

Møteinnkalling

Utval:	Trafikktryggingsutvalet
Møtestad:	Fjernmøte
Dato:	25.01.2021
Tid:	09:00

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Program

- KL. 09:00 Møtestart
- KL. 09:05 - 10.00 **Orienteringar:**
*Arbeidet med mjuke trafikantar i Vestland fylkeskommune
v/ Silje Aaberge Aalbu, senioringeniør, avd. for infrastruktur og veg

*Utprøving av ny fartsdempande teknologi på Fv.585 Nattlandsvegen i Bergen
v/ Trond Hollekim, senioringeniør, avd. for infrastruktur og veg.

*Oppsummering av året som gjekk
v/ Knut Olav Nestås, regionleiar Trygg Trafikk
- KL. 10:00 - 10:10 Pause
- Kl. 10:10 Sakshandsaming

Melding om forfall:

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

Innkallinga gjeld valde medlemer i Trafikktryggingsutvalet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil vamedlemer bli kalla inn særskilt.

Jannicke Bergesen Clarke
utvalsleiar

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 1/21	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 2/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 16.11.2020	2020/43705	
	Referatsaker		
RS 1/21	Pilotprosjekt for elsparkesyklar i Bergen kommune	2019/101	
RS 2/21	Søknad om drifts- og aktivitetsmidlar for Trygg Trafikk Vestland 2021	2019/101	
RS 3/21	Ny samarbeidsavtale mellom Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune signert.	2021/1109	
RS 4/21	Svar på spørsmål frå Bjarte Vatnøy (Frp) om sikring av Fv.5454 på Seim i Alver kommune.	2019/101	
	Politiske saker		
PS 1/21	Fordeling av FTU-midlar for 2021	2019/101	

Godkjenningssaker

GK 1/21 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksnr: 2020/43705-4
Saksbehandlar: Petter Lem Gullestad

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	2/21	25.01.2021

Godkjenning av møteprotokoll frå møte 16.11.2020

Protokoll frå møte 16.11.2020 er lagt ved.

Vedlegg

1 Protokoll frå møte 16.11.2020

Møteprotokoll

Utval:	Trafikktryggingsutvalet
Møtestad:	Fjernmøte
Dato:	16.11.2020
Tid:	09:00-11:30

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP
Sigurd Erlend Reksnes	Medlem	SP
Marthe Hammer	Nestleiar	SV
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H
Morten Klementsens	Medlem	UA
Bjarte Vatnøy	Medlem	FRP

I tillegg var invitert og møte:

Statens vegvesen v/Thorbjørn Thiem og Sindre Lillebø
 Trygg Trafikk v/Knut Olav Nestås
 Utrykkingspolitiet/Vest politidistrikt v/Ola Akselberg
 Vestland fylkeskommune v/Else-Marie Brobakke Aarø, Tor Høyland, Eva Vinjevoll, Hege Osebakken, Even Vaular

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Dina Lefdal	Fylkesdirektør infrastruktur og veg
John Martin Jacobsen	Seksjonssjef forvaltning og utgreiing
Petter Lem Gullestad	Spesialrådgjevar/møtesekretær

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 9/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 10/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte i trafikktryggingsutvalet 28.09.2020	2019/130	
	Referatsaker		
RS 14/20	Revidert reglement for trafikktryggingsutvalet	2019/101	
RS 15/20	Status for kommunale trafikktryggingsplanar i Vestland 2020	2019/101	
RS 16/20	Utrykkingspolitiet og politimeldingen. Skriv til FTU frå Trygg Trafikk.	2019/101	
	Politiske saker		
PS 11/20	Forlenging av Hjertesone-prosjektet i Bergen	2019/101	
PS 12/20	Trafikktryggingsprisen for Vestland 2020	2020/73147	
PS 13/20	Møteplan for trafikktryggingsutvalet (FTU Vestland) 2021	2019/101	
PS 14/20	Reviderte retningslinjer for tilskotsordningar til trafikktrygging i Vestland fylke	2020/75228	
PS 15/20	Bruk og endringar i disponeringa av FTU-midlar 2020	2019/101	
PS 16/20	Uttale vedrørende kollisjonsbeskyttelse for bussjåfør		

Godkjenningssaker

GK 9/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

Innkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

GK 10/20 Godkjenning av møteprotokoll frå møte i trafikktryggingsutvalet 28.09.2020

Møteprotokoll frå møte 28. september 2020 vart godkjend utan merknader.

Referatsaker

RS 14/20 Revidert reglement for trafikktryggingsutvalet

Vart referert.

RS 15/20 Status for kommunale trafikktryggingsplanar i Vestland 2020

Vart referert.

RS 16/20 Utrykkingspolitiet og politimeldingen. Skriv til FTU frå Trygg Trafikk.

Vart referert.

Politiske saker

PS 11/20 Forlenging av Hjertesone-prosjektet i Bergen

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til at Hjertesone-prosjektet i Bergen vert forlenga ut 2021.
2. Fylkeskommunen vil bidra med kr. 250.000 for å finansiera forlenginga. Hovudutvalet ber om at løyvinga vert innarbeidd i sak om fordeling av FTU-midlar for 2021.

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 16.11.2020

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til at Hjertesone-prosjektet i Bergen vert forlenga ut 2021.
2. Fylkeskommunen vil bidra med kr. 250.000 for å finansiera forlenginga. Hovudutvalet ber om at løyvinga vert innarbeidd i sak om fordeling av FTU-midlar for 2021.

PS 12/20 Trafikktryggingsprisen for Vestland 2020

Forslag til vedtak

1. Trafikktryggingsprisen for Vestland 2020 delast ut til ...

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 16.11.2020

Utvalet vedtok samrøystes å lukke møte av omsyn til personvern, jf. kommunelova § 11-5 (2) bokstav a).

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A, Sp, Frp, H og UA fram slikt felles forslag:

«Trafikktryggingsutvalet tildeler Bergen kommune Trafikksikringsprisen 2020 for systematisk og grundig arbeid med Hjertesoner i kommunen.

Bergen kommune er første kommune i landet til å fatte eit vedtak om at det skal verte etablert Hjertesone på alle dei 66 kommunale barneskulane i kommunen, samt at skulane skal ha utarbeidd kvar sin ts-plan. Hjertesone er eit godt prosjekt som vil hjelpe og trygge mange skolebarn, og Bergen kommune er med sin gjennomføring og implementering av Hjertesone et forbilde for andre kommuner sitt trafikksikringsarbeid.»

Avrøysting

Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Trafikktryggingsutvalet tildeler Bergen kommune Trafikksikringsprisen 2020 for systematisk og grundig arbeid med Hjertesoner i kommunen.

Bergen kommune er første kommune i landet til å fatte eit vedtak om at det skal verte etablert Hjertesone på alle dei 66 kommunale barneskulane i kommunen, samt at skulane skal ha utarbeidd kvar sin ts-plan. Hjertesone er eit godt prosjekt som vil hjelpe og trygge mange

skolebarn, og Bergen kommune er med sin gjennomføring og implementering av Hjertesone et forbilde for andre kommuner sitt trafikksikringsarbeid.

PS 13/20 Møteplan for trafikktryggingsutvalet (FTU Vestland) 2021

Forslag til vedtak

1. Trafikktryggingsutvalet vedtar følgjande møteplan for 2021:

Første møte	Måndag 25. januar
Andre møte	Måndag 15. mars
Tredje møte	Onsdag 19. mai
Fjerde møte	Måndag 4. oktober
Femte møte	Måndag 15. november

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 16.11.2020

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Trafikktryggingsutvalet vedtar følgjande møteplan for 2021:

Første møte	Måndag 25. januar
Andre møte	Måndag 15. mars
Tredje møte	Onsdag 19. mai
Fjerde møte	Måndag 4. oktober
Femte møte	Måndag 15. november

PS 14/20 Reviderte retningslinjer for tilskotsordningar til trafikktrygging i Vestland fylke

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til dei føreslegne endringane i retningslinjene for tilskotsordningane til trafikktrygging i Vestland. Fylkestinget ber om at endringane vert innarbeidde i retningslinjene.

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 16.11.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet

1. Fylkestinget sluttar seg til dei føreslegne endringane i retningslinjene for tilskotsordningane til trafikktrygging i Vestland. Fylkestinget ber om at endringane vert innarbeidde i retningslinjene.

PS 15/20 Bruk og endringar i disponeringa av FTU-midlar 2020

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet vedtar ny disponering av kr. 150.000 under løyvingsnivå FTU-midlar, opphavleg sett av til russearrangement i Grieghallen. Pengane vert stilt til disposisjon for arbeidet med nettside for russen i Vestland.

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 16.11.2020

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet vedtar ny disponering av kr. 150.000 under løyvingsnivå FTU-midlar, opphavleg sett av til russearrangement i Grieghallen. Pengane vert stilt til disposisjon for arbeidet med nettside for russen i Vestland.

PS 16/20 Uttale vedrørende kollisjonsbeskyttelse for bussjåfør

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 16.11.2020

Utvalet vedtok samrøystes å setje saka på saklista utan saksframlegg.

Hanne Eva Kristensen (H) sette fram slikt forslag:

«Uttale frå Trafikktryggingsutvalet vedrørende kollisjonsbeskyttelse for bussjåfør

I juni i 2020 omkom en av sjåførene til Tide Buss i en frontkollisjon på Sørås i Bergen. Både ansatte sjåførar og deres organisasjonar har i etterkant av den tragiske ulykken tatt til orde for at bussene som brukes i dagens ruteproduksjon ikke ivaretar sikkerheten for sjåføren på en tilfredsstillende måte.

Fylkesrådmannen la i september 2020 fram RS-sak 49, 64 og 72 for Fylkesutvalget og SAMO med fakta i saken rundt kollisjonsbeskyttelse på buss.

I de nevnte referatsakene kommer det fram at veltesikring er et obligatorisk krav på busser. (UNECE R66) Det finnes også retningslinjer ved sikring mot frontkollisjoner, (UNECE R29) Men, på tross av flere alvorlige hendelser de siste årene hardet likevel ikke kommet lovpålagte obligatoriske felleseuropeiske krav om å følge bestemmelsene om kollisjonssikring.

Uavhengig av ovennevnte har transportselskapet Ruter, som første oppdragsgiver i Norge, stilt krav om at bussene skal være utstyrt med kollisjonsbeskyttelse i henhold til UNECER29

I saksutgreiingen til Fylkesrådmannen kommer det fram at Statens Vegvesen i 2019 arbeidet med å fremme en sak omlovpålagte bestemmelser til «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulation» gjennom «The Working Party on General Safety (GRSG), men saken ble trukket på grunn av manglende tilslutning fra andre medlemsland.

Med bakgrunn i ovennevnte, og Fylkesrådmannens referatsak (vedlagt) vil Trafikktryggingsutvalget i Vestland komme med følgende uttale;

Trafikktryggingsutvalet ønsker at kjente sikkerhetsstandarder for kollisjonssikring for buss må bli lovpålagt for å sikre bussjåføren best mulig. Som en av de store aktørene innen offentlig buss-transport i Norge, håper Trafikktryggingsutvalet Fylkesrådmannen vil vurdere kollisjonsbeskyttelse for bussjåfør i henhold til UNECE R29 ved neste bussanbud i Vestland.»

Avrøysting

Kristensen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Uttale frå Trafikktryggingsutvalet vedrørende kollisjonsbeskyttelse for bussjåfør

I juni i 2020 omkom en av sjåførene til Tide Buss i en frontkollisjon på Sørås i Bergen. Både ansatte sjåførar og deres organisasjoner har i etterkant av den tragiske ulykken tatt til orde for at bussene som brukes i dagens ruteproduksjon ikke ivaretar sikkerheten for sjåføren på en tilfredsstillende måte.

Fylkesrådmannen la i september 2020 fram RS-sak 49, 64 og 72 for Fylkesutvalget og SAMO med fakta i saken rundt kollisjonsbeskyttelse på buss.

I de nevnte referatsakene kommer det fram at veltesikring er et obligatorisk krav på busser. (UNECE R66) Det finnes også retningslinjer ved sikring mot frontkollisjoner, (UNECE R29) Men, på tross av flere alvorlige hendelser de siste årene hardet likevel ikke kommet lovpålagte obligatoriske felleseuropeiske krav om å følge bestemmelsene om kollisjonssikring.

Uavhengig av ovennevnte har transportselskapet Ruter, som første oppdragsgiver i Norge, stilt krav om at bussene skal være utstyrt med kollisjonsbeskyttelse i henhold til UNECE R29

I saksutgreiingen til Fylkesrådmannen kommer det fram at Statens Vegvesen i 2019 arbeidet med å fremme en sak om lovpålagte bestemmelser til «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulation» gjennom «The Working Party on General Safety (GRSG), men saken ble trukket på grunn av manglende tilslutning fra andre medlemsland.

Med bakgrunn i ovennevnte, og Fylkesrådmannens referatsak (vedlagt) vil Trafikktryggingsutvalet i Vestland komme med følgende uttale;

Trafikktryggingsutvalet ønsker at kjente sikkerhetsstandarder for kollisjonssikring for buss må bli lovpålagt for å sikre bussjåføren best mulig. Som en av de store aktørene innen offentlig buss-transport i Norge, håper Trafikktryggingsutvalet Fylkesrådmannen vil vurdere kollisjonsbeskyttelse for bussjåfør i henhold til UNECE R29 ved neste bussanbud i Vestland.

Referatsaker

RS 1/21 Pilotprosjekt for elsparkesyklar i Bergen kommune

Saksnr: 2019/101-32
Saksbehandlar: Even Vaular
Dato: 04.01.2021

Til: Trafikktryggingutvalet
Råd for menneske med nedsett funksjonsevne
Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Pilotprosjekt for elsparkesyklar i Bergen kommune

Kommunen har sidan hausten 2019 vore i dialog med aktørar som har ønskt å drive kommersiell utleige i Bergen. Ein har erfart i Oslo og fleire europeiske byar at utleige-sparkesyklane kan skapa smått kaotiske tilstander og utfordringar for trafikktryggleiken. Gangareala har vore nytta både til framkome og parkering av doningane, og konflikhtar har oppstått med andre brukarar av gangareala, særleg blinde og svaksynte. Kommunen har i dette tidsrommet sett på moglegheitene for å regulera ei slik verksemd på ein måte som tar i vare framkome og tilgjengelegheit for alle andre brukarar av byromma.

I desember 2019 vart det gjennom Mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløysingar (MUST) invitert til ein workshop om betre mobilitetsløysingar for dei ytre bydelane i Bergen. MUST er eit samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen, der målet er å gjera Bergen til ein føretrekt arena for testing av nyskapande transportløysingar. Det vart etter kvart utpensla ein idé om å gjera Åsane bydel til eit levande mobilitetslaboratorium, der ein kunne testa ut nye mobilitetstenester i eit offentleg-privat samarbeid. Samstundes med at ein var i gang med å rigga eit pilotprosjekt med Åsane, etablerte utleigeaktøren Ryde seg med elsparkesyklar i Bergen sentrum, utan at dei hadde løyve til dette frå kommunen.

Ettersom spelet har endra seg litt, har det vore behov for å gjera endringar i pilotprosjektet. Bymiljøetaten har no sett i gong eit pilotprosjekt for elsparkesyklar, med mål om å leggja til rette for ein god regulering av kommersiell utleige av elsparkesyklar i heile Bergen kommune. Sjølve pilotprosjektet er avgrensa til Bergen sentrum og Åsane bydel. Til grunn for prosjektet ligg følgjande føresetnader (utdrag frå vedlagte fagnotat frå Bymiljøetaten):

Forutsetningar for regulering

Bymiljøetaten leggjer følgjande forutsetningar til grunn for reguleringen:

1. Operatørene må dele data med kommunen
2. Operatørene må motta data fra kommunen
3. Variabel gategrunnsleie (eller -subsidiar)
4. Bruk av geosoner for smart regulering
5. Høy standard for miljøvennlig drift
6. God håndtering av feilparkering

Bymiljøetaten skriv at også andre tema vil inngå i piloten, som til dømes krav til vinterdrift, informasjon til brukarar, innretning for dialog med kommunen, med vidare.

Kommunalt råd for personar med funksjonsnedsetting handsama sak om prosjektet 29. oktober 2020, og kom med følgjande uttale:

«Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse mener at det er positivt at kommunen arbeider med dette og setter pris på at det står at vi kommer til å bli trukket inn i det videre arbeidet. KRPF er bekymret for dagens situasjon der løperhjul slenges rundt på fortauene og skaper vanskelige situasjoner for alle, men særlig for en del personer med funksjonsnedsettelse. Rådet håper at dette arbeidet vil finne en løsning på dette problemet.»

Prosjektet har fått Bergen bystyre si velsigning, etter at dei handsama saken om prosjektet 17. november 2020. Der fatta dei følgjande vedtak (i sak 348/20):

1. Bystyret gir sin tilslutning til at pilotprosjektet for regulering av kommersiell utleie av el-løperhjul gjennomføres, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
2. Bystyret ber byrådet videreføre pilotprosjektet for sentrum og Åsane, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
3. Ved pilotperiodens slutt, legger byrådet frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune.
4. I tillegg til forutsetningene for regulering som er listet opp i saken skal følgende punkter inn i pilotprosjektet:
 - a) Etablering av lisensordning
 - b) Oppmerking av parkeringsarealer
 - c) Nattestenging av tjenesten
 - d) Bruk av «negative soner»
 - e) Saktekjøring i gatetun og allmenninger, ved skoler og barnehager, og ved trafikknutepunkter.
 - f) Informasjonskampanje sammen med el-sparkesykkel-selskapene om skikk og bruk
 - g) Kommunens håndheving av regler
 - h) Krav om at det skal brukes nullutslippskjøretøy i driften av tjenesten.»
5. Bystyret forutsetter at aktører som skal inngå i pilotprosjektet, og i et eventuelt videre samarbeid, dokumenterer at de har lønns- og arbeidsvilkår for sine ansatte som minst står i samsvar med relevante tariffavtaler.»

Både som deltakar i MUST, eigar av offentleg gategrunn i Bergen og samfunnsutviklar med ansvar for mellom anna trafikktryggleik og folkehelse, har me ein interesse av å følgja pilotprosjektet vidare. Fylkesdirektøren har vurdert ulike forslag til parkeringsareal for utleige-sparkesyklane og gitt løyve til bruk på areal der det ikkje er openberre konflikstar med andre brukarar. Vårt svar på søknadane om parkeringsareal er vedlagt dette notatet. Del av avtalen om bruk av våre areal er at me når som helst skal kunna endra på storleiken eller ta vekk parkeringsareala dersom me ser at det ikkje fungerer. Framkome og trafikktryggleik ligg til grunn for vurderingane våre.

Vedlegg

- 1 Pilotprosjekt el-løparhjul Bergen - Fagnotat dagsett 5. oktober 2020
- 2 Pilotprosjekt el-løparhjul Bergen - Saksframstilling byrådet
- 3 Pilotprosjekt el-løparhjul Bergen - Uttale kommunalt råd for personar med funksjonsnedsetting
- 4 Pilotprosjekt el-løparhjul Bergen - vedtak bystyret 17.11.20
- 5 Svar på søknader om parkeringsareal for el-sparkesyklar på fylkeskommunal veggrunn - pilotprosjekt - Bymiljøetaten - Bergen kommune



Til
BKMB - Seksjon plan og transport (Arbeidssted)

Fra
Bymiljøetaten

Fagnotat

Vår referanse: 2019/80458-58
Saksbehandler: Lars Ove Kvalbein
Dato: 5. oktober 2020

Fagnotat - pilotprosjekt elektriske sparkesykler

Hva saken gjelder:

Regulering av kommersiell utleie av elsparkesykler har blitt en utfordring i flere norske kommuner. Utleievirksomheten har blant annet skapt store utfordringer for andre brukergrupper i offentlige gater og byrom. I Bergen har Bymiljøetaten arbeidet med spørsmålet over lengre tid. Spørsmålet ble særlig aktuelt etter at en utleieaktør etablerte seg i juni 2020. Utfordringen har blant annet vært at det har vist seg vanskelig å regulere markedet på en måte som ivaretar både innovasjon og næringsutvikling innen mikromobilitet og samtidig fremkommelighet for alle brukere av byrommene.

