

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Arne-Richard Stadaas		Arkivkode: Q21
Arkivsaksnr.: 18/1378		JournalpostID: 18/30484
Saksnr: 06/2019	Utval: Os formannskap	Dato: 05.02.2019
16/2019	Plan- og bygningsutvalet	31.01.2019

Os kommune søker status som "Sykkelby"**Oppfølging av vedteken sykkelstrategi og utarbeiding av handlingsplan med eiga budsjett****Administrasjonen sitt framlegg til vedtak:**

Kommunestyret i Os gjer vedtak om at Os kommune skal søkje status som «Sykkelby» primo 2019.

Med bakgrunn i lokal og regional sykkelstrategi, samt konklusjonane frå kommunen si deltaking i Byregionsprogrammet, skal administrasjonen revidere kommunen sin sykkelstrategi frå 2011, og med bakgrunn i denne signere trepartsavtalen med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune («Sykkelbyavtalen»). Sykkelstrategien må vurderast ut i frå Bjørnafjorden kommune.

Som del av revisjonsarbeidet skal det utarbeidast ein handlingsplan med konkrete og kostnadsberekna tiltak for å nå målet om at stadig fleire skal velje sykkel framfor bil som transportmiddel i Os. Handlingsplanen skal ha sitt eiga årlege budsjett, tilknytt og avklart gjennom kommunen sin årlege, ordinære budsjetthandsaming.

Os, den 04.01.2019

Christian Fredrik Fotland
Rådmann

Behandling:

Votering:

Administrasjonen sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

OS FORMANNSKAP 05.02.2019, Sak 06/2019 -Vedtak:

Kommunestyret i Os gjer vedtak om at Os kommune skal søkje status som «Sykkelby» primo 2019.

Med bakgrunn i lokal og regional sykkelstrategi, samt konklusjonane frå kommunen si deltaking i Byregionsprogrammet, skal administrasjonen revidere kommunen sin sykkelstrategi frå 2011, og med bakgrunn i denne signere trepartsavtalen med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune («Sykkelbyavtalen»). Sykkelstrategien må vurderast ut i frå Bjørnafjorden kommune.

Som del av revisjonsarbeidet skal det utarbeidast ein handlingsplan med konkrete og kostnadsberekna tiltak for å nå målet om at stadig fleire skal velje sykkel framfor bil som transportmiddel i Os. Handlingsplanen skal ha sitt eiga årlege budsjett, tilknytt og avklart gjennom kommunen sin årlege, ordinære budsjetthandsaming.

Behandling og vedtak, Plan- og bygningsutvalet 31.01.2019**Behandling:**

Votering:

Administrasjonen sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

FrP/H sitt kulepunkt vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Kommunestyret i Os gjer vedtak om at Os kommune skal søkje status som «Sykkelby» primo 2019.

Med bakgrunn i lokal og regional sykkelstrategi, samt konklusjonane frå kommunen si deltaking i Byregionsprogrammet, skal administrasjonen revidere kommunen sin sykkelstrategi frå 2011, og med bakgrunn i denne signere trepartsavtalen med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune («Sykkelbyavtalen»). Sykkelstrategien må vurderast ut i frå Bjørnafjorden kommune.

Som del av revisjonsarbeidet skal det utarbeidast ein handlingsplan med konkrete og kostnadsberekna tiltak for å nå målet om at stadig fleire skal velje sykkel framfor bil som transportmiddel i Os. Handlingsplanen skal ha sitt eiga årlege budsjett, tilknytt og avklart gjennom kommunen sin årlege, ordinære budsjetthandsaming.

[Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift](#)

- Planen må tilpassast til einkvar tid tilgjengelige økonomiske og administrative ressursar i kommunen.

Vedlegg:

- Multiconsult rapport
- Rapport_Kartlegging av infrastruktur for sykkel i Bergensområdet_Multiconsult_okt2018

Saksopplysningar:Bakgrunn

Plan- og bygningsutvalet i Os kommune fatta 03.06.2010 vedtak om å delta i «Sykkelbynettverket» (jfr. PBU-136/10). Dette er eit nettverk for norske byar og kommunar som samarbeidar om å leggje tilhøva stadig betre til rette for auka bruk av sykkel. Målet for arbeidet er forankra i den nasjonale sykkelstrategien, som er eit av grunnlagsdokumenta for Nasjonal transportplan 2014-2023 (www.vegvesen.no).

Nokre av kommunane er fullverdige medlem med status som «Sykkelby», medan andre, som Os, er deltakarar mest for å hauste erfaringar, kunnskap og gode råd. Etablering av funksjonell og trafikksikker infrastruktur for syklande er kostbart. Samstundes er det fleire statlege og regionale tilskotsmidlar til slike investeringar. Det er imidlertid ei sterk prioritering av kven som skal innvilgast tilskot, og prioriteringa favoriserar utelukkande byar og kommunar som har inngått sykkelbyavtale. Søknadsfrist for årets midlar er medio februar 2019. Skal Os lukkast i arbeidet med å tilrettelegge for auka bruk av sykkel, så er tida inne for at Os kommune no søker fullverdig status som Sykkelby.

