

Møteinnkalling

Utval:	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
Møtestad:	Fjernmøte/video
Dato:	07.05.2020
Tid:	10:00

*Viktig: For å sikre at alt teknisk er på plass til møtestart, må alle vera logga på **frå kl. 09.30**.
Det vert sendt epost med lenkje til testrom/møterom i eigen sending.*

Program:

- 10.00-10.15 Opning av møte v/leiar Inge Fiskvik (namneoppprop osv)
- 10.15-12.00 Orientering - avd. for mobilitet og kollektivtransport:
- Kort informasjon om arbeidet med samordninga av TT-ordninga i Vestland fylkeskommune
 - Einerettar for drosje
v/spesialrådgjevar Nils Tore Eldegard, avd. MOB - stab
- Orientering - avd. for kultur, idrett og inkludering:
- Frivillig kulturliv/frivilligpolitikk for Vestland på tvers av sektorar - i samarbeid med Frivillighet Norge 2020
v/seniorrådgjevar Åge Avedal, KII - Kunst og kulturutvikling
- 12.00-12.30 Pause
- 12.30-14.30 Saksbehandling til møtet kan avsluttast

Forfallsmelding:

Alle medlemer vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Denne e-posten vil kome innan to dagar.

Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Til dette møtet har fylgjande forfall:

Sigrd Rønneberg - Varamedlem Ida Carlsen Eide er kalla inn, men har ikkje høve til å møta.
Egil Bru Overaa - vara er kalla inn

Innkallinga gjeld valde medlemer i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne.

Inge Fiskvik

leiar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 3/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 4/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 05.02.2020	2020/1931	
	Referatsaker		
RS 4/20	Økonomioversikt for rådet for menneske med nedsett funksjonsevne pr. 29.04.2020	2020/1931	
RS 5/20	Tilskot til inkludering og mangfald 2020 - tildeling	2020/1931	
RS 6/20	Tilskot til fysiske trafiktryggingstiltak 2020	2020/1931	
RS 7/20	Brosjyre Friluftsliv for alltid - statleg sikring og tilrettelegging av friluftlivsområder	2020/1931	
RS 8/20	Årsrapport 2019 - Kollektivstrategi for Hordaland	2020/1931	
RS 9/20	Folkehelseprofilar 2020. Ny kartløyising og oppdatering av status for Vestland	2020/41394	
	Politiske saker		
PS 7/20	Møteplan 2020 - oppdatering	2020/1931	
PS 8/20	Einerettar for drosje	2020/1931	
PS 9/20	Utviklingsplan for Vestland - regional planstrategi 2020-2024	2020/1931	
PS 10/20	Serviceinjene i Bergen - Aldersvenleg transport	2020/1931	
PS 11/20	Opplæring/konferanse for kommunale råd i Vestland	2020/1931	
PS 12/20	TT og arbeidsreiser	2020/1931	

Godkjenningssaker

GK 3/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saknr: 2020/1931-7
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	4/20	07.05.2020

Godkjenning av møteprotokoll frå møte i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 05.02.2020

Møteprotokoll frå møte i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 05.02.2020 er lagt ved saka.

Møteprotokoll

Utval:	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
Møtestad:	Utvalsalen 2.et, Fylkeshuset - Sandsli, Sandslihaugen 30, Bergen
Dato:	05.02.2020
Tid:	10:00-15.00

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Trude Brosvik	Nestleiar	KRF
Kjell Gitton Håland	Medlem	A
Gunnar Moland	Medlem	H
Gunn Åmdal Mongstad	Medlem	SP
Inge Øystein Aareskjold Fiskvik	Leiar	FFO
Bente Borghild Underthun	Medlem	SAFO
Egil Bru Overaa	Medlem	FFO
Anita H. Æsøy	Medlem	FFO
Sigrd Rønneberg	Medlem	SAFO

Merknader:

Ingen forfall meldt

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Hans Christian Engum	seniorrådgjevar SUD klima, miljø og folkehelse
Andreas Ask	rådgjevar SUD klima, miljø og folkehelse
Arvid Hauge	rådgjevar SUD, klima, miljø og folkehelse
Dagmar Reutz Hillestad	utvalssekretær

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 1/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 2/20	Møteprotokoll frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 27.11.2019	2020/1931	
	Referatsaker		
RS 1/20	Invitasjon til dialogmøte 24. januar 2020	2020/1928	
RS 2/20	Plan for prosess for sak om opplæringstilbod ved dei vidaregåande skulane i Vestland fylkeskommune	2020/228	
RS 3/20	Mål og strategiar - mandat og prosess	2019/146	
	Politiske saker		
PS 1/20	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - fastsetting av møteplan for året 2020	2020/1931	
PS 2/20	Invitasjonar og tema for orienteringar i rådsmøter i 2020	2020/1931	
PS 3/20	Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023	2020/1931	
PS 4/20	Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune	2020/1931	
PS 5/20	Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming	2020/1931	
PS 6/20	Kjøp av billetter på buss og båt	2020/1928	

Godkjenningssaker

GK 1/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Trude Brosvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å setje kjøp av billetter på buss/båt på sakskartet for inneverande møte. Saka vert lagt fram utan saksførelegg».

Avrøysting

Brosvik sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å setje kjøp av billetter på buss/båt på sakskartet for inneverande møte. Saka vert lagt fram utan saksførelegg.
Saklista vart godkjent med denne merknaden

GK 2/20 Møteprotokoll frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 27.11.2019

Saksprotokoll 05.02.2020 - Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Vedtak

Møteprotokollen vart godkjent utan merknader.

Referatsaker

RS 1/20 Invitasjon til dialogmøte 24. januar 2020

Saksprotokoll 5.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Vedtak

RS-sak 1/20 vart referert.

RS 2/20 Plan for prosess for sak om opplæringstilbod ved dei vidaregåande skulane i Vestland fylkeskommune

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Vedtak

RS-sak 2/20 vart referert.

RS 3/20 Mål og strategiar - mandat og prosess

Saksprotokoll i05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Vedtak

RS-sak 3/20 vart referert.

Politiske saker

PS 1/20 Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - fastsetting av møteplan for året 2020

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslaget til møteplan for rådet for året 2020 slik den ligg føre.

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Inge Fiskvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslag frå leiar til møteplan for året 2020 for rådet sine møter slik den ligg føre».

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtok einstemmig det framlagde forslaget frå leiar til møteplan for året 2020 for rådet sine møter.

Rådet gjorde vedtak om følgjande møter:

- 5. februar møtestad Bergen
- 25. mars møtestad Bergen
- 7. mai møtestad Leikanger
- 2. september møtestad Førde
- 21. oktober videomøte, lokasjon Bergen og Leikanger evt. Førde
- 2. desember møtestad Bergen

PS 2/20 Invitasjonar og tema for orienteringar i rådsmøter i 2020

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting.

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Inge Fiskvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslag frå leiar til tema og orienteringar i 2020 frå ulike avdelingar og seksjonar i fylkeskommunen».

Kjell Gitton Håland sette fram slikt forslag:

«Rådet må fylgje opp tidlegare vedtak om samarbeid med paraplyorganisasjonane når det gjeld opplæring i brukarmedverknad for rådsmedlemar i dei kommunale råda i Vestland. Eit slikt arrangement bør leggjast til Bergen i mai måned. Scandic Ørnen Hotel Bergen er eit godt tilrettelagt hotell for ei slik samling. Leiar og nestleiar vert valt til å representera rådet i arbeidsgruppa som skal stå føre ei slik opplæring.»

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslag frå leiar til tema og orienteringar i 2020 frå ulike avdelingar og seksjonar i fylkeskommunen.

Rådet må fylgje opp tidlegare vedtak om samarbeid med paraplyorganisasjonane når det gjeld opplæring i brukarmedverknad for rådsmedlemar i dei kommunale råda i Vestland.

Eit slikt arrangement bør leggjast til Bergen i mai måned. Scandic Ørnen Hotel Bergen er eit godt tilrettelagt hotell for ei slik samling. Leiar og nestleiar vert valt til å representera rådet i arbeidsgruppa som skal stå føre ei slik opplæring

PS 3/20 Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting i rådet.

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Inge Fiskvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil oppmoda om at fylket gjennomfører ei kartlegging av funksjonshemmedes behov når det gjelder tilgang til alle typer av kollektivtilbudet».

Trude Brosvik sette fram slikt forslag:

«RMNF viser til punkt 5.3.2 - universell utforming, og ber om at det vert vektlagt for all offentlig kommunikasjon. Særleg bør ein sikre at utfordringar kring korrespondansar vert ivareteke».

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil oppmoda om at fylket gjennomfører ei kartlegging av funksjonshemmedes behov når det gjelder tilgang til alle typer av kollektivtilbudet.

RMNF viser til punkt 5.3.2 - universell utforming, og ber om at det vert vektlagt for all offentlig kommunikasjon. Særleg bør ein sikre at utfordringar kring korrespondansar vert ivareteke.

PS 4/20 Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting i rådet.

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Inge Fiskvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tek saka til orientering».

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tek saka til orientering.

PS 5/20 Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting i rådet.

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Inge Fiskvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil påpeke viktigheten av å få en større andel av funksjonshemmede som aktivt deltagende i samfunnet. En ytterligere utbygging av bybanen er en nødvendighet for å få dette til. Bybanen har vist seg å være enklere å bruke for store grupper av funksjonshemmede enn tradisjonelle kollektivtilbud som har ekskludert grupper fra å bruke tilbudet fullt ut».

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil påpeke viktigheten av å få en større andel av funksjonshemmede som aktivt deltagende i samfunnet. En ytterligere utbygging av bybanen er en nødvendighet for å få dette til. Bybanen har vist seg å være enklere å bruke for store grupper av funksjonshemmede enn tradisjonelle kollektivtilbud som har ekskludert grupper fra å bruke tilbudet fullt ut.

PS 6/20 Kjøp av billetter på buss og båt

Saksprotokoll 05.02.2020 - rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Trude Brosvik sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne er gjort kjent med at bestilling og betaling av ein del bussruter ikkje har universell utforming, det vil seia at bussturen må tingast på førehand og betalast på nett. Det er ikkje alle som har tilgang til - eller meistarar - å kjøpe billetter på denne måten.

Desse vert «straffa» på to måtar:

- sidan det ikkje er plassgaranti på Nettbuss kan dei oppleve å bli avviste og ikkje få vere med
- å kjøpe billett om bord i bussen er vesentleg dyrare enn om ein kjøper på nett

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å sende saka over til hovedutval for samferdsel og mobilitet».

Avrøysting

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne er gjort kjent med at bestilling og betaling av ein del bussruter ikkje har universell utforming, det vil seia at bussturen må tingast på førehand og betalast på nett. Det er ikkje alle som har tilgang til - eller meistarar - å kjøpe billetter på denne måten.

Desse vert «straffa» på to måtar:

- sidan det ikkje er plassgaranti på Nettbuss kan dei oppleve å bli avviste og ikkje få vere med
- å kjøpe billett om bord i bussen er vesentleg dyrare enn om ein kjøper på nett

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å sende saka over til hovedutval for samferdsel og mobilitet.

Referatsaker

RS 4/20 Økonomioversikt for rådet for menneske med nedsett funksjonsevne pr. 29.04.2020

Saknr: 2020/1931-8
Saksbehandlar Dagmar Reutz Hillestad
Dato: 29.04.2020

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Økonomioversikt for rådet for menneske med nedsett funksjonsevne pr.
29.04.2020

100201: RMNF - Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	FORBRUK :	OVERSIKT:
ÅRSBUDSJETT 2020		515.000,-
MØTEGODTGJERSLE	8.670,-	
TAPT ARBEIDSFORTENESTE	10.145,-	
BILGODTGJERSLE	5.775,-	
KOSTGODTGJERSLE	5.777,-	
BEVERTNING/MAT	720,-	
REISEUTGIFTER	1.913,-	
OPPHALDSUTGIFTER	2.130,-	
ARBEIDSGIVERAVGIFT	3.232,-	
GÅVER TIL ANSATTE	320,-	-38.682,-
REKNESKAPSOVERSIKT pr. 29. april 2020		476.318,-

Saknr: 2020/1931-9
Saksbehandlar Dagmar Reutz Hillestad
Dato: 29.04.2020

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Tilskot til inkludering og mangfald 2020 - tildeling

Vedlagt er Tilskot til inkludering og mangfald 2020 - tildeling

Vedlegg:
Tilskot til inkludering og mangfald 2020 - tildeling

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for kultur, idrett og integrering		21.04.2020

Tilskot til Inkludering og mangfald 2020 - tildeling

Forslag til vedtak:

Hovudutval for kultur, idrett og integrering vedtek å løyve 1 300 000 kroner frå budsjettpost 402 300 fordelt slik:

Søkn. nr.	Søkjjar	Prosjektnamn	Tilrådd sum
1	Stiftelsen Lystgården	Mat som verktøy for sosial berekraft	0
2	Opplæringskontoret ABM Hordaland	Rekruttering av bedrifter til tilrettelagt opplæring	0
3	Skaparstovo	Oppstart Skaparstovo	0
4	Autismeforeningen i Hordaland	Møtepunkt unge vaksne med Asbergers	0
5	Askøy helsesportslag	Svømmetilbod for barn og vaksne med funksjonsnedsetteles	0
6	SOFJO Pride	Pride for kommunane i Sogn og Fjordane 2020	30 000
7	Bergen internasjonale filmfestival (BIFF)	Checkpoints	0
8	FRI Vestland	Mangfalds- og inkluderingsarbeid	300 000
9	Pensjonistforbundet i Sogn og Fjordane	Driftstilskot	60 000
10	Pensjonistforbundet i Hordaland	Tilskot til aktivitetar	60 000
11	Vestland Innvanderråd	Kartlegging og nettverksbygging	50 000
12	Askøy fotballklubb	Fargerik fotball	0
13	Bergen Næringsråd	Forprosjekt internasjonal mathall	0
14	Seim skyttarlag	Ny miniatyrskytebane	0
15	IL Kvernbit	Inkludering, mangfald og meistringsglede	0
16	Norges Handicapforbund	Drifts- og prosjektstøtte	0
17	Somalisk barneaktivitet	Barne- og ungdomsaktivitet	0
18	Stiftelsen Kirkens bymisjon i Bergen	Batteri vest-Norge	0

19	Funksjonshemmedes Vestland (FFO Vestland)	Kurs, informasjon og brukarmedverknad	575 000
20	Norsk Folkehjelp Sunnhordaland	Kurs i avfallshandtering	0
21	Papillion	Skuleprosjektet «Eg e' meg» for ungdommar med krysskulturell bakgrunn	30 000
22	SAFO Sør-vest	Drifts- og prosjektstøtte	50 000
23	LEVE – landsforeningen for etterlatte ved sjølv mord	Nye tiltak innan sjølv mordsforebygging og sorgstøtte	25 000
24	Austebygda fritidspark	Gjerde og tilrettelegging for tilkomst for mangfald	0
25	Førdefestivalen	Bornas Verdsdagar	40 000
26	Hordaland Røde Kors	Opne møteplassar med norsk trening	80 000
27	LINK Bergen og omegn	STYRK – selvhjelpsgrupper for mobilisering og læring blant likemenn	0

Det vert vist til vedlegget med oversikt over søkjarar for grunngjeving av vedtaket.

Samandrag

Tilskot til «Inkludering og mangfald» skal støtte opp om frivillig sektor og institusjonar på regionalt nivå som jobbar med å stimulere til brei samfunnsdeltaking og å bygge ned hinder som stengjer for dette. Ordninga skal bidra til å motverke utanforskap, og stimulere til variasjon og mangfald i tilbod og aktivitetar. 27 søknader er vurdert, og 11 er tilrådd tilskot dette året.

Per Morten Ekerhovd
fylkesdirektør

Ingebjørg Erikstad
konst seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg:
Oversikt over tildelinga

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Hovudutval for kultur, idrett og integrering vedtok i KII-sak 6/2020 i møte 13.02.2020 retningslinjer for tilskotsordninga «Inkludering og mangfald». Begge dei to tidlegare fylkeskommunane har i sine vedtekte regionale kulturplaner hatt fokus på inkludering. Ei sentral oppgave for den nye fylkeskommunen er oppfølging av frivilligheit og samfunnsdeltaking. Medan integrering er knytt til innvandrarar, er inkludering eit breiare omgrep som femner om alle som fell utafor

Føremål med ordninga:

Målet med tilskotsordninga er å stimulere til brei samfunnsdeltaking og å bygge ned hinder som stengjer for dette. Ordninga skal bidra til å motverke utanforskap, og stimulere til variasjon og mangfald i tilbod og aktivitetar. Gjennom ordninga skal kunnskap om og respekt for ulike kulturar, demokrati og menneskerettar styrkast. Tilskotsordninga skal bidra til å bygge opp under fylkeskommunen sine mål og arbeid på området inkludering og mangfald.

Kven kan søkje?

Tilskotsordninga er retta inn mot frivillige organisasjonar med demokratisk oppbygging og institusjonar som arbeider innan inkludering og mangfald på regionalt nivå, og som har heile eller store deler av Vestland fylke som sitt arbeidsområde.

Budsjett 2020:	kr. 1 300 000
Søknadsfrist 2020:	15.03.2020
Vedtaks kriteria:	Hovudutval KULII 13.02.2020, PS nr.6/20
Kriteria og informasjon om ordninga:	Informasjon på nettsida, epost til m.a. frivillig sektor
Vår 2020:	
Tal på søknadar:	27
Tal på søknadar som vart tildelt støtte:	11
Samla søknadssum:	kr 5 586 590
Samla løyving:	kr 1 300 000

Det er ingen midlar att til fordeling haust 2020 på denne ordninga.

Vedtakskompetanse: Hovudutval for kultur, idrett og integrering, jf. vedtekte reglement for hovudutval for kultur, idrett og integrering, punkt 3.

Vurderingar og verknader:

Økonomi: I saka vert det tilrådd fordelt 1,3 mill kr som er sett av i budsjett 2020 til drift og tiltak i regi av regionale frivillige organisasjonar og institusjonar.

Klima: Tilskotsordninga skal vere med og hjelpe fram frivillig sektor sin innsats til ei berekraftig regional utvikling med hovudfokus på deltaking.

Folkehelse: Mange av søknadane og tiltaka har klart folkehelseperspektiv, og tilskota vil ha positiv verknad på fylkeskommunen sitt samla folkehelsearbeid.

Regional planstrategi: Høyringsforslag til utviklingsplan for Vestland har m.a. fokus på at Vestland skal fremje opne og inkluderande arenaer for deltaking i kultur, frivillig arbeid og sivilsamfunn.

Tilskot til den aktiviteten som søkjarane her representerer vil verke positivt inn på samfunnsutviklinga i Vestland.

Fylkesdirektøren sine overordna kommentar til innstillinga:

Ordninga er ny på den måten at det er nytt at hovudutval for kultur, idrett og integrering handterer den, og at den har fått nytt namn. Midlane som ligg til fordeling er overført frå organisasjons- og økonomiavdelinga i tidlegare HFK. Ordninga hadde då nemninga «Ymse tiltak», og det var fylkesutvalet som handsama søknadane. Fylkesdirektøren viser til sak 6/2020 i KULII 13.02.2020 der tilskotsordninga vart etablert og fekk sine retningslinjer. Der vart det m.a. drøfta korleis handtere denne overgangen, og der fylkesdirektøren si tilnærming er å tenkje seg ei gradvis justering av innretninga på ordninga, slik at ev endringar ikkje rårkar dei frivillige aktørane unødige. Dette omsynet vil til ein viss grad prege fylkesdirektøren si innstilling i saka.

Fylkestinget i budsjetthandsaminga i desember 2019 gjorde følgjande vedtak om løyvingar som ligg til denne budsjettposten:

Robin Hood-huset	kr 200 000
Raftostiftelsen	kr 400 000

Minnemarkering etter tankens dag	kr 50 000
FFO*)	kr 70 000
Døvesenter	kr 300 000
Helsesenter papirlause	kr 300 000

*) fylkesdirektøren oppfatar denne summen til å sikre vidareføring av ekstraløyving FFO Hordaland fekk i 2019. Hovudsøknaden er likevel ikkje gjort vedtak på, og vert handsama i denne saka.

Fylkestinget i desember løyvde også driftstilskot til Det felles innvandrerråd, no Vestland innvandrerråd på 710 000 kroner (kunst- og kulturutvikling).

Fylkesdirektøren vil elles vise til at det innan fleire av fagområda i både i avdeling for kultur, idrett og inkludering, og i fylkeskommunen elles, vert lagt stor vekt på inkludering, både via tilskot (t.d. idrett og friluftsliv, bibliotek) og via det faglege arbeidet som vert gjort.

Søknadsmassen viser at det er mange aktørar som arbeider godt med inkludering og mangfald frå ulike perspektiv. Fleire av søknadane har også eit tydeleg folkehelseperspektiv.

Nokre av søkjarane vil det vere av stor interesse for fylkeskommunen å ha nærare drøftingar og samarbeid med når integreringspolitikken skal utformast vidare, jf også vurderingar i vedlegg. Fylkesdirektøren vil arbeide vidare med dette, og også synleggjere for utvalet i seinare saker korleis vi kan legge opp slikt mogleg samarbeid som truleg også bør involvere andre sektorar i fylkeskommunen.

Absolutte kriteria:

Søklar må vere fylkesdekkande, eller i det minste dekke store deler av fylket (regionalt nedslagsfelt).

Vurderingskriteria:

Det vert lagt vekt på at søklar skildrar og dokumenterer sin aktivitet innan inkludering og mangfald ved å vise til korleis dei arbeider for å:

- bygge ned stengsler for aktiv samfunnsdeltaking
- motiverer til aktiv samfunnsdeltaking og motverkar utanforskap
- stimulere til mangfald i tilbod og aktivitetar
- fremje kunnskap og respekt for ulike typar kulturar, demokrati og menneskerettar.

Fylkeskommunen legg FN sine berekraftsmål til grunn i sitt planarbeid. Berekraftsmåla skal bidra til ein balanse mellom økonomisk utvikling, sosial utvikling og naturmiljøet si toleevne. Tilskotsordninga skal vere med og hjelpe fram frivillig sektor sin innsats til ei berekraftig regional utvikling.

Frivillige organisasjonar som mottok tilskot frå fylkeskommunen skal ha ein heilårleg aktivitet, og eit langsiktig perspektiv for sitt arbeid. Fylkeskommunen kan setje vilkår for bruken av tildelte midlar. Tilskot frå denne ordninga vert ikkje gitt til organisasjonar/tiltak som naturleg høyrer heime under andre fylkeskommunale tilskotsordningar (t.d. ordningar innan idrett og friluftsliv, kunst, kultur, m.m.).

Fylkeskommunen kan krevje attendebetalt tilskot som vert nytta i strid med gjevne vilkår.

Generelle vurderingar:

Fleire av søknadane fell utanfor tilskotsordninga då dei er av lokal karakter. For nokre av søknadane gjeld også at dei kan søkje andre fylkeskommunale ordningar der dei meir naturleg høyrer heime.

Der vi har tilrådd tilskot, har vi lagt stor vekt på omsynet til tilrettelegging for aktiv samfunnsdeltaking, motverke utanforskap, og mangfald i aktivitetar og tilbod. Budsjetttramma set sine grenser, og gjer såleis at enkelte gode søknader ikkje vert prioritert for tilskot i 2020.

I søknadsmassen er det både søknader om driftstilskot og søknader på meir prosjektretta tiltak. I begge tilfelle vert det lagt stor vekt på at tilskota som vert tilrådd skal nå mange, samstundes som det skal vere ei viss breidde i aktivitet og tiltak. Mange av dei prosjektretta søknadane er ulikt komne i finansieringsarbeidet. Dette, og den aktuelle koronasituasjonen kan medføre at enkelte prosjekt ikkje vert realisert. Fylkesdirektøren vil ha tett dialog med tilskotsmottakarane med tanke på framdrift og gjennomføring.

Ein søknad frå Bergen Næringsråd om tilskot til forprosjekt for internasjonal mathall i Bergen er etter intern samordning sendt over til avdeling for innovasjon og næringsutvikling for vurdering og handsaming under ordninga «Handlingsprogram for Næringsutvikling i Vestland». Søklar er informert om overføringa.

Tilskotsordninga har eit breitt perspektiv, og målgruppa er samansett. Det er såleis viktig å evaluere og ev justere ordninga, innretning, retningsliner, m.m. Det kan også vere aktuelt å vurdere enkelte mindre budsjettjusteringar. Dette vil fylkesdirektøren komme attende til i samband med budsjett og handlingsplan for 2021.

Konklusjon:

Fylkesdirektøren viser til opplysningane og drøftingane over, og rår til vedtak i tråd med innstillinga.

Saknr: 2020/1931-10
Saksbehandlar Dagmar Reutz Hillestad
Dato: 29.04.2020

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020

Vedlagt er Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020

Vedlegg:

1. Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020

Saknr: 2020/5-33
Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet		
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		28.04.2020

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020

Forslag til innstilling

1. Tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak i 2020 vert fordelt til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Bremanger	Busslomme og kantstopp m.v. på Hauge, Bremangerbygda	250 000
Bømlo	Lyssetting av 23 busstopp i kommunen	250 000
Bømlo	Fv541 ved Våge barneskule - Fortau ved busslomme og opphøgd gangfelt	250 000
Fitjar	KV12 Gamle Vestbøstadvegen - veglys	125 000
Gloppen	Gatelys ved busstopp Søreidsvegen/Fossevegen	25 000
Gloppen	Gatelys på Vereide	30 000
Gloppen	Gatelys ved parkeringsplass, Rygg barnehage	100 000
Gulen	Kv1079 Byrknes, Søre Garden - Gang- og sykkelveg	250 000
Gulen	Dalsøyra - Gang og sykkelveg	250 000
Høyanger	Einar Ramslisgate, Høyanger - Fartsdemparar og oppgradering av gatelys	190 000
Luster	Gaupne sentrum - Lyssetting av kryssingspunkt	72 500
Osterøy	Kv52 Hosanger - Veglys langs skuleveg	125 593
Sogndal	Gangveg ved Kvåle skule	250 000
Solund	Lys på Hersvik og Leknessund	30 000
Solund	Lys ved grendahuset på Hardbakke	45 000
Stad	Nye fartsdemparar i Nordfjordeid og Selje sentrum + merking av eksisterande i kommunen	150 000
Sunnfjord	Fv512 Jonstad - Veglys langs skuleveg utan separat gang- og sykkeltilbod	250 000
Sunnfjord	Liavegen, Halbrend - Oppmerking og oppsetting av leierekkverk	250 000
Tysnes	Fv549 Våge - Fortau/ gang- og sykkelveg til Tysnes skule	103 000
Vik	Gatelys Følid, gatelys Seljedalsvegen-Tenold + fartsdumpar i og kring nytt bustadfelt Tenold.	120 000
Vik	Fartsdumpar Vik aktivitetspark	50 000
Årdal	Fv5631 Rallar-Ålmenhagen - Nye LED-lys på gang- og sykkelveg, fortau og bru	250 000
SUM		kr 3 416 093

2. Hovudutvalet løyver 800.000 kr frå attståande midlar i årets tilskotsordning til eit forsøksprosjekt med variabel grøntid og forbetra akustiske signal i utvalde signallysregulerte gangfelt. For variabel grøntid er målgruppa større grupper av barn og vaksne som må kryssa i gangfelt tett på skular og barnehagar. Betre akustiske signal skal legga forholda betre til rette for blinde og svaksynte.

3. Hovudutvalet ber fylkesdirektøren koma attende med forslag til ny disponering av resterande, unytta midlar i tilskotsordninga.

Samandrag

Til den første tildelinga frå tilskotsordninga for fysiske trafikktryggingstiltak kom det inn 27 søknadar om tiltak, frå 16 av det nye fylkets 43 kommunar. Pågangen på tilskotsordninga har vore relativt liten. Alle tiltak er retta mot mjuke trafikantar, og nokre også mot møteulykker i tillegg. Veglys, fortau/ gang- og sykkelveg og fartsdempande tiltak går att som tiltak. Ramma for tilskotsordninga er større enn den samla søknadssummen. Det vert difor tilrådd tilskot til dei fleste som har søkt. Etter faglege vurderingar er gjennomført, er det likevel tiltak som fylkesdirektøren ikkje vil fremma i sitt forslag til tildeling. For nokre tiltak vert det føreslått eit redusert tilskot, medan andre får tilskot under gitte føresetnadar. Fylkesdirektøren føreslår at det frå dei attståande midlane vert løyvd midlar til eit forsøksprosjekt i utvalde signallysregulerte gangfelt.

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Tilskot fysiske ts-tiltak 2020 - nøkkelinfo om tiltaka
- 2 Tilskot til fysiske ts-tiltak 2020. Alle søknadar og vedlegg
- 3 Notat om forsøksprosjekt i signallysregulerte gangfelt

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I 2019 vart tilskotsordningane som gamle Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar hadde til trafikktryggleik, samordna og utvikla vidare til tre tilskotsordningar for Vestland fylkeskommune. Retningslinjer for tilskotsordningane vart fastsett i fellesnemnda for fylkessamanslåinga 18. juni 2019. Ei av ordningane gjeld for tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak.

Satsingsområde innan trafikktryggingarbeidet

Fram til ny regional transportplan og handlingsprogram for trafikktrygging er fastsette, kjem satsingsområde for trafikktryggingarbeidet fram av budsjettokumentet for 2020, under kapittel 6.2 «Investeringsprogram fylkesvegar inkl. rassikring 2020-2023». Her heiter det (under «Trafikktryggingstiltak»):

«Målsetting i trafikksikringsarbeidet bygger på nullvisjonen og er underlagt overordna målsettingar på nasjonalt og regionalt nivå. Fylkesvegnettet i Vestland har store utfordringar, og det er stor skilnad på det ein vil omtale som eit sikkert vegnett og dagens vegnett. I tillegg kjem det lokale risikobiletet på fylkesvegnettet, som i særleg grad omfattar møte- og utforkøyringsulykker, og ulykker med mjuke trafikantar. Ut frå dette vil Vestland fylkeskommune i kommande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Om tilskotsordninga

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikksikringsarbeid i kommunane*. Gjennom tildelingar kan ordninga også bidra inn mot satsingsområda *møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok og mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg*.

Målgruppa for tilskotsordninga er kommunane i Vestland fylke. Tilskotsordninga har som mål å styrka trafikktryggleiken på og langs veg i kommunane. Det er kommunane i Vestland fylke som har høve til å søka om tilskot, og dei kan søka om støtte tiltak på både kommunal og fylkeskommunal veg. Kommunane sit på viktig kunnskap om dei lokale utfordringane, ikkje minst når dei jobbar aktivt med trafikktrygging og har oppdaterte ts-planar. Det er stilt krav om oppdatert ts-plan for å kunna søka støtte frå ordninga. I ordninga er det sett ei øvre grense på tilskot på kr. 250.000 per tiltak, med krav om minst 50 prosent eigendel. Ønsket er å stimulera kommunane til å prioritera også dei mindre, men ofte særskilt viktige tiltaka, som fort vert prioritert vekk for større prosjekt. Tilskotsordninga hadde søknadsfrist 3. februar. Tilskotsordninga har i år 5,6 mill. kr til fordeling.

Om søknadane

Innan fristen var det kome inn 27 søknadar om tiltak, med ein samla søknadssum på om lag 4 mill. kr. Samla kostnad for tiltaka er på 10,4 mill. kr., noko som vil seia at kommunane i snitt tar ein noko større eigendel enn dei obligatoriske 50 prosentane. Av Vestland fylke sine 43 kommunar er det 16 som har levert søknad. Fire av desse ligg i gamle Hordaland og resten i gamle Sogn og Fjordane.

Når ein ser på tiltaka ligg 18 på kommunal veg, 8 på fylkesveg og eitt tiltak på privat veg. Alle tiltaka er i følgje søknadane retta inn mot mjuke trafikantar, og fire tiltak er i tillegg retta mot møteulykker. Veglys, fortau/ gang- og sykkelveg og fartsdemperande tiltak går att i søknadsbunken. Det er i tillegg nokre søknadar om busskur.