Bruk av offentlig grunn til utleie av elsparkesykler skiller seg fra annen kommersiell virksomhet i det offentlige rom, ettersom elsparkesyklene er i «fri flyt». Dette krever en annen type regulering enn f.eks. utleie av byrom til stands, food trucks og torghandel. Dagens regelverk for utleie av offentlig, kommunal grunn er ikke egnet for å regulere en slik dynamisk virksomhet. Det er behov for en moderne form for regulering som kan håndtere de utfordringene utleie av elsparkesykler representerer, og som samtidig setter kommunen i stand til å håndtere utleie av fremtidens mobilitetsløsninger.

I denne saken gjør Bymiljøetaten rede for et pilotprosjekt for regulering av kommersiell utleie av elsparkesykler. Med bakgrunn i anbefalinger fra Transportøkonomisk institutt, samt erfaringer fra ulike tilnærminger i andre byer, vil pilotprosjektet ta i bruk nye teknologiske løsninger for å etablere en dynamisk regulering av utleievirksomheten. Det er avholdt dialogmøte med utleiebransjen, samt en-til-en-møter med 13 aktører i bransjen. Det er også inngått en forsknings- og utviklingskontrakt med teknologiselskapet Nivel AS.

Bymiljøetaten ønsker nå å gå videre med et pilotprosjekt med mål om å legge til rette for god regulering av kommersiell utleie av elsparkesykler i hele Bergen kommune.

Anbefalt forslag fra Bymiljøetaten:

1. Bymiljøetaten viderefører pilotprosjekt for sentrum og Åsane, og etter hvert hele kommunen, i tråd med forutsetningene som beskrives i saksutredningen.
2. Ved pilotperiodens slutt, legger Bymiljøetaten frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune
3. Saksutredningen tas ellers til orientering.

Med hilsen
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen
Etatsdirektør

Frøydis Ones
Avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Saksutredning

Innledning

Ved lovendring i april 2018 ble elsparkesykler (som oppfyller visse krav) sidestilt med sykler i Norge. Konsekvensen av dette er at slike elsparkesykler kan brukes og parkeres på samme måte som vanlige sykler. I kjølvannet av dette etablerte flere utleiefirmaer seg, som spesialiserte seg innenfor kommersiell utleie av elsparkesykler. I Norge er utfordringene størst i Oslo kommune, hvor det er anslått at det er utplassert omkring 13.000 elektriske sparkesykler til utleie. I Bergen er det utplassert cirka 1000 elsparkesykler i bydelene Bergenhus og Årstad.

Status i andre byer

I dag drives det utleie av elsparkesykler i bl.a. Oslo, Stavanger, Trondheim og Drammen. Kommunene har reagert forskjellig på utleievirksomheten.

Oslo kommune har kommet til at de ikke har mulighet til å styre eller regulere utleiemarkedet, men kommunen har søkt dialog og har også utformet retningslinjer som de oppfordrer aktørene til å følge.

Trondheim kommune har innført lokale reguleringer og gitt konsesjon til 3 aktører, men opplever samtidig at ett firma likevel driver uten avtale med kommunen. Kommunen har en pågående rettslig prosess mot denne aktøren. I Stavanger kommune er det ikke inngått skriftlige avtaler, men kommunen har stilt begrensninger på antall elsparkesykler og antall utleieaktører. Stavanger har bl.a. valgt å begrense antallet elsparkesykler til 100 pr operatør, noe som ifølge utleiebransjen har ført til at få operatører finner det interessant å drive i Stavanger. Drammen kommune har ingen lignende begrensninger, men både Drammen og Stavanger tar leieavgift.

Samtlige kommuner virker å håndtere utleievirksomheten ulikt. Storbykommunene har samtidig etterlyst klarere hjemmelsgrunnlag for regulering, senest i et møte med Samferdselsministeren i august 2020. I etterkant av dette har Samferdselsdepartementet signalisert at det vil startes opp et slikt arbeid og det er sendt en bestilling til Statens vegvesen om å utrede strengere regulering for parkering og bruk av elsparkesykler. Dette arbeidet vil gjelde utredning av hjemmel til å regulere bruk og parkering, samt nasjonale regler om f.eks. påbudt bruk av hjelm, sykling på fortau med mer.

Elsparkesyklene i Bergen

Bakgrunn

Bymiljøetaten har siden høsten 2019 hatt en dialog med flere utleieaktører som ønsker å drive kommersiell utleie av elsparkesykler i Bergen. I samme tidsrom har etaten sett på muligheter for å regulere slik aktivitet på en måte som hensyntar at dette er en ny type virksomhet, som foregår «i flyt» og ikke på spesifikke plasser i byens byrom og gater. I dette arbeidet har etaten hatt et spesielt fokus på at reguleringen av utleievirksomheten også må ha tilstrekkelig fokus på fremkommeligheten og tilgjengeligheten for alle andre brukere av byrommene. Fra Oslo var det allerede på den tiden utfordringer knyttet til fremkommeligheten til flere brukergrupper. Gående og spesielt blinde og svaksynte ble hindret av parkerte elsparkesykler, det samme gjorde rullestolbrukere, syklistene og andre trafikanter. Det ble samtidig rapportert om lignende utfordringer fra andre europeiske byer.

I desember 2019 inviterte Bymiljøetaten, i samarbeid med Mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløsninger (MUST), til en workshop om bedre mobilitetsløsninger for de ytre bydelene i Bergen. MUST er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen, hvor målet er å gjøre Bergen til en foretrukken testarena for innovative transportløsninger. På workshopen ble Åsane bydel brukt som et tenkt eksempel, fordi dette er en bydel som i dag har mangelfulle mobilitetsløsninger og i stor grad er bilbasert. Workshopen fikk god respons fra de mer enn 70 deltakerne, som representerte hele bredden av offentlige og private aktører innen transport (deriblant elsparkesykkelaktører). Innspillene fra workshopen gjorde at Bymiljøetaten ønsket å se nærmere på et pilotprosjekt for mobilitetsløsninger i Åsane.

Gjennom vinteren og våren ble det avholdt flere møter med sentrale samarbeidspartnere fra offentlig og privat sektor, for å avklare grunnlaget for et bredt samarbeid rundt prosjektet. Ideen var å rigge Åsane som et levende «mobilitetslaboratorium» hvor ulike nye mobilitetstjenester kunne testes ut i et privat-offentlig samarbeid.

Bymiljøetaten mottok 29. juni 2020 en bestilling fra Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling (BKMB) om utrede muligheten for å gjennomføre et pilotprosjekt i Åsane, knyttet til utprøving av elektriske sparkesykler. I bestillingen fremgår det blant annet:

Kommunaldirektøren ønsker med denne bestillingen å styrke kunnskapsgrunnlaget i form av at det blir iverksatt et pilotprosjekt med fokus på læring og intelligent regulering. Erfaringene fra prosjektet skal kunne brukes til å gi et bedre beslutningsgrunnlag for om det kan åpnes for utleie av sparkesykler i andre bydeler og hvordan en eventuell fremtidig regulering av virksomheten kan utformes.

På bakgrunn av dette intensiverte etaten arbeidet med et pilotprosjekt for elsparkesykler i Åsane.

Ryde og rettslig prosess

Utleieselskapet Ryde startet 26. juni 2020 utleie av elsparkesykler i Bergen. Kommunen begjærte midlertidig forføyning 6. juli 2020 for å stanse utleievirksomheten fra kommunal grunn, fordi det ikke var gitt tillatelse til dette. Tvistetemaet var om Ryde måtte ha tillatelse fra kommunen når utleie av elsparkesykler til publikum skjer fra kommunal grunn og byrom. Som hjemmelsgrunnlag for kravet viste kommunen til grunneiendomsretten og regelverket for bruk av kommunale parker, friområder og byrom til kulturarrangement m.m., fastsatt av kommunen i kraft av eierrådigheten.

Rettsmøte til behandling av kommunens krav ble avholdt 28. juli 2020. Bergen tingrett forkastet kommunens begjæring om midlertidig forføyning i kjennelse av 31. juli 2020. Tingretten la til grunn at kommunen i kraft av sin eierrådighet har råderett over byrom, torg og gategrunn. I kraft av denne kompetansen har kommunen adgang til å oppstille krav om tillatelse og vilkår for bruk av grunnen. Retten konkluderte med at kommunens krav var sannsynliggjort.

Kommunen fikk likevel ikke medhold fordi retten kom til at tvistelovens krav om sikringsgrunn ikke var oppfylt. Retten la til grunn at selv om Ryde rettsstridig bruker kommunens eiendom, blir likevel ikke «kommunens rettigheter krenket dersom det ikke blir grepet inn».

Gjennomføringen av kravet ville ikke bli «vesentlig vanskeliggjort» ved å vente på endelig dom i saken. Med andre ord må kommunen, ifølge denne kjennelsen, vente til hovedsaken er endelig avgjort i rettssystemet, noe som etter all sannsynlighet kan ta år (dersom saken skal behandles i flere rettsinstanser).

Kommunen anket kjennelsen vedrørende midlertidig forføyning til Gulating lagmannsrett 6. august 2020. Kommunen har pekt på sterke samfunnsmessige interesser som knytter seg til hvordan rådigheten over byrom og gategrunn forvaltes. Ankesaken skal behandles i lagmannsretten 15. oktober 2020.

Det er Bergen kommunes oppfatning at kommunen har rett til å sette vilkår for kommersiell utleie av elsparkesykler på egen grunn, slik også Bergen tingrett foreløpig konkluderer med i sin kjennelse av 31. juli 2020. Dette er en grunnleggende forutsetning for å regulere utleie av elsparkesykler. Det er naturlig at prosjektet ser nærmere på hvordan andre grunneiere kan inngå i pilotprosjektet og det er allerede etablert dialog med Vestland fylkeskommune vedrørende dette.

Pilotprosjektet videreutvikles

Pilotprosjektet for Åsane ble videreutviklet gjennom sommeren 2020, men samtidig ble det tydelig at prosjektet ble for snevert. Utleie av elsparkesykler var allerede i gang i sentrum og et pilotprosjekt som kun tok for seg Åsane, ville antakeligvis ikke lenger være interessant for utleieaktørene. På bakgrunn av dette, vurderte Bymiljøetaten det som nødvendig at pilotprosjektet ble utvidet til å inkludere sentrum, men at man fortsatt ønsket å beholde Åsane som en viktig del av prosjektet. Samtidig begynte Bymiljøetaten å se på hvordan en slik utvidelse kunne anvendes for å gjøre Åsane-delen av piloten mer interessant for aktørene.

Dialogmøte

Bymiljøetaten inviterte i august hele utleiebransjen til et dialogmøte om regulering av mikromobilitet. Møtet ble avholdt 26. august, med deltakelse fra Byråd for byutvikling, sammen med representanter fra hele bransjen. Bymiljøetaten presenterte der sine prinsipper for regulering av mikromobilitet i Bergen, og presenterte hovedtrekkene i et pilotprosjekt som inkluderer både Bergens sentrale deler og Åsane-området. Møtet hadde deltakelse fra nær samtlige aktuelle utleieaktører, og disse ble oppfordret til å fremme sine synspunkter.

Etter å ha bearbeidet innspillene i dialogmøtet, gjennomførte Bymiljøetaten en serie med en-til-en-møter med alle aktørene som ønsket dette. Det ble gjennomført 13 slike møter. Samlet sett ga dette verdifulle innspill som har vært viktig i det videre arbeidet med pilotprosjektet.

Føringer for pilotprosjektet

I vårt arbeid med pilotprosjektet har Bymiljøetaten lagt til grunn kommunens overordnede planer og mål for blant annet:

- Grønn transport og delemobilitet (Grønn strategi for Bergen)
- Universell utforming
- Kommunens transportpyramide (gående prioriteres høyest)

Vi har også sett hen til de kommende strategiene *Gåstrategi for Bergen 2020-2030* og *Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030*, som er oversendt til politisk behandling. De to strategiene inneholder store ambisjoner for hvordan Bergen skal tilrettelegges bedre for både gående og syklende.

Videre har Bymiljøetaten hentet informasjon, kunnskap og erfaringer fra ledende, nasjonale forskningsmiljøer og Norges andre storbyer.

Smart regulering av mikromobilitet

Det skjer spennende teknologidrevne endringer innenfor mobilitetsfeltet. Delingsmodeller og nye fremkomstmidler åpner for større valgmuligheter for den enkelte, og medfører at byrom tas i bruk på nye måter. Velkjente modeller for deling av areal i urbane miljøer er dermed i

rask endring. Det klassiske skillet mellom private kjøretøy og kollektivtransport utfordres av et mer mangfoldig marked for mobilitetstjenester. Kommersiell utleie av elsparkesykler, bysykler og bildelingsordninger er eksempler på slike nye tjenester.

Dette har mange positive sider, men skaper også utfordringer - fordi dagens reguleringer ikke er tilpasset en situasjon med mange ulike transportmidler og tjenestetilbydere. Bergen kommune ønsker å legge til rette for en mer dynamisk regulering av offentlig grunn, samtidig som man styrker hensynet til ulike brukergrupper. Målet er å stimulere til at mikromobilitetstjenester beriker hele byen, samtidig som vi unngår brukskonflikter og opphopning av kjøretøyer i uønskede områder.

Grunnprinsippet er at fellesarealer i byen har en verdi og at private aktørers bruk av disse arealene må koste noe for aktørene. For å regulere en slik bruk må det anvendes digitale løsninger som bl.a. muliggjør geosporing (sporing av leieobjektene ved hjelp av GPS-signaler). Dette åpner for datadeling i sanntid mellom kommune og operatør, og data fra disse løsningene kan bli en vesentlig informasjonskilde når fremtidens mobilitetsløsninger skal planlegges.

Bymiljøetatens tilnærming baserer seg både på forskningen som er gjort om temaet så langt og erfaringer fra andre byer. Transportøkonomisk institutt (TØI) er det forskningsmiljøet i Norge som har fulgt denne utviklingen tettest. TØI har også samlet ulike interessenter til et forskningsprosjekt og poengterer følgende i sin situasjonsbeskrivelse:

- For å kunne vite hvordan man best skal regulere, er det nødvendig med testing og pilotering for å se hvilke tiltak som virker og som kan håndheves.
- Tradisjonell regulering og kontroll av trafikkatferd for elsparkesykler vil være veldig ressurskrevende og ikke økonomisk bærekraftig. Kostnadseffektiv regulering vil si metoder og verktøy som kan automatisere håndhevelse av reguleringer og derved gjøre effektiv regulering praktisk mulig.
- Data om hvor og hvor lenge en elsparkesykkel er parkert, samt om den står eller ligger, kan gi grunnlag for:
 - Dynamisk fakturering av gategrunnsleie
 - Intensiv oppfølging av feilparkerte elsparkesykler
 - Innføring av insentiver som premierer god brukeroppførsel
- For utleieaktørene og deres brukere vil det være en fordel med felles, kostnadseffektiv regulering. Det kan også effektivisere driften for operatørene da man kan samordne ryddetiltak på tvers av utleiende med et felles datagrunnlag.
- Kommunene har ikke tidligere inngått avtaler om kommersiell bruk av kommunal grunn for fri-flyt aktivitet. Derfor er det behov for innovasjon i kontraktsinngåelse og betingelser som kan inngå i denne i like stor grad som innovasjon i form av selve reguleringen.

Pilotprosjekt – nærmere beskrivelse

Bymiljøetaten har inngått en FOU-kontrakt med Nivel AS om utvikling og testing av et digitalt reguleringsverktøy. Så vidt vi vet er Bergen første by i verden som prøver ut en slik modell for regulering. Etter endt FOU-periode vil kommunen måtte lyse ut en ordinær konkurranse, dersom kommunen ønsker å benytte et slikt verktøy i det videre arbeidet.

Før oppstart, vil Bergen kommune kunngjøre vilkårene og beskrivelse av pilotprosjektet. Ut fra dette vil det bli gjennomført en kvalifiseringsprosess, der kommunen vurderer dokumentasjon sendt inn fra operatørene. Bergen kommune inngår deretter avtaler med et begrenset antall operatører, basert på kommunens retningslinjer for pilotperioden.

Forutsetninger for regulering

Bymiljøetaten legger følgende forutsetninger til grunn for reguleringen:

1. Operatørene må dele data med kommunen
2. Operatørene må motta data fra kommunen
3. Variabel gategrunnsleie (eller –subsidier)
4. Bruk av geosoner for smart regulering
5. Høy standard for miljøvennlig drift
6. God håndtering av feilparkering

I tillegg kommer andre tema som skal håndteres i piloten, slik som krav til vinterdrift, informasjon til brukere, innretning for dialog med kommunen mv.

1. Operatørene må dele data med kommunen

Operatørene skal dele data med Bergen kommune i et egnet format. Datasettene kan inneholde parametre som:

- Geografisk posisjon til parkerte elsparkesykler
- ID på sparkesyklene
- Batteristand
- Km kjørt siden sist parkering
- Tid kjørt siden sist parkering
- Antall unike brukere pr dag / uke / måned
- Antall turer pr bruker
- Om sparkesykkelen er stående eller liggende

Alle opplysninger som kan spores tilbake til enkeltpersoner, samt regulære personopplysninger, skal ikke deles.

2. Operatørene må motta data fra kommunen

Det er naturlig at kommunen fastsetter regler for bruk og parkering av elsparkesyklene. Operatørene skal kunne motta disse reglene gjennom et delt datasett. Dette inkluderer:

- Soner som det er tillatt å parkere i og hvor det ikke er tillatt å parkere. Disse sonene kan variere i utstrekning og tid og ha antallsbegrensninger og variabel gategrunnsleie. Sonene kan også kombineres med fysisk markerte områder hvor sparkesyklene skal parkeres.
- Soner som har hastighetsbegrensninger eller hvor det ikke er lov til å anvende elsparkesyklene. Disse reglene kan også variere over tid og utstrekning.
- Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig gjennom døgnet og ved spesielle arrangementer.

Målet er at disse dataene skal kunne utveksles i tilnærmet sanntid mellom operatørene og kommunens reguleringsverktøy. På denne måten vil kommunen kunne regulere utleievirksomheten på en effektiv måte.

3. Variabel gategrunnsleie (eller subsidier)

Ordningen med gategrunnsleie for bruk av offentlig areal til kommersielle formål er velkjent og godt innarbeidet. Aktører som har arrangementer, boder, foodtrucks mv. i byrommene i Bergen betaler leie for dette til kommunen. Leieprisen varierer etter sesong, beliggenhet og type virksomhet/arrangement. Satsene for dette er en del av Bergen kommunes budsjett og er på denne måten lett tilgjengelige. Tilnærmingen med å betale leie per kvadratmeter areal eller per bod fungerer ikke for elsparkesykler som flyttes rundt, men det samme prinsippet kan benyttes dersom man har et verktøy som beregner leien på en rettferdig og forutberegnelig måte.

