
Saknr: 2019/101-19
Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet		27.05.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		03.06.2020

Samarbeid med kommunar om fysiske trafikktryggingstiltak og punktutbetring i tilskotsordning og investeringsprogram.

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet legg til grunn at fysiske trafikktryggingstiltak er avgjerande for at Vestland fylkeskommune skal nå måla etter nullvisjonen om stadig færre menneske som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.
2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet er positiv til spleiselag med kommunane for å få realisert mest mogleg tiltak innan trafikktryggleik for pengane. Hovudutvalet legg til grunn at tiltaka i hovudsak må vera prioriterte i kommunale trafikksikringsplanar. I fellesprosjekt med kommunane på fylkesveg, er det ønskeleg at fylkeskommunen som hovudregel har byggherreansvaret. Unntak kan gjerast for enklare tiltak etter nærare avklaring med fylkeskommunen.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber om at endra retningslinjer for tilskotsordninga, med ein større fleksibilitet, vert lagt fram for fylkestinget slik at:
 - Øvre grense for tilskotssum vert tilpassa endringar i ramma for tilskotsordninga som er kjende ved tidspunktet for utlysing.
 - Noverande grense for øvre tilskotssum vert stryke frå retningslinjene.
 - Det vert opna for at fylkeskommunen ved tildeling kan gjera unntak frå øvre grense for tilskot, og for minimum kommunal eigendel på 50 prosent.

Samandrag

Saka ser på samarbeid med kommunar om fysiske trafikktryggingstiltak og punktutbetring i tilskotsordningar og investeringsprogram (IP). Kommunane sit på viktig kunnskap om dei lokale utfordringane, kunnskap me treng for å gjera gode prioriteringar. God samhandling med kommunane er difor viktig. Tilskotsordningar kan gi kommunane ein ny sjanse til å få prioritert eit tiltak, eller til å spela inn eit tiltak dei ikkje har meldt før. Men ordningane er også ressurskrevjande å administrera, då dei inneber andre og parallelle prosessar på sida av arbeidet med prioritering og gjennomføring av tiltak i IP. Om ekstraløyvingar til ts vert kanalisert gjennom IP, og fylkeskommunen vert byggherre i felles fylkesvegprosjekt, vil det betra gjennomføringa av tiltaka samla sett.

fylkesdirektør for infrastruktur og veg

seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring - frå nettside - Hordaland fylkeskommune
- 2 Retningsliner - Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak VLFK - FN180619

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I møte i hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) 28. april 2020 vart det gjort vedtak om tildeling av tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak (politisk sak (PS) 27/2020). Det var relativt få søknadar til årets tildeling, og eit større restbeløp er ikkje fordelt. Det vart innlemma to nye punkt i vedtaket. I det eine punktet (punkt 3) bad hovudutvalet om at tilskotsordninga vart lyst ut på nytt snarast mogleg, for å få delt ut resterande midlar¹. Det andre punktet (punkt 4) seier følgjande:

«Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber om ei sak der ein går gjennom dei ulike tilskotsordningane innanfor trygg skuleveg, fysiske trafikksikringstiltak, punktutbetring, og kjem med framlegg til eventuelle endringar i retningslinjene for tilskotsordningane slik som høgare beløp og/eller at ein står friare til å tildele høgare beløp om det er få søknadar, og/eller foreta omdisponeringar innanfor tildelt prosjekt/sum.»