Nr.	Kommune	Omtale av tiltaket	Søknadssum	Totalkostnad
1	Bremanger	Bussslomme og kantstopp m.v. på Hauge, Bremangerbygda	250 000	1 400 000
2	Bømlo	Lyssetting av 23 busstopp i kommunen	250 000	570 444
3	Bømlo	Fv541 ved Våge barneskule - Fortau ved bussslomme og opphøgd gangfelt	250 000	500 000
4	Fitjar	KV12 Gamle Vestbøstadvegen - veglys	125 000	250 000
5	Gloppen	Gatelys ved busstopp Søreidsvegen/Fossevegen	25 000	50 000
6	Gloppen	Gatelys på Vereide	30 000	60 000
7	Gloppen	Gatelys ved parkeringsplass, Rygg barnehage	100 000	200 000
8	Gulen	Kv1079 Byrknes, Søre Garden - Gang- og sykkelveg	250 000	949 300
9	Gulen	Dalsøyra - Gang og sykkelveg	250 000	550 550
10	Høyanger	Einar Ramslisgate, Høyanger - Fartsdemparar og oppgradering av gatelys	190 000	380 000
11	Luster	Gaupne sentrum - Lyssetting av kryssingspunkt	75 000	150 000
12	Osterøy	Kv52 Hosanger - Veglys langs skuleveg	125 593	251 185
13	Osterøy	Kv1099 Skår - Nedsett fartsgrense og fartsreducerande tiltak	32 250	64 500
14	Sogndal	Gangveg ved Kvåle skule	250 000	500 000
15	Solund	Lys på Hersvik og Leknessund	30 000	60 000
16	Solund	Lys ved grendahuset på Hardbakke	45 000	90 000
17	Solund	Bussskur i kryss Dalesund mot Solnesvegen	45 000	90 000
18	Solund	Lys langs Kv Solnesvegen	75 000	150 000
19	Stad	Nye fartsdemparar i Nordfjordeid og Selje sentrum + merking av eksisterande i kommunen	250 000	720 000
20	Stryn	Kv1131 Bergsida - Fartshumpar, nedsett fartsgrense og bussskur	185 000	370 000
21	Sunnfjord	Fv512 Jonstad - Veglys langs skuleveg utan separat gang- og sykkeltilbod	250 000	1 250 000
22	Sunnfjord	Bygstad skule - Lyssetting av parkeringsplass og leikeplass	100 000	200 000
23	Sunnfjord	Liavegen, Halbrend - Oppmerking og oppsetting av leierekkverk	250 000	550 000
24	Tysnes	Fv549 Våge - Fortau/ gang- og sykkelveg til Tysnes skule	103 000	206 000
25	Vik	Gatelys Følid, gatelys Seljedalsvegen-Tenold + fartsdumpar i og kring nytt bustadfelt Tenold.	120 000	240 534
26	Vik	Fartsdumpar Vik aktivitetspark	50 000	100 000
27	Årdal	Fv5631 Rallar-Ålmenhagen - Nye LED-lys på gang- og sykkelveg, fortau og bru	250 000	500 000
		SUM	3 955 843	10 402 513

Relativt liten pågang

Me har i forkant av utlysinga vore spente på kor stor pågang me ville oppleva på tilskotsordninga. Det er ei ny ordning, med ny avsendar, og mange kommunar har hatt det travelt med samanslåingar og avvikling av gamle kommunar. Truleg er det delar av forklaringa på at det vart søkt om mindre midlar i tilskot enn kva som er ramma for tilskotsordninga. Ut frå erfaringane med tilskotsordningane i Hordaland og Sogn og Fjordane, ville det normalt ikkje vera eit problem å få delt ut heile potten.

Vedtakskompetanse

I referatsak (RS) 4/2019 i desembertinget står det om Reglement for folkevalde organ og delegering at «[p]rosjektleiar er gjort merksam på ein del ukklarheiter i vedtekne reglement. Prosjektleiar vil i februaritinget fremje ei sak kor ein gjer naudsynnte endringar og presiseringar i reglementa».

For tildeling av tilskot til trafikktrygging er det motstrid mellom utvalsreglementa og budsjettreglementet. I vedtatt budsjettreglement for Vestland fylkeskommune (kapittel 8 i budsjettokumentet) står det under «3. Budsjettoppfølging og budsjettendringar» i punkt 3.6.1 at «Trafikktryggingsutvalet har mynde til å fordele løyvinga på løyvingsnivå FTU-midlar på ulike tilskotsordningar samt mynde til å tildele tilskot innafor sitt ansvarsområde».

Ser ein på utvalsreglementa er hovudutval for samferdsel og mobilitet gitt avgjerdsmynde over «fordeling av fylkeskommunale tilskots- og stønadsordningar innanfor sitt arbeidsområde», medan noko tilsvarande ikkje er å finna i utvalsreglementet for trafikktryggingsutvalet (FTU). Det er i FTU-reglementet presisert at FTU er eit rådgjevande organ, og utvalet er ikkje gitt avgjerdsmynde i økonomiske saker, utanom tildeling av trafikktryggingsprisen. I nemnte referatsak om reglement og delegering står det at «[d]ersom organet ikkje positivt er delegert mynde, har organet heller ikkje mynde». Etter ei juridisk vurdering er konklusjonen at delegeringa etter budsjettreglementet ikkje er gjeldande.

FTU gir tilråding «i saker innafor sitt arbeidsområde, og kor dei ikkje har avgjerdsmynde». Det er såleis naturleg at utvalet innstiller til kva tiltak som får tildelt tilskot. Vedtak vert gjort av hovudutvalet.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Tilskotsordningane for trafikktrygging i Vestland får sine midlar frå FTU-midlane, som er fastsett i budsjettsaka for 2020. Fordelinga av FTU-midlane vart fastsett i politisk sak 8/2020 i SAMO 13. februar.

Klima: Fysiske trafikktryggingstiltak har i utgangspunktet ingen direkte verknad på klimaet. Indirekte kan tryggare tilhøve for mjuke trafikantar gi auke i gåing og sykling, og slik bidra til lågare bilbruk og utslepp av klimagassar. Generelt må nye vegtiltak verta tilpassa klimaendringar, til dømes ved å kunna handtera større nedbørsmengder.

Folkehelse: Fysiske trafikktryggingstiltak kan bidra positivt til folkehelsa, både ved at dei gir færre trafikkulykker og ved at trygge trafikkmiljø fremjar gåing og sykling.

Regional planstrategi: Regional planstrategi er under utarbeiding, og vert såleis ikkje referert til her.

Om vurderinga av søknadane

Sidan pågangen på tilskotsordninga har vore relativt låg, har det ikkje vore eit behov for å vurdera tiltak opp mot kvarandre og prioritera nokre tiltak føre andre. Alle tiltak har likevel vorte vurdert fagleg, for det er ønskeleg at tiltak som får tilsegn om tilskot har positiv verknad på trafikktryggleiken og gir ein tenleg bruk av offentlege midlar. Forutan dei formelle krava i tilskotsordninga, har me i vurderinga lagt stor vekt på kva betyding tiltaka vil ha for trafikktryggleiken. Me har også sett på plankvalitet, kostnadsestimat og andre faktorar som kan skapa usikkerheit for at tiltaka vert gjennomførte som planlagt.

Det er som nemnt stilt eit krav i tilskotsordninga om oppdatert kommunal trafikktryggingsplan. Nye kommunar kan søka om tiltak forankra i planar frå dei gamle kommunane, dersom planane framleis er gyldige. Me stiller kravet fordi me ønskjer å gi kommunane eit insentiv for å prioritera utarbeidinga av trafikktryggingsplanar. Gode ts-planar er eit viktig grunnlag for eit godt lokalt trafikktryggingsarbeid. Det er ikkje vår intensjon med kravet å straffa kommunar som berre i eit kortare tidsrom er utan gyldig plan, og som er i ein aktiv prosess med å få rullert ts-planen. *Bremanger* og *Solund kommunar* fell inn under denne kategorien, med planar som var gyldige ut 2019. Tiltaka dei har søkt om er difor vurderte på lik line med tiltaka frå dei andre søkjarkommunane.

Vurderingane er gjort med utgangspunkt i søknadsskjema og tilhøyrande dokumentasjon sendt inn av søkjar. Det er søkjar sitt ansvar å sørge for at søknadsskjema og dokumentasjon er fullstendig. Det er likevel henta inn tilleggsinformasjon i dei tilfella der det har vore naudsynt for å kunne vurdera søknaden.

Fylkesdirektøren sine kommentarar

Det er søkt om fleire gode tiltak til årets tildeling frå ordninga, og det vert tilrådd tildeling til dei fleste som har søkt om tilskot. Det er likevel nokre tiltak me meiner ikkje bør få tilsegn om tilskot, medan me for andre tiltak har merknadar og føresetnadar for tilskot. Me ser at det er nokre problemstillingar som går att i søknadsbunken. Desse vert presentert i det vidare, saman med vurderingar av tiltak.

Veglys

Det er fleire kommunar som har søkt om veglys som tiltak. Veglys er i utgangspunktet eit godt trafikktryggingstiltak, særleg for mjuke trafikantar. Å vera synleg gir sikkerheit og også ei auka kjensle av tryggleik. Men å setja opp enkeltlyspunkt på strekningar der det elles ikkje er lys, vil skapa mørke soner som kan vera uheldige. Med sterk belysning i eit konsentrert punkt vil vegen på kvar side bli oppfatta som svært mørk. Auga våre treng tid på å tilpassa seg raske overgangar mellom lys og mørke. Som køyrande vert det då vanskelegare å få auge på mjuke trafikantar som er i nærleiken, men ikkje oppheld seg i lyset frå veglysa. Samla sett vil dette truleg ikkje føra til auka tryggleik.

Den same problemstillinga vil ein få på strekningar med stor avstand mellom lyspunkta. Dette er tilfelle med **tiltak nr. 18** «Lys langs Kv Solnesvegen» (Solund kommune), og me vil difor ikkje tilrå tildeling til tiltaket. Bømlo kommune har eit vedtak i kommunestyret på at dei skal få lys ved alle busstopp som manglar det (**tiltak nr. 2**). Her kjem ein fort opp i den same utfordringa med enkeltstående lyspunkt. Me gjer framlegg om tildeling under føresetnad av at lyspunkt berre vert etablert som del av samanhengande veglysstrekningar, som startar og stoppar på fornuftige plassar. Ved tildeling må kommunen koma attende til fylkeskommunen med forslag til kor og korleis veglysa skal verta etablert. **Tiltak nr. 11** «Gaupne sentrum - Lyssetting av kryssingspunkt» (Luster kommune) gjeld for fire kryssingspunkt. Fv604 ved kryssingspunktet ved Gamlebrui er ikkje belyst, og ein kan difor risikera at belysning ved kryssingspunktet gjer mjuke trafikantar langs fylkesvegen mindre synlege. Me tilrår difor redusert tildeling til tiltaket. Fylkesdirektøren rår vidare til at **tiltak nr. 22** «Bygstad skule - Lyssetting av parkeringsplass og leikeplass» (Sunnfjord kommune) ikkje får tilsegn om tilskot. I situasjonskartet er det ikkje teikna inn lyspunkt ved parkeringsplassen, som søknaden antyd, men derimot ved fotballbana. Lyssetting av leikeplass og fotballbane er meir eitt trivselstiltak enn eit trafikktryggingstiltak. Det er rett nok varelevering på staden i skuletida, men elles skal det ikkje vera trafikk på det aktuelle området.

Lågare fart

På Kv1099 Skår i Osterøy kommune (**tiltak nr. 13**) og Kv1131 Bergsida i Stryn kommune (**tiltak nr. 20**) søkjer kommunane om støtte til fartsdempande tiltak, som dei vil etablere saman med ei lågare fartsgrense. I Bergsida er det også ønske om tilskot til busskur. Dette kjem me attende til. Korkje på Skår eller i Bergsida er det gjennomført fartsmålingar som kan stadfesta eit høgt fartsnivå. Det er difor vanskeleg å seia kor reelt og utbreitt problemet med høgt fartsnivå er. Om fartsnivået viser seg å vera lågt, vil fartshumpar ha liten verknad. Fartsnivået må i alle høve avklarast, før ein kan vurdere tiltak. Fylkesdirektøren vil difor ikkje tilrå tildeling til desse tiltaka.

Me vil i tillegg nemna at dei nemnte vegstrekningane ikkje kvalifiserer til fartsgrense 40 km/t etter fartsgrensekriteria. Desse kriteria må stat og fylkeskommune forholde seg til når fartsgrenser på eige vegnett skal fastsetast. På kommunal veg er det kommunane sjølve som fastset fartsgrense, og dei treng ikkje følgje fartsgrensekriteria. Det gir oss likevel eit dilemma å gjennom tilskotsordninga skulle støtta oppom tiltak i strid med dei kriteria me er plikta å følgja. Fartsgrensekriteria har me mellom anna for å sikra ei mest mogleg einskapleg og konsekvent fastsetting over heile landet. Om ein opplever at fartsgrensene er sett meir eller mindre «på måfå», forsvinn fort respekten for dei.

Vik kommune ønskjer å få eit lågare fartsnivå ved Vik aktivitetspark ved å etablere fartshumpar (**tiltak nr. 26**). Me er samde i at dette kan vera eit godt tiltak. Men fartsgrensa er 50 km/t på vegen ved aktivitetsparken. Fartshumpar som er dimensjonert for 50 km/t vil truleg ikkje ha god nok verknad på fartsnivået, slik me vurderer det. Vegstykket ligg sentralt i Vikøyri og vil kvalifisera for fartsgrense 30 km/t. Fylkesdirektøren tilrår tildeling under føresetnad av at kommunen fattar vedtak om fartsgrense 30 km/t og etablerer fartshumpar dimensjonert for denne fartsgrensa. Det inneber mindre og krappare humpar som vil ha større fartsdempande verknad.

I nye Stad kommune søkjer kommunen om tilskot til ti nye fartshumpar sentralt i Selje og Nordfjordeid tettstadar, samt midlar til oppmerking av 62 eksisterande fartshumpar i kommunen (**tiltak nr. 19**). Fylkesdirektøren stiller seg positiv til tilskot til nye fartshumpar, men vil påpeika at

oppmerking av eksisterande fartshumpar er eit vedlikehaldstiltak, og at det difor ikkje er naturleg å støtta det gjennom tilskotsordninga. Fylkesdirektøren tilrår difor eit redusert tilskot.

Busskur

Både på Kv1131 Bergsida i Stryn kommune (**tiltak nr. 20**) og i krysset Dalesund mot Solnesvegen i Solund kommune (**tiltak nr. 17**) vert det søkt om tilskot til busskur. Busskur kan gjere venteplassen tydelegare og samlande om den ikkje er det frå før, men er i utgangspunktet ikkje eit trafikksikringstiltak i seg sjølv. Fylkesdirektøren vil difor ikkje tilrå tildeling til etablering av busskur. For det ønskete busskuret i Solund kan det nemnast at det også er usikkert om det er råd å få til ei god plassering av busskuret på den aktuelle staden, utan å ta sikt i krysset.

Tilskot til fysiske trafiktryggingstiltak 2020 - alle søknadar						
Nr	Kommune	Omtale av tiltaket	Sum søknad	Tot. kostnad	Særskilte merknadar	Forslag til tildeling (kr)
1	Bremanger	Busslomme og kantstopp m.v. på Hauge, Bremangerbygda	250 000	1 400 000		250 000
2	Bømlo	Lyssetting av 23 busstopp i kommunen	250 000	570 444	Tildeling under føresetnad	250 000
3	Bømlo	Fv541 ved Våge barneskule - Fortau ved busslomme og opphøgd gangfelt	250 000	500 000		250 000
4	Fitjar	KV12 Gamle Vestbøstadvegen - veglys	125 000	250 000		125 000
5	Gloppen	Gatelys ved busstopp Søreidsvegen/Fossevegen	25 000	50 000		25 000
6	Gloppen	Gatelys på Vereide	30 000	60 000		30 000
7	Gloppen	Gatelys ved parkeringsplass, Rygg barnehage	100 000	200 000		100 000
8	Gulen	Kv1079 Byrknes, Søre Garden - Gang- og sykkelveg	250 000	949 300		250 000
9	Gulen	Dalsøyra - Gang og sykkelveg	250 000	550 000		250 000
10	Høyanger	Einar Ramslisgate, Høyanger - Fartsdemparar og oppgradering av gatelys	190 000	380 000		190 000
11	Luster	Gaupne sentrum - Lyssetting av kryssingspunkt	75 000	150 000	Lys-/mørke-utfordring på eitt punkt, redusert tildeling.	72 500
12	Osterøy	Kv52 Hosanger - Veglys langs skuleveg	125 593	251 185		125 593
13	Osterøy	Kv1099 Skår - Nedsett fartsgrense og fartsreduserande tiltak	32 250	64 500		
14	Sogndal	Gangveg ved Kvåle skule	250 000	500 000		250 000
15	Solund	Lys på Hersvik og Leknessund	30 000	60 000		30 000
16	Solund	Lys ved grendahuset på Hardbakke	45 500	90 000		45 000
17	Solund	Busskur i kryss Dalesund mot Solnesvegen	45 500	90 000		
18	Solund	Lys langs Kv Solnesvegen	75 000	150 000		
19	Stad	Nye fartsdemparar i Nordfjordeid og Selje sentrum + merking av eksisterande i kommunen	250 000	720 000	Oppmerking av eksisterande humpar eit vedlikehaldstiltak, redusert tildeling	150 000
20	Stryn	Kv1131 Bergsida - Fartshumpar, nedsett fartsgrense og busskur	185 000	370 000		
21	Sunnfjord	Fv512 Jonstad - Veglys langs skuleveg utan separat gang- og sykkeltilbod	250 000	1 250 000		250 000
22	Sunnfjord	Bygstad skule - Lyssetting av parkeringsplass og leikeplass	100 000	200 000	Lyspunkt plassert ved fotballbane - ikkje P-plass. Meir trivsel enn ts.	
23	Sunnfjord	Liavegen, Halbrend - Oppmerking og oppsetting av leierekkverk	250 000	550 000		250 000
24	Tysnes	Fv549 Våge - Fortau/ gang- og sykkelveg til Tysnes skule	103 000	206 000		103 000
25	Vik	Gatelys Følid, gatelys Seljedalsvegen-Tenold + fartsdumpar i og kring nytt bustadfelt Tenold.	120 000	240 534		120 000
26	Vik	Fartsdumpar Vik aktivitetspark	50 000	100 000	Tildeling under føresetnad	50 000

Tilskot til fysiske trafiktryggingstiltak 2020 - alle søknadar

Nr	Kommune	Omtale av tiltaket	Sum søknad	Tot. kostnad	Særskilte merkadar	Forslag til tildeling (kr)
27	Årdal	Fv5631 Rallar-Ålmenhagen - Nye LED-lys på gang- og sykkelveg, fortau og bru	250 000	500 000		250 000
		SUM	3 955 843	10 402 513		3 416 093

Bruk av attståande midlar

Den låge pågangen på årets tilskotsordning gjer at det er midlar til overs som me bør disponera til andre føremål. Fylkesdirektøren sitt framlegg til vedtak inneber 3,4 mill. kr i tilsegn om tilskot, av ei ramme på 5,6 mill. kr. Fylkesdirektøren vil råda til at det frå dei unytta midlane vert løyvd kr 800.000 til eit forsøksprosjekt i signallysregulerte gangfelt. For dei resterande midlane i tilskotsordninga ber me om å få koma attende med ei sak med forslag til ny disponering.

Forsøksprosjekt i signallysregulerte gangfelt

Forsøksprosjektet tar sikte på å testa ut to ulike løysingar i utvalde signallysregulerte gangfelt. Den eine løysinga gjeld anlegg der dei som vil kryssa trykker på ein knapp for å bestilla grøn mann. I eit lite utval av desse anlegga ønskjer me å prøva ut ein ekstra trykkknapp som kan gi forlenga grøntid (grøn mann) ved at ein trykker på knappen. Den ekstra knappen vert montert på undersida av den ordinære trykkknapp-boksen, som framleis vil gi vanleg grøntid. Me ser at det nokre stadar kan vera behov for at ein for ein kort, tilfeldig periode, har høve til å forlenga grøntida. Eit typisk døme for eit slikt behov er gangfelt tett på skular eller barnehagar, kor eit større tal barn skal kryssa saman med få vaksne.

Den andre løysinga som inngår i forsøksprosjektet tar sikte på å gi anlegg med akustiske signal som er godt tilpassa blinde og svaksynte. Utprøvinga vil skje i samarbeid med Noregs blindforbund. Ein del av anlegga me har i dag er ikkje fullt ut tilfredsstillande. Dette gjeld anlegga som ikkje vert aktivisert med trykkknapp, men som er tidsstyrte. På mange stader med akustiske signal i gangfelt der trykkknapp ikkje er nytta, fungerer signala heile døgnet. På nattetid kan dette vera til sterk sjenanse for bebuarar i nærleiken. I nyare anlegg vert dei akustiske signala sett ut av funksjon på sein kveld og nattetid, noko som fungerer greitt for bebuarar, men gir eit dårleg tilbod til blinde og svaksynte. Løysinga me ønskjer å testa, skal gi akustiske signal på bestilling også i anlegg utan trykkknapp. Her er det tenkt ei trykkknapp-løysing berre med *ein* underknapp. Den ordinære grøntida vert framleis styrt av signalprogramma.

Meir om forsøksprosjektet finn de i vedlagte notat.

Konklusjon

Fylkesdirektøren rår til at hovudutvalet vedtar tildeling av tilskot i tråd med saksutgreiinga. Vidare vil me fremja forslag om at det frå dei attståande midlane vert løyvd midlar til eit forsøksprosjekt i utvalde signallysregulerte overgangsfelt. Fylkesdirektøren vil koma attende med forslag til ny disponering av dei resterande midlane i tilskotsordninga.

Saknr: 2020/1931-11
Saksbehandlar Dagmar Reutz Hillestad
Dato: 29.04.2020

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Brosjyre Friluftsliv for alltid - statleg sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder

Vedlagt er Brosjyre Friluftsliv for alltid - statleg sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder

Vedlegg:

1. Friluftsliv for alltid - statleg sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder
2. Brosjyre Friluftsliv for alltid

Saknr: 2020/1401-3
Saksbehandlar Eirik Knive
Dato: 26.02.2020

Til: Hovudutval for kultur, idrett og integrering

Frå: Fylkesdirektør for kultur, idrett og inkludering

Brosjyre Friluftsliv for alltid - statlig sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder

Alle kommunar og interkommunale friluftsråd kan kvart år søkje Miljødirektoratet om midlar for å ivareta og leggja til rette friluftslivsområder og turstiar for allmennheita. Målet er å gje folk gode naturopplevingar og stimulere fleire til aktivitet ute.

Brosjyra *Friluftsliv for alltid - statlig sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder* presenterer ordninga med statleg sikring, som så langt har medverka til at omkring 2400 område er sikra landet over. Brosjyra gir døme på ulike sikringsprosjekt. Kommunar og friluftsråd som har jobba med desse friluftsområda deler sine erfaringar. Døme på område spenner frå nokon få avgjerande kvadratmeter, til større naturområde.



MILJØ-
DIREKTORATET

M-462 | 2015

FRILUFTSLIV
FOR ALLTID

STATLIG SIKRING
OG TILRETTELEGGING
AV FRILUFTSLIVSOMRÅDER



Friluftslivet trenger arealer

Siden 1950-tallet har staten bidratt til å sikre friluftslivsarealer for allmennheten i hele Norge – omkring 2400 områder så langt. Uten statlig sikring ville mange av disse områdene vært nedbygd, ikke tilrettelagt eller på annen måte vært lite tilgjengelig for allmennheten.

Statlig sikring innebærer at sentrale og lokale myndigheter går sammen om å skaffe råderett over nøkkelområder og tilrettelegger for friluftsliv, slik at flest mulig får tilgang til flotte naturopplevelser. Initiativet må komme fra kommunene eller de interkommunale friluftsrådene.

De fleste områdene som er sikret så langt, ligger utenfor byer og tettsteder. Ni av ti ligger helt eller delvis i 100-metersbeltet langs kysten. Å sikre folk god tilgang til strandsonen og utfartsområder er fortsatt viktig, men de senere årene har Miljødirektoratet også oppfordret kommunene til å legge til rette for friluftsliv der folk bor.

Nærmiljøområder og turveier som er lette å nå for mange, er høyt prioritert i sikringsarbeidet. I dag bor nemlig åtte av ti nordmenn i byer og tettsteder. Sentralisering og fortetting legger et stort press på naturområder og grønne ferdselsårer der folk bor. Grønne lunger og viktige ledd i grønnstruktur og turdrag bygges ned.

Det er en stor utfordring å fortette med kvalitet og skape attraktive bomiljøer. Derfor er det i dag viktigere enn noen gang å ta vare på og utvikle gode friluftslivsområder i tettbygde strøk – som gir både mennesker, dyr og planter gode levekår.

Lønnsomt er det også! Vi vet at lett tilgang til gode friluftslivs-områder i nærmiljøet får flere i aktivitet. Og jo flere som er aktive, jo færre blir syke. Derfor er investeringer i friluftsliv

godt for folkehelsen og god samfunnsøkonomi.

Natur- og miljøbarometeret 2014 viser at to av tre nordmenn faktisk ønsker å være mer ute i naturen. For å senke terskelen for folk, ønsker staten å bidra til at ingen skal ha mer enn 500 meter fra der de bor til et sammenhengende nettverk av turstier.

Dette heftet gir smakebiter på et bredt spekter av sikringsprosjekter de siste tiårene. De spenner fra noen få, avgjørende kvadratmeter til store naturområder; fra det enkle til det ambisiøse; fra det tradisjonelle til det innovative. Noen prosjekter tok flere år å få i havn, andre var gjort på få måneder.

Felles for alle prosjektene er at verdifulle friluftslivsområder er blitt sikret for dagens og framtidens generasjoner, og tilrettelagt så flest mulig kan og vil bruke dem.

Vi håper dere lar dere inspirere. Vi ønsker nemlig å samarbeide med kommuner og friluftsråd over hele landet om enda flere gode sikringsprosjekter.

Ta initiativ!



miljødirektør



(Foto: Jan Erik Tangen/Natur-Infoimasjon)

Tørrskodd til Kattøya

Før måtte du ha båt for å besøke Kattøya innerst i Eidangerfjorden i Porsgrunn kommune. I dag kan du gå tørrskodd over en 116 meter lang flytegangbro – som er blitt et populært friluftslivsområde i seg selv. På fine dager står fritidsfiskerne tett.

Selve øya ble kjøpt av kommunen fra en privat eier i 2002, med støtte fra Miljødirektoratet. Hytta som sto her ble solgt og flyttet.

– Dermed ble en lukket og jomfruelig fjordperle offentlig tilgjengelig. I min oppvekst turte vi ikke svømme i land der, så lukket opplevde vi øya, forteller Finn Resch i Porsgrunn kommune.

I 2007 kom den universelt utformede gangbroen på plass, også etter økonomisk medvirkning fra Miljødirektoratet. Kommunen fikk i tillegg tilskudd til å sette opp et toalett, istandsette teltplass og badeplass, samt bygge en fortøyningsbrygge for robåter og kajaker.

Vilkåret var at også det 134 dekar store Olavsberget på fastlandet ble statlig sikret. Olavsberget ble kjøpt av kommunen til friluftslivsformål allerede i 1949.

I dag er det sammenhengende friluftsområdet fra Olavsberget til Kattøya mye brukt av alt fra badegjester, turgåere og fiskere, til barnehager og skoleklasser – fra hele Grenlandsregionen.

A-B-C

om statlig sikring av friluftslivsområder

Statlig sikring innebærer at det offentlige kjøper eller inngår avtaler om varig bruksrett for arealer som kan brukes av allmennheten til friluftsliv.

Hvorfor statlig sikring?

Allemannsretten og friluftsløven gir folk rett til ferdsel og opphold i utmark, uavhengig av hvem som eier arealet, og er dermed det viktigste grunnlaget for friluftsliv i Norge.

Kommunene kan hindre at utmark omdisponeres – og dermed ivareta arealer for friluftsliv – gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven og i enkeltsaker som berører friluftslivsverdier.

De viktigste friluftslivsområdene bør være tilgjengelige og attraktive å ta i bruk for allmennheten. Utfordringer knyttet til tilgjengelighet og tilrettelegging kan løses gjennom statlig sikring.

Enkelte arealer er det ekstra viktig for det offentlige å ha råderett over – både for å utvikle dem som friluftslivsområder, og for å sikre

dem for dagens og framtidige generasjoner. Sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder er en langsiktig investering.

Hva kan det søkes støtte til?

Miljødirektoratet kan medvirke til kjøp eller avtaler om varig bruksrett for friluftslivsarealer, samt til grunnleggende tilrettelegging slik at områdene raskt kan tas i bruk.

Hva slags områder bør sikres?

I første rekke bidrar staten til sikring av:

- populære områder der allmennhetens bruk er så stor at den overstiger det grunneier må akseptere i henhold til allemannsretten.
- områder der det er behov for fysisk tilrettelegging for å ivareta arealet og sikre allmennhetens bruk.

- områder som er utsatt for et stort utbyggingspress og samtidig har en nøkkel-funksjon – for eksempel som del av en sammenhengende grønnstruktur eller kyststi.

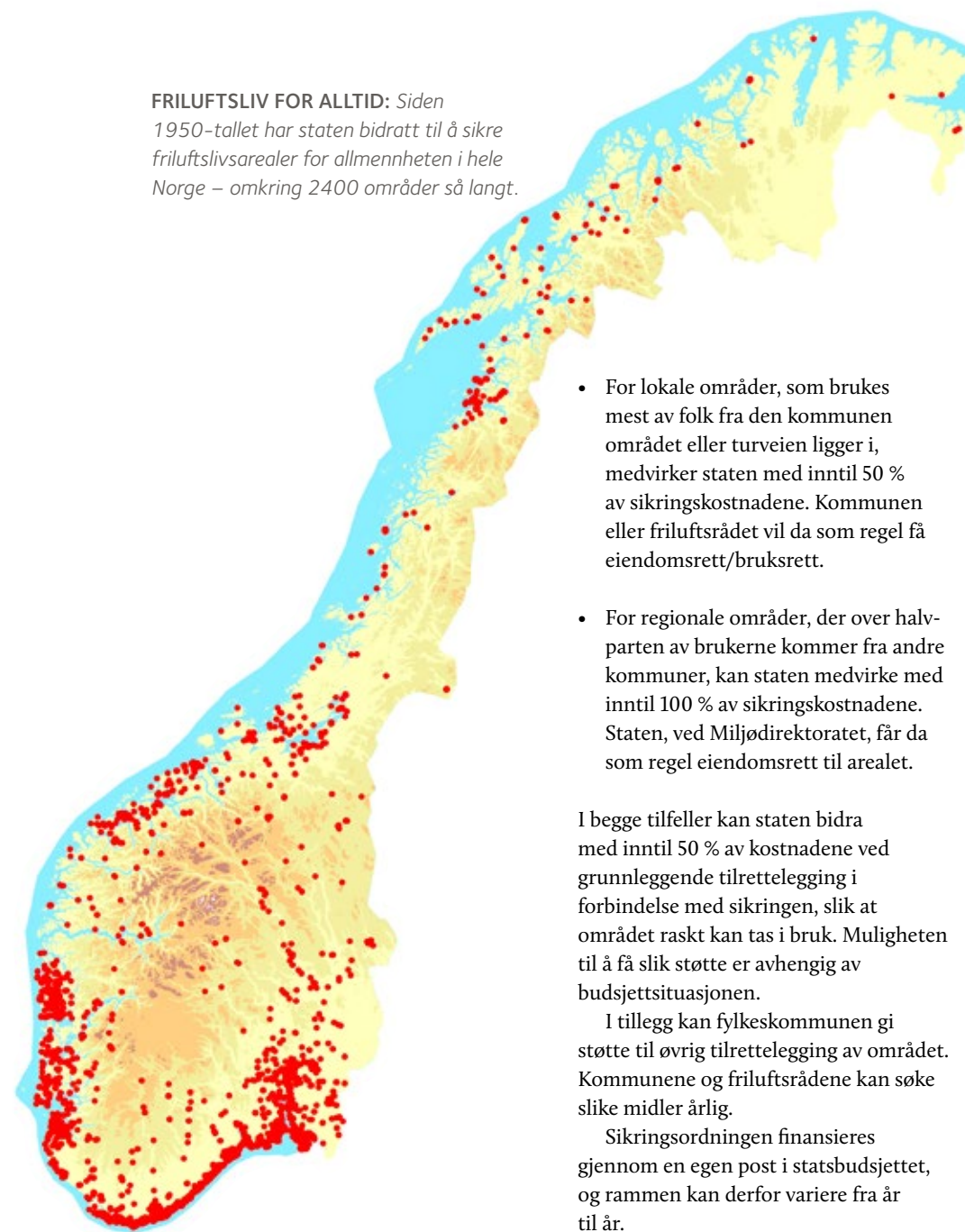
Hvem kan søke?

Alle kommuner og interkommunale friluftsråd kan søke. Fylkeskommunen prioriterer søknader i sitt fylke, før de behandles endelig av Miljødirektoratet.

Hvor stor andel av kostnadene kan staten dekke?

Hvor menneskene som bruker friluftslivsområdene kommer fra, er avgjørende for hvor stor andel av de totale sikringskostnadene staten kan dekke.

FRILUFTSLIV FOR ALLTID: Siden 1950-tallet har staten bidratt til å sikre friluftslivsarealer for allmennheten i hele Norge – omkring 2400 områder så langt.



- For lokale områder, som brukes mest av folk fra den kommunen området eller turveien ligger i, medvirker staten med inntil 50 % av sikringskostnadene. Kommunen eller friluftsrådet vil da som regel få eiendomsrett/bruksrett.
- For regionale områder, der over halvparten av brukerne kommer fra andre kommuner, kan staten medvirke med inntil 100 % av sikringskostnadene. Staten, ved Miljødirektoratet, får da som regel eiendomsrett til arealet.

I begge tilfeller kan staten bidra med inntil 50 % av kostnadene ved grunnleggende tilrettelegging i forbindelse med sikringen, slik at området raskt kan tas i bruk. Muligheten til å få slik støtte er avhengig av budsjett-situasjonen.