For pilotprosjektet legger Bymiljøetaten følgende til grunn:

- Bergen kommune krever en variabel gategrunnsleie for bruk av offentlig areal til kommersiell utleie. Gategrunnsleien vil bli innkrevd etterskuddsvis per måned basert på faktisk bruk.
- Bergen kommune kan gi en variabel, negativ gategrunnsleie, eller subsidier, for å plassere ut sykler der kommunen mener det er hensiktsmessig å plassere dem ut for å styrke mobilitetstilbudet. Subsidiene vil eventuelt bli utbetalt etterskuddsvis per måned basert på faktisk bruk.

Gjennom det digitale reguleringsverktøyet kan man la kommersiell verdi og samfunnsverdi spille på lag: Tjenestetilbyderne kan incentivere parkering av elsparkesykler i ønskede områder. Kommunen og leverandørene kan etablere en dialog som gir forutsigbarhet, bygger kultur for mikromobilitet. Dette øker også det kommersielle grunnlaget for operatørene.

Bymiljøetaten understreker at det *ikke* legges opp til at innkreving av gategrunnsleie for mikromobilitet skal bli en ny stor inntektskilde for kommunen. For pilotprosjektet vil gategrunnsleien først og fremst gå til å dekke utgifter med å legge til rette for at mikromobilitet skal fungere godt for hele byen.

4. *Bruk av geosoner for smart regulering*

Bymiljøetaten foreslår å definere fire ulike soner til oppstarten av pilotperioden.

- Indre sentrumssone
- Urban sone (bygatesone)
- Ytre urban sone
- Bydelssone (resten av kommunen)

Inne i alle disse sonene kan en definere dedikerte parkeringssoner / areal satt av til parkering, parkering forbudt-soner, soner med redusert hastighet og sonen kan ha begrensninger i antall elsparkesykler.

Indre sentrumssone omfatter de aller mest sentrale områdene i Bergen, og har de strengeste begrensningene for å sikre trygghet og fremkommelighet. For denne sonen foreslås følgende regler:

- Parkering av elsparkesykler skal **kun** foregå på areal som er dedikert til formålet. Parkeringsarealene vil være markert digitalt med geosoner, samt med visuell oppmerking.
- Sonen har en øvre begrensning i antall elsparkesykler. Antallet settes i samsvar med hvor mye dedikert parkeringsareal som til enhver tid er tilgjengelig.
- Sonen kan ha egne områder med hastighetsbegrensninger etter behov
- Egne parkering forbudt-soner
- Krav om tett oppfølging av brukeradferd

Elsparkesykler som er parkert utenom markerte parkeringssoner vil kunne få forhøyet gategrunnsleie.

Urban sone (bygatesone) omfatter områdene med bygater med kvartalsstrukturer, slik som Møhlenpris, Nygårdshøyden, Nordnes og deler av Sandviken. Her kan det etableres dedikerte parkeringssoner ved viktige målpunkter, og bruken av disse kan belønnes med redusert gategrunnsleie. I denne sonen er det også aktuelt å sette en begrensning i antallet elsparkesykler, men antallet søkes satt høyt nok til at det er rom for aktørene å tilpasse

tilbudet til etterspørselen, samtidig som fremkommeligheten ivaretas. Egne parkering forbudt-soner, soner med hastighetsreduksjon mv., er også aktuelle her.

Ytre urban sone - Omfatter etablerte områder med gateparkering, grovt sett resten av Bergenhus og Årstad bydel. De fleste av disse områdene har utfordringer med trange gater og gateparkering. Antallsbegrensning kan vurderes også i denne sonen, samt andre begrensende tiltak etter behov.

Bydelssone omfatter resten av det aktuelle området for slik drift i Bergen kommune. Det legges spesielt til rette for en målrettet satsing med utprøving av elsparkesykler i Åsaneområdet, i samarbeid med næringsliv og befolkning der. Bydelssonen har i utgangspunktet ingen antallsbegrensning, men kan også inneholde egne «senter-soner» med egne regler, gjerne med utgangspunkt i sentrumskjernene som er definert i KPA 2018. I bydelssonen er det også aktuelt å opprette egne **subsidiersoner**, som kan gi insentiver (i form av negativ gategrunnsleie) til å opprette et tilbud i områder / på strekninger som kommunen ser som særlig interessante for å bidra til å løse lokale transportutfordringer.

5. *Krav til miljøvennlig drift*

Bymiljøetaten vil stille krav til miljøvennlig drift, slik som:

- Bruk av nullutslippskjøretøy i driften av tjenesten
- Krav om regelmessig miljørapportering med blant annet klimaregnskap, levetid på elsparkesykler og avfallshåndtering som viktige tema.

6. *Håndtering av feilparkering*

Håndtering av feilparkering er et viktig tema i reguleringen, og her er flere virkemidler tenkt tatt i bruk:

- gategrunnsleie til å insentivere god parkering
- ordning med felles gatepatrolje
- fjerning av kjøretøy med hjemmel i veitrafikkloven.

Det vil også bli stilt krav og gitt retningslinjer for **informasjon til brukere**, blant annet om parkeringskultur og tiltak mot kjøring i ruspåvirket tilstand.

Gjensidige retningslinjer for **varsling, kommunikasjon og dialog** mellom kommunen og operatørene vil også bli et tema.

Framdriftsplan for pilotprosjektet

Tidsrom	Milepæl
Uke 42 / 43	Planlagt publisering (offentlig kunngjøring i Doffin) av regulering og pilotprosjekt
Uke 46	Første frist for innsending av søknad fra operatørene
Uke 46 / 47	Utvelgelse av aktører til første pilotperiode
Uke 48	Planlagt oppstart av pilot. Kommunen er klar med parkeringsarealer og opplegget for regulering. Trinnvis oppstart i løpet av den første testperioden etter som operatørene blir klare.

Pilotprosjektet deles inn i fire testperioder:

- Fase 1: November 2020 – februar 2021: Trinnvis oppstart - beregning av gategrunnsleie men ingen fakturering så sant operatørene innretter seg etter reguleringsmekanismen. Evaluering etter ca. 3 måneder (februar). Maks 4 operatører i denne testperioden.

- Fase 2: Mars – mai 2021: “Live” test med fakturering av gategrunnsleie, evaluering før sommersesong 2021. Eventuelt med flere operatører.
- Fase 3: Juni – oktober 2021: Sommersesong 2021, videreutvikling og ytterligere testing av digitalt reguleringsverktøy. Evaluering i oktober 2021.
- Fase 4: November 2021 – april 2022: Siste testperiode før permanent regulering (etter behov – kan sløyfes / forkortes). Pilotprosjektet avsluttes seinest april 2022.

Dialog med berørte parter

Bymiljøetaten har opprettet dialog med Politiet om pilotprosjektet og tilhørende regulering, og med Vestland fylkeskommune om bruk av deres arealer. Det er også naturlig å etablere dialog med States Vegvesen om det samme for deres arealer der det er aktuelt.

Pilotprosjektet vil også etablere kontakt med representanter for særlig berørte grupper, eksempelvis Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne (KRPf), Kommunalt råd for ungdom og Eldrerådet.

Avsluttende merknader

Pilotprosjektet som er beskrevet her, har mange faktorer som er ukjente på det nåværende tidspunkt. Pilotperioden vil by på overraskelser og uforutsette effekter som må håndteres raskt, med vilje og evne til improvisasjon og kreative løsninger. Prosjektet legger opp til løpende og dynamisk regulering og læring, basert på de funnene prosjektet gjør underveis. Det er derfor helt nødvendig at det f.eks. kan opprettes midlertidige parkeringsarealer uten omfattende saksbehandling, men som igjen kan endres raskt etter innspill og erfaringer. Dette betyr at kommunen må anta at det vil komme løsninger underveis som ikke er like populære hos alle brukergrupper, men det er da viktig at man har fokus på at også dette er en del av læringen frem mot en mer permanent og langsiktig regulering.

Pilotprosjekter er av natur også risikofylte. Det er en risiko for at denne måten å regulere utleie av mikromobilitet ikke fungerer etter intensjonen, men samtidig også gode muligheter for å lykkes. I tillegg vil prosjektet uansett bidra til viktig læring. Det er Bymiljøetatens oppfatning, basert på blant annet TØIs forskning, at Bergen kommune bør gå foran som første kommune med et pilotprosjekt som dette, for å sikre oss helt nødvendige erfaringer på veien mot permanent regulering.



Byrådssak /20

Saksframstilling

Vår referanse: 2019/80458-62

Pilotprosjekt for elektriske løperhjul, Bergen sentrum og Åsane bydel

Hva saken gjelder:

Denne saken omhandler pilotprosjekt for regulering av el-løperhjul i Bergen sentrum og Åsane. Det er et stort behov i dag for å regulere den kommersielle utleien av el-løperhjulene som har dukket opp i bybildet på en måte som balanserer ryddighet og fremkommelighet for alle. Utprøving av digitalt reguleringsverktøy, testing av regler for bruk og læring i samspill med de aktuelle aktørene som vil inngå i pilotprosjektet, skal bidra til å finne ut hvordan el-løperhjul kan bidra positivt i byens transportsystem.

Det vises til fagnotatet av 05.10.2020 i sin helhet for gjennomgang av arbeidet med el-løperhjulene, prinsipper for regulering og øvrig innhold i pilotprosjektet.

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling:

Bymiljøetaten anbefaler at pilotprosjektet for elektriske sparkesykler i Bergen sentrum og Åsane bydel gjennomføres som beskrevet i fagnotatet. Bymiljøetaten vurderer at Bergen kommune bør gå foran, som første kommune i landet, med et eget pilotprosjekt for å sikre helt nødvendige erfaringer på veien mot permanent regulering.

Pilotprosjektet vil ta i bruk nye teknologiske løsninger for å etablere en dynamisk regulering av utleievirksomhet. Det er inngått en forsknings- og utviklingskontrakt med teknologiselskapet Nivel AS.

Bymiljøetaten lister opp seks forutsetninger for regulering:

1. Operatørene må dele data med kommunen
2. Operatørene må motta data fra kommunen
3. Variabel gategrunnsleie (eller -subsidier)
4. Bruk av geosoner for smart regulering
5. Høy standard for miljøvennlig drift
6. God håndtering av feilparkering

Pilotprosjektet er planlagt inndelt i fire testperioder:

- Fase 1: november 2020 - februar 2021: Trinnvis oppstart - beregning av gategrunnsleie, i utgangspunktet uten fakturering. Evaluering etter ca. 3 måneder. Maks 4 operatører i denne testperioden.
- Fase 2: Mars - mai 2021: «Livetest» med fakturering av gategrunnsleie. Evaluering før sommersesong 2021. Det kan være aktuelt med flere operatører.
- Fase 3: Juni - oktober 2021: Sommersesong 2021, videreutvikling og ytterligere testing av digitalt reguleringsverktøy. Evaluering i oktober 2021.
- Fase 4: November 2021 – april 2022: Siste testperiode før permanent regulering (kan sløyfes/forkortes etter behov). Pilotprosjektet avsluttes senest april 2022.

Berørte parter som vil være aktuelle for videre dialog er Politiet, Vestland fylkeskommune, Skyss, Statens vegvesen, Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne, Kommunalt råd for ungdom, Eldrerådet, diverse el-sparkaktører og ulike relevante grunneiere og interessenter.

Bymiljøetatens forslag til vedtak:

1. Bymiljøetaten viderefører pilotprosjektet for sentrum og Åsane, og etter hvert hele kommunen, i tråd med forutsetningene som beskrives i saksutredningen.
2. Ved pilotperiodens slutt, legger Bymiljøetaten frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune.
3. Saksutredningen tas ellers til orientering.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byrådet viser til framlegg til pilotprosjekt for el-løperhjul slik det er beskrevet av Bymiljøetaten. Det ligger et godt faglig arbeid til grunn for innholdet i piloten, og byrådet mener det er et godt utgangspunkt for videre arbeid. Det er likevel viktig for byrådet å understreke at det er et pilotprosjekt hvor handlingsrommet til å teste ut forskjellige løsninger og reguleringer bør være fritt. Pilotprosjektet vil teste ut et svært dynamisk verktøy og det er ønskelig å få testet dette potensialet fullt ut.

Gjennomføring av pilotprosjektet vil ventelig gi bredere kunnskap om hvordan en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av el-løperhjul i hele Bergen kommune bør gjennomføres på sikt.

Byrådet er opptatt av å finne ut hvordan el-løperhjul og mikromobilitet kan bidra positivt i byens transportsystem. Den raske utviklingen som nå skjer innen mikromobilitet har store muligheter for å kunne møte noen av de største transportutfordringene byen står ovenfor, slik som kø, utslipp, luftkvalitet og skjevhet i tilgang til kollektivtilbud. Det er byrådets klare oppfatning at flere vil velge å benytte seg av miljøvennlige transportformer dersom tilbudet av slike er bredt, tilgjengelig og konkurransedyktig.

Utplasseringen av el-løperhjulene i sommer endret transportbildet og transporttilbudet i byen. Byrådet fant det riktig å iverksette en rettslig prosess knyttet til dette. Det har oppstått en del fremkommelighetsproblemer, trafikkfarlig atferd/ulykker og feilparkeringer i forbindelse med utplasseringen. Pilotprosjektet som i utgangspunktet skulle omfatte Åsane, ble dermed naturlig å utvide til også å gjelde Bergen sentrum.

Det er utfordrende å finne areal til el-løperhjulene i byen i dag som ikke allerede benyttes til andre formål. Det er trangt om plassen på byens fortau og torg mellom ulike aktiviteter, som fotgjengere, reklame, servering og møblering. Byrådet forutsetter at areal for el-løperhjul vil være sentrale, samtidig som de ikke må være til hinder for fremkommelighet for andre trafikanter. Mål og satsinger i utkastene til gåstrategi og sykkelstrategi forutsetter i tillegg at el-løperhjulene ikke fortrenger andre «myke trafikanter» i bybildet.

Myndighetene i byene som har fått utplassert el-løperhjul i stort omfang har alle reagert forskjellig på utleievirksomheten. Erfaringene så langt fra andre byer i både inn- og utland, samt forskning fra Transportøkonomisk institutt, tyder på at et uregulert el-løperhjulregime ikke er bærekraftig. Byrådet mener derfor at utleienæringen må reguleres, og det må defineres regler for virksomheten og samtidig sørges for at sikkerheten er ivaretatt gjennom arbeidet med pilotprosjektarbeidet. Det er byrådets oppfatning at kommunen har rett til å

sette vilkår for kommersiell utleie av el-løperhjul på egen grunn, slik også Bergen tingrett foreløpig konkluderer med i sin kjennelse av 31.07.2020¹.

Mikromobilitet omhandler mer enn el-løperhjul. Mikromobilitet er et begrep som omfatter små og ofte elektriske kjøretøy som el-løperhjul, segway, enhjuling, hoverboard, skateboards, elektroniske skøyter o.l. Per dags dato defineres små elektriske kjøretøy ifølge vegtrafikkloven som sykler, og disse følger derfor de samme reglene i trafikken. Samferdselsdepartementet har i brev av 31.08.2020 bedt Statens vegvesen utrede strengere regulering av elektriske kjøretøy². Utredningen vil bl.a. omfatte parkering, promillegrenser, bruk av fortau, aldersgrense, hjelpåbud, lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger og håndheving av forbudet mot flere på et kjøretøy. Målet er at forskriftsendringene skal være klar våren 2021. Pilotprosjektet vil selvsagt måtte tilpasse seg nye statlige føringer underveis ved behov.

Byrådet er klar over at det er flere spørsmål og uklarheter om regulering av el-løperhjulvirksomheten i pilotprosjektet. Mye av hensikten med å kjøre en pilot er nettopp å bekjentgjøre de ulike utfordringene og søke etter beste praksis. Prosjektet legger opp til løpende og dynamisk regulering og læring. Et eksempel er å avklare forholdene mellom privat og offentlig eiendomsrett og hvordan kreve inn rett leie.

For at pilotprosjektet skal fungere optimalt, er det avgjørende at de ulike kommersielle aktørene slutter opp om prosjektet. Til nå har tilbakemeldingene fra de aktuelle aktører vært positive, jf. dialogmøtet av 26.08.2020 og flere «en-til-en-møter» i etterkant. Politiet signaliserte også i sin siste tillatelse til kommersiell utleie av el-løperhjul av 31.08.2020 at «En eventuell ny søknad kan bli behandlet innenfor rammene av Bergen kommunes pilotprosjekt for el-sparkesykler og en eventuell ny tillatelse kan påregnes gitt innenfor de samme rammene.»

Pilotprosjektet gjennomføres i utgangspunktet innenfor gjeldende budsjettammer, ved eventuelt behov for økte rammer, vil byrådet komme tilbake til dette i 1. tertial 2021.

Denne saken vurderes ellers å svare ut spørsmålene stilt i interpellasjon nr. 37 fra Harald Victor Hove (H) vedrørende "Plan for mikromobilitet i Bergen kommune" behandlet i bystyret 20.10.2020, om hvordan byrådet stiller seg til nye transportformer og økt bruk av mikromobilitet i Bergen som kan bidra til at flere kommer seg frem på en mer miljøvennlig måte.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

I henhold til Oppgaver for Bergen bystyre 2019-2023, vedtatt den 23.10.2019 i sak 299-19, punkt 4.2 bokstav a, skal bystyret behandle «Enkelt saker som innebærer prinsipielle politiske avveininger.»

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Bystyret gir sin tilslutning til at pilotprosjektet for regulering av kommersiell utleie av el-løperhjul gjennomføres, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
2. Bystyret ber byrådet videreføre pilotprosjektet for sentrum og Åsane, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.

¹Bergen kommune anket den 06.08.2020 kjennelsen om midlertidig forføyning til Gulating lagmannsrett. Ankesaken er berammet i lagmannsretten den 15.10.2020. Pilotprosjektet vil fortløpende tilpasses rettslig utfall av eventuell betydning.

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/e970bca29e57404a8926e3f7723dd629/sma-elektriske-kjoretoy---utarbeide-forslag-til-endringer-1947278.pdf>

3. Ved pilotperiodens slutt, legger byrådet frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune.

Dato: 22. oktober 2020

Roger Valhammer
Byrådsleder

Eline Aresdatter Haakestad
Byråd for klima, miljø og byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:
Fagnotat datert 05.10.2020



Til
Utvalg for miljø og byutvikling v/Marte Holm

Fra
Kommunalt råd for personer med
funksjonsnedsettelse

Intern korrespondanse

Vår referanse: 2020/01694-63
Saksbehandler: Ragnhild Hvoslef Krüger
Dato: 30. oktober 2020

Pilotprosjekt for elektriske løperhjul, Bergen sentrum og Åsane bydel. Uttalelse fra kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse

KRPF behandlet i møte 29. oktober sak 96/20 og fattet følgende uttalelse

Uttalelse:

Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse mener at det er positivt at kommunen arbeider med dette og setter pris på at det står at vi kommer til å bli trukket inn i det videre arbeidet.

KRPF er bekymret for dagens situasjon der løperhjul slenges rundt på fortauene og skaper vanskelige situasjoner for alle, men særlig for en del personer med funksjonsnedsettelse. Rådet håper at dette arbeidet vil finne en løsning på dette problemet.

Behandling av rådets uttalelse/forslag til vedtak i bystyreutvalget

Vi ber om at uttalelsen fra kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse legges til saken som skal behandles i utvalg for miljø og byutvikling 5. november / bystyret jf. pkt. 6 i rådets reglement¹, samt pkt. 1.2. i reglement for bystyreutvalgene:

«Bystyreutvalgene skal legge til rette for at innspill og initiativ fra ungdomsrådet, eldrerådet og rådet for funksjonshemmede blir tatt hensyn til, og at rådene blir involvert i behandlingen av relevante spørsmål og saker. Forslag fra rådene til bystyret tas opp til votering i innstillende bystyreutvalg».

