimavennlig transport - gjennomføring av tiltak

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

Drøbak tettsted har stor utpendling av arbeidsreisende med buss (60 %), Oslo og Ås/Ski hovedsaklig. Ekspressbuss til Oslo har avgang hvert 10. minutt i rushtid, og det er effektive bussruter også til nabokommunene. Det er særlig to knutepunkter der det er ønske om å få etablert sykkelparkeringer, Dyrløkke og Seiersten. Flere busslinjer har startpunkt på Seiersten.

Kommunen har arealer som kan brukes, - og på begge stedene (Seiersten og Dyrløkke).

**Hvordan vil tiltaket gi reduksjon i klimagassutslippene?**

Det bør minst være plass til 30-50 sykler, på hvert av de to stedene. Hvis 60 av de som i dag kjører med bil til jobb i stedet bruker sykkel/buss, gir det innspart ca. 130 tonn CO<sub>2</sub>-ekv pr. år.

Beregnet ut fra 140 g CO<sub>2</sub>-ekv. pr. km. Reiseavstand Seiersten-Oslo S er 35 km (hver vei), og 220 arbeidsdager pr. år.

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

Ved mindre bilbruk reduseres utslipp som f.eks NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> og partikler, utslipp som blant annet påvirker lokal luftkvalitet og eutrofiering.

Ellers vil en bedre tiltrettelegging trygg sykkelparkering senke terskelen for å bruke bussen, slik at folk som ønsker å bruke buss får tilbud som gjør det mer attraktivt og trygt å sykle 1-2 km inn til en god ekspressbussrute. Tiltaket vil fremme folkehelse og livskvalitet.

**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?**

Det har vært fokusert ensidig på sykkelhotell ved togstasjoner, men i mange kommuner er bussen det viktige offentlige transportmidlet.

Sykkelparkering ved viktige knutepunkter i buss-systemet "faller mellom to stoler", det er ingen som vil ta ansvar for å etablere det. Vi har vært i kontaktt med Ruter, og de ser behovet og er svært positive til at det etableres. De har imidlertid ikke midler til en delfinansiering.

Det er særlig bilkjøringen fra Sogsti-området som kommunen ønsker å motvirke, og Ruter har også påpekt

at det bør ha et tilbud for bussreisende, slik at det blir en enklere reise fra A-B. Vårt håp er at vi gjennom å etablere et tilbud kan vise at det kan gi utslag i brukere av bussen til Oslo i stedet for at det kjøres. Det er fremhevet av flere pendlere at problemet er trygg sykkelparkering.

Pendlerparkering på Måna har i lengre tid vært full. Og, tilbakemeldingen er at barnefamilier ikke får plass. Dette håper vi også å kunne løse ved alternativet med en trygg og attraktiv sykkelparkering sentralt i ft. barnehager. Det er to barnehager rett ved Seiersten. -Også barneskole for de som følger barna dit.

**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?**

Frogn vil sørge for at det foretas tellinger av våre trafikkbetjener, jevnlig. Vi vil også gjennomføre en brukerundersøkelse.

**Hvordan er søknaden politisk forankret?**

Det er sikret midler i kommunens handlingsplan for klima- og energiltak for perioden 2019-2022, med tilhørende tiltaksplan for 2020. Det er midler til sykkelhotell i år, forutsatt at det gis tilskudd eksternt.

Frogn har ikke tog, men anser at bussen er like viktig for Drøbaks kollektivtilbud som togtilbud er i andre kommuner.

## Gjennomføring

**Hvem skal eie og vedlikeholde tiltaket når tiltaket er gjennomført?**

Frogn kommune skal eie og vedlikeholde, og føre tilsyn med tiltakene jevnlig. Kommunen er grunneier, og kommunens driftspersonell vil drifte tiltaket.

**Hva er forventede driftsoppgaver og årlige driftsutgifter?**

Frogn kommune beregner normalt vedlikehold. Erfaring fra andre steder tilsier lave driftskostnader, da anlegget som er vurdert er solid.

**Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?**

Oppstart med planlegging ble påbegynt i fjor, og leverandør er kontaktet. Tomtearealet er vurdert og velegnet, og eid av kommunen som tidligere nevnt.

Utførelse er planlagt så snart tilsagn om midler kan komme, og være avsluttet tidligst mulig forsommer 2020 (mai/juni).

**Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:**

Anlegget må bestilles av enhet for samfunnsplanlegging, så snart tilsagnet er gitt, vår 2020. Samtidig kan markarbeid og støping av fundament oppstartes. Eiendomsseksjonen administrerer grunnarbeider, utførende er driftsenheten.

Leverandør vil kunne levere med kranbil, heise sykkelhotellet på plass og anlegget er klart til bruk.

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

Det er ikke mulig å få gjennomført tiltaket uten eksterne midler. Det er ikke kommunens ansvar alene å tilrettelegge for miljøvennlig transport, her bør det komme tilskudd fra eksterne.

## Budsjett

Kostnader	Beløp
Sykkelhotell, 2 stk.	570 000
Frakt/montering/strøm	50 000
Grunnarbeider og bunnplate (betong)	30 000
<b>Sum kostnader</b>	<b>650 000</b>

Finansiering	Beløp
Samlet kostnad	<b>650 000</b>
- Andre offentlige tilskudd	0
- Annen finansiering	0
- Egne midler	325 000
<b>Omsøkt tilskudd</b>	<b>325 000</b>

**Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Ja**  
**På hvilken måte?**

Det kan etableres bare ett sykkelhotell, dersom tilskuddet blir mindre. Da bør det kjøpes et som er større, slik at grunnlagsinvesteringen rekker lengre. Eksempelvis ett sykkelhotell for 100 sykler.

**Minste tilskuddssum for gjennomføring: 0**

**Eventuelle merknader:**

*Ikke utfyllt*

## Utdyping finansiering

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

## Vedlegg

*Ingen vedlegg*

**Merknad:**

Støtte til sykkelhotell er tatt bort fordi bompengavtalen sikrer kommunene med togstasjon støtte til sykkelhotell gjennom denne avtalen. Det mener vi vil være å forfordle kommuner som ikke har togstasjoner, men som har bussknutepunkter. Det fratar Frogn og andre kommuner mulighet til å etablere sykkelhotell som vil bidra til at flere sykler til og fra bussknutepunktet? Er sykkelhotell ved bussknutepunkter ivaretas ikke av noen støtteordninger eller avtaler nasjonalt eller regionalt (slik sykkelhoteller ved togstasjoner er). Målet er jo nullvekst i biltrafikk – at veksten i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange og sykkelhotell er et tiltak i denne retningen. Mange kommuner, som Frogn, har svært stram økonomi, og vi vil ikke kunne gjennomføre et tiltak med sykkelhotell tiltak uten klimasatsmidler.

Vi har hatt en dialog med Ruter bl.a. om plasseringen av sykkelhotell, i forhold til hvor det er mest behov. Ruter er svært positiv til å få på plass et sykkelhotell, men Ruter kan altså ikke bidra med midler.

Leveret 14.02.2020