I tillegg kan fylkeskommunen gi støtte til øvrig tilrettelegging av området. Kommunene og friluftsrådene kan søke slike midler årlig.

Sikringsordningen finansieres gjennom en egen post i statsbudsjettet, og rammen kan derfor variere fra år til år.

Hvordan forberede en sikringssak?

Gode forberedelser er avgjørende. Miljødirektoratet prioriterer prosjekter som inngår i en helhetlig plan for utviklingen av friluftslivstilbudet i kommunen – gjennom å være forankret i kommunale planer.

Kommunene og friluftsrådene oppfordres til å ta kontakt med Miljødirektoratet tidlig, for råd om hvordan de kan gå fram for å sikre et område eller en turvei.

Hva er prisnivået?

Når det offentlige sikrer areal til friluftslivsformål, skal grunneierens tap erstattes. Erstatningen skal være i tråd med gjeldende praksis ved rettslige skjønn. Planformål og lovlig etablert bruk vil være avgjørende.

For ubebygde arealer avsatt til friluftslivsformål i plan, er som regel landbruksverdien utgangspunktet for erstatningen.

Det er ønskelig å oppnå frivillige avtaler med grunneierne, enten det gjelder kjøp eller bruksavtale.

Det er vanskelig å gi konkrete råd eller retningslinjer om erstatningsnivå her.

Derfor er det viktig å ta kontakt med Miljødirektoratet tidlig for veiledning. Staten kan ikke medvirke til prisdrivende avtaler.

Hvordan søker vi?

Søknaden sendes via Miljødirektoratets elektroniske søknadssenter. Bruk søknadsveiledningen på våre nettsider.

Frukten av 50 års planlegging

Stein for stein, meter for meter – gjennom 50 år med bevisst planlegging har Stavanger kommune sikret og tilrettelagt et sammenhengende nettverk av grønne arealer og turveier.

– Vi er i praksis i mål. I 1995 hadde bare 30 % av alle som bor i Stavanger under 500 meter til nærmeste tursti eller turvei. I dag er tallet 99 %. Det gjenstår bare noen få, viktige lenker, forteller park- og veisjef Torgeir E. Sørensen, som ynder å kalle Stavanger landets ”nærturby nummer én”.

– Statlig sikring og medvirkning fra Miljødirektoratet har vært et avgjørende verktøy helt siden starten, sier Sørensen, og påpeker at det ikke er pengestøtten alene som har vært av betydning.

– Med regjeringsstøttet velvilje i ryggen har det vært lettere å få gjennomført de vedtatte planene.

Grundige planer

I areal er Stavanger en av landets minste kommuner, dominert av Norges tettest befolkede by og et intensivt jordbruk. Det er lite utmark og skog. Presset på de grønne lungene og strandsonen har lenge vært stort i oljebyen, som har færre grønne kvadratmeter per innbygger enn noen annen norsk kommune.

Stavangers politikere så tidlig farene. Allerede i den første generalplanen fra 1965 lovet de å sikre allmennheten tilgang til friluftslivsarealer – for all framtid. Siden har kommunen sikret områder gjennom regulering, oppkjøp og avtaler med grunneiere.

Det første store prosjektet kom i gang mot slutten av 1970-tallet: En sammenhengende turvei rundt Stokkavatnet som kommunen i dag kaller ”alle turveiers mor”. Den ga inspirasjon til videre innsats. På 1980-tallet fulgte en intens utbygging av turveier i kommunalt eide grønne korridorer, mens modellen Stavanger benyttet for utbyggingsområder bidro til å sikre ytterligere arealer.

På 1990-tallet så kommunen potensialet for å binde sammen friområder til en sammenhengende grønnstruktur – der ingen skulle ha mer enn 500 meter hjemmefra til turveinettet. Men det krevde tilrettelegging i regulerte friområder som fortsatt var i privat eie.

Da Stavanger, sammen med Sola og Randaberg, fikk landets første ”Friluftspakke” fra staten i 1992, kom arbeidet med å sikre de nødvendige arealene i gang for alvor – gjennom oppkjøp og langsiktige avtaler. Ett av resultatene var turvei rundt hele Hålandsvatnet – som også strekker seg inn i nabokommunen Randaberg.

I 2001 ble det kommunale Friområdeprosjektet etablert. Målet var å sikre og gjøre tilgjengelig de resterende arealene regulert til friområder. Det befestet kommunens visjon om en sammenhengende grønnstruktur. Nå gjenstod de tøffeste kampene, de som i størst grad utfordret den private eiendomsretten.

Brutt grenser

Målet var å inngå frivillige avtaler med grunneierne så langt det var mulig, noe kommunen som oftest klarte. På 1990-tallet vedtok formannskapet for første gang å gå til ekspropriasjon, for å sikre et rent friområde.



FORNØYDE BRUKERE: – Før var det frustrerende å bruke strandsonen. Mange beboere satte opp gjerder og gjorde det vanskelig. Turstien i vannkanten er helt fantastisk, sier Sonja Blazer Thorsen (61), som bor i området. Hun mener de fleste grunneierne i Karistø har fått det finere enn før. – Det var veldig uryddig langs stranden. Nå er det flotte støttemurer og sti. Og jeg tror ikke de som bor her blir særlig berørt av at vi går nedenfor husene deres, fortsetter Thorsen, som bruker stien ofte sammen med datteren Elise Larsen (38). (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

– Det var et ideologisk gjennombrudd, forteller Sørensen.

Vi møter ham ved Hafrsfjord, der Harald Hårfagre vant slaget som bidro til at Norge ble samlet. I Karistø ved samme fjord har også Stavanger kommune utkjempet et av sine største slag for friluftslivet.

Strandsonen ble regulert til friområde på 1990-tallet. Da nye kloakkrør skulle legges ved årtusenskiftet, så kommunene en anledning til å bygge turvei langs fjorden – over 55 eiendommer med privat strandlinje. Det førte til at like mange advokatstøttede protester havnet på ordførerens bord. Det gjorde også en

underskriftskampanje i turveiens favør. Temperaturen var høy.

Men takket være stø politisk kurs, og villighet til å både gi og ta, ble alle tvister løst, arealet statlig sikret og turveien bygget.

– Vi var mange som snakket med grunneierne, formelt og uformelt. Vi

«Statlig sikring og medvirkning har vært et avgjørende verktøy helt siden starten»

Torgeir E. Sørensen, Park- og veisjef i Stavanger kommune



KREATIVE GREP: Kreative grep måtte til for å komme til enighet mellom grunneiere og kommunen i Karistø ved Hafrsfjord. Langs denne strekningen må syklistene ta en liten omvei gjennom boligområdet, mens gående kan ta turen forbi villaene på en vakker steinsti i vannkanten. Treplattningene på hver side er private. – Steinstien krever litt mer vedlikehold enn om vi hadde murt opp, men bidro til at vi ble enige med grunneieren, forteller park- og veisjef Torgeir E. Sørensen.

har utvist respekt for folks rettigheter, men det var aldri snakk om å ikke gjennomføre intensjonen i planene. Tilpassinger var vi åpne for. Karistø var et gjennombrudd, som skapte presedens for andre deler av byen, forteller kommunalråd Per A. Thorbjørnsen (V).

Lovens rammer

Ekspropriasjonslovens rammer var en utfordring.

– Kompensasjonen vi kan tilby ligger betydelig under det som oppfattes som markedsverdien. Det opplever folk som urettferdig, forteller Sørensen.

Stavanger kommune har kommet grunneierne i møte med kreative løsninger og politikerne har vært villige til å strekke seg langt for å få til frivillige avtaler.

– Vi har gitt mye kompensasjon i form av naturalia, forteller park- og veisjefen.

Kommunen har flyttet sjøboder, bygget støttemurer og anlagt hekker. De har også snirklet seg forsiktig forbi uthus og tilpasset stiens bredde og materialbruk for å tekkes ønsker og behov.

– Ofte virker problemet større på forhånd enn det viser seg å være i etterkant. En grunneier med 30 meter privat strandlinje han var veldig glad i, innså at han med turveien faktisk har fått direkte tilgang til hele kommunens strandlinje, forteller Sørensen, og legger til:

– Nærhet til turveier er ettertraktet. Her i Karistø har faktisk boligverdien steget etter at turveien kom.

Gjennomføringsevne

– Stavanger har ikke bare vedtatt planer og strategier, vi har lyktes med å realisere dem. Det kan vi være stolte av, og det er en politisk arv vi må føre videre, mener Helge Solum Larsen, som inntil valget i september 2015 ledet Kommunalstyret for byutvikling i Stavanger, som partiuavhengig representant.

– Andre kommuner ser med misunnelse på den gjennomføringskraften, fortsetter han.

– Det har til tider vært tøffe prosesser. Jeg vet det har vært til stor belastning for noen grunneiere, men det har vært helt nødvendig å sikre områder for allmennheten. Stavanger hadde ikke vært det byen er i dag, om vi ikke hadde gjort det. Vi snakker ikke om tilrettelegging i et lite område, men i og for hele byen, sier Per A. Thorbjørnsen, og legger til:

– Jeg er kjempestolt av å ha vært med på dette!

En ny attraksjon

Selv om siddiser flest i dag har tilgang til en turvei der de bor, og kan gå så og si sammenhengende tur gjennom alle Stavangers syv bydeler, hviler ikke kommunens friluftslivsentusiaster på laurbærene.

– Nå må vi sørge for at det blir attraktivt å ta turveiene i bruk, gjennom å tilrettelegge mer og informere bedre om mulighetene, påpeker park- og veisjef Torgeir E. Sørensen, og legger til at etter noen turbulente år, har



EN NY ATTRAKSJON: I bakgrunnen skimtes brodraget rundt Håhammeren.

– Fjæra under broen vil tilbakeføres til opprinnelig stand etter at byggingen er ferdig, slik at inngrepet i naturen blir minst mulig, forteller park- og veisjef Torgeir E. Sørensen. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Friområdeprosjektet igjen full støtte i bystyret.

Turveien gjennom idylliske Karistø ender foreløpig ved Håhammeren, som ruver over fjorden og tvinger turgåerne vekk fra stranden og gjennom boligater, før turveien fortsetter i vannkanten på andre siden.

I disse dager ferdigstilles et turdrag rundt fjellnebbet. Turveien skjæres delvis som en hylle inn i fjellet, og legges delvis langs et bruheng over fjæresteinene.

– Dette kommer til å bli det mest spektakulære urbane turstrekket som finnes i Norge, mener Per A. Torbjørnsen.

TILRETTELEGGING

For at friluftslivsområdene skal være tilgjengelige og attraktive, vil det ofte være nødvendig med tilretteleggingstiltak. Kommuner og friluftsråd må vurdere hva slags tilrettelegging som er mest hensiktsmessig. Opplevelseskvaliteter og naturmangfold må ivaretas. Det er også viktig å vurdere tiltakenes konsekvenser for drift og vedlikehold. På nettsidene til Miljødirektoratet finnes mer informasjon om naturvennlig tilrettelegging.



PÅ LANDET MIDT I BYEN: Hundvåg er den største av Stavangers byøyer. Helt ytterst på Lundeneset, med utsikt mot Ryfylke, har Stavanger kommune over flere år sikret et 900 mål stort kulturlandskap. I 2012 kunne hele området tas i bruk. I granskogen hekker gråhegre, kulturlandskapet holdes i hevd av "kommuneansatte" sauer på beite og i vannkanten ligger Stavangers 22. juli-minnesmerke. – Her var det sterke krefter som ville anlegge golfbane, forteller park- og veisjef Torgeir E. Sørensen. I dag er det mye brukte området knyttet sammen med resten av turveinettet i bydelen. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

FRIVILLIGE

Samarbeid med frivillige organisasjoner om drift og aktivitetsfremmende tiltak i friluftslivsområder, kan være en viktig suksessfaktor for bruken av områdene. På nettsiden til Frivillighet Norge er det nyttige tips til hvordan samarbeid kan etableres og gjennomføres.

52 hverdagsturer

Målet med statlig sikring er økt aktivitet. Stavanger kommune inngikk et kreativt samarbeid med Stavanger Turistforening (STF) for å få siddisene mer ut på tur. Prosjektet fikk navnet 52 hverdagsturer.

Hver uke gjennom hele 2012 merket frivillige løypefaddere fra STF én ny rundtur med sin røde T. Kommunen laget kart med turbeskrivelse, som ble publisert på kommunens nettside og i Stavanger Aftenblad.

Resultatet var 409 kilometer med merkede løyper og bred kunnskap blant folk flest om turmulighetene i nærmiljøet. Da året var omme fikk alle rutene plass i praktboken "Lofta Vedet – 52 hverdagsturer i Stavanger".

Initiativet kom fra Stavanger kommune, som stilte folkehelse- og friluftslivsmidler til rådighet, mens STF så en fin mulighet til å markere sitt 125-årsjubileum.

– En perfekt symbiose. Kommunen ga oss en mulighet til å trekke ned til folk i byen, noe vi hadde villet lenge, forteller Kjell Helle-Olsen, kjent som "Mr. Turistforeningen" lokalt etter en mannsalder som daglig leder i STF.

Responsen var overveldende. Flere tok løypene i bruk, og mange uttrykte at de hadde oppdaget muligheter de ikke visste om tidligere.

– STF's innsats var helt avgjørende for å få informasjon om turmulighetene ut

til folk. Alt arbeidet vi har lagt i å bygge opp grønnstrukturen gjennom flere tiår, kulminerte på mange måter med 52 hverdagsturer, sier park- og veisjef Torgeir E. Sørensen



TURTAGGING: I samarbeid med Stavanger Turistforening har Stavanger kommune merket rundturer helt inn i tjukkeste byen. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



TURKAMERATER: – Jeg har gått alle de 52 turene, unntatt én, forteller Eva Linderud (74). Vi møter henne på Stavanger Turistforenings (STF) faste, guidede onsdagstur, der mellom 50 og 100 mennesker deltar. – Det er så sosialt og hyggelig å komme seg ut på denne måten, fortsetter hun og berømmer både kommunen og STF for at mulighetene for nærmiljøturer er så gode. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Verdsetting sikret naturperle

Mens budrundene raste, fikk Hamarøy kommune i Nordland tilsagn om midler fra Miljødirektoratet og sikret et verdifullt naturområde ved Nesstraumen i Hamsuns rike.

– Uten tilsagn hadde det aldri blitt noe kjøp, forteller Bjørn Godal i Salten Friluftsråd om den skjebnesvangre dagen i 2009.

Årsaken til at tilsagn kunne gis på rekordtid, var at Hamarøy – som landets første kommune – hadde kartlagt og verdsatt verdifulle friluftslivsområder i hele kommunen. Dermed hadde

Miljødirektoratet den nødvendige grunnlagsdokumentasjonen for å gi tilsagn.

Mangeårig konflikt

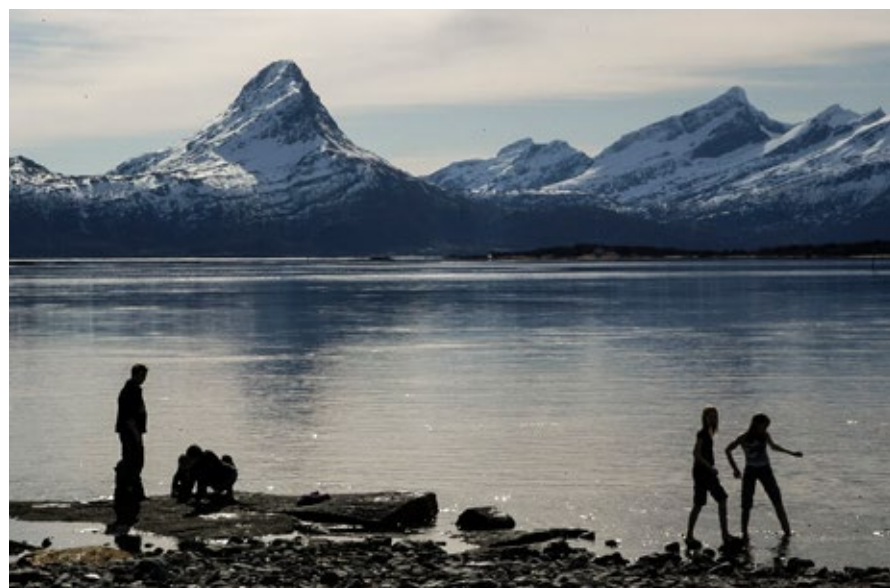
En bebygd landbrukseiendom hadde i årtier vanskeliggjort tilgangen for folk til et utfartsområde med mange naturkvaliteter.

– Selv om eiendommen Neset var regulert til friområde og folk hadde rett til å passere eierens våningshus, var adgangen begrenset og eieren lite glad for trafikken. Mange kviet seg for å bruke området. Det var også dårlige parkeringsmuligheter, forteller Hilde Fredheim i Hamarøy kommune.

Dermed lå Neset – med sine sandstrender, sammensatte fauna, fiskeplasser, rike fugleliv, fornminner og en av landets sterkeste tidevannsstrømmer – utenfor rekkevidden for folk flest.

BEBYGD EIENDOM

Dersom en bebygd eiendom sikres og bygningene skal beholdes, må de benyttes på en måte som tjener allmennheten. Hvis ikke vil de kunne virke privatiserende. Kommuner og friluftsråd har ansvaret for vedlikehold. Miljødirektoratet kan støtte fjerning av bygninger i forbindelse med sikring. Et annet alternativ er fradeling og salg av den bebygde delen, noe som kan finansiere deler av sikringskostnaden.



MALSTRØM: Utenfor fjæresteinene i det statlige sikrede området på Neset i Hamarøy bobler Nesstraumen – en av Norges sterkeste tidevannsstrømmer. (Foto: Kjell Fredriksen/Foto Nordfra)



TILRETTELAGT: Neset ligger et steinkast fra en populær campingplass og fungerer som nærturområde for innbyggerne i Nes og utfartsområde for resten av befolkningen i regionen. Området er tilrettelagt med blant annet parkeringsplass, gapahuk, klopplegging, anløpsmuligheter for båt, og merking og forbedring av turstien i vannkanten. (Foto: Kjell Fredriksen/Foto Nordfra)

God dokumentasjon

I 2009 ble hele Neset, inkludert gårdsbebyggelsen, lagt ut for salg. Sterke private interesser var med i budrunden.

Området toppet verdiskalaen i friluftslivskartleggingen. Takket være grundig forarbeid og politisk forankring kunne både kommunen og Miljødirektoratet handle raskt når det gjaldt.

Siden dette ble vurdert som et regionalt område, dekket Miljødirektoratet hele kjøpesummen på nesten 1,25 millioner kroner. En forutsetning var at selve bygningsmassen ble frasolgt – etter at adkomst til Neset ble utbedret og utfartsparkering opparbeidet.

– Nå jobber vi for å videreutvikle området og inspirere til mer bruk, forteller Fredheim.

KARTLEGGING OG VERDSETTING

Skal vi ivareta og utvikle arealer for friluftslivet, og nå målet om at alle skal kunne drive et variert friluftsliv i nærmiljøet og naturen for øvrig, må vi først vite hva vi har. Det er et nasjonalt mål at flest mulig av landets kommuner skal ha kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder innen 2018. Staten stimulerer til dette gjennom midler over statsbudsjettet. Først og fremst gir arbeidet et verdifullt kunnskapsgrunnlag som kan brukes i kommunal og regional arealplanlegging. Arbeidet gir også grunnlag for å identifisere områder som bør sikres. Miljødirektoratet har utviklet en egen veileder om kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder som kan lastes ned fra våre nettsider.



M-459 | 2015.

Turvei i kulturlandskap

En sentrumsnær tursti langs produktivt jordbruksland har fått flere ut på tur i Songdalen kommune i Vest-Agder.

Songdalselva, som bukker seg tvers gjennom kulturlandskapet og bygdesentrumet, utgjør en sentral del av kommunens identitet.

Helt inntil bygdas sentrum snor meanderelven seg rundt åkeren på Prestneset. Her har innlandskommunen bygget turvei.

Noen mente at en sentrumsnær turvei var overflødig i en kommune omgitt av skog og mark, og med solid tradisjon for å ta fjellskoene og tursekken fatt.

– Men det er helt feil. Det er ikke alle som er like gangføre i naturen, og mange liker best å gå tur med joggesko, sier turstiansvarlig Dagfinn Lassen i Songdalen kommune.

– Denne turveien åpner muligheter for grupper med mennesker som har behov for større grad av tilrettelegging, som eldre og mennesker med funksjonsnedsettelse, supplerer prosjektleder Erlend Falkgjerdet fra Midt-Agder Friluftsråd.

Positiv dialog

De to grunneierne i området var umiddelbart positive til planene om en tursti mellom elvebredden og kornåkrene.

– Jeg synes det er flott å kunne bidra til folkehelsen på denne måten, sier Thore Asbjørn Olsen som eier brorparten av området.

– Da vi kom i gang innså vi at det var viktig å sikre dette attraktive, sentrumsnære friluftsområdet for framtiden. Derfor gikk vi den litt lengre veien via statlig sikring, fremfor å bare

SAMARBEID MED LANDBRUKET

Jordbrukslandskapet har viktige opplevelseskvaliteter for friluftslivet. Erfaring tilsier at grunneiere flest er positive til avtaler som gir ferdselsmuligheter i skog- og kulturlandskap.



LANDBRUKSAREAL: Turveien rundt Prestneset går langs Sogndalselvas bredde, i ytterkanten av produktivt jordbruksareal. Songdalselva er en meanderelv, noe som gir flom og oversvømmelser flere ganger i året. Det er en utfordring for turveien at den ofte blir liggende under vann. Men asfaltering og ekstra fundamentering på de mest utsatte strekningene reduserer vedlikeholdsbehovet når vannet trekker seg tilbake. (Foto: Dagfinn Lassen)



FOLKEFEST: Ordfører Johnny Greibesland (Sp) og daglig leder Per Svein Holte i Midt-Agder Friluftsråd stod for den offisielle åpningen av turveien den 3. mai 2014. (Foto: Erlend Falkgjerdet/Midt-Agder Friluftsråd)

komme til enighet med grunneierne, forteller Falkgjerdet, som bistod kommunen i sikringsarbeidet.

Med støtte fra Miljødirektoratet har kommunen inngått en servituttavtale for 40 år med de to grunneierne.

– På den måten kunne vi også få lettere tilgang til statlige tilretteleggingsmidler eller spillemidler som vi har fått, forteller Falkgjerdet videre. Turveien har fått både benker og bord siden den åpnet i 2014.

Utvider stien

Prestneset ligger 200 meter fra rådhuset, men på motsatt side av elven. I 2015

ferdigstilte kommunen en ny gangbru, som binder bygda bedre sammen.

Nå ligger alt til rette for å utvikle et mer omfattende turveinett på begge sider av elven.

I 2015 fikk Songdalen tilsagn om sikringsmidler til å kjøpe det sentrumsnære grøntområdet Fagermoen. Dermed kan den 1,5 kilometer lange turveien rundt Prestneset forlenges over gangbrua og helt inn i sentrum.

– Tilbakemeldingen fra bygdas innbyggere er utelukkende positive og turveien er mye brukt, avslutter Dagfinn Lassen.

SERVITUTTAVTALER

I stedet for å overta eiendomsretten til et område, kan det offentlige inngå en servituttavtale – en frivillig avtale med grunneier om bruksrett for allmennheten. Avtalen regulerer eiers råderett slik at bruken er forenelig med allmennhetens tilgang til området og eventuell tilrettelegging. En servituttavtale kan være vederlagsfri, men det kan også være grunnlag for å gi erstatning. Avtalen skal helst være evigvarende, eller ha minimum 40 års varighet. Miljødirektoratet har utarbeidet en standardmal for servituttavtaler som kan lastes ned fra Miljødirektoratets nettsider.

Ladestasjoner for kropp og sjel

Da Ladestien først ble anlagt i Trondheim på 1980-tallet, strittet grunneierne imot. I dag reklamerer boligselgere med ”nærhet til Ladestien”. Snart blir turveien enda mer attraktiv.

”Nye” Ladestien skal kombinere fysisk aktivitet med opplevelser som gir turen merverdi.

– Vi kaller det ladestasjoner, forteller Marius Winge Austeen, rådgiver i seksjon for idrett og friluftsliv i Trondheim kommune.

En av de planlagte ladestasjonene finner vi på Østmarkneset. Under krigen var området ammunisjonslager, med

mineheis og lastebrygge. I årevis lå det forlatte kaiområdet og de falleferdige bygningene som et fysisk hinder og et visuelt sår langs Ladestien.

Fra betongørken til turmål

Det er i ferd med å endre seg. Økonomisk støtte fra Miljødirektoratets sikringsmidler bidro til at Ladestien kunne anlegges på 1980-tallet. Østmarkneset ble

sikret i 2006 og åpnet for allmennheten to år senere. Nå skal betongørkenen forvandles til et attraktivt turmål.

Sommeren 2015 gikk 30 arkitektstudenter i gang med å restaurere det største lagerbygget. Sommeren 2016 åpner kafé her. I en annen lagerbygning gjøres det plass til fridykkerklubben og kajakkklubben, som med sine aktiviteter vil skape liv og røre.



FRIVILLIG INNSATS: 30 arkitektstudenter fra NTNU brukte sommeren 2015 seks uker på å sette i stand det ene lagerbygget på Østmarkneset. (Foto: Lael Aprieto)



KRIGSMINNE: Østmarkneset vil bli en spennende stopp på turen langs den vakre Ladestien ved Trondheimsfjorden. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



KULTURMINNE BLIR KAFÉ: Når kaféen åpner neste sommer vil det yre av liv i det gamle ammunisjonslageret på Østmarkneset.

– Det er et suksesskriterium for ”ladestasjonen” Østmarkneset at vi får brukere ned hit som skaper aktivitet, mener rådgiver i seksjon for idrett og friluftsliv, Marius Winge Austeen. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Det kommer publikumstoletter og lys, og rett opp i bakken skal Norges geologiske undersøkelser bygge en steinpark.

Utvidet friluftslivsbegrep

Østmarkneset blir ikke som andre friluftslivsområder. Det industrielle preget skal bevares.

– Vi vil bevare historien, og byantikvaren har vært involvert, forteller Winge Austeen.

– En av mine kjepphester er at nikkersadelen har fått dominere friluftslivet. I dag er det viktig å legge til rette for at flere grupper fristes ut, særlig barn, unge og innvandrere. Det å gå på tur uten et mål er litt særnorsk. Dersom vi legger til rette for opplevelser og aktiviteter, får vi flere ut, fortsetter han.

Winge Austeen tror kajakkpadlere og fridykkere i vannkanten, utsiktene til en kakao i kaféen eller en runde i steinparken kan dempe protestene når ungene konfronteres med søndagstur.

Folkehelse

– At Østmarkneset ble statlig sikret var alfa og omega. Et must for framtiden, mener Knut Erling Flataker i Trondheimsregionens friluftsråd.

Han mener Ladestien er et av de de største helsefremmende tiltakene i Trondheim kommune.

– Det finnes flere kvaliteter enn bare strand og natur langs hele Ladestien, sier Flataker, og ramser opp krigsminner, arkitekturperlen Sponhuset, strandvolleyballbaner og dikterstuen til

forfatter Kristian Kristiansen – for å nevne noe.

Ladestien i vekst

Både Winge Austeen og Flataker tror Østmarkneset vil bli ett av Ladestiens største trekkplaster.

Ladestien er i dag blitt over åtte kilometer lang. Den begynner ved Ladehammerkaia i sentrum, snirkler seg langs vannkanten rundt Ladehalvøya og ender foreløpig i Grilstadfjæra i Ranheim i øst.

Ladestien utvikler seg stadig. Bare de siste to årene har kommunen regulert et område i Ranheimsfjæra, så stien kan trekkes ut fra boligområdet og helt ned i

fjæra. I Grilstad Marina stilte kommunen som krav at utbyggerne av et nytt boligfelt bygget parkanlegg i vannkanten der Ladestien passerer.

Milevis med turvei

Nå drømmer Flataker og Winge Austeen om en sammenhengende kystled rundt Trondheimsfjordbassenget. En framtidig attraksjon på linje med Nordsjøruta i Rogaland. Det krever at også nabokommunene tar grep.

– Noen må være litt gale og tenke vidløftig, smiler Flataker.

Trondheim kommune gjør sitt for å komme ett skritt nærmere drømmen – gjennom ytterligere planer om å sikre

friluftslivsarealer gjennom regulering, kjøp av arealer og opparbeidelse av infrastruktur for friluftsliv.

– Vi jobber blant annet for å tette et hull på 200-300 meter i vannkanten ved friluftslivsområdet Væreholmen, slik at Ladestien kan trekkes helt frem til Malvikgrensen i øst, og er i dialog med Malvik kommune om sammenkobling.

Trondheim har også planer om å omregulere områder på Brattørakaia i sentrum, for å koble Ladestien på turstiene i vest.

– Og så håper vi at fremtiden bringer mange nye gode initiativ og forslag til ”ladestasjoner” langs hele ruta, avslutter Winge Austeen.

DRIFTS- OG TILSYNSANSVAR

Når staten medvirker til sikring, er det en forutsetning at kommunen eller friluftsrådet påtar seg drifts- og tilsynsansvar for arealet. Dette innebærer ansvar for eventuelle tilretteleggingstiltak, vedlikehold og løpende oppgaver som søppeltømming etc. Ansvar er nærmere beskrevet i håndboka «Forvaltning av statlig sikrede friluftslivsområder» som finnes på Miljødirektoratets nettsider. Det er hensiktsmessig for kommuner og friluftsråd å utarbeide en enkel forvaltningsplan for sine sikrede friluftslivsområder. Med utgangspunkt i en godkjent forvaltningsplan, kan det søkes statlige midler til tilretteleggingstiltak.



LIV OG RØRE PÅ VANNET: Kajakkpadler Bård Ove Fagerli tar seg en sving innom den gamle dypvannskaia for mineleggerfartøy på Østmarkneset. Trondhjem Kajakkklubb har flere hundre medlemmer og får neste år klubblokaler på Østmarkneset. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



FROSKEMANN: Østmarkneset er et populært dykkested. Neste år får Fridykk Midt-Norge klubblokaler i et av skurene. – Dette er en kjempemulighet. Området er jo skapt for vannaktiviteter, sier leder i klubben Truls Melbye (27). At fridykkerne får tilhold i et allment tilgjengelig friluftslivsområde gagnar ikke bare utøverne, men også alle som får oppleve aktivitet i fjæra. – Mange er nysgjerrige på hva vi driver med, særlig barn kommer gjerne bort og spør, forteller Melbye. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

«I dag er det viktig å legge til rette for at flere grupper fristes ut, særlig barn, unge og innvandrere»

Marius Winge Austeen, Trondheim kommune



OPPLEVELSER: Kommunen skal etablere møte- og aktivitetsplasser samt informere om natur, kultur og lokalhistorie langs Malvikstien. – Alle historiske steder skal for eksempel merkes, forteller avtroppende ordfører Terje Bremnes Granmo. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Fiks ferdig i strandkanten

Ny jernbanetunnel ble tidenes mulighet for Malvik kommune. Snart overtar turgåere og syklister den gamle skinnegangen langs Trondheimsfjorden.

– Dette er forebyggende helsearbeid på sitt beste. Jeg ser frem til å bruke stien som pensjonist, sier avtroppende ordfører Terje Bremnes Granmo (Ap) og tar av seg sykkelhjelm.

Akkurat nå er det ulendt å sykle langs det som har fått navnet Malvikstien. Men snart får den grove pukken langs den historiske traséen jevnt grusdekke.

Sperret for fjorden

Nordlandsbanen kom til Malvik i 1881 og har hatt stor betydning for kommunen.

Men medaljens bakside er lett å se i kommunesenteret Hommelvik: Jernbanelinjen slynger seg i flukt med vannkanten og sperret i mer enn ett århundre adgangen til fjorden.

Jernbaneverket la også beslag på strandarealer til produksjon av jernbanesviller.

– Kommunens indrefilet var ikke tilgjengelig. Men egentlig er resultatet ganske fantastisk. At jernbanen i sin tid ble lagt akkurat der, har i praksis reddet nære sjøområder fra utbygging, humrer Bremnes Granmo.

Det var åpningen av ny jernbanetunnel mellom Hommelvik og Hell i 2011 som gjorde Malvikstien mulig. I begynnelsen av 2015 kom Malvik til enighet med Jernbaneverket om overtakelse.

Raskt på pletten

Siden har det gått fort. I juni 2015 fikk kommunen tilsagn fra Miljødirektoratet om statlige sikringsmidler for å konvertere det 2,5 km lange jernbanesporet til tursti. Innen året er omme skal grunnleggende tilrettelegging være ferdig. Offisiell åpning skjer våren 2016.

Malvikstien er et kjerneprosjekt i kommunens innsats for å bedre folkehelsen. At tiltaket vil bli satt pris på, er det ingen tvil om. I en befolkningsundersøkelse fra 2013 oppga brorparten av kommunens 13.500 innbyggere at tilgang til friluftslivsområder langs fjorden er viktig for trivselen.