Det vert her vist til fleire tilskotsordningar for fysiske trafikktryggingstiltak. Vestland fylkeskommune har *ei* vedtatt tilskotsordning, men i gamle Hordaland fylkeskommune hadde ein frå 2016 to ulike ordningar, der den eine var eit resultat av ei årviss ekstraløyving i fylkesbudsjettet til føremåla *trygg skuleveg* og *punktutbetring*. I 2019 vart også føremålet *Hjertesone* lagt til i ekstraløyvinga. Ekstraløyvinga til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring dukka opp att i budsjettet til Vestland for 2020. Her vart det løyvd 5 mill. kr. til føremåla. Ekstraløyvinga vart i dette tilfellet ikkje til ei tilskotsordning, og heller ikkje bakt inn i ramma for den ordinære, vedtatte tilskotsordninga Vestland har for fysiske trafikktryggingstiltak. Denne ordninga har ei øvre grense for tilskot på kr. 250.000 per tiltak. Me rekna det ikkje som sannsynleg at me ville klara å dela ut dei ekstra 5 mill. kr. i tillegg til den ordinære ramma for tilskotsordninga på 5,6 mill. kr². Fylkesdirektøren kom i staden med forslag til fordeling av ekstraløyvinga til utpeikte prosjekt. Det vart lagt vekt på å finna gode trafikktryggingssprosjekt som ville la seg gjennomføra i løpet av året. Fordeling av ekstraløyvinga vart vedtatt i hovudutval for samferdsel og mobilitet 11. mars 2020 (politisk sak (PS) 18/2020).

Me legg til grunn at det er den vedtatte tilskotsordninga til fysiske trafikktryggingstiltak i Vestland og tilskotsordninga til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring ein hadde i Hordaland, som hovudutvalet sikter til i vedtakspunktet. Sistnemnte av di ein i Vestland vidareførte ei løyving til dei same føremåla. Vidare legg me til grunn at det først og fremst er den øvre grensa for tilskot samt kravet om minimum kommunal eigendel i den noverande tilskotsordninga i Vestland som er gjenstand for hovudutvalet si merksemd, når dei ber om at det vert vurdert endringar i retningslinjene.

Me vil også syna til referatsak (RS) 5/2019 «Innretting av satsing på punktutbetring og trygg skuleveg», som vart handsama av hovudutvalet i møte 2. desember 2019. Her skriv fylkesdirektøren:

«Som ein del av forarbeidet til ny regional transportplan for Vestland vil påtroppande fylkesdirektør sjå på korleis ein best kan innretta satsinga mot punktutbetring og trygg skuleveg, med bakgrunn i dei erfaringar ein har gjort seg i dagens to fylke. Intensjonen er å koma attende til politisk nivå med ei sak som tar opp i seg ulike modellar som vurderer på kva måte fylkeskommunen kan samhandla med kommunane og på kva måte ein kan sikre mest mogleg rasjonell og effektiv gjennomføring og administrasjon av dei fysiske trafikktryggingssprosjekta.»

Det er naturleg å sjå denne saka i samanheng med bestillinga frå hovudutvalet. I bestillinga frå hovudutvalet ligg det ei vurdering av tilskotsordningane i seg sjølv. Det ligg i vedtakspunktet eit ønske om meir fleksible retningslinjer når det gjeld tildeling av tilskot. Saka fylkesdirektøren melder i i RS 5/2019 vil sjå dei fysiske trafikktryggingssprosjekta i samanheng, utover tilskotsordningane. Målet er å ta lærdom av tidlegare erfaringar for betre utnytting av ressursane og ei samla sett betre gjennomføring av prosjekta.

¹ Vedtak om ny utlysing er sett i verk, og søknadsfrist er sett til 15. juli.

² Hadde me lagt årets løyving til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring til ramma for tilskotsordninga, ville det i teorien gitt rom for 42 tilsegn med maks tilskotssum.

Kvifor har me tilskotsordningar?

Kommunane sit på viktig kunnskap om dei lokale utfordringane, ikkje minst når dei jobbar aktivt med trafikktrygging og har oppdaterte ts-planar. Denne kunnskapen er me avhengige av for å kunna prioritera dei rette tiltaka på fylkesvegnettet, mellom anna gjennom investeringsbudsjettet vårt.

Ei tilskotsordning er ein annan måte å kopla kommunale behov og fylkeskommunale prioriteringar på. Tilskotsordningane hentar midlane sine frå driftsbudsjettet. Vestland fylkeskommune si ordning til fysiske trafikktryggingstiltak er ei moglegheit for kommunane til å få fylkeskommunal støtte til tiltak på eige vegnett. Ei slik moglegheit får ikkje kommunane over fylkeskommunen sitt investeringsbudsjett. For tiltak på fylkesveg er tilskotsordningar ei anna dør inn i fylkeskommunen sitt budsjett. Det kan vera ein ny sjanse til å få prioritert eit tiltak, eller ein sjanse for kommunane til å spela inn eit tiltak dei ikkje har meldt før. For fylkeskommunen kan tilskotsordningar skapa ekstra merksemd om vår rolle og vårt ansvar, og om trafikktryggleiksarbeidet me driv. Tilskotsordningar kan gi kommunane eit insentiv for å driva eit aktivt trafikktryggingssarbeid, og til å prioritera arbeidet med trafikktryggingssplanar. Mykje av dette kan ein også oppnå på andre måtar. Tilskotsordningar er *ein av fleire* moglege modellar.

