



BERGEN
KOMMUNE

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING

Bergen Rådhus
Postboks 7700, 5020 Bergen
Telefon 05556/55566275
byutvikling@bergen.kommune.no

Hordaland fylkeskommune

18 JUL 2017

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelingen

~~7900 RØRVIK~~

Pb. 7900

5020 Bergen

Deres ref.

Deres brev av:

Vår ref.

201715671-4

OHST

Emnekode

ESARK-5622

Dato

30. juni 2017

Oppfølging av prosjekt «Hjertesone»

Bergen kommune viser til pågående arbeid med oppfølging av bystyrevedtak 258/16 om «Hjertesone» og arbeidet med trafikksikkerhet i grunnskolen i Bergen kommune.

29. juni 2017 behandlet byrådet sak om forslag til gjennomføring av prosjektet (sak vedlagt). Saken vil bli fremmet for sluttbehandling i bystyret 27. september. I saken foreslås det å opprette en prosjektstilling (toårig) til å lede arbeidet, og at denne skal finansieres gjennom et spleiselag mellom Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Videre heter det at det legges opp til at prosjektressurs skal være på plass fra årsskiftet 2017/2018.

Bergen kommune er interessert i raskest mulig fremdrift i det videre arbeidet, og ber om at Hordaland fylkeskommune tar ovenstående med seg i arbeidet med budsjett for 2018.

Med hilsen

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING

Øivind Hauge Støle - seksjonssjef

Anne Iren Fagerbakke - kommunaldirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.



Etablering av «Hjertesoner» ved skolene i Bergen – status og forslag til videre gjennomføring

OHST ESARK-5622-201715671-1

Hva saken gjelder:

Bystyret gjorde følgende vedtak 19. oktober 2016 (sak 258/16) på grunnlag av interpellasjon nr. 31 fra representanten Kerim Hestnes Nisancioglu (SV) vedrørende trafikksikre skoler i Bergen:

- 1. Alle skoler i Bergen skal innen utgangen av bystyreperioden ha en egen trafikksikringsplan med risikovurdering og tiltaksplan.*
- 2. Alle skoler i Bergen skal innen utgangen av bystyreperioden opprette en «Hjertesone» rundt skolen, hvor det ikke er tillatt å sette av eller hente elever som blir kjørt til skolen. Dersom barn likevel kjøres, må stopp- og hentested skje på markerte steder utenfor denne sonen.*
- 3. Skolene skal være pådrivere for at flest mulig går og sykler til skolen.*

I interpellasjonen vises det til kommunens ansvar for trafikksikkerhet både som veieier, skoleeier og ansvarlig for beboernes helse og trivsel. Det pekes på at kommunen er forpliktet til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer, og det vises særlig til Trygg Trafikk sitt godkjenningssystem for å bli definert som trafikksikker skole, og konseptet «Hjertesone».

Om konseptet «Hjertesone» og «Trafikksikker skole»

Trygg Trafikk (TT) er en interesseorganisasjon som arbeider systematisk for bedre trafikksikkerhet, med særlig fokus på barn og unge. TTs hovedtilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet er å påvirke trafikantadferd. For å komme nærmere visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken, peker Trygg Trafikk på at det største potensialet ligger i å påvirke den enkelte til riktigere adferd i trafikken.

Siden 2013 har Trygg Trafikk arbeidet med et konsept som heter «Trafikksikker kommune». Dette er et konsept som fokuserer på at kommuner er en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Tradisjonelt har kommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeid vært knyttet til rollen som veieier. Kommunene har imidlertid et like viktig for å forebygge ulykker i kraft av sin rolle som barnehage- og skoleeier, planmyndighet, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel.