I september 2011 vart planen for eit samanhengande sykkelvegnett på Osøyro og i nærområdet ferdigstilt og presentert for plan- og bygningsutvalet (PBU). Dette dokumentet er i røynda Os kommune sin sykkelstrategi. PBU fatta vedtak om å slutte seg til sykkelstrategien (jfr. PBU-268/11). Sykkelstrategien må diverre seiast å ha vore for svakt forankra i organisasjonen, og er utgått på dato når det gjeld fleire sentrale tilhøve knytt til samferdsle, klima og miljø og folkehelse. Strategien treng difor snarast ein revisjon; ein revisjon som må sikre gjennomføringskraft og forpliktande oppfølging gjennom fast rullering/revisjon. Ein oppdatert sykkelstrategi er ein føresetnad for at kommunen kan ta riktige val når ulike sykkelstremjande tiltak skal prioriterast.

I løpet av dei siste åra har Os saman med tre andre omegnskommunar til Bergen delteke i Byregionprogrammet, der ein av dei interkommunale arbeidsgruppene har jobba med tema «*sykkel*». Saman med konsulentar frå Multiconsult har ein utarbeid oversikt over problemområde, gjort analyse av desse og samanstillt desse i fleire anbefalingar og konklusjonar. Rapporten gir klare anbefalingar om kva tiltak som bør prioriterast. Rapporten ligg ved saka.

Sett i lys av føringane i sentrale planretningslinjer og nullvekstmålet i nasjonal

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift

transportplan, så har administrasjonen arrangert eit første møte med regionale og lokale myndigheiter for å lære meir om ein eventuell prosess fram mot ein status som sykkelby, og kva moglegheiter og utfordringar dette vil ha for Os kommune. Møtet vart halde på Rådhuset i Os 05.03.2018.

Om kommunestyret i Os vedtak å søkje status som Sykkelby vil administrasjonen invitere til eit møte mellom kommunen, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune, for å diskutere innhaldet i ein såkalla, «trepartsavtale». Ein slik avtale ligg til grunn for å få status som «Sykkelby». Slike avtalar er nærast for proforma å rekne, sidan det er opp til kommunane sjølv å fylle dei med mål og tiltak. Det er imidlertid viktig at ein er førebudd på at tilskotsmidla som følgjer statusen som Sykkelby føreset eigenkapital og eigeninnsats frå kommunen i dei ulike sykkelrelaterte prosjekta. For å skape tilstrekkeleg forutsigbarheit bør det difor knyttast eit øymerka, årleg budsjett til sykkelstrategien og tiltaksdelen i denne. For dette budsjettet gjeld vanlege pliktar og rutinar for rapportering og rekneskapsføring.

Sykkelby – fordelar og utfordringar

I samband med utarbeidinga av «Nasjonal transportplan 2014-2023» sende Samferdselsdepartementet ut retningsliner for arbeidet, der det mellom anna vart understreka at den nasjonale sykkelstrategien skulle reviderast som del av arbeidet. Hovudmålet for den nasjonale sykkelstrategien er at 8 % av alle reiser skal skje med sykkel innan 2023. Dette er eit mål som har fått ein del kritikk for ikkje i stor nok grad ta omsyn til at føresetnadene for ein slik auke er svært ulike for urbane storbykommunar samanlikna med meir rurbane kommunar, som Os. Målet har imidlertid fått politisk støtte i Stortinget, og er altså lagt til grunn som rettesnor for lokale myndigheiter i deira arbeid med å leggje til rette for auka bruk av sykkel.

Eit av dei viktigaste delmåla, som lokale myndigheiter har ansvaret for, er å utarbeide ein lokalt tilpassa strategi og plan, som mellom anna viser prioriterte sykkelstrekningar i kommunen, og tiltak langs desse. Administrasjonen har som nemnt motteke analysen frå Multiconsult som viser eit utval av slike i Os. Konsulentbyrået har levert ein god sluttrapport, som mellom anna vil fungere som eit godt utgangspunkt når ein trepartsavtale skal signerast, og søknad om finansiering av prioriterte tiltak skal utarbeidast og sendast Hordaland fylkeskommune innan fristen, medio februar 2019.

Med eit vedtak om revisjon av kommunen sin sykkelstrategi, og eit oppdatert kunnskapsgrunnlag kring viktige innsatspunkt for å få fleire til å velje sykkel framfor bil, så er vilkåra for å søkje sykkelbystatus oppfylt.