Fysiske trafikktryggingstiltak i våre budsjett

Det vert realisert fysiske trafikktryggingstiltak med finansiering frå ulike plassar i våre budsjett. I hovudsak kan me skilja mellom tilskotsmidlar, som er henta frå driftsbudsjettet, og investeringsmidlar. Den vedtekne tilskotsordninga for fysiske ts-tiltak ligg under FTU-midlane i driftsbudsjettet. Ramma for ordninga i 2020 er på 5,6 mill. kr, noko som utgjer ein relativt liten del av dei samla midlane til fysiske trafikktryggingstiltak. Investeringsprogrammet for fylkesveg syner dei samla investeringane som vert gjort på fylkesveg. Her finn me trafikktryggingstiltak ulike stader:

- Under budsjettpost for programområde³ «Trafikktryggingstiltak».
- Som del av budsjettpostar for andre programområde
- Som tiltak under budsjettpost «Mindre utbetringar (spleiselag)»
- Som del av større fylkesvegprosjekt
- Som del av tiltak i bompengepakkar
- I Miljøløftet, under programområde for trafikktryggingstiltak.

I framlegg til økonomiplan 2021-2024 (arbeidsdokument 2/20) som vart handsama i hovudutvalet 13. mai (politisk sak (PS) 48/2020) er det for budsjettpost «Trafikktryggingstiltak» sett av 34,5 mill. kr. årleg i økonomiplanperioden. For «Mindre utbetringar (spleiselag)» er det sett av 10 mill. kr per år.

Blant andre tiltakstypar som kollektivtiltak og gang- og sykkeltiltak inngår ofte trafikktryggleik som del av tiltaket. Kollektivtiltak kan til dømes innebere å sikra universell utforming og trafikktryggleik knytt til ulike kollektivtilbod. Gang- og sykkeltiltak er eit bindeledd mellom ts-arbeidet og arbeidet med å få fleire til å gå og sykla, og er tett kopla til innsatsen for trygge skulevegar.

Om budsjettposten «Mindre utbetringar (spleiselag)» står det følgjande i gjeldande budsjett- og økonomiplan («Budsjett 2020 / Økonomiplan 2020-2023», s. 95):

«Denne posten er særskilt sett av til mindre samarbeidsprosjekt med kommunar. Det er i stor grad lagt vekt på om tiltaket ligg på overordna fylkesvegnett, tilknytning til regionsenter eller kommunesenter, mjuke trafikantar, skuleveg og vegtiltak retta mot næringslivet inkludert reiseliv. For nokre av fylkesvegtiltaka er kommunane byggherre. Når det gjeld gang- og sykkeltiltak så er nokre lagt til posten mindre utbetringar, medan andre går under posten gang- og sykkeltiltak. I begge høve kan det vere snakk om spleiselag».

Om tilskotsordningane

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak

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

³ I investeringsprogrammet er programområda definerte tiltakstypar. Kvart programområde/kvar tiltakstype er gitt ei samla ramme i budsjettet. Til kvart programområde er det knytt ei faggruppe og/eller eit større fagmiljø, som jobbar med prioritering og oppfølging av tiltaka, med meir.

2019. Ei av ordningane gjeld for tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak. Retningslinjene til ordninga er vedlagt.

Tilskotsordninga har som mål å styrka trafikktryggleiken på og langs veg i kommunane. Kommunane kan søka om tilskot til tiltak på både kommunal og fylkeskommunal veg. Det er stilt krav om oppdatert ts-plan for å kunna søka støtte frå ordninga. I ordninga er det sett ei øvre grense på tilskot på kr. 250.000 per tiltak, med krav om minst 50 prosent eigendel. Ønsket er å stimulera kommunane til å prioritera også dei mindre, men ofte særskilte viktige tiltaka, som fort vert prioritert vekk for større prosjekt.