Med hilsen
Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse

Harald Berge Breistein - leder
Ragnhild Hvoslef Krüger - rådgiver/rådssekretariatet

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling

¹ Pkt. 6 i reglementene til de tre rådene er likelydende.

Pilotprosjekt for elektriske løperhjul, Bergen sentrum og Åsane bydel

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 17.11.2020 sak 348/20 og fattet følgende vedtak:

1. Bystyret gir sin tilslutning til at pilotprosjektet for regulering av kommersiell utleie av el-løperhjul gjennomføres, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
2. Bystyret ber byrådet videreføre pilotprosjektet for sentrum og Åsane, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
3. Ved pilotperiodens slutt, legger byrådet frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune.
4. I tillegg til forutsetningene for regulering som er listet opp i saken skal følgende punkter inn i pilotprosjektet:
 - a) Etablering av lisensordning
 - b) Oppmerking av parkeringsarealer
 - c) Nattestenging av tjenesten
 - d) Bruk av «negative soner»
 - e) Saktekjøring i gatetun og allmenninger, ved skoler og barnehager, og ved trafikkknutepunkter.
 - f) Informasjonskampanje sammen med el-sparkey sykkel-selskapene om skikk og bruk
 - g) Kommunens håndheving av regler
 - h) Krav om at det skal brukes nullutslippskjøretøy i driften av tjenesten.»
5. Bystyret forutsetter at aktører som skal inngå i pilotprosjektet, og i et eventuelt videre samarbeid, dokumenterer at de har lønns- og arbeidsvilkår for sine ansatte som minst står i samsvar med relevante tariffavtaler.»

Bergen bystyres behandling

Følgende representanter tok ordet:

Charlotte Spurkeland (H), Thor Waldeck Brekkeflat (A), Eira Vilde Martinsen Garrido (SV), Odd Arild Viste (R) og Marte Joan Monstad (FrP).

Forslag fremsatt i bystyret:

Odd Arild Viste (R) fremsatte på vegne av R følgende alternative forslag:

«Bystyret ber byrådet legge frem et revidert pilotprosjekt, som ikke legger anbud til grunn. God fremkommelighet for alle trafikanter skal være en forutsetning, og samarbeid med aktuelle aktører og organisasjoner som allerede er nevnt i saken. Pilotprosjektet skal likevel ikke være en arena for kommersiell virksomhet og profitt. Allmennyttige hensyn og hensyn til klima og miljø skal være de førende prinsipper.»

Marte Joan Monstad (FrP) fremsatte på vegne av FrP følgende alternative forslag i 2 punkt:

1. «Bystyret avviser sak om pilotprosjekt for regulering av kommunal utleie av el-løperhjul. Bystyret kan ikke gi sin tilslutning til forutsetningene for regulering da det bl.a. er knyttet usikkerhet til hvilken mulighet kommunen har til å regulere kommersiell elsparkesykkelutleie. Bystyret viser forøvrig til at samferdselsdepartementet er i gang med et arbeid knyttet til klargjøring av regelverk etter at storbykommunene har etterlyst klarere hjemmelsgrunnlag for regulering. Bystyret er forøvrig av den oppfatning at man bør holde reguleringen på et minimumsnivå for ikke å kvele innovasjonen i næringen.
2. Bystyret ber byrådet gå i dialog med aktørene for å enes om noen felles retningslinjer og spilleregler som både tilrettelegger for videre innovasjon og utvikling, samt sikrer fremkommelighet for alle brukere av byrommene.»

Charlotte Spurkeland (H) fremsatte på vegne av H og SV følgende tilleggsforslag:

«I tillegg til forutsetningene for regulering som er listet opp i saken skal følgende punkter inn i pilotprosjektet:

- a) Etablering av lisensordning
- b) Oppmerking av parkeringsarealer
- c) Nattestenging av tjenesten
- d) Bruk av «negative soner»
- e) Saktekjøring i gatetun og allmenninger, ved skoler og barnehager, og ved trafikknutepunkter.
- f) Informasjonskampanje sammen med el-sparkesykkel-selskapene om skikk og bruk
- g) Kommunens håndheving av regler
- h) Krav om at det skal brukes nullutslippskjøretøy i driften av tjenesten.»

Odd Arild Viste (R) fremsatte på vegne av R følgende tilleggsforslag:

1. «Under Bymiljøetatens punkt 5, føyes det til «og varighet».
2. Bystyret forutsetter at aktører som skal inngå i pilotprosjektet, og i et eventuelt videre samarbeid, dokumenterer at de har lønns- og arbeidsvilkår for sine ansatte som minst står i samsvar med relevante tariffavtaler.»

Eira Vilde Martinsen Garrido (SV) fremsatte på vegne av SV følgende tilleggsforslag:

«Bystyret skal innføre maksfart for elsparkesykler på 5 km, tilsvarende gangfart, for å få færre ulykker. Maksfarten skal gjelde i enkelte deler av byen som for eksempel ved skoler og barnehager, sentrale områder og ved trafikknutepunkter.»

Merknader fremsatt i bystyret:

Charlotte Spurkeland (H) fremsatte på vegne av H følgende merknader:

Merknad 1

«Bystyret mener det er kritikkverdig at byrådet har gått til sak mot Ryde om midlertidig forføyning, i stedet for å invitere til dialog. Bergen kommune har tapt i begge instanser, og er hittil dømt til å betale selskapet 340 000 kroner i saksomkostninger. Bystyret viser til at Bergen tingrett sitt syn (omtalt i saken som «foreløpig konklusjon») i kjennelse av 31.07.2020 ikke videreføres av lagmannsretten. Bystyret ber byrådet legge frem en sak om totale kostnader knyttet til sakene mot Ryde.»

Merknad 2

«Bystyret forutsetter at kommunen viderefører dialogen med alle selskapene i arbeidet med pilotprosjektet.»

Charlotte Spurkeland (H) fremsatte på vegne av H og SV følgende merknader:

Merknad 1

«Bystyret ber om byrådet gi regelmessig miljørapportering med blant annet klimaregnskap, levetid på elsparkesykler og avfallshåndtering som viktige tema.»

Merknad 2

«Bergen bystyre ber byrådet å gå i dialog med regjeringen om fremme forslag om hjemmel i vegtrafikkloven slik at kommuner kan regulere utleie av elektriske sparkesykler på offentlig areal. Kommunen må få hjemmel til å stille krav om hvor elektriske sparkesykler kan parkeres/hentes, kunne kreve kommunal tillatelse for å bruke kommunal grunn, og stille krav til utslipp, miljø, kvalitet, sikkerhet og holdbarhet.»

Marte Joan Monstad (FrP) fremsatte på vegne av FrP følgende merknader:

Merknad 1

«Bystyret ønsker at Bergen skal være en næringsvennlig kommune som legger til rette for at aktører og gründere vil etablere seg i byen vår. Det er derfor sterkt beklagelig at byrådet har etterlatt et inntrykk av at Bergen har vært den vanskeligste byen å samarbeide med.»

Merknad 2

«Bystyret mener det er problematisk at kommunen skal gå inn med bedriftsøkonomiske forslag som f.eks. samordnede ryddetiltak. Ikke fordi samordnede ryddetiltak i seg selv er negativt, men fordi det er problematisk at kommunen skal blande seg i aktørenes drift. Videre ønsker ikke bystyret at kommunen skal subsidiere sparkesykler for å plassere ut sykler der kommunen mener det er hensiktsmessig. Dette er ikke en kommunal oppgave, og bergenserne skattepenger kan brukes på langt mer fornuftige tiltak.»

Merknad 3

«Bystyret er kritisk til en regulering som kun tillater parkering på areal som er dedikert til formålet. At man kan sette fra seg sparkesyklene der man skal, og plukke opp en sparkesykkel der man er, er et konsept som sikrer bergenserne et lett tilgjengelig transportmiddel og en enklere hverdag.»

Eira Vilde Martinsen Garrido (SV) fremsatte på vegne av SV følgende merknad:

«Bystyret ber om at byrådet får vurdert kva tiltak som er naudsynte for å ivareta omsynet til trafikktryggleiken for gåande og rapportere attende til bystyret i samband med saka i vedtakspunkt 3. Som ein del av vurderinga ber bystyret om at det vert vurdert om køyring bør vere i maksimum gangfart eller om bruk av elsparkesyklar på fortau bør verte forbode i heile eller delar av byen.»

Votering:

Alternativt forslag fra R, fremsatt av Odd Arild Viste (R), fikk 3 stemmer (R) og var dermed falt.

Alternativt forslag fra FrP punkt 1 og 2, fremsatt av Marte Joan Monstad (FrP), fikk 1 stemme (FrP) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 1 - 3 ble vedtatt med 63 stemmer (H+A+FNB+MDG+SV+Sp+KrF+UAV).

Tilleggsforslag fra H og SV, fremsatt av Charlotte Spurkeland (H), ble vedtatt med 41 stemmer (H+FNB+SV+Sp+R+UAV).

Tilleggsforslag fra R punkt 1, fremsatt av Odd Arild Viste (R), fikk 9 stemmer (SV+R) og var dermed falt.

Tilleggsforslag fra R punkt 2, fremsatt av Odd Arild Viste (R), ble vedtatt med 34 stemmer (A+MDG+SV+R+V+KrF).

Tilleggsforslag fra SV, fremsatt av Eira Vilde Martinsen Garrido (SV), fikk 6 stemmer (SV) og var dermed falt.

Merknad 1 og 2 fra H, fremsatt av Charlotte Spurkeland (H), fikk 31 stemmer (H+FNB+Sp+UAV(Woldseth og Flesland)) og var dermed falt.

Merknad 1 og 2 fra H og SV, fremsatt av Charlotte Spurkeland (H), fikk 20 stemmer (H+SV) og var dermed falt.

Merknad 1 fra FrP, fremsatt av Marte Joan Monstad (FrP), fikk 15 stemmer (H+FrP) og var dermed falt.

Merknad 2 og 3 fra FrP, fremsatt av Marte Joan Monstad (FrP), fikk 1 stemme (FrP) og var dermed falt.

Merknad fra SV, fremsatt av Eira Vilde Martinsen Garrido (SV), fikk 9 stemmer (SV+R) og var dermed falt.

Utvalg for finans, kultur og næring hadde saken til orientering i møtet 04.11.2020 sak 118/20:

Utvalg for finans, kultur og næring tok saken til orientering.

Utvalg for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 05.11.2020 sak 402/20 og avga følgende innstilling:

1. Bystyret gir sin tilslutning til at pilotprosjektet for regulering av kommersiell utleie av el-løperhjul gjennomføres, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
2. Bystyret ber byrådet videreføre pilotprosjektet for sentrum og Åsane, i tråd med forutsetningene som beskrives i saken.
3. Ved pilotperiodens slutt, legger byrådet frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune.

Byrådet behandlet saken i møtet 22.10.2020 sak 323/20

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Byrådets innstilling og utvalgets vedtak er likelydende.

Vår referanse 2020/77417-1
Dato 26.11.2020

BERGEN KOMMUNE BYMILJØETATEN
Postboks 7700
5020 BERGEN

Svar på søknader om parkeringsareal for el-sparkesyklar på fylkeskommunal veggrunn - pilotprosjekt - Bymiljøetaten - Bergen kommune

Vi viser til søknader frå Bymiljøetaten i Bergen kommune, datert 20.11.2020.

Det blir søkt om å nytte fylkeskommunal veggrunn til parkeringsareal for el-sparkesyklar under pilotprosjekt i regi av Bymiljøetaten i Bergen kommune. Pilotprosjektet har ei varigheit til og med 30. april 2022. Det blir derfor søkt om å nytte areal til parkering for heile varigheita til prosjektet.

Søknader ble lasta ned av Vestland fylkeskommune frå ein delt mappe på «sharepoint» den 23.11.2020, og deretter lagt inn i vårt sak-arkivsystem. Dersom endringar er gjort på filene i Sharepoint etter denne tid, vil ikkje endringane være tatt med i denne vurderinga. Dette er Bymiljøetaten v. Annbjørg Hauvik informert om.

Vestland fylkeskommune skal leggje vekt på framkomst og trafikktryggleik i sine vurderingar. Fylkeskommunen som vegmyndigheit har derfor mellom anna ei plikt til å følgje dei retningslinjene som Bergen kommune som planmyndigheit krev til ferdssona i byromma. Viser her spesielt til § 6 i føresegna for «Bergenhus. KDP Sentrum», som krev minimum 3 meter fri fotgjengarbredd.

Godkjenning av areal på fylkeskommunal veggrunn er i dette brevet basert på kartpresentasjon av areala og vedlagt illustrasjon i søknadene av 20.11.2020 med oppteikna polygon på utklipp frå Google Street View. Vi har ikkje gått ut i frå påskrivne lengder og bredder på illustrasjonane, da desse ikkje er målriktige.

Denne godkjenninga av parkeringsareal på fylkeskommunal veggrunn gjeld for pilotperioden, til og med 30. april 2022. Vestland fylkeskommune skal i heile denne perioden kunne evaluere areala fortløpande gjennom dialog med Bergen kommune. Bergen kommune/pilotprosjektet er forplikta til å re-lokalisere, og/eller fjerne parkeringsområde dersom bruken viser seg å ikkje fungere tilfredsstillande.

Under følgjer Vestland fylkeskommune si godkjenning av areal for parkering av el-sparkesyklar for pilotprosjektet:

LB1 - Bradbenken

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har. Minner om at det her er viktig at el-sparkesykkelparkering ikkje påverkar HC-parkeringa.

LB3 - Bryggen nord ved SAS-hotellet

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB4 - Bryggen sør ved Nikolaikirkeallmenning

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB5 - Bryggen ved skur 11

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB7 - Kong Oscars gate ved Katedralskolen

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB9 - Nygaten ved politihuset

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB10 - Småstrandgaten ved Exhibition

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB11e - Bystasjonen, inne ved Fjøsangerveien

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB11f - Bystasjonen, ved Taxi

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB12 - Lars Hilles Gate 21a

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB13 - Lars Hilles gate 17

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB15 - Nygårdsgaten ved Autogården

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB17 - Teatergaten ved Sentralbadet

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB19 - Teatergaten ved Neumannsgate 1

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB20 - Teatergaten på øy

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB21 - Jonsvollsgaten

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB24 - Strandgaten 3-5

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har. Minner om at der her er viktig at parkeringsareal og uteserveringa hos Søstrene Hagelin ikkje ligg ovanfor kvarandre for å sikre ferdsel på fortau.

LB26 - Strandkaiaen 14

Vestland fylkeskommune gir delvis godkjenning av å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har. Vår anbefaling etter den første gjennomgangen var å nytte areal frå bosspann til og med siste stein (kubestein plassert i framtidig bossug) mot nordvest. I illustrasjonen er det teikna

inn nokre større areal mot nordvest. Fylkeskommunen gir løyve til å nytte areal til og med siste stein mot nordvest.

LB27 - Strandkaien 22

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB28 - Østre Murallmenning, vis à vis Strandkaien 22

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB29 - C. Sundts Gate vis a vis 36

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har.

LB30 - Torgallmenningen rad 2

Vestland fylkeskommune godkjenner ikkje å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har. Det er i dette området mykje kryssande gangtrafikk, spesielt tett opp til overgangsfelt. For å ivareta ganglinje, gjer Vestland fylkeskommune ikkje godkjenning til å nytte dette arealet til parkering for el-sparkesyklar.

LB31 - Torgallmenningen rad 1

Vestland fylkeskommune godkjenner å bruke dette arealet til parkering for el-sparkesyklar i perioden til og med 30. april 2020 under pilotprosjektet, med dei føresetnadene prosjektet har. Det er ein del gangtrafikk i dette området. Vi er derfor noko skeptisk til å nytte dette arealet til parkering, men godkjenner likevel. Vi vil vurdere fortløpande om løyve til bruk av dette arealet må fjernast, dersom vi ser at arealet er til hinder for fotgjengarar.

Med helsing

Hege Løvteit
leiar

Christian Stokke Rye
rådgjevar

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Saksnr: 2019/101-31
Saksbehandlar Even Vaular
Dato: 04.01.2021

Til: Trafikktryggingutvalet
Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Søknad om drifts- og aktivitetsmidlar for Trygg Trafikk Vestland 2021

Samandrag

Trygg Trafikk har årleg mange aktivitetar i heile fylket, og er . Trygg Trafikk Vestland har søkt midlar frå Vestland fylkeskommune for å vidareføra satsingar i 2021, og også auka innsatsen på nokre område. I søknaden vert dei planlagde aktivitetane det komande året omtalt. Trygg Trafikk Vestland søker om 1.450.000 kr til aktivitetar. I tillegg har Trygg Trafikk Vestland sendt ein søknad om driftsmidlar som dekker kontor, drifts- og reisetilskot. Behovet for driftsmidlar er 300.000 kr. Vedtak om tildeling blir handsama i saka om fordeling av FTU-midlar.

Bakgrunn

På tampen av 2020 signerte Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk ny samarbeidsavtale som fører vidare forpliktingane frå samarbeidsavtalene dei to gamle fylka hadde med Trygg Trafikk. Statens vegvesen var part i dei gamle avtalene, men er førebels ikkje part i den nye avtalen.

I samarbeidsavtala forpliktar fylkeskommunen seg til kvart år å løyva aktivitetsmidlar (midlar til tiltak) til Trygg Trafikk, samt driftsmidlar som skal dekkja reise-, kontor- og administrasjonskostnader. Aktivitetsmidlane skal nyttast i tråd med fylkeskommunen sitt vedtak.

Dette notatet omtalar søknaden frå Trygg Trafikk om drifts- og aktivitetsmidlar, dagsett 22. desember 2020. Søknadsdokumenta er vedlagt notatet. I søknaden går det fram kva for type aktivitetar som skal gjennomførast i år. Trygg Trafikk jobbar mellom anna mykje med aktivitetar knytt til godkjeningsordninga Trafikksikker kommune og kommunane som inngår i ordninga, og med å sikra god trafikkopplæring for barn og unge.

Driftsmidlar

Driftsmidlane skal dekke kontorstad og drifts- og reisetilskot til Trygg Trafikk Vestland. Trygg Trafikk har no både ein distriktsleiar og ein seniorrådgjevar hos seg, med kontorstad Bergen og Leikanger. Dette bidrar til å sikre aktivitet i heile det nye fylket. Etter samarbeidsavtalen mellom Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune har dei tilsette i Trygg Trafikk kontor plass hjå oss, med tilgang på dei same fasilitetane som dei tilsette i fylkeskommunen elles. Trygg Trafikk anslår eit behov for driftsmidlar i 2021 på 300.000 kr.

Aktivitetsmidlar

Trygg Trafikk søker om 1,45 mill. kroner i aktivitetsmidlar for 2021. Aktivitetane er delt inn i følgjande satsingsområde:

Aktivitetar	Sum
Trygge og sikre barn	300.000,-
Trafikksikker ungdomstid	300.000,-
Tryggleik for fotgjengarar og syklistar	400.000,-

Systematisk trafikksikringsarbeid	400.000,-
Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd	50.000,-
Søknadssum aktivitetmidlar 2021	1.450.000,-

Trygg Trafikk jobbar mykje med godkjeningsordninga Trafikksikker kommune, og kommunane som inngår i dette arbeidet. Dette er ein del av det systematiske trafikktryggingsarbeidet. Trygg Trafikk har eit stort eigarskap til Hjertesone-prosjektet i Bergen, og Hjertesone-konseptet generelt. Hjertesone-prosjektet i Bergen har ei eiga line under FTU-midlane. Finansieringa av prosjektleiinga inngår såleis ikkje i aktivitetmidlane Trygg Trafikk søker om. Det same gjeld for fellesarrangementet for avgangselevane i vidaregåande skule, der Trygg Trafikk har ei koordinerande rolle.