Som «Sykkelby» vert ein som nemnt gjeve prioritert tilgong på statlege og regionale samferdsletilskot. Desse er det mange av og fleire av dei utgjer betydelege summer. «*Tilskuddsordningen for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner*» har i mange år vore det viktigaste tilskotet for lokale myndigheiter som ønskjer å leggje betre til rette for auka bruk av sykkel.

I Nasjonal transportplan for 2018 til 2029 er det lagt opp til ei årleg tildeling til dette

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift

tilskotet på 100 millioner kroner i den første seksårsperioden fram til og med 2023. Deretter vert tilskotet auka til 353 millioner kroner årleg. Det er søknadsfrist kun ein gong i året til desse midlane, som er satt til 1.oktober. Det er eit krav om at omsøkte tiltak er ferdig planlagt, godkjent regulert og delfinansiert av kommunen. Tilskotet skal vere utslagsgjevande for at tiltaket vert gjennomført. Storleiken på tilskotet varierer stort, men som Sykkelby kan ein oppleve at fleire søknadar vert innvilga, med eit samla tilskotsbeløp på fleire millionar kroner. Utfordringa då er som nemnt at kommunen er førebudd på at det vert stilt krav om matchingsmidlar, og at desse då med fordel er sett av og øyremerka i budsjettet.

Trepartsavtalen

For å kunne vinne fram blant dei mange søkjarane til offentlege tilskot må ein ha status som Sykkelby. Til grunn for ein slik status ligg ein avtale mellom den aktuelle byen/kommunen, Statens vegvesen og den respektive fylkeskommunen. I desse trepartsavtalane forpliktar dei tre partane seg til saman å jobbe for å leggje betre til rette for syklande i kommunen/byen. Typisk gjeld slike trepartsavtalar for 3-5 år og det grunnleggjande prinsippet er at finansieringa av aktuelle sykkelfremjande tiltak vert likt delt på dei tre partane. Os kommune vil såleis kunne finansiere sykkeltiltak i kommunen for 1/3 av dei reelle kostnadane. Denne tredjedelen kan imidlertid sjåast på som eit maksimum, og det er to hovudorsaker til dette:

1. Som vist til i kommunen sin nye klima-, energi- og miljøplan (KLEM) skal Os kommune søkje deltaking i eit europeisk nettverk for ordførarar; eit nettverk innunder EU, der òg norske kommunar og fylkeskommunar kan delta. Nettverket har som fokus å samarbeide om finansiering, kunnskapsutveksling og teknologiutvikling knytt til klima-, energi- og miljøspørsmål. Nettverket, «*Covenant of Majors*», har direkte finansiering frå EU-parlamentet, som er i storleiken fleire titalls milliardar Euro kvart år. Midlane vert gjeve søkjarane som tilskot og krev langt mindre eigenfinansiering enn den norske tilskotsmodellen. Typisk ligg tilskotssatsane frå CoM mellom 50% og 90%. Her ligg det enorme mulegheiter for framoverlente kommunar å søkje finansiering til klima-, energi- og miljøtiltak.
2. Av den tredjedelen som Os kommune vil verte avkrevd er det høve til å leggje inn kostnadar knytt til eigeninnsats. Såleis vil det ikkje vere tale om at 1/3 av kostnadane som må dekkast må finansierast med «friske pengar». Delar kan altså dekkjast gjennom administrasjonen si deltaking i arbeidet/prosjekta.

Vegen vidare

Om kommunestyret vedtar at Os skal bli sykkelby vil administrasjonen invitere til eit kontraktsmøte for å signere den formelle Sykkelbyavtalen med Hordland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Parallelt med arbeidet med å rigge Os som Sykkelby vil administrasjonen starte arbeidet med å rullere sykkelstrategien til kommunen. Det vil vere ei overordna oppgåve å kvalitetssikre ei prioriteringsliste over kva tiltak som skal gjennomførast i åra framover for å få fleire til å velgje sykkel som transportmiddel.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift

Som beskrevet i KLEM-planen, som snart skal ut på offentlig ettersyn, vil administrasjonen be kommunestyret, i eiga sak, gi administrasjonen og ordfører mandatet til å søke deltaking i ordførarnettverket, Covenant of Majors. Det er viktig å komme i gang med denne prosessen, slik at kommunen ikke mister høvet til å søke tilskot frå relevante CoM-program.

Administrasjonen vil be kommunestyret om å ta stilling til korleis eit øyremerka budsjett for «Sykkelen Os» skal utformast og innrettast. Med eit skjerma budsjett/avsett budsjettpost får administrasjonen den forutsigbarheit som er naudsynt for å kunne starte eit langsiktig arbeid med å planleggje for dei mange og kostbare tiltaka som vil vere naudsynte å gjennomføre for å gjere Os til ein sykkelvenleg kommune.

Os, den 04.01.2019

Arne-Richard Stadaas
Arealplanleggjar