Det er ønskeleg at tiltaka som får tilsegn om tilskot vert ferdigstilte same år som tildelinga, men kommunane kan få utsett frist for ferdigstilling til påfølgande år dersom tiltaket er starta opp innan slutten av tildelingsåret. Om tiltaket ikkje er starta opp, fell tilsegna om tilskot bort. At tiltaka vert gjennomførte seinast i løpet av to år, vert sett på som viktig for måloppnåinga til tilskotsordninga. Kvalitetssikring av realismen i tiltaka det vert søkt om er difor ein viktig del av dei faglege vurderingane som tilrådinga til tildelingssaka byggjer på. For å sikra at tiltaka er byggeklare er det stilt krav om at dei må vera planavklarte, med ein vedtatt reguleringsplan på plass dersom det er behov for det.

Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring (Hordaland)

Me tar utgangspunkt i Hordaland si tilskotsordning med retningslinjer for 2019, der også føremålet *Hjertesone* er tatt med. Kommunane har her kunna søkt om tilskot til punktutbetringstiltak og tiltak for trygg skuleveg på fylkesveg, samt fysiske Hjertesone-tiltak i skulane si randsone, både på kommunal veg og fylkesveg. Tilskotsordninga gav høve for større tilskot. For 2019 var øvre grense 5 millionar kroner per tiltak, og ordninga kunne fullfinansiera tiltak. Tilskotsgrensa hang saman med storleiken på ekstraløyvinga, som for 2019 var større enn tidlegare år. Første året (2016) hadde ordninga ei tilskotsgrense på 2 mill. kr. I 2017 vart denne heva til 4 mill. kr, og det vart opna for at tiltak kunne ferdigstillast over to år. I 2018 vart tilskotsgrensa sett til 5 mill. kr.

Begge tilskotsordningane har som prinsipp at kommunane er ansvarlege for eventuelle meirkostnadar i høve til totalkostnad oppgitt i søknad. Dette gjer det viktig å kvalitetssikra kostnadsestimata, då det kan få betydning for gjennomføringa av tiltaka dersom kommunane får høgare kostnadar enn dei hadde sett føre seg.

I retningslinjene til ordninga står det at tiltak «bør vera forankra politisk eller i plan, fortrinnsvis i gjeldande og oppdatert trafikksikringsplan». Dette skil seg frå Vestland si ordning til fysiske tiltak, der ein oppdatert ts-plan er eit tydeleg krav. Å stilla krav til ein oppdatert ts-plan for å få tilskot, gir kommunane eit insentiv til å prioritera ts-planarbeid. Det er viktig å oppretthalda dette kravet.

Dei to første åra til tilskotsordninga (2016 og 2017) var det kommunane sitt ansvar å stå for gjennomføring av tiltaka. Tiltaka skulle vera på fylkesvegnettet, og det var kravd eit tett samarbeid med Statens vegvesen for å syta for at alle tiltak vart gjennomførte på tilfredsstillande måte. Frå 2018 vart det opna for at kommunane kunne be om at Statens vegvesen stod for gjennomføring av tiltaka. Det var vegvesenet sjølv som ønskte større kontroll med gjennomføringa.

Retningslinjer med behov for revidering

Første tildeling frå Vestland si tilskotsordning til fysiske tiltak syner at det er behov for å gjera nokre endringar i retningslinjene. Det er tydeleg at retningslinjene manglar noko fleksibilitet kring tildeling av tilskot. Den øvre tilskotsgrensa som er sett (kr. 250.000) gjorde, saman med kravet om kommunal eigendel på minimum 50 prosent, at me ikkje hadde moglegheita til å tilrå høgare tilskot og reduserte kommunale eigendelar for tiltaka i tilskotsordninga då me såg at pågangen til tilskotsordninga var låg. Med desse kriteria var det også lite aktuelt å leggja årets løyving frå fylkestinget til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring, til ramma for tilskotsordninga til fysiske ts-tiltak.