Trygg Trafikk har eit viktig ansvar for å styrka trafikkopplæringa for barn og unge. Dei tilbyr m.a. digitale læringsressursar, er del av samarbeidet om den nye portalen for trafikkopplæring på sykkel - sykkeldyktig.no, stimulerer ungdomsskular til å tilby valfag trafikk og arrangerer rebusløp for russ. Sistnemnte inkluderer kontroll av russebil og aktivitetar med trafikksikring i fokus. Trygg Trafikk er inne i trafikkopplæringa heilt frå helsestasjon, via barnehage og grunnskule til vidaregåande skule. Konkurransen #ErDuSikker? er årleg og retta mot vidaregåande skule. Andre døme på tiltak er Barnas trafikkklubb og kursing av tilsette i barnehagar, helsestasjonar, lærarar, politi og Statens vegvesen.

Trygg Trafikk gjer ein innsats for å påverka til bruk av sikkerheitsutstyr som refleks, sykkelhjelm og sykkellys. Dei står bak kampanjen #bruksykkellys, som dei i år vil utvida til omlandkommunane til Bergen.

Organisasjonen jobbar også overordna og mot opinion og styresmakter som pådrivar og høyringspart. Trygg Trafikk har her ei uavhengig rolle som er viktig å ta i vare. Som dei skriv i søknaden er ikkje denne delen av arbeidet det som krev mest aktivitetmidlar, men det krev likevel sin innsats.

I den grad det er trong for det, ønskjer distriktsleiaren å ha eit handlingsrom til å kunne omdisponere midlane mellom tiltaka og aktivitetane, innanfor ramma på 1.450.000 kr. Distriktsleiaren vil til ei kvar tid kunna rapportera til FTU og hovudutvalet om bruken av midlane, i tillegg til den faste årsrapporten. Ved større budsjettendringar innanfor aktivitetmidlane, kan hovudutvalet be om at dette vert lagt fram som eiga sak.

Fylkesdirektøren sine kommentarar

Trygg Trafikk er ein viktig partnar og på mange måtar ein forlenga arm for vårt ts-arbeid. I samarbeidsavtalen står det at Trygg Trafikk skal bidra til å gjennomføra aktivitetar og tiltak som følgjer av fylkeskommunen sitt planverk innan trafikktrygging, i tillegg til tiltak som følgjer av Trygg Trafikk si rolle og eigne planar. Såleis er aktivitetmidlane eit viktig bidrag til det målretta, fylkeskommunale ts-arbeidet.

Trygg Trafikk gjer ein verdifull innsats for trafikktryggleiken i Vestland. I tillegg til dei to faste tilsette, har Trygg Trafikk Vestland knytt til seg ressurspersonar som bidrar på ulike måtar til å sikra eit høgt aktivitetsnivå. Dette er «seniorar» med lang erfaring frå Trygg Trafikk, Statens vegvesen og politiet (m.m.), og som framleis har eit sterkt engasjement for trafikktryggingsarbeidet. Søknadssummen for aktivitetmidlane gir Trygg Trafikk høve til å halda på desse ressurspersonane. Det gjer at organisasjonen trass i sin storleik kan vera aktiv på fleire frontar, mellom anna gjennom utstrekt publikumskontakt, arbeid opp mot kommunar og deltaking i det offentlege ordsiftet.

Godkjeningsordninga Trafikksikker kommune er ei viktig felles satsing retta mot kommunane. Trygg Trafikk har ei rekke aktivitetar knytt til ordninga, og er aktiv i rekruttering av nye kommunar. Det er eit mål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2022 å få fleire kommunar inn i godkjeningsordninga. Fylkesdirektøren har tru på at dette vil styrka kommunane, og gjera dei i stand til å jobba meir heilskapleg og målretta med trafikktrygging. Fleire kommunar inn i ordninga gir behov for større ressursar i dette verdifulle arbeidet. Det er viktig at me er i stand til å gi kommunane noko att for innsatsen dei legg ned i å verta godkjente. Me må syta for at det er attraktivt også å vera godkjent, slik at kommunane held ts-arbeidet varmt over tid og engasjementet ikkje sloknar.

Konklusjon

Vedtak om tildeling blir handsama i saka om fordeling av FTU-midler. Fylkesdirektøren foreslår at Trygg Trafikk får innvilga dei beløpa dei søker om i drifts- og aktivitetsmidlar for 2021, dvs. høvesvis 300.000 og 1.450.000 kroner.

Vedlegg

- 1 Driftsmidler 2021 for Trygg Trafikk Vestland
- 2 Aktivitetsmidlar 2021 for Trygg Trafikk Vestland



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen
Att: Even Vaular

Sandslihaugen 30
Postboks 7900
5020 Bergen

Tlf: +47 41 20 61 32
nestas@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse:
Knut Olav Røssland Nestås

Dato:
22.12.2020

Søknad om driftsmidler til Trygg Trafikk for 2021

Me sender dykk med dette søknad om driftsmidler til reise, kontor- og administrasjonskostnader i tråd med samarbeidsavtale.

Sogn og Fjordane og Hordaland fylkeskommune har tidlegare kvar for seg hatt samarbeidsavtalar med Trygg Trafikk, der Trygg Trafikk har ein distriktsleiar i 100% stilling i kvart av fylka. I avtalane held Trygg Trafikk eitt årsverk i kvart av fylka medrekna arbeidsgjevaransvaret, mens fylkeskommunane står oppom distriktskontora ved å stilla med kontor, drifts- og reisetilskot. I tillegg er Fylkestrafikksikringsutvalet ein nær samarbeidspartnar, og tildeler årlege aktivitetstilskot.

I samband med fylkessamanslåinga har Trygg Trafikk no valt å organisera seg med ein regionleiar og ein seniorrådgjevar, som sit lokalisert høvesvis i Bergen og Leikanger. Båe vil bidra i det regionale og lokale trafikksikringsarbeidet som tidlegare, men regionleiaren er peikt på som kontaktpunkt for fylkeskommune og FTU.

I tråd med samarbeidsavtalen er det sagt at Trygg Trafikk har kontorstad i fylkeskommunen (Bergen og Leikanger), der infrastruktur vert lagt til rette på lik line med fylkeskommunen sine tilsette. Trygg Trafikk treng tilgang til internett, men ikkje til fylkeskommunen sitt intranett og e-postsystem. Trygg Trafikk har eigen leverandør av IKT-utstyr. Trygg Trafikk har rett til å bruke fylkeskommunen sin internservice og tilhøyrande fellestenester (møterom, skrivarar, undervisningsutstyr, kantine, posttenester, kopieringsutstyr, vrimlerom, treningsrom, reinhald, møblar, vernerundar m.m.) samt moglegheit til å ta del i fylkeskommunen sine velferdstilbod og sosiale arbeidsmiljø. Trygg Trafikk får tilbod om lagringsplass for utstyr.

Når det kjem til dei økonomiske høva vert regionleiar og seniorrådgjevar tilsett og løna av Trygg Trafikk. Fylkeskommunen dekkjer, gjennom årlege løyvingar, kostnader til reiser, husleige, parkering, lager, kontorhald og IKT-utstyr. Midlane vert overført til Trygg Trafikk ved starten av året.

Sidan no begge dei faste Trygg Trafikk-stillingane er plasserte saman med fylkeskommunen reknar me med at det ikkje vert noko husleige, sidan dette nærast vil bli internfakturering frå fylkeskommunen si side. Likevel er det to fylke med til dels store avstandar og ein del reise i samband med aktivitetar. Me har òg ein nyrekruttert seniorrådgjevar som byrjar på nyåret med eit visst overlapp på ein månad med avgåande seniorrådgjevar, samt nokre som jobbar honorarbasert for oss og har noko reiseaktivitet i samband med aksjonar, undervisning og liknande. Det er sjølvstøtt vanskeleg å vita nøyaktig korleis det blir med reising i 2021 med tanke på smittesituasjonen kring Covid-19, men me går ut frå at det tek seg oppatt gradvis. Me søker derfor om driftsmidlar for Trygg Trafikk Vestland i ein storleiksorden som for søknad for 2020, estimert til 300 000,- samla sett.

Vonar på positiv handsaming.

Med venleg helsing

Knut Olav R. Nestås
Regionleiar Vestland

Trygg Trafikk | Sandslihaugen 30, 5254 Sandsli | Postboks 7900, 5020 Bergen
nestas@tryggtrafikk.no | Mobil: 412 06 132 | Org.nr.: 970 133 410

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen
Att: Even Vaular

Sandslihaugen 30
Postboks 7900
5020 Bergen

Tlf: +47 41 20 61 32
nestas@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse:
Knut Olav Røssland Nestås

Dato:
22.12.2020

Søknad om aktivitetsmidlar til Trygg Trafikk for 2021

Me sender dykk med dette søknad om aktivitetsmidlar til trafikksikringstiltak i regi av Trygg Trafikk i Vestland, i tråd med samarbeidsavtale. Tiltaka våre baserer seg på tiltak i relevant planverk, og fleire samarbeidstiltak vil bli forankra i nytt handlingsprogram for trafikktryggleik i Vestland. Handlingsplanane våre er forankra i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikkikkerhet 2018-2021*, der m.a. fylkeskommunen sine tiltak òg er nemnt med ein del relevante samarbeidsflater for oss, t.d. kommunale trafikksikringsplanar, barn og unge, skule og skuleveg, refleks, sykkel, Trafikkikker kommune, tiltak overfor russ/vgs. med vidare, for å nemna noko.

Trygg Trafikk søker om aktivitetsmidlar til gjennomføring av følgjande tiltak:

Aktivitetar	Sum
Trygge og sikre barn	300 000,-
Trafikkikker ungdomstid	300 000,-
Tryggleik for fotgjengarar og syklistar	400 000,-
Systematisk trafikksikringsarbeid	400 000,-
Betre trafikktryggleik og trafikkikker åtferd	50 000,-
Hjertesone	<i>Prosjektmidlar: Sjå eigen post</i>
Sum søknad aktivitetsmidlar 2021	1 450 000,-

Aktivitetstidane har som føremål å vidareutvikla og styrka tiltak me jobbar med over tid. Dette heng ikkje minst saman med «Trafikksikker kommune»-konseptet og «Hjertesone»-prosjektet, der det er ambisjonar for vidare utvikling framover. Vidare satsing på aktivitet i tråd med nedfelte planar og ambisjonar er eitt opplagt mål dei neste åra. Både «Hjertesone» og «Trafikksikker kommune» er gode døme på arbeid som bidreg i styrkinga av det systembaserte trafikksikringsarbeidet i Vestland.

I samband med meir aktivitet, er det også viktig å halda på dei ressurspersonane Trygg Trafikk har til rådvelde utover regionleiar og seniorrådgjevar, som er fast tilsette. Det gjev oss moglegheita til å gjera meir enn kva me elles ville ha kunne levert. Me nyttar oss av Trygve Hillestad som arrangementsansvarleg for russearrangement i Grieghallen og Arne Aase og Kjell Sandal som innleigd arbeidskraft ved behov, særleg rundt reflekskesongen og i samband med ulike aksjonar og undervisningsopplegg. I sum bidreg dette til at Trygg Trafikk kan ha eit langt høgare aktivitetsnivå i Vestland fylke enn me elles ville makta å ha. Ein målretta aktivitetsauke over tid harmonerer godt med nasjonale og regionale ambisjonar for trafikksikringsarbeidet, der målet er å førebyggja og redusera talet drepne og hardt skadde i tråd med særstambisiøse nasjonale og fylkesvise etappemål. Samtidig er det viktig for oss at nye Vestland fylkeskommune får eit planverk som seier noko om tydelege prioriteringar for trafikksikringsarbeidet vidare. Me legg difor ikkje opp til omfattande nyvinningar i denne søknaden, men baserer oss på mykje av det gode arbeidet som har vore gjort i tidlegare Sogn og Fjordane og Hordaland, samt føringar frå t.d. Nasjonal tiltaksplan, og ynskjer å styrkja og vidareutvikla det etter beste evne i 2021. Nytt handlingsprogram og ny RTP vil slik kunne leggja nye føringar for arbeidet vårt dei komande åra.

For nærare omtale av tiltaka i søknaden, syner me til oversikt nedanfor.

Det er ynskjeleg med ei rammeløyving på 1 450 000,- for aktivitetstidane der regionleiar vert gjeve handlingsrom til å omdisponere fritt mellom tiltaka og aktivitetane ut frå behov. Denne fleksibiliteten er særleg viktig i samband med behova i kommunane som jobbar med «Trafikksikker kommune»-prosjektet, der t.d. kompetanseheving og kurs er etterspurt. Men det er også viktig sidan det er usikkert korleis Covid-19 vil påverkja oss i 2021, og kva aktivitetar som vil bestå og kva aktivitetar som vil måtte ha alternativt opplegg for gjennomføring. Me opplever òg at det er mange som ynskjer å ha Trygg Trafikk med på ulike aksjonar, undervisningsopplegg og arrangement. Me prøver etter beste evne å svara på denne etterspurnaden, men det er ikkje tvil om at slike aktivitetar er ressurskrevjande og det er difor viktig og ha eit team, slik at me har fleire strenger å spela på. I tråd med tidlegare vedtak er me også avhengig av støtte på 250 000,- i samband med «Hjertesone»-prosjektet, for m.a. å finansiera prosjektleiarstillinga som er lagt til Trygg Trafikk. I 2021 vil prosjektleiar vera ein innleigd konsulent, sidan Åslaug Bergsvåg har fått ny jobb i bymiljletaten i Bergen kommune der ho framleis vil jobba med Hjertesone og trafiktryggleik. Desse prosjektstidane er ikkje inkludert i denne søknaden, men kjem som eiga budsjettsak. Som tidlegare vil underteikna rapportera til FTU etter førespurnad og delta i FTU sitt arbeid elles.

I tillegg vil det bli utarbeidd skriftleg årsrapport for Trygg Trafikk Vestland, som ein del av rapporteringa til FTU ved årsslutt.

Me håpar på velviljug handsaming av søknaden, og ser fram til å halda fram det gode samarbeidet i 2021.

Tiltaks- og aktivitetsoversikt:

Trygge og sikre barn

Trygg Trafikk er den leiande aktøren i arbeidet for trafikksikker oppvekst, og eit kompetansesenter for trafikkopplæring for born og unge, jf. m.a. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021*. Vår hovudsatsing på området er knytt til trafikkopplæring og bruk av sikringsutstyr. Me tilbyr læringsressursar og rettleiing til elevar, lærarar og foreldre tilpassa alle alderstrinn. Dei siste åra har me mellom anna arbeidd aktivt med å gjera skulane i fylket kjende med at mange av læringsressursane våre no, til dømes knytt til sykkelprøven, er digitalisert og ligg gratis ute på nett til fri bruk for lærarar i gjennomføringa. Me har òg støtta Norges cykleforbund og deira «Sykkelkids»-prosjekt (tidlegare «Alle barn sykler») med vesentlege bidrag på materiellsida, og gjennom samarbeid og rettleiing elles. Dette samarbeidet vil halda fram i 2021, og me ser for oss å auka støtta til opplæringsprogrammet noko for at dei skal klara å halda oppe aktivitetsnivået. Dei siste åra har tusenvis av elevar fått tilbod om praktisk trafikkopplæring i Bergen og resten av Vestland, og Trygg Trafikk sitt materiell og sykkelprøven vår har vore viktig i gjennomføringa. I 2020 kom den nye læringsportalen for trafikkopplæring på sykkel: Sykkeldyktig.no, som Norges Cykleforbund, Syklistenes Landsforening, NAF og Trygg Trafikk samarbeider om. Me kjem til å jobba for å spreia informasjon om dette digitale læringsverktøyet vidare, slik at flest mogleg skular tek det i bruk. Når det kjem til trafikkopplæring er det òg aktivitet i fylket elles, det merkar me ut frå førespurnader om materiell, rettleiing, tidlegare registrert bruk av sykkelprøven og hjelp elles. Arne Aase og Kjell Sandal er òg ute og besøker skular som etterlyser særleg bistand. I 2019 gjennomførte me ei kartlegging av trafikkopplæringa i Hordaland, tidlegare presentert for FTU i Hordaland i form av ei referatsak. Kartlegginga synte at arbeidet dei siste åra med å ha gjort dei digitale læringsressursane har gjeve resultat. Samtidig var færre opptekne av å ha trafikk som ein del av planverket sitt. Det vil me forsøkja å påverka dei næraste åra i nye Vestland fylke. M.a. ynskjer me å halda fram med å senda ut informasjon når dei nye læreplanane er klare, samt å tilby kompetanseheving i form av kursopplegg eller liknande. Satsinga på Barnas Trafikkklubb har òg vore positiv dei siste åra, m.a. gjennom oppløftande medlemsvekst blant barnehagane i gamle Sogn og Fjordane og Hordaland. Arbeidet med å spreia og marknadsføra Barnas Trafikkklubb held fram for fullt i 2021 i tråd med målsetjingar i Nasjonal tiltaksplan. Det er òg planlagt eigen vervekampanjar, der målet er å marknadsføra klubben for nye barnehagar. Aktuelle tiltak kan vera teaterframsyninga «Molly & partner»,

utsending til barnehagane med informasjon om klubben, støtte til barnehagane til innkjøp av materiell m.v. I tillegg har me planar om å arrangera barnehagekurs anten fysisk eller digitalt (avhengig av smittesituasjonen kring Covid-19), og aktuelle stader er Sogndal, Førde og Bergen om det blir fysiske kurs. Eigne barnehagekurs for nye kommunar i «Trafikksikker kommune»-samarbeidet kan òg vera aktuelt. Trygg Trafikk har tidlegare sagt seg viljug til å føra vidare teaterframsyninga «Laffen» på vegne av FTU Hordaland, men med ein særleg innfallsvinkel inn mot «Trafikksikker kommune»-satsinga og «Hjertesone». På denne måten får framsyningane nokre knaggjar å henga på og underbyggjer anna viktig arbeid. Dei siste åra har det vore om lag ti framsyningar, oftast i minst to kommunar. For å gjennomføra framsyningane i 2021 vil det vera trong for om lag 85 000,-. Trygg Trafikk tilbyr òg kursverksemd overfor faggrupper som t.d. helsesøstrer, barnehagetilsette, lærarar, politi, Statens vegvesen (for dei to siste særleg kring sikring av barn i bil) og HMS-kurs etter førespurnad. Summen av desse satsingane gjer at underteikna vurderer at dette tiltaket må ha eit handlingsrom på om lag 300 000,- i 2021.