Visjoner

Malvikstien er universelt utformet og vil binde sammen sentrale friluftslivsområder – som badestranda i

FORVALTNINGSOVERFØRING

Forsvarsbygg, Kystverket og Jernbaneverket er eksempler på statlige etater som forvalter mye eiendom i Norge. Når militærleirer legges ned eller jernbanetraseer flyttes, frigjøres arealer. I tråd med statlig avhendingsinstruks skal slike arealer tilbys andre statlige etater, før de eventuelt legges ut for salg i det åpne markedet. Mange flotte friluftslivsområder er blitt sikret ved at Miljødirektoratet har overtatt slike arealer – i samråd med kommunene, eller ved at kommunene har overtatt dem selv, med støtte fra Miljødirektoratet.

Hommelvik og den statlig sikrede Flatholmen øst for sentrum.

– Dette hadde vi ikke fått til uten sikringsmidler fra Miljødirektoratet, mener prosjektleder Lars Slettom.

Nå ruger han på enda større visjoner. Jernbaneverket planlegger nytt dobbeltspor fra Stjørdal til Trondheim. Det kan frigjøre hele den fjordnære jernbanetraséen til Trondheim.

– Vår drøm er at folk skal kunne trille barnevogn fra Stjørdal, via Malvik til Trondheim, langs en sammenhengende tursti ved sjøen, sier Slettom.



SKJULT HISTORIE: Langs deler av traséen har den gamle skinnegangen fått ligge som et historisk minne under pukken. – Folk har allerede begynt å gå her, selv om vi ikke er ferdige, forteller prosjektleder Lars Slettom. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



MEDVIRKNING: Malvikstien er et tverrfaglig prosjekt. Her er arbeidsgruppa samlet på støttemuren som er restaurert etter at den fikk hard medfart da orkanen Dagmar herjet julen 2011. På oversiden skimtes Malvikstien.

Bak: Avtroppende ordfører Terje Bremnes Granmo (Ap). Fra venstre: Hans Jørgen Renå, avdelingsleder kultur og ungdom, Lars Slettom, miljørådgiver og prosjektleder, Arve Renå, virksomhetsleder kultur, Margunn Skjei Knudsen, Nord-Trøndelag fylkeskommune. Foran: John Thomas Renå, avdelingsleder Hommelvik ungdomsskole, Knut Erling Flataker, Trondheimsregionens friluftsråd. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

UNIVERSELL UTFORMING

Det er et nasjonalt mål at alle kommuner skal ha universelt utformede friluftslivsområder innen 2025. Miljødirektoratet ønsker å samarbeide med kommuner og friluftsråd om å sikre attraktive friluftslivsområder som kan gjøres tilgjengelig for flest mulig brukergrupper. Områdene må samtidig kunne opparbeides på en måte som ivaretar naturverdier og opplevelseskvaliteter.



(Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Tilgjengelig for alle

Den tidligere militærleiren på Midtsandtangen i Malvik er et unikt friluftslivsområde i Norge. Her har Miljødirektoratet, i samarbeid med Malvik kommune, lagt store ressurser i å gjøre området attraktivt og tilgjengelig for alle. Området er på hele 150 dekar – tilsvarende 22 store fotballbaner – og omfatter både badestrand og parkanlegg med 4500 frukttrær, bærbusker og urtevekster.

– At det tilgjengelige området er så stort, gjør at jeg kan bevege meg fritt rundt. Jeg er ofte på tur her med hunden min, forteller Rune Monsvoll (42), som sitter i rullestol.



(Foto: Morten Granhaug/Felix Features)

Allemannsretten vs. tilrettelagte friluftslivsområder

Allemannsretten gir alle rett til å ferdes og oppholde seg i utmark – uavhengig av om området er i privat eller offentlig eie.

Men allemannsretten forutsetter at vi bruker naturen som den er. Vi kan ikke kreve at eieren gir tillatelse til bygging av turveier, gapahuker eller fiskebrygger.

Statlig sikring er et virkemiddel for at det offentlige kan tilrettelegge, og utløser mulighet for å søke statlige midler for å finansiere tiltakene.

Statlig sikring kan også brukes for å gjøre viktige arealer som ikke omfattes av allemannsretten, tilgjengelig for folk – som for eksempel arealer friluftslvsloven definerer som innmark.



FRITT FRAM: Bente Stordalen (70) er hyppig gjest på Skallevoldstranda i Tønsberg som kommunen har sikret som friområde.

– Jeg synes bare det er positivt å bruke offentlige midler på dette, sier Stordalen om kommunens oppkjøp og riving av hyttene som tidligere sperret for fri ferdsel.



FUGLELIV: Park- og veisjef Torgeir E. Sørensen i Stavanger fanger en gråhegre i fri flukt i et statlig sikret område på Hundvåg i Stavanger. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Vern om naturmangfoldet

Naturmangfoldloven skal sikre at naturen og dens mangfold tas vare på gjennom bærekraftig bruk og vern.

Loven gir blant annet grunnlag for å verne verdifulle områder mot omdisponering, og er slik svært viktig for friluftslivet. Bruk av verneområdene er regulert gjennom verneforskriftene. Mange områder er godt tilrettelagt, med blant annet informasjonstavler og merkede stier.

Sikring av friluftslivsområder er ikke vern etter naturmangfoldloven, men når et friluftslivsområde eller en turvei skal opparbeides eller tilrettelegges, må konsekvensene for naturmangfoldet vurderes. Det gjelder både plassering og hvordan tiltakene utføres.

Når kommuner eller friluftsråd utarbeider forslag til forvaltningsplaner for sikrede friluftslivsområder, skal tiltakene som foreslås både være i tråd med friluftslivsformålet og samtidig ivareta naturmangfoldet på en god måte. Fylkesmannen vil også vurdere disse forholdene ved sin godkjenning av forvaltningsplanene.

Kommunens folkehelseansvar

Folkehelseloven fra 2011 gir kommunene et selvstendig ansvar i folkehelsearbeidet. De skal ha oversikt over utfordringene og sette i verk tiltak for å bøte på dem.

Å legge til rette for økt fysisk aktivitet og naturopplevelser – særlig i nærmiljøet, der folk bor – er en enkel, rimelig og effektiv måte å møte flere av folkehelseutfordringene på.

Miljødirektoratets tilskuddsordninger til sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder kan være et nyttig hjelpemiddel for kommunenes folkehelsearbeid.



PÅ TUR TIL JOBBEN: Janet Sæbø Røysland (56) og Anne Evensen (54) nyter en kaffekopp i fjæra i Karistø ved Hafrsforden i Stavanger før kveldsvakten.

– Jeg er så glad for denne stien og bruker den hver dag til og fra jobben, forteller Evensen. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



ALLE I AKTIVITET: Regjeringen har som mål at flere med minoritetsbakgrunn deltar i friluftsliv. Da er nærmiljøet viktig. I Trondheim er friluftsliv en del av introduksjonstilbudet til flyktninger. Disse somaliske jentene er på skoletur langs Ladestien ved Østmarkneset. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Friluftsliv der folk bor

Legger vi til rette for at alle får kort vei til tur- og friluftslivsmuligheter, får vi flere i aktivitet.

Nærnaturen har et bredere sosialt nedslagsfelt enn både tradisjonelt friluftsliv og deltakelse i idrett.

I 2011 satte Miljødirektoratet i gang en egen nærmiljøatsning. Gjennom syv pilotprosjekter har vi høstet erfaringer og kunnskap om hva som skal til for å øke friluftslivsaktivitetene i nærmiljøet.

Les mer i Miljødirektoratets inspirasjonshefte: Friluftsliv – der folk bor. Heftet kan lastes ned fra direktoratets nettsider.

Tålmodig ferd mot fri strandlinje

Bare én hytte står igjen. Snart er også den borte. Kjøp og riving av private hytter har gjort hele Skallevoldstranda i Tønsberg tilgjengelig for alle.

Et brunt gjerde strekker seg fra hytta, over gressbakken og ned til strandkanten. Det er ikke høyt, men det gir et tydelig signal: privat grunn. Selv om et skilt påpeker at folk har rett til å gå her, unngår mange å bruke akkurat denne delen av stranda.

– Skal allmennheten oppfatte dette som friluftsområde, er det viktig at hytta rives, sier Petter Berg (H), og går rett i kjernen på Tønsberg kommunes hårete plan, som strekker seg tre tiår tilbake.

Kjøper og river

– Allerede da jeg begynte å jobbe i kommunen i 1980, var det planer om å kjøpe opp og rive hytter langs noen av de mest populære badestrendene, forteller fagenhetsleder i rådmannens stab, Per Halle.

Han har stått i spissen for oppkjøp og riving av 17 hus og hytter – hovedsakelig langs Skallevoldstranda, Ringshaugstranda og i Karlsvika.

– Vi har videreført en sterk tradisjon for å sikre de mest populære strandområdene for allmennheten for alltid, sier ordfører Petter Berg (H).

Tålmodighet og frivillighet

Han er stolt av at kommunen aldri har vært fristet til å ty til ekspropriasjon, men heller ventet tålmodig på at eierne har solgt frivillig og til markedspris. Det har bidratt til stor tverrpolitisk enighet og folkelig støtte.

– Vi har valgt en skånsom tilnærming, med respekt for eiendomsretten. Alle avtalene har vært frivillige. Om noen ikke ville selge, har vi bare sagt at da venter vi til du vil, påpeker Berg.



REVET: Ordfører Petter Berg (H) på restene av hytta kommunen kjøpte for 6,3 millioner kroner i 2014, med støtte fra Miljødirektoratet.

– Det er helt forferdelig å se fine hytter bli revet, men vi må glemme smerten i øyeblikket, og se nytten på lang sikt, mener ordføreren. (Foto: Harald Strømnes/Tønsbergs Blad)



FRI SIKT: På denne blomsterenga lå én av seks hytter som sperret tilgangen til stranden. Kun én er nå igjen.

– Eier er villig til å selge, men verdivurderingene spriker med flere millioner, så vi har litt forhandlinger igjen, sier Per Halle. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

«Vi har bare sett en brøkdel av hva dette vil bety for framtidige generasjoner»

Petter Berg, ordfører i Tønsberg



FORNØYD EIER: Jan Müller-Nilsen byttet hytte i strandkanten i Karlsvika med hustomt og sjøutsikt, og har aldri angret. Müller-Nilsen brenner for strandsonen og er leder av er Skallevoldstranda vel. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Eneste inngrep fra kommunens side har vært å omregulere arealene til friluftslivsområde. Det begrenset hytteeierne muligheter til å oppgradere de enkle etterkrigshyttene, og dermed gjøre dem enda dyrere å løse ut.

Kreative løsninger

Ofte har ting løst seg når eiendommene ble overdratt til arvingene – og med en god dose kreativitet.

– Vi var tre brødre som skulle overta en liten hytte på Karlsvikodden. For

oss løste dette et problem, og vi fikk et arveoppgjør der alle tre ble vinnere. Men vi måtte gå noen runder med kommunen først, forteller Jan Müller-Nilsen.

En viktig del av avtalen var at Müller-Nilsens mor fikk disponere hytta så lenge hun ønsket.

– Det gjorde prosessen mykere for oss alle, forteller han.

Familien var også skeptiske til at de var førstemann ut. Hva om kommunen ikke klarte å gjennomføre planene, og de andre hyttene fikk stå?

– Det ville jo vært blodig urettferdig. Derfor fikk vi inn i avtalen at om de andre hyttene likevel ble stående, så skulle familien få én million ekstra, forteller Per Halle, og legger til:

– Det har vært litt som å spille sjakk til tider.

Erstatningstomt

Sist, men ikke minst, kom familien og kommunen frem til en løsning som ivaretok verdier penger ikke kan erstatte: tilknytningen til området.



TILBAKEFØRT: Her, i skogholtet på Karlsvikodden, lå familiehytta til Jan Müller-Nilsen. Nå er hytta borte og Karlsvika er blitt et populært utfluktssted. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



To av brødrene fikk erstatningstomter noen steinkast unna, mens den tredje valgte å bli løst ut.

– Vi synes avtalen ble rettferdig. Og resultatet er helt fantastisk. Det kommunen har gjort er framtidsrettet. Hvis vi ser dette i et 50-årsperspektiv, så vil Tønsberg-området fortettes enda mer. Da er det viktig at denne typen arealer sikres, mener Müller-Nilsen.

Men selv med smidighet og godvilje, har det ikke bare vært seiling i smult farvann.

I én sak måtte det advokathjelp til fra Miljødirektoratet.

– Det er også en utfordring at folk tror eiendommen er mer verdt enn den er, sier Halle og forteller at de alltid bruker tre uavhengige meglere eller takstmenn for å fastslå markedsprisen.

Uvurderlig støtte

Det var først da kommunen begynte å tilby byttehandel mot ferdigregulerte kommunale hyttetomter, at det virkelig ble fortgang i planene.

Oppkjøpene har vært et spleiselag mellom Miljødirektoratet og kommunen. Selv i en periode med svært presset kommuneøkonomi på 2000-tallet, ble planene videreført – takket være finansiering av oppkjøp fra Miljødirektoratet

– Vi hadde aldri fått til dette uten støtten fra Miljødirektoratet. Det har gjort at dette ikke har gått på bekostning av andre kommunale oppgaver, påpeker ordføreren, og legger til:

– Den viktigste suksessfaktoren har vært en langsiktig og bevisst strategi. Når vi får den siste avtalen på plass, vil vi ha frigitt tre sentrale strender for all framtid. Jeg synes dette er en utrolig god bruk av offentlige midler, som jeg som Høyremann kan stå inne for. Vi har bare sett en brøkdel av hva dette vil bety for framtidige generasjoner.

Endelig tilgang

Knut Erik Kristoffersen (50) nyter sommervarmen foran den siste hytta som står igjen på Skalleboldstranda. Tønsberg kommune er i forhandlinger med eieren om oppkjøp og riving.

– Jeg har brukt stranda i 40 år, forteller Kristoffersen.

Som guttunge hadde han ikke like god tilgang. Kristoffersen husker godt hvordan han og kameratene stadig ble jaget vekk av en særlig arg hytteeier, som ikke ville ha folk i strandsonen foran hytta si.

– Jeg synes det er kjempeflott at kommunen har sikret Skalleboldstranda som friareal for alle. Det er her jeg liker meg aller best.

PLANFORANKRING

Arbeidet med å sikre offentlige friluftslivsområder bør skje gjennom planarbeid etter plan- og bygningsloven. Det er viktig for å avklare eventuelle arealkonflikter, og for å sikre at berørte parter er gjort kjent med planene. En vedtatt plan vil også sikre politisk forankring, som kan være avgjørende i gjennomføringsfasen.



ENDELIG TILGANG: Knut Erik Kristoffersen (50) nyter sommervarmen foran den siste hytta som står igjen på Skalleboldstranda. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



INDREFILET: Det er ikke bare i strandsonen Tønsberg har sikret verdifulle friluftslivsarealer. Med støtte fra Miljødirektoratet kjøpte kommunen i 2010 praktieidommen Løkken i sentrum. Dermed kan folk ta turen gjennom en vakker hage og allé opp til byens mest kjente landemerke, Slottsfjellet. – Vi ønsket å få til en sammenhengende grønnstruktur midt i byen, i tilknytning til et verdifullt område for byens innbyggere, forteller Per Halle. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Fjordsti mot alle odds

Sogndal kommune måtte komme til enighet med nesten 30 grunneiere i en tett utbygget strandsone for å bygge fjordsti.

Langt inn i Norges lengste fjord ligger bygda Sogndal – kjent for fotball, saft og puddersnø – og en ambisiøs plan om å ta strandsonen tilbake.

Tett bebyggelse helt ned i strandkanten har i årtier hindret tilgang til fjorden for folk flest.

– Da fjorden mistet sin kommersielle betydning, snudde vi ryggen til den, sier varaordfører Laura Kvamme (Sp).

Viljen til å gjøre noe har vært der lenge. Den bratte og trange bygda er blitt kraftig utbygget og fortettet, og det har lenge vært behov for mer friareal i sentrum.

På 1980-tallet kom de første forslagene om en allment tilgjengelig fjordsti. Ideen fikk etterhvert forankring i kommuneplanen, men det var fortsatt langt frem.

Stri tørn

I 2008 fikk Sogndal sikringsmidler fra Miljødirektoratet til juridisk vurdering og avklaring i forbindelse med nye reguleringsplaner for Fjørebukti – strandsonen i Sogndal. Reguleringsprosessen var komplisert og omfattet mange parter.

Fjordstien skulle blant annet føres rundt industrianlegg i drift, forbi et

nedlagt slaktehus som skulle ombygges til leiligheter og forretninger, og ikke minst forbi en rekke bolighus med hager helt ned til fjorden.

Å smyge en offentlig sti gjennom folks hager, flytte gamle naust og rive garasjer, er kontroversielt. Det kom mange innvendinger mot reguleringsplanene, som måtte klagebehandles. Deretter kom en rettslig skjønnsprosess for å fastsette erstatning til grunneierne. På forhånd hadde kommunen inngått avtaler med berørte grunneiere om tiltak som gjerder, beplantning og tilkomst til den nye fjordstien.

Sogndal kommune fikk juristhjelp fra Miljødirektoratet for å løse flokene.

Kommuneøkonomi

– Det er lett å forstå at det er vanskelig med det samme. Men ved å avgi noe privat, bidrar man til et stort pluss for fellesskapet, sier Kvamme.

Politisk, og i møte med folk i bygda, har striden i størst grad stått om økonomi. Det koster totalt 33,5 millioner kroner å bygge fjordstien. I tillegg til midler til erverv fra Miljødirektoratet, har kommunen fått fylkeskommunale tettstedsmidler øremerket fjordstien.

Av egne midler bruker kommunen inntekter fra parkering i sentrum. I tillegg benyttet kommunen anledningen til å rydde opp og samle gamle avløp, som tidligere gikk urensset rett i fjorden. Dermed kunne det også hentes penger fra vann- og avløpsbudsjettet som var øremerket miljøtiltak.

Deler av stien har dessuten Statens vegvesen tatt ansvar for i forbindelse med utbygging av ny riksvei.

I forbindelse med ombygging av et slaktehus til forretning og leiligheter, ble det også inngått avtaler om anleggsbidrag og areal til fjordstien.

JURIDISK BISTAND

I sikringsaker som krever kompliserte juridiske avklaringer, kan Miljødirektoratet bidra til å dekke utgifter til advokat. Direktoratet har avtaler med erfarne samarbeidsadvokater som da kan bistå kommuner og friluftsråd.



– Det var helt avgjørende at Miljødirektoratet bidro til å finansiere grunnervet, forteller Kvamme, og legger til at statens medvirkning gjorde det lettere å formidle at byggingen av fjordstien ikke ville gå ut over verken driftsbudsjettet eller tjenestetilbudet.

Verdt strevet

I 2015 begynte byggingen av stien, som også kobles sammen med grønne korridorer, gang- og sykkelveier opp gjennom bygda. Fjordstien er også del av Sognefjordvegen – en sammenhengende, merket tursti på over 20 mil gjennom fire kommuner.

– Om det var verdt det? Uten tvil! Det er så kjekt å se hvor mange som bruker den delen av stien som nå er ferdig, både til tur og transport, forteller varaordføreren.



TETT PÅ: Fjordstien skal gå langs hele Fjørebukti (bildet over). Det over 100 år gamle Hofslund Fjordhotell (bildet under) er blant dem som nå har fått tursti i hagen, mellom bebyggelsen og fjorden. (Flyfoto: Harald M. Valderhaug/illustrasjon: Multiconsult)

Lettere å komme seg til fjells

– Dette turmålet er så populært at her var det ofte kaos med feilparkerte biler, forteller Oddvin Øvernes i Friluftsrådet Vest.

Opheim i Vindafjord kommune, på grensen mellom Rogaland og Hordaland, er utgangspunkt for skiturer til Olalia vinterstid og turer innover på stinettet til Haugesund Turistforening i Etne-Saudafella om sommeren.

100.000 mennesker i 10 kommuner bor under én times kjøring unna det populære området – som er det viktigste skiutfartsområdet i regionen.

Men dårlig vei og mangel på parkering gjorde det vanskelig for mange å ta det i bruk.



(Foto: Knut-Arild Sørensen/Friluftsrådet Vest)



FRILUFTSLIV OG INTEGRERING: Nye nordmenn introduseres til friluftslivet i Olalia. Her er løypene slake og fine hvis noen ennå ikke er så stø på ski. (Foto: Knut-Arild Sørensen/Friluftsrådet Vest)

Statlig sikring i flere etapper siden 1989 har gjort det mulig å utbedre og forlenge veien og etablere en stor utfartsparkering samt toaletter.

I 2008 fikk friluftsrådet støtte fra Miljødirektoratet til å sikre og legge til rette en ny tur- og skitrasé. Ytterligere tilskudd i 2015 gjør det mulig å forlenge den med en universelt tilrettelagt løype.

Området er også tilrettelagt med bord og benker i stein som kommer fra området.

Tilretteleggingen – kombinert med omfattende preparering av skiløyper vinterstid – har stimulert langt flere enn tidligere til å ta området i bruk.

– Sikringsmidler har vært helt avgjørende for utviklingen av dette viktige friluftslivsområdet, mener Øvernes.

Parkering ga tilgang

– Å få på plass parkering og adkomst for allmennheten var viktig for bruken av området, forteller Ove Bach i Grimstad kommune.

Moysanden nord for Grimstad har stor regional verdi som friluftslivs-område, både for badegjester om sommeren og turgåere og sportsfiskere året rundt. Her er en av distriktets flotteste badestrender, med direkte tilgang til kystnære stier i begge retninger. De skal på sikt bli en del av den offisielle kyststien. Moysanden Familiecamping har dominert området i en mannsalder.

Moysandveien fra riksveien og ned til Moysand Familiecamping var i privat eie, og eneste parkeringsplass lå inne på campingplassen. Grimstad kommune fikk én million kroner i støtte fra Miljødirektoratet for å kjøpe Moysandveien, samt et areal der det kunne bygges offentlig parkeringsplass utenfor campingplassen.

– Dette var en viktig brikke i puslespillet for å gjøre de flotte turområdene langs kysten vår bedre tilgjengelige, mener Bach.



(Begge foto: Ole Johan Stensvand/Moysanden Familiecamping)

Privat øy ble offentlig idyll

Da en av Vestlandets mest spektakulære ferieeiendommer ble lagt ut for salg, slo Os kommune til. Øyperlen ble sikret til glede for den store skaren båtfolk i regionen.

Rundt første verdenskrig bygget en skipsmegler landstedet Sjølyst på øya Skorpo ytterst i Lysefjorden. På det meste var 300 arbeidere i sving. I tillegg til en storslagen villa, ble området opparbeidet med blant annet parkanlegg, kai, drivhus og badehus.

Da skipsrederen døde uten arvinger, etterlot han klar beskjed om at eiendommen ikke skulle selges til private. De postansattes fagforening fikk kjøpe stedet i 1923, og i 70 år fungerte det som feriested for medlemmene. De bygde også mange hytter her ute.

Så, i 2004, stod en annonse i avisen. Den 280 dekar store eiendommen var til salgs.

- Det er ikke ofte eiendommer med så store friluftslivskvaliteter kommer for salg i skjærgården vår. Vi måtte gripe sjansen, sier ordfører i Os, Terje Søviknes (FrP).

Men en prisantydning i overkant av 10 millioner kroner skapte hodebry. Da fikk kommunen en god idé.

Det var egentlig det 100 dekar store strandområdet rundt Tednevågen som var av størst interesse. Resten av eiendommen, med en stor bygningsmasse, var ikke like viktig – utover å sikre adkomst til resten av øya via stiene.

Solgte bygningene

Os kommune kjøpte hele eiendommen, skilte ut den bebygde delen og la den ut for salg. Den ble solgt ferdig regulert til et privat selskap, som ville videreutvikle hytteområdet. Resten ble regulert til friluftslivsformål, med mål om å søke statlig sikring hos Miljødirektoratet. Dette var helt avgjørende for å få planen gjennom i kommunestyret, ifølge ordføreren.

- Det var en risiko å ta, men man må tørre noe i denne bransjen, smiler Søviknes, som lykkes med planen.



BEVART: Båthus og omkleddingsrom fra begynnelsen av 1900-tallet er bevart i friluftslivsområdet, mens en hytte ble revet for å unngå inntrykk av privat grunn. (Foto: Frithjof Fosse/BOF)

«At det ligger en mulighet for å søke eksterne midler hos staten, er en gulrot god som gull for kommunene»

Terje Søviknes, ordfører i Os



VANN OG LAND: I en del av landet der mange har båt, er det viktig å sikre utfartsområder med gode ilandstigningsmuligheter, attraktive oppholdsområder og turstier. Friluftslivsområdet på Skorpo er blant annet tilrettelagt så småbåter og kajaker kan legge til. Det er stupebrett, universelt utformet toalett, badehus, griller, bord og benker. (Foto: Frithjof Fosse/BOF)

- At det ligger en mulighet for å søke eksterne midler hos staten, er en gulrot god som gull for kommunene. Motivasjonen for å være kreativ blir større når man ikke blir sittende med hele regningen selv. Derfor mener jeg

sikringsordningen er helt avgjørende, fortsetter Søviknes.

- Vi kunne risikert at sterke private interesser kom inn og kjøpte hele øya. Denne saken var vinn-vinn for alle parter, mener Åge Landro i Bergen og

Omland Friluftsråd, som bidro aktivt i sikringsprosessen og forvalter området på vegne av kommunen.

Skorpo er i dag en populær uthavn for båtfolk i hele Bergensregionen.

Fortell om friluftslivsområdet!

Når nye områder sikres, kan Miljødirektoratet gi tilskudd til å lage informasjonstavler.

Direktoratet har utarbeidet en egen grafisk profil, som gir føringer for bruk av bilder, skrifttyper, farger og grafiske elementer.

Hensikten er å gi det enkelte område en tydelig identitet utad, og samtidig signalisere at det er del av et landsomfattende nettverk av statlig sikrede områder.

Dette eksempelet er utarbeidet av Bergen og omland friluftslivsråd og beskriver Hissøyne friluftslivsområde i Fjell kommune.

VELKOMMEN TIL Hissøyne friluftslivsområde

Fleire parsellar på Hissøyne utgjør Hissøyne friluftslivsområde, som er eid av staten og vert styrt av Bergen og Omland Friluftslivsråd. Friluftslivsrådet forvaltar to hus nord på øya. På eige- domen står og fleire naust som vert nytta av Friluftslivsrådet.

Den delen av Hissøyne som ikkje er friluftslivsområde er i privat eige. Vi ber dei som gjestar øya og utleiehuset å ta omsyn til dette, og respektera dei private eigedomane. Hugs at regelen om fri ferdsle berre gjeld utmark. Det er sauer ute heile året, så hald hunden i band!

Inne i hamna Kylderen er det flytebrygger som skal nyttast av besøkande til friluftslivsområdet (sjå kart). Den faste kaien nord i hamna er kun til ombord og ilandstigning. Fortøy mindre båtar ved flytebryggja, og større båtar ved moloen.

Skånsam ferdsle

I eit friluftslivsområde som i naturen elles har alle rett til å ferdsast, men på ein skånsam måte. Ta omsyn til naturen og til dyr på beite. På Hissøyne er det sau på beite heile året, hold hunden i band. Hugs å lukke grindane. Ikkje tenn bål i tida 15.4 til 15.9. Rydd etter deg og ta soppel med heim. Då er du med å frigjer ressursar slik at Friluftslivsrådet får meir tid til å halda god standard i områda.

www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Friluftsliv/Allemannsretten/

Friluftslivsområde sikra med statlege midlar

Sidan 1950-tallet har staten medverka til å sikra friluftslivsområde for folk flest. Friluftslivsområdet i Hissøyne er eit av over 2000 slike område.

Dei statlege midlane til sikring av friluftslivsområda vert handsama av Miljødirektoratet. Skjærgardsteneista tilrettelagg og tar vare på områda.

www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Friluftsliv/Friluftsliv/Friluftslivsomrader/

Kontakt

Bergen og Omland Friluftslivsråd (BOF) er eit interkommunalt samarbeidsorgan som opparbeider og driv meir enn 230 friluftslivsområde i Bergensregionen. Rådet arbeider for auka utbreiing av friluftslivet.

Fjell kommune
Tlf: 55 09 60 00
www.fjell.kommune.no

Bergen og Omland Friluftslivsråd
Tlf: 55 39 29 50
www.bof.no

Ved ulykker ring 112 eller 113 • Call 112 or 113 in emergency situations • Bei Notfällen 112 oder 113 anrufen

Salto for Verdensparken

Alex Conception fra klubben Furuset Parkour tar salto i Verdensparken – en bydels- og aktivitetspark i Furuset Bydel i hovedstaden.

Verdensparken var et stort gressdekket område, inneklemt mellom blokker og bolighus. Inntil 2013 manglet området innhold og var lite i bruk.

Med økonomisk støtte fra blant annet Miljødirektoratet og Husbanken, og i nært samarbeid med lokalbefolkningen, har Oslo kommune opparbeidet en moderne park – med blant annet Norges første parkouranlegg, fellesgriller, sittegrupper, effektbelysning, lekeplasser og urte-, frukt- og bærhager der folk kan forsyne seg.

På "Verdensplassen" nedenfor parkouranlegget, utformet av kunstner Torgeir Husevaag, smelter et kunstverk og en møteplass sammen – i et steindekke i larvikitt og et vannspeil med hoppesteiner.

– Furuset har en internasjonal befolkning som er vant til å bruke parker på andre måter. Selv om Marka bare er en kilometer unna, foretrekker mange i denne bydelen et mer tilrettelagt parkområde, forteller prosjektleder Christer Karlsson i Bymiljøetaten i Oslo kommune.

Verdensparken har gått fra å være en "grønn ørken" til å bli en mye brukt møteplass.



(Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

VEDERLAGSFRI OMGJØRING

Et friluftslivsområde som allerede eies av kommunen eller friluftslivsrådet, kan bli statlig sikret gjennom såkalt vederlagsfri omgjøring. Da søker man Miljødirektoratet om sikring på vanlig måte, men uten erstatning. Blir søknaden innvilget, tinglyses en erklæring om at området ikke kan brukes til annet enn friluftslivsformål uten samtykke fra staten. Deretter er det mulig å søke statlige tilretteleggingsmidler.

Det lønner seg å investere i friluftsliv

Grønne arealer har stor nytteverdi. Goder og tjenester fra naturen bidrar direkte og indirekte til menneskers velferd.

– Nyttan av naturen er ikke like godt integrert i kommunale beslutninger som annen type verdi, mener seksjonsleder Hans Aasen i Miljøøkonomiseksjonen i Miljødirektoratet.

Grønnstrukturen er viktig for blant annet byers evne til å håndtere konsekvensene av klimaendring, som for eksempel håndtering av overvann ved økte nedbørsmengder. Grønne arealer er leveområder for planter og dyr. De er også arena for rekreasjon og opplevelser, og bidrar til trivsel og attraktive bomiljøer.

Vi kaller det gjerne økosystemtjenester.

– Dette er verdier som kommuner bør tenke igjennom, særlig i forbindelse med planprosesser rundt arealbruk. Hvilke verdier vil gå tapt? Hvilke verdier kan vi sikre, påpeker Aasen.

Kroner og ører

Tromsømarka – polarbyens grønne hjerte, omkranset av bebyggelse på alle kanter – er et godt eksempel på hvor stor betydning et naturområde kan ha for en større by. Ikke bare i samfunnsverdi, men også i kroner og øre.

Tromsø kommune har de siste årene investert 24 millioner kroner i å tilrettelegge Tromsømarka for økt

bruk. Bare helseeffekten av prosjekter som lokker flere ut i aktivitet anslår Helsedirektoratet å være mellom 10 og 40 millioner kroner årlig – grovt regnet. Og dette er bare én av økosystemtjenestene Tromsømarka bidrar med.

Tromsømarka er også en viktig opplevelsesarena for turister og bidrar dermed til verdiskaping for lokalt reiseliv.

Kommunen anslår dessuten at om lag 1000 mennesker bruker bymarka daglig som transportåre til jobb og skole. Det betyr færre bilturer og dermed både lavere utslipp og avlastning for et sprenget veinett.

Smart pengebruk

– Som friluftslivstilretteleggere må vi bli flinkere til bruke de samfunnsøkonomiske analysene, mener Henrik Romsaas, prosjektleder for Tromsømarkaprojektet i Tromsø kommune.

– Som kommune har vi ikke råd til å la være å satse på friluftsliv i nærmiljøet. Grøntområdene må være tilrettelagte, tilgjengelige og tiltrekkelige for å få de brukergruppene vi aller helst vil nå ut på tur. Det koster kanskje litt penger her og nå, men politikerne må se på hele regnestykket. Flere i aktivitet i dag, betyr

færre livsstilssykdommer i framtiden, og dermed reduserte helseutgifter, sier Romsaas.

SPILLEMIDLER

Kommuner kan også søke spillemidler – det vil si tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – for å legge til rette for friluftslivsaktivitet. Fylkeskommunen har ansvaret for å fordele både spillemidler til ulike anlegg og tiltak, og tilretteleggingsmidler til de statlig sikrede friluftslivsområdene. Fylkeskommunen kan derfor veilede kommunene om mulighetene.