Det er ingen fasit på kor høg ei tilskotsgrense bør vera. Tilskotsordninga får si ramme tildelt frå FTU-midlane, som igjen vert fastsett gjennom vedtak av fylkesbudsjettet. Tilskotsgrensa er tilpassa storleiken på ramma for tilskotsordninga, som inngår i FTU-midlane. Med årets ramme kunne me i teorien gitt 22 tilsegn om tilskot med maks tilskotssum. Til samanlikning gav den øvre tilskotsgrensa for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring i 2019 rom for sju tildelingar med maks tilskotssum. I realiteten er det som regel ein god del søknadar med lågare søknadssum enn den øvre grensa for tilskot. Med dagens nivå på FTU-midlane og vidare ramma for den ordinære tilskotsordninga, er det grunnlag for å heva tilskotsgrensa i reviderte retningslinjer. Med til dømes ei dobling av tilskotsgrensa til kr. 500.000 vil kommunane framleis ha god sjanse for å få tilskot til

sine prosjekt, og ei høgare tilskotsgrense vil truleg gjera ordninga meir attraktiv. Samstundes vil fylkesdirektøren påpeika at det nok er fleire faktorar enn øvre tilskotsgrense som påverkar pågangen på tilskotsordninga. Til dømes har me truleg ikkje nådd godt nok ut med informasjonen om tilskotsordninga til dei som arbeider med trafikktrygging i kommunane. Dette er noko me med enkle grep kan gjera noko med.

Vedtakskompetanse

Hovudutval for samferdsel og mobilitet har bedt om at det vert vurdert endringar i retningslinjene for tilskotsordninga til fysiske trafikktryggingstiltak. Etter vår tolking av reglementa for dei folkevalde organa ligg det til fylkestinget å vedta slike endringar. Fylkesdirektør for infrastruktur og veg vil om hovudutvalet sluttar seg til innstillinga, syta for at endringane i retningslinjene for ordninga vert lagt fram for fylkestinget.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Tilskotsordning for fysiske trafikktryggingstiltak inngår i FTU-midlane som vert fastsett gjennom vedtak av fylkesbudsjettet. Det ligg til hovudutvalet å vedta vidare fordeling av FTU-midlane. Elles vert fysiske trafikktryggingstiltak finansiert gjennom investeringsprogram for fylkesveg. Rasjonell gjennomføring av fysiske ts-tiltak har betydning for kor godt ein lykkast med å nytta løyvingane som vert gitt.

Klima: Vurdering av verknader for klima er ikkje direkte relevant for denne saka. Generelt kan fysiske trafikktryggingstiltak gi positive verknader for klimaet, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å sykla og gå, på kostnad av bilbruk.

Folkehelse: Som med klima er vurdering av verknader for folkehelse mindre relevant for nett denne saka. Indirekte kan fysiske ts-tiltak redusera ulykkestal og personar som vert skadde eller drepne i trafikken, og dessutan få fleire til å gå og sykla. Vegtrafikkulykker er ei viktig folkehelseutfordring.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) er på høyring. I høyringsutkastet er eitt av hovudmåla (mål 2) at klima og miljø skal vera ein premiss for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Som kommentert under vurderinga av «Klima» over, er det ei viktig kopling mellom ts-tiltaka og det å få fleire til å sykla og gå meir.

Mål 3 har lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Strategi 3.1 seier at «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar». Strategi 3.2 seier at «Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket». Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Utfordringar

Administrering av tilskotsordningane

Tilskotsordningar til fysiske ts-tiltak er relativt arbeidskrevjande å administrera, om ein samanliknar med tiltak i investeringsbudsjettet vårt. Tilskotsordningane har i stor grad gått i eigne løp og prosessar, på sida av tiltaka i investeringsprogrammet vårt. Med tilskotsordningane følgjer eigne prosessar som utlysing, faglege og praktiske vurderingar og avklaringar av søknadane, tildeling av tilskot og oppfølging av tilskotsmottakarar, med statusoppdateringar, rapporteringar og utbetalingar. Det er mange tilsegn som vert gitt. I Hordaland hadde ein to parallelle tilskotsordningar til fysiske tiltak. Dette er ikkje å tilrå, då det gir endå meir å halda styr på

Kommunen som byggherre

Gjennom sams vegadministrasjon hadde Statens vegvesen mykje arbeid med oppfølging av kommunar som var byggherre for tiltak på fylkesveg. Erfaringane er blanda. Det er relativt få kommunar som har god nok kompetanse som byggherre til å gjennomføra tiltak på fylkesveg utan tett oppfølging. Ein ting er dei aller minste tiltaka, men sjølv mellomstore tiltak kan ha høg kompleksitet, særleg når dette er ting ein ikkje jobbar med til dagen.

Oppfølginga av kommunen som byggherre kan vera krevjande og redusera kapasiteten me har til gjennomføring av egne prosjekt eller anna arbeid. I nokre tilfelle har Statens vegvesen i praksis måtta overta byggherreansvaret frå kommunar. Kommunane som tar på seg eit byggherreansvar utan å ha tilstrekkeleg kompetanse, vil også nytta unødige mykje tid og krefter på å få gjennomført prosjekta. Ein får ein dobbel administrasjon av tiltaka, noko som er særleg lite rasjonelt.

Tilskot til fysiske tiltak vert tildelt etter estimerte kostnader for tiltaka utan meirverdiavgift (eks.mva). I ordninga for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring har kommunane som byggherre på tiltak på fylkesveg, sjølve vore ansvarlege for rett handtering av meirverdiavgift. Det er mogeleg å inngå justeringsavtale for mva. med fylkeskommunen i ettertid, men dette er både ressurskrevjande og til dels komplisert. Både handtering av mva. og delvis manglande byggherrekompetanse i kommunane er argument for at fylkeskommunen sjølv skal vera byggherre.

Nye moglegheiter

Fylkeskommunen som byggherre

Fylkeskommunen har, med overføring av sams vegadministrasjon og med etablering av avdeling for infrastruktur og veg, fått på plass ein eigen byggherreorganisasjon for prosjekt på fylkesveg. Me sit i førarsetet, med både myndigheit og kompetanse på plass. Me har tilsette med lang og brei erfaring, mellom anna med gjennomføring av prosjekt på fylkesveg. Fylkesdirektøren meiner me vil vera tent med at me, som hovudregel, tar byggherreansvaret sjølv for tiltak på fylkesveg som får tilsegn om tilskot. Unntaka frå regelen vil gjelda kommunar som me veit har høg byggherrekompetanse. Dette er slik me ser det, meir veg for mindre byråkrati.

Samarbeid med kommunane gjennom investeringsprogrammet

Det er viktig å sjå tilskotsordningane, og retningslinjer for desse, i samheng med dei fysiske tiltaka me planlegg for og gjennomfører gjennom investeringsprogrammet for fylkesveg. Det overordna målet for trafikktryggingarbeidet er å redusera talet på menneske som mister livet eller vert hardt skadde i vegtrafikkulykker i fylket vårt. Me må nytta verkemidla og ressursane våre klokt, og få mest mogleg trafikktryggleik for pengane. Kva som er rett er ikkje eit svar med to strekar under. Det som er viktig er at me med jamne mellomrom ser på korleis me arbeider, og vurderer om ting kan gjerast betre.

Tilskotsordningane til fysiske trafikktryggingstiltak som vert diskutert her, er retta mot kommunane og handlar til sjuande og sist om å sikra finansiering og gjennomføring av fysiske trafikktryggingstiltak som har prioritet i kommunane. Ein god del tilskotsprosjekt er spleiselagsprosjekt, særleg gjeld dette for prosjekt med tildeling frå den ordinære tilskotsordninga, der kommunal eigendel er eit krav. For fleire tilskotsprosjekt under ordninga til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring i gamle Hordaland, har kommunane stått som byggherre for tiltak på fylkesveg.