Konseptet «Trafikksikker kommune» er en godkjenningsordning, der kommunens arbeid med trafikksikkerhet skal tilfredsstillende utarbeidet av Trygg Trafikk. Godkjenning er ingen garanti for fravær av ulykker, men et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Det er ulike kriterier for den enkelte sektor, også hva som skal til for å bli godkjent som «Trafikksikker skole». Kriteriene er som følger:

- Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.
- Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.
- Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.

- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

«Hjertesone» er et nasjonalt initiativ, omtalt som en felles dugnad for å skape sikrere skoleveier, bedre helse og styrke miljøet i bygd og by. Sentrale elementer i dugnaden er:

- Elever oppfordres i størst mulig grad til å gå eller sykle til skolen
- Et markert område rundt skolen (Hjertesonen) skal være bilfritt før, under og etter skoletid
- Det lages trygge stoppesteder utenfor Hjertesonen for barn som må ha transport
- Foreldre, skole og elever samarbeider om dugnaden

Hjertesone ble lansert til skolestart i 2016, og følgende aktører står bak: Statens vegvesen (Svv), Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet.

Både konseptet «Trafikksikker skole» og «Hjertesone» er omtalt i den nylig fremlagte stortingsmeldingen om trafikksikkerhet – Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*, og i forslag til ny Nasjonal transportplan 2018-2029 – Meld. St. 33 (2016-2017). I sistnevnte er det pekt på at Bergen kommune skiller seg ut som en foregangskommune med bystyrets vedtak om at det skal etableres Hjertesoner ved alle skolene i kommunen.

Hordaland fylkeskommune (HFk) har også omtalt «Trafikksikker skole» og «Hjertesone» som strategisk viktige tiltak for å nå målsettingene i forslag til ny Regional transportplan Hordaland 2018-2029.

Det er planer om nasjonal kampanjestart på Hjertesonedugnaden for skoleåret 2017-2018 i Bergen, med en markering ved skolestart på Landås skole.

Oppfølging av vedtak i sak 258/16

Byrådet arrangerte i januar 2017 et fellesmøte med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune for å diskutere hvordan partene i fellesskap kan bidra til å oppfylle bystyrets vedtak.

Det var enighet om behovet for å sette av dedikerte ressurser til arbeidet, og at det bør opprettes en prosjektstilling til å lede gjennomføringen av arbeidet i tett samarbeid med partene. Før en slik prosjektressurs er på plass, skal partene på egen hånd, gjennom et forprosjekt, foreslå innretning på og rammer for arbeidet.

Som oppfølging av nevnte møte i januar 2017, er det derfor nedsatt en arbeidsgruppe med deltakelse fra partene. Oppdraget har vært å skissere tilnærming for gjennomføring av bystyrevedtaket 258-16, med to hovedoppgaver:

- Foreslå nødvendige avgrensninger og konkret faglig tilnærming
- Foreslå gjennomføringsplan med organisering, sentrale aktiviteter og fremdriftsplan

Arbeidsgruppens forslag presenteres kort under.

Avgrensning og faglig tilnærming

Vedtaket i sak 258-16 innebærer en tydelig intensjon om at skolenes eget arbeid med trafikksikkerhet skal styrkes og bli mer systematisk. Samtidig fremgår det av bystyrets vedtak at skolene skal jobbe spesifikt mot at færre elever (og ansatte) skal bli kjørt til og fra skolen, ved at flest mulig skal gå og sykle.

Målene som er skissert her, kan oppnås på ulike måter. Når det gjelder valg av virkemidler for å nå målene, er det enkelt sagt to ulike hovedtilnæringer:

1. Fokus på ulike former for reguleringer av biltrafikk; enten restriksjoner (forbud ved skilting, omlegging av kjøremønster, fysiske sperringer, e.l.) eller tilrettelegging (parkeringsplasser, «kiss & ride») for biler utenfor skolens område
2. Fokus på å endre holdninger og adferd gjennom samarbeid mellom skole og hjem, styrke kunnskap og bevissthet om og legge best mulig til rette for at flest mulig skal gå og sykle, finne løsninger som er gjennomførbare i gjeldende trafikkmiljø rundt skolene.

I gjennomføringen av dette prosjektet vil en rendyrket tilnærming 1 eller 2 aldri være tilstrekkelig. Til det er både utfordringer og muligheter ved skolene for ulike. Samtidig er det flere tungtveiende argumenter for at tilnærming 2 bør vektlegges tyngst i oppfølgingen av bystyrets vedtak.

- Tilnærmingen som vektlegger arbeid med opplæring, kunnskap og adferd er i samsvar med tenkningen som ligger bak konseptene «Trafikksikker skole» og «Hjertesone». Ved et systematisk og gjennomtenkt opplegg kan dette prosjektet med relativt enkle midler gi langvarig verdi ved å bidra til å endre/forme dagens og fremtidens trafikanter.
- Nettopp på grunn av ovenstående punkt, kan tilnærming 2 sies å være den som best følger opp nullvisjonen. Arbeid etter nullvisjonen innebærer å prioritere tiltak som reduserer risiko for de mest alvorlige ulykkene. Det er et faktum at det er få alvorlige ulykker ved skoler og skoleveg i Norge i dag. Samtidig er unge trafikanter i aldersgruppen 16-20 overrepresentert i alvorlige trafikkuulykker. En satsing som kan bidra til å forme fremtidens trafikanter vil derfor kunne gi god samfunnsnytte.
- Tilnærmingen fremstår som mest hensiktsmessig i et folkehelseperspektiv. Det gir mer verdi å arbeide for at færrest mulig blir kjørt.
- En sterk vektlegging av tilnærming 1 vil innebære at det ikke er mulig å gjennomføre prosjektet innenfor de tidsrammer som er satt som premiss i bystyrets vedtak, eller for den del innenfor tilgjengelige økonomiske ressurser. Endringer som omlegging av trafikkmønster eller etablering av ny infrastruktur er tiltak som i mange tilfeller krever omfattende planlegging og som kan medføre betydelige kostnader innenfor begrensede budsjettammer.

I bystyrets vedtak (pkt. 1) heter det at alle skoler skal ha en egen trafikksikringsplan med risikovurderinger og tiltaksplan. Dette kan lett tolkes i retning av at den enkelte skole skal gjennomføre kartlegginger og risikovurderinger av trafikkkforholdene rundt skolen, altså en tradisjonell ts-tilnærming i samsvar med punkt 1 over. Arbeidsgruppen foreslår en litt annen løsning:

Skolenes trafikksikringsplan skal først og fremst ha fokus på skolens ansvarsområder og det skolen har plikt og myndighet til å gjøre noe med. En slik tilnærming er i samsvar med punkt 2 over. I en slik sammenheng kan planen for eksempel inneholde risikovurderinger knyttet til følgende:

- At skolen ikke gir elevene et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om trafikk og trafikksikkerhet gjennom opplæringen.
 - At manglende systematikk i FAU/SU-arbeidet gir utilstrekkelig kommunikasjon mellom skole og hjem, som igjen gir risiko for trafikkkfarlige situasjoner på skolevegen.
 - Risiko for at varelevering og av- og påstigning på skolens uteområde utsetter egne elever og ansatte for trafikkkfarlige situasjoner.
 - Risiko for at skolen utsetter egne elever og ansatte for trafikkkfarlige situasjoner på turer i skolens regi
- Dersom slike risikovurderinger med tilhørende tiltaksplan tas inn i skolens ts-plan, vil skolen med litt veiledning være godt posisjonert til å tilfredsstille TTs kriterier som «Trafikksikker skole».

Et eget undervisningsopplegg (prosjektarbeid) for å etablere en «Hjertesone» ved skolen, kunne i denne sammenhengen vært inkludert som et tiltak i trafikksikkerhetsplanen for å integrere trafikksikkerhetsarbeidet i den lokale læreplanen.

Dersom skolens uteområder eller vegsystem rundt skolen og på skolevegene utgjør åpenbare trafikksikkerhetsutfordringer, bør disse selvsagt også tas med i en trafikksikkerhetsplan for skolen. Forslag til tiltak fra skolene må meldes inn til kommunen, hvor prioriteringer skjer gjennom egen trafikksikkerhetsplan som rulleres hvert fjerde år. Som et viktig grunnlag for prioritering av fysiske trafikksikkerhetstiltak på vegnettet, utarbeider Statens vegvesen i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune også egne områdevurderinger av skolekretser. Dette skjer innenfor rammene av Bergensprogrammet, og vil bli videreført i ny bypakke for Bergen. I dette arbeidet involveres både skolene og FAU, og det ligger derfor godt til rette for å integrere «Hjertesone»-tenkningen.

Skolene i Bergen har svært ulike utfordringer med hensyn til trafikksikkerhet, herunder skoleveg (gang- og sykkelveg), muligheter for trygg av- og påstigning, etc. Dette tilsier også at det er hensiktsmessig med en tilnærming som fanger opp felles utfordringer som alle skolene kan jobbe med, jf. tilnærming 2. I tillegg vil det være et naturlig mål for dette prosjektet å utarbeide en veileder for utforming av uteområder ved planlegging av nye skolebygg, noe som bør kunne gi svært gode forutsetninger for realisering av «Hjertesoner» også mht skolens fysiske omgivelser.

Forslag til organisering, aktiviteter og fremdriftsplan

Som vist til innledningsvis, er det enighet mellom partene om at det bør ansettes en prosjektleder som kan ta et hovedansvar for gjennomføringen av arbeidet, i tett samarbeid med partene. Det er videre enighet om en modell der stillingen finansieres gjennom et spleiselag mellom Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Bergen kommunes finansieringsansvar vil bli avklart og omtalt i budsjettforslag for 2018, tilsvarende vil fylkeskommunen avklare finansieringsspørsmålet gjennom egne budsjettprosesser. Et slikt spleiselag som skissert er naturlig fordi Hordaland fylkeskommune ved Fylkestrafikksikkerhetsutvalget finansierer Trygg Trafikk aktiviteter i Hordaland, og denne saken gjelder implementering av konsepter som Trygg Trafikk har sterkt eierskap til i Bergen kommune, bestilt av bystyret.

Det foreslås å lyse ut en prosjektstilling (toårig) til Trygg Trafikk avdeling Hordaland, som skal arbeide med implementering av vedtaket i Bergen bystyre.

Prosjektressursen skal støtte seg på en prosjektgruppe med representasjon fra partene – Svv, HFK og Bergen kommune. Prosjektgruppen vil i praksis bli en videreføring av arbeidsgruppen som har hatt ansvar for arbeidet så langt. Prosjektressursen skal også rapportere til en styringsgruppe med følgende deltakelse:

- Representant for ledelsen i Trygg Trafikk
- Leder for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Hordaland (HFK)
- Fylkesdirektør for samferdsel (HFK)
- Kommunaldirektør for byutvikling (Bergen kommune)
- Kommunaldirektør for barnehage, skole og idrett (Bergen kommune)

Tabell under viser arbeidsgruppens forslag til prosjektgjennomføring, med identifisering av sentrale aktiviteter og fremdriftsplan. Første kolonne («avklare rammer») viser arbeid gjennomført våren 2017, som avsluttes med bystyrets behandling av denne saken. I løpet av høsten skal den nedsatte arbeidsgruppen forberede gjennomføring (jf. andre kolonne; «kartlegging/klargjøring»). Det legges opp til at prosjektressurs skal være på plass fra årsskiftet 2017/2018, og lede det videre arbeidet, jf. resterende kolonner.

Avklare rammer	Kartlegge/klargjøre	Teste ut	Gjennomføre	Evaluerer
Definere faglig tilnærming/avgrensning Organisere opp arbeidet Forankre i bystyret	Dialog med skolene (rektormøter, befaring utvalgte skoler) Enkel kartlegging av status for ts-arbeid i skolene Lage utkast til maler; lokale ts-planer, eksempler opplegg «Hjertesone», etc. Lage standardisert opplegg for gjennomføring/arbeidsprosesser	Velge ut og gjennomføre pilot på X antall skoler, samle eksempler, erfaringer, etc. Gjøre nødvendige justeringer - tilpasse maler, arbeidsprosesser med skolene, etc.	Utrulling hovedfase Faseinndeling basert på realistisk forhold til ressursbruk, interesse fra skoler, etc.	Samle opp og systematisere viktigste erfaringer til videre arbeid i skolene og til samarbeidet mellom partene
Feb-sept 2017	Mai-desember 2017	Jan-juni 2018	Juni 2018-juni 2019	August 2019

I arbeidet så langt har arbeidsgruppen vært på befaring ved tre skoler – Landås, Sælen oppvekststun og Sædalen skole – for å få et første innblikk i relevante problemstillinger, skolenes arbeid med trafikksikkerhet og vurdering av verdi av «Hjertesone»-konseptet. De tre skolene som ble valgt ut er svært ulike, både med hensyn til geografisk plassering i bybildet, nærområde, trafikal situasjon, historikk og erfaringer med ts-arbeid, etc. Etter arbeidsgruppens vurdering bekreftet befaringen at skolene er svært opptatt av trafikksikkerhet som tema, og at det er interesse for å delta i prosjektet for å videreutvikle arbeidet, ikke minst for å styrke samhandlingen mellom skole, kommunale etater, vegvesen og Trygg Trafikk.

Til den nasjonale kampanjestarten høsten 2017 er det gjort avtale med Landås skole. Dette henger først og fremst sammen med at Landås skole er en sentrumsnær skole i et tettbygd område som belyser utfordringene med å få skolen og nærmiljøet til å fungere godt sammen i et komplekst trafikkbilde. Videre er det en interessant case fordi dette er en ny skole hvor det i begrenset grad er gjennomført tiltak i skolens umiddelbare nærområde for å bidra til trygg tilkomst, jf. omtale over av behovet for veileder for utforming av uteområder ved planlegging av nye skolebygg.

Den eksisterende arbeidsgruppen vil være ansvarlig for arbeidet i fasen «kartlegge/klargjøre». Fra og med fase 3, «teste ut», skal etter planen prosjektressurs være på plass og klar til å ta hovedansvaret for videre fremdrift.



Byrådets vurderinger

Byrådet vil innledningsvis peke på viktigheten av dette arbeidet og av bystyrets vedtak i oktober 2016. Vedtaket er basert på en interpellasjon, som også gir et behov for nærmere vurderinger av hvordan vedtaket skal forstås og følges opp. Byrådet har derfor fått gjennomført et forberedende arbeid med bred deltakelse fra Bergen kommune og viktige samarbeidspartnere. Arbeidet så langt har bestått i å foreslå hvordan bystyrets vedtak kan følges opp på best mulig måte i et trafiksikkerhetsfaglig perspektiv, angitt tidsramme og tilgjengelige ressurser.

Etter byrådets vurdering uttrykker bystyrets vedtak i sak 258/16 en rekke gode intensjoner. Bedre trafiksikkerhet er utvilsomt hovedformålet, men dette kan og bør utvilsomt kombineres med hensynet til bedre folkehelse og bedre nærmiljø/bomiljø. Slik byrådet ser det, passer prosjekt «Hjertesone» godt sammen med kommuneplanens samfunnsdel – «Bergen 2030» - og ambisjoner om en attraktiv og aktiv «gåby». Byrådet vil også se på mulighetene til å kople dette prosjektet sammen med andre relevante initiativ, herunder Bergen 2017 sitt sykkelopplæringsprogram «alle barn sykler».

Byrådet merker seg også at bystyrets vedtak har fått nasjonal oppmerksomhet – med rosende ord i fremlagt forslag til ny Nasjonal transportplan og planer om nasjonal kampanjestart for «Hjertesone»-prosjektet i Bergen til høsten, er det stor oppmerksomhet om temaet som vil bidra positivt i gjennomføringsfasen av prosjektet.

Slik byrådet ser det, er det særlig ett forhold som er avgjørende for at arbeidet skal gi ønsket positiv effekt for det samlede trafiksikkerhetsarbeidet i Bergen. Dette gjelder avveiningen mellom de to ulike hovedtilnærmingene som er angitt i saken. Byrådet slutter seg til vurderingen av at tilnærming 2, med fokus på riktig adferd gjennom økt kunnskap og bevissthet, bør vektlegges tungt. Det er denne delen av trafiksikkerhetsarbeidet skolene selv har både mulighet og plikt til å arbeide med. Det er også denne delen av ts-arbeidet som koster minst i kroner, samtidig som den har stor potensiell effekt. Det er derfor Trygg Trafikk har særlig fokus på det trafikantrettede arbeidet innenfor trafiksikkerhetsarbeidet.

Samtidig peker byrådet på viktigheten at av prosjektet ikke må bli oppfattet som en ekstrabelastning for skolene, uten at det følger med kunnskap, ressurser og verktøy som bidrar til at skolene ser verdien av arbeidet. Dette er bakgrunnen for at byrådet ønsker å bidra med ressurser til en egen prosjektstilling som skal bistå skolene i arbeidet, herunder med veiledere, maler, gode eksempler, prosessbistand, etc. Som vist til i saksgrunnlaget, arbeides det med å finansiere slik stilling i et spleiselag med Hordaland fylkeskommune. Byrådet vil komme tilbake til budsjettmessige konsekvenser ved fremlegging av forslag til budsjett for 2018.

I tillegg understreker byrådet at det også skal være åpning for at fysiske tiltak og reguleringer på vegnettet ved og i nærheten av skolene kan være en del av «Hjertesone»-prosjektet. Alle skoler har behov og ønsker om bedre fysisk tilrettelegging for elevenes skoleveg og trafikale forhold rundt skolene, og disse spilles allerede jevnlig inn til Bergen kommune gjennom arbeidet med kommunens trafiksikkerhetsplan. På kommunal veg prioriteres tiltak gjennom den samme trafiksikkerhetsplanen, mens tiltak på riks- og fylkesveg prioriteres gjennom Bergensprogrammet/ny bypakke for Bergen og egne fireårige handlingsprogram.

Byrådet ønsker å legge til rette for at skoler kan søke spesifikt om midler til gjennomføring av mindre investeringstiltak som del av «Hjertesone»-prosjekt. Både Bergen kommunes ts-plan og handlingsprogram for ny bypakke vil legges frem for bystyret i løpet av 2017, og byrådet vil i disse sakene følge opp denne delen av «Hjertesone»-satsingen.

Investeringsstiltak krever erfaringsmessig mer tid og ressurser, og det vil ikke være innenfor prosjektets rammer å ferdigstille denne typen tiltak ved alle skoler innen utgangen av bystyreperioden.

Byrådet slutter seg for øvrig til den foreslåtte planen for gjennomføring, og anbefaler at bystyret gir sin tilslutning til at det videre arbeidet følges opp som angitt.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

Saken er en oppfølging av tidligere bystyrevedtak, jf. sak 258/16.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret slutter seg til foreslått plan for oppfølging av bystyrevedtak i sak 258/16 om «Hjertesone» og arbeidet med trafikksikkerhet i grunnskolen i Bergen kommune.

— Dato: 20. juni 2017

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

—
— Harald Schjelderup
byrådsleder

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling