

Møteinnkalling

Utval:	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
Møtestad:	Fjernmøte
Dato:	03.02.2021
Tid:	Kl. 12:15

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

Program:

- Kl. 12:15 - 12:30 Opning av møte ved leiar Inge Fiskvik
- Kl. 12:30 - 13:00 Orientering - ved Kari Louise Elster Moen - avdeling for infrastruktur og veg
- Kl. 13:00 - 13:30 Orientering - ved Torill Klinker - regional transportplan
- KL. 13:30 -13:40 Pause
- Kl. 13:40 - 14:00 Orientering - ved Lars-Erik Sundal -opprop av haldeplass på buss.
- KL. 14:00 - 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 Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Inge Fiskvik
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 i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 02.12.2020	2020/77152	
	Referatsaker		
RS 1/21	Pilotprosjekt for elsparkesyklar i Bergen kommune	2019/101	
RS 2/21	Utgreiing av bestillingstransport i Nordfjord	2020/77152	
RS 3/21	Båtanbod rutepakke 3 - opsjon universell utforming	2020/77152	
RS 4/21	Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - Løypemelding og hovudmål	2020/77152	
RS 5/21	Orienteringar og diskusjon kring møteplanen 2021	2020/77152	
	Politiske saker		
PS 1/21	Føringar ved utleige av fylkeskommunale fortau til uteservering i Bergen	2021/804	

Godkjenningssaker

GK 1/21 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksnr: 2020/77152-12
Saksbehandlar: Arild Knapskog

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	2/21	03.02.2021

Godkjenning av møteprotokoll frå møte i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 02.12.2020

Møtebok frå møte i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne den 02.12.2020 er lagt ved saka.

Møteprotokoll

Utval:	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
Møtestad:	Fjernmøte/videomøte
Dato:	02.12.2020
Tid:	10:00-15:20

Følgjande faste medlemmer møte:

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

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Ingen		

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Ingen		

Følgjande medlemmer melde ikkje forfall:

Namn	Møtte for	Representerer
Anita Helen Hammerseth Æsøy	Medlem	

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Lotte Karoline Lynngård	Møtesekretær/rådgevar

Merknader

Det var åtte medlemmer tilstades

GK 11/20 fekk feil namn ved ein inkurie. Det skal stå «Godkjenning av innkalling og sakliste», og er nå rettet

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 11/20	Godkjenning innkalling og sakliste		
GK 12/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 21.10.2020	2019/130	
	Referatsaker		
RS 39/20	Sluttrapport kartlegging av tilgjengelegheit på turvegar i Vestland 2020	2020/48780	
RS 40/20	Innspel til Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025	2020/62195	
RS 41/20	Informasjon om budsjett og rekneskap for Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 2020	2020/77152	
RS 42/20	Aktivitetar hausten 2020: Samlingar som rådet har vore med på å arrangere for kommuneråd i Vestland	2020/77152	
RS 43/20	Orientering frå leiar om innlegg ved plankonferansen i Vestland om klima og folkehelse	2020/77152	
	Politiske saker		
PS 22/20	Forslag til ny forskrift for transportordninga for menneske med nedsett funksjonsevne (TT-ordninga) i Vestland	2020/44001	
PS 23/20	Møteplan for 2021 - Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	2020/77152	
PS 24/20	Budsjett 2021/økonomiplan 2021-2024 - arbeidsdokument 6/20	2020/75517	
PS 25/20	Organisatorisk arbeid i forkant av møta i 2021	2020/77152	
PS 26/20	Fråsegn til fylkesrådmannen		

Godkjenningssaker

GK 11/20 Godkjenning innkalling og sakliste

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Saka fekk feil namn ved ein inkurie. Det skal stå «Godkjenning av innkalling og sakliste»

Sak PS 26/20 Fråsegn til fylkesrådmannen vart satt på saklista.

Innkalling og sakliste vart godkjend med dei merknadar som vart nemnd over.

GK 12/20 Godkjenning av møteprotokoll frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 21.10.2020

Møtebok frå møte i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne den 21.10.2020 er lagt ved saka.

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Møteprotokollen frå møte 21.10.20 vart godkjent utan merknader.

Referatsaker

RS 39/20 Sluttrapport kartlegging av tilgjengelegheit på turveggar i Vestland 2020

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

RS 39/20 vart referert

RS 40/20 Innspel til Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

RS 40/20 vart referert.

RS 41/20 Informasjon om budsjett og rekneskap for Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 2020

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

RS 41/20 vart referert.

RS 42/20 Aktivitetar hausten 2020: Samlingar som rådet har vore med på å arrangere for kommuneråd i Vestland

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

RS 42/20 vart referert.

RS 43/20 Orientering frå leiar om innlegg ved plankonferansen i Vestland om klima og folkehelse

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

RS 43/20 vart referert.

Politiske saker

PS 22/20 Forslag til ny forskrift for transportordninga for menneske med nedsett funksjonsevne (TT-ordninga) i Vestland

Forslag til innstilling

1. Med heimel i Storstingshandsaming 10. april 1986 og privat autonomi, vert ny forskrift for transportordninga for menneske med nedsett funksjonsevne (TT-ordninga) i Vestland, vedteken.
2. Den nye forskrifta trer i kraft 1.1.2021.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 25.11.2020

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag til utsetjing:

«Saka vert utsett. Hovudutvalet ber om at administrasjonen utarbeider nytt framlegg til forskrift basert på følgjande:

- At forskrifta sikrer rett til tilrettelagt transport og for born under 10 år.
- At forskrifta sikrar rett til tilrettelagt transport for personar som ikkje har høve til å nytte eksisterande kollektivtransport, både på kort og lang sikt.
- At forskrifta sikrar rett til tilrettelagt transport der det er lite tilfredsstillande eller manglande kollektivtransport.
- At personar med varig funksjonsnedsetting ikkje treng søke på nytt.
- At personar med transportstøtte frå NAV ikkje får reduksjon i den fylkeskommunale kvoten»

Avrøysting utsetjingsforslag

Djuvik sitt forslag fekk 3 røyster (Frp og FNB) og fall.

Trude Brosvik (Krf) sette fram slikt forslag:

«Endring:

Paragraf 2.b: sette punktum etter «ordinære kollektive rutetilbod» Stryk resten.»

Arve Helle (A) sette på vegner av A, Sp, Krf, MDG og SV fram slikt forslag:

«Alternativ setning i §2:

Manglande rutetilbud vert ikkje vektlagt i søknaden. Som hovudregel vert heller ikkje vanskar med å bere varer, bagasje eller anna mellom heim og haldeplass, eller bratte bakkar/lang veg til haldeplass vektlagt.»

Arve Helle (A) sette på vegner av A, Sp, Krf, MDG og SV fram slikt forslag:

«Endring i § 4, andre avsnitt:

Brukarar får godkjenning for 10 år for varig sjukdom/nedsett funksjonsevne.»

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Endring av paragraf 2a: 2 år vert endra til 1 år

Endre Paragraf 2c til: Brukarar vert godkjend utan hensyn til alder

Paragraf 2: erstatte siste setning med: Manglande rutetilbud kan i særskilte høve vektleggast

Endre paragraf 4 til: Brukarar får godkjenning for 1 år for mellombels sjukdom/nedsett funksjonsevne, eller når det er tvil om sjukdom/nedsett funksjonsevne er varig. Brukarar får godkjenning for 10 år for varig sjukdom/nedsett funksjonsevne. Brukarar med varig sjukdom/nedsett funksjonsevne som er utan utsikter til betring av tilstanden kan få livsvarig godkjenning. Brukarar kan søkja om fornya godkjenning før godkjenningsperioden er over.

Paragraf 5: Nest siste avsnitt vert fjerna (støtte frå NAV)»

Avrøysting

Djuvik sitt forslag fekk 6 røyster (Frp, H og FNB) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Helle sitt forslag til alternativ setning i § 2 vart vedteke mot 2 røyster (Frp).

Helle sitt forslag til endring i § 4 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Med heimel i Stortingshandsaming 10. april 1986 og privat autonomi, vert ny forskrift for transportordninga for menneske med nedsett funksjonsevne (TT-ordninga) i Vestland, vedteken med desse endringane:

-Alternativ setning i § 2: Manglande rutetilbod vert ikkje vektlagt i søknaden. Som hovudregel vert heller ikkje vanskar med å bere varer, bagasje eller anna mellom heim og haldeplass, eller bratte bakkar/lang veg til haldeplass vektlagt.

-Paragraf 2.b: sette punktum etter «ordinære kollektive rutetilbod» Stryk resten.

-Endring i § 4, andre avsnitt: Brukarar får godkjenning for 10 år for varig sjukdom/nedsett funksjonsevne.

2. Den nye forskrifta trer i kraft 1.1.2021.

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Forslag

1. **Inge Fiskvik, FFO**, sette fram slikt forslag:

«RMNF ber om at følgende innspill tas inn i forslag for ny forskrift: Endring av § 5 andre ledd bokstav a) til «(...) blinde/svaksynte med ein visus på 0,33 eller lågare får tildelt 1.3 x grunnbeløpet" (Dette for at fylket skal forholde seg til WHO's klassifikasjon på synshemming, og at andre fylker følger denne malen)»»

2. **Inge Fiskvik, FFO**, sette fram slikt forslag:

«RMNF vil fjerne aldersgrensen nevnt i forskrift om tt-ordning i Vestland § 2 første ledd bokstav c. Stryke at søker må være 10 år»

3. **Inge Fiskvik, FFO**, sette fram slikt forslag:

«Endring av § 5: «Søkjar som disponerar bil innkjøpt med støtte frå NAV skal ikkje verte trekt av sin kvote til den fylkeskommunale tt-ordningen.»»

4. Det vart fremma følgjande **felles** forslag på vegner av rådet:

«RMNF er usikker på kva siste setning i §5 med justering av tildeling vil bety for føreseieleg tildeling for brukaren, og brukaren sitt behov for å kunne planlegge.»

Protokollmerknad: **Inge Fiskvik, FFO**, sette fram alternativt forslag til forslag 3: «Endre § 5 tredje ledd, ved å fjerne del av følgjande setning: «eller som får grunnstønad til transport frå NAV.»»

Avrøysting

1. Fiskvik sitt forslag vert samrøystes vedteke
2. For: Bente Underthun (SAFO), Sigrid Rønneberg (SAFO), Inge Fiskvik (FFO). Mot: Kjell Håland (A), Egil Bru Overaa (FFO), Gunn Mongstad (SP), Trude Brosvik (KrF), Gunnar Moland (H). Resultat: Rådet stemte imot dette forslaget.

3. For: Bente Underthun (SAFO), Egil Bru Overaas (FFO), Sigrid Rønneberg (SAFO), Inge Fiskvik (FFO). Mot: Kjell Håland (A), Gunn Mongstad (SP), Trude Brosvik (KrF), Gunnar Moland (H). Resultat: Rådet stemte for dette forslaget, jf. Reglement for saksbehandling, nr 16, der møteleiar sin røyst er avgjerande ved likt stemmetal.
4. Det felles forslaget vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne kjem med følgjande uttale:

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ber om at følgjande innspel takast inn i forslag for ny forskrift: Endring av § 5 andre ledd bokstav a) til: «(...) blinde/svaksynte med ein visus på 0,33 eller lågare får tildelt 1.3 x grunnbeløpet.» (Dette for at fylket skal forholde seg til WHO's klassifikasjon på synshemming, og at andre fylker følgjer denne malen).

Endring av § 5 tredje ledd: «Søkjar som disponerar bil innkjøpt med støtte frå NAV skal ikkje verte trekt av sin kvote til den fylkeskommunale tt-ordningen.»

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne er usikker på kva siste setning i § 5 med justering av tildeling vil bety for føreseieleleg tildeling for brukaren, og brukaren sitt behov for å kunne planlegge.

Protokollmerknad: Dei som stemte mot forslag 3 ønska følgjande forslag: «Endre § 5 tredje ledd, ved å fjerne del av følgjande setning: «eller som får grunnstønad til transport frå NAV».»

Kjell Håland (A), Gunn Mongstad (SP), Trude Brosvik (KrF), Gunnar Moland (H).

PS 23/20 Møteplan for 2021 - Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Forslag til vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek det framlagde forslag til møteplan for året 2021 for rådet sine møter slik den ligg føre.

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Inge Fiskvik, FFO, sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å gi leiar i samråd med sekretær mynde til å fastsette møtedatoar.»

Avrøysting

Forslaget vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å gi leiar i samråd med sekretær mynde til å fastsette møtedatoar.

PS 24/20 Budsjett 2021/økonomiplan 2021-2024 - arbeidsdokument 6/20

Forslag til innstilling

Budsjettdokumentet som vist i vedlegg til arbeidsdokument 6/20 er finansutvalet sitt framlegg til årsbudsjett 2021 og økonomiplan 2021 -2024 for Vestland fylkeskommune med desse endringane:

Saksprotokoll i administrasjonsutvalet - 18.11.2020

Natalia Golis, MDG, sette fram slikt forslag:

Administrasjonsutvalet tek saka til vitande.

Avrøysting

Golis sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til finansutvalet

Administrasjonsutvalet tek saka til vitande.

Saksprotokoll i finansutvalet - 19.11.2020

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Tiltak	Meirutg./mindreinni.	Meirinnt./mindreutg
Ferjekompensasjon	55000000	
Skule-fond	15000000	
Miljøkoordinatorar	13000000	
TAF/YSK	2000000	
Toppidrett	600000	
Sommarskule/leksehjelp	1100000	
Ladestasjon langs fylkesvei	2000000	
innfartsparkering	6000000	
KODE	1100000	
Reklame buss/ferge		20000000
Administrativt innsparingsprogram		25000000
Sjølvsprofilering, halvårsverknad		7700000
Utsetje merking av bussar		5000000
Skulepsykologar		2900000
Vaksine		2100000
Skulefrukost		10000000
Elev-PC, eigenandel		1900000
Oppfylling av klassar		5000000
Ressurs til bibliotekar + stilling koordinator skulebibliotek		1200000
Disposisjonsfond		15000000
Total	95800000	95800000

Tilleggsframlegg investeringar fylkesvegar:

Tal i 1000 kr.

Prosjekt: Svelgen-Indrehus		
Totalt 2021-2024: 1 450 000		

2021	2022	2023	2024
10 000	500 000	500 000	440 000
Finansiert med lån.			

Prosjekt: Atløysambandet			
Totalt 2021-2024: 1 000 000			
2021	2022	2023	2024
10 000	330 000	330 000	330 000
Finansiert med lån/ferjeavløysingsordninga.			

Terje Søviknes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Det vert ikkje budsjettert med auka inntekt frå fergekompensasjonsordninga på 55 mill kr før evt. Stortinget har vedtatt dette. Avsetning til disposisjonsfond vert redusert med 55 mill kr i 2021.

2. På område for Hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) gjer Finansutvalet følgjande prioriteringar;

Udisponert A-dok 6/20 kr 89,8 mill (ligg på Veg - drift og vedlikehald)

Bruk av diesel i staden for biodiesel buss kr 23,5 mill

Utsette omprofilering Kringom kr 7 mill

Sum disponibel kr 120,3 mill

Kollektiv

Ikkje fjerne takstkompensasjon for ungdomskort i kommersielle ruter kr 15 mill

Ikkje takstauke buss og bane med 1% prisstigning kr 10 mill

Ikkje fjerne arbeidskjøring innan TT-ordninga kr 3 mill

Sum kr 28 mill

Infrastruktur og veg

Ingen innsparingstiltak blir gjennomført, ref. tabell s 77 vedlegg A-dok 6/20 kr 71,8 mill

Ytterlegare auke i dekkelegging veg kr 20,5 mill

Sum kr 92,3 mill

3. Udisponert Hovedutval kultur, idrett og integrering (KULI) på kr 2,6 mill vert sett av til Tilskot U23 EM friidrett i Bergen 2021.

4. Udisponert Hovedutval for næring kr 2,4 mill vert sett av til Prosjekt Marin satsing.»

Knut Inge Andersen (FNB) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

FNB legg posisjonen sitt budsjettframlegg til grunn med følgjande endringar:

Driftsbudsjett

Mål : oppnå nullvekstmål. sikre utbetaling av belønningssmidlar i byveksttalen

Verkemiddel : prisnivå kollektiv redusere med 2,0 %

Budsjett : takstar i 2021 på buss og bane

Kostnad : 20 MNOK

Gratis innfartsparkering : 6 MNOK

Inndekning : Erstatte biodiesel med autodiesel på buss : 23,5 MNOK

Ikkje båtturistrute til Flåm sommaren 2021 : 3,0 MNOK

Investeringsbudsjett

Mål : Rassikring. Tokagjelet ny veg - finansiering og byggjing.

Budsjett : +200 MNOK (40 MNOK 2022, 80 MNOK 2023, 80 MNOK 2024)

Inndekning : -200 MNOK frå Bybanen steg 5 (40 MNOK 2022, 80 MNOK 2023, 80 MNOK 2024)

Investeringsmidlar planlagt til 'Framtidige bompengeprojekt' Tokagjelet, Kvinnheradpakken og utvida Bømlopakke blir samla på 1 bompengefritt prosjekt (Tokagjelet). Samla investeringsmidlar er 160 MNOK (10 MNOK 2021, 50 MNOK 2022, 50 MNOK 2023, 50 MNOK 2024)

Mål : Rassikring. FV 609 Askvoll - Førde v. Hundsåna

Budsjett : 500 MNOK (250 MNOK 2023) År 2024 (250 MNOK 2024)

Inndekning : Sal av fylkeskommunen sitt bybanemateriell (investert totalt 850 MNOK). Antatt salsverdi 500 MNOK (2023).»

Aleksander Øren Heen (Sp) sette på vegner av Sp, A, MDG, V, Krf og SV fram slikt forslag:

1. Finansutvalet syner til protokollen frå møte i finansutvalet 19.10.2020, og vedtakspunkt 7 der følgjande auke i sektorrammene vart vedteke:

SAMMO 89,9 mill

KULI 2,6 mill

Næring 2,4 mill

Sum 94,9 mill

I tillegg legg finansutvalet inn følgjande salderingstiltak:

Redusert overføring til disposisjonsfondet 2,95 mill

2. Finansutvalet reverserer følgjande kutt i finansdokumentet og legg følgjande prioriteringar til grunn for auken i sektorrammene:

SAMMO:

Kollektiv	
Takstauke 1% over prisvekst	8
Fryse enkeltbillett på 39 kr.	6
Reversert takstauke ungdomskort og innføring i heile Vestland	16
Red frekvens buss/bane Bergensomr	2
Takstauke 1 bybanen	2
Kutt billett kontroll	-6
Innfartsparkering	6
SUM	34
Veg og infrastruktur	
Red trygg skuleveg	5
Red tilskotsordn	3,5
Ymse FTU	1,5

Red rydding ras/flaum	15
Steng rastepl/toalett	1
Driftskontrakter	-3
Dekkelegging	31,9
KS2 Atløysambandet	1
SUM	55,8
SUM SAMMO	89,9

KULI:

Kultur		Løyvingsnivå
U23 EM	2 000 000	Idrett og friluftsliv: Idrettsarbeid
Museumsløft 2021	600 000	Kulturarv: Museum
Stipend (kunst)	100 000	Kunst og kulturutvikling: Kunstproduksjon
Kulturelt utviklingsprogram	300 000	Kunst og kulturutvikling
Det Akademiske Kvarter	100 000	Kunstformidling: Tilskot til drift av kulturhus
Tilskotb b/u-organisasjoner	100 000	Ymse b/u-føremål
Inkludering og mangfald - prosjektstøtte	200 000	Inkludering, strategi og analyse
Stiftelsen Robin Hood-huset	100 000	Inkludering, strategi og analyse
Ettertankens dag	50 000	Inkludering, strategi og analyse
Pilegrimssenter (Selja og Bergen)	300 000	Ålmenne kulturvernføremål
Modellbibliotek	200 000	Biblioteksutvikling
Idrettscampus Bergen	500 000	Idrett og friluftsliv: Idrettsarbeid
SUM KULI	4 550 000	

Næring:

Næring (tall i mill. kr.)	

Læreplassgaranti	1,4
Kompetanseheving fiskeri	1
Oppfylling av plaststrategien	1
SUM Næring	3,4

3. Investeringsbudsjett

Finansutvalet gjer følgjande endringar i investeringsbudsjettet:

<u>Post</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>
Fv. 614 Svelgen - Indrehus			5	45
Fv. 565 Alversund bru				10
Mindre utbedringar	21,1			
Tunnelar - utbetring etter tunnelsikkerhetsforskrifta	-21,1			
Ferjeavløysing - Atløysambandet	1			
<u>Finansiering</u>				
Driftsmidlar til investering (tunnel)		10	20	30

Verbalforslag:

1	<p>Vestland fylkeskommune har eit breitt spekter av arbeidsområde. Det gir moglegheiter for både lærlingar og traineestillingar. I dag er det mange studentar som ikkje får henta ut tilstrekkeleg arbeidserfaring (korkje i studietida eller etter endt studie) før dei skal ut å konkurrere i den ordinere arbeidsmarknaden. For elevar som går på yrkesfag er det samstundes framleis for mange som ikkje får tilbod om lærlingplass. Dette er to områder der Vestland skal vere ein føregangsorganisasjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Vestland Fylkeskommune skal tilby fleire traineestillingar.</i> • <i>Vestland Fylkeskommune skal auke talet på lærlingar.</i>
2	<p>Fylkestinget syner til at det i 2020 har vore søknader på fleire breibandsutbyggingsprosjekt som ikkje har fått støtte, og at behovet er større enn løyvingane. Fylkestinget vil i komande handsaming av rekneskap 2020 setje av deler av forventa overskot til breibandsutbygging.</p>

3	<p>Fylkestinget syner til administrativt innsparingsprogram som tilrår ei innsparing i administrative kostnader i 2021 på 30 mill.kr. Fylkesrådmannen skal konkretisere dei ulike innsparingstiltaka framover.</p> <p>Som grunnlag for å konkretisere innsparingstiltaka skal fylkesrådmannen med ekstern bistand gjennomgå Vestland fylkeskommune si organisering for å sikre ein tenleg og effektiv organisasjonsstruktur, regional balanse og merksemd på digitalisering.</p> <p>Organisasjonsgjennomgangen skal mellom anna vurdere;</p> <ul style="list-style-type: none"> • organisasjonsstruktur inkl storleiken på seksjonar/einingar, kontrollspenn og omfang av lokale stabsfunksjonar inkl merkantile ressursar • fordeling av ressursar og ansvar/oppgåver mellom sentrale og lokale stabsfunksjonar i administrasjonen og ytre einingar • organisatorisk effektivitet knytt til noverande innretting med delte kompetansmiljø versus geografisk samling av ulike fagmiljø («Center of expertise») • område med potensiale for digitalisering. • det er ein føresetnad at den desentraliserte strukturen vert vidareført <p>Det er ein føresetnad at tiltak gjennomførast i dialog med tillitsvalde og innanfor arbeidsmiljølovens ramme og det er ein føresetnad at den desentraliserte strukturen vert vidareført.</p>
4	<p>Fylkestinget meiner det er viktig for den enkelte ungdom og foreldre å skape tryggleik rundt busituasjon og fritid når ein bur borte frå heimen for å ta vidaregåande opplæring.</p> <p>Fylkestinget ber fylkesrådmannen kartlegga tilhøva for hybelbuarar i Vestland og komma attande med ei sak som syner korleis ein kan betra tilhøve for hybelbuarar gjennom bruk av miljøkoordinatorar eller andre sosiale tiltak. (Innan juni 2021).</p>
5	<p>Vestland Fylkesting har ei målsetjing om at vi skal auka gjennomføring og få fleire ut i lære på yrkesfag. Særskilt viktig er det å lykkast i overgangen frå vg2 til lærling.</p> <p>Fylkestinget ber fylkesrådmannen syta for at erfaringane frå prosjektet auka gjennomføring- fleire ut i lære frå tidlegare Hordaland og arbeidslivskontaktane i tidlegare Sogn og Fjordane,</p> <p>vert lagt til grunn for skulane og rettleiingstenestene sitt arbeid for å sikre overgangane.</p>
6	<p>Fylkestinget syner til budsjettet der elev-pc - egedel vert vidareført på kr 2 000,- og gjeld for heile Vestland.</p>
7	<p>Fylkestinget syner til at Vestland Fylkeskommune har mykje dårleg fylkesveg og det er eit stort behov for oppgradering på ei rekke vegar. Ekstra midlar på posten mindre utbetringar (21,1 mill) skal dirfor nyttast til enklare utbetringar på ulike strekningar på fylkesvegnettet kan betra</p> <p>trafikktryggleiken som til dømes sikt, kurvatur og vegbreidd.</p>
8	<p>Fylkestinget syner til at Regjeringa i sitt framlegg til statsbudsjett kutter løyvinga til oppfylling av tunnelsikkerhetsforskrifta tilsvarande 21,1 mill for 2021. Vestland fylke er mellom dei fylka i Noreg som flest tunnelar som treng oppgradering etter forskrifta. Vestland fylke er i ein svært krevjande økonomisk situasjon, der ein i åra framover skal redusere driftsbudsjett og unngå ein kritisk høg gjeldsgrad. På bakgrunn av det kan ein ikkje fortsette å nytte meir midlar til tunnelsikring enn det som vert løyvd over statsbudsjettet då dette vil gå ut over anna drifts- og investeringsoppgåver. I 2021 skal fylkestinget handsame Regional Transportplan og fylkestinget vil der ta ei totalvurdering på kva for prosjekt som bør prioriterast både når det gjeld tunnelsikring, rassikring, vegvedlikehald, ferjeavløysing og andre prosjekt på fylkesvegnettet.</p> <p>Fylkestinget ber difor om at prioritering av tunnelsikringsprosjekt vert ein del av denne planen,</p>

	og at ein justerer framdrifta på dette arbeidet etter kva ein kan forvente av løyvingnivå.
9	Fylkestinget syner til Stortinget sitt bompengeforlik og byvekstavgifta der Vestland fylke har forplikta seg til å redusere takstane på periodekortet på buss og bybane tilsvarande dei statlege løyvingane. Dette vert gjort. Samstundes har Vestland fylke høve til årleg å justere kollektivprisar i tråd med pris og kostnadsvekst. Samarbeidspartia er einig om at ein for 2021 ikkje skal auke prisen på einskildebilletten. Ein ber om at iverksetting av prisreduksjonen vert gjennomført så fort som mogleg.
10	Fylkestinget syner til at ein har hatt ulike ordningar for ungdomskort i dei gamle fylka. Fylkestinget innfører sams ungdomskort i heile Vestland med Hordaland si aldersgrense (inntil fylte 21 år) og pris med verknad frå same tidspunkt som andre taksendingar trer i kraft.
11	Fylkestinget syner til debatten kring innfartsparkering i og rundt Bergen. Fylkestinget legg ikkje opp til at dette vert innført i 2021, men ber om at ein kjem attende med ei sak til SAMMO og FU om trafikale og økonomiske verknader for tiltaket. Fylkestinget ber og om at ein går i dialog med aktuelle kommunar om saka.
12	Fylkestinget syner til at dagens overgangsordning på TT arbeidskøyring (tilrettelagt transport) blir vidareført i budsjett 2021 for dei kommunane som tidlegare har fått dekkja dette av fylkeskommunen. TT-ordninga er svært viktig for mange funksjonshemma som ikkje har høve til å nytta kollektiv transport til arbeid. Både for brukarane og familiane deira er dette eit avgjerande tilbod i kvardagen. Vestland vil halda fram dialogen med dei kommunane der fylkeskommunen i dag dekkjer dette tilbodet. Inntil ein avtale med desse kommunane er på plass vil fylkeskommunen dekkja kostnadane ved tiltaket og føreset at dette vert løyst innanfor ramma til kollektiveininga.
13	Fylkestinget syner til at fylkesrådmann i sitt framlegg har lagt opp til å auke kostnaden med billettkontroll med 6 mill. kr. Fylkestinget avviser denne auken.
14	Fylkestinget føreset at det snarast blir lagt fram ei sak om oppstart av KS2 for Atløysambandet, og om ein finansieringsmodell for rask gjennomføring av prosjektet med ferjeavløysingsmidlar, jmf nye statlege retningslinjer for forbetring av ferjeavløysingsordninga. Fylkestinget syner til at det er sett av 1 mill til KS2.
15	Fylkestinget ber om at ein i fastsetting av leiarløner gjennomfører ei moderat og rimeleg linje og at ein ikkje er lønslende, samt at ein ser til det totale lønnsnivå i organisasjonen.
16	Fylkestinget syner til transporttilbodet «servicelinjen i Bergen», og føreset at dette tilbodet vert vidareført innanfor ramma til kollektiveininga inntil eit anna tilbod er på plass jamfør tidlegare avtalar om dette mellom fylkeskommunen og Bergen kommune.

Innstillinga vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 6 røyster (Frp, H og U).

Ekeland Bjørkly sitt forslag fekk 3 røyster (H) og fall.

Søviknes sitt forslag fekk 3 røyster (Frp og U) og fall.

Andersen sitt forslag fekk 2 røyster (FNB og U) og fall.

Øren Heen sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 5 røyster (Frp og H).

Innstilling til fylkesutvalet

Budsjettdokumentet som vist i vedlegg til arbeidsdokument 6/20 er finansutvalet sitt framlegg til årsbudsjett 2021 og økonomiplan 2021 -2024 for Vestland fylkeskommune med desse endringane:

1. Finansutvalet syner til protokollen frå møte i finansutvalet 19.10.2020, og vedtakspunkt 7 der følgjande auke i sektorrammene vart vedteke:

SAMMO 89,9 mill

KULI 2,6 mill

Næring 2,4 mill

Sum 94,9 mill

I tillegg legg finansutvalet inn følgjande salderingstiltak:

Redusert overføring til disposisjonsfondet 2,95 mill

2. Finansutvalet reverserer følgjande kutt i finansdokumentet og legg følgjande prioriteringar til grunn for auken i sektorrammene:

SAMMO:

Kollektiv	
Takstauke 1% over prisvekst	8
Fryse enkeltbillett på 39 kr.	6
Reversert takstauke ungdomskort og innføring i heile Vestland	16
Red frekvens buss/bane Bergensomr	2
Takstauke 1 bybanen	2
Kutt billett kontroll	-6
Innfartsparkering	6
SUM	34

Veg og infrastruktur	
Red trygg skuleveg	5
Red tilskotsordn	3,5
Ymse FTU	1,5
Red rydding ras/flaum	15
Steng rastepl/toalett	1
Driftskontrakter	-3
Dekkelegging	31,9
KS2 Atløysambandet	1
SUM	55,8
SUM SAMMO	89,9

KULI:

Kultur		Løyvingsnivå
U23 EM	2 000 000	Idrett og friluftsliv: Idrettsarbeid
Museumsløft 2021	600 000	Kulturarv: Museum
Stipend (kunst)	100 000	Kunst og kulturutvikling: Kunstproduksjon
Kulturelt utviklingsprogram	300 000	Kunst og kulturutvikling
Det Akademiske Kvarter	100 000	Kunstformidling: Tilskot til drift av kulturhus
Tilskotb b/u-organisasjoner	100 000	Ymse b/u-føremål
Inkludering og mangfald - prosjektstøtte	200 000	Inkludering, strategi og analyse
Stiftelsen Robin Hood-huset	100 000	Inkludering, strategi og analyse
Ettertankens dag	50 000	Inkludering, strategi og analyse
Pilegrimssenter (Selja og Bergen)	300 000	Ålmenne kulturvernføremål
Modellbibliotek	200 000	Biblioteksutvikling
Idrettscampus Bergen	500 000	Idrett og friluftsliv: Idrettsarbeid
SUM KULI	4 550 000	

Næring:

Næring (tall i mill. kr.)	
Læreplassgaranti	1,4
Kompetanseheving fiskeri	1
Oppfylging av plaststrategien	1
SUM Næring	3,4

3. Investeringsbudsjett

Finansutvalet gjer følgjande endringar i investeringsbudsjettet:

Post	2021	2022	2023	2024
Fv. 614 Svelgen - Indrehus			5	45
Fv. 565 Alversund bru				10
Mindre utbedringar	21,1			
Tunnelar - utbetring etter tunnelsikkerhetsforskrifta	-21,1			
Ferjeavløysing - Atløysambandet	1			
<u>Finansiering</u>				
Driftsmidlar til investering (tunnel)		10	20	30

Verbalforslag:

1	<p>Vestland fylkeskommune har eit breitt spekter av arbeidsområde. Det gir moglegheiter for både lærlingar og traineestillingar. I dag er det mange studentar som ikkje får henta ut tilstrekkeleg arbeidserfaring (korkje i studietida eller etter endt studie) før dei skal ut å konkurrere i den ordinere arbeidsmarknaden. For elevar som går på yrkesfag er det samstundes framleis for mange som ikkje får tilbod om lærlingplass. Dette er to områder der Vestland skal vere ein føregangsorganisasjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Vestland Fylkeskommune skal tilby fleire traineestillingar.</i> • <i>Vestland Fylkeskommune skal auke talet på lærlingar.</i>
2	<p>Fylkestinget syner til at det i 2020 har vore søknader på fleire breibandsutbyggingsprosjekt som ikkje har fått støtte, og at behovet er større enn løyvingane. Fylkestinget vil i komande handsaming av rekneskap 2020 setje av deler av forventa overskot til breibandsutbygging.</p>

3	<p>Fylkestinget syner til administrativt innsparingsprogram som tilrår ei innsparing i administrative kostnader i 2021 på 30 mill.kr. Fylkesrådmannen skal konkretisere dei ulike innsparingstiltaka framover.</p> <p>Som grunnlag for å konkretisere innsparingstiltaka skal fylkesrådmannen med ekstern bistand gjennomgå Vestland fylkeskommune si organisering for å sikre ein tenleg og effektiv organisasjonsstruktur, regional balanse og merksemd på digitalisering.</p> <p>Organisasjonsgjennomgangen skal mellom anna vurdere;</p> <ul style="list-style-type: none"> • organisasjonsstruktur inkl storleiken på seksjonar/einingar, kontrollspenn og omfang av lokale stabsfunksjonar inkl merkantile ressursar • fordeling av ressursar og ansvar/oppgåver mellom sentrale og lokale stabsfunksjonar i administrasjonen og ytre einingar • organisatorisk effektivitet knytt til noverande innretting med delte kompetansmiljø versus geografisk samling av ulike fagmiljø («Center of expertise») • område med potensiale for digitalisering. • det er ein føresetnad at den desentraliserte strukturen vert vidareført <p>Det er ein føresetnad at tiltak gjennomførast i dialog med tillitsvalde og innanfor arbeidsmiljølovens ramme og det er ein føresetnad at den desentraliserte strukturen vert vidareført.</p>
4	<p>Fylkestinget meiner det er viktig for den enkelte ungdom og foreldre å skape tryggleik rundt busituasjon og fritid når ein bur borte frå heimen for å ta vidaregåande opplæring.</p> <p>Fylkestinget ber fylkesrådmannen kartlegga tilhøva for hybelbuarar i Vestland og komma attande med ei sak som syner korleis ein kan betra tilhøve for hybelbuarar gjennom bruk av miljøkoordinatorar eller andre sosiale tiltak. (Innan juni 2021).</p>
5	<p>Vestland Fylkesting har ei målsetjing om at vi skal auka gjennomføring og få fleire ut i lære på yrkesfag. Særskilt viktig er det å lykkast i overgangen frå vg2 til lærling.</p> <p>Fylkestinget ber fylkesrådmannen syta for at erfaringane frå prosjektet auka gjennomføring- fleire ut i lære frå tidlegare Hordaland og arbeidslivskontaktane i tidlegare Sogn og Fjordane,</p> <p>vert lagt til grunn for skulane og rettleiingstenestene sitt arbeid for å sikre overgangane.</p>
6	<p>Fylkestinget syner til budsjettet der elev-pc - egedel vert vidareført på kr 2 000,- og gjeld for heile Vestland.</p>
7	<p>Fylkestinget syner til at Vestland Fylkeskommune har mykje dårleg fylkesveg og det er eit stort behov for oppgradering på ei rekke vegar. Ekstra midlar på posten mindre utbetringar (21,1 mill) skal dirfor nyttast til enklare utbetringar på ulike strekningar på fylkesvegnettet kan betra</p> <p>trafikktryggleiken som til dømes sikt, kurvatur og vegbreidd.</p>