Slike spleiselagsprosjekt treng ikkje gå gjennom ei tilskotsordning. Tilskotsordningar er relativt arbeidskrevjande å administrera. Dei kjem i tillegg til dei ordinære systema og årshjulet me har for realisering av vegtiltak som ligg i investeringsprogrammet. I staden for å gi løyvingar til større tilskotsordningar vil det difor vera meir rasjonelt å kanalisera midlane gjennom investeringsprogrammet. Ein kan oppnå det same samarbeidet med kommunane her. Til dømes har me ein post til 'mindre utbetringar' der me har samla fleire slike spleiselagsprosjekt.

God gjennomføring av fysiske tiltak fordrar at plangrunnlaget er godt, at ein har realistiske kostnadsestimat og at turvande forundersøkingar og avklaringar er gjort, mellom anna av grunn- og eigedomstilhøve. Me opplever at fleire tiltak det vert søkt om i tilskotsordningane, ikkje er tilstrekkeleg utgreidd, og at plangrunnlag og kostnadsestimat ikkje er tilfredsstillande. Dette er faktorar som påverkar gjennomføringa av tiltaka, og også om tiltaka vert dyrare enn ein først har tenkt. Ved meirkostnader i høve til kostnad oppgitt i søknad, vil det vera kommunen sitt ansvar å dekkja desse. Det kan skapa usikkerheit kring realisering av tiltak, dersom meirkostnadane vert høge. Spleiselagsprosjekt gjennom investeringsprogrammet gir oss betre kontroll med kva prosjekt som vert realiserte, at desse er klare for bygging og har eit tilfredsstillande plangrunnlag, og at kommunane som eventuelt vert byggherre på fylkesveg har tilstrekkeleg kompetanse til å handtera dette på ein god måte.

Det er dermed ikkje sagt at tilskotsordningar ikkje har sin verdi. Mindre tiltak kan godt finna si finansiering her. Det har også ein verdi å kunna gi tilskot til ts-tiltak på kommunal veg. Dette vil vera ein støtte til ts-arbeidet i kommunane, kanskje særleg dei med dårleg økonomi.

Nye retningslinjer for tilskotsordninga

Fylkesdirektøren føreslår at det vert utarbeidd framlegg til endringar i retningslinjene som sikrar fleksibilitet - både i tilfelle det vert færre søknadar til ordninga enn venta, og dersom ordninga vert tilført ekstra midlar. Ei moglegheit er at retningslinjene angir desse som unntak frå ei fastsett tilskotsgrense, og unntak frå ei fastsett grense for minimum eigendel frå kommunane. Kommunane held seg då til tilskotsgrense og minimum eigendel når dei søker, og så får fylkeskommunen moglegheita til å gi større tilskot og redusera den kommunale eigendelen ved behov. Ei anna moglegheit er at retningslinjene gir fylkesadministrasjonen fridom til å fastsetja øvre tilskotssum og eventuelt også minimum kommunal eigendel før kvar utlysing, ut frå forventa ramme for tilskotsordninga⁴. Til dømes kan retningslinjene fastsetja at øvre tilskotsgrense skal gi rom for eit visst tal tilsegn om tilskot med maksimal tilskotssum, ut frå den økonomisk ramme for ordninga ein ser føre ved tidspunktet for utlysinga.

Døme: Om talet tilsegn med maksimal tilskotssum er sett til 10, vil øvre grense for tilskot bli kr. 500.000 dersom ein ventar seg ei ramme for ordninga på 5 mill. kr. Ventar ein ei høgare ramme, t.d. på 9 mill. kr, vert tilskotsgrensa justert til kr. 900.000.

Justering av tilskotsgrensa må skje ut frå den kunnskap ein har på tidspunktet for utlysinga, for grensa er ei vesentleg opplysing for kommunane som dei må vera kjende med når dei skal levera søknad. Ei oppjustering vil for somme kommunar gjera det meir aktuelt å søkja om større tiltak. På tidspunktet for utlysing er ikkje den endelege ramma for tilskotsordninga fastsett. Dette har samanheng med at me planlegg for vedtak tidleg på året, for å sikra at flest mogleg tiltak vert ferdigstilt i løpet av tildelingsåret. Utlysing må skje i god tid før vedtak om tildeling, fortrinnsvis på hausten året før. Fylkesdirektøren må då ta utgangspunkt i budsjettprosessen gjennom året, og slik ramma ligg an til å bli ved tidspunktet for utlysing. Ramma for tilskotsordninga vert ikkje direkte regulert av budsjettprosessen, men vert påverka av endringar i FTU-midlane. Eventuelle signal om at ekstraløyvingar til trafikktryggleik skal gjerast søkbare for kommunane, vil kunna vera eit grunnlag for å justera opp ei maksimal tilskotsgrense. Endeleg fastsetting av ramma for tilskotsordninga skjer ved vedtak om fordeling av FTU-midlane, etter at fylkesbudsjettet er vedtatt.

Dersom det, etter at søknadsfristen for tilskotsordninga er passert, ligg an til eit mindreforbruk for ordninga, bør retningslinjene gi rom for at fylkesdirektøren kan tilrå beløp som ligg over det som ved utlysing vart fastsett som øvre grense for tilskot. Retningslinjene må då også gi rom for at me i slike tilfelle kan gjera unntak frå kravet om minimum kommunal eigendel på 50 prosent. Det kan oppstå situasjonar der samla søknadssum er på nivå med ramma for tilskotsordninga (eller høgare), men der fylkesdirektøren si tilråding om tildeling vil gi eit mindreforbruk om ikkje dei nemnte unntaka vert nytta. Her må fylkesdirektøren si tilråding ligga til grunn. Me bør ikkje gi tilskot til tiltak som me ikkje kan stå inne for fagleg sett. Unntaka som er skissert her, kan gjera seg gjeldande om det er færre søknadar til tilskotsordninga enn venta, men også dersom ramma for tilskotsordninga vert høgare enn kva ein venta seg då øvre tilskotsgrense vart fastsett (ved utlysing).

Konklusjon

Me er avhengige av gode rammer for gjennomføring av fysiske trafikktryggingstiltak, for å lykkast med å nå måla om stadig færre menneske som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Som vegeigar, og med eit overordna ansvar for folkehelse og trafikktryggleik, er dette viktige oppgåver.

Ved framtidige ekstraløyvingar til fysiske tiltak er rådet frå fylkesdirektøren at desse inngår i ramma for den ordinære tilskotsordninga, dersom det er forventa frå politisk hald at løyvingane skal inngå i ei tilskotsordning. Den ordinære tilskotsordninga bør då få revidert sine retningslinjer, slik at desse er fleksible nok til å handtera ei høgare ramme for ordninga. Viss det kjem slike ekstramidlar, er det ein fordel at dette vert signalisert i løpet av budsjettprosessen, slik at ein kan ta omsyn til dette ved utlysing av tilskotsordninga på hausten.

⁴ For å sikra at flest mogleg tiltak vert ferdigstilt i løpet av tildelingsåret, planlegg me for vedtak tidleg på året. Utlysing vil då finna stad før endeleg ramme for tilskotsordninga er fastsett. Dette skjer ved vedtak om fordeling av FTU-midlane, etter at fylkesbudsjettet er vedtatt.

Samstundes bør me vurderer om ei tilskotsordning er rette måten å realisera slike ekstraløyvingar på. Tilskotsordningar skapar engasjement, og det er ein måte å koma i dialog med kommunane og som synleggjer deira behov. Det vil likevel vera mogleg å ta vare på den gode samhandlinga med kommunane gjennom investeringsprogrammet vårt for fylkesveg, og å leggja til rette for at lokale prioriteringar får større plass der. Det gir oss ein større grad av kontroll med at prosjekta er byggjeklare og at byggherrekompetansen er på plass.

Fylkesdirektøren vil føreslå desse endringane i retningslinjene for tilskotsordninga til fysiske trafikktryggingstiltak:

- Øvre grense for tilskotssum vert tilpassa endringar i ramma for tilskotsordninga som er kjende ved tidspunktet for utlysing. Ved endringar vert grensa justert slik at den tillét 8-12 tilsegn om tilskot med maksimal sum.
- Det vert opna for at fylkeskommunen ved tildeling kan gjera unntak frå øvre grense for tilskot, og for minimum kommunal eigendel på 50 prosent, dersom det etter fylkesdirektøren si tilråding til vedtak ligg an til eit mindreforbruk i tilskotsordninga.