Trafikksikker ungdomstid

Ungdom er ei viktig gruppe å nå i trafikksikringsarbeidet, og Trygg Trafikk har satsingar både på ungdomsskulenivået og for vidaregåande skule. For ungdomsskule er hovudsatsinga valfag trafikk, som er eit fag som har fått god oppslutnad både i tidlegare Sogn og Fjordane og Hordaland. Me ser det difor som naturleg å vidareføra denne satsinga for fullt å stimulera flest mogleg skular til å tilby valfaget. M.a. stør me skulane med nettverkssamlingar der lærarar vert inviterte for å dela erfaringar på tvers av skulane. For 2021 ser me for oss å ha slike samlingar både nord i nye Vestland og i sør, trulege stader for samlingane er Sogndal eller Førde, og Bergen i tilfelle fysiske samlingar er mogleg. Alternativt vil me gjennomføra dei digitalt, slik me gjorde i 2020. I tillegg stør me skulane med vidareutdanning av lærarar etter behov, innkjøp av utstyr og materiell og vitjar valfagklassar etter kapasitet som ynskjer besøk av eksterne fagpersonar. Me pleier òg å bli invitert på ein del trafikkdagar for ungdomsskular i Vestland, og me deltek etter beste evne og ut frå kapasitet. Me prioriterer særleg større arrangement som samlar mange elevar, sidan me ikkje rekk over alle skulane enkeltvis. Me kjem òg til å satsa på gjennomføring av ein russerebus i 2021, men det er enno uavklart korleis denne let seg gjennomføra med tanke på Covid-19. Heilt sidan byrjinga av 1990-talet har Trygg Trafikk hatt ansvar for gjennomføring av rebusløpet for russ i bergensområdet med omegnskommunar, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet, trafikkskular, hovudrussestyret med fleire. Arrangementet er innarbeidd og er eit godt samarbeidstiltak. Tiltaket inkluderer kontroll av russebilar og gjennomføring av ei rekkje aktivitetar der trafikktryggleik er i hovudfokus. Arrangementet blir gjennomført ved trafikkstasjonen i Åsane. Saman med FTU har me òg samarbeidd om gjennomføring av arrangementet for avgangskullet i Grieghallen. Samarbeidet starta i 2018, og Trygve Hillestad er aktiv konsulent på honorarbasis. Trygg Trafikk har dei siste åra koordinert arrangementet på vegner av Hordaland/Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk, ref. FTU-

vedtak i møte 20/2-2018. Me ser for oss å gjera dette også i 2021. Her er det sett av eigne midlar for arrangementet knytt til leige av Grieghallen i FTU-budsjettet utanom denne søknaden, mens Trygg Trafikk for 2020 har betalt løn til Trygve Hillestad og dekkast kostnader ved reise m.v. for føredragshaldarar. Me er positive til å gjera det slik også i 2021. Ut frå stoda kring Covid-19 trur me dette arrangementet må gjennomførast alternativt og kjem til å jobba for det. Løysinga me jobbar for er førehandsinnspeling av filmar og utforming av materiell som kan nyttast på alle av dei vidaregåande skulane i Vestland, gjerne same dagen. Me har ein dialog med opplæringsavdelinga i fylkeskommunen om ei slik gjennomføring og dei er positive og vil fronta eit slikt initiativ overfor skulane. Arne Aase og Kjell Sandal bidreg òg aktivt i ungdoms- og rusarbeidet for Trygg Trafikk. Me ser for oss å vidareføra desse engasjementa. I tråd med nasjonalt arbeid vil det òg bli arbeidd vidare med eit opplæringstiltak for vidaregåande skule, der det m.a. blir arbeidd med utforming av tverrfaglege læringsressursar. I tillegg vil Trygg Trafikk i Vestland vera open for å rettleia ungdomsbedrifter, studentar og skuleklassar som jobbar med trafikktryggleik som tema, og gjerne støtta desse med refleksar og andre enkle innkjøp ved behov. Samarbeidet om ungdom, russ og tiltak i ungdomsskule og vidaregåande skule er godt forankra i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021*, t.d. tiltak 50-54, og er noko me ynskjer å vidareføra. Ut frå ovannemnte satsingar ser me for oss at det vil vera trong for om lag 300 000,- til gjennomføring.

Tryggleik for fotgjengarar og syklistar

Mjuke trafikantar er ei sårbar gruppe i trafikken, og me ser ei trafikantretta satsing som viktig også for denne gruppa. I nasjonal tiltaksplan er fleire tiltak nemnt her, der det òg er naturleg å tenkja seg eit samarbeid mellom fylkeskommunen og Trygg Trafikk. Døme på dette er tiltak 75,76 og 79, der både fylkeskommunane og Trygg Trafikk har plikta seg til å jobba med tematikk som refleks og sykkelhjelm. Eventuelle større nysatsingar innanfor desse områda kan det kanskje vera mest aktuelt å snakka om i samband med ny fylkeskommunal handlingsplan eller tiltaksplan, men Trygg Trafikk vil i alle fall søkja å halda fram med det som har fungert så langt samtidig som me er opne for nokre nyvinningar vidare. M.a. ynskjer me å gjenta suksessen frå 2020 med Refleksjakta for alle 5. klassar i Vestland. Poenget i konkurransen er at klassane skal finna fram flest mogleg refleksar i heimen og ha desse med på skulen. Det blir talt over kva klasse som har funne flest refleksar, og så er neste poeng at refleksane skal takast med heim att og festast på flest mogleg ytterklede i heimen både for små og store. Beste klasse vinn premie. I tillegg er det premiering av dei som lagar den mest kreative reflekskunsten. I tillegg ser me for oss å vidareføra praksis kring refleksinnkjøp og sjølve arrangementet Refleksdagen, som har vore gjennomført i båe dei to tidlegare fylka. I Sogn og Fjordane har det vore samarbeid med miljøkoordinatorar på vidaregåande skular, FTU, LO, politiet med fleire om dette. I Hordaland har stort sett FTU, samferdsleavdelinga og Trygg Trafikk samarbeidd om Refleksdagen. Me ser for oss å gjennomføra markeringar fleire stader i nye Vestland fylke

framleis i godt samarbeid med andre. Etterspurnaden etter refleks er omfattande. I 2020 samarbeidde Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk om utsending av refleksar til eksempelvis helsestasjonar, barnehagar, skule, politi og grendelag. Grunna mange førespurnader og høgt aktivitetsnivå, ynskjer Trygg Trafikk å halda fram med å leiga inn Arne Aase og Kjell Sandal som bistår med å koordinera innkomne førespurnader og utsendingar, som me gjorde med stort hell i 2019 og 2020. Me ser òg at det er behov for å bestilla noko fleire refleksar enn tidlegare år. I tillegg vil me jobba vidare med refleksamarbeid med andre aktørar, der me til dømes i 2020 bestilte inn refleksar i samarbeid med UP. UP-patroljane fekk 2000 refleksar som dei deler ut til dei som blir stogga.

Me ynskjer å gjennomføra #bruksykkellys på ny i 2021, sidan erfaringane frå denne sykkellytkampanjen var særst positive i 2019 og 2020 – trass i at Covid-19 gjorde kampanjen litt annleis siste året. Målet er å jobba vidare med spreieing av kampanjen til fleire kommunar enn Bergen, som var hovudmålsetjinga i 2020. Derfor har me teke initiativ til samarbeid med Miljøløftet som gjennom byvekstavtalen utgjer eit sekretariat for fleire omegnskommunar i tillegg til Bergen. Me vil òg vurdera utforming av meir materiell etter behov. Sentralt i forkant av gjennomføring i 2021, vil vera å få nokre brukstal for sykkellys. Det fordrar teljingar, og me vil sjå om det er råd å leiga inn nokon til å gjera ein slik jobb for oss evt. at me gjer det i eigen regi, men med hjelp til utforming av teljeskjema.

Det er òg aktuelt med digital marknadsføring kring refleks, sykkelhjelm og bruk av sykkellys. Utforming av slike kampanjar skjer med fagleg bistand frå Trygg Trafikk sentralt, men må evt. finansierast lokalt. Både #bruksykkellys og refleksstemaet *Mørket kommer* eller liknande kan vera aktuelle kampanjar komande år. Ut frå dette ser me at det er trong for 400 000,- til tiltaket i 2021.

Systematisk trafikksikringsarbeid

Konseptet Trafikksikker kommune er utvikla av Trygg Trafikk med tanke på kommunane si sentrale rolle i trafikksikringsarbeidet som m.a. skule-, barnehage- og vegeigarar, samt som planmynde og stor arbeidsgjevar for å nemna noko. For å stimulera arbeidet med trafikksikring i desse kommunane, har me utarbeidd eit sett av sentrale kriterium for å kunne bli godkjent og etter kvart regodkjent som ein «Trafikksikker kommune». Me ønskjer med dette å bidra til eit betre førebyggjande arbeid og å sikra eit meir systembasert trafikksikringsarbeid i kommunane. I Vestland er 9 kommunar godkjent pr. 31.12.2020: Austrheim, Vaksdal, Lindås, Kvinnherad, Kvam, Bømlo, Gloppen, Høyanger og Årdal. Tre kommunar er i prosess Solund, Stord, Lærdal. Eid, Lindås og Sund mista som kjent godkjenninga i samband med kommunesamanslåingane som resulterte i kommunane Stad, Alver og Øygarden. Me står overfor ein del viktige problemstillingar som krev merksemda vår i 2021: Minst to kommunar skal godkjennast, truleg Lærdal og Solund. Gloppen og Kvinnherad skal regodkjennast. Samtidig jobbar me med å rekruttera inn endå fleire nye

kommunar i samarbeidet, og det har vore fleire orienteringar i 2020. Me håpar m.a. å rekruttera inn Bjørnafjorden og Fitjar fyrste halvdel 2021, og vonleg endå fleire. Det systematiske arbeidet med Trafikksikker kommune set store krav til god oppfølging vidare, og at me gjer det interessant både å bli ein Trafikksikker kommune og å forbli ein Trafikksikker kommune. Arbeidet med prosjektet har avdekka eit klart behov for kurs, kompetanseheving, nettverksbygging og stønad til innkjøp, materiell og arrangement i kommunane. Dette arbeidet med å engasjera og halda trykkjer oppe vil halde fram i 2021. Samtidig inneber arbeidet no eit større omfang, der det òg i løpet av 2021 vil bli jobba for å rekruttera inn nye kommunar. I tråd med ei slik utvikling vil det også vera eit behov for eit handlingsrom til aktivitetar styrt av Trygg Trafikk. For 2021 er det allereie planar om ulike former for bistand t.d. knytt til einingsmøter, vidareutdanning, kurs, nettverkssamlingar med meir. Om det blir lagt opp til fleire fysiske aktivitetar er avhengig av utviklinga kring Covid-19, men me har òg gjort oss gode erfaringar med digital gjennomføring i 2020. Samhandlinga i prosjektet «Trafikksikker kommune» må seiast å ha vore vellukka, og mykje tyder på at me får ei god utvikling også dei neste åra. Det er positivt, men utfordrar også fylkeskommunen og Trygg Trafikk på å ha tilstrekkeleg arbeidskapasitet og ressursar ved behov. Mellom anna av den grunn ser me for oss å knyta til oss Audun Heggstad som honorarbasert ressurs i arbeidet, etter han går av med pensjon som seniorrådgjevar 1. februar. I tillegg ser me eit behov for å jobba vidare med ein mal til utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar i samarbeid med fylkeskommunen, der me kan koma med råd og rettleiing til korleis ein kan utforma ein god plan og kva ein bør ta omsyn til. Søknadssummen på 400 000,- skal dekkja våre aktivitetar på dette området, og mellom anna gå til utgifter i samband med eksterne kurshaldarar, kurs- og møteverksemd, utvikling av nye møtestader/nettverksbygging og samlingar, naudsynt materiell, etter- og vidareutdanning for lærarar og honorar til Audun.

Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtferd

Området *Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtferd* frå planverket vårt, er ikkje det mest kostnadskrevjande, men likevel noko me nyttar mykje tid på. Her ligg målområda våre der me t.d. jobbar opp mot media, fører ulykkesstatistikk, følgjer høyringar, FTU og relevante kommunale og fylkskommunale planprosessar. I tillegg er det å svara på publikumsførespurnader ei særskild viktig oppgåve året rundt. Me har òg nokre større arrangement der Trygg Trafikk har ei viktig koordinerande rolle: Minnemarkeringa i februar, Trafikksikringsdagen siste laurdag i august og i tillegg vitjar me ofte nokre messer og andre arrangement der me kan tenkja å nå relevante målgrupper. Det meste av dette arbeidet vert dekkja gjennom at Trygg Trafikk har to stillingar som jobbar i Vestland fylke. Kostnadane under dette området er særleg knytt innkjøp av utstyr, give aways og lønskostnader til innleigd arbeidskraft for å delta på desse arrangementa det går mest av under dette tiltaket. Vår vurdering er at det er viktig at Trygg Trafikk er synleg ute på relevante arrangement og er i

tett kontakt med publikum. Sist, men ikkje minst koordinerer og organiserer me nokre teljingar i løpet av eitt år, for å følgja opp ansvaret vårt for å skaffa fylkesvise tal gjennom teljingar av riktig sikring av barn i bil om våren i samarbeid med UP og teljingar av refleksbruk om hausten i samarbeid med UP. Også her nyttar me litt innleigd arbeidskraft for å sikra at me tel tilstrekkeleg mange nok til å få gode nok tal for teljingane. Dette er tilstandsmål Trygg Trafikk har ansvar for å følgja opp som ein del av Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021, og arbeidet gjer grunnlag for å kunne operera med fylkesvise tal på dei ulike tilstandsmåla. Til mindre innkjøp og bruk av innleigd arbeidskraft vurderer me behovet under dette tiltaket til 50 000,-.

Hjertesone

Eige prosjekt omtalt tidlegare, og handsama politisk av tidlegare utval for miljø og samferdsle i Hordaland fylkeskommune (MISA) 7. september 2017, ref. sak PS 94/17, og møter i Fylkesutvalet 20. og 21. september 2017, ref. sak PS 211/17. Det fylkeskommunale bidraget er på 500 000,- for 2020, som tilsvarte 50% av prosjektkostnadane. Bergen kommune dekkja tilsvarende halvdel gjennom sine budsjett. Prosjektet er vedteke forlenga ut 2021, og bidrag er stadfesta frå både nye Vestland fylkeskommune og Bergen kommune med 250 000,- frå kvar av aktørane. Desse prosjektmidlane er nemnt som ein del av budsjettsaka, og er ikkje ein del av denne søknaden, men eg vel likevel å nemna prosjektet sidan det er ein viktig aktivitet for oss.

Med venleg helsing

Knut Olav R. Nestås
Regionleiar Vestland

Trygg Trafikk | Sandslihaugen 30, 5254 Sandsli | Postboks 7900, 5020 Bergen
nestas@tryggtrafikk.no | Mobil: 412 06 132 | Org.nr.: 970 133 410

Saksnr: 2021/1109-2
Saksbehandlar Even Vaular
Dato: 14.01.2021

Til: Trafikktryggingutvalet
Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Ny samarbeidsavtale mellom Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune signert.

Trygg Trafikk v/ direktør Jan Johansen og Vestland fylkeskommune v/ fylkesdirektør for infrastruktur og veg Dina Lefdal, signerte 8. desember 2020 ny samarbeidsavtale for dei to organisasjonane. Samarbeidsavtalen vidarefører forplikingane som låg i samarbeidsavtalene dei to gamle fylka hadde med Trygg Trafikk. I dei gamle samarbeidsavtalene var også Statens vegvesen part. Førrebeles er ikkje Statens vegvesen part i den nye samarbeidsavtalen.

Samarbeidsavtalen stadfestar det tette og viktige partnarskapet me har med Trygg Trafikk i trafikktryggingarbeidet. Trygg Trafikk skal jobba med satsingar og tiltak forankra i det fylkeskommunale planverket, i tillegg til tiltak ut frå eiga rolle og planar. Dei er tett kopla på arbeidet i trafikktryggingutvalet.

Organisasjonen har ei rolle som pådrivar for betre trafikktryggleik for alle trafikantgrupper, og som bindeledd mellom offentlege mynde og frivillige aktørar i trafikktryggingarbeidet, både på nasjonalt og regionalt nivå. Organisasjonen har også eit særskilt ansvar for trafikkopplæring for barn og unge.

Fylkeskommunen er etter samarbeidsavtalen forplikta å bidra med aktivitetsmidlar (midlar til tiltak) og driftsmidlar, som skal dekkja kostnader ved kontorlokale og reise- og administrasjonsbudsjett. Dette vert finansiert over FTU-midlane. Trygg Trafikk har arbeidsgjevaransvar og dekkjer lønskostnadane. I Vestland fylke har dei to faste tilsette (regionleiar og rådgjevar/seniorrådgjevar) som er tilbydt kontorplass i Bergen og på Leikanger. Dei har tilgang til fylkeskommunen sine fasilitetar som tilsette i fylkeskommunen elles.

Vedlegg

- 1 Samarbeidsavtale mellom Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk 2020 - signert



Samarbeidsavtale mellom Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk

Trafikksikringsarbeidet i Noreg baserer seg på nullvisjonen og dei måla for reduksjon av drepne og hardt skadde som vert vedteke av Stortinget. Målsetjingar og tiltak vert fastsett gjennom handsaminga av *Nasjonal transportplan* og *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*. Nasjonal tiltaksplan vert utarbeidd av Statens vegvesen, fylkeskommunane, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk på oppdrag frå Samferdsledepartementet.

Fylkeskommunane har ansvaret for oppfølginga av nasjonale mål i trafikktryggingsarbeidet og at det vert utarbeidd fylkeskommunale trafikktryggingsplanar i tråd med desse. Fylkeskommunane har med omsyn til vegtrafikklova §40A ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket.

Trygg Trafikk er ein ideell organisasjon som arbeider for å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantergrupper. Organisasjonen fungerer som eit bindeledd mellom offentlege mynde og dei frivillige aktørane i trafikksikringsarbeidet. Trygg Trafikk har òg eit særskilt ansvar for trafikkopplæring for born og unge og at informasjon om trafikktryggleik vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulukkene.

I Vestland fylke stiller Trygg Trafikk med to årsverk for å gjennomføra tiltak med omsyn til organisasjonen si rolle og planverk, og for å bidra i det fylkesvise trafikktryggingsarbeidet. Trygg Trafikk har arbeidsgjevaransvaret og dekkjer lønskostnadane, medan fylkeskommunen dekkjer kostnadane ved kontorlokale, reise- og administrasjonsbudsjett og bidreg med tiltaksmidlar.

Avtale mellom Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk

Samarbeidsavtalen har som føremål å regulera tilhøva mellom fylkeskommunen og Trygg Trafikk.

Trygg Trafikk Vestland

Trygg Trafikk disponerer to kontorplassar i Vestland fylkeskommune. I utgangspunktet er Trygg Trafikk sine to tilsette tilboden kontorplass i Leikanger og Bergen. Kontora er av vanleg standard, inkludert tilgang til fylkeskommunen sine fasilitetar som dei tilsette i fylkeskommunen elles. Trygg Trafikk har også tilgang til naudsynt lagerplass for materiell.

Trygg Trafikk sine oppgåver og rolle

Trygg Trafikk sine medarbeidarar skal bidra til å gjennomføra aktivitetar og tiltak, fastsett i Vestland fylkeskommune sitt handlingsprogram for trafikktryggleik og evt. i Regional transportplan, og med omsyn til Trygg Trafikk si rolle og planverk. Trygg Trafikk si rolle og planverk er nærare skildra i organisasjonen sine vedtekter, strategiplan og handlingsplan.



Vestland
fylkeskommune



TRYGG TRAFIKK

Det vert forventa at Trygg Trafikk i fylket bistår Trygg Trafikk sentralt i prosjekt som kjem fylket til gode, i form av prosjektutvikling og utvikling av nytt materiell og metodar.

Trygg Trafikk deltek i møter i trafikktryggingsutvalet i Vestland fylkeskommune, som koordinerer trafikktryggingsarbeidet i fylket. Her vert òg planar for løpande aktivitet forankra.

Arbeidsgjevaransvar og løn

Trygg Trafikk har frå 2020 to faste stillingar, ein regionleiar og ein rådgjevar/seniorrådgjevar i fylket. Trygg Trafikk har arbeidsgjevaransvaret og dekkjer lønskostnader for desse to stillingane.

Kontorhald og reisebudsjett

Vestland fylkeskommune dekkjer kostnadane ved kontorhald, reiser og administrasjon. Trygg Trafikk må årleg søkja om tilskot til reiser og administrasjon. Midlane vert overført til Trygg Trafikk sentralt. Eit eventuelt meir- eller mindreforbruk vert overført i sin heilskap til etterfølgjande budsjettår.

Tiltaksmidlar

Trygg Trafikk må årleg søkja Vestland fylkeskommune om tiltaksmidlar. Tiltaksmidlane vert etter tildeling overført til Trygg Trafikk sentralt. Trygg Trafikk i fylket er ansvarleg for å disponera midlane i tråd med søknaden om midlar og fylkeskommunen sine vedtak. Trygg Trafikk legg kvart år fram årsrapport med rekneskapoversikt. Tiltaksmidlane blir etter vedtak i Vestland fylkeskommune, overført til Trygg Trafikk sentralt. Trygg Trafikk er ansvarleg for føring av rekneskap og revisjon. Eit eventuelt meir- eller mindreforbruk vert overført i sin heilskap til etterfølgjande budsjettår.

Endringar i avtalen

Kvar av partane har høve til å ta initiativ til endringar i føreliggjande avtale.

Avtaleperiode

Føreliggjande avtale er gjeldande til denne vert erstatta av ny avtale.

Underskrift

Avtalen finst i to eksemplar, der partane får kvart sitt.

Leikanger, 8/12-2020

Dina Lefdal
Fylkesdirektør infrastruktur og veg
Vestland fylkeskommune

Jan Johansen
Direktør
Trygg Trafikk

Saksnr: 2019/101-34
Saksbehandlar Tor Steinar Høyland
Dato: 15.01.2021

Til: Trafikktryggingutvalet

Frå: Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Svar på spørsmål frå Bjarte Vatnøy (Frp) om sikring av Fv.5454 på Seim i Alver kommune.

Bjarte Vatnøy sende den 14. november fylgjande spørsmål til FTU:

Det har kommet 9 nye fartshumper på Seim fra avkjørsel fra fv57 og mot Seim skule. Da Lindås kommune bygget ny barneskule i 2013, var det i reguleringsplanen laget utvidet vei og gangfelt. Dette var trafiksikringstiltak, da det i dag er stor bruk av taxi da skulevegen ikkje er trygg for ungene å gå langs.

Til nå har ingenting skjedd, men i disse dager har det blitt etablert 9 nye fartshumper. Dette har ført til store protester og fristrasjon i bygda, i avisa og på facebook.

<https://www.nordhordland.no/terje-er-provosert-av-fartsdemparar-dette-gjer-ikkje-barna-vare-tryggare/s/5-33-412662>

Da har jeg følgende spørsmål.

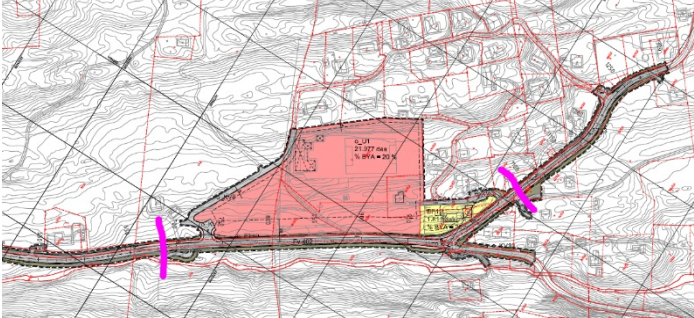
1. Hva har skjedd de siste 7 årene i forhold til dette prosjektet?
2. Er det noe annet enn økonomi som gjør at prosjektet ikke har kommet i gang?
3. Hva fremdrift har prosjektet, og når skal dette være ferdigstilt?
4. hvor mange av barna på Seim har vedtak om taxi pga dårlige veier?

Svar frå fylkesdirektøren:

Spørsmål 1 - Hva har skjedd de siste 7 årene i forhold til dette prosjektet?

I formuleringa «dette prosjektet» tolkar fylkesdirektøren at det blir vist til at reguleringsplanen legg opp til utviding av fylkesvegen og fortau ved Seim skule. Sidan spørsmåla i stor grad er knytt opp mot bygging av ny skule på Seim, har vi vore i kontakt med Alver kommune. Svaret frå kommunen ligg vedlagt.

I samband med vedtatt reguleringsplan for Seim skule er det eit rekkefølgjekrav som omhandlar fylkesvegen. Dette gjeld for eit avgrensa område nærast skulen. Merka av i utklippet under. Kun med mindre justeringar er dette rekkefølgjekravet utført. I tillegg til rekkefølgjekravet blei i 2016 fartsgrensa satt ned til 40 km/t og det blei etablert 4 fartshumpar ved skulen.

<p>2.5 Rekkefølgekrev</p> <p>2.5.1 Fortau/busslomme langs skuletomta, mellom profil 680 og profil 1080, vert bygd ferdig i samband med utbygging av ny skule. Vidare utbygging av fortou/omlegging av leidningsnett vert søkt gjennomført i eit spleiselag mellom Hordaland fylkeskommune og kommunen.</p>	
---	--

Spørsmål 2 - Er det noe annet enn økonomi som gjør at prosjektet ikke har kommet i gang?

Frå der fortauet ved Seim skule sluttar og sørover mot Fv.57, er det rundt 680 m av fylkesvegen som ikkje er bygd ut etter reguleringsplanen. Vi har fram til no ikkje prioritert midlar til utbetring av denne strekninga.

Spørsmål 3 - Hva fremdrift har prosjektet, og når skal dette være ferdigstilt?

Det er ikkje konkrete planar om å utbetra denne strekninga i 2021. Utbetring inkludert bygging av fortou/gang- og sykkelveg vil verte vurdert opp mot utbetring av andre fylkesveggar i Vestland dei kommande åra.

Spørsmål 4 - Hvor mange av barna på Seim har vedtak om taxi pga dårlige veier?

Alver kommune opplyser at 35 elevar har skuleskyss etter kommunalt vedtak. Om dei får taxi eller buss er avhengig av kva som er tilgjengeleg langs skulevegen. Kommunen opplyser at det er ulike grunnar til at desse elevane har rett på skuleskyss (sjå vedlagte svar frå kommunen).

Vedlegg

- 1 Svar frå Alver kommune til FTU etter spørsmål om tiltak på Seim

Reguleringsplan – Seim skule og utbetring av deler av FV402

Nasjonal ArealplanID – 1263 - 201007

I føresegnene til denne planen er det eit sett med rekkefølgekrav. Dei rekkefølgekrava som var knytt mot fv5474 (den gong fv402) var:

- Fortau/busslomme langs skuletomta, mellom profil 680 og profil 1080, vert bygd ferdig i samband med utbygging av ny skule.

Svar: Profilane det vises til er markert på reguleringsplanen frå 2011. I samband med utbygging av nye Seim skule vart fortau mellom avkøyninga til skulen profil 740 og 1080 ferdigstilt. Det vart gjeve ein dispensasjon for full breidde av fortau til profil 1080. Det vart og gjeve ein dispensasjon i forhold til fortauet ved busstopp i kryss mellom fv402 og fv401.

- Kryssområdet med fortau mellom fv 402, o_KV9 og KV11 må vere opparbeidd og godkjent av Statens vegvesen før det vert gjeve løyve til igangsetjing av tiltak som inneber endra eller utvida bruk av avkøyrsløse knytt til kryssområdet fv. 402, o_KV9 og KV11. Kryssområdet inkluderer heile KV11, o_FT12 og o_FT14, samt del av o_KV1, o_KV9 og o_FT10 med naudsynt sideareal som vist på kartutsnitt.

Svar: Dette er eit tillegg som kom til føresegnene i samband med mindre reguleringsendring for ny kryssløysing mellom fv402, o_KV9 og KV11 i 2018. Prosjektet starta opp i oktober 2018 etter søknad om midlar frå FTU. Fortau det var gitt dispensasjon til vart laga i lik breidde som resten av fortauet mot Seim skule. I tillegg vart o_FT12 og o_FT14 etablert. Fv402 vart breiddeutvida i samband med oppgradering av VA-anlegg mellom krysset og o_KV10. Dette vart eit svært kostbart prosjekt der midlane frå FTU dekkar omtrent 1/3 av kostnaden. Resten vart dekket av kommunen.

Fortau er i dag etablert mellom profil 740 og 1120 som er markert i reguleringsplanen frå 2011.

Spørsmål frå FTU:

1. Hva har skjedd de siste 7 årene i forhold til dette prosjektet?
Svar: Etter at ny Seim skule var ferdig er det utført ei kryssutbetring med fortau i samsvar med mindre endring av reguleringsplan i 2018.
2. Er det noe annet enn økonomi som gjør at prosjektet ikke har kommet i gang?
Svar: Det er pr. i dag ingen planar frå Alver kommune om vidare utbetring av fv5474 då det ikkje var knytt fleire rekkefølgekrav til prosjektet om nye Seim skule.
3. Hva fremdrift har prosjektet, og når skal dette være ferdigstilt?
Svar: Då det ikkje ligg planar for fv5474 er det heller ingen plan om når det skal vere ferdigstilt.
4. Hvor mange av barna på Seim har vedtak om taxi pga dårlige veier.
Svar: Det er **35** elevar (av 148) ved Seim skule som har skuleskyss etter kommunalt vedtak. Om skyssen er gitt ved taxi eller buss avheng av kva som er tilgjengeleg langs skulevegen.

Det er 2 kategoriar det vert søkt skuleskyss ut i frå. Kategori 1 er for dei som bur langs ei strekning med særleg farleg eller vanskelig skuleveg, den andre går på individuell vurdering av den enkelte elev.

Kor mange av elevane som har skuleskyss på Seim har ikkje berre med manglande fortau langs fv 5474. Vedtaka heng saman med at det er svært mange av fylkesvegane i krinsen som er smale, dårlege og utan fortau og som er kategorisert som særleg farleg eller vanskelig skuleveg. Ein av desse er fv 5472 (tidlegare fv401) langs strekninga som har fått navnet Kleivane. Vidare i begge retningar, utanfor reguleringsplanen for Seim skule langs fv5474, er det også svært dårleg veg og vegskulder og høg ÅDT og fartsgrense 80km/t mot Vollum.

Skuleskyssen fordeler seg slik:

<i>Elev som har sideveisskyss</i>	<i>1 elev</i>
<i>Elever som skal om Kleivane (kategori 1)</i>	<i>25 elevar</i>
<i>Elever som skal mot Vollom (kategori 1)</i>	<i>2 elever</i>
<i>Elever som skal mot Ikeland/Krokjen/Hjelmtveit (der dei nye fartsdemparane har kome)</i>	<i>7 elever</i>

Politiske saker

PS 1/21 Fordeling av FTU-midler for 2021

 Saksnr: 2019/101-30
 Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet	1/21	25.01.2021
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		17.02.2021

Fordeling av FTU-midlar for 2021

Forslag til innstilling

1. I møte 12. januar 2021 fastsette hovudutval for samferdsel og mobilitet rammene for tilskotsordningane til trafikktrygging for 2021. Hovudutvalet vedtar fordelinga av dei resterande FTU-midlane for 2021 som følgjer:

Fordeling av FTU-midlar for 2021	
Post	Sum
Aktivitetsmidlar Trygg Trafikk	1 450 000
Prosjekt Hjertesone	250 000
Trafikksikkerheitsprisen	50 000
Kunnskap, kompetanse og kampanjar	350 000
Felles ts-arrangement for avgangselevane i vgs.	150 000
Refleks	250 000
Trygg Trafikk - driftskostnadar (reise, kontorhald osv.)	300 000
Diverse	118 000
Totalsum	2 918 000
Tilgjengelege FTU-midlar etter vedtak av rammer for tilskotsordningane (SAMO 12/1-21)	2 918 000

Samandrag

I budsjett for 2021 vart det sett av 16,8 mill. kr. for løyvningsnivå FTU-midlar. Rammer for tilskotsordningane til trafikktrygging inngår i FTU-midlane, og vart fastsett i eiga sak i SAMO 12/1-21. Denne saka føreslår deling av dei resterande FTU-midlane. Andre postar under FTU-midlane er aktivitets- og driftsmidlar til Trygg Trafikk Vestland, midlar til Hjertesone-prosjektet i Bergen, kunnskap- og kompetansetiltak, refleksar, med meir. Fordelinga er retta inn mot satsingar for ts-arbeidet i Vestland, jf. budsjettsaka for 2021, samt tiltak i Nasjonal tiltaksplan for ts på veg.

 Dina Lefdal
 fylkesdirektør for infrastruktur og veg

 John Martin Jacobsen
 seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Budsjettet for 2021 vart vedtatt av fylkestinget i møtet 15.-16. desember 2020 (i politisk sak 137/2020). For løyvingsnivå FTU-midlar vert det sett av drygt 16,8 mill. kr. i 2021. Løyvingsnivået høyrer til driftsbudsjettet under *infrastruktur og veg*. Driftsbudsjettet er her ei vidareføring av 2020-budsjettet, justert for pris- og lønsvekst, og med administrativt innsparingsprogram innarbeidd. FTU-midlane har i 2020 vore i underkant av 16,4 mill. kr.

Fordeling av FTU-midlane

Om FTU-midlane står det følgjande i budsjettdokumentet:

Løyvingsnivået har eit budsjett på 16 818 mill. kr. Løyvinga er det Trafikktryggingsutvalet (FTU) som disponerer. Midlane vert mellom anna nytta innafor 3 ulike tilskotsordningar:

- Fysiske trafikktryggingstiltak
- Utarbeiding av kommunale trafikktryggingssplanar
- Trafikktryggingssaktivitetar

Løyvinga skal også dekkje driftskostnader til Trygg Trafikk, jf. samarbeidsavtalen. I tillegg ligg det her midlar til trafikktryggingsspris for Vestland fylkeskommune. Trafikktryggingssutvalet gjer vedtak om ei fordeling av midlane.

Det siste som står her er ikkje korrekt, då det ikkje er i samsvar med utvalsreglementa. Det er hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) som fastset fordelinga av FTU-midlane, etter innstilling frå trafikktryggingssutvalet (FTU). Meir om dette står det under «Vedtakskompetanse».

FTU-midlane finansierer det aller meste av det breie trafikktryggingssarbeidet som fylkeskommunen er involvert i. Det er her innsatsen retta mot kommunane og det trafikantretta arbeidet i hovudsak hentar sine midlar. Dette inkluderer også fleire tiltak enn dei som er nemnt i budsjettdokumentet.

I år har fylkesdirektøren ønskt å fastsetta fordelinga av løyvingsnivået i to trinn. I første trinn fastsette SAMO i møte 12. januar dei økonomiske rammene for tilskotsordningane (politisk sak (PS) 2/2021). Grunna møteoppsettet fekk ikkje FTU høve til å innstilla i saka. Det var naudsynt å fastsetta rammene for tilskotsordningane tidleg for å kunna få ei tidleg utlysing og vedtak om tildeling, særleg då for tilskotsordningane for fysiske trafikktryggingstiltak. Tidleg tildeling er viktig for å gi kommunane tid til å ferdigstilla tiltaka dei får midlar til.

Denne saka er andre trinn i fastsettinga av FTU-midlane. Her legg fylkesdirektøren fram eit forslag til fordeling av dei resterande FTU-midlane. Til saman vart det sett av 13,9 mill. kr. til tilskotsordningane. Av budsjettløyvinga på 16,818 mill. kr står det då att 2,918 mill. kr til fordeling.

Viktige føringar for trafikktryggleiksarbeidet

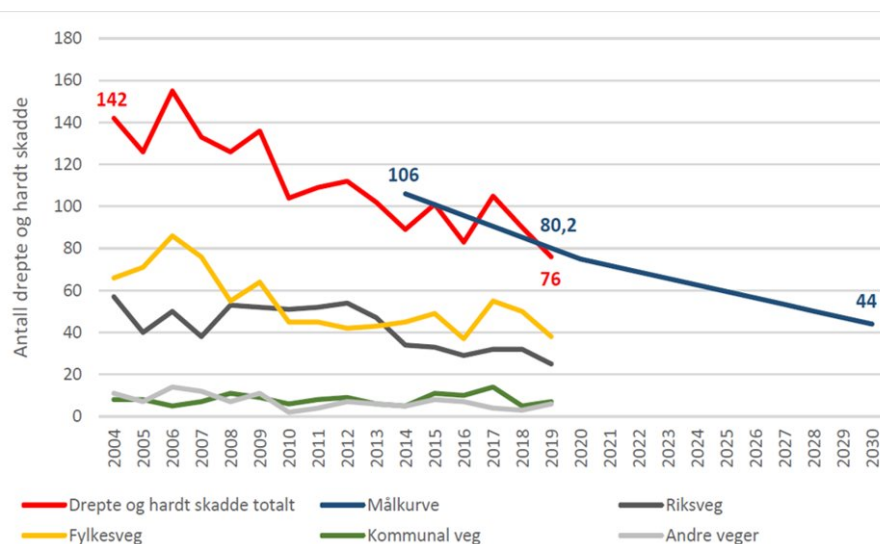
Det vert sett mål og strategiar for samferdselssektoren i Vestland generelt og for trafikktryggleik spesielt gjennom høvesvis ny Regional transportplan og handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025. Inntil vidare kjem satsingsområde for trafikktryggingssarbeidet fram av budsjettdokumentet for 2021, under kapittel 6.3 «Investeringsprogram fylkesvegar 2021-2024». 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 utforkøyringsulukker, og ulukker med mjuke trafikantar. Ut frå dette vil Vestland fylkeskommune i kommande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

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

Sjølv om det i budsjettdokumentet er vinkla inn mot fysiske tiltak, vil satsingsområda også gjelda for førebyggjande og trafikantretta ts-arbeid, så vel som for organisatoriske tiltak/systemtiltak som «Trafikksikker kommune». Sistnemnte treff godt innanfor satsingsområdet for trafikksikringsarbeid i kommunane».

Vidare er Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021 eit sentralt dokument for ts-arbeidet i Vestland fylkeskommune. Den nasjonale tiltaksplanen er ein handlingsplan under Nasjonal transportplan (NTP) og er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar. Med planen følgjer ei rekke tiltak fordelt på dei ulike partane. Tiltaka skal sikra stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skada i 2030 - ein reduksjon på 60 prosent, samanlikna med snittet for perioden 2012-2015. Tilsvarende måltal for Vestland er maksimalt 44 drepne og hardt skadde i 2030.



Figur 1: Ulykkesutvikling etter vegkategori t.o.m. 2019, og målkurve for Vestland fylke fram mot 2030.