8	<p>Fylkestinget syner til at Regjeringa i sitt framlegg til statsbudsjett kutter løyvinga til oppfylgning av tunnelsikkerhetsforskrifta tilsvarande 21,1 mill for 2021. Vestland fylke er mellom dei fylka i Noreg som flest tunnelar som treng oppgradering etter forskrifta. Vestland fylke er i ein svært krevjande økonomisk situasjon, der ein i åra framover skal redusere driftsbudsjett og unngå ein kritisk høg gjeldsgrad. På bakgrunn av det kan ein ikkje fortsette å nytte meir midlar til tunnelsikring enn det som vert løyvd over statsbudsjettet då dette vil gå ut over anna drifts- og investeringsoppgåver. I 2021 skal fylkestinget handsame Regional Transportplan og fylkestinget vil der ta ei totalvurdering på kva for prosjekt som bør prioriterast både når det gjeld tunnelsikring, rassikring, vegvedlikehald, ferjeavløysing og andre prosjekt på fylkesvegnettet.</p> <p>Fylkestinget ber difor om at prioritering av tunnelsikringsprosjekt vert ein del av denne planen,</p> <p>og at ein justerer framdrifta på dette arbeidet etter kva ein kan forvente av løyvningsnivå.</p>
9	<p>Fylkestinget syner til Stortinget sitt bompengeforlik og byvekstavtala der Vestland fylke har forplikta seg til å redusere takstane på periodekortet på buss og bybane tilsvarande dei statlege løyvingane. Dette vert gjort. Samstundes har Vestland fylke høve til årleg å justere kollektivprisar i tråd med pris og kostnadsvekst. Samarbeidspartia er einig om at ein for 2021 ikkje skal auke prisen på einskildbilletten. Ein ber om at iverksetting av prisreduksjonen vert</p> <p>gjennomført så fort som mogleg.</p>
10	<p>Fylkestinget syner til at ein har hatt ulike ordningar for ungdomskort i dei gamle fylka. Fylkestinget innfører sams ungdomskort i heile Vestland med Hordaland si aldersgrense (inntil fylte 21 år) og pris med verknad frå same tidspunkt som andre taksendingar trer i kraft.</p>
11	<p>Fylkestinget syner til debatten kring innfartsparkering i og rundt Bergen. Fylkestinget legg ikkje opp til at dette vert innført i 2021, men ber om at ein kjem attende med ei sak til SAMMO og FU om trafikale og økonomiske verknader for tiltaket. Fylkestinget ber og om at ein går i dialog med aktuelle kommunar om saka.</p>
12	<p>Fylkestinget syner til at dagens overgangsordning på TT arbeidskøyning (tilrettelagt transport) blir vidareført i budsjett 2021 for dei kommunane som tidlegare har fått dekkja dette av fylkeskommunen.</p> <p>TT-ordninga er svært viktig for mange funksjonshemma som ikkje har høve til å nytta kollektiv transport til arbeid. Både for brukarane og familiane deira er dette eit avgjerande tilbod i kvardagen. Vestland vil halda fram dialogen med dei kommunane der fylkeskommunen i dag dekkjer dette tilbodet. Inntil ein avtale med desse kommunane er på plass vil fylkeskommunen dekkja kostnadane ved tiltaket og føreset at dette vert løyst innanfor ramma til kollektiveininga.</p>
13	<p>Fylkestinget syner til at fylkesrådmann i sitt framlegg har lagt opp til å auke kostnaden med billettkontroll med 6 mill. kr. Fylkestinget avviser denne auken.</p>
14	<p>Fylkestinget føreset at det snarast blir lagt fram ei sak om oppstart av KS2 for Atløysambandet, og om ein finansieringsmodell for rask gjennomføring av prosjektet med ferjeavløysingsmidlar, jmf nye statlege retningslinjer for forbetring av ferjeavløysingsordninga. Fylkestinget syner til at</p> <p>det er sett av 1 mill til KS2.</p>
15	<p>Fylkestinget ber om at ein i fastsetting av leiarløner gjennomfører ei moderat og rimeleg linje og at ein ikkje er lønsleiande, samt at ein ser til det totale lønnsnivå i organisasjonen.</p>

16	Fylkestinget syner til transporttilbodet «servicelinjen i Bergen», og føreset at dette tilbodet vert vidareført innanfor ramma til kollektiveininga inntil eit anna tilbod er på plass jamfør tidlegare avtalar om dette mellom fylkeskommunen og Bergen kommune.
----	--

Saksprotokoll i Hovudutval for kultur, idrett og integrering - 25.11.2020

Stian Jean Opedal Davies, A, sette på vegner av A, MDG, Sp, SV og V fram slikt forslag:

«Hovudutval for kultur, idrett og integrering tek saka til vitande»

Avrøysting

Davies sitt forslag vart samrøystes vedteke

Uttale

Hovudutval for kultur, idrett og integrering tek saka til vitande.

Saksprotokoll i hovudutval for opplæring og kompetanse - 25.11.2020

Alexander Fosse Andersen, SP, sette på vegner av SP, A, MDG, SV og KrF fram slikt forslag:

«Hovudutval for opplæring og kompetanse tek saka til vitande.»

Jeanette Syversen, R, sette fram slikt forslag:

«OPKO tar saka til vitande.»

Avrøysting

Andersen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Det vart ikkje røysta over Syversen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

Hovudutval for opplæring og kompetanse tek saka til vitande.

Saksprotokoll i Hovudutval for næring - 25.11.2020

Jana Hoff Middelfart (H) sette fram slikt forslag:

”Alternativ:

Utvalget tar det fremlagte budsjettet med tilhørende økonomiplan til orientering. ”

Avrøysting

Midelfart sitt forslag fekk 7 røyster (U, H, Frp, 1SV) mot 8 røyster og fall.

Innstillinga frå finansutvalet fekk 9 røyster (A, Sp, SV, V, MDG, KrF) mot 6 røyster og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Budsjettdokumentet som vist i vedlegg til arbeidsdokument 6/20 er finansutvalet sitt framlegg til årsbudsjett 2021 og økonomiplan 2021 -2024 for Vestland fylkeskommune med desse endringane:

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 25.11.2020

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av alle partia fram slikt forslag:

«Saka tas til vitande.»

Avrøysting

Bjørkly sitt forslag vart samrøystes vedteke som uttale.

Vedtak

Saka tas til vitande.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 26.11.2020

Terje Søviknes (Frp) sette på vegner av Frp fram slikt alternativt forslag:



Budsjett 2021

Økonomiplan 2021-24





1. Premissar

Fremskrittspartiet legg med dette fram alternativt Budsjett 2021 / Økonomiplan 2021-24 for Vestland fylkeskommune. Budsjettframlegget tek utgangspunkt fleritalsinnstillinga frå

Finansutvalet sitt møte 19.11.20. I praksis vert dette derfor eit alternativt til samarbeidspartia AP, SP, KrF, V, KrF og MDGs sitt budsjett. Der FrP har endringsframlegg i høve samarbeidspartia sitt budsjett er dette kommentert nærare under.

2. Overordna perspektiv

Etter fylkessamanslåinga står Vestland fylkeskommune overfor ei økonomisk utfordring som er tenkt løyst med eit nedtrekk i driftsbudsjettet på 100 mill kr pr år i valperioden. Hovudutfordringa skuldast auka kostnader til ferjedrifta pga nye miljøkrav, men den nye fylkeskommunen kjem også noko dårlegare ut av inntektssystemet enn dei to gamle fylkeskommunane gjorde kvar for seg. I tillegg må den nye organisasjonen hente ut synergieffektar av samanslåinga frå to til eit fylke. Samarbeidspartia sin tilnærming til miljøkrav i nye snøggåtanbod legg også opp til kostnadsauke i perioden framover.

I sum står ein økonomisk overfor ei krevjande oppgåve som krev evne og vilje til tydeleg politisk prioritering.

FrP legg til grunn at alle verkemiddel må vurderast for i sikra Vestland fylkeskommune ein sunn driftsøkonomi i framtida, men vil særleg peika på følgjande område;

- Endra arbeidsmetodikk, effektivisering, digitalisering
- Lovfesta oppgåver vs ikkje lovpålagte oppgåver
- Tenestestruktur og harmonisering av tenester
- Utnytta inntekspotensialet i den fylkeskommunale verksemda
- Vurdera kostnadsnivå og realiseringstidspunkt for investeringsprosjekt
- Konkurransen i tenesteproduksjonen
- Effektiv innkjøpsstrategi
- Sal av eigedom og eigedelar fylkeskommunen ikkje nyttar i tenesteproduksjonen □
Gjennomgang av alle tilskotsordningar

Som tenesteproducent er fylkeskommunen også ei arbeidsintensiv verksemd. Å kutta 4-500 mill kr i drifta vil difor ikkje kunne skje utan reduksjon i samla årsverk i den fylkeskommunale organisasjonen. Ved samanslåing av to store organisasjonar ligg det alltid eit potensiale for å ta ut stordriftsfordelar, fjerna dobbeltarbeid, vidareføra beste praksis, implementera ny arbeidsmetodikk og nye IT-system. Dette potensialet må realiserast om ein skal lukkast i å styrkja fylkesøkonomien i valperioden, og som del av budsjettarbeidet er det etablert eit administrativt innsparingsprogram.

FrP meiner imidlertid at ein bør gå raskare fram i høve å redusera tal årsverk i organisasjonen, og har derfor lagt inn eit generelt nedtrekk i stillingar med 25 mill kr i 2021. Om ein legg til grunn at dette er halvårsverknad vil eit slikt nedtrekk gje 50 mill i reduserte kostnader i 2022.

FrP legg derfor til grunn at nedbemanningsprosessen vert gjennomført i eit solid 3partssamarbeid mellom politikk, administrasjon og. Erfaring frå liknande prosessar i offentleg sektor syner at ønska effekt i stor grad kan realiserast gjennom naturleg avgang, intern omplassering, stillingsbank, seniortiltak osv.

FrP vil vidare leggja følgjande prinsipp til grunn i arbeidet med å betra den fylkeskommunale økonomien;

- I størst mogleg grad skjerma tenestetilbodet til den einskilde innbyggjar - ta kutt i administrasjon framfor den ytre tenesteproduksjonen
- Prioritere hovudoppgåvene fylkesveg, kollektiv og vidaregåande skule framfor andre oppgåver
- Utnytta inntekspotensialet i knytt til tenestemråda i fylkeskommunen - t.d. reklameinntekter knytt til kollektivsektoren

3. Driftsbudsjett

FrP sine omprioriteringar i driftsbudsjettet i høve budsjettframlegget frå samarbeidspartia kjem fram av tabellen under. Nokre tiltak er nærare kommentert nærare under tabellen.

Område	1000 kr	
4.1 Politisk styring og kontrollorgan		
Reise og kurs	-1 000	
Reduksjon i politikargodtgjørelse 5%	-2 000	
Endring ramme	-3 000	-3 000
4.2 Organisasjon og økonomi		
Endring ramme		0
4.4 Opplæring og kompetanse		
Økt ramme Videregående opplæring (klasser/studietilbud)	20 000	
Samarbeid Dale Oen-stiftelsen (motvirke frafall i VGS)	2 000	
Reversere bruk av fond videregående skoler	15 000	
Endring ramme	37 000	37 000
4.5 Mobilitet og		

kollektiv		
Avventer omprofilering Kringom	-5 000	
Reklame i kollektivsektoren	-40 000	
Autodiesel i stedet for biodiesel buss	-23 500	
Krokeide - Hufthamar, to søndagsferger heile året	2 000	
Ikke fjerne arbeidskjøring TT-ordningen	8 000	
Endring ramme	-53 500	-53 500
4.6 Infrastruktur og veg		
Økt reasfaltering fylkesvei	10 000	
Endring ramme	10 000	10 000
4.7 Kultur, idrett og inkludering		
Udisponert ramme	-2 600	
Tilskudd U23 EM friidrett i Bergen	2 600	
Tilskudd Sentralbadet scenekunsthuss	-5 000	
Generelt nedtrekk kultursektoren	-15 000	
Endring ramme	-20 000	-20 000
4.9 Innovasjon og næringsutvikling		
Udisp. på næringsområdet	-2 400	
Prosjekt Marin Satsing 2020-2030	2 400	
Fra Havbruksfondet --> Prosjekt Marin Satsing (total 7,4 mill kr)	5 000	
Vite Meir - Kaupanger	5 000	
Endring ramme	10 000	10 000
Generelt		
Reduksjon i administrative stillinger (fordeles på sektorene)		-25 000
Redusert forventning fergekompensasjon		55 000
Redusert avsetning til disposisjonsfond		-10 500
Sum endring		0

På 4.1 Politisk styring og kontrollorgan reduserer FrP 1 mill kr på reiser og kurs. I tillegg må også politisk nivå ta sin del av kostnadsreduksjonen i VLFK, og politikargodtgjerslene vert difor regusert med 5% tilsvarande 2 mill kr.

På 4.3 Opplæring og kompetanse ynskjer FrP å skjerme studietilbodet i vidaregåande skule, og har difor reversert kuttet på 20 mill kr til vidaregåande opplæring. I tillegg ynskjer vi ikkje å tape fonda som dei vidaregåande skulane har spart opp. Her legg samarbeidspartia opp til ein kortenkt og uheldig praksis som ikkje vil stimulera dei vidaregåande skulane til å driva effektivt og skapa inntekter frå oppdragsverksemd. FrP legg også inn 2 mill kr til eit prosjekt saman med Dale Oenstiftelsen for elevar som står i fare for å falla ut av vidaregåande skule.

FrP meiner også at Vestland fylkeskommune i samband med avvikling av SAMSvegadministrasjon frå 01.01.20 bør utarbeida ein ny strategi for fylkeskommunen som vegeigar, og fremjar difor eit eige verbalforslag på dette (sjå under). Målsettinga for dette arbeidet er å få meir veg for pengane gjennom enklare løysingar, dispensasjonar frå vegnormalane, samarbeid med kommunar og næringsliv m.m.

På 4.5 Mobilitet og kollektiv avventar FrP det tillyste arbeidet med harmonisering av takstregimet i heile fylket. I dette arbeidet må ein sjå det store biletet både i høve tilbodsstruktur i Bergensområdet og i distrikta, frekvens vs pris, krav til miløteknologi osv.

Vi fremjar også opp at framlegget om å opne for reklame innan kollektivsektoren;

- Reklame på buss, båt og ferje - dette kan gje ekstra inntekter på fleire titalsmillionar kroner til kollektivsatsinga i fylket (sjå eige verbalforslag). Dette tiltaket vil ikkje gje full effekt i 2021, men vi har lagt inn 40 mill kr for å synleggjera potensialet i å utnytte dette inntekspotensialet.

For å redusera kostnader legg vi også til grunn at ein nyttar autodiesel i staden for biodiesel i bussektoren. Vi utsett også omprofilering av Kringom til det er naturleg i samband med utskifting av materiell.

Vi opprettheld også transporttilbodet til arbeidstakarar som er tilsett i ASVO-verksemdene i ordninga med Varig Tilrettelagt Arbeid (VTA-plassar). Dette er eit tenestetilbod som er heilt avgjerande for livskvaliteten til desse innbyggjarane.

På 4.6 Infrastruktur og veg aukar FrP løyvinga til vegvedlikehald og reasfaltering av fylkesveg med 10 mill kr.

På 4.7 Kultur, idrett og inkludering legg FrP inn eit generelt kutt på 15 mill kr for å finansiere opp meirkostnaden på vidaregåande skule. FrP legg opp til at ein ved fordeling av budsjettkuttet skal skjerma kulturhistoriske museum, arbeid med kulturarv/fartøyvern og tiltak for barn og unge.

På 4.9 Innovasjon og næringsutvikling legg FrP inn 7,4 mill kr til Prosjekt Marin satsing. Skal dette prosjektet lukkast må også Vestland fylkeskommune stilla opp med midlar i ulike spleiselag med akvakulturnæringa og andre samarbeidspartar.

I tillegg fører FrP opp 5 mill kr til ViteMeir - vitensenteret i Sogndal. I 2021 skal 4 mill kr gå til oppbygging av installasjonane, medan 1 mill kr går til drift. For at senteret skal få statleg tilskot til drift må lokal driftsfinansiering utgjera 20% av det samla driftsbudsjettet. På sikt må VLFK vurdere ei harmonisering av sine driftstilskot til Vil Vite i Bergen og ViteMeir i Sogndal.

4 Investeringsbudsjett

Koronapandemien gjer store negative ringverknader for næringslivet, og dermed sysselsettinga i regionen. FrP meiner difor at Vestland fylkeskommune bør framskynda nokre større samferdsle prosjekt for å auka aktiviteten i anleggsbransjen.

Vi framskandar difor FV 614 Svelgen-Indrehus og FV 49 Tokagjelet. I tillegg legg FrP til grunn at Atløy-sambandet etter KS2 kan finansierast opp basert på fergeavløysingsordninga. Vi legg også inn ein generell post til fergeavløysingsprosjekt i fylket med 5 mill kr til plan- og utgreiingsmidlar i 2021 og 100 mill kr kvart år i resten av økonomiplanperioden.