Den som søker spillemidler må eie eller ha rett til å bruke arealet der anlegget skal bygges. Spillemidler kan ikke brukes til erverv eller avtale om areal. Dersom man planlegger å opparbeide for eksempel en turvei eller tursti, kan man søke midler fra Miljødirektoratet til sikring av arealet, og spillemidler for å dekke inntil 50 % av opparbeidingskostnadene. Det kan søkes spillemidler til ulike tiltak for å stimulere til friluftslivsaktivitet – som turkart, og baderamper for rullestolbrukere, aktivitetsområder eller sanitæranlegg tilknyttet badeplasser.



(Foto: Henrik Romsaas)

En viktig kilometer

Turveien i det statlig sikrede området på Sydspissen av Tromsøya er bare 1,2 kilometer lang – men helt sentral. Den binder sammen sentrum med Tromsø mest brukte friområde, Telegrafbukta. Herfra går stiene videre rett inn i den bynære Tromsømarka, som de siste årene er blitt oppgradert og tilrettelagt for bruk hele året.

– Tromsø har vært litt sånn at man enten skal ut på fjorden eller opp i fjellet for å drive friluftsliv. Nærfriluftslivet ble det i liten grad tilrettelagt for. Men fokuset på folkehelse har gjort at kommunen virkelig har satset på nærmiljøet de siste årene, forteller prosjektleder for Tromsømarkaprojektet, Henrik Romsaas.

Han er glad for at Sydspissen, som tidligere bare bød på en gjørmete sti langs fjæra over privat eiendom, nå er tilrettelagt og tilgjengelig for folk – for all framtid. Romsaas satset på tett og personlig dialog med skeptiske grunneiere

– Det er viktig for folk at de føler innvendinger blir hørt, og at de får bli med å diskutere frem gode løsninger, mener Romsaas.

I dag er Sydspissen en av polarbyens mest populære turstier, med over 10.000 passeringer hver måned.

Kultur og friluftsliv hånd i hånd

Statlig sikring har bidratt til sammenhengende turveier på kryss og tvers av et av Østlandets mest spennende kulturlandskap. På Jeløy i Moss ligger natur- og kulturopplevelser som perler på en snor.

Søndre Jeløy har vært landskapsvern-område siden 1983. Et særegent kyst- og herregårdslandskap – med steingjerder, alleer og hageanlegg; bøskeskog og løvskog; sandstrender

og rullesteinstrender; 220 registrerte fuglearter, en av landets største sommerfuglhabitat og tre naturreservater.

Å skue utover det gylne landskapet badet i høstsol gjør det lett å forstå hvorfor så mange kunstnere har latt seg inspirere av naturen her. Søndre Jeløy er et lappeteppes av gallerier og atelierer. Her er keramikkkverksted, kunstglasshytte, sølvsmed og utallige billedkunstnere for å nevne noe. Galleri F15 på ærverdige Alby gård er et av landets mest anerkjente. Her ligger også Naturhuset, et informasjonssenter om den vernede naturen i området.

KULTURMINNER OG FRILUFTSLIV

Samspeilet mellom natur- og kulturminner er mange steder helt sentralt for friluftslivsopplevelsen. Sikring og tilrettelegging av naturområder med kulturminner vil både stimulere til friluftaktivitet og synliggjøre kulturminnene. God informasjon, tilrettelegging og skjøtsel er viktig for at kulturminner skal berike friluftslivsopplevelsen, samtidig som de ikke skades eller forringes.



KYSTSTI: Her i vannkanten foran Refsnes Gods passerer kyststien, som går rundt store deler av Jeløya. Statlig sikring av store deler av strandsonen i Refsnes gjør at stien ikke trues av videre utvikling i området og at kommunen kan tilrettelegge mer målrettet for allmennheten i bydelen. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



LITE BETYR MYE: En smal tarm, klemt mellom to hagehekker, er del av det statlig sikrede området på Refsnes. Den, og flere tilsvarende korridorer, gir tilgang til kyststien fra hele boligområdet. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Dette landskapet danner rammen rundt og er tyngdepunktet i et stort turveinett, med kyst- og innlandsstier, som er knyttet sammen med resten av Jeløya, Moss sentrum, bydelene rundt og bymarka innenfor – der Vansjø danner et nytt tyngdepunkt for friluftslivet.

– Det er nettopp kombinasjonen av natur og kultur som gjør Jeløya så populær. I det moderne friluftslivet

er det viktig for mange å ha et mål med turen, mener Frank Ivar Hansen i Seksjon for miljø i Moss kommune.

Avgjørende for tilgangen

Statlig sikring av friluftslivsområder har vært avgjørende for å gi allmennheten tilgang til viktige naturarealer og etablering av turveier i kommunen. På Jeløya er fire områder statlig sikret,

i tillegg til Gullholmen i fjorden rett utenfor. Også Kvernøyene i Vansjø er statlig sikret.

Når vi beveger oss nordover fra landskapsvernområdet på Jeløya, treffer vi et bebygget belte, før landskapet går over i hovedsakelig skog og åser, med hytter helt i nord.

Statlig sikring av en liten stripe i vannkanten og grønne korridorer

«I det moderne friluftslivet er det viktig for mange å ha et mål med turen»

Frank Ivar Hansen, Moss kommune

gjennom boligområdet på Refsnes i 2012, er foreløpig siste tilskudd til statlige friluftslivsområder i kommunen.

– Moss har hatt en langsiktig politikk, uavhengig av politisk styringsflertall, om å være tilbakeholdne når det gjelder å tillate bygging nær sjøen. Vi har derfor ikke hatt de samme utfordringene som mange andre kommuner, som må tråkle kyststier innimellom strandbebyggelsen. Refsnes er én av få områder med hus og leiligheter i vannkanten, forteller Hansen.

Litt betyr mye

Siden 1960-tallet har det vokst frem et tett boligområde rundt Refsnes Gods, som i dag er hotell. Strandsonen var i privat eie.

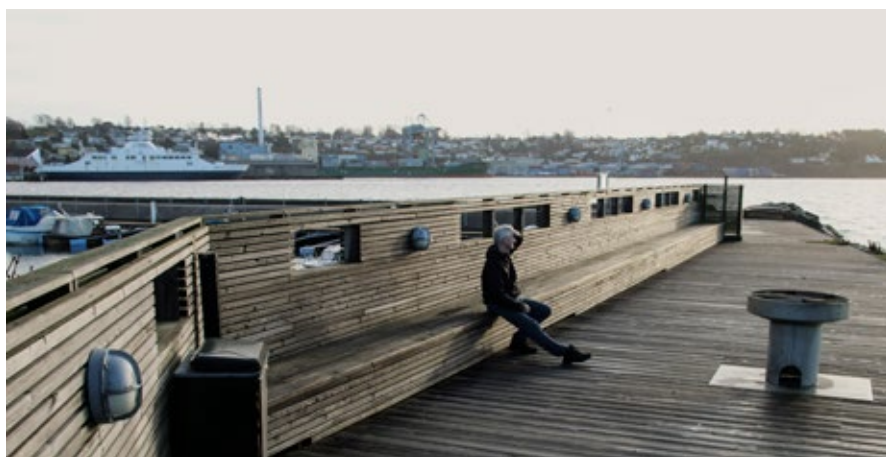
– En samfunnsbevisst grunneier ønsket i 2012 å selge Refsnesstranden og en del mindre grønne arealer innimellom boligbebyggelsen. Han ga kommunen mulighet til å sikre tilgang til viktige grønne korridorer for allmennheten, forteller Hansen.

Moss har i dag kyststier som går helt i vannkanten både på Jeløya og på fastlandet.

– Det er derfor ytterst få boligområder som ikke ligger innen 500 meter fra en merket tursti, avslutter Hansen.



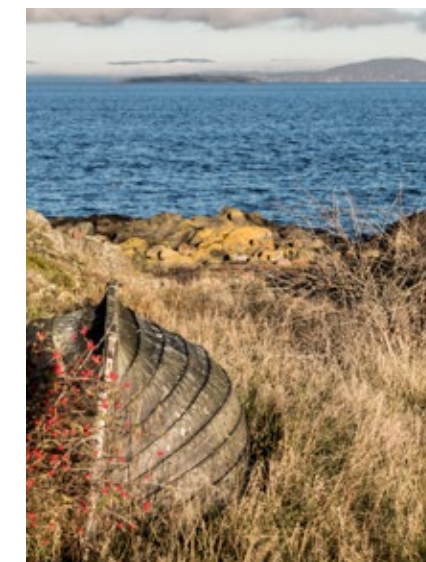
KNUTEPUNKT: Søndre Jeløy er et av de mest brukte friluftslivsområdene i Østfold. 300 år gamle Alby gård og Galleri F15 er knutepunkt for nettverket av turstier og natur- og kulturopplevelser. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



BYUTVIKLING: Fiske badestrand er et av de sikrede områdene på Jeløya, et steinkast fra brua til Moss sentrum. Her har Miljødirektoratet bidratt til et viktig ledd i byutviklingen. – Fiske er et populært areal for befolkningen med utegrill, oppholdsplasser og sandvolleyballbane, forteller Frank Ivar Hansen. (Foto: Frank Ivar Hansen)



RESTAURERES: – Vi er glade for at vi kan sette i stand disse bygningene. Målet er å få fram fyrets viktige rolle for byens befolkning, forteller Frank Ivar Hansen og legger til at det vil bli viktig å skape et godt samspill mellom bruk av friluftslivsområdet og forvaltning av sjøfuglreservatet og kystfloraen. (Begge foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



NATUR OG KULTUR: På Gullholmen ligger fortsatt fyrbøterens gamle robåt og minner om hva som engang var.

Ny kystledhytte i Oslofjorden

På Gullholmen utenfor Jeløya pusses den gamle fyrstasjonen opp. Sommeren 2016 blir den kystledhytte – som skal leies ut til allmennheten.

Selve Gullholmen, som er Østfolds vestligste punkt, ble sikret allerede i 1989. Øya ble da overdratt fra Fiskeridepartementet til Miljøverndepartementet, og senere til Miljødirektoratet.

Gullholmen er et populært utfartssted for båtfolk, men skiller seg fra andre statlig sikrede områder ved at det ligger en stor bygningsmasse i et relativt lite friluftslivsområde.

Halve øya er dessuten sjøfuglreservat.

Fyrstasjonen er ikke formelt fredet, men bygningene har kulturhistorisk verdi.

Etter at en stiftelse lenge har hatt driftsansvaret for Gullholmen, overtok Moss kommune hele forvaltningsansvaret i 2015. Samtidig begynte arbeidet med å sette i stand bygninger og utbedre brygger –

med støtte fra Miljødirektoratet.

Forutsetningen er at bygningene blir del av Kystledkonseptet, samt stilles til disposisjon for skoler, og dermed blir tilgjengelig for langt flere enn før.

Sommeren 2016 blir Gullholmen Fyr kystledhytte i regi av Oslofjordens Friluftsråd. Ildsjelene i stiftelsen, som i tre tiår har forvaltet holmen, vil fortsatt ha en sentral rolle.



LEK I VANNKANTEN: Det statlig sikrede friluftslivsområdet Hansbakkfjæra ligger langs den populære Ladestien i Trondheim. Her er barn fra Sjøskogbekken FUS-barnehage på tur.
– Alle vinner på at det offentlige bruker penger på å skape plasser som dette. Nærområdet betyr mye for oss. Vi har turdag hver uke og bruker Hansbakkfjæra ofte, sier pedagogisk leder Arnt Omar Bakken. (Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)

Utnytt mulighetsrommet

Mulighetene er langt flere enn det som presenteres på disse sidene.

Listen over sikrede områder gir en pekepinn om hva slags arealer og tiltak Miljødirektoratet kan støtte. Den viser likevel ikke hele mulighetsrommet. Kanskje har en kommune eller et friluftsråd en idé om noe Miljødirektoratet ikke har vært med på før?

Det er mange gode prosjekter i norske kommuner der nettopp sikring ville vært det rette virkemidlet for å løse utfordringer, legge til rette for naturopplevelser og få flere i aktivitet. Derfor ønsker Miljødirektoratet flere henvendelser fra kommuner og friluftsråd – gjerne tidlig i prosessen.

Grip muligheten til å samarbeide med Miljødirektoratet om spennende sikringsprosjekter, og send en søknad i dag.

La deg inspirere!

Eksempler på områder som kvalifiserer til statlig sikring:

- grønne lunger nær der folk bor
- arealer som kan bidra til å skape sammenhengende turtraseer eller rundløyper
- adkomst til attraktive friluftslivsarealer, som for eksempel stier til strandsonen eller etablering av parkering ved et utfartsområde
- områder og tilrettelegging som øker tilgjengeligheten for mennesker med nedsatt funksjonsevne
- områder med opplevelsesverdier som motiverer til mer friluftsliv, og bidrar til å synliggjøre og formidle kulturhistorie og naturkunnskap
- tilrettelegging for ferdsel i kulturlandskap og landbruksområder
- nedbygde områder der driften opphører – som industritomter, campingplasser eller andre næringsområder – som kan få en nøkkelfunksjon som friluftslivsområde
- badeplasser samt mindre strandområder som for eksempel gir gode muligheter for tilkomst med kajakk eller kano
- områder og tilrettelegging som stimulerer barn og unge til aktivitet
- tilrettelegging som stimulerer til gåing og sykling som hverdagstransport

«Miljødirektoratet vil gjerne samarbeide med kommuner og friluftsråd om å sikre enda flere, flotte friluftslivsområder. Attraktive arealer og turveier som er lette å nå, gir folk gode naturopplevelser i hverdagen»

Ellen Hambro, miljødirektør

NATURBASE

Alle landets statlig sikrede områder er registrert i www.naturbase.no

Miljødirektoratet

Telefon: 03400/73 58 05 00 | **Faks:** 73 58 05 01

E-post: post@miljodir.no

Nett: www.miljødirektoratet.no

Post: Postboks 5672 Sluppen, 7485 Trondheim

Besøksadresse Trondheim: Brattørkaia 15, 7010 Trondheim

Besøksadresse Oslo: Grensesvingen 7, 0661 Oslo

Miljødirektoratet jobber for et rent og rikt miljø. Våre hovedoppgaver er å redusere klimagassutslipp, forvalte norsk natur og hindre forurensning.

Vi er et statlig forvaltningsorgan underlagt Klima- og miljødepartementet og har mer enn 700 ansatte ved våre to kontorer i Trondheim og Oslo, og ved Statens naturoppsyn (SNO) sine mer enn 60 lokalkontor.

Vi gjennomfører og gir råd om utvikling av klima- og miljøpolitikken. Vi er faglig uavhengig. Det innebærer at vi opptrer selvstendig i enkeltsaker vi avgjør, når vi formidler kunnskap eller gir råd. Samtidig er vi underlagt politisk styring. Våre viktigste funksjoner er at vi skaffer og formidler miljøinformasjon, utøver og iverksetter forvaltningsmyndighet, styrer og veileder regionalt og kommunalt nivå, gir faglige råd og deltar i internasjonalt miljøarbeid.



Saknr: 2020/1931-12
Saksbehandlar Dagmar Reutz Hillestad
Dato: 29.04.2020

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Årsrapport 2019 - Kollektivstrategi for Hordaland

Vedlagt er Årsrapport 2019 - Kollektivstrategi for Hordaland

Vedlegg:

1. Årsrapport 2019 - Kollektivstrategi for Hordaland

Saknr: 2020/44048-1
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

Saksgang

Utv.aksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	28.04.2020
Fylkesutvalet	30.04.2020

Årsrapport 2019 Kollektivstrategi for Hordaland

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget tek Årsrapport 2019 Kollektivstrategi for Hordaland til orientering.

Samandrag

I denne saka vert Årsrapport 2019 for kollektivstrategi Hordaland lagt fram. Felles styringsdokument, handlingsprogram og årsrapportering for mobilitets- og kollektivområdet i Vestland skal utarbeidast (jfr. FUV-sak 3/2020 om integrasjon av kollektivområdet i Vestland). Rapporten som her vert lagt fram, følgjer tidlegare årsrapportering for kollektivstrategi Hordaland. I tillegg er det bak i rapporten lagt ved utvalde nøkkeltal for Sogn og Fjordane.

Reisetala for 2019 viser at veksten i kollektivtrafikken held fram, både i Bergensområdet og for Hordaland totalt. I 2019 var det totalt 79 millionar påstigande, fordelt på buss, bybane og båt. Tala for bybanen viser særst god vekst, med 15 prosent fleire påstigande samanlikna med 2018. Også reisetala for båt viser ei auke i påstigande. Askøysambandet står for størstedel av veksten, med ei utvikling på 13 prosent siste året.

Rapporten inneheld utvikling innan utvalde måleindikatorar, samt informasjon om økonomiske nøkkeltal, viktige hendingar og tiltak siste året, og relevante nøkkeltal for kollektivtrafikken.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Fylkesutvalet handsama 30.01.2020 sak om «Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune» (PS 3/2020). I saka vert det gjort greie for følgjande:

«Den nye kollektiveininga vil ha behov for å etablere ein samla strategi for utviklinga av tenestene i eit samla Vestland, og ein struktur for å rapportere på denne strategien. For 2020 vil handlingsprogrammet for oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland bli utarbeidd på same måte som tidlegare, med tillegg for aktivitetane som er planlagt av Kringom. Årsrapport for kollektivstrategien for 2019 vil også bli lagt fram etter gamal «mal», fram til eit nytt opplegg for rapportering er på plass.»

Handlingsprogrammet for 2019-2023 vart vedteke i fylkestinget 03.03.2020 (PS-9/2020). Inntil marknadsintegrasjon og ny merkevare er avklara er det her lagt opp til todeling av handlingsprogram for kollektivområdet med bakgrunn i styringsdokumenta i dei to tidlegare fylka.

Kollektivstrategi for Hordaland vart vedteke i fylkestinget i Hordaland juni 2014. Årsrapporten er del av den systematiske oppfølginga av kollektivstrategien og handlingsprogram for kollektivtrafikken i Hordaland. Årsrapport 2019 gir informasjon om korleis utviklinga i kollektivtrafikken i Hordaland har vore det siste året, korleis vi ligg an i høve måla og å gjennomføre strategiane som er vedteke i kollektivstrategi for Hordaland. Rapporten er bygd opp kring følgjande tema:

- Når vi måla? - Rapportering av utvikling i viktige måleindikatorar
- Økonomiske nøkkeltal - Status i kollektivtrafikken sin økonomi
- Kollektivåret 2019 - Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken
- Kollektivakta - Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.

Følgjande gir ein kort status for utviklinga i kollektivtrafikken siste året. Årsrapporten er vedlagt saka.

Status - når vi måla?

Dei overordna måla i kollektivstrategi for Hordaland er å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda, og å sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket. Det er fastsett fire strategiske grep; best tilbod der flest reiser, enkle reiser, effektive reiser, miljøvenleg drift. Desse gir tydelege føringar for kva som skal til for å få mange fleire reisande med kollektivtrafikken.

Best tilbod der flest reiser. For å gi eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane er det nødvendig å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. Dette handlar om å styrke rutetilbodet der det er mange reisande, eller potensiale for nye reisande er stort. Det handlar også om å forenkle linjenett og rutetilbod. Viktigaste indikator for dette er utviklinga i talet på reisande.

I 2019 er kollektivtrafikken styrka både på buss og bane, med tiltak i og utanfor bergensområdet. Passasjerstatistikken for heile Hordaland viser ein samla vekst på seks prosent i 2019, med nærare 79 millionar påstigande. For bergensområdet er veksten også på omlag seks prosent.

Bybanen held fram med positiv utvikling i passasjeretalet. Bybanen har no om lag 18,7 millionar årlege påstigingar, og står for 24 prosent av alle kollektivreisene med Skyss.

Også på båt ser vi ein vekst i tal påstigande. Største delen av veksten er knytt til Askøysambandet, med 672 000 påstigande og over 13 prosent auke samanlikna med 2018.

Det er utvikling i metode for å samle inn reisetil, og alle tal for 2019 kan ikkje direkte samanliknast med tal frå tidlegare år. Generelt er kvaliteten i talgrunnlaget stadig betre på grunn av innføring av automatisk passasjertelling.

Enkle reiser. Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Tilbodet skal vere lett å bruke og ha høg kvalitet i heile reisekjeda. Dette handlar om å gjere det enkelt å finne informasjon, kjøpe billett og å auke befolkninga sin kjennskap til kollektivtrafikken. Viktigaste indikator her er utvikling i innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod.

Resultata frå befolkningsundersøkinga i 2019 viser at 72 prosent av befolkninga er heilt eller delvis samd i at Skyss sitt kollektivtilbod er enkelt å forstå. Dette er ein forbetring på tre prosentpoeng frå året før. Ein ser og ei positiv utvikling når det gjeld folk si oppleving av kor lett det er å finne informasjon om kollektivtilbodet, samt å kjøpe billett. Forenkling i sonestruktur for buss sommaren 2018 gjer at fleire kan nytte seg av billettappen i heile Hordaland, samt at stadig fleire nyttar digitale kanalar for lettare tilgang til oppdatert informasjon.

Effektive reiser. Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og føreseieleg framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida. Viktige indikatorar er utvikling av andelen førehandskjøpte billetter, kollektivfelt/sambruksfelt og hastigheit på bystamlinjene.

Eit godt verkemiddel for å redusere reisetida er å få ned sal av billetter om bord. I 2017 har andelen førehandskjøpte billetter auka med ytterlegare sju prosentpoeng og utgjer 82 prosent av billettkjøpa.

Når det gjeld infrastrukturtiltak for betre framkomst går utviklinga svært sakte. Siste året er det etablert 200 nye meter med kollektivfelt, som ei forlenging av kollektivfeltet i Haukelandsveien mot stoppet Haukeland sør. Sambruksfeltet i Flyplassvegen er redusert i samband med vegarbeidet og ny E39, og vil truleg bli ei permanent løysing. Det er ikkje etablert nye sambruksfelt i 2019.

Miljøvenleg drift. Kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og få ein større del av dei motoriserte reisene kollektive. I tillegg skal vi legge til rette for at utsleppa frå kollektivtrafikken skal vere så låge som mogleg.

Globale utslepp kan ein redusere ved å få ned forbruket av drivstoff, ved overgang til fornybare drivstoff eller overgang til elektrisk drift. Vidare utbygging av bybanelinjer, oppstart av nye kontraktar med elektrifisering av ferjeflåten, samt vedtak om biodrivstoff og elektrifisering av bussparken i Bergen gjev gode utsikter for utviklinga på dette området framover.

Buss, båt og ferje slapp i 2019 ut om lag 118 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Det er ein nedgang på heile åtte prosent (9 000 tonn) frå fjoråret. Utsleppskutta skuldast i hovudsak innfasing av biodrivstoff og elektrisk drift.

Utsleppa frå båttrafikken er i all hovudsak uendra frå fjoråret. I 2019 starta elektrifiseringa av dei tre første ferjesambanda. Dei vesentlege klimagassreduksjonane kjem først frå 2020.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget jfr pkt 2.1.2 i Delegasjonsreglementet

Vurderingar og verknader

Økonomi: Saka omhandlar ikkje endringar i vedteken budsjett

Klima: Saka omhandlar effekten av tiltak som bidreg til å redusere klimapåverknadene frå persontransporten

Folkehelse: Saka omhandlar effekten av kollektivtiltak, med positiv innverknad på folkehelsa

Regional planstrategi: Kopling til Klimaplan for Hordaland, Regional transportplan, Kollektivstrategi for Hordaland, Temaplan for låg- og nullsleppsbusar i Hordaland

Konklusjon

Fylkesrådmannen meiner årsrapport 2019 for kollektivstrategi Hordaland gir ein god gjennomgang av utvikling og tiltak i kollektivtransporten siste året, og legg med dette fram årsrapporten til orientering. Vidare framover vil det bli arbeidd med å samle årsrapporteringa, basert på felles styringsdokument for mobilitets- og kollektivområdet, jfr. fylkesutvalsak PS 3/2020 .

20
19

**KOLLEKTIVSTRATEGI
FOR HORDALAND**
ÅRSRAPPORT



Forord

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 Kollektivstrategi Hordaland, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategien er følgt opp gjennom eit fireårig handlingsprogram der det går fram kva prioriteringar og satsingar ein vil gjere for å gjennomføre strategiane. Gjennom årleg rapportering vert det gitt informasjon om utviklinga i kollektivtrafikken, om viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken gjennom året som er gått, og om korleis ein ligg an for å nå dei overordna måla som er vedtatt i Kollektivstrategi for Hordaland.

I Sogn og Fjordane har planar og tiltak som fell inn under kollektivområdet vore vedtatt med grunnlag i Regional transportplan 2018-2027, vedteke i fylkestinget 2017, med tilhøyrande handlingsplan. Årleg rapportering frå kollektivområdet er vore gitt gjennom fylkeskommunen si årsmelding, med informasjon om utvalde tiltaksområde, samt sentrale nøkkeltal.

Det vil bli utarbeidd felles styringsdokument, handlingsprogram og årsrapportering for mobilitets- og kollektivområdet for Vestland fylkeskommune. Denne rapporten, «Årsrapport 2019», er som tidlegare årsrapportar for kollektivstrategi Hordaland. I tillegg er det bak i rapporten lagt ved nokre nøkkeltal for 2019 frå kollektivtransporten i Sogn og Fjordane.

Innhald

1. Frå strategi til handling og rapportering	4
Oppfølging av mål og strategiar for Kollektivtrafikken	
2. Når vi måla?	6
Rapportering av utvikling i viktige måleindikatorar	
3. Økonomiske nøkkeltal	13
Status i kollektivtrafikken sin økonomi	
4. Kollektivåret 2018	16
Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken	
5. Kollektivfakta	24
Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.	

1

Frå strategi til handling og rapportering

Mål og strategiar for kollektivtrafikken i Hordaland

Mål for kollektivtrafikken er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all trafikkvekst i persontrafikken i byområda skal skje i form av miljøvenlege transportformer – kollektiv, sykkel og gange. Den største trafikkveksten vil komme i Bergen og kommunane rundt. Utvikling av kollektivtrafikken vil i stor grad handle om å leggje til rette for auka andel kollektivbrukarar i byområdet i og rundt Bergen. Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket. Det er eit mål at flest mogleg skal velje å reise kollektivt der det er tilbod om dette, også utanfor Bergen.

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategi for Hordaland peiker ut retning for korleis ein kan nå felles nasjonale og regionale mål. Det er fastsett fire strategiske grep som gir tydelege føringar for kva som skal til for å få mange fleire reisande med kollektivtrafikken.

Best tilbod der flest reiser

For å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane er det nødvendig å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. Dette handlar om å styrke rutetilbodet der det er mange reisande, eller potensiale for nye reisande er stort. Det handlar også om å forenkle linjenett og rutetilbod.

Enkle reiser

Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Tilbodet skal vere lett å bruke og ha høg kvalitet i heile reisekjeda. Dette handlar om å gjere det enkelt å finne informasjon, kjøpe billett og å auke befolkninga sin kjennskap til kollektivtrafikken.

Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og føreseieleg framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida.

Miljøvenleg drift

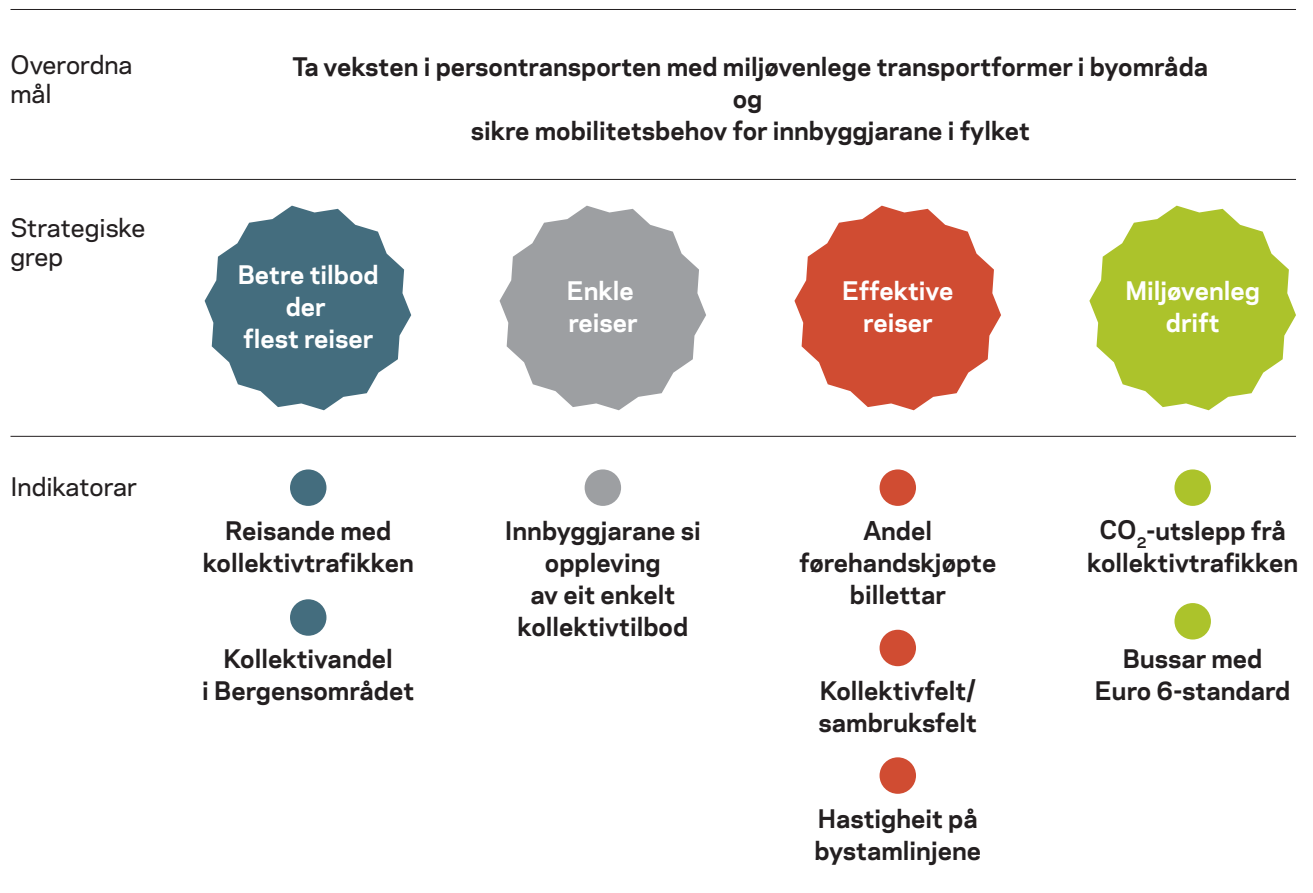
Kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og få ein større del av dei motoriserte reisene kollektive. I tillegg vil vi arbeide for at utsleppa frå kollektivtrafikken skal vere så låge som mogleg.

Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien er følgt opp av handlingsprogram med fireårig perspektiv, og skal vise kva tiltak ein set i verk for å gjennomføre strategiane. Handlingsprogram for 2019-2022 vart vedteke av fylkestinget i Hordaland i desember 2018. Handlingsprogram for 2020-2023 er vedtatt i fylkestinget 03.03.2020.

Føremålet med årsrapporten er å gi informasjon om korleis vi ligg an når det gjeld å nå dei overordna måla og gjennomføre strategiane; kva har skjedd det siste året, korleis er utviklinga i kollektivtrafikken og når vi måla? Årsrapporten er del av den systematiske oppfølginga av kollektivstrategi og handlingsprogram for kollektivtrafikken i Hordaland.

På grunnlag av overordna mål og strategiske grep i kollektivstrategien er det valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning. Dei valde måleindikatorane er grunnlag for systematisk måling over tid. Indikatorane er og relevante i samband med målrapportering knytt til Miljøløftet og Byvekstavtalen inngått med staten. Indikatorane er vist i figur 1 på neste side.



Figur 1: Indikatorar for kollektivstrategien.

2

Når vi måla?

Best tilbud der flest reiser

Reisetala for 2019 viser at den positive utviklinga i tal reisande med kollektivtrafikken held fram.

For å nå nullvekstmålet for Bergensområdet, er det utarbeidd analysar som viser at kollektivtrafikken må ha ein passasjervekst på 3,5 prosent årleg. Passasjerstatistikken for 2019 viser vel seks prosent vekst i talet på kollektivreisande i Hordaland frå 2018. For Bergensområdet viser tal påstigande ein vekst på nærare tre prosent.

Om passasjerstatistikken

Reisetala for bybanen er i 2019 i all hovudsak basert på automatisk passasjerteljing, der ein i løpet av året har fått teljeutstyr (APC) om bord på alle vognene. Betre datagrunnlag gir betre kvalitet på passasjerstatistikken, og 2019 vil difor vere referanseåret for komande årsrapportering. Endringa i prosent for 2019 frå 2018 er basert på samanliknbare periodar for dei to åra i høve datagrunnlag.

Når det gjeld passasjerstatistikk for buss i Bergensområdet, er det også her større del av bussane som har automatisk teljeutstyr om bord. I dei nye kontraktane for Bergen Sør og Vest frå sommaren 2019, vart alle bussar levert med teljeutstyr, som del av krava i kontrakten.

