UTREDNINGEN AV VÄGHÅLLNINGENS LÅNGSIKTIGA PLANERING I DE NORDISKA LÄNDERNA

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

HELSINGFORS 1978-02-06

Kehittämistoimisto Oy ERG Ab

KONSULTATIV PLANERINGSBYRÅ OY ERG AB

08
TE-

FÖRORD

I denna utredning kartläggs utvecklingen, nuläget och framtidsutsikterna inom väghållningens långsiktiga planering i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Bland de nordiska länderna har man nödgats lämna Island utanför till följd av en del praktiska svårigheter. Granskningen görs på ett sätt som möjliggör jämförelser så, att

- väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i Finland skulle kunna beakta i övriga länder erhållna erfarenheter då det i Finland är aktuellt att till vissa delar ordna den långsiktiga planeringen och

- det utredningsbehov skulle bli tillgodosett, som Nordiska Vägtekniska Förbundets förbundsstyrelse vid behandling av 1976 års verksamhetsplaner förelade utskott 20.

Utredningen har gjorts på uppdrag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och som konsult har fungerat Konsultativ planeringsbyrå Oy ERG Ab. Som beställarens kontaktman har fungerat dipl.ing.Pertti Paukkonen och som konsultens dipl.ing Jorma Vakkuri, SNIL, som även svarat för arbetets genomförande. Arbetet har övervakats av en projektgrupp under ordförandeskap av dipl.ing. Pertti Paukkonen med diplomingenjörerna Timo Heiskanen (tidvis), Timo Hulkko, Mauri Ilva, Ilkka Komsi och Ilkka Pätäri (tidvis), alla från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som medlemmar och med Jorma Vakkuri från ERG som sekreterare. I projektgruppens möten har tidvis deltagit även byråchef Juha Söderlund samt diplomingenjörerna Jarmo Nupponen och Seppo Ylinen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Under arbetets lopp har det aktuella arbetsskedet

31. 12. 87

en gång behandlats vid NVF Utskott 20:s möte. Rapportens översättning till svenska har utförts av dipl.ing. Hans-Erik Söderström, Oy Ecotrans.

En väsentlig del av arbetet utgjordes av personliga intervjuer med de studerade ländernas vägmyndigheter. Följande personer intervjuades: a) vid Vägverket i Sverige Christer Agerback, Yngve Boye, Carl-Erik Ekesund och Dick Jonsson, b) vid Vegdirektoratet i Norge Amund Bolsta, Steinar Killi och Terje Westlie, c) vid Vejdirektoratet i Danmark Jan Holm, H. Jul Jacobsen, Leif Harring Jørgensen, Steen Leleur, Erik Mortensen, Sven Karup Nielsen, Jens Rørbech, Otto Schiøtz och Bent Wittlick och d) vid den finska väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Timo Heiskanen, E.A.Hietanen, Jorma Hintikka, Pekka K. Härkönen, Erkki Koskinen, Erkki Nevala, Anton Ortamo, Esa Pekkarinen, Väinö Skogström och Juha Söderlund samt vid trafikministeriet tf. byggnadsrådet Mikko Talvitie. Ifrågavarande myndigheter förhöll sig ytterst positivt till utredningen och gav utan att sky besvär behövliga uppgifter och material.

Rapporten publiceras samtidigt på såväl finska som svenska.

Motto:
"Framtidens beslut görs i de nuvarande beslutens framtid, inte nu"