FrP legg også inn 2 mill kr ekstra til kvalitetssikring/oppgradering av eldre reguleringsplanar for å sikra mindre prosjekt på fylkesvei vert klargjort for realisering, t.d. FV 402 frå FV 57 til Seim skule i Alver kommune.

Auka kapitalkostnader knytt til investeringsprosjekta vert innarbeid i økonomiplanperioden, og finansiert gjennom reduserte avdrag på den samla låneporteføljen/ reduserte avsetningar til disposisjonsfond.

Tiltak	2021	2022	2 023	2 024
Skilting bygg	-15,4			
Framtidige bompengeprojekt	-10	-50	-50	-50
Bybane byggetrinn 5		-40	-80	-80
FV 614 Svelgen - Indrehus	10	500	500	450
Fergeavløysing	5	100	100	100
Atløy-sambandet (KS2)	2,5			
Planmidler (kvalitetssikring reg.planer)	2			
FV 49 Tokagjelet		50	200	500
Sum	-5,9	560	670	920

5 Verbalforslag

Nedanfor følgjer verbalforslag som FrP ynskjer separat votering over under handsaminga av Budsjett 2021 / Økonomiplan 2021-23 i fylkestinget.

5.1 Sunnfast

Fylkestinget ber fylkesrådmannen, i lys av gjennomført mogleighetsstudie av Sunnfast av kommunane Stord, Tysnes og Kvinnherad, om å stille seg positiv til vidare arbeid med prosjektet. Vestland fylkeskommune bør stilla seg positiv til å oppnå ferjeinnkorting/erstatning av ferjesambandet mellom Kvinnherad og Stord.

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av Høgre fram slikt alternativt forslag:

Tiltak	Meirutg. / mindreinnt.	Meirinnt. / mindreutg.
Overordna:		
Skulefond	15 000 000	
Ferjekompensasjon	55 000 000	
Administrativt innsparingsprogram		25 000 000
Sjølprofilering, halvparten i 2021		7 700 000
Disposisjonsfond		15 000 000
Opplæring og kompetanse:		
Miljøkoordinatorar:	13 000 000	
TAF / YSK:	2 000 000	
Toppidrett:	600 000	
Sommarskule / leksehjelp:	1 100 000	
Skulepsykologar:		2 900 000
Meningokokkvaksine:		2 100 000
Skulefrukost:		10 000 000
Elev-PC, auke eigenandel (same som stipendet):		1 900 000
Oppfylling av klassar:		5 000 000
Ressurs til bibliotekar + stilling koordinator skulebibliotek:		1 200 000
PitStop:	1 400 000	
Samferdsle og mobilitet:		
Ladestasjon langs fylkesvei:	2 000 000	
Reklame buss / ferge:		20 000 000
Utsetje merking av bussar:		5 000 000
Vegvedlikehald:	5 900 000	
Næring:		
Marin Satsing:	2 400 000	
Nedtrekk posisjonens disp av ekstrabevilgning ramme:		2 400 000
Kultur, idrett og integrering:		
Nedtrekk posisjonens disp av ekstrabevilgning ramme:		2 600 000
Utviklingsstipend til idrettstalent:	200 000	
Lavterskeltilbod born og unge, idrett:	250 000	
Mentor- og traineordning for innvandrarar:	150 000	
Fyllingsdalen teater:	400 000	

Politiske ungdomsorganisasjonar:	300 000	
KODE:	1 100 000	

Verbalforslag:

- Om handsaminga av statsbudsjettet i Stortinget førar til auka frie inntekter til fylkeskommunen skal desse midlane i hovudsak nyttast til vedlikehald av fylkesvegar.
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen utarbeide eit oversyn over bygg fylkeskommunen eig og som ikkje vert nytta til fylkeskommunal drift, og vurdere sal av desse.
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen fremje ei sak der en ser på innretninga og effekten av dei kommunale næringsfonda.
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen vurdere «utekontor» for tilsette, særleg i næringsseksjonen, og til dømes ambulere mellom ulike næringshagar i fylket.
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen sikre at løyvingar knytt til Koronapandemien i størst mogleg grad går direkte til næringslivet.
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen syte for ekstern kvalitetssikring av Atløysambandet og utarbeide søknad om ferjeavløysingsmidlar. Saka kjem attende til fylkestinget seinast i september 2021.
- Fylkestinget ber om at det vert gjennomført gjennomgang av leiarstrukturen i opplæringssektoren, med sikte på å redusere kostnader, og gjere vegen frå den einskilde skulen til fylkesleiinga, der avgjerder vert fatta, kortare.
- PitStop er ein organisasjon for elevar i den vidaregåande skule som står i fare for å falle frå. Elevar som deltek i prosjekt i regi av PitStop bør ikkje få fråver frå skulen.
- Det bør vurderast auka bruk av OPS ved bygging av nye skular og andre prosjekt.
- Fylkeskommunen skal leggje til rette for at private skular kan kjøpe tenester frå fylkeskommunen, til dømes knytt til fagdagar.
- Fylkeskommunen skal utlyse sommarjobbar på regulær basis.
- Fylkeskommunen må sikre god språkopplæring for lærlingar som ikkje har grunnleggjande språkkunnskapar.
- Hovudutvala i Vestland fylkeskommune bør i større grad gjennomføre digitale møte for å kutte reisekostnader
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen fremje ei sak der ein går gjennom alle tilskotsordningane i kultursektoren, med tanke på betre oversikt for søkjarar, og for samordning og effektivisering.
- Fylkestinget ber om sak med føremål at ein frå og med neste periode har færre fylkestingsrepresentantar.
- Fylkestinget ber om ei vurdering av organisasjonsform for nytt fylkesbygg. Konkret skal ein sjå på evt. sal kombinert med leigeavtale. Ein skal og vurdere arealbehov for eiga

verksemd sett i samanheng med at tilsette i stor grad kan ha kontor plass andre stader og at det vert meir bruk av heimekontor.

- Fylkestinget er oppteken av at ein i 2021 skal ha stor merksemd på kvalitet i tenestene og å leggja til rette for fleire og sikre jobbar. I samsvar med dette skal desse regionale planane ha prioritet: Innovasjon og næringsutvikling, transport og kompetanse.
- Fylkestinget vil leggje til rette for større kommunalt sjølvstyre i plansaker.
- Fylkestinget ber fylkesrådmannen utrede sentrumstakst for kollektivtrafikk i Bergen.
- Fylkestinget syner til Rogaland fylkeskomme sitt arbeid med mobilitetsselskapet Kolumbus. Vidare arbeid med vårt eige mobilitetsselskap bør gjerast etter denne modellen, og alle formar for mobilitet, til dømes buss, bane, båt, ferje, tog, bysykkel og sparkesyklar må inngå i ein app og eit månadskort.

Knut Inge Andersen (FNB) sette på vegner av FNB fram slikt alternativt forslag:

«FNB legg posisjonen sitt budsjettframlegg til grunn med følgjande endringar:

Driftsbudsjett

Mål : oppnå nullvekstmål. sikre utbetaling av belønningssmidlar i byveksttalen

Verkemiddel : prisnivå kollektiv redusere med 2,0 %

Budsjett : takstar i 2021 på buss og bane

Kostnad : 20 MNOK

Gratis innfartsparkering : 6 MNOK

Inndekning : Erstatte biodiesel med autodiesel på buss : 23,5 MNOK

Ikkje båtturistrute til Flåm sommaren 2021 : 3,0 MNOK

Investeringsbudsjett

Mål : Rassikring. Tokagjelet ny veg - finansiering og byggjing.

Budsjett : +200 MNOK (40 MNOK 2022, 80 MNOK 2023, 80 MNOK 2024)

Inndekning : -200 MNOK frå Bybanen steg 5 (40 MNOK 2022, 80 MNOK 2023, 80 MNOK 2024)

Investeringsmidlar planlagt til 'Framtidige bompengeprojekt' Tokagjelet, Kvinnheradpakken og utvida Bømlopakke blir samla på 1 bompengefritt prosjekt (Tokagjelet). Samla investeringsmidlar er 160 MNOK (10 MNOK 2021, 50 MNOK 2022, 50 MNOK 2023, 50 MNOK 2024)

Mål : Rassikring. FV 609 Askvoll - Førde v. Hundsåna

Budsjett : 500 MNOK (250 MNOK 2023) År 2024 (250 MNOK 2024)

Inndekning : Sal av fylkeskommunen sitt bybanemateriell (investert totalt 850 MNOK). Antatt salsverdi 500 MNOK (2023).»

Jon Askeland (Sp) sette fram slikt forslag:

«Innstilling til fylkestinget:

Fylkestinget vedtek finansutvalet sitt forslag til Budsjett 2021/økonomiplan 2021-2024.»

Aleksander Øren Heen (Sp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Fylkesutvalet syner til informasjon i frå fylkesrådmann i møte om manglande saldering på 10 mill etter at administrasjonen har gjennomført finrekning av talgrunnlaget. Fylkesutvalet salderer dette med redusert avsetning til disposisjonsfond i denne omgang, men varslar at dette vil kunne bli endra ved fylkestinget sin endelege handsaming av saka.»

Jon Askeland (Sp) sette fram slikt forslag til vedtak i fylkesutvalet:

1. Innstilling til fylkesting til økonomiplan og årsbudsjett, med alle forslag til vedtak som foreligger, offentliggjøres minst 14 dager før fylkestinget behandlar den.
2. Fylkesutvalet sender forslag til økonomiplan og årsbudsjett til departementet til orientering.

Avrøysting

Askeland sitt forslag til innstilling til fylkestinget vart vedteke med 10 røyster (Sp, A, Krf, SV og MDG), mot 3 røyster (H) for Bjørkly sitt forslag, 2 røyster (Frp) for Søviknes sitt forslag og 2 røyster (FNB og U) for Andersen sitt forslag. Forslaga til Bjørkly, Søviknes og Andersen fall.

Øren Heen sitt tilleggsforslag vart vedteke som innstilling til fylkestinget mot 2 røyster (Frp).

Askeland sitt forslag til vedtak i fylkesutvalet vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget vedtek finansutvalet sitt forslag til Budsjett 2021/økonomiplan 2021-2024.
2. Fylkesutvalet syner til informasjon i frå fylkesrådmann i møte om manglande saldering på 10 mill etter at administrasjonen har gjennomført finrekning av talgrunnlaget. Fylkesutvalet salderer dette med redusert avsetning til disposisjonsfond i denne omgang, men varslar at dette vil kunne bli endra ved fylkestinget sin endelege handsaming av saka.

Vedtak i fylkesutvalet

1. Innstilling til fylkesting til økonomiplan og årsbudsjett, med alle forslag til vedtak som foreligger, offentliggjøres minst 14 dager før fylkestinget behandler den.
2. Fylkesutvalet sender forslag til økonomiplan og årsbudsjett til departementet til orientering.

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Inge Fiskvik (FFO) sette fram slikt forslag:

«Verbalpunkt til budsjettet: Vestland fylkeskommune må fortsette arbeidet med å kartlegge tilgjengelighet og universell utforming ved sine bygg og ha en funksjon knyttet direkte til dette arbeidet.»

Egil Bru Overaa (FFO) sette fram slikt forslag:

«Fylket må sette av nødvendige midler på de områder de har ansvar for, til hjelpemidler og verktøy for elever som trenger det. Det må også settes av midler til opplæring av både elever og lærere slik at man får best nytte av hjelpemidlene i og utenfor undervisningssituasjonen. Koordinering og samkjøring av slikt verktøy i nye Vestland må ivaretas. Dette er også viktig for å la alle ta del i det digitale løftet som skal prioriteres.»

Kjell Håland (A) sette fram slikt forslag:

«RMNF tar det framlagde budsjett 2021 og økonomiplan til vitande. Og RMNF vil understreke følgjande til budsjettet for 2021:»

Avrøysting

Fiskvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Overaa sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne tar det framlagde budsjett 2021 og økonomiplan til vitande. Og Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vil understreke følgjande til budsjettet for 2021:

Vestland fylkeskommune må fortsette arbeidet med å kartlegge tilgjengelegheit og universell utforming ved sine bygg, og ha ein funksjon knytt direkte til dette arbeidet.

Fylket må sette av nødvendige midlar på dei område dei har ansvar for, til hjelpemidlar og verktøy for elevar som treng det. Det må også settast av midlar til opplæring av både elevar og lærarar slik at ein får best nytte av hjelpemidlane i og utanfor undervisningssituasjonen. Koordinering og samkøyring av slikt verktøy i nye Vestland må ivaretakast. Dette er også viktig for å la alle ta del i det digitale løftet som skal prioriterast.

PS 25/20 Organisatorisk arbeid i forkant av møta i 2021

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vedtek å fordele oppgåver til organisatorisk arbeid i forkant av møta i 2021.

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Lagt inn saka til vitande.

Avrøysting

Vedtak

PS 26/20 Fråsegn til fylkesrådmannen

Saksprotokoll i rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 02.12.2020

Trude Brosvik (KrF) sette fram slikt forslag:

«Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ber fylkesrådmannen syte for at alle sakshandsamarar gjer ei vurdering når ein begynner å skrive ei sak, om ho skal innom eit medverknadsorgan innan ho går til politisk behandling.»

Avrøysting:

Forslaget vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne ber fylkesrådmannen syte for at alle sakshandsamarar gjer ei vurdering når ein begynner å skrive ei sak, om ho skal innom eit medverknadsorgan innan ho går til politisk behandling.

Vedtak i fylkesutvalet

3. Innstilling til fylkesting til økonomiplan og årsbudsjett, med alle forslag til vedtak som foreligger, offentliggjøres minst 14 dager før fylkestinget behandler den.
4. Fylkesutvalet sender forslag til økonomiplan og årsbudsjett til departementet til orientering.

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 legger 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-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.»

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 ferdselssona i byromma. Viser her spesielt til § 6 i føresegna for «Bergenshus. KDP Sentrum», som krev minimum 3 meter fri fotgjengarbreidde.

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 - Strandkaien 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: 2020/77152-13
Saksbehandlar Arild Knapskog
Dato: 15.01.2021

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Utgreiing av bestillingstransport i Nordfjord

Vedlagt er utgreiing av bestillingstransport i Nordfjord.

Vedlegg

- 1 Utgreiing av bestillingstransport i Nordfjord

Saksnr: 2020/76371-2
Saksbehandlar: Aleksander Bjørøy
Dato: 09.11.2020

Til: Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: Fylkesrådmannen

Utgreiing av bestillingstransport i Nordfjord

I budsjettprosessen for 2020 (FTING PS 14/2019) vart det gjennom verbalpunkt gjort vedtak om å «utgreie moglegheit og innsparingspotensialet i å innføre bestillingsruter for ruter med lite belegg».

Fylkesrådmannen vil i det følgjande orientere om oppstart av ny utgreiing om bruk av bestillingsløyser for kontraksområde Nordfjord. Kontrakten i Nordfjord har ein varigheit til og med juni 2022. Oppdragsgivar har også opsjon i opp til to år utover dette, som gjer at kontrakten kan vare til juni 2024. Utgreiinga vert sett i samheng med førebuing til nytt anbod for kjøp av transporttenester for dette området.

Gjennom utgreiinga vil vi ta med oss erfaringar frå pilotprosjektet i Odda, og andre fylkeskommunar sine erfaringar frå liknande tenester.

Om utgreiinga

Busskontrakten i Nordfjord som inkluderer kommunane Stad, Stryn, Hornindal og Kinn har utløpsdato i juni 2022 med moglegheit for opp til to års forlenging gjennom oppdragsgivars opsjon. Skyss vil som førebuing til ny kontrakt i Nordfjord utgreie om det kan vere formålstenleg å innføre bestillingsløyser på ruter med lite belegg i Nordfjord.

Målsetting

Målsettinga med denne utgreiinga vil vere å identifisere potensial for å redusere kostnader og utslepp ved å dreie tilbodet frå faste turar til fleksible transportløyser basert på etterspurnad, og likevel kunne lage eit like godt, eller betre mobilitetstilbod enn dagens eksisterande tilbod. Det er og ein forventning om at metodikk og kunnskap frå denne utgreiinga vil være overførbar til andre område i Vestland fylkeskommune.

Framgangsmåte og leveranse

Utgreiinga vil sjå på marknadspotensial på dei ulike bussrutene og gjera ei simulering av tilbodet for å sjå effekten av å innføre bestilling på rutene. Utgreiinga vil nytte seg av allereie eksisterande data og innsikt som kundeinnsikt, passasjerdata og befolkningsdata.

Utgreiinga er planlagt klar innan mars 2021 og vil nyttast i vidare arbeid med å førebu ny kontrakt for Nordfjordområdet. Dei aktuelle kommunane vil bli invitert inn i planlegginga når arbeidet med nytt anbod startar opp.

Saksnr: 2020/77152-14
Saksbehandlar Arild Knapskog
Dato: 15.01.2021

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Båtanbod rutepakke 3 - opsjon universell utforming

Vedlagt er båtanbod rutepakke 3 - opsjon universell utforming.

Vedlegg

- 1 Båtanbod rutepakke 3 - opsjon universell utforming
- 2 Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet
12.01.2021

Saksnr: 2020/35690-50
Saksbehandlar: Ørjan Kvandal, Karl Inge
Nygård

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		12.01.2021
Fylkesutvalet		19.01.2021

Båtanbod rutepakke 3 - opsjon universell utforming

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen løyse ut opsjon om universell utforming for rute 14-318 og 14-334 i kontrakten for rutepakke 3 - lokalbåtsambanda i Gulen og Solund

Samandrag

Kontrakt for lokalbåtsambanda i Gulen og Solund (rutepakke 3) vart i haust inngått med Vidar Hop Skyssbåtar AS. Den aktuelle kontrakten har ein opsjon om universell utforming på to av rutene. Fylkesrådmannen rår i saka til at opsjonen vert løyst ut.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Fylkesutvalet fatta 30.04.20 følgjande vedtak i sak 72/2020:

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om drift av lokalbåtsambanda i Gulen og Solund - Rutepakke 3 - i tråd med tilrådingane i saka. Og med følgjande endring: Det vert lagt inn opsjon om universell utforming for rute 14-318 og 14-334.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnar av konkurransen.

Etter gjennomføring av konkurranse vart det inngått kontrakt med Vidar Hop Skyssbåter AS (heretter kalla Operatør). Den aktuelle kontrakten har driftsoppstart 01.05.2022.

Tema for denne saka er om opsjonen om universell utforming for rute 14-318 (Gulen - Ytre Solund) og 14-334 (Hardbakke - Nåra - Mjømna) skal utløyast.

Minstekrav til universell utforming i den aktuelle kontrakten er:

3.1.10.1 Minimumskrav til universell utforming

Fartøyene skal minimum være konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukere og andre personer med nedsett funksjonsevne kan, med bistand fra mannskap, komme seg ombord og i land enkelt og trygt ved alle tidevannstilstander. Utover dette skal fartøyene tilfredsstillende krav til universell utforming i gjeldene relevante forskrifter. Operatør skal i designfasen av fartøyet, eller ved eventuelle ombygninger, sikre tverrfaglighet og brukermedvirkning for å få råd om hvordan fartøyet skal sikres universell utforming.

Opsjonen for tilleggskrav til universell utforming på to av rutene inneheld følgjande krav.

3.1.10.2 Opsjon om spesifikke krav til universell utforming for fartøyene i sambandene 14-318 og 14-334

Oppdragsgiver har rett til å kreve at sambandene 14-318 «Gulen - Ytre Solund» og 14-334 «Hardbakke - Nåra - Mjømna» driftes med fartøy som oppfyller følgjande minimumskrav til universell utforming:

*- **Tilkomst til fartøyet:** Fartøyet skal være konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukere og andre personer med nedsett funksjonsevne kan, uten bistand fra mannskap, komme seg ombord og i land enkelt og trygt ved alle tidevannstilstander. Det skal være minst en tilkomst til fartøyet som er tilgjengelig for rullestolbrukere og andre med nedsett funksjonsevne. Tilkomsten skal være uten trapper eller trinn og skal etter evt. pålegg fra oppdragsgiver, være merket med det internasjonale tilgjengelighetssymbolet for funksjonshemmede personer. Dersom det er flere tilkomster skal de øvrige tilkomstene være merket med hvor den tilgjengelige tilkomsten er. Rullestolbrukere eller andre personer med nedsett funksjonsevne skal minimum ha en fri passasje på 100cm bredde fra landgang, inn i salong, til festeplass for rullestol og til HC toalett. Passasjen skal være fri for hindringer eller forhøyninger. Eventuelle ramper eller terskeleliminatorer skal være kontrastmerket. Søylar, støttehåndtak og rekker, samt utspring som kan medføre fare for sammenstøt eller andre utilsiktede hendinger, skal ha kontrasterende farger i forhold til bakgrunn og omgivelser. Døråpninger i den frie passasjen skal ha en lysåpning på minst 100cm. Festeplass for rullestol skal være plassert sammen med øvrige sitteplasser i passasjersalong.*

*- **Trapper:** Trapper må ikke være bratte og skal være tette. Trappene skal være trygge i forhold til trappehøyde, dybde, farge, lys og friksjon. Trappenesen skal ha kontrasterende farge (ca. 25 millimeter bred både vertikalt og horisontalt). Det skal være rekkverk på begge sider av trappen.*

*- **Korridorer/ganger:** Evt. korridorer/gangar skal ha håndrekk på begge sider. Håndrekken skal plasseres 900 millimeter over dørken. Den skal ikke ha skarpe kanter og ha en diameter på 35-50 millimeter. Håndrekkene skal ha kontrastfarge i høve bakgrunn og være utforma slik at de kan utstyres med taktil merking for synshemma.*

- **Tilgjengelige toalett:** Minst ett av toalettene på fartøyet skal være tilrettelagt for rullestolbrukere. Dersom tilgjengelig toalett ligg separat fra øvrige toalett, skal det i dette området være skiltet hvor slikt toalett er plassert. Dørene til toalett tilrettelagt for rullestolbrukere skal slå utover eller være skyvedør. Det skal være mulig å åpne dørene fra utsiden i en nødssituasjon med spesialnøkkel selv om dørene viser opptatt. Det skal være minst 110 cm fra fronten av toalettet til motsett vegg eller installasjon, minst 90 cm fri plass på den ene sida av toalettet kombinert med min. 70 cm fra vegg bak toalett til forkant av toalettskålen. Toalettsetet skal være 45-50 cm over dørken. Det skal være oppsvingbare støttehåndtak på begge sider av toalettet. Håndvasken skal plasseres slik at den kan rekkes fra toalettet og ikke høyere enn 80 cm over dørken. Opphenget av vasken skal være så kraftig at det tåler å bli brukt som støtte. Speil skal plasseres i passende høyde der nederste kant ikke er høyere enn 90 cm over dørken. Såpe, handkle etc plasseres 90-100 cm over dørken. Det skal være utstyr for tilkalling av hjelp i en nødssituasjon..

- **Tilrettelegging for allergikarar:** Alle møbler og kledning skal så langt som mulig være framstilt av ikkeallergisk materiale. Reisende med pelsdyr skal henvises til eget avgrenset område. Pelsdyr (bortsett frå førerhund/tenestehund) skal henvises til eget område. Fartøyene skal for øvrig oppfylle alle andre fartøykrav fastsatt i Kontrakten.

Oppdragsgiver må innen 8 uker etter Kontraktsignering orientere Operatør om Oppdragsgiver ønsker å benytte seg av denne opsjonen. Prisskjema 5A OPSJON vil i så tilfelle gjelde for kontraktsperioden.

Operatør har altså to prisar i sitt tilbud: Ein pris utan opsjon på tilleggskrav til universell utforming på rutene 14-318 og 14-334 og ein pris med opsjon tilleggskrav til universell utforming i rutene 14-318 og 14-334.

Pris eksklusiv opsjon UU : kr. 20 174 110,- eks mva per år

Pris inklusiv opsjon UU : kr. 23 040 795,- eks mva per år.

Meirkostnaden for bruk av opsjon på universell utforming på dei to aktuelle rutene er altså kr. 2 866 685,- eks mva per år.

Fylkesrådmannen vil for ordens skyld understreke at 8 vekers fristen for erklæring av opsjon er utvida til å vare til saka er handsama i fylkesutvalet 20.01.2021

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har i tråd med etter delegasjonsreglementet heimel til å fatte vedtak i saka.

Vurderingar og verknader

Prisen på dagens kontrakt er på kr. 28 500 000 pr. år (2020). Den nye kontrakten er på kr. 20 174 110 utan opsjon på universell utforming. Dersom opsjonen vert utløyst vil kontrakten få ein kostnad på kr. 23 040 795 pr. år. Den nye kontrakten gjev såleis vesentleg lågare kostnad sjølv om opsjonen vert utløyst.

Operatør har etter tildeling av kontrakt opplyst følgjande:

Dersom oppdragsgjevar ikkje tar i bruk opsjon på universell utforming vil operatør drifte ruta 14-318 (Gulen - Ytre Solund) med dagens fartøy MS Solundir (48pax) og ruta 14-334 (Hardbakke - Nåra - Mjømna) med eit av dagens fartøy, MS Solvik (20pax).

MS Solundir er eit moderne fartøy bygd i 2013. Dette fartøyet er allereie relativt godt tilpassa universell utforming og har ei god planløyising med omsyn til dei reisande. Her er breie dørpningar og salong på «hovuddekk».

MS Solvik er eit eldre fartøy frå 1977, oppgradert i 2015, som er svært dårleg tilpassa universell utforming. Her må personar med nedsett mobilitet ha hjelp frå mannskap til å kome om bord/ i land og ned/opp frå salong. Fartøyet har ei mindre god planløyising med omsyn til dei reisande, då salongen ligg ned ei trapp frå «hovuddekk» og dørpningar/passasjer er tronge sett i høve rullestol eller barnevogn.

Dersom oppdragsgjevar tar i bruk opsjon på universell utforming vil operatør drive ruta 14-318 (Gulen - Ytre Solund) med dagens fartøy MS «Solundir» og ruta 14-334 (Hardbakke - Nåra - Mjømna) vil verte trafikkert av eit nybygg (ca.20pax).

Operatør vil måtte gjennomføre ei mindre ombygging av MS Solundir for at fartøyet skal stette kontrakta sine minstekrav til universell utforming. Dette gjeld i hovudsak tilpassingar på handikaptoalett.

For ruta 14-334 vil det ved bruk av opsjon bli eit nybygg tilpassa ruta og tilleggskrav til universell utforming. Sjølv om dette er eit lite fartøy vil dette nybygget få ei utforming som skal medføre at rullestolbrukarar og barnevogner kan kome om bord og i land, til salong og toalett, utan hjelp frå mannskap. Dette nybygget vil ha passasjersalong på «hovuddekk» og ikkje ned ei bratt trapp som på MS Solvik.

Gevinsten ved uttak av opsjonen varierer altså for dei to rutene: På rute 14-318 (Gulen - Ytre Solund) vil ein truleg ikkje oppleve ein særleg forskjell då tilbode fartøy er allereie bra tilpassa universell utforming. På rute 14-334 (Hardbakke - Nåra - Mjømna) vil derimot resultatet bli eit nybygg godt tilrettelagt for universell utforming. Med andre ord er det i hovudsak berre på rute 14-334 ein vil oppnå ein stor forskjell i universell utforming. Sistnemnte rute er ei lita rute med vel 3200 reisande i 2019. Ein har ikkje registrert klagar på manglande universell utforming på denne ruta, men det kan tenkast at behovet kan oppstå, spesielt med tanke på at dette og er ei skulerute.

Økonomi:

Den nye kontrakten med utløyst opsjon gjev ein kostnadsreduksjon på MNOK 5,8 eks mva pr år samanlikna med tidlegare kontrakt.

Klima:

Vedtaket har ikkje relevans i høve utsleppsreduksjon.

Folkehelse:

Forslag til vedtak vil vere eit bidrag til at personar med nedsett funksjonshemming får eit betre tilrettelagt tilbod.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Forslaget til vedtak vil bidra til å utvikle gode tenester og eit framtidretta Vestland.

Konklusjon

Fylkesrådmannen vurderer at utløyning av opsjonen gjev verdi for brukarane som forsvargar kostnader på om lag 2,9 MNOK pr. år. Ny kontrakt med utløyst opsjon gjev ein kostnadsreduksjon på MNOK 5,8 eks mva pr år samanlikna med tidlegare kontrakt. Fylkesrådmannen rår på denne bakgrunn til at opsjonen vert utløyst.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 12.01.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen løyse ut opsjon om universell utforming for rute 14-318 og 14-334 i kontrakten for rutepakke 3 - lokalbåtsambanda i Gulen og Solund

Saksnr: 2020/77152-15
Saksbehandlar Arild Knapskog
Dato: 15.01.2021

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - Løypemelding og hovudmål

Vedlagt er regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - løypemelding og hovudmål.

Vedlegg

- 1 Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - Løypemelding og hovudmål
- 2 Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 12.01.2021

Saksnr: 2020/36671-12
Saksbehandlar: Eva Margaretha Ørmen
Vinjevoll

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		12.01.2021
Fylkesutvalet		19.01.2021

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - Løypemelding og hovudmål

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet rår til at hovudmålet for Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland er «Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling».
2. Fylkesutvalet sluttar seg til framdriftsplanen slik den er skissert i saksframlegget.

Samandrag

Fylkesrådmannen legg med dette fram løypemelding om utarbeiding av Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP). Saka skisserer arbeidet som er gjort, og vidare framdrift. Saka trekker fram dei store utgreiingane og skisserer korleis fylkesrådmannen arbeider med dei. Fylkesrådmannen ber med dette om tilslutning til vidare arbeid med plandokumentet slik det er skissert. Samstundes påpeiker fylkesrådmannen at endeleg vedtaksmynde for RTP 2022 - 2033 er lagt til Fylkestinget, som vil få planen til endeleg handsaming i desember 2021.

Saken inneheld ein diskusjon om målformulering, og fylkesrådmannen rår til at hovudmålet til RTP skal vere «Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling».

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I PS 154/2020 vedtok fylkesutvalet planprogrammet til Regional transportplan. Planprogrammet set rammene for arbeidet med Regional transportplan og i denne saka legg fylkesrådmannen fram løypemelding for det vidare arbeidet. Formålet med saka er å sikre politisk eigarskap og gje retning for det vidare arbeidet.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har samordningsansvaret for planlegging og økonomiforvaltning innan fylkeskommunen sitt ansvarsområde.

Fylkesutvalet skal ivareta samfunnsutviklarrolla ved mellom anna å sjå følgjande oppgåver i eit regionalt heilskapsperspektiv:

- Klima, miljø og berekraft.
- Internasjonalt arbeid.
- Folkehelse.
- Eigarskap.
- Regional planstrategi og regionale planar.
- Kommunale og statlege planar.
- Tannhelse.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Saka har ingen konsekvensar for økonomien, men ferdig RTP vil legge føringar for framtidig pengebruk. Hovudmålet til RTP legg opp til å bidra til meir berekraftig mobilitet. Med berekraftig meiner vi både økonomisk berekraft, berekraft for klima og miljø, samt sosial berekraft.

Klima:

Saka har ingen konsekvensar for klima, men ferdig RTP vil legge føringar for framtidige samferdselsprosjekt. Hovudmålet til RTP legg opp til å bidra til meir berekraftig mobilitet. Med berekraftig meiner vi både økonomisk berekraft, berekraft for klima og miljø, samt sosial berekraft.

Folkehelse:

Saka har ingen konsekvensar for folkehelse, men ferdig RTP vil legge føringar for framtidige samferdselsprosjekt. Hovudmålet til RTP legg opp til å bidra til meir berekraftig mobilitet. Med berekraftig meiner vi både økonomisk berekraft, berekraft for klima og miljø, samt sosial berekraft.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Forslag til hovudmål i RTP bygger på måla i Utviklingsplan for Vestland 2020 - 2024.

Konklusjon

Fylkesrådmannen legg med dette fram løypemelding om utarbeiding av Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP).

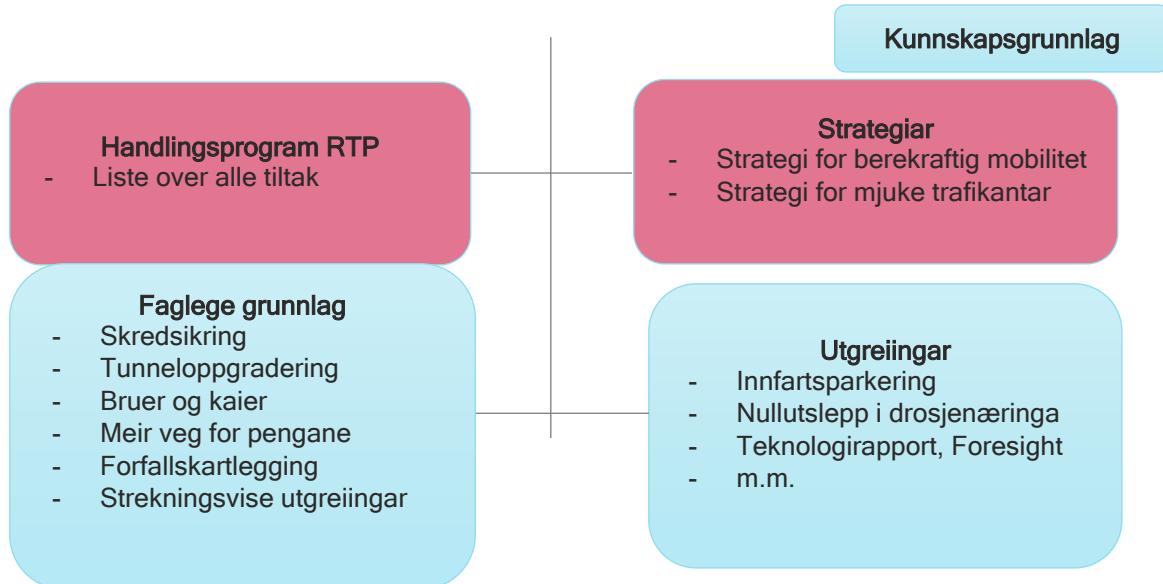
Saka skisserer arbeidet som er gjort, og vidare framdrift. Saka trekker fram dei store utgreiingane og skisserer korleis fylkesrådmannen jobbar med dei.

Saken inneheld ein diskusjon om målformulering, og fylkesrådmannen rår til at hovudmålet til RTP skal vere «Vestland skal ha eit trafiksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling».

Struktur

Strukturen i RTP er skissert i figuren under. Hovuddelen av politikktutforminga skal skje i dei rosa boksane, medan dei blå boksane skal gje grunnlaget for politikktutforminga og handlingsprogrammet.

Regional transportplan for Vestland 2022
- 2033



Figur 1: Strukturen til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

I RTP vil hovudtyngda av politikken innan samferdselsfeltet i Vestland fylke ligge. Her skal det stå korleis vi skal prioritere mellom ulike prosjekt i Vestland. RTP har ei rekkje underdokument som samla sett utgjer underlaget for prioriteringane og eit handlingsprogram.

Kunnskapsgrunnlaget er digitalt og vil bli lagt ut på Vestland fylke sine nettsider når det er klart. Det inneheld fakta om transportsystemet i Vestland, inkludert reisevanar, klimagassutslepp, kartdata om Vestland og ulike demografiske trekk som kan påverka transportbehovet i fylket.

Handlingsprogrammet til RTP skal innehalde ei liste over alle tiltak som skal gjennomførast, i prioritert rekkefølge. Prioriteringskriteria som er definert i RTP legg grunnlaget for rekkefølgja. Tiltak som skal inn er både investeringstiltak og organisatoriske tiltak.

I samband med RTP skal det utarbeidast to strategiar. Strategiane skal peike ut vegval, satsingsområde og mål innan sine felt. Strategiane skal ikkje ha egne handlingsprogram, men handlingsprogrammet til RTP må også omfatte tiltak for gjennomføring av strategiane. Dei faglege underlaga skal danne grunnlaget for prioriteringskriteria på einskildtema.

I planprogrammet er det vist til ei rekke utgreiingsbehov, det vil seie område der fylkeskommunen har hatt behov for å hente inn kunnskap og gjere vurderingar og analyser. Alle utgreiingane er nemnd i plandokumentet, men nokre utgreiingar er så store at dei er lagt som egne vedlegg til RTP.

Hovudmål

Med bakgrunn i måla i utviklingsplanen vil fylkesrådmannen tilrå følgjande hovudmål for Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland:

1. Vestland skal ha eit trafiksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling

Bakgrunnen for målformuleringa er måla i utviklingsplanen for Vestland. Administrasjonen har tolka kva som er samferdselssektoren si rolle i høve til å nå dei måla.

Tabellen under viser korleis administrasjonen har sett måla i samheng med måla i utviklingsplanen.

Mål 1: Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg	Mål 2: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling	Mål 3: Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland	Mål 4: Like moglegheiter til å delta i verdiskaping
Stikkord som er viktige for å nå måla			

Effektivt og framtidsretta	Berekraft	Trafikktrygging	Folkehelse
Næringslivet sine behov og varetransport	Redusere utslepp frå trafikken	Folkehelse	Trafikktrygging
Nyskaping/teknologi	Redusere utslepp ved bygging, drift og vedlikehald	God luftkvalitet	Legge til rette for deltaking for alle aldrar
Knytte regionsentera saman	Bremse nedbygging av viktige naturområde, naturtypar og landskap	Fysisk aktivitet/aktiv reiseveg	Enkle reiser og overgangar
Nullvekstmål i Bergensområdet	Samfunnsnyttig massehandtering	Tilrettelagt transport	
	Vedlikehald prioritert framfor nybygg		
	Klimatilpassing		

Tabell 1: Korleis knytte måla i utviklingsplanen for Vestland til samferdselsfeltet.

I tillegg ligg Nasjonal transportplan, Nasjonale forventningar til lokal og regional planlegging og berekraftsmåla til FN til grunn for arbeidet med målformuleringa.

Bakgrunn for val av administrasjonen si tilråding til målformulering

At transportsystemet skal vere berekraftig inneber tre dimensjonar - Sosial berekraft, økonomisk berekraft og berekraft innan miljø og klima. Sosial berekraft inneber at alle skal kunne delta i samfunnet og i verdiskapinga, for å kunne delta er ein avhengig av å kome seg dit ein skal. Økonomisk berekraft inneberer ei forsvarleg forvaltning av økonomiske ressursar. Berekraft innan miljø og klima inneber ein omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi, klimatilpassing av infrastrukturen og godt samspel med naturen.

Eit framtidsretta transportsystem legg til rette for nyskaping og effektiv transport. Vi må då ta innover oss den teknologiske utviklinga og legge vegnett og infrastrukturen til rette for nye former for transport. Eit framtidsretta transportsystem må også vere berekraftig. Vi skal legge til rette for ulike løysingar for ulike behov.

Eit trafikksikkert transportsystem inneber at vi skal tenke trafikktryggleik i alt vi jobbar med. Hovudmålet står opp under nullvisjonen om at ingen skal bli drepne eller hardt skadde i trafikken.

Hovudmålet tek innover seg at mobilitet er viktig for å utvikle samfunnet i ønska retning. I begrepet samfunnsutvikling ligg både folkehelse og verdiskaping. Folkehelse gjennom moglegheita til å delta i samfunnet, tilrettelegging for sykkel og gange, samt betra luftkvalitet og gode byar og tettstader. Verdiskaping gjennom tilrettelegging for næringslivet sine behov.

Andre ord som ikkje er med i formuleringa, men som likevel følgjer av målformuleringa:

Folkehelse er ikkje lagt inn som ein del av hovudmålet. Slik fylkesrådmannen ser det inneheld både berekraftomgrepet og samfunnsutvikling elementet folkehelse. Folkehelseoversikten trekk spesielt fram at kort pendlaravstand og lite transportbehov mellom målpunkt bidreg til at fleire kan delta lengre, uavhengig av livsvilkår. Kollektivtransport har også ein viktig sosial funksjon, eit fungerande kollektivsystem hjelper særleg dei gruppene som ikkje har eigen bil. Dette gjeld både i by og distrikt. Skredfare og utrygge vegar er også ei folkehelseutfordring, og må vurderast opp mot målsettinga om å få folk til å busette seg i heile fylket. Trygge omgivnader er også viktig for å ivareta mjuke trafikantar.

Eit effektivt transportsystem er viktig, men slik fylkesrådmannen ser det er dette dekt inn gjennom målet om at transportsystemet skal vere framtidsretta.

Smart/teknologisk er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit middel for å nå måla. Teknologien kan bidra til å gjere mobilitet både tryggare, meir effektiv og meir miljøvenleg. Administrasjonen held no på med ei kartlegging av dei teknologiske trendane, og korleis Vestland kan legge til rette for og utnytte teknologien på best måte.

Særinteresser bør ikkje vere omtala i hovudmålet til RTP. Planperioden er 12 år, og med ein så lang tidshorisont er det viktig at hovudmålet ikkje legg føringar på enkeltprosjekt.

Plantema

Under presenterer fylkesrådmannen ei retning for kvart av plantema. Det vil kunne bli behov for justeringar undervegs i prosessen.

Fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet skal vere trygt å ferdast på, dette er ei av dei viktigaste oppgåvene fylkeskommunen har. I tillegg skal vi finne smarte og klimavenlege måtar å både planlegge, bygge, drifte og vedlikehalde fylkesvegnettet. Grunna ein økonomisk krevjande situasjon vil vi som hovudregel prioritere vedlikehald og klimatilpassing framfor bygging av nye fylkesvegar. Vi skal ta i bruk ny teknologi og nye løysingar der dette er hensiktsmessig.

Faglege grunnlag for skred, tunnel, bru og kai

Administrasjonen arbeider med å få på plass faglege grunnlag for skredsikring, tunneloppgradering, vedlikehald av bruer og kaier. Desse faglege grunnlaga skal ligge til grunn for prioriteringane i handlingsprogrammet til RTP. Administrasjonen jobbar vidare med korleis desse skal sjåast i samanheng med dei strekningsvise utgreiingane og kartlegginga av viktige vegar for næringslivet. Fleire av dei faglege grunnlaga har allereie vore drøfta i hovudutval for samferdsel og mobilitet.

I PS 70/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om prinsipp for vidare arbeid med skredsikring. Arbeidet tek utgangspunkt i «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region Vest» (desember 2019) og prinsippa i vegnormalen «Håndbok N200 - 208 Sikkerhet mot skred». Skredpunkt med særskilt høg verdi på kriteria skredfare, trafikkmengd og lokale og regionale konsekvensar av stengd veg vil bli foreslått prioritert.

I PS 72/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om prinsipp for vidare arbeid med tunneloppgradering. Hovudutvalet stilte seg bak prioriteringskriteria som vart lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med særskilt fokus på tunnelane med høg verdi på kriteria ÅDT, lengde og stigning.

I PS 97/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om prinsipp for vidare arbeid med handlingsplan for bru og ferjekai. Hovudutvalet stilte seg bak prioriteringskriteria om at bruer med høg skadeprioritet skulle særleg prioriterast, samt store bruer og bruer med spesielt vedlikehaldsbehov. Av ferjekaier skal kaier som står i fare for å verte stengt på grunn av manglane vedlikehald prioriterast.

Trafikktrygging

Trafikktrygging er eit gjennomgåande tema i RTP. Administrasjonen har sett i gong eit arbeid med eit handlingsprogram for trafikktrygging. Arbeidet konsentrerer seg i stor grad om korleis fylket skal nå etappemålet om maksimalt 44 drepne og hardt skadde på vegane i Vestland innan 2030. Handlingsprogrammet skal mellom anna følgje opp tilstandsmål og fylkeskommunale tiltak i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2018 - 2021)*. Handlingsprogrammet vil vere fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy for å utdøva ansvaret etter vegtrafikklova §40a om å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikktryggleiken i fylket.

Strekningssvise utgreiingar

Med grunnlag i resultat frå pågåande arbeid med faglege grunnlag frå skred, tunnel og bru, kai - skal strekningsvise utgreiingar foreslå tilrådingar på regionalt viktige gjennomgåande fylkesvegstrekingar. Dette med omsyn til forventna behov frå næringsliv og regional utvikling i Vestland. Utgreiingane vil være ei digital framstilling av rapport og søkbare temakart.

Mobilitet og kollektivtransport

I plantema mobilitet og kollektivtransport vil hovudfokus vere berekraftig transport og tryggleik. Det skal vere trygt å ferdast, også som mjuk trafikant. Gjennom strategi for berekraftig mobilitet vil vi sette retning for eit berekraftig og samanhengande mobilitets- og kollektivtilbod i Vestland.

God mobilitet er også med på å stø opp under satsinga på folkehelse. Det er viktig for at alle skal kunne ta del i verdiskapinga og kunne delta på ulike arenaer.

Strategi for mjuke trafikantar

Strategien skal omtale dei fylkeskommunale verkemidla for å få fleire til å gå og sykle. Den skal også omtale når og korleis vi skal prioritere bruken av dei fylkeskommunale verkemidla. Det inneber at vi må omtale bygging, vedlikehald og drift av anlegg, men også at den skal omtale dei mjuke tiltaka som europeisk mobilitetsveke, sykkelbyavtalar med meir.

Føremålet med strategien for mjuke trafikantar er at fleire skal gå og sykle i staden for å nytte bil. Strategien legg opp til to satsingsområde

- Barn og unge
- Mjuke trafikantar i byar og senter og tettstader

Elevreiser

Fylkeskommunen har sett i gang eit arbeid med å hente inn informasjon om elevar i barne- og ungdomskulen sine reisevanar på skulevegen. Arbeidet inneber både ei kartlegging av elevar sine reisevanar, samt at vi har henta ut data frå Skyss sine system om kor mange som har rett på skuleskyss. Førebelse resultat viser at det vi ligg langt bak den nasjonale målsettinga om at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Elevreiser vil vere eit tema i strategi for mjuke trafikantar.

Skreddarsydde reisetilbod og skuleskyss

Administrasjonen utarbeider oversikt og hentar inn erfaringar frå skreddarsydde reisetilbod og pilotar frå heile landet. Ulike tilbod blir definert og sett opp mot ulike målgrupper og geografiar. Det blir lagt særleg vekt på born og unge som målgruppe, og deira reisebehov utover reisa til og frå skulen. Slik blir denne utgreiinga kopla saman med utgreiingsbehova om skuleskyss. Her ser ein på kva tilbod born og unge får gjennom den lovfesta retten til skuleskyss, og korleis ein særleg gjennom skreddarsydde tilbod betre kan dekke behovet born og unge har til fritidsreiser. Resultata vil bli brukt inn i revisjon av kollektivstrategien.

Strategi for berekraftig mobilitet

Skyss har fått oppdraget med å utarbeide eit strategisk styringsdokument som skal vere ein revisjon av gjeldande kollektivstrategi for Hordaland, ta inn over seg nye trendar, kollektivfaglege utfordringar i heile Vestland, i tillegg til nye behov knytt til at to fylke er slått saman til ein større region.

Arbeidet er starta opp og har fastsett foreløpig fire sentrale innsatsområde: Den reisande, Transporttilbodet, Digital transformasjon og Samarbeid og forretningsmodell. Det føreligg eiga sak om dette arbeidet i same møte.

Kollektivtransport på sjø

Det er gjennomført mange utgreiingar og presentert ulike konsept kring tema båttransport og teknologi, energibruk, utslepp, kapasitet m.v. Det blir no gjort ei kartlegging av utgreiingane som er gjort av kollektivtransport på sjø, til dømes i Bergen kommune, frå andre kommunar og frå ulike kommersielle aktørar/klynger. Det vil bli strukturert og kategorisert ulike typar driftskonsept med vekt på formål, konsept, reisebehov, tidsperspektiv, brukargruppe, næringsliv og reiseliv. Ein skal i tillegg sjå konseptta opp mot prinsipp og prioriteringar i revisjonen av kollektivstrategien.

Drosje

Frå 1.november 2020 trådte endringane i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften i kraft. Vestland fylkeskommune starta allereie januar 2020 med å følgje opp og kartlegge drosjemarknaden. Administrasjonen har sidan 1.november 2020 identifisert 10 kommunar som er i faresona for dårleg drosjetilbod.

Administrasjonen held også på med ei utgreiing om korvidt det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg å innføre krav til nullutslepp til drosjenæringa i nord-delen av Vestland. Utgreiinga skjer i tett dialog med næringa. Forskriften vert sendt på høyring til drosjenæringa og kommunane i februar 2021. I følgje regelverket er overgangstida på minimum fire år.

Miljøløftet

For plantema Miljøløftet ønskjer administrasjonen at RTP vidarefører nullvekstmålet som er hovudmålet i avtalen mellom staten, kommunane og fylkeskommunen.

Byutgreiing

I samband med utgreiingsbehovet *sikra mobilitet og samstundes oppnå nullvekst innanfor heile avtaleområdet* skal byutgreiinga frå 2017 reviderast. Byutgreiinga skal modellere ulike transportformer og verkemiddel for korleis vi kan nå nullvekstmålet utan at det skal redusere mobiliteten til innbyggjarane i avtaleområdet. Byutgreiinga vil vere klar 15.februar. Den vil vere noko enklare i formen enn tidlegare byutgreiingar.

Framkome og finansiering av kollektivtrafikken

Det vert også arbeida med å kartlegge ulike framkometiltak for kollektivtrafikken, og kvar dei ulike verkemidla bør nyttast. Gjennom midlar frå KMD skal vi også sjå på ulike verknader av korona for kollektivsystemet vårt, inkludert eit scenarie med varig låge billettinntekter og moglege alternative finansieringskjelder.

Innfartsparkering

I PS 93/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om betalingsløysingar på innfartsparkeringane i bynære område. Saka vart utsett. I samarbeid med Miljøløftet vil administrasjonen utarbeide eit forslag til strategiske retningslinjer for fagområdet innfartsparkering innanfor heile avtaleområdet. Det føreligg eiga sak om dette arbeidet i same møte.

Finansiering

I plantema finansiering legg administrasjonen vekt på korleis vi skal jobbe for å nå hovudmålet, gitt dei knappe økonomiske ressursane vi har til rådighet. Plantema har som mål å finne løysingar som kan bidra til målsettingar i heile planen.

Meir veg for pengane

Det er nasjonale forventningar og målsettingar om at vi skal få meir att for dei pengane vi investerer. Administrasjonen jobbar med eit fagleg grunnlag for meir veg for pengane. Ein viktig del av arbeidet er å kartlegge handlingsrommet. Det vert jobba med å kartlegge handlingsrommet både når det gjeld handsaming av fråvik frå vegnormalen, val av vegstandard og i prosjektfasen. Administrasjonen jobbar også med å vurdere buken av nye kontraktsformar for entreprisar.

Spleiselagsfinansiering / Samfinansiering

Det vert også arbeidd med å vurdere strategi for bompengefinansiering og anna samfinansiering. I første rekkje gjeld dette bompengefinansiering, men det er også teke opp andre tema som kommunal og privat delfinansiering og utbyggingsavtalar.

Ferjeavløysing

I RS 63/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet orienterte fylkesrådmannen utvalet om status og konsekvensar av endringane i retningslinjene for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer.

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) har no fastsett nye retningslinjer for ferjeavløysingsmidlar. Fylkeskommunen har bedt KMD om å oppdatere anslag på midlane for dei einskilde prosjekta. Ferjeavløysingsprosjekt KMD har ikkje lagt fram forslag til rentekompensasjonsordning, difor har vi ikkje oversyn over dei endelege kompensasjonsnivået for ferjeavløysingsprosjekt. Ytre Steinsund bru (Sak 155/2020) vart vedteke i fylkestinget 16.12.2020.

Nasjonale ansvarsområde

I plantema Nasjonale ansvarsområde ønsker administrasjonen å forankre prioriteringane til Vestland fylke når det gjeld tema som staten har ansvar for. RTP skal også omtale korleis fylkeskommunen skal jobbe for å få realisert desse prioriteringane. Formålet med arbeidet er at Vestland fylkeskommune skal ha gjennomslagskraft for statlege infrastrukturprosjekt og for rammevilkår tilpassa Vestland sine utfordringar innan samferdsel. Framtidig struktur for samhandling med Statens vegvesen må også avklarast.

Fram mot vedtak av ny Nasjonal transportplan jobbar administrasjonen med utgangspunkt i vedtaket som blei fatta i fylkestinget i mai 2020, PS 24/2020, om prioriteringar av store nasjonale prosjekt i Vestland.

I PS 109/2020 i Fylkestinget la fylkesrådmannen fram ei sak om deltaking i kontaktutval og pådrivarselskap. I vedtaket vart alle tidlegare medlemskap i dei to fylkeskommunane vidareført.

Teknologi

På tvers av alle plantema vert det jobba med ein teknologirapport som ser på teknologiske trendar innan mobilitet, og vil skissere ulike framtidsscenario, og omtale korleis fylkeskommunen bør rigge seg for å handtere desse endringane. Prosjektet er eit samarbeid mellom fylkeskommunen og ITS-Norge. Eksterne aktørar vert invitert med i arbeidet.

Framdrift i arbeidet med Regional transportplan 2022 - 2033

Det vil bli lagt fram politiske løypemeldingar med ulike tema som skal inn i RTP. Formålet med desse løypemeldingane er å sikre politisk forankring i arbeidet med RTP, og gi eit større politisk eigarskap til planen.

Det ligg mykje politikk i RTP, og fylkesdirektøren ønsker at politikarane gir si tilslutning til den vidare prosessen og dei ulike utvala si rolle.

Fylkestinget (FT) får planen til endeleg vedtak i desember 2021.

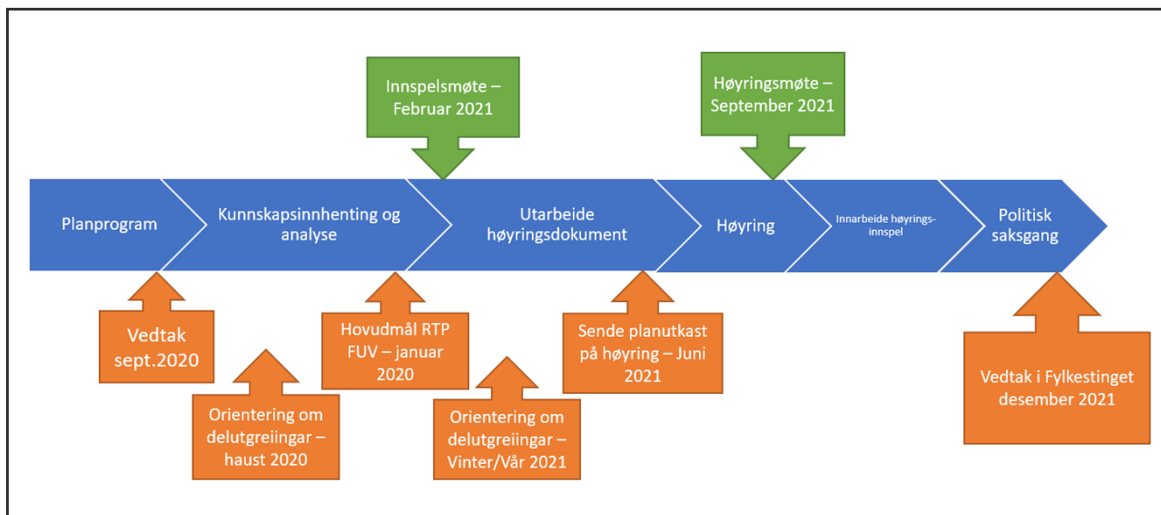
Fylkesutvalet (FUV) har ei koordinerande rolle etter at planutvalet vart lagt ned. Fylkesutvalet vil få samsaker om RTP og gjere prosessvedtak på desse. Det gjeld saker om mål, delmål og strategiar.

Hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) har det faglege ansvaret for planen og vil difor få løypemelding på ei rekke saker som skal omtalast i RTP. Administrasjonen har gjennom desse sakene behov for at SAMO er orientert om, og sluttar seg til planarbeidet.

Nokre særskilte tema, som skredsikring og tunneloppgradering, har store økonomiske konsekvensar, og det er kamp om midlane. Desse sakene vil difor løftast særskilt til fylkesutvalet. Sakene skal gjere greie for arbeidet, og FUV blir bedt om å ta stilling til prioriteringskriteria. Formålet med desse sakane er å forenkle den endelege handsaminga av RTP i fylkestinget.

Fyrste komplette planutkast, vil kome til politisk handsaming i mai (SAMO) og juni (FUV), då det skal sendast på høyring. Det er RTP, strategiane og eit handlingsprogrammet som skal på høyring.

I følgje lovverket kjem det tydeleg fram at handlingsprogrammet for gjennomføring av planen skal vere ein del av regional plan og utarbeidast, behandlast og vedtakast samstundes som resten av planen. Handlingsprogrammet vil i fyrste omgang vere eit forenkla handlingsprogram.



Tidspunkt for saker til politisk handsaming av tema knytt til RTP

Tidspunkt	Sak	Vedtak
Januar 2021	Løypemelding og hovudmål (FUV)	Fastsette hovudmål i RTP
	Strategi for mjuke trafikantar (SAMO)	Gje tilslutning til rammene i strategi for mjuke trafikantar
	Strategi for berekraftig mobilitet (SAMO)	Gje tilslutning til rammene i kollektivstrategien
Februar 2021	Meir veg for pengane (SAMO)	Orientering om prosjektet «Meir veg for pengane»
	Rapport om eineretar på drosje	Referatsak om arbeidet med eineretar
Mars 2021	Teknologi-rapport (SAMO)	Orientering om innhaldet i teknologirapporten
April 2021	Løypemelding og delmål i RTP (FUV)	Fastsette delmål i RTP
	Fagleg grunnlag for skredsikring (SAMO)	Fastsette tilråding for arbeidet med skredsikring
	Fagleg grunnlag for tunneloppgradering (SAMO)	Fastsette tilråding for arbeidet med tunneloppgradering
	Fagleg grunnlag for bru og kai (SAMO)	Fastsette tilråding for arbeidet med vedlikehald av bruer og kaier
Mai 2021	Høyringsutkast RTP	SAMO innstiller til FUV om å sende planutkast på høyring
Juni 2021	Planutkast på høyring og handlingsprogram (FUV)	FUV sender planutkast på høyring
Juli 2021		
August 2021		
September 2021	Høyringsfrist	
Oktober 2021		
November 2021	Endeleg plan	SAMO og FUV sender innstilling av endeleg plan til FT
Desember 2021	Endeleg plan	FT vedtar Regional transportplan for Vestland

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 12.01.2021

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Ta inn ordet "effektivt" som del av målformuleringen.»

Mona Høgli (MDG) sette på vegner av MDG, SV, A, Krf og Sp fram slike forslag:

«Alternativ punkt 1:

Vestland skal ha eit trygt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.»

«Endring stikkord under Mål 2:

Endre frå «Bremse nedbygging av viktige naturområde, naturtypar og landskap» til «Begrense nedbygging av viktige naturområde, naturtypar og landskap»»

Gunnar Moland (H) sette fram slikt forslag:

«Tilleggsforslag i tabell under stikkordene til Mål 4:

Etter «Legge til rette for deltaking for alle aldrar.», tillegg: «og for menneske med nedsett funksjonsevne»»

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slike forslag:

«Tillegg under Mål 1:

«Sikre god lokal / regional konkurransekraft for næringslivet»

«Redusere reisetid»»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1 fekk 6 røyster (H, Frp og UA) og fall.

Høgli sitt forslag alternativ punkt 1 vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og UA).

Djuvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Høgli sitt forslag endring av stikkord vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og UA).

Moland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Framnes sine forslag vart begge samrøystes vedteke.

Innstillinga punkt 2 vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet rår til at hovudmålet for Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland er:
«Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.»
2. Stikkordstabell for kva som er viktig for å nå måla i utviklingsplan for Vestland, vert justert slik:
Tillegg under Mål 1: Sikre god lokal / regional konkurransekraft for næringslivet
Tillegg under Mål 1: Redusere reisetid
Endring under Mål 2: Begrense nedbygging av viktige naturområde, naturtypar og landskap
Tillegg under Mål 4: ... og for menneske med nedsett funksjonsevne
3. Fylkesutvalet sluttar seg til framdriftsplanen slik den er skissert i saksframlegget.

Saksnr: 2020/77152-16
Saksbehandlar: Arild Knapskog
Dato: 21.01.2021

Til: Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

Frå: Fylkesrådmannen

Orienteringar og diskusjon kring møteplanen 2021

Her vert det lagt opp til at rådet kan ha ein diskusjon om kva orienteringar rådet ynskjer seg på møta i det kommande året. Dette for at vi kan planleggje best mogleg til framtidige møte. Vedlagt ligg ei oversikt over planlagde politiske saker til folkevalde organ for våren 2021.

Vedlegg

- 1 Planlagde politiske saker til folkevalde organ - våren 2021

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			

Avdeling for organisasjon og økonomi							
Juridisk							
Eigarstrategi Skyttel AS		17.02				02.- 03.03	
Eigarstrategi Grieghallen IKS						20.- 21.04	
Eigarstrategi Trivselshagen IKS	24.03					20.- 21.04	
Innkjøp							
Økonomi							
Finansrapport 2020						02.- 03.03	10.- 11.03
Strategi for konsesjonskraftforvalt.						02.- 03.03	10.- 11.03
Tertialrapport 1. tertial						01.- 02.06	16.- 17.06
Finansrapport 1. tertial						01.- 02.06	16.- 17.06
Årsrekneskap 2020						01.- 02.06	16.- 17.06
Økonomiplan 2022-2025	25.05	25.05	25.05	25.05	01.06	01.- 02.06	16.- 17.06
Eigedom							
Byggestart nye Førde vgs	17.02					02.- 03.03	10.- 11.03
Rom- og funksjonsprogram Kvam vgs	25.05					01.- 02.06	16.- 17.06
Politisk sekretariat							
Fullmakter til leiar av fylkesvalstyret og fylkesrådmannen						09.02 Fylkesvalstyret	
Stemmesetlar - opptrykk og kostnader							10.- 11.03 Fylkesvalstyret
Status vallister m.m.						11.05 Fylkesvalstyret	
Godkjenning av lister til Stortingvalet						01.06 Fylkesvalstyret	
Årsrapport 2020 - Klagenemnda							16.- 17.06
Revidert delgeringsreglement for folkevalde organ – godtgjersle og etiske retningslinjer						01.- 02.06	16.- 17.06

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			

HR							
Internkontroll og statlege tilsyn 2020						01.-02.06	16.-17.06
Avdeling for infrastruktur og veg							
Rammer for uteservering ved fylkesveg i Bergen sentrum		12.01				19.01	
Driftskontrakt for Sogn		23.03					16.-17.06
Driftskontrakt Hardanger		23.03					16.-17.06
Handlingsprogram for trafikktrygging		25.05				01.-02.06	16.-17.06
Handlingsprogram for tunneloppgradering		27.04				11.05	16.-17.06
Handlingsprogram bru og kai		27.04				11.05	16.-17.06
Handlingsprogram for skredsikring		25.05				01.-02.06	16.-17.06
Strategi for mjuke trafikantar		08.09				21.-22.09	
Avdeling for innovasjon og næringsutvikling							
Naturressursar, landbruk og reiseliv							
Nærings- og utviklingsfond for utsette kommunar			12.01				
Tiltakspakke reiseliv			12.01				
Høyring av forslag til forskrift om nasjonale tilretteleggingsmidlar til næringsutvikling og kompetanseheving			X				
NOU 2929:12 -Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn			12.01				
Handlingsplan landbruk 2021			17.02				
Innspel til jordbruksoppgjeret			17.02			02.-03.03	

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			
Handlingsplan reiseliv 2021			17.02				
Tiltaksplan marint 2021			17.02				
Mineral-innsats			17.02			02.- 03.03	10.-11.03
Nærings- og samfunnsutvikling i bygder og lokalsamfunn			17.02				
Vedtekter fond – kompetanse og rekruttering							
Grøn vekst, klima og energi							
Forsking, kompetanse og internasjonalisering							
Mobilisering til forskning i reiselivet i Vestland fylke 2021-2022			x				
Verdiskaping i byar og regionar							
Høringsdokument regional plan innovasjon og næringsutvikling			12.01			19.01	
Tiltakspakke reiseliv			12.01				
Rapportering kommunale næringsfond korona			17.02				
Oppdragsbrev 2021 SIVA			17.02				
Oppdragsbrev 2021 Innovasjon Norge			17.02				
Handlingsplan innovasjon og næringsutvikling 2021-2031			17.02				
Planframlegg regional plan for innovasjon og næringsutvikling			25.05			01.-02.06	16.-17.06
Avdeling for kompetanse og opplæring							
OT-tiltak i Vestland fylkeskommune inkl. evaluering av produksjonsskolen	14.01					19.01	10.-11.03

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			
Ny budsjettmodell for vidaregåande skular	17.02					02.-03.03	10.-11.03
Plan for kompetanseutvikling for vidaregåande opplæring	17.02						
Justering av opplæringstilbodet 2021/22	24.03						
Internasjonalt arbeid i opplæringssektoren	24.03					20.-21.04	
Mål og strategiar – handlingsprogram for vidaregåande opplæring i perioden 2021-25	24.03					20.-21.04	16.-17.06
Reisetidsgaranti for elevar i vidaregåande opplæring, jf. lokal forskrift om inntak og formidling	24.03					20.-21.04	16.06.21
Kvalitetsmeldinga for vidaregåande opplæring i Vestland fylkeskommune	Vår/Haust					x	x
Evaluering av skulefrukostordninga	Haust 2021					x	x
Avdeling for mobilitet og kollektivtransport							
Oppfølgingssak innfartsparkering		12.01					
Båtanbod i Sogn og Fjordane		12.01				09.02	
Prosess og rammeverk for utarbeiding av strategi for bærekraftig mobilitet		12.01				09.02	
Eigarstrategi Bybanen AS		12.01				09.02	
Sommarstenging Torget/Bryggen		17.02					
Handlingsprogram og årsrapport for Kollektivstrategien Hordaland		17.02				02.-03.03	16.-17.06
Avtalestruktur mellom Bybanen AS, Bybanen Utbygging og Skyss		17.02				02.-03.03	

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			
Felles takst- og sonestruktur buss		23.03				20.-21.04	16.-17.06
Handlingsprogram miljøløftet		25.05				01.-02.06	16.-17.06
Bybanen BT5. Dag- eller tunnelloøysing		25.05				01.-02.06	
RTP på høyring		25.05				01.-02.06	
Trafikkplan Bergen sør, inkludert tilbudet på Bybanen linje 2		25.05				01.-02.06	
Korrespondansar i kollektivtrafikken, fagutgreiing		25.05				01.-02.06	
Utgreiing båtrute Sotra - Bergen		25.05				01.-02.06	
Evaluering av ferjeruter		25.05				01.-02.06	
Årlig ruteendring - orienteringssak		25.05				01.-02.06	
Avdeling for strategisk utvikling og digitalisering							
Midlar til Kompetansesenter mot seksuelle overgrep (tidlegare SMISO)						19.01	
Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 - Prosess for oppfølging						02.-03.03	
Klimaplan – Prosess og rammer for arbeidet						02- 03.03	
Handlingsprogram for folkehelse – Prosess og rammer						02.-03.03	
Tilskotsordningar innan stadutvikling, klima og folkehelse						02.-03.03	
Strategi for internasjonalt arbeid - Oppfølging (SUD koordinerer)	24.03	23.03	23.03	25.03			
Klimaplan – planprogram skal leggjast ut på høyring						20.-21.04	
Regionråd - driftsstøtte og eventuelle søkbare midlar						20.-21.04	

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			

Avdeling for kultur, idrett og inkludering							
Arkiv							
Bibliotekutvikling							
Fordeling av budsjettposten Bibliotekprosjekt				13.01			
Tildeling Rom for møte - spillprosjektet				25.03			
Tildelingar tilskot til bibliotekprosjekt				28.04			
Strategisk plan for skulebibliotek i vgs	25.05			25.05		01.-02.06	16.-17.06
Idrett og friluftsliv							
Uttale tilskot statleg sikring av friluftsområder				25.03			
Tiltak i statleg sikra friluftsområde				28.04			
Tilskot plan for friluftslivets ferdselsårer				28.04			
Tilskot til friluftaktivitet				28.04			
Tilskot til lågterskel fysisk aktivitet				28.04			
Arrangementstilskot nasjonale og internasjonale meisterskap				28.04			
Fordeling av spelemidlar til idretts- og friluftsanlegg				25.05		01.-02.06	
Fordeling investeringstilskot til idrettsanlegg				25.05			
Inkludering, strategi og analyse							
Antirasitisk sone - oppfølging				13.01			

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			
Kontaktutval mellom innvandrere og styresmaktene (KIS)				17.02		02.-03.03	10.-11.03
Forslag til planprogram- regional plan for kultur, idrett og friluftsliv (høring)				17.02		02.-03.03	
Tilskot til inkludering og mangfold				25.03			
Tilskot til etablereropplæring for innvandrere				25.03			
Tilskot til mentor- og traineeordning for innvandrere				25.03			
Planprogram regional plan for kultur, idrett og friluftsliv				25.05		01.-02.06	
Kunst- og kulturutvikling							
Fordeling av budsjettposten Stønad etter vedtak. Tilskotsordninger og retningslinjer (profesjonell og frivillig)				13.01			
Tilskot til prosjekt og tiltak – profesjonell kunst og kultur				25.03			
Tilskot til prosjekt og tiltak – frivillig kulturliv				25.03			
Driftstilskot til kunst, kultur og idrett (budsjettvedtak 2022)				25.05	01.06	30.11	15.-16.12
Tilskot til drift av regionale barne- og ungdomsorganisasjoner				25.05			
Tilskot til kulturbygg				08.09			
Kulturelt utviklingsprogram (KUP)				08.09			
Kunstnarstipend				08.09			
Folkemusikkstipend				08.09			

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			
Tilskot til vaksenopplæring				08.09			
Tilskot til prosjekt og tiltak – profesjonell kunst og kultur				13.10			
Tilskot til prosjekt og tiltak – frivillig kulturliv				13.10			
Tilskot til kulturarenaer med regionale funksjonar				13.10			
Tilskot til regionale ungdomsparti				17.11			
Kulturformidling							
Avtale med TONO om bruk av musikk i DKS – reforhandlinger av avtale fra 2021				13.01			
Deltaking i POLYFON kunnskapsklynge for musikkterapi				17.02		02.-03.03	10.-11.03
Den kulturelle skulesekken, mandat for fagleg råd				17.02			
Den kulturelle skulesekken, fordeling spelemidler				26.05			
Den kulturelle spaserstokken, tilskot				08.09			
Ung kultur møttest 2022				08.09			
Kulturarv							
Tilskot museumsløft				13.01			
Forskrift trossamfunnsloven				13.01		19.01	
Museumpolitikk				17.02		02.-03.03	10.-11.03
Tilskot drift nasjonale og regionale kulturminne				17.02			
Tilskot post 71, freda bygg				25.03			

Saker	Hovudutval				Finansutvalet	Fylkesutvalet	Fylkestinget
	Opplæring og kompetanse	Samferdsle og mobilitet	Næring	Kultur, idrett og inkludering			
Tilskot post 72, tekniske industrielle				25.03			
Tilskot post 74, istandsetting fartøy				25.03			
Tilskot drift fartøy				25.03			
Tilskot post 73, brannsikring				25.03			
Tilskot post 73, profane mellomalderbygg				25.03			
Tilskot post 73, konservering av ruinar frå mellomalderen				25.03			
Tilskot post 79, Nærøyfjorden				25.03			
Tilskot post 79, Bryggen				25.03			
Høyring fredingssak Stranges stiftelse				28.04			
Høyring fredingssak Årbakka				25.05			

Politiske saker

PS 1/21 Føringar ved utleige av fylkeskommunale fortau til uteservering i Bergen

Saksnr: 2021/804-1
Saksbehandlarar: Kari Elster Moen, Even
Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne	1/21	03.02.2021
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		17.02.2021
Fylkesutvalet		02.03.2021

Føringar ved utleige av fylkeskommunale fortau til uteservering i Bergen

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet legg til grunn at det i Bergen sentrum er særleg viktig å sikre framkomst for mjuke trafikantar. Fortau langs fylkesveg skal primært nyttast av mjuke trafikantar.
2. Fylkesutvalet ønskjer å leggja til rette for uteservering på stader som er eigna for det, med vilkår som gjer at ein tar omsyn til fotgjengarar og serveringsstader. Ein føresetnad er at uteserveringa ikkje kjem i konflikt med hovudføremålet for fortausareala eller andre gjeldande regelverk.
3. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen ta initiativ til eit samarbeid med Bergen kommune og Statens vegvesen for å starta eit arbeid med fotgjengar-teljingar i Bergen sentrum. Målet er å få betre kunnskap om behovet for fritt ferdselsareal for gåande.

Samandrag

Fylkeskommunen handsamar søknadar og gir løyve til uteservering på fortausareal langs fylkesveg. I saka greier fylkesrådmannen ut om kva overordna føringar og prinsipp som må ligga til grunn i vurderinga av søknadane. Som vegstyresmakt har fylkeskommunen ansvar for å sikre framkomst og trafikktryggleik på fylkesveg for alle trafikantar. God tilrettelegging for mjuke trafikantar er avgjerande for å skapa eit attraktivt gangtilbod og leggja til rette for klimavennlege transportformer. Fylkeskommunen skal som regional utviklingsaktør, vegstyresmakt og med ansvar for trafikktryggleik og folkehelse, ta i vare ålmenta sine interesser, og samstundes leggja til rette for næringsutvikling og private initiativ der dette ikkje går på kostnad av fellesskapet sine behov.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Saksprotokoll fylkesutvalet 18. juni 2020 - Spørsmål frå Søviknes (Frp) om uteservering - SI 15-2020

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Vestland fylkeskommune som vegstyresmakt har ansvar for å sikre framkomst og trafikktryggleik på fylkesveg. Dette inkluderer alle trafikantar, og gjeld for køyrebane så vel som fortau. Trafikantar med nedsett funksjonsevne skal også kunne ferdast trygt på fortaua våre, jf. krav om universell utforming. Som forvaltar av fylkesveg har fylkeskommunen ansvar for handsaming av søknader om leige av fortausareal til uteservering. På fylkesveg i Vestland gjeld dette i hovudsakleg i Bergen sentrum.

Fylkeskommunen fekk i 2020 18 søknader om uteservering på fylkeskommunale fortau i Bergen sentrum. Vedtak om å gje løyve vart gjeve med heimel i §§ 9 og 57 i veglova. Åtte serveringsstader klaga på vedtaket fordi dei meinte dei fekk for lite areal.

Representant Søviknes (Frp) fylgde opp saka ved å stilla spørsmål til fylkesutvalet 18. juni 2020 om klagebehandlinga, og om dialogen i forkant av 2021-sesongen (saksprotokoll er vedlagt). Fylkesrådmannen gav svar om den vidare oppfølginga, mellom anna at fylkeskommunen i samarbeid med kommunen vil ha ein ny gjennomgang av areala for uteservering før ny sesong. Vidare la fylkesrådmannen i sitt svar vekt på at framkomst for mjuke trafikantar i sentrale område er prioritert, og at fortausareal primært er vegareal for mjuke trafikantar.

Sju av klagane på vedtaket om utleige vart handsama i den fylkeskommunale klagenemnda. Fire av klagarane fekk delvis medhald, tre fekk avslag. Fylkeskommunen har no, saman med Bergen kommune starta gjennomgangen av areala for uteservering i Bergen for 2021.

Mål med saka

Fylkesrådmannen ønskjer med denne saka å tydeleggjera ansvaret fylkeskommunen har som forvaltar og eigar av fylkesveg. For å sikra ei føreseieleg handsaming av søknadar om leige av fylkeskommunale fortau til uteservering, vil fylkesrådmannen greia ut om kva overordna føringar og prinsipp som må ligga til grunn i vurderinga av søknadane.

Overordna føringar og prinsipp for sakshandsaminga

Sentrale overordna føringar og prinsipp som ligg til grunn for vår handsaming av søknadar om uteservering er forankra i:

- Veglova
- Utviklingsplan for Vestland
- Miljøløftet og nullvekstmålet
- Gåstrategi for Bergen
- Kommunedelplan for Bergen sentrum (KDP Sentrum), med føresegner
- Kommunale retningslinjer for uteservering

Regional transportplan med tilhøyrande strategi for mjuke trafikantar, vil også ha betyding for prioriteringar knytt til framkome og trafikktryggleik på fortausareal.

Lovgrunnlag

For å få løyve til uteservering på fortau må serveringsstaden ha eit vedtak frå fylkeskommunen etter veglova §§ 9 og 57. § 9 definerer vegstyresmakt, § 57 seier kva ein må ha løyve frå vegstyresmakta til å gjere på offentleg veg. I tillegg må ein inngå ei privatrettsleg avtale mellom leigetakar og Vestland fylkeskommune. Ein slik avtale er eit vilkår kommunen har for at serveringsstadane kan servere alkohol. Avtalen set også mellom anna vilkår om tidsrom og pris for leige.

Handsaming av søknadane etter veglova må sjåast i lys av føremålsparagrafen i veglova § 1 a. I tillegg må arealet det er søkt om å leige vere i samsvar med kommunale føringar og retningslinjer.

Føremålet med veglova (etter § 1a.) er mellom anna å sikra at trafikken på vegnettet «kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med», og sikra ein størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken «og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles».

Kommunale føringar og retningslinjer

Bergen kommune er planmyndigheit for arealbruk. I Bergen sentrum gjeld kommunedelplan for Bergen sentrum (KDP Sentrum). I føresegnene står det i punkt 6.3:

«Butikker og serveringssteder gis mulighet for gatesalg og uteservering i inn til 1 meters bredde langs fasade dersom krav om fri fotgjengerarealbredde på min. 3 meter, og eventuelt areal for holdeplass, varelevering og andre prioriterte aktiviteter er ivaretatt.»¹

Om uteserveringsstader ønskjer større areal, må dei avklara med Bergen kommune om dei må søkja om dispensasjon frå kommunedelplan for sentrum.

På fortau i Bergen sentrum med svært høg fotgjengartrafikk krev kommunen større fri fortausbreidde enn 3 meter². Døme her er fv. 577 Torget og fv. 577 Bryggen. På fortauet langs fv. 577 Torget er det smalt og vanskeleg å ta seg fram som fotgjengar, særleg dersom ein har barnevogn eller rullestol. Den auka bruken av elektriske sparkesyklar gjer også at arealbehovet på fortau aukar. Torget har også eit tusentals daglege av- og påstigande kollektivpassasjerar som krev sitt av venteareal.

Gåstrategi for Bergen

Bergen kommune har, som del av arbeidet med nullvekstmålet i byveksttalen (Miljøløftet), leia eit arbeid med å få utarbeidd ein gåstrategi for Bergen³, der også fylkeskommunen (den gang Hordaland) og Statens vegvesen har vore representert. Gåstrategien skal bidra til at gange som transportform tar sin del av auken i persontransporten i kommunen. Strategien set mål og legg føringar for mellom anna forvaltning, drift, planlegging og investeringar i fysiske tiltak for fotgjengarar.

I strategien er det sagt at kommunen ønskjer å prioritere dei gåande framfor andre interesser. Det er for å sikre ein auke i tal gåande og syklande framfor dei som køyrer bil. Forholda må derfor leggast til rette for å oppnå dette. Eitt av måla i gåstrategien er at fotgjengarane skal verta prioriterte ved alternativ bruk av gangareal. Dette gjeld mellom anna ved utleige av fortausareal til uteservering, men også ved andre aktivitetar som gatesal, torghandel og arrangement i byromma. Desse aktivitetane høyrer også heime i ein by, men gåstrategien legg vekt på at desse ikkje må gå på kostnad av framkomsten for dei gåande. Kommunen påpeiker i gåstrategien at gjeldande regelverk tar omsyn til dei gåande, men at praksis i ein del tilfelle ikkje følgjer regelverket.

Vedtakskompetanse

Etter gjeldande delegering etter særlov har fylkesutvalet mynde som vegstyresmakt for fylkesveggar, dersom mynde ikkje i reglementet er lagt til andre (Veglova, §9). Målet med saka er å stadfesta overordna føringar og prinsipp som ligg til grunn for handsaminga av søknadar om uteservering på fortausareal til fylkesveg.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Fylkesrådmannen arbeider med å få på plass ein avtale om kontroll og oppfølging av uteserveringsstader. Denne aktiviteten vil innebera ein kostnad, som per no ikkje er kjend. Samstundes vil utleiga av fortausareal gi inntekter som heilt eller delvis kan dekkja kostnadane.

¹ Ein kan dela fortau inn i fleire soner. Breiddekrav vert fastsett i overordna planlegging, t.d. kommunedelplan for Bergen sentrum. Areal sett av til møbleringssone og venteareal for haldeplass inngår ikkje i det frie ferdselsarealet for fotgjengarane.

² I 2019 sende plan- og bygningsetaten eit brev til Statens vegvesen med kart over arealbehovet langs Torget. Det er sett krav om 4 meter fri fortausbreidde også i Kaigaten, pga. forbodet mot å sykle i vegbana her (grunna bybanespora).

³ Gåstrategi for Bergen, vedtatt i Bergen bystyre 17. november 2020, skal gjelda fram til 2030.

Klima: Å sikra tilstrekkeleg fritt fortausareal for fotgjengarar er viktig for å gi dei eit trafikkikkert og attraktivt tilbod med god framkome. Eit attraktivt tilbod kan bidra til at fleire tar beina fatt og/eller nyttar kollektivtilbodet og let bilen stå. Gange er ein vesentleg del av dei fleste kollektivreiser.

Folkehelse: God tilrettelegging for fotgjengarar fremjar folkehelsa, både ved å førebyggja ulykker og ved at folk beveger seg.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi): God tilrettelegging for fotgjengarar kan bidra positivt til mål for klima og miljø (sjå klima over), og for lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. God tilrettelegging gir tryggleik, som er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv. Det er også viktig for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

I dei sentrale delane av ein by som Bergen er det mykje aktivitet, og mange interesser som har eit ønske om å ta i bruk offentleg fortausareal. Fortausareala kan gi rom for fleire gode føremål, men det er samstundes eit hovudføremål som me som vegstyresmakt har eit særleg ansvar for å sikra at vert tatt i vare. Det er her fotgjengarane skal ta seg fram. Tilstrekkeleg med fritt ferdselsareal skal sikra tryggleik og framkomst for fotgjengarane. Dette er viktig å sikra før ein nyttar fortausareal til alternative føremål.

Omsynet til venteareal på kollektivhaldeplassane må også vega tungt. I Bergen sentrum er det fleire stader særleg høg gangtrafikk og kollektivhaldeplassar med eit tusentals av- og påstigingar kvar dag. Mange stader er det også knapt med fortausareal. Her må ein også ta i betraktning at høg gangtrafikk faktisk krev stor fortausbreidde. Det som kan vera eit rommeleg ferdselsareal for gåande ein plass, kan vera altfor knapt ein annan. Dårlig framkome kan gå utover trafikktryggleiken, ved at folk byrjar å nytta venteareal ved kollektivhaldeplassar og køyrevegen for å ta seg fram. I høgtrafikkerte sentrumsgater med kollektivtrafikk vil det vera særleg uheldig.

Det er verdt å nemna at utleige av elsparkesyklar i Bergen sentrum har medført ein auke i konflikter på gangareala. Konflikta er knytt til ferdsel med elsparkesyklane, og til «villparkering» i ferdselsareala. I eit pågåande pilotprosjekt der også fylkeskommunen er involvert, ser bymiljøetaten i Bergen kommune i samarbeid med utleigeaktørar på korleis ein kan skapa ei tenleg regulering av utleige og bruk av elsparkesyklane. Gjennom dette vil ein forhåpentleg få bukt med parkeringsutfordringane. Truleg vert det ei større utfordring å sikra at alle brukarar ferdest på dei gåande sine premiss på ferdselsareal for gåande. Trafikkbiletet på ferdselsareala har såleis vorte meir samansett, og somme brukargrupper opplever til dels stor utryggleik i delar av sentrum. I korridorar med høg gangtrafikk og avgrensa areal vil det å «eta» av ferdselsarealet for gåande kunna føra til at konfliktnivået vert endå høgare.

Uteservering og andre aktivitetar som nyttar offentleg gangareal (t.d. gatesal, torghandel og arrangement) er ønskte aktivitetar og viktige delar av ein levande by. Me har også eit ansvar for at desse aktivitetane har levelege vilkår. Fylkesrådmannen ønskjer å leggja til rette for uteservering på stader som er eigna for det, med vilkår som gjer at ein tar omsyn til fotgjengarar og serveringsstader. Ein føresetnad er at uteserveringa ikkje kjem i konflikt med hovudføremålet for fortausareala eller andre gjeldande regelverk. I Bergen sentrum er det særleg viktig å sikre framkomst og trafikktryggleik for fotgjengarar. Det er viktig at fylkeskommunen som regional utviklingsaktør, vegstyresmakt og med ansvar for trafikktryggleik og folkehelse, tar i vare ålmenta sine interesser, og samstundes legg til rette for næringsutvikling og private initiativ der dette ikkje går på kostnad av fellesskapet sine behov.

For serveringsstadane er det av stor betydning at handsaminga av søknader om etablering av uteservering er føreseieleg. Uteserveringsarealet kan vera av til dels stor økonomisk betydning for den einskilde verksemd. Jf. spørsmålet frå representanten Søviknes (Frp) til fylkesutvalet 18/6-20 om dialog i forkant av 2021-sesongen, vurderer fylkesrådmannen det slik at god informasjon ut til søkjarane er viktig. Fylkesrådmannen meiner at ei vurdering av kva areal som kan nyttast til uteservering må gjerast med alle omsyna som føresetnad: fotgjengarar, menneske med nedsett funksjonsevne og plangrunnlag. Det er derfor ikkje naturleg å ha møte med den enkelte søkar for å fatte vedtak om kva areal som kan leigast ut. Søkjarane vil framleis ha klagerett på vedtaket om leige av fortausareal. Det ville vore naturleg med medverknad frå serveringsstadane dersom me utarbeidde nye føringar og retningsliner for utleige av fortausareal til uteservering. Men det er ikkje tilfelle her. Det er derimot viktig å tydeleggjere kva eksisterande føringar og prinsipp som gjeld, for å sikra samsvarande praksis i handsaming av søknadar og klagehandsaming.

Per i dag vert det gitt løyve om uteservering for eitt år av gangen. På sikt er det ønskeleg å kunna tilby løyver for lengre tidsrom, for å gjera det meir føreseieleg for søkjarane. For å kunna gjera dette er me avhengige av å få større kunnskap om kor mange fotgjengarar som nyttar dei ulike fortaua. Me vil då betre kunna definera behova for fri fortausbreidde, og såleis også storleiken på uteserveringsareala. Fylkesrådmannen ønskjer difor å gå i gang med eit arbeid med fotgjengarteljingar i Bergen sentrum, i lag med Bergen kommune og Statens vegvesen.

Spørsmål Terje Søviknes (FRP) -Næringsvennlig holdning til restaurantnæringen - uteservering i Bergen Sentrum

Spørsmål 1:

Vil fylkesordføreren ta initiativ til en reell klagebehandling med synfaring langs FV 585 for å sikre at begge hensyn blir ivaretatt?

I all klagebehandling legg fylkesrådmannen forvaltningslova til grunn, og skal behandle klagen på vårt vedtak etter veglova. Det er plan- og bygningslova (pbl) som er førande for arealbruken. Eit veglovsvedtak kan ikkje strekke seg lenger enn det kommunedelplan for sentrum med føresegner opnar opp for. Då er saka ei dispensasjonssak etter pbl som kommunen må behandle.

Spørsmål 2:

Vil fylkesordfører før 2021-sesongen ta initiativ til en dialog mellom fylkeskommunen og grunneierne/restauranteierne på Torget slik at vi kan få optimalisert bruken av arealet, skape forutsigbarhet og dermed muliggjøre en oppgradering av området i regi grunneierne?

Svar frå fylkesrådmannen:

Fylkesrådmannen legg opp til at vi skal ha ein ny gjennomgang av areala for uteservering før neste sesong. Fylkesrådmannen vil gjere dette i samarbeid med Bergen kommune, plan og bygningsetaten og bymiljøetaten. Kva dialog Vestland fylkeskommune skal ha med grunneigarane/restaurantegarane på Torget er førebels ikkje avklart. I gjennomgangen vil fylkesrådmannen òg ha dialog med kommunalt og fylkeskommunalt råd for menneske med nedsett funksjonsevne.

I slike sentrale område må Vestland fylkeskommune som vegstyresmakt legge vekt på at fortausareal er vegareal som skal nyttast av mjuke trafikantar. Uteservering er eit unnatak som må handsamast etter veglova. I sentrale delar av Bergen sentrum er framkomst for mjuke trafikantar prioritert.