APC-utstyr er frå start av kontrakt august 2018 installert i bussane i kontraktsområde Nordhordland, der mellom anna regionstamlinja mellom Knarvik og Bergen inngår. Passasjertal for Nordhordland inngår i tala for Hordaland utanom Bergensområdet.

Reisande med kollektivtrafikken

Samla for buss, båt og bane var det nærare 79 millionar påstigande i 2019 i Hordaland. 88 prosent av reisene var i Bergensområdet. Påstigande på buss utgjorde 59 millionar. Bybanen viser framleis svært god vekst, med om lag 18,7 millionar påstigingar i 2019. Bybanen utgjer med det omlag 24 prosent av kollektivreisene i fylket.

For fleire av båtsambanda i fylket har det vore vekst i talet på reisande. Samla auke var vel sju prosent frå 2018 til 2019. Veksten er i stor grad knytt til Askøysambandet.

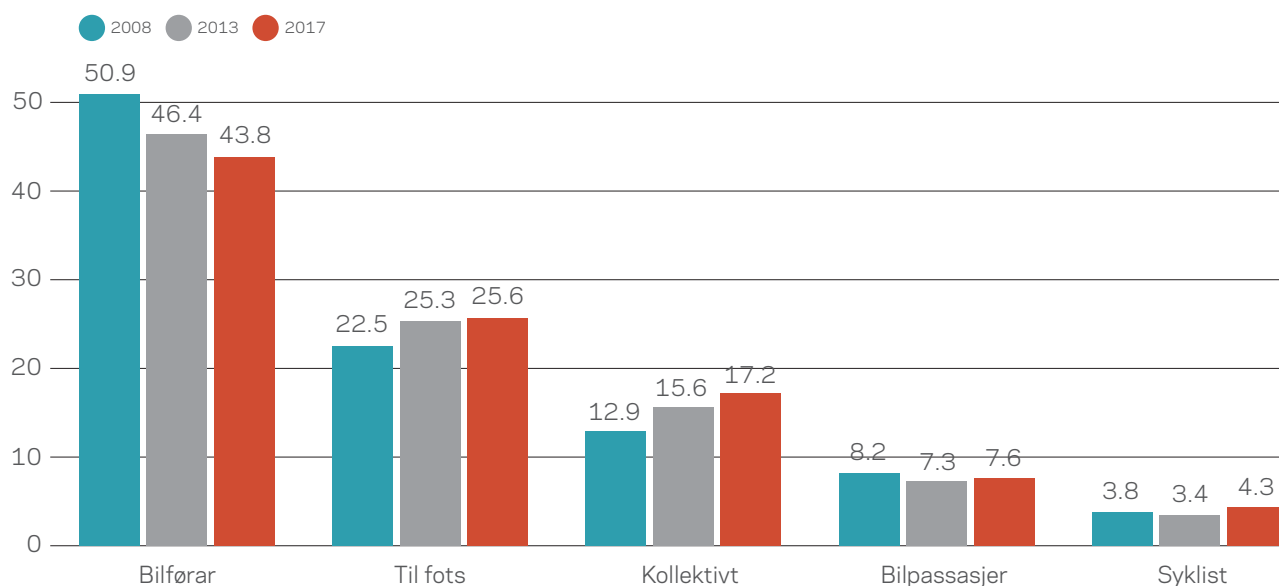
Kollektivandel i Bergensområdet

Reisemiddelfordeling er ein sentral måleindikator i høve nullvekstmålet for byområdet. Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) er den viktigaste kjelda for å følgje utviklinga i reisemiddelfordeling mellom personbiltrafikken, kollektiv, sykkel og gange. I 2019 vart foreløpige resultat for Bergen 2016-2017 publisert. Denne markerte at den positive endringa vi såg frå 2008-2013 held fram, med reduksjon i biltrafikken og auka kollektivandel (sjå figur 2 på neste side).

	Tal påstigande buss, bane, båt i 2019	Endring 2018-2019
Bergensområdet*	69 804 000	6 %
Hordaland total**	78 935 000	6 %

* Inkl. påstigingstal båt Kleppestø-Strandkaien

** Inkl. båt Sunnhordland, Nordhordland og Austevoll (alle båtruter på bruttokontrakt)



Figur 2. Reisemiddelfordeling for Bergen kommune.

Enkle reiser

Forenkling av rutetilbudet, nye informasjonskanalar og fleire moglegheiter til å kjøpe billett er alle tiltak som skal bidra til at kollektivreiser skal bli opplevd som lett å forstå og bruke. Undersøkingar blant innbyggjarane i Hordaland viser at stadig fleire opplever det som enkelt å finne fram i kollektivsystemet.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod

Kvar haust gjennomfører Skyss ei undersøking av korleis befolkninga (18 år+) i Hordaland oppfatar Skyss og kollektivtilbodet der dei bur og ferdast, og kor enkelt eller vanskeleg dei opplever at kollektivsystemet er å bruke. Sidan utvalet av respondentar er trekt tilfeldig frå befolkninga, omfattar resultatane både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport.

For å få fleire til å reise kollektivt, er det avgjerande at sjølve kollektivtilbodet er enkelt å forstå. Sjølv om ruteendringar kan skape frustrasjon på kort sikt, er endringar ofte nødvendige for å forenkle og forbetre

tilbodet. Resultata for 2019 viser at 72 prosent av befolkninga er heilt eller delvis einig i at Skyss sitt kollektivtilbod er enkelt å forstå - noko som er tre prosentpoeng fleire enn året før.

For at publikum skal kunne forstå sjølve tilbodet, må informasjonen om tilbodet vere lett tilgjengeleg. For 2019 ser vi ei positiv endring på to prosentpoeng samanlikna med 2018 når det gjeld opplevinga av kor lett det er å finne informasjon om kollektivtilbodet. Samanlikna med 2016 er det ein positiv endring på hele elleve prosentpoeng. Årsakene til denne auken er truleg at stadig fleire nyttar digitale kanalar, som til dømes mobil, og slik får lettare tilgang til oppdatert informasjon.

I tillegg til å gjere sjølve tilbodet og informasjonen om tilbodet enklare, er det avgjerande at vi senker tersklane for å kjøpe og bruke tilbodet. Vi ser ei tydeleg betring i kundane si vurdering av i kva grad det er enkelt å kjøpe billett det siste året, på ti prosentpoeng. Årsaka til framgangen kan vere forenklinga av sonestruktur for buss frå sommaren 2018, og at ein kan nytte seg av billettappen i heile Hordaland.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod

Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg heilt eller ganske einig i påstandane	2019	2018	Endring prosentpoeng 2019-2018	Endring prosentpoeng 2019-2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	71 %	67 %	4 %	20 %
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	74 %	64 %	10 %	31 %
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	62 %	58 %	4 %	23 %
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	48 %	48 %	0 %	22 %
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	69 %	67 %	2 %	19 %
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	74 %	72 %	2 %	21 %
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	72 %	69 %	3 %	24 %

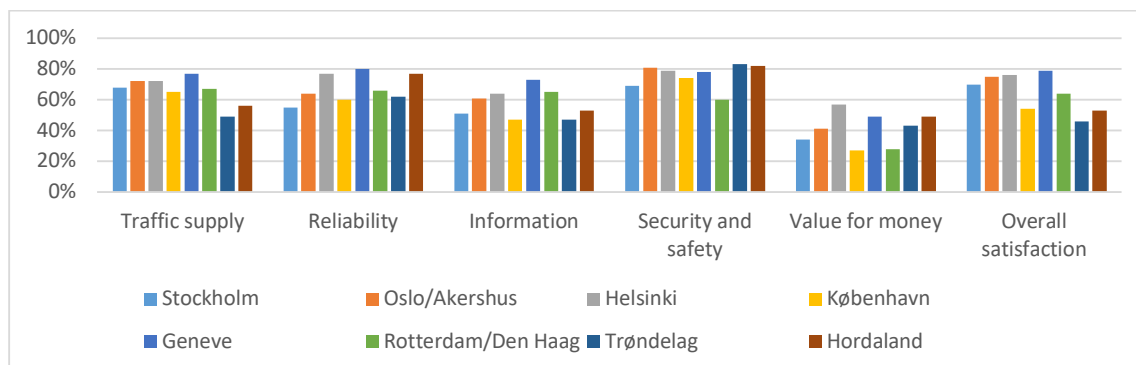
Samanlikning med andre byområde

«Benchmarking European Service of public Transport» (BEST) er eit samarbeid mellom større byar i Europa. Formålet er å auke merksemnda på kundane sine behov og forventningar til kollektivtrafikken, og å etablere erfaringsutveksling og læring på tvers av organisasjonane. Skyss har delteke i BEST-samarbeidet sidan 2014. Kvart år vert det gjennomført ei felles undersøking av kor tilfredse innbyggjarane er med ulike sider ved

kollektivtilbudet. Undersøkinga gir resultat for det enkelte byområde, og moglegheit til å samanlikne byane.

Alt i alt seier 53 prosent seg tilfredse med kollektivtilbudet i Hordaland. Det er omtrent på same nivå som i 2018. Hordaland skårar høgt samanlikna med dei andre byane når det gjeld punktlegheit og tryggleik og sikkerheit.

Samanlikning med andre byområder (BEST)



Effektive reiser

Stamlinjene i Bergen skal vere eit føreseieleg og kapasitetssterkt tilbod, og køyretidsmålingar gir ein god indikasjon på framkomsten for kollektivtrafikken. Målingar i køyretid for 2019 viser varierende endringar frå 2018, og årsaka til endringane er samansett.

Andel førehandskjøpte billetter

Ein del av reisetida er opphald på haldeplass. Eit verkemiddel for å redusere reisetida er difor å få ned sal av billetter om bord. Satsinga på mobilbillett og høgare pris for kjøp av billett om bord har gitt resultat. Ein har også i 2019 sett vekst i bruken av mobilbilletter, spesielt sidan august 2018 da mobilappen for billettkjøp vart tilgjengeleg for bussreiser i heile fylket. Total andel førehandskjøpte billetter utgjorde 82 prosent i 2019, ei positiv auke på sju prosentpoeng frå 2018, og heile 48 prosentpoeng frå referanseåret 2013.

Andel førehandskjøpte billetter

	Andel 2019	Endring 2018-2019 (prosentpoeng)	Endring 2013-2019 (prosentpoeng)
Førehandskjøpte billetter	82 %	7	48

Kollektivfelt/sambruksfelt

Rask og effektiv framkomst for bussane er grunnleggjande for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Buss i kø medfører dessutan store direkte kostnader gjennom auka behov for driftsmidlar, ettersom godtgjering til operatørane i stor grad er basert på timepris.

Eigne køyrefelt som prioriterer kollektivtrafikk er eit kraftfullt tiltak for å gje bussen betre framkomst. Sterkt belasta strekningar med høg kollektivtrafikk vil særleg ha nytte av denne type tiltak. Eigne kollektivfelt gir betre framkomst for bussane, noko som gir

Kollektivfelt/Sambruksfelt

	Samla lengde antal kilometer i 2019	Endring % 2018-2019	Endring % 2013-2019
Kollektivfelt	13,1	1,5 %	30 %
Sambruksfelt	2,1	-210 %	-189 %

reduisert reisetid for mange passasjerar. Det gir også betre utnytting av kollektivmidlane og grunnlag for å styrke til bodet.

Per 31. desember 2019 er det til saman 13,1 km kollektivfelt, som er ei svak auke frå 2018. Nytt i 2019 er 200 meter som ei forlenging av kollektivfeltet i Haukelandsveien mot stoppet Haukeland sør. Når det gjeld samla km sambruksfelt har det i 2019 vore ein klar reduksjon. Vel to km i kvar retning langs Flyplassvegen er fjerna i samband med vegprosjektet E39 Sveгатjørn-Rådal. I høve planen for området vert dette ei permanent løysing for å gi plass til vekslingstrekingar på nye E39.

Bystamlinjene (busslinjer 2-6) utgjør tilbodet med høgast kapasitet og flest reisande. Problem med kø og dårleg framkomst har difor særleg innverknad på desse busslinjene. I 2019 var det oppstart av større midlertidige omleggingar av trafikken, og som påverkar stamlinjenettet i høve trasé, køyretider og -hastigheit på rutene. Omleggingane gjeld opprusting av Olav Kyrresgate i sentrum og arbeidet ved Haukeland Universitetssjukehus i samband med bybaneutbygginga. Konkret har endringane medført ny trasé gjennom sentrum i retning vest for linje 4, 5 og 6. Linje 2 og 3 vert påverka av arbeidet ved Haukeland.

Sannstidssystemet ombord i alle bussane i Bergen gjer at Skyss kan registrere køyretider og hastigheit på alle strekningar i busslinjenettet. Sanntidsdata gir og eit grunnlag for å følgje utviklinga i køyretidene over tid. Grunna endringane som er vist til over, er det derimot lite tenleg å samanlikne 2019 med tidlegare år.

Tabellen under viser snitt køyrehastigheit i km/t for bystamlinjene i morgon- og ettermiddagsrush i 2019 og 2018. Tida for opphald på haldeplass er ikkje inkludert i målingane.

Gjennomsnittleg hastigheit på bystamlinjene i Bergen

	Rush morgen (7-9) Snitt hastigheit 2019	Endring 2018-2019	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastigheit 2019	Endring 2018-2019
2 frå Strandkaien	25,4	-0,2	23,4	-1,4
frå Birkelundstoppen	23,0	-1,7	25,1	-0,8
3 frå Støbotn	30,6	0,3	31,1	-0,3
frå Sletten	31,9	-0,4	32	0,0
4 frå Hesjaholtet	33,3	0,0	32,6	-0,2
frå Flaktveit	31,1	-1,3	30	-2,1
5 frå Loddefjord	35,6	0,4	35,3	0,0
frå Åsane terminal	32,7	-1,2	30,7	-2,1
6 frå Vadmyra	34,8	0,7	34,7	0,4
frå Lønborglien	31,5	-2,1	28,7	-1,9



Miljøvenleg drift

Det er vanleg å skilje mellom utslepp som har globale og lokale verknader. Utslepp med global verknad er utslepp av klimagassar, i hovudsak karbondioksid (CO₂), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gir dårleg luftkvalitet lokalt, og kan gje helseproblem i utsette område. Spesielt utslepp av nitrogenoksider (NO_x) er tidvis ei utfordring i Bergen.

Globale utslepp kan ein redusere ved å få ned forbruket av drivstoff, ved overgang til fornybare drivstoff eller overgang til elektrisk drift. Vidare utbygging av Bybanen, oppstart av nye kontraktar med elektrifisering av ferjeflåten, samt vedtak om biodrivstoff og elektrifisering av bussparken i Bergen gir gode utsikter for utviklinga på dette området framover.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

Buss, båt og ferje slapp i 2019 ut om lag 118 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Det er ein nedgang på heile åtte prosent (9 000 tonn) frå fjoråret. Utsleppskutta skuldast i hovudsak innfasing av biodrivstoff og elektrisk drift.

Bybanen vert drive med elektrisitet og bidreg difor ikkje til denne klimabelastinga. I 2019 utgjorde reiser med Bybanen om lag 24 prosent av kollektivreisene i heile fylket.

For buss er det nedgang i klimagassutsleppa knytt til biodrivstoff i kontraktane Nordhordland, Bergen sør og Vest. Biodrivstoffet er berekraftsertifisert og palmeoljefritt. I Bergen nord er 60 prosent av gassbruken fornybar. Det gir ein samla fornybardel av drivstoff i busskontraktene på 29 prosent.

Kollektivtrafikken har svært låge utslepp per passasjer i samanlikning med til dømes privatbil. Med aukande passasjertal vert utsleppet enno lågare. I 2019 var

gjennomsnittleg CO₂-utslepp på påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 0,52 kg, noko som er ein ytterlegare nedgang det siste året. Dette er snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

Utsleppa frå båttrafikken er i all hovudsak uendra frå fjoråret.

I 2019 starta elektrifiseringa av dei tre første ferjesambanda. Dei vesentlege klimagassreduksjonane kjem først frå 2020.

Bussar med Euro VI-standard

Euro-standard set grenseverdiar for kor mykje utslepp køyretøy kan ha for å verte godkjent for sal. Krava er retta mot utslepp som gir lokal luftforureining med fare for negative helseverknader. Krav til utslepp vart først sett i 1993 og er seinare skjerpa fleire gonger. Frå 2014 gjeld standarden Euro VI som krav til nye køyretøy, noko som betyr at alle bussar produsert etter 2014 held Euro VI-standard. Det er ikkje forventa vidare utvikling av nye nivå av denne standarden, fordi dei lokale utsleppa frå desse køyretøya er minimale. Undersøkingar syner at bussar med Euro VI-standard har lågare utslepp av NO_x enn privatbilar med dieseldrift.

Oppstart av nye busskontraktar i Vest og Bergen sør gav ei større utskifting av bussparken 2019. Delen av bussparken med Euro VI-standard auka med det frå 35 til 67 prosent.

Frå 2020 vil ein ha Euro VI-standard på samtlege bussar i kontraktane i Bergensområdet, og innan 2025 også i resten av Hordaland.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

	2017	2018	2019	Endring % 2018-2019
Ferjer	54 896 045	56 376 499	53 338 946	-5,4 %
Snøgg- og lokalbåt	23 353 648	23 612 972	23 629 721	0,1 %
Buss	49 248 283	47 431 343	40 577 755	-15,0 %

Bussar med Euro 6-standard

	Andel bussar med Euro 6-standard i 2017	Andel bussar med Euro 6-standard i 2018	Andel bussar med Euro 6-standard i 2019
Hordaland	22,82 %	35,00 %	67,05 %

CO₂-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland

	2017	2018	2019	Endring % 2018-2019
CO₂-utslepp	49 248 283	47 431 343	40 577 755	-14,45
Tal påstigande	68 753 000	71 812 000	77 700 000	8
CO₂-utslepp per påstigande	0,72	0,66	0,52	-20,93



3

Økonomiske nøkkeltal

Økonomiske nøkkeltal kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for drift av kollektiv i 2019, og i så måte også rekneskapen for Skyss sitt ansvarsområde. Rekneskapen er per februar ikkje godkjent av fylkestinget og ikkje godkjent av revisor.

I 2019 var dei totale brutto kostnadane for drift av kollektivtrafikken 2,756 milliardar kroner. I høve rekneskapen for 2018 er det ein auke i brutto kostnader på 112,7 millionar kroner.

Finansieringskjeldene til kollektivdrifta er billettinntekter og statlege belønningssmidlar. Dei samla inntektene i 2019 var 1,288 milliardar kroner, som er ein auke på omlag 48 millionar kroner i høve til 2018.

Ut over billettinntektene og belønningssmidlar vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Hordaland fylkeskommune. Rekneskapen for 2019 viser at den fylkeskommunale andelen var på 1,468 milliardar kroner, omlag 64 millionar kroner meir enn i rekneskapen for 2018.

Kostnader

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift, som også inkluderer skuleskyss utført med rutegåande buss. Kostnader for bussdrift var i 2019 på 1,7 milliardar kroner og utgjør 62 % av totalkostnadane. Kostnadane til bussdrifta auka med 69 millionar kroner frå 2018 til 2019. I hovudsak har det vore kostnadsauke til auka ruteproduksjon, auka kostnader på nye anbod i Vest og Bergen sør med oppstart i 2019, i tillegg til andre kontraktsmessige forhold.

Bybanedrifta hadde ein nedgang i kostnader på omlag 19,6 millionar kroner i forhold til fjoråret, og ein totalkostnad på 223 millionar kroner i 2019. Endringa skuldast ny kontrakt med operatør, der tidlegare kostnadselement som vognleige er tatt ut av kontrakten

både på kostnads- og inntektssida. Det har også vore reduksjon i kostnader til infrastruktur og vognvedlikehald.

Båtrutene hadde ein kostnadsauke på 11,4 millionar kroner i forhold til fjoråret med ein totalkostnad på 209,8 millionar kroner i 2019. Kostnadsauken skuldast auke i kontraktskostnader for dei største båtkontraktane.

Ferjedrifta hadde ein kostnadsauke på 36,5 millionar kroner i forhold til fjoråret. Kostnadsauken kom i hovudsak av auka kontraktskostnader som følgje av opsjonsprisar på fleire store samband. Totale kostnader for ferje i 2019 var på 440 millionar kroner

Kostnaden til individuelt tilrettelagt skuleskyss var på 196,5 millionar kroner i 2019. I forhold til fjoråret har ein hatt ein auke på 3,7 millionar kroner. Kostnaden for skuleskyss varierer frå år til år avhengig av behov, men trenden har vist ein auke i kostnader dei seinare åra.

Inntekter

Billettinntektene frå buss, inklusiv inntekter frå skuleskyss, frå bybane, båt og ferje var totalt på 1 032 millionar kroner i 2019. Dette er ein auke på nærare 33,6 millionar kroner frå 2018. Storparten av denne auken kjem frå billettinntekter frå buss og bane som hadde ein samla inntektsauke på nær opptil 28 millionar kroner. Inntektsfordeling mellom buss og bane er basert på passasjerstatistikk, sjå nærare forklaring i kap 2.

Buss og bybane hadde til saman ein auke i inntekter på 3,6 % i forhold til fjoråret. Båt hadde ein auke i inntekter på 7,7 millionar kroner frå 2018 til 2019. Det utgjorde ein vekst i inntektene på 13,6 %.

Av belønningssmidlar vart det i 2018 tildelt 155 millionar kroner til kollektivdrift. I tillegg vart 27 millionar kroner i belønningssmidlar overført frå året før. Midlane er nytta til vidareføring av tidlegare iverksette tiltak.

Rekneskap brutto kostnader drift

	2017	2018	2019
Buss	1 430 273 072	1 446 412 000	1 511 766 000
Bybane	222 753 952	242 741 000	223 120 000
Buss og bybane	1 653 027 024	1 689 153 000	1 734 886 000
Båt	176 951 997	198 324 000	209 751 000
Ferge	290 175 977	403 500 000	440 044 000
Skoleskyss individuelt tilrettelagt	174 225 761	192 880 000	196 533 000
Administrasjon og drift	144 979 963	159 176 000	174 542 000
Total brutto kostnader	2 439 360 722	2 643 034 000	2 755 756 000

Rekneskapen for 2019 er ikkje godkjent av fylkestinget

Rekneskap inntekter

	2017	2018	2019
Billettinntekter buss	566 157 734	592 174 000	579 802 000
Billettinntekter bane	145 055 128	162 860 000	203 189 000
Billettinntekter båt	48 322 622	49 345 000	57 082 000
Billettinntekter ferje	0	49 387 000	50 679 000
Skoleskyss, refusjon kommunar	134 999 984	144 891 000	141 490 000
Belønningsmidler	147 000 000	182 000 000	200 000 000
Andre	71 386 416	59 105 000	55 638 000
Total inntekter	1 112 921 884	1 239 762 000	1 287 879 000

Fylkeskommunen si finansiering

	2017	2018	2019
Rekneskap	1 326 438 838	1 403 271 000	1 467 877 000
Budsjett	1 362 985 764	1 419 980 000	1 461 866 000
Differanse rekneskap-budsjett	-36 546 926	-16 709 000	-6 011 000

Belønningsmidlar og Miljøløftet

Belønningsordninga for «betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda» inngår i gjeldande byvekstavtale for Bergen, og i ny framforhandla byvekstavtale for kommunane Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Byvekstavtalen er organisert gjennom Miljøløftet.

I gjeldande byvekstavtale 2017-2023 utgjer belønningsmidlane totalt 1,4 milliardar kroner (2017-kroner), det vil seie 200 millionar kroner i årleg tilskott. I handlingsprogrammet for Miljøløftet er belønningsmidlane lagt flatt som eit tilskott til drift av kollektivtrafikk i Bergen. Midlane har ikkje gitt rom for nye tiltak, ettersom drift av tidlegare i verksette tiltak for tilbudsforbetring og styrking av kapasiteten i kollektivnettet også må dekkjast gjennom desse gitte

rammene. I 2019 vart belønningsmidlane på 200 mill. kr difor nytta til vidare drift av kollektivtiltak i Bergen.

Ny framforhandla byvekstavtale for bergensområdet 2019-2020 er ikkje gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak (frist 1. april), og avtalen er handsama i regjeringa. I avtalen ligg ei auke i belønningsmidlar som Skyss disponerer. For 2019 utgjer auken omlag 80 mill. kr. For perioden 2020-2029 utgjer belønningsmidlane til Skyss 280 mill. kr årleg. 25 mill. kr av desse er øyremerka innføring av låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten.

I tillegg til belønningsmidlar er det frå Miljøløftet utbetalt 10 mill. kr til trafikale omleggingar som følgje av midlertidig stenging av Olav Kyrresgate i Bergen.



4

Kollektivåret 2019



Veksten i kollektivreiser held fram

Passasjerstatistikken for 2019 viser vel seks prosent vekst i talet på kollektivreisende i Hordaland frå 2018. Samla for buss, båt og bane var det nærare 79 millionar påstigande i 2019. Av desse var 88 prosent av reisene i Bergensområdet. Påstigande på buss utgjorde totalt 59 millionar. Stadig fleire reiser med bybanen, og i 2019 var det heile 18,7 millionar påstigande med banen. Bybanen utgjør med dette omlag 24 prosent av dei totale kollektivreisene i fylket.

For fleire av båtsambanda i fylket har det vore vekst i talet på reisande. Samla auke var vel sju prosent frå 2018 til 2019. Båtrutene hadde til saman vel 1,2 millionar reisande i 2019.

Auka kapasitet i kollektivnettet

Fylkestinget løyvde kr 10 mill. til auka ruteproduksjon på bybanen og buss i Bergen i budsjettvedtaket for 2019. I tillegg vart vedtak frå 2018 om styrking av tilbodet følgt opp med gjennomføring av tiltak i 2019.

Dette vedtaket omfatta auka ruteproduksjon i områda Bergen, Vest, Nordhordland og Hardanger/Voss/Sunnhordland. Belønningsmidlar i 2019 gav ikkje rom for ytterlegare tiltak i Bergensområdet.

Med bakgrunn i passasjertal for bybanen er periodane for rush utvida på kvardagar, samt at det er satt inn fleire avgangar i helg. Vidare er busstilbodet i helg styrka med fleire avgangar på utvalde tunge linjer. Busstilbodet på natt er også auka i tal avgangar, i tillegg til at linjer som tidlegare har hatt egne natruter med egne trasear no har lik trase gjennom heile døgeret. På denne måten er tilbodet om natt utvida til å dekke fleire områder i Bergen.

Busstilbodet i helg er og styrka på Sotra og Askøy, mellom Straume og Bergen og Kleppestø og Bergen. Vidare er det oppretta to nye ekspresslinjer, 460E Ågotnes-Bergen og 450E Skogskiftet-Bergen, utan stopp mellom Bildøy og Bergen busstasjon. I tillegg er tilbodet frå Bergen til Straume styrka i rush, samt på kveldstid Bergen-Ågotnes. På Askøy er det oppretta

nytt tilbod for skule- og arbeidsreisande til og frå det nye bustadfeltet på Stongafjellet og Kleppestø/Bergen.

Når det gjeld Nordhordland var det politisk vedtak om å nytte dei ekstra budsjettmidlane til eventuelle justeringar i samband med innføring av regionstamlinje mellom Knarvik og Bergen hausten 2018. Linje 300 er i 2019 styrka med nye avgangar, gjennom utviding av rushperioden kvardagar og styrka tilbod i helg.

For Hardanger/Voss og Sunnhordland har ein i 2019 mellom anna retta tiltak mot fleire korrespondansar, utvida rutetilbod som i dag er avgrensa til delar av året til å gjelde heile året, samt noko styrka sommarproduksjon. Det er satt opp to nye bussavgangar med korrespondanse båt Rubbestadneset frå Bergen, og to nye avgangar Husnes-Sunde kai knytt til snøggbåtruta i Sunnhordland.

Nye busskontraktar Bergen sør og Vest

Frå 25. juni starta ny kontrakt for området Vest. Ny operatør for dette området er Tide Buss AS. Det er ikkje knytt større endringar i tilbodet i samband med oppstart av denne kontrakten, men som nemnt over er det oppretta to ekspressbusslinjer for å gi eit raskare tilbod for pendlarar frå Sotra til og frå Bergen.

Nytt bussanbod for Bergen sør starta opp med ny kontrakt frå 16. august, med Tide Buss AS som operatør. Frå 01.01.2020 inngår også Austevoll i dette kontraktområdet. Det er heller ikkje i Bergen sør gjort større endringar i tilbodet knytt til kontraktstart. Det som kan nemnast er at fleire avgangar på linje 80 er forlenga til Strandkaaien i tillegg til fleire avgangar i helg.

Betre informasjon til dei reisande

I 2019 vart både Voss stasjon og Knarvik terminal oppgradert. Voss stasjon er unik med både tog, gondol og buss på same lokasjon. I innvendig venterom i tilknytning til bussperrengar er det

utplassert interaktivt informasjonspunkt og digitale skjermar med avgangstider, i tillegg til informasjonssøyler ved dei nye perrongane. Knarvik terminal er flytta til umiddelbar nærleik til Knarvik senter ved E39. Den nye terminalen har utandørs digital avgangsinformasjon, og informasjonssøyler ved alle perrongar.

I store delar av 2019 har trafikken i Bergensområdet vore prega av tre store midlertidige omleggingar. Olav Kyrresgate i sentrum og Carl Konow på Laksevåg er stengt, medan det ved Haukeland er begrensa framkomst og haldeplassar som er flytta. Skyss har prioritert ressursar for å sikre koordineringa av trafikale tiltak og informasjonstiltak ved slike større midlertidige omleggingar. Målingar i tilknytning til denne type tiltak viser at kundane i stor grad er nøgde med informasjonsarbeidet Skyss har gjort.

I arbeidet med å gjere det enklare å reisa kollektivt, lanserte Skyss i 2019 ein ny reiseplanlegger på skyss.no, som byggjer på eit tettare samarbeid med Entur. Også Skyss reiseplanleggar app vart oppdatert med nytt baksystem og funksjonalitet. Vi vil framover kontinuerleg oppdatere og forbetre informasjonen i alle våre kanalar.

Sal og billettar

I 2019 selde Skyss totalt 13 millionar billettar og om lag 92 prosent av desse var enkeltbillettar. Av samla omsetnad utgjør enkeltbillettar 48 prosent, medan periodebillettar utgjør 52 prosent.

Salet av mobilbillettar aukar framleis kvar månad og i 2019 vart det totalt seld om lag 9,4 millionar mobilbillettar, ei auke frå 7,8 millionar i 2018. I desember 2019 var om lag 84 prosent av alle billettar seld på førehand. Sal om bord er nede i om lag 16 prosent, og nedgangen her er i tråd med målsetjingar i Kollektivstrategi for Hordaland.

I samband med oppstart av nye kontraktar i Bergen sentrum og Bergen nord skal nye salskanalar lanserast

og enkelte av dei noverande salskanalar skal avviklast. Arbeidet med å førebu dette starta i 2019 og vil gå føre seg fram til implementering hausten 2020.

Endring i prisar

I tråd med budsjettvedtaket i fylkestinget vart prisane justert 1. februar 2019. Endringar for buss og bybane, samt båtsambandet Kleppestø-Strandkaaien var som følgjer:

- Redusert takst på periodebillett vaksen, honnør og student
- Ingen takstauke for periodebillett barn
- Ingen takstauke for 30-dagars ungdomsbillett
- Gratis for barn til og med 5 år (tidlegare 3 år)
- Barnebillett gjeldande til og med 17 år (tidlegare 15 år)
- Enkeltillett vaksen (ei sone) auka med ei krone

Når det gjeld båt, var takstauken om lag 2,7 prosent for alle typar billettar. Det er og blitt gratis å ta med sykkel på båt, så langt plassen tillet det. Ferjetakstane gjekk opp med 2,7 prosent som følge av justeringa av riksregulativet for ferjetakstar

Forenkla takst- og sonestruktur i Hordaland

1. august 2018 vart talet på takstsoner for buss og bybanen i Hordaland redusert frå 470 til sju soner. Med ny struktur vart SkyssBillett (app på smarttelefonar) innført i heile fylket, noko som har forenkla kvardagen til både reisande og sjåførar.

Skyss har nyleg gjennomført ei evaluering av endringa i takst- og sonestruktur. Ut frå spørjeundersøkingar, dataanalyse og andre tilbakemeldingar, er det stor grunn til å seie at ein har lukkast med målsettinga for endringa. I stor grad stadfestar evalueringa at sone-modellen vert oppfatta som enkel å forstå og bruke. Salsstatistikken indikerer og at endringane har ført til at fleire vel kollektivt.

Båtsambanda i Hordaland

Passasjertal for båtsambanda viser ein samla vekst i passasjerar med vel sju prosent. Største delen av veksten er knytt til Askøybåten, med over 13 prosent vekst samanlikna med 2018. Totalt tal påstigande på sambandet var 672 000 i 2019. Nordhordlandsbåten Knarvik-Frekhaug-Bergen har hatt ein svak nedgang i tal reisande også i 2019. Samla passasjertal for dette sambandet var 130 000 i 2019, ein nedgang på vel to prosent frå 2018. Noko av årsaka til nedgangen kan vere endringar i takst og sonestrukturen for buss, samt omlegging og styrking av busstilbodet mellom Knarvik og Bergen.

Sunnhordlandsruta kan vise til framleis passasjervekst på vel tre prosent og totalt 415 000 påstigande i 2019. Hardangerfjordekspressen hadde ein nedgang i tal passasjerar samanlikna med året før, men sett samla over dei seinaste åra er det likevel relativt stabile reisetal for dette sambandet. For dei andre mindre sambanda er det ingen eller noko nedgang i tal passasjerar. Endringane vert vurdert som normale variasjonar år til år.

Ny kontrakt for Turistrute Hardanger vart signert før sommaren 2019, med Norled AS som operatør. Ny kontrakt startar opp i 2020. Turistrute Hardanger er eit hurtigbåtsamband retta mot reiselivet i Hardanger, og trafikkerer i sommarsesongen i Hardangerfjorden mellom Norheimsund og Eidfjord med stopp i Herand, Utne, Lofthus, Kinsarvik og Ulvik. Frå 2021 vil tilbodet bli utvida med ein månad i kvar ende. Det er lagt opp til automatisert billettsal og reservasjonar både gjennom operatørs eigne og andre relevante aktørar sine salskanalar. Nye moglegheiter kring sal og formidling av produkt og tenester skal utforskast vidare, i samarbeid mellom operatør og kommunane og næringslivet i området.

Sommaren 2019 starta to kontraktar for mindre lokale båtruter. Den eine gjeld sambandet Geitanger-Knappskog i nye Øygarden kommune, og den andre

er Osterfjordruta som i hovudsak betener veglause stader langs fjorden mellom kommunane Lindås, Osterøy og Vaksdal.

I tråd med vedtaket knytt til Trafikkplan båt i 2017, er det gjennomført ei utgreiing av mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen. Utgangspunkt for utgreiinga er dagens trafikale tilhøve, og kva effektar eit båttilbod kan ha i tida fram mot nytt Sotrasamband. Rapport frå utgreiinga er sendt på høyring til dei aktuelle kommunane og relevante næringsaktørar i området, og vil bli lagt fram politisk våren 2020.

Arbeidet med å førebu nytt anbod som legg til rette for elektrifisering av Kleppstø-Strandkaien er i gong. Miljødirektoratet har gitt støtte til dialog med leverandørmarknaden, kommune og nettselskap. Målet er å konkretisere korleis straumframføring, ladeinfrastruktur og kai kan utformast på Kleppstø og Strandkaien.

Ferjesambanda i Hordaland

Samla sett hadde fylkesvegferjene ein svak nedgang i trafikken på vel ein prosent i 2019, målt i personbileiningar (PBE). Størst nedgangen er registrert på sambandet Husavik-Sandvikvåg, med nærare 15 prosent. Også sambanda Krokeide-Hufthamar, og Duesund-Masfjordnes, har i 2019 hatt ein reduksjon i tal PBE. Sambandet Klokkarvik-Hjellestad kan vise til sju prosent vekst. Øvrige samband viser liten eller ingen endring i PBE.

Trenden med aukande tal el-bilar på ferjene held fram. Statistikken for 2019 viser ei samla auke i tal el-bilar på 50 prosent frå 2018. Andelen el-bilar av totaltrafikken har stege frå seks til 8,5 prosent i 2019. Størst andel el-bilar er registrert på sambandet Krokeide-Hufthamar, der nærare kvar fjerde bil er elektrisk.

Ferjedrifta i fylket kan vise til svært god regularitet, med snitt, eksl. force majeure, på 99,8 prosent.

Nye ferjekontraktar

Av dei nye ferjekontraktane som vart tildelt i 2016 og 2017, starta sambanda Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg opp i 2018 og Duesund-Masfjordnes i 2019. Alle ferjene på sambanda er hybridferjer som kan operere både med diesel og elektrisk drift, men vert køyrt med heilelektrisk drift. Erfaringa frå oppstarten viser at drifta av sambanda går som føreset.

Dei nye ferjeanboda vil frå 2020 føre til ein betydeleg reduksjon i miljøbelastninga frå ferjetransporten i fylket. Operatørane har samla sett forpliktet seg til å redusere CO₂-utsleppet med over 90 prosent. Alle ferjekontraktane i Hordaland vil då og vere såkalla bruttokontraktar, som inneber at inntektsansvaret ligg hjå Skyss.

Dei nye ferjekontraktane gir vesentleg auke i driftskostnader, samt investeringskostnader knytt til kaianlegg og ladeinfrastruktur. Kostnadsveksten for ferje vil vere utfordrande for økonomien til fylkeskommunen i åra framover.

Lågare utslepp frå kollektivtrafikken

I oktober 2017 vart temaplan for låg- og nullutslepps-teknologi for bussane i Hordaland vedteken i fylkestinget. Temaplanen følgjer opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for utsleppsreduksjonar, basert på innføring av ny teknologi.

For å redusere klimapåverknaden frå busstrafikken vil ein, enkelt sagt, erstatte det fossile drivstoffet med fornybart (biodrivstoff) eller elektrifisere drifta. Temaplanen viser mogelege tiltak som gir til saman 65 prosent lågare klimapåverknad mellom 2016 og 2025, og minst 40 prosent lågare klimapåverknad innan 2020. Med tiltaka som ligg i temaplanen, vil busstrafikken i Bergen bli fossilfri innan 2020 og i resten av Hordaland innan 2025. Temaplanen føreset finansiering frå Byvekstavtalen og Enova.



I kontraktområda Bergen sør og Vest er det frå oppstart av ny kontrakt sommar 2019 100 prosent fornybart og berekraftsertifisert drivstoff på bussane. I kontraktområde Nordhordland vart dette innført allereie 2018.

Det vart inngått ny kontrakt for kontraktssområda Bergen sentrum og Bergen nord i juli 2019. Operatør har forplikta seg til batteridrift på 82 % av Bergen sentrum inklusive trolleybusslinje til Laksevåg. Gjennom elektrifiseringstiltaka skal ein oppnå om lag 65 prosent reduksjon i CO₂-utslepp frå buss-transporten. Gjennomføring av tiltaket har fått tilsegn om støtte frå Enova. Dei resterande bussane i Bergen sentrum skal driftast med biodiesel, og for Bergen nord med bruk av biogass.

Skuleskyss

I 2019 fekk omlag 17 100 elevar i grunnskular i Hordaland innvilga skuleskyss. Av desse hadde om lag 2 070 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. I Hordaland nyttar elevane i vidaregåande skule som hovudregel 30-dagers ungdomsbillett til skuleskyssen. For dei som ikkje

nyttar ungdomsbillett til skuleskyss fekk omlag 3 800 innvilga gratis skuleskyss i 2019. Av desse hadde vel 450 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Behovet for og kostnadane knytt til skuleskyss er påverka av ei rekkje forhold, mellom anna nedlegging/samanslåing av skular, lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande skular og andel elevar som har delt bustad.

Betre samordning av skuleruter og start- og sluttider på skulane kunne gje innsparingar i transportutgiftene. I 2019 har Skyss arbeidd tett opp mot kommunane og skular for å betre samhandlinga knytt til organiseringa av skuleskyssen. Det er mellom anna etablert ordning med faste kontaktpersonar i kommunane og årlege kommunesamlingar. Vidare har det vore arbeidd med å automatisere oppgåver og å ta i bruk relevante digitale verktøy for å effektivisere arbeidsprosessane innan skuleskyssområdet.

Inntektssikring og redusert sniking i kollektivtransporten

Skyss får gjennomførte ei rekke billettkontrollar på buss, båt og bybane kvart år. Målet med desse kontrollane er å førebygge snik og slik bidra til å auke talet på betalande passasjerar. Samstundes har kontrollørane ei rolle i å førebyggje feilsal, rettleie dei reisande og bidra til ei trygg og hyggjeleg reise for alle.

I tillegg til vanlege billettkontrollar har Skyss i 2019, som i 2018, gjennomført teljekontrollar. Desse kontrollane har til føremål å telje kor mange av dei reisande som har og ikkje har gyldig billett, og vil framover verte brukt som mål for snikprosenten i Hordaland. Det vert ikkje skrive ut gebyr i teljekontrollar.

Resultata frå teljekontrollane i 2018 tyda at mellom ti og elleve prosent av dei reisande med Skyss mangla gyldig billett. Tala viste til dels store variasjonar mellom ulike område i fylket. Skyss har i 2019 auka talet på kontrollar, samt gjennomført ei større haldningskampanje. Desse tiltaka har hatt ein effekt. I 2019 tyder resultata at dei som reiser utan gyldig billett er redusert til omlag seks prosent. Resultata frå ei haldningsundersøking Skyss gjennomførte i 2018 konkluderte og med at auka kontrollar er det mest effektive verkemiddelet for å redusere talet på dei som ikkje betalar.

Vidare utbygging av bybanen

I samband med pågåande bygging av bybanen til Fyllingsdalen er det arbeidd med omlegging av busstrafikken i enkelte område. Omleggingane er lagt opp til å gje minst mogleg påverknad for dei kollektivreisande. Det framtidige linjenettet og kollektivtilbodet som følgje av den nye bybanestrekninga til Oasen er skissert i Trafikkplan Bergen, og vil bli nærare utgreia i planlagd trafikkplan for Bergen sør.

Bergen kommune har som planmynde ansvar for reguleringsplan for vidare utbygging av bybanen til Åsane. Til dette arbeidet bidreg Skyss med faglege underlag, analysar og føringar for framtidig samla kollektivsystem i nordkorridoren. Byrådssaka frå juni 2018 syner ein framdriftsplan med forventta planvedtak i 2023, byggestart i 2025 og at ny bybanestrekning kan stå ferdig i 2031.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, der Bergen kommune og har sagt seg samd i hovudprinsippa. Strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. Handlingsplan for innfartsparkering 2018 - 2029 legg grunnlaget for prioritering av tiltak.

Målet for handlingsplanen er 6000 innfartsparkeringsplassar innan 2030, og ein ligg godt an i høve måloppnåing. Ved utgangen av 2019 var det nærare 4150 plassar totalt. Dei sentrale innfartsparkeringsområda har generelt pressa kapasitet medan enkelte område kan utnyttast betre, som til dømes Birkelandsskiftet terminal, Storavatnet terminal og Lagunen.

I det vidare arbeidet er Åsane og Arna særleg prioritert. I 2019 starta planlegging av innfartsparkering i Vågsbotn, med planlagd opning i byrjinga av 2020. I samband med ny reguleringsplan for Indre Arna og ny togstasjon og bussterminal inngår og plan for innfartsparkering.

Innfartsparkering for sykkel er pr. i dag lite i bruk. I lys av nullvekstmålet og auka bruk av sykkel er det likevel ei målsetting om at alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet skal ha løysing for sikker sykkel-parkering.

Opprusting av haldeplassar og knutepunkt

Det vert arbeidd kontinuerleg med oppgradering av haldeplassar og knutepunkt. Føremålet med satsinga er både å auke kvaliteten for dei reisande, redusere reisetida og gjere kollektivnettet meir effektivt driftsmessig. Følgjande skisserer kort større arbeid siste året.

Våren 2019 starta eit omfattande arbeid med å oppgradere Olav Kyrresgate, for å betre tilgangen til haldeplassane knytt til sentrumsterminalen. Hovudgrepet er å omprioritere areal frå køyrefelt til fortau og passasjerareal. Mellom anna omfattar tiltaket heva kantstein for trinnlaus tilkomst til bussane, ledelinjer for synshemma og betre venteareal. Opprusting av Olav Kyrresgate inngår i Miljøløftet, og Statens Vegvesen står for gjennomføringa.

Ny bussterminal ved Voss stasjon vart ferdigstilla og er no opna. Den nye bussterminalen gjer det enklare å byte mellom buss og tog, samt tilgang til nye oppgraderte fasilitetar som sykkelparkering, bagasjeoppbevaring og venterom.

Hausten 2019 flytta Knarvik terminal (tidlegare Knarvik Skysstasjon) til ny midlertidig plassering langs E39 ved Knarvik Senter. Terminalen er universelt utforma, og har sanntidsskilt, infoskilt og venteskur.

Rosendal kai og Fitjar terminal er begge kollektivknutepunkt som er oppgradert siste året. Rosendal har fått ny kai til snøggbåten, to oppstillingsplassar til buss samt nytt servicebygg med venterom. Nye Fitjar terminal har fått tre oppstillingsplassar for buss og venteskur.

Styrking av planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det naudsynt å styrke planleggingsgrunnlaget. Det å ha gode data på kundane sitt reisebehov og reisevanar er eit viktig grunnlag for å kunne innrette tilbodet på ein måte som er attraktivt og enkelt for dei reisande.

Skyss arbeider for å få full dekning for system for automatisk passasjerteljning på alle busslinjer og på bybanen. Skyss har i 2019 arbeida med å implementere løysinga med automatisk passasjertelling for dei eksistrande 19 bybanevognene slik at alle vognene no har passasjertellingsutstyr.

I nye kontraktar for Bergen sør og Vest er det implementert nye IT-løysingar i bussene. I desse to kontraktssområda, samt i komande nye busskontraktar, er operatør eigar og ansvarleg for vedlikehald av det meste av IT-utstyret ombord i bussane, mellom anna sanntids- og passasjerdata.

Sanntids- og pasasjertellingsutstyr frå tidlegare kontraktar vert demontert og nytta ombord i bussar i kontraktssområde utanom Bergensområdet. Dette vil gi oss betre statistikk og grunnlag for tilbodsutvikling i større delar av Hordaland.

Kampanjar i 2019

I 2019 har Skyss gjennomført ein større kampanje mot snik, kalla «Snylteagurk». I tillegg til å redusere tal snik, er føremålet med kampanjen å fremje haldningar om at det ikkje er greit å reise utan gyldig billett og at kvar billett tel. Kampanjen gikk gjennom heile året i sosiale mediar, på skjermar og ombord i transportmiddel. Resultata frå kampanjen er svært gode. Undersøkingar viser at budskapet både er lagt merke til, er godt likt og at fleire enn tidlegare meiner det er viktig å betale for kollektivtransport. I tillegg ser vi ei positiv utvikling i billettkontrollane som er gjennomført i 2019 samanlikna med året før.

I samband med stenging av Olav Kyrres gate for oppgradering, vart det gjennomført ei omfattande informasjonskampanje for å nå ut til publikum om endringane i trasé og stoppmønster for bussane i Bergen sentrum. I dagane etter omlegginga var det og stort tal rettleiarar i bybildet som hjalp folk å finne fram til rett buss og haldeplass.

Det var og gjennomført ei større markering i samband med at bybanen nådde 100 millionar reisande i november 2019.



5

Kollektivfakta

Ansvar og oppgaver i kollektivtrafikken

Fylkeskommunen har ansvaret for nær all den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Oppgåvene med å organisere dei offentlege kollektivtransporttenestene i Hordaland har vore lagt til Skyss, fram til samanslåing av Hordaland og Sogn og Fjordane til Vestland fylkeskommune 01.01.2020. Skyss vart oppretta i november 2007, organisert som ei ytre eining under samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune. I Sogn og fjordane fylkeskommunen har kollektivansvaret vore plassert i samferdselsavdelinga, gjennom merkenamnet Kringom. I Vestland fylkeskommune er Skyss/Kringom plassert som ei ytre eining under avdeling for mobilitet og kollektiv. Prosess for felles merkevare er i gong.

Skyss har ansvar for å planleggje, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybane, båt og ferje etter politisk vedtekne budsjett. Vidare har Skyss hatt ansvar for å setje i verk vedtekne strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland.

Skyss har ansvar for å inngå avtalar for køyring av buss, båtruter og ferjer til trafikkelskap etter anbodskonkurransar, samt drosje knytt til skuleskyss. Frå 2019 er ansvaret for å inngå transportkontrakt for drift av Bybanen lagt til Bybanen AS, mot tidlegare plassert i Skyss. I dei fleste tilfella er det Skyss som har stått for planlegging og marknadsføring av kollektivtilbodet, medan det er ulike operatørar som har hatt ansvar for å gjennomføre drifta av tenestene. Skyss har i 2019 hatt følgjande kontraktar:

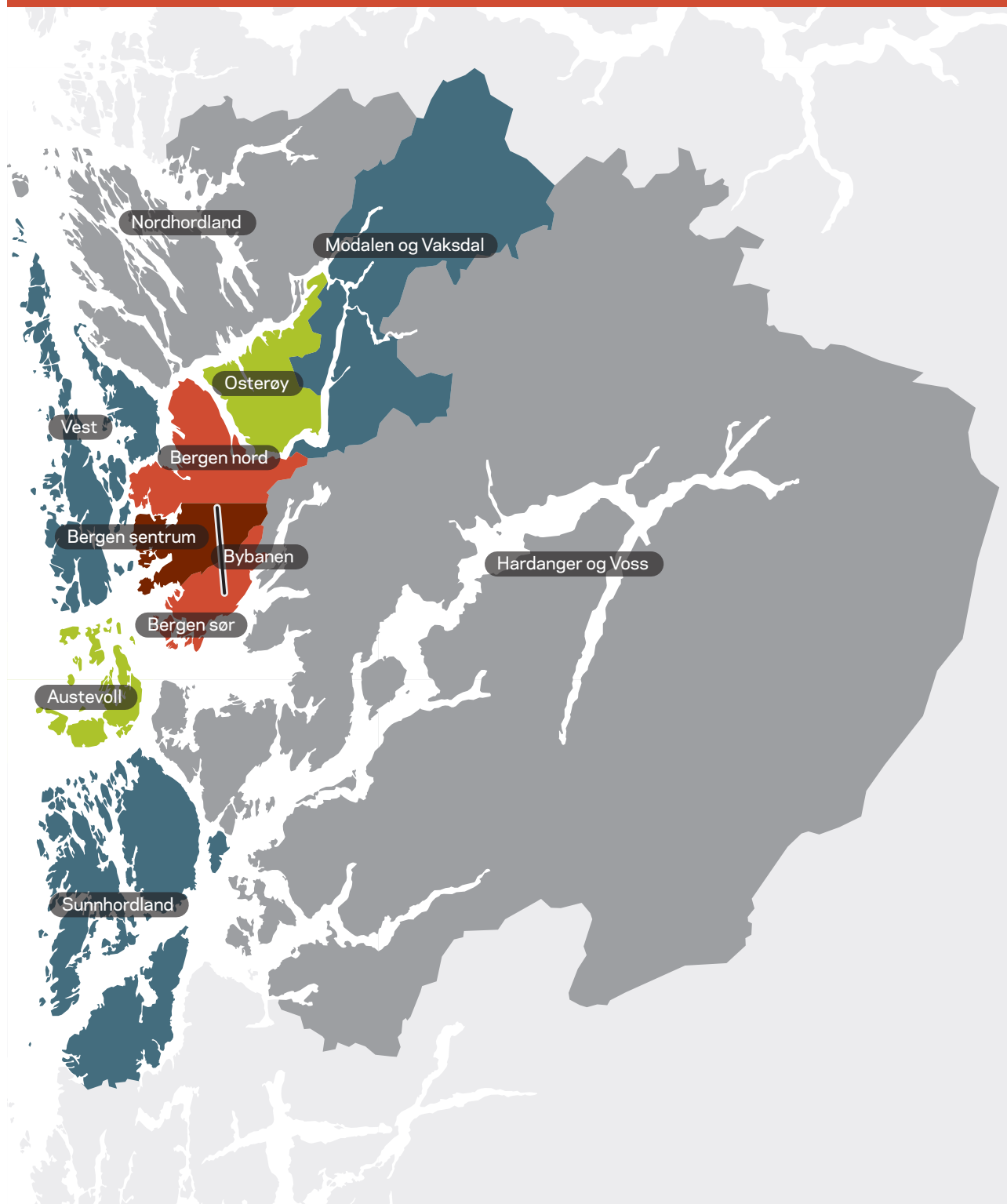
- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev vel 800 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 28 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband.
- Sju båtkontraktar med elleve båtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skuleskyss.

Hordaland fylkeskommune etablerte Skyss da ein vedtok å leggje ut busstrafikken på anbod med bruttokontraktar. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan oppdragsgjevaren får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. Alle kontraktar for buss og bane i Hordaland er bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Nytt i 2018 var overgang frå netto til bruttokontrakt for to ferjesamband. Kontraktane for alle ferjesamband med oppstart i 2020 er inngått som bruttokontraktar.

Bybanen i Bergen har ei særskild organisering, der fleire aktørar har oppgaver. Planlegging av nye strekningar er prosjekt i regi av Miljøløftet (samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Bergen kommune). Bergen kommune er planmynde og vedtek reguleringsplan for nye strekningar.

Fylkeskommunen er ansvarleg for utbygging, drift og vedlikehald av bybanen, gjennom Bybanen Utbygging, Bybanen AS og Skyss. Skyss har ansvaret for rutetilbodet, og kundekontakt i form av marknadsføring, sal og informasjon.

Kontraktsområder - buss og bybane



Passasjerstatistikk

Geografisk fordeling	2017	2018	2019	% Endring frå 2018**
Buss Bergen kommune	43 160 000	44 303 000	46 153 000	4 %
Buss Bergensområdet	48 408 000	49 073 000	50 477 000	3 %
Bybane	12 591 000	14 862 000	18 655 000	16 %
Total Bergensområdet*	61 563 000	64 528 000	69 804 000	6 %
Båt Kleppestø-Strandkaaien	563 000	593 000	672 000	13 %
Buss Hordaland eks. Bergensområdet	7 753 000	7 877 000	8 568 000	9 %
Båt Hordaland eks. Bergensområdet (brutto)	547 000	556 000	563 000	1 %
Total Hordaland	69 863 000	72 961 000	78 935 000	6 %

*Inkl. kontraktsområda buss Bergen nord, Bergen sør, Bergen sentrum, Vest, Bybanen og båt Kleppestø-Bergen

**Sjå kap 2 for nærare forklaring

Fordeling driftsart	2017	2018	2019	% Endring frå 2018
Buss	56 162 000	56 950 000	59 045 000	4 %
Bybane	12 591 000	14 862 000	18 655 000	26 %
Båt*	1 110 000	1 149 000	1 235 000	7 %

*Inkl. Kleppestø-Strandkaaien, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austvoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen

Oversikt kontraktar - buss og bybane

	Kontraktperiode	Operatør
Austevoll	01.01.2013-31.12.2019*	Tide Buss AS
Sunnhordland	01.07.2017-28.06.2026	Tide Buss AS
Hardanger og Voss	16.08.2016-22.06.2025	Tide Buss AS
Modalen og Vaksdal	16.08.2016 - 22.06.2025	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Nordhordland	16.08.2018-15.08.2027	Vy Buss AS
Osterøy	01.03.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen Sør	16.08.2010-15.08.2019	Tide Buss AS
	16.08.2019-15.08.2028 +1+1	Tide Buss AS
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020	Tide Buss AS
Vest	25.06.2012-24.06.2019	Tide Buss AS
	25.06.2019-25.06.2028 +1+1	Tide Buss AS
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020	Osbus AS
Bybanen	22.06.2010-01.07.2019	Keolis Norge AS
	01.07.2019-30.06.2029 +2	Keolis Norge AS

* Inngår i kontrakt Bergen Sør frå 01.01.2020

Buss og bybane – omfang av produksjonen

	Rutekilometer vekeproduksjon kvardag		Rutekilometer årsproduksjon		Tal vogner i produksjon 2019
	2018	2019	2018	2019	
Bybane	33 900	34 527	2 064 333	2 142 069	28
					Tal bussar i produksjon* 2019
Austevoll	7 893	7 787	396 925	394 184	9
Sunnhordland	43 684	43 727	2 183 375	2 178 979	52
Hardanger og Voss	99 711	100 679	5 388 198	5 397 715	114
Modalen og Vaksdal	7 677	7 685	376 915	375 980	10
Nordhordland	61 091	62 068	3 275 495	3 361 048	85
Osterøy	19 575	19 542	1 029 174	1 043 067	26
Bergen Sør	115 067	118 859	6 261 002	6 394 264	132
Bergen nord	136 419	117 419	7 204 051	6 912 679	118
Bergen sentrum	86 369	90 148	4 975 665	5 121 066	112
Vest	96 307	107 186	5 172 987	5 650 197	143
Servicelinjene i Bergen	1 073	1 127	54 139	56 168	3
Totalt	674 866	676 227	36 317 925	36 885 347	804

* Dette er talet på bussar som rutetilbodet krev på det travlaste tidspunktet i døgnet (maksuttak).
Den totale bussparken til operatør vil vere større på grunn av reservemateriell o.l.

Nøkkeltal 2019

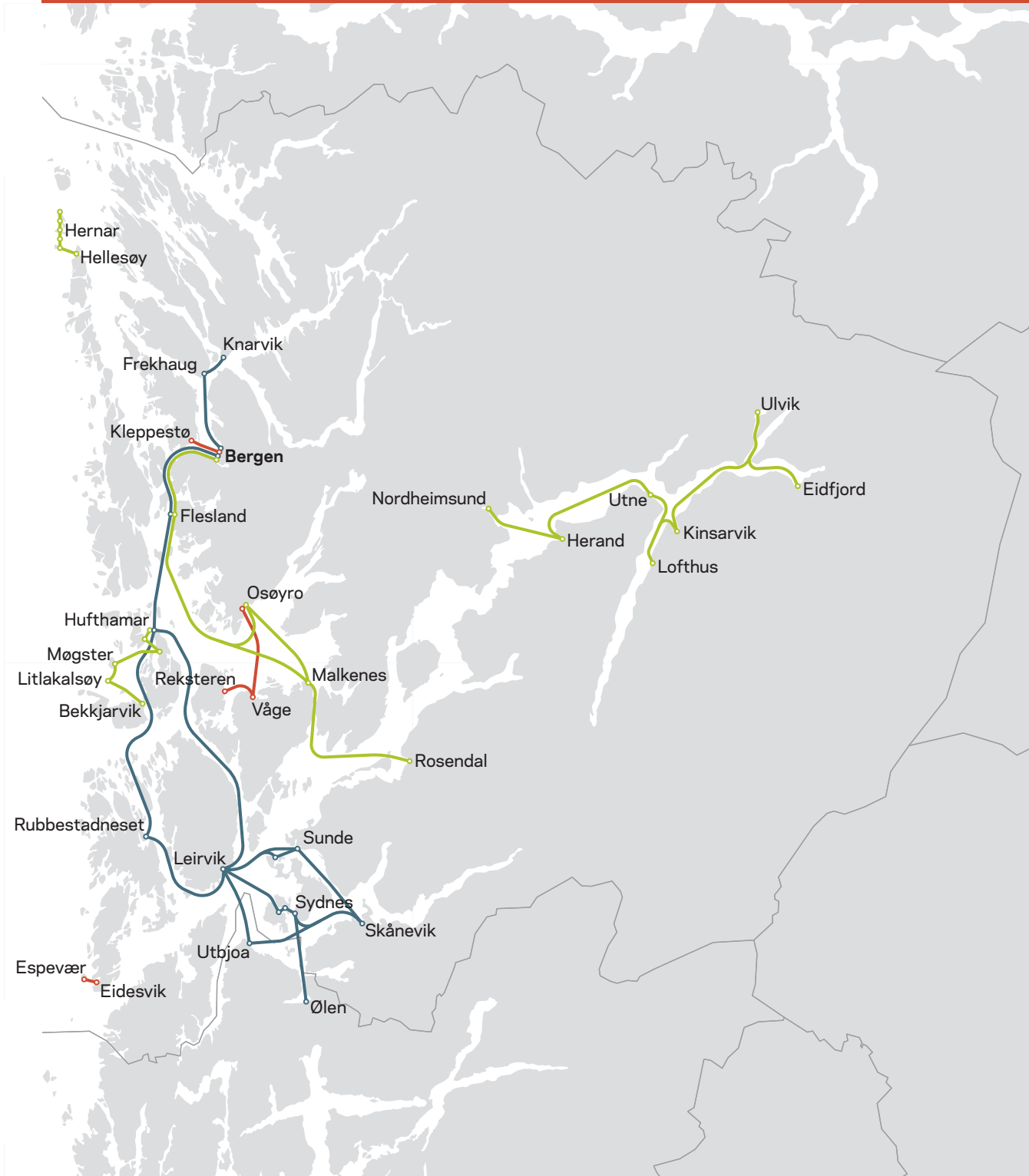
	Buss Bergensområdet	Buss og bane Bergensområdet	Buss eks Bergensområdet	Båt Bergensområdet*	Båt utenom Bergensområdet**
Brutto kostnader	1 010 159 000	1 187 312 000	461 593 000	34 291 000	127 386 000
Billettinntekter	508 662 000	696 650 000	86 341 000	10 353 000	46 729 000
Påstigingar	50 477 000	69 132 000	8 568 000	672 000	563 000
Tilskudd***	501 497 000	490 662 000	375 252 000	23 938 000	80 657 000
Avgangar	1 718 000	1 885 000	544 000	13 000	13 000
Rutekilometer	24 134 000	26 276 000	12 751 000	73 000	570 000

* Båt Kleppstø-Strandkaien

** Bruttokontraktar

*** Inkluderer refusjon frå kommunane (skuleskyss), belønningsmidlar og andre inntekter

Båtsamband



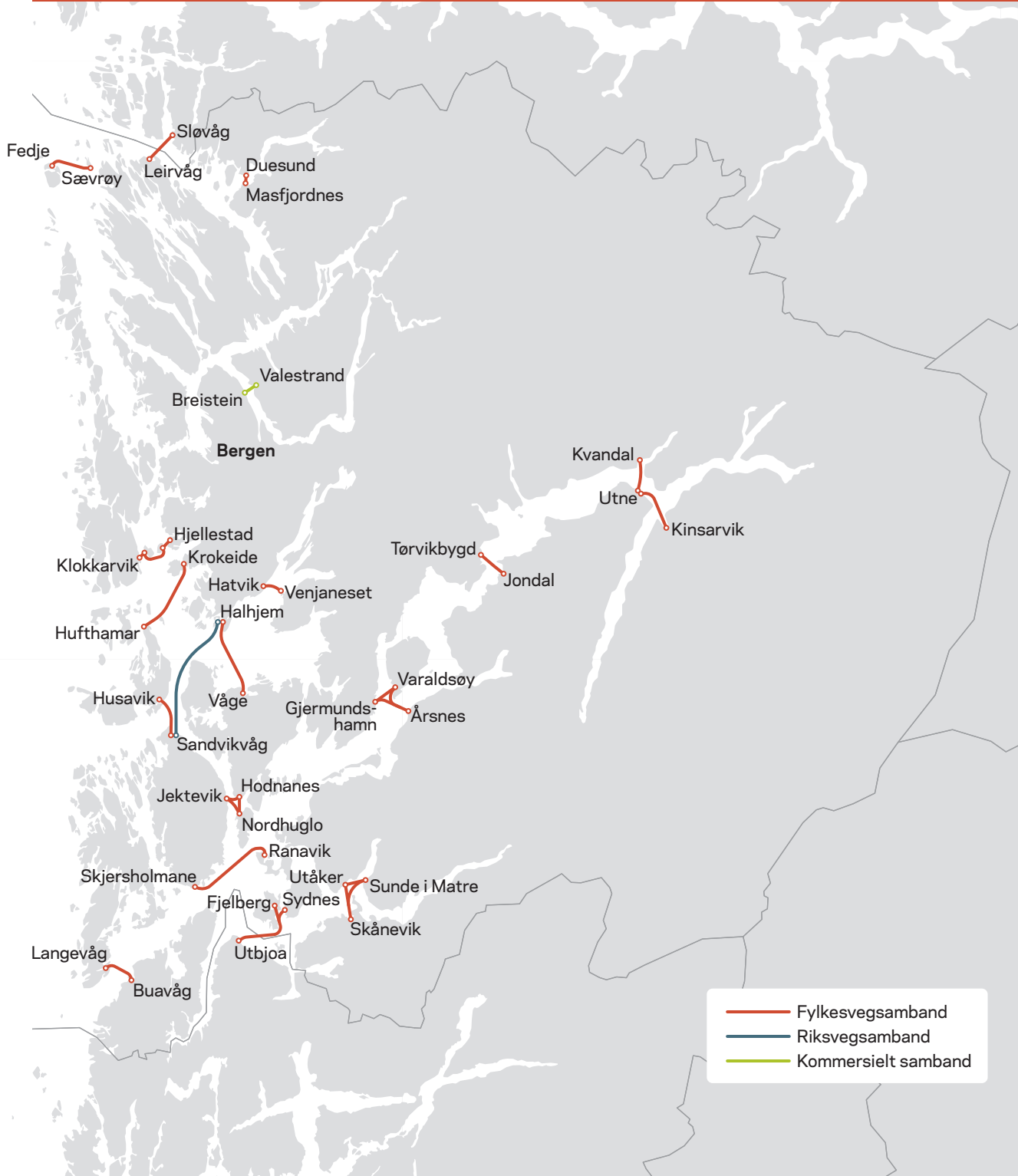
Passasjerstatistikk per båtsamband

	2017	2018	2019	% Endring frå 2018
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	392 000	402 000	415 000	3 %
Lokalbåt Austevoll	18 000	21 000	18 000	-14 %
Espevær-Eidesvik	35000	35000	35000	0 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar	6 000	8 000	7 000	-13 %
Rosendal-Bergen	42 000	45 000	41 000	-9 %
Reksteren-Våge-Os	15 000	12 000	12 600	5 %
Kleppestø-Strandkaaien	563 000	593 000	672 000	13 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen	137 000	133 000	130 000	-2 %
Norheimsund-Eidfjord	31 000	31 000	28 000	-10 %

Oversikt kontraktar - båt

	Kontraksperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland og Austevoll Sunnhordland - Austevoll - Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 +2 +2	Bruttokontrakt	Norled AS
Espevær og Hernar Espevær - Eidesvik Hellesøy - Lyngøy - Hernar	01.01.2014-31.12.2023 +2 +2	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Kvinnherad - Bergen og Reksteren - Våge - Os Rosendal - Bergen Reksteren - Våge - Os	01.01.2014-31.12.2023 +2 +2	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner AS
Bybåtsambanda Kleppestø - Strandkaaien Knarvik - Frekhaug - Bergen	01.01.2018-31.12.2021 +1 (frå 01.01.2019)	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund - Eidfjord	01.01.2014-31.12.2019	Nettokontrakt	Norled AS
Geitanger Lokalrute Geitanger - Knapskog	01.07.2019-01.07.2024 +1 +1	Nettokontrakt	Geitanger Transport AS
Osterfjorden Lokalrute Osterfjorden	01.08.2019-31.07.2024 +1 +1	Nettokontrakt	Osterøy Ferjeselskap AS

Ferjesamband



Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2019	Regularitet eksl force majeure 2019
Masfjordnes-Duesund	99.94 %	99.94 %
Fedje-Sævrøy	98.85 %	99.07 %
Leirvåg-Sløvåg	99.26 %	99.85 %
Langevåg-Buavåg	99.12 %	99.58 %
Skjersholmane-Ranavik	99.76 %	99.81 %
Skånevik-Matre-Utåker	99.96 %	99.96 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99.96 %	99.96 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	99.26 %	99.85 %
Krokeide-Hufthamar	99.72 %	99.73 %
Husavik-Sandvikvåg	99.98 %	99.98 %
Halhjem-Våge	99.70 %	99.85 %
Hatvik-Venjanaset	99.80 %	99.97 %
Kvanndal-Utne	99.26 %	99.27 %
Kinsarvik-Utne	99.78 %	99.78 %
Tørvikbygd-Jondal	99.95 %	99.96 %
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	99.70 %	99.85 %
Klokkarvik-Hjellestad	99.80 %	99.84 %

Trafikkstatistikk per ferjesamband

Samband	2017				2018
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy
Masfjordnes-Duesund	54 710	64 180	176	85 649	56 593
Fedje-Sævrøy	47 168	57 705	158	102 574	46 762
Leirvåg-Sløvåg	204 324	327 674	898	347 918	218 040
Langevåg-Buavåg	79 366	107 429	294	137 527	79 743
Skjersholmane-Ranavik	158 641	243 835	668	283 690	156 859
Skånevik-Matre-Utåker	78 052	123 664	339	147 620	81 097
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	198 797	256 722	703	332 410	199 931
Fjelbergruta	25 787	37 903	104	48 864	24 206
Krokeide-Hufthamar	302 792	421 134	1 154	590 104	319 744
Husavik-Sandvikvåg	67 083	97 627	267	125 201	71 007
Halhjem-Våge	185 835	219 208	601	367 600	187 341
Hatvik-Venjanaset	311 282	377 116	1 033	649 890	324 892
Kvanndal-Utne	109 528	198 531	544	218 855	95 677
Kinsarvik-Utne	22 528	30 813	84	63 191	18 240
Jondal-Tørvikbygd	219 077	348 008	953	473 848	227 187
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	264 918	391 808	1 073	517 702	262 417
Klokkarvik-Hjellestad	18 479	21 125	58	36 965	19 691
Samla Hordaland	2 348 367	3 324 481	9 108	4 529 608	2 389 427

PBE = personbileiningar

PBEÅDT = personbileiningar årsdøgntrafikk

2019						
PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
68 192	187	90 200	54 620	64 113	176	91 480
57 768	158	101 804	44 812	57 603	158	99 244
345 817	947	371 302	213 716	345 869	948	366 169
106 600	292	138 090	74 977	106 143	291	127 218
249 385	683	281 468	163 743	248 578	681	286 960
130 956	359	151 166	77 544	131 122	359	144 061
262 551	719	331 600	198 012	262 093	718	324 250
35 340	97	45 749	24 572	35 166	96	45 494
462 274	1 267	609 568	303 861	436 322	1 195	582 861
107 126	293	130 280	60 774	91 404	250	114 774
218 055	597	365 903	184 554	214 611	588	361 214
396 489	1 086	633 468	331 262	401 976	1 101	649 130
175 940	482	193 678	83 031	176 226	483	168 492
24 194	66	50 112	15 779	24 077	66	45 484
364 330	998	495 563	240 512	364 546	999	515 047
388 922	1 066	507 064	259 570	388 915	1 066	502 330
21 366	59	37 662	19 575	22 878	63	38 808
3 415 306	9 357	4 534 677	2 331 339	3 371 643	9 239	4 463 016

Elbilar per ferjesamband

Ferjesamband	2017		2018		2019	
	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel
Masfjordnes-Duesund	744	1,36 %	1 518	2,68 %	2 573	4,7 %
Fedje-Sævrøy	1 004	2,13 %	1 616	3,46 %	3 342	7,5 %
Leirvåg-Sløvåg	6 606	3,23 %	9 149	4,20 %	13 626	6,4 %
Langevåg-Buavåg	3 537	4,46 %	4 856	6,09 %	5 789	7,7 %
Skjersholmane-Ranavik	9 250	5,83 %	12 265	7,82 %	16 839	10,3 %
Skånevik-Matre-Utåker	1 489	1,91 %	1 907	2,35 %	3 556	5,0 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	4 314	2,17 %	6 020	3,01 %	11 695	5,9 %
Fjelbergruta	1 209	4,69 %	1 307	5,40 %	1 759	7,2 %
Krokeide-Hufthamar	37 148	12,27 %	49 658	15,53 %	69 255	22,8 %
Husavik-Sandvikvåg	4 162	6,20 %	5 977	8,42 %	7 701	12,7 %
Halhjem-Våge	10 546	5,67 %	13 308	7,10 %	23 836	12,9 %
Hatvik-Venjanaset	20 953	6,73 %	25 498	7,85 %	40 473	12,2 %
Kvanndal-Utne	1 185	1,08 %	2 085	2,18 %	2 755	3,3 %
Kinsarvik-Utne	666	2,96 %	758	4,16 %	947	6,0 %
Jondal-Tørvikbygd	5 920	2,70 %	9 095	4,00 %	14 556	6,0 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	4 721	1,78 %	7 811	2,98 %	13 273	5,1 %
Klokkarvik-Hjellestad	1 225	6,63 %	1 454	7,38 %	1 670	8,5 %

Kontraktar ferje 2019

	Kontraktperiode	Operatør
Rutepakke 4 Masfjordnes-Duesund	01.01.2019-31.12.2028	Wergeland AS
Nordhordland Fedje-Sævrøy Leirvåg-Sløvåg Langevåg-Buavåg	01.01.2012-31.12.2019	Norled AS
Sunnhordland Skjersholmane-Ranavik Skånevik-Matre-Utåker Jektevik-Hodnanes-Nordhuglo Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Midthordland / Austevoll (1) Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg	01.01.2018-31.12.2029	FosenNamsos Sjø AS
Midthordland / Austevoll (2) Halhjem-Våge Hatvik-Venjanaset	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Hardanger Kvannal-Utne Kinsarvik-Utne Tørvikbygd-Jondal Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Klokkarvik-Hjellestad	01.10.2014-31.12.2019	GulenSkyss AS

Ferjekontraktar frå 2020

	Kontraksperiode	Operatør
Rutepakke 1 Leirvåg-Sløvåg Fedje-Sævrøy Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg Halhjem-Våge Langevåg-Buavåg	01.01.2020 (2018) -31.12.2029 (oppstart 01.01.2018) (oppstart 01.01.2018)	Fjord 1 AS
Rutepakke 2 Skjersholmane-Ranavik Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes Jondal-Tørvikbygd	01.01.2020-31.12.2028 + 1	Fjord 1 AS
Rutepakke 3 Klokkarvik-Hjellestad Fjellberg-Sydnes-Utbjoa	01.01.2020-31.12.2028 + 1	Norled AS
Rutepakke 4 Masfjordnes-Duesund	01.01.2019-31.12.2028 +1	Wergeland AS
Rutepakke 5 Kvannal-Utne Kinsarvik-Utne Skånevik-Matre-Utåker	01.01.2020-31.12.2028 +1	Boreal AS



Nøkkeltall Kringom

Rekneskap brutto driftskostnader	2017	2018	2019
Buss	276 877 000	297 929 000	303 477 000
Båt	104 303 000	130 040 000	144 100 000
Ferje	128 172 000	123 379 000	151 260 000

REKNESKAP INNETEKTER	2 017	2 018	2 019
Billettinntekter buss	40 000 000	44 900 000	44 300 000
Billettinntekter båt	7 420 000	7 700 000	7 700 000
Billettinntekter ferje	0	0	0
Skuleskyss, refusjon kommunar	26 150 000	31 200 000	30 700 000
Andre inntekter	9 527 000	10 570 000	11 280 000

PRODUKSJON	2 019
Tal avgangar buss	345 000
Tal km ruteproduksjon buss	8 000 000
Tal bussar i maksuttak	200
Tal avgangar båt	24 000

PASSASJERSTATISTIKK	2019
Buss	3 000 000
Båt	580 000
Ferje	680 000*

*2018-tal, men stabile tal frå år til år

CO2-UTSLEPP	2019
Buss	7 285 526
Båt	23 959 801
Ferje	11 304 311
SUM	42 549 637

Fornybar-del	
Buss	7 285 526

EURO-KLASSAR	
Euro VI	84 %

Kontrakter Kringom

Buss

Kontrakt	Operatør	Kontraktsform
Nordfjord	Firda Billag Buss	Brutto
Sunnfjord	Firda Billag Buss	Brutto
Sogn	Tide Buss	Brutto

Båt

Kontrakt	Operatør	Kontraktsform
Hurtigbåt Bergen - Sogn og fjordane	Norled AS	Netto
Lokalbåt Gulen, Solund og Askvoll	Fjord1	Brutto
Lokalbåt Høyanger, Vik og Lærdal	Fjord1	Brutto
Lokalbåt Flora, Bremanger og Vågsøy	Fjord1	Brutto
Godsbåt Bergen-Gulen, Solund og Askvoll	Kyst1	Netto

Ferje

Kontrakt og samband	Operatør	Kontraktsform
4 fylkesvegferjer	Fjord1	Netto
Krakhella-Rutleda-Ryskjedalsvika		
Måløy-Oldeide-Husevågøy		
Isane-Stårheim		
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet		
Hisarøy-Mjånes	Wergeland	Netto
Barmen-Barmsund	Vidar Hop Skyssbåtar	Netto
Daløy-Haldorsneset	Gulen Skyss	Netto

Kjelder og bakgrunnsmateriale

Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram
finn du på nettsida skyss.no/rapportar.

Dokumentet

Foto: Morten Wanvik og Vegard Fimland

Illustrasjonar

Omslag: Oktan Orangeriet

Side 5 og kart: Truls Lange Civitas

Foto side 10, 12, 15, 16 og 20: Morten Wanvik

Foto side 19: Vegard Fimland

Foot side 23: Oktan Bergen

Sats og trykk

Bodoni AS

Layout og rådgiving

Truls Lange, Civitas

VESTLAND FYLKESKOMMUNE

Besøksadresse Sandslihaugen 30, 5254 Sandsli **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

T +47 55 23 95 50 **F** +47 55 23 95 20 **E** skyss@skyss.no

skyss.no

Politiske saker

PS 7/20 Møteplan 2020 - oppdatering

Saknr: 2020/1931-14
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	7/20	07.05.2020

Møteplan 2020 - oppdatering

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tek oppdatert møteplan til etterretning.

Samandrag

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtok møteplan for 2020 i sitt møte 5. februar 2020. Grunna situasjonen med covi-19 vart tillyst rådsmøte 25. mars avlyst. Av same grunn har ein også måtte endra møtestader - iallefall fram til sommaren. Tillyste møter vil inntil vidare måtte gjennomførast som digitale møter, men i samsvar med vedteken møteplan. Tema og orienteringar i rådsmøtene vil bli gjennomført som tidlegare planlagt.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtok einstemmig det framlagde forslaget frå leiar til møteplan for året 2020 i rådsmøte 5. februar 2020.

Rådet gjorde vedtak om følgjande møter:

- 5. februar - møtestad Bergen
- 25. mars - møtestad Bergen
- 7. mai - møtestad Leikanger
- 2. september - møtestad Førde
- 21. oktober videomøte - lokasjon Bergen og Leikanger evt. Førde
- 2. desember - møtestad Bergen

Grunna situasjonen med covid-19 vart møte 25. mars i Bergen avlyst.

Møte 7. mai vert gjennomført i samsvar med møteplan, men då som fjernmøte/videomøte.

Ein veit enno ikkje om ein kan gjennomføra møte 2. september som eit fysisk møte, men det vil uansett bli halde men då som eit digitalt møte.

Møteplan med ulike tema og orienteringar, vil bli gjennomført - kanskje ein må endre nokre tidspunkt for gjennomføring. Ein vonar å få til to presentasjonar i kvart møte i forkant av sakshandsaminga.

Ajourført møteplan/temaplan vil bli oppdatert og sendt medlemene i rådet.

Vedtakskompetanse

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne fastset sjølv sin eigen møteplan.

Økonomi: Møter og arrangement vert å dekkja innafør eige budsjett.

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Ikkje relevant

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Konklusjon

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tek oppdatert møteplan til etterretning.

Saknr: 2020/1931-15
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	8/20	07.05.2020

Einerettar for drosje

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Samandrag

Den 1.7.2020 trer ny yrkestransportlov i kraft. Fylkeskommunen vil frå same dato ikkje lenger ha høve til å stille krav til løyvehavarar, bl.a. å ha bilar tilrettelagt for rullestolbrukarar. Lova vil medføra fleire endringar, blant anna fell makstaletavgrensinga på drosjeløyvetalet vekk, og driveplikta vert fjerna. I den nye lova har fylkeskommunen fått mynde til å gjere inngrep i den opne marknaden i ein kommune ved å tildela "einerett" til ein eller fleire aktørar etter bestemte vilkår. Dette for å sikre eit døgnkontinuerleg tilbod og sikra eit likeverdig tilbod i distriktet.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Idag kan fylkeskommunen påleggja drosjenæringa å ha bilar tilrettelagt for rullestolbrukarar. Når den nye lovendringa trer i kraft 1. juli 2020, vil ikkje fylkeskommunen lenger ha høve til å stille slike krav. Det vil frå same tidspunkt heller ikkje bli gitt refusjon for meirinvesteringar i slike bilar, og i tillegg aukar avgiftene på dei tilrettelagde bilane. Slike vilkår kan føra til at næringa ikkje vil sjå det økonomisk forsvarleg å investera i slike bilar.

Ettersom løyvestyresmakta heller ikkje kan stille krav om stor bil/rullestolbil, kan ein også risikere at tilbodet med slike køyretøy vert dårlegare. Dette vil gå ut over særskilte grupper, og føra til eit særskilt dårleg transporttilbod for funksjonshemma.

Ettersom driveplikta på drosjeløyve forsvinn, vil det ikkje lenger være eit krav til løyvehavar om døgnkontinuerleg drift. Ein kan då stå i fare for at det døgnope og heilårlege tilbodet ikkje vil vera mogleg å oppretthalde i mange områder. Mange stader med manglande offentleg transport, er drosje einaste tilbodet som mange er heilt avhengige av for å kunne delta i samfunnet. I sentrale strom med mange tilbydarar vil dette mest sannsynleg ikkje påverke tilbodet. Det vert opp til marknadsaktørane sjølve å innretta tilbodet.

Det kan være det kjem andre tilbydarar i distriktet som ein ikkje har i dag, og ein innføring av einerett på førehand vil være ei etableringshindring for desse. Vidare synes det klart at ein einerett i seg sjølv ikkje er eit særleg eigna verktøy for å betra drosjetilbodet. For å gjere ein einerett ettertrakta må den koplast med kontraktskøyring eller være knytt til eit tilskot frå fylket og/eller kommunen.

Eineretten vil ikkje gjelde for pasienttransport. I mange kommunar kan pasienttransporten utgjera ein stor del av køyringa.

Konklusjon

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ynskjer ytterlegare informasjon om den nye yrkestransportlova som trer i kraft 1.7.2020.

Saknr: 2020/1931-17
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	9/20	07.05.2020

Utviklingsplan for Vestland - regional planstrategi 2020-2024

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Samandrag

Medverknad frå relevante organ har vore gjennomført i perioden februar til mars 2020. Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne fekk presentert arbeidet med regional planstrategi i rådsmøte 5. februar. Rådet har merka seg at utviklingsplan (regional planstrategi) føreset brei medverknad i prosessen, og ynskjer ta del i det vidare arbeidet.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Det førebuande arbeidet med regional planstrategi for Vestland fylkeskommune perioden 2020-2024 har starta opp. Fylkesutvalet vedtok i desember 2019 den formelle oppstarten av arbeidet med strategien, men gjennom 2019 har det vore ein lang og god prosess med å førebu arbeidet. Det har vore fem regionale dialogmøter rundt om i Sogn og Fjordane og Hordaland, og utarbeiding av kunnskapsgrunnlag.

Å utarbeide utviklingsplan (regional planstrategi) er ei lovpålagt planoppgåve for fylkeskommunen. Ein slik plan skal vedtakast seinast eitt år etter konstituering av fylkestinget - innan hausten 2020. Strategien skal vere ein overordna utviklingsplan for Vestland fylke og gi retning for satsingar for alle forvaltningsnivå og føringar for regionalt planarbeid i perioden. Den skal også fastsetje kva planar som skal utarbeidast dei komande fire åra. Planstrategien bør innehalde eit oversyn over vedtekne regionale planar som framleis skal gjelde, planar som skal reviderast og planar som skal utfasast. Alle kommunane i fylket skal på same måte utarbeide ein kommunal planstrategi som skal vedtakast i kommunestyra i 2020.

Fylkestinga i Sogn og Fjordane og Hordaland tilrådde eit felles arbeid med statistikk og utviklingstrekk og integrering av arbeidet med folkehelseoversikt.

Arbeidsutvalet i fellesnemnda for samanslåing av dei to fylka, har hatt ansvar for arbeidet med kunnskapsgrunnlaget. Dette arbeidet har resultert i rapporten *Vestland - utfordringar for fylket og regionane* og rapporten *Folkehelseoversikt for Vestland 2019-2020*. Desse skal bli lagt til grunn for arbeidet. Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne har fått tilsendt desse plandokumenta tidlegare.

Det er planutvalet i Vestland som skal leie prosessen og drøfte vegval undervegs. Arbeidet skal utførast i samråd med Fylkesmannen i Vestland og KS-Vestland om innhald og prosess, og intern medverknad frå fagutvala og ekstern medverknad frå andre relevante organ. Høyringsperioden vil bli i mai til juni, og det kan bli lagt til rette for eksterne høyringsmøter.

Både frå regionalt politisk hald og i nasjonale forventningar til regional planlegging er det understreka at berekraftsmåla til FN skal leggjast til grunn for planarbeidet. I rapporten om utfordringar for Vestland og i folkehelseoversiktsdokumentet er det vist korleis måla til FN heng saman med hovudutfordringar i Vestland. I regional planstrategi er det naturleg å synleggjere korleis planarbeid i Vestland følgjer opp berekraftsmåla til FN.

Konklusjon

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Saknr: 2020/1931-18
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	10/20	07.05.2020

Serviceinjene i Bergen - Aldersvenleg transport

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Samandrag

Fylkesutvalet handsama "Serviceinjene i Bergen" i sak 261/2018. Vedtaket i saka var at fylkeskommunen ikkje ville vidareføra serviceinjene i Bergen når kontrakten går ut 30. juni 2020. Vedtaket seier også at det skal gjennomførast ei utgreiing av framtidige behov og moglege løysingar for denne type transporttenester - og at Bergen kommune skal involverast i arbeidet. I budsjettprosessen for 2020, i fylkestingssak 14/2019, vart det gjennom verbalpunkt gjort vedtak om å oppretthalde serviceinjene i Bergen ut 2020. Sak om aldersvenleg transport vert framlagt som sak til politisk handsaming våren 2020.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Skyss har hatt ansvaret for servicelinjene sidan 2007, og drifta er anbudsutsett på same måte som dei andre transporttilboda. Kontrakten for dagens servicelinjer går ut 30. juni 2020, med moglegheit for bruk av opsjon i to ekstra år. Vedtaket i fylkesutvalet i Hordaland i sak 261/2018 seier også at det skal gjennomførast ei utgreiing av framtidig behov og moglege løysingar for denne brukargruppa. Bergen kommune skal involverast i arbeidet. Utgreiinga er nyleg ferdigstilla og vil bli lagt fram for politisk handsaming våren 2020.

Servicelinjene i Bergen består av fire busslinjer der tilbodet og bussmateriellet er tilpassa eldre og rørslehemma. Linjene skil seg frå dei ordinære busslinjene ved å ha stor flatedekning i eit avgrensa område, spesielt tilrettelagt bussmaterieil og har avgangar midt på dagen. Krav om universell utforming av alt bussmaterieil, samt oppgradering av haldeplassar og terminalar dei siste åra, har ført til at terskelen for å nytte ordinær kollektivtransport er senka. Mange eldre og personar med nedsett funksjonsevne bur utanfor gangavstand til haldeplassane og det er særleg denne målgruppa servicelinjene er retta mot. Deira reisevanar i Bergen er knytt opp til tida utanom morgon- og ettermiddagsrushet, og det er gjerne korte reiser - både i avstand og tid. Føremål med reisene kan vera innkjøp, ærend og fritidsaktivitetar.

Det er berre i Bergen at servicelinjer inngår i kollektivtilbodet i regi av Skyss, men det er fleire kommunar i Vestland som sjølve driftar denne type transporttenester. Det er etablert servicetransport i fleire kommunar siste åra med meir fleksible tilbod som baserer seg på å køyre ved behov eller faste dagar i faste ruter. Mange eldre og personar med nedsett funksjonsevne opplever utfordringar ved bruk av ordinær kollektivtransport. Det kan vera avdi materiellet ikkje er universelt utforma, nærleik til tilbodet/haldeplassar eller kor enkelt det er å kome seg til/frå ønska reisemål.

Ein ser også ei utvikling av ulike konsept for meir fleksible transportløysingar. For «HentMeg»-prosjektet i Odda, eller Uber vert planlegginga heilautomatisert. Det vil vera viktig at ein etter kvart kan etablere slike transporttilbod også fleire stader i fylket. Folketalsutviklinga viser at det vert stadig fleire eldre, og det blir fleire heimebuande eldre. Det vil setje krav til mobilitet slik at ein framleis kan vera aktive i lokalsamfunnet og delta i ulike aktivitetar, også på kveldstid.

Det eksisterer mange ulike løysingar innafor behovsbaserte mobilitetstilbod i Norge i dag, alt frå faste ruter som berre vert køyrd på bestilling, til heilt opne tingingsbaserte løysingar som køyrer fritt innafor ei sone. Fleire fylkeskommunar har prosjekt knytta til aldersvenlege transportløysingar og ulike bestillingsløysingar. Blant anna har Ruter eit nytt busstilbod (rosa busser) for eldre over 67 år. Tilbodet vert no testa ut i fire bydeler i Oslo. Tilbodet går ut på at ein tilrettelagt minibuss henter deg heime og køyrer deg fram og tilbake dit du ynskjer innanfor bydelen. Billettprisen er den same som honnørbillett hjå Ruter. Bestilling skjer via telefon eller via Aldersvennlig-appen og må tingast ein time før avreise. Betaling skjer via app eller reisekort.

Saka om vidareføring av servicelinjene i Bergen - og prosjekt Aldersvenleg transport, vert no lagt fram for politisk handsaming våren 2020.

Konklusjon

Saka vert lagt fram utan tilråding..

Saknr: 2020/1931-19
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	11/20	07.05.2020

Opplæring/konferanse for kommunale råd i Vestland

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tek informasjonen til vitande. Rådet vedtek å setje av midlar til eit slikt arrangement, og ber arbeidsgruppa arbeide vidare med å førebu gjennomføring av dette opplæringstilbodet hausten 2020/våren 2021.

Samandrag

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne har kvart år invitert kommunale råd for menneske med nedsett funksjonsevne til ein årleg konferanse. Rådet hadde også i år planlagt ein slik konferanse i mai månad, men konferansestad Bergen. Grunna situasjonen med covid-19 vil det ikkje vera mogleg å invitera rådsmedleamar til slik opplæring om ein vel å gjennomføra eit slik arrangement på tradisjonelt vis der ein samlast på ein konferansestad. Arbeidsgruppa som vart nedsett arbeider no vidare med å utgreia ulike moglegheiter ved å ta i bruk digitale løysingar, ikkje berre for ein dagskonferanse men for å kunne gi eit opplæringstilbod i rådsarbeid generelt. Dette vil skje i ulike bolkar med ulike tema hausten 2020 og truleg også våren 2021. Tilbodet vil gå til både råd for menneske med nedsett funksjonsevne, eldreråda og fellesråda, samt sakshandsamarar i kommunane.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne mottok hausten 2019 ein invitasjon frå Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) om samarbeid om brukaropplæring av kommunale råd 2020.

Av invitasjonen går det mellom anna fram at:

«Fylkesrådet pleier hvert år ha fagdagar for alle rådene i Hordaland, og vi vet av erfaring at det er utvidet tilbod etter kommune- og fylkesvalgret til alle råd i regi av RMNF. Forespørsel til rådet er om dere ønsker et samarbeid med paraplyene om opplæring eksempelvis dag 2 hvor eventuelt FFO Vestland er med å dekke kostnader for alle rådsmedlemmer som deltar. Brukermedvirkning er viktig og ikke minst opplæring i oppdraget og hva det innebefatter å være rådsmedlem. FFO nasjonalt og fylke vektlegger arbeidet med fylkes- og kommunale råd og vil påpeke flere viktige områder.»

Rådet handsama saka i rådsmøte 27.11.2019, sak 2/19 og gjorde følgjande vedtak:

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland ser positivt på invitasjonen frå FFO og ønskjer å gå i dialog med FFO Vestland om dette. RMNF Vestland sett føre at FFO Vestland går inn i eit samarbeid med SAFO om dette. Den første opplæringa må gå over 2 dagar.

Saka vart lagt på nytt i rådsmøte 5. februar. Det vart då gjort følgjande vedtak:

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslaget frå leiar til tema og orienteringar i 2020 frå ulike avdelingar og seksjonar i fylkeskommunen. Rådet må fylgje opp tidlegare vedtak om samarbeid med paraplyorganisasjonane når det gjeld opplæring i brukarmedverknad for rådsmedlemar i dei kommunale råda i Vestland.

Eit slikt arrangement bør leggjast til Bergen i mai måned. Scandic Ørnen Hotel Bergen er eit godt tilrettelagt hotell for ei slik samling. Leiar og nestleiar vert valt til å representera rådet i arbeidsgruppa som skal stå føre ei slik opplæring

Med bakgrunn i desse vedtaka vart det starta eit samarbeid med FFO om å arrangera ein konferanse. SAFO vart kontakta, men ynskte å gå vidare med eige arrangement.

Aktuelle datoar som vart føreslegne i rådsmøte var 11. og 12. mai 2020. Det vart innhenta tilbod på eit slikt arrangement og ein mottok tilbod frå Scandic Ørnen Hotel Bergen.

Fylkeskommunen har også i sine plandokument for folkehelse eit tilsvarande vedtak om samarbeid om opplæring av kommunale råd i fylket, då særleg retta mot universell utforming. Arbeidsgruppa vart utvida med tre representantar frå seksjon klima, miljø og folkehelse. I seinare tid har seksjonssjef frå kulturavd., inkludering, strategi og analyse samt leiar i fylkeseldrerådet vorte innlemma i denne arbeidsgruppa.

Det vart medio mars teke ei avgjerd i arbeidsgruppa om at ut ifrå situasjonen med covid-19 ville ein ikkje kunne gjennomføra arrangement, hverken i mai - eller i 2020 - slik ein hadde planlagt. Målgruppa er risikogrupper. Arbeidsgruppa har likevel halde fram arbeidet med å førebu opplæring av kommunale råd. Då vil dette også gjelde eldreråda i kommunen så vel som råda for menneske med nedsett funksjonsevne. Omlag 35% av kommunane i fylket har også valt ordninga med fellelråd.

Ein arbeider no ut ifrå at digitale løysingar kan takast i bruk. Ein vil med ei slik løysing også kunne nå alle medlemene i dei kommunale råda, og også planleggjarar og sakshandsamarar i kommuneadministrasjonen, samt politikarane.

Arbeidsgruppa har sett på ulike moglegheiter, og er i dialog med IT.avd. i fylkeskommunen om korleis ein kan få til ei god løysing for å arrangera digitale konferansar/webinar. Ein har også starta arbeidet med å kartleggja råd og utval i kommunane, samt etablere dialogen med leiinga i kommunane.

Arbeidsgruppa ynskjer å setje saman ein opplæringspakke som vil kunne gjennomførast hausten 2020 og også våren 2021. Det er mange tema ein ynskjer ta med inn i ei slik opplæring, så difor er det tenkt at det vil vera nyttig med arrangement også våren 2021.

Ein vil nytta både eksterne og interne innleiarar.

Det er søkt om midlar eksternt, bl.a. til BUDdir. I tillegg har FFO sett av midlar til dette samarbeidet. Rådet må også ta stilling til korleis rådet kan bidra med økonomisk støtte til å gjennomføra dette.

Nærare orientering vil bli gitt i førstkomande rådsmøte.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Deltaking i aktivitetar og arrangement må dekkast innanfor rådet sitt tildelte budsjett

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Ikkje relevant

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Konklusjon

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tek informasjonen til vitande.

Rådet vedtek å setje av midlar til eit slikt arrangement, og ber arbeidsgruppa arbeide vidare med å førebu gjennomføring av dette opplæringstilbodet hausten 2020/våren 2021.

Saknr: 2020/1931-16
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	12/20	07.05.2020

TT og arbeidsreiser

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Samandrag

I samband med budsjettprosessen for 2020 føreslo fylkesrådmannen ymse innsparingstiltak. Eitt av dei var å avvikla arbeidskøyninga for TT-brukarar. Dette vart grunngeve med at dette ikkje er ei lovpålagt oppgåve, og Hordaland var det einaste fylke som hadde ordninga. Årleg kostnad er om lag 11 mill. kroner, og forslaget gjekk ut på å redusera løyvinga med 8 mill. kroner slik at transporten kunne gå fram til 1. april 2020. Under fylkestinget si budsjettbehandling vart innsparinga vedteken utan at ordninga vart avvikla. Det vart i den same saka fatta eit verbalforslag der ein ber om at det vert gjort ein gjennomgang av bruken av TT-kort for arbeidsreiser slik at dei som er heilt avhengige av ordninga for å kome på arbeid, får halde fram med å bruke ho. Saka vert framlagt for politisk behandling våren 2020.

Bertil Søfteland
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad
utvalssekretær

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I samband med budsjettprosessen for 2020 vart dei ulike avdelingane pålagt å koma med forslag til innsparingar, for samferdsel utgjorde dette 40 mill. kroner. Ein av innsparingane som fylkesrådmannen føreslo var å avvikla arbeidskøyringa for TT-brukarar. Dette vart grunngeve med at dette ikkje er ei lovpålagt oppgåve, og Hordaland var det einaste fylke som hadde ordninga. Årleg kostnad er om lag 11 mill. kroner, og forslaget gjekk ut på å redusera løyvinga med 8 mill. kroner slik at transporten kunne gå fram til 1. april 2020.

Under fylkestinget si budsjettbehandling vart innsparinga vedteken utan at ordninga vart avvikla. Det vart fatta fylgjande verbalforslag:

TT-brukarar, arbeidsreiser

Forskrift for TT-ordninga for Vestland fylke blir samordna/endra slik at arbeidsreiser ikkje vert utelukka. Jf. informasjon om TT-ordninga på helsenorge.no og sfj.no sine sider:

TT-ordninga er i utgangspunktet eit tilbod om fritidsreiser, men kan nyttast til alle typar reiser med unntak av:

- *reiser som blir betalt av trygdekontor. Eigendel ved slike reiser skal transportbrukar betale sjølv på lik line med andre som reiser for trygda si rekning*
- *reiser til og frå skule*
- *andre reiser betalt av det offentlege*

Det vert gjort ein gjennomgang av bruken av TT-kort for arbeidsreiser, der dei som er heilt avhengige av ordninga for å kome på arbeid, får halde fram med å bruke ho.

Kostnaden blir dekkja innanfor det statlege tilskotet til ordninga.

Konklusjon

Saka vert lagt fram utan tilråding.