Vedtakskompetanse

I følgje punkt 3.6.1 i budsjettreglementet i gjeldande budsjettdokument, har FTU «mynde til å fordele løyvinga på løyvingsnivå FTU-midlar på ulike tilskotsordningar samt mynde til å tildele tilskot innafør sitt ansvarsområde». FTU har i sitt reviderte reglement (fastsett av fylkestinget 29/9-20, politisk sak 111/2020) fått mynde til å vedta tildeling av tilskot frå ordningane til trafiktrygging. FTU har *ikkje* fått mynde til å fordele løyvingane til løyvingsnivået FTU-midlar. Her gjeld framleis punkt 3.2 i reglement for økonomiforvaltninga, som gir dette myndet til hovudutval for samferdsel og mobilitet. Her heiter det seg at hovudutvala har «mynde til innanfor sitt budsjett- og ansvarsområde å gjere endringar i og mellom løyvingsnivåa i driftsbudsjettet slik det går fram av budsjettreglement og dei årlege budsjettvedtak». Også i 2020 hadde me denne motstriden mellom budsjettreglement og utvalsreglement. I slike tilfelle er det utvalsreglementa som gjeld. Vedtakskompetanse i denne saka ligg såleis til hovudutvalet.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

FTU-midlane vert fastsett i fylkesbudsjettet. SAMO gjer vedtak for vidare fordeling av FTU-midlane på ulike tiltak og satsingar.

Klima:

Trafikktryggingsarbeidet gir viktige bidrag i arbeidet for ei meir klimavenleg reisemiddelfordeling, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å ta beina eller sykkelen fatt.

Folkehelse:

Trafikktryggingsarbeidet kan bidra positivt til folkehelsa, både ved at dei gir færre skadde og drepne i trafikkulykker, og ved at trygge trafikantar og trafikkmiljø fremjar fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Trafikktryggingsarbeidet støttar opp om mål for klima og miljø (sjå klima over), og for lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Framlegg til fordeling av FTU-midlane

Fylkesdirektøren føreslår følgjande fordeling av FTU-midlane:

Forslag til fordeling av FTU-midlar 2021			
Post	Budsjett 2020	Forslag 2021	Kommentar
Tilskot til trafikktryggingsaktivitetar	2 000 000	2 000 000	<i>Fastsett i SAMO 12/1-21.</i> Mindreforbruk i 2020. Usikkert behov i 2021.
Tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar	1 000 000	1 300 000	<i>Fastsett i SAMO 12/1-21.</i> Behovet større enn ramma i 2020.
Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak	5 604 000	10 600 000	<i>Fastsett i SAMO 12/1-21.</i> Nye retningslinjer tilpassa ekstraløyvingar
Trygg skuleveg/Hjertesone og punktutbetring	5 000 000	-	Vert del av ordninga for fysiske ts-tiltak
Aktivitetsmidlar Trygg Trafikk	1 300 000	1 450 000	
Prosjekt Hjertesone	500 000	250 000	
Trafikksikkerheitsprisen	50 000	50 000	
Kunnskap, kompetanse og kampanjar	350 000	350 000	
Forpliking til Kvam herad i samband med Trafikksikker kommune-arbeidet	75 000	-	Eingongssum i 2020. Ikkje aktuelt i 2021.
Felles ts-arrangement for avgangselevane i vgs.	150 000	150 000	
Refleks	351 000	250 000	
Trygg Trafikk - driftskostnadar (reise, kontorhald osv.)	300 000	300 000	
Diverse	100 000	118 000	
Totalsum	16 780 000	16 818 000	
Vedtatt ramme for FTU-midlane	16 376 000	16 818 000	
Overførte tilskotsmidlar frå førre år	404 000	-	Utgått praksis.
Samla til disposisjon	16 780 000	16 818 000	

Om forslaget

Vidare vert dei ulike postane under FTU-midlane presentert, saman med dei vurderingar som ligg til grunn for fylkesdirektøren sitt forslag. Postane vert sett i samanheng med fylkeskommunen sine

satsingsområde, og med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg. For tilskotsordningane vart det fastsett økonomiske rammer i SAMO 12. januar 2021 (politisk sak 2/2021).

Tilskot til trafiktryggingsaktivitetar

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikksikringsarbeid i kommunane*. Det er vidare tett kopla til Nasjonal tiltaksplan og innsatsområde *Barn (0-14 år)*, der det heiter at fylkeskommunane «skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjonar til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdningar hos barn og unge».

Med ordninga ønskjer me å nå breitt ut og treffa dei som engasjerer seg i førebyggjande og trafikantretta trafiktryggleiksarbeid kringom i fylket. Kommunar, skular og barnehagar (inkludert FAU), lag og foreiningar, organisasjonar, institusjonar og aksjonsgrupper kan søka om tilskot. Forutan sjølve aktivitetane som tilskotsordninga støttar, gir også denne ordninga oss moglegheita til å bidra til engasjement og gode ambassadørar for trafiktryggleiksarbeidet.

Aktivitetar som skjer i kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-arbeidet vert prioritert ved tildeling. Dette gjeld også for aktivitetar som ikkje er i regi av kommunen sjølv. Det er eit mål, mellom anna gjennom Nasjonal tiltaksplan, at fleire kommunar siktar seg inn mot ei godkjenning som Trafikksikker kommune. Ordninga gir også prioritet til frivillige organisasjonar som driv med kontinuerleg og regionalt forankra trafiktryggingsarbeid. Denne prioriteringa sikrar meir føreseieleg finansiering for organisasjonar som er viktige drivkrefter i det frivillige ts-arbeidet.

Tilskotsordninga har to årlege tildelingar. Etter siste tildeling i 2020 sto det att eit mindreforbruk på 369.300 kr. Dette vart tilført ramma til tilskotsordninga for kommunale trafiktryggingsplanar. I det spesielle året me har vore gjennom, har mange tilskotsmottakarar måtte avlysa eller utsetta aktiviteten dei har planlagt. Me vil framleis måtte forholde oss til korona-situasjonen i 2021, og det vil kunna få konsekvensar for aktivitetsnivået i det lokale trafiktryggingsarbeidet. Fylkesdirektøren fremma likevel for SAMO i møtet 12. januar 2021 å halda på den same ramma for tilskotsordninga som i 2020. Ordninga er meir etablert no, og forhåpentleg vil me nå ut til nye potensielle søkjarar. I tråd med tilrådinga fastsette SAMO ramma til 2 mill. kr.

Tilskot til kommunale trafiktryggingsplanar

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikksikringsarbeid i kommunane*. Det er vidare tett kopla til Nasjonal tiltaksplan og innsatsområde *Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner*, der det heiter at fylkeskommunen «vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner». Søknadsfrist for ordninga i 2021 er 1. april.

Tilskotsordninga legg stor vekt på eit tydeleg kommunalt eigarskap til planprosessen, brei medverknad og god politisk og administrativ forankring av planarbeidet. Det er sett ei øvre grense for tilskot på kr. 150.000 per tildeling, med krav om eigendel på minst 50 prosent.

I 2020 hadde me tolv søkjarar til tilskotsordninga, og delte ut heile ramma samt mindreforbruket frå ordninga for ts-aktivitetar til arbeidet med kommunale ts-planar - til saman 1.369.300 kr. Om me føreset at kommunane reviderer planane kvart fjerde år, vil det i snitt vera i underkant av 11 kommunar som startar ein ts-planprosess kvart år. I realiteten vil søkjartalet variere frå år til år. Historisk sett har ikkje alle kommunar revidert planane sine ein gong per planperiode. Tilskotsordninga har ei øvre grense for tilskot per søknad på 150.000 kr, og det er eit krav om kommunal eigendel på 50 prosent. Vanlegvis søker ikkje alle om maks tilskotssum. SAMO fastsette ei ramme på 1,3 mill. kr. til tilskotsordninga (12/1-21).

Tilskot til fysiske trafiktryggingstiltak

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikksikringsarbeid i kommunane*. Gjennom tildelingar frå tilskotsordninga bidrar også tiltaket inn mot satsingsområda *møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strom og mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg*. Målgruppa for tilskotsordninga er kommunane i Vestland fylke. Tilskotsordninga har som mål å styrka trafiktryggleiken 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 trafiktrygging og har oppdaterte ts-planar. Det er stilt krav om oppdatert ts-plan for å kunna søka støtte frå ordninga.

I 2020 vart det sett av 5,6 mill. kr. til tilskotsordninga. Ordninga skal ha ei årleg tildeling, men det var få søknadar til den opphavlege tildeling, så ordninga vart lyst ut på nytt. SAMO etterlyste meir fleksible retningslinjer, som gjorde det mogleg å tildela større tilskot enn det maksimumspå

250.000 kr tillét. Reviderte retningslinjer er no på plass, og gjer det mogleg å tilpassa øvre grense for tilskot til storleiken på ramma for ordninga. Ved tilføring av ekstra midlar til ramma vil ein auka maksgrensa, og tilskotsordninga vert slik meir attraktiv for kommunane. Tilskotsordninga er lyst ut med ei øvre grense for tilskot på 1 million kroner. Ut frå nye retningslinjer inneber det ei ramme på 8-12 mill. kr. SAMO fastsette i møtet 12. januar ei ramme på 10,6 mill. kr. for tilskotsordninga. Auken i høve 2020-budsjettet er knytt til at fylkesdirektøren tilrår å leggje løyvinga til trygg skuleveg/Hjertesone og punktutbetring (5 mill. kr.) inn i tilskotsordninga.

Aktivitetmidlar Trygg Trafikk

På tampen av 2020 signerte Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk ny samarbeidsavtale som fører vidare forpliktingane frå samarbeidsavtalene dei to gamle fylka hadde med Trygg Trafikk. Statens vegvesen var part i dei gamle avtalene, men er førebels ikkje part i den nye avtalen.

I samarbeidsavtala forpliktar fylkeskommunen seg til kvart år å løyva aktivitetmidlar (midlar til tiltak) til Trygg Trafikk, samt driftsmidlar som skal dekkja reise-, kontor- og administrasjonskostnader. Aktivitetmidlane skal nyttast i tråd med fylkeskommunen sitt vedtak. Søknad frå Trygg Trafikk om aktivitetmidlar vert omtalt i eiga sak. I søknaden går det fram kva for type aktivitetar som skal gjennomførast det gjeldande året. Trygg Trafikk jobbar mellom anna mykje med aktivitetar knytt til godkjenningsordninga Trafikksikker kommune og kommunane som inngår i ordninga, og med å sikra god trafikkopplæring for barn og unge.

I 2020 søkte Trygg Trafikk om 1,3 mill. kr og fekk dette innvilga. I år søker dei om 150.000 kr meir, mellom anna pga. auka behov innan refleks og arbeidet med Trafikksikker kommune.

Fylkesdirektøren foreslår at Trygg Trafikk får innvilga 1,45 millionar kroner i aktivitetmidlar for 2021, slik dei søker om.

Hjertesone-prosjektet i Bergen

Hjertesone-prosjektet i Bergen bidrar til satsingsområde *mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg*. Fylket er engasjert i prosjektet gjennom økonomisk bidrag, deltaking i prosjekt- og styringsgruppe. Bystyret i Bergen kommune fatta i oktober 2016 vedtak om at det skal verta etablert Hjertesone på alle dei 66 kommunale barneskulane i kommunen, samt at skulane skal ha utarbeidd kvar sin ts-plan. Kommunen er første i landet til å fatta eit slikt vedtak. Hjertesone-prosjektet definerer prosjektmåla slik:

«Målet er å redusera biltrafikken, hovudsakleg foreldrekøyring, samt at flest mogeleg barn skal gå og sykle til skulen. Dei barna som må køyrast skal settast av på trygge av- og påstigningsplassar utanfor hjertesona. Alle barneskular i Bergen skal ha definert og markert hjertesone og utarbeida trafikksikringsplan innan utgangen av 2020.»

Hjertesone-prosjektet fekk tilsett ein prosjektleiar i 2018. Prosjektleiinga har Trygg Trafikk hatt ansvar for. Hordaland fylkeskommune bidrog både i 2018 og 2019 med 500.000 kr. til prosjektet, og Bergen kommune gjekk inn med tilsvarande. Prosjektperioden vart forlenga ut 2020, og økonomisk bidrag frå Vestland fylkeskommune (framleis 500.000 kr) vart tatt frå FTU-midlane. Planen var opphavleg å ferdigstillast prosjektet i fjor, men korona-utbrotet i mars sette synfaringar og møte på skulane på vent. Utrullinga av Hjertesone på skulane vart med dette forseinka i sju månader. SAMO gjorde 25. november 2020 (PS 104/2020) vedtak om å støtta ei forlenging av Hjertesone-prosjektet med ei løyving på 250.000 kr i 2021, for å sikra ferdigstilling av prosjektet. I vedtaket bad hovudutvalet om at løyvinga vart innarbeidd i sak om fordeling av FTU-midlar for 2021.

Trafikktryggingsprisen

Begge dei to gamle fylkeskommunane delte ut trafikktryggingspris til kommunar, lag, foreiningar eller andre som har utmerka seg innan trafikktryggingsarbeidet. Vestland sin eigen trafikktryggingspris vart delt ut for første gong under trafikktryggingskonferansen i november 2020. Prisvinnar var Bergen kommune, og dei vann pris nettopp for Hjertesone-prosjektet. Fylkesdirektøren foreslår å vidareføra pengepremien på same nivå som i 2020, det vil seie på 50.000 kr.

Kunnskap, kompetanse og kampanjar

Tiltaket ligg som ein del av satsingsområde trafikksikringsarbeid i kommunane, men kan også ha relevans for dei andre satsingane. Dette er ein samlepost for tiltak som kan auka kunnskapen, kompetansen og merksemda kring viktige trafikktryggingsspørsmål i fylket. Posten kan gi finansiering til konferansar, kurs, fagdagar, kampanjar og prosjekt som har som føremål å auka kunnskapen om ts-utfordringar.

Trafikktryggingskonferansen utgjer ein viktig del av dette arbeidet. November 2020 vart den første konferansen for Vestland gjennomført. Som så mykje anna i fjoråret vart konferansen arrangert i digital utgåve. Konferansen er etterfølgjaren etter FTU Hordaland sin trafikktryggingskonferanse, som vart arrangert frå 2011 og fram t.o.m. 2019. Hordalands-konferansen har vore ein viktig møteplass for folk som jobbar med trafikktrygging i kommunane, Statens vegvesen, Politiet, med fleire. Konferansen har kopla fagpersonar saman på tvers av kommunar og etatar, og gitt fagleg påfyll. Ambisjonen er å skapa ein tilsvarande møteplass med Vestland sin konferanse. Ein fysiske konferanse vil då vera å føretrekkja, når smittesituasjonen tilseier at det er forsvarleg.

Det kan også vera aktuelt at fylkeskommunen koordinerer ulike fagdagar og samlingar som går i djupna på aktuelle tema. Aktuelle fagdagar/samlingar kan til dømes vera:

- Inspirasjonsdag om trafikktryggingssplanar for kommunar utan gyldig ts-plan
- Fagdag om Hjertesone for kommunetilsette og konsulentar
- Fagdag/kurs om ts-kvalitetssikring i arealplanar for planleggarar i kommunane
- Nettverkssamling for ts-kontaktar i kommunane

Fylkesdirektøren vil i 2021 planlegga for gjennomføring av ei fagdag/temasamling med tilsette i kommunane som hovudmålgruppe. Vidare vil fylkesdirektøren starta arbeidet med å planlegga ein trafikantretta kampanje, med mål om å påverka til trygg ferdsel.

Det er vidare aktuelt å nytta midlar til utarbeiding av kunnskapsgrunnlaget for handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025.

Fylkesdirektøren føreslår ei ramme på 350.000 kr for 2021.

Felles trafikktryggingss-arrangement for avgangselevane i vidaregåande skule

Russen er ei risikogruppe når det gjeld fare for trafikkulykker. Arbeid opp mot avgangselevane er ein viktig del av fylkeskommunen sitt trafikktryggingssarbeid. Dei siste åra har fylkeskommunen, saman med andre offentlege aktørar som politi, Statens vegvesen og fleire, jobba breitt og koordinert opp mot russen, med gode resultat. I det førebyggjande ts-arbeidet har russearrangementet i Grieghallen vore for ein institusjon å rekna. Arrangementet, som dei siste åra har vore ei felles satsing mellom Hordaland fylkeskommune og Trygg Trafikk, m. fl., har vore arrangert sidan 1989, med gode tilbakemeldingar. I 2020 vart arrangementet diverre avlyst, grunna korona.

Det er ønskeleg at arrangementet vert vidareført som eit viktig fellesarrangement og verdiseminar for ungdommen i russetida. Frå fylkeskommunen er det avdeling for opplæring og kompetanse som er involvert i planlegging og gjennomføring. Usikkerheita kring korona-situasjonen gjer at dei, saman med Trygg Trafikk, planlegg for ein digital gjennomføring, mellom anna med førehandsinnspelning av filmar og utforming av materiell som kan nyttast av alle dei vidaregåande skulane.

Med store avstandar kan det verta utfordrande å sikra god deltaking frå heile fylket på eit fysisk arrangement. Årets alternative gjennomføring kan visa seg å vera ein god måte å gi alle avgangselevane i fylket eit like godt tilbod. Fylkesdirektøren føreslår at det vert sett av kr. 150.000 til fellesarrangementet for avgangselevane.

Refleks

Vestland fylkeskommune har saman med Trygg Trafikk hatt ei satsing på refleksbruk, både gjennom kampanjar og refleksutdeling. Me vurderer refleks som eit godt og praktisk trafikktryggingstiltak, som også gir positivt kontakt med publikum om fylkeskommunalt ts-arbeid. Det er stor etterspurnad etter refleksar. Skular, barnehagar, helsestasjonar, politi og lokale grendelag og foreldregrupperingar ønskjer refleksar, og leitar etter plassar å få dette. Det vart sett av ein raus sum til refleks i 2020, og refleksar vart sendt ut i tusental. Behovet for midlar er ikkje like stort i 2021. Fylkesdirektøren føreslår at det vert sett av 250.000 kroner til refleks.

Diverse

Fylkesdirektøren føreslår at det vert sett av kr. 118.000 i ein 'diverse'-post. Denne skal mellom anna dekkja medlemskontingent til Trygg Trafikk, annonsering av tilskotsordningane og trafikktryggingsprisen og ulike mindre kostnader som måtte dukka opp, og som vedkjem ts-arbeidet.

Trygg Trafikk - driftsmidlar

Som nemnt under «Aktivitetsmidlar Trygg Trafikk» har fylkeskommunen ei forplikting overfor Trygg Trafikk for å dekkja regionkontoret sine driftsutgifter. Driftsmidlane Trygg Trafikk søker skal dekkja reise-, kontor- og administrasjonskostnader. Driftsmidlane inngår i FTU-midlane. Trygg Trafikk har anslått sitt behov for driftsmidlar til kr. 300.000 i 2021. Dette er på same nivå som i 2020. For detaljar om driftskostnader, sjå vedlegg til eiga sak om aktivitets- og driftsmidlar for Trygg Trafikk. Fylkesdirektøren rår til at det vert sett av kr. 300.000 til føremålet, i tråd med søknad.

Konklusjon

FTU-midlane er ein mindre post på fylkesbudsjettet, men likevel viktige midlar som skapar mykje aktivitet, særleg innanfor det førebyggjande og haldnings- og åtferdsretta arbeidet. Tilskotsordningane er viktige for mange kommunar, og andre som har kunna søkt om tilskot. Framlegget til fordeling er i stor grad ei vidareføring av fjorårets budsjett og satsingar. I saka syner fylkesdirektøren korleis satsingane er knytt til dei definerte satsingsområda for trafikktryggingsarbeidet i budsjettsaka, og til dei fylkeskommunale tiltaka i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg. Det pågåande arbeidet med eit handlingsprogram for trafikktrygging vil leggja føringar for framtidige satsingar, når dette er på plass. Fylkesdirektøren legg med dette fram sitt framlegg til fordeling av resterande FTU-midlar, som står att etter fastsetting av rammene for tilskotsordningane i SAMO 12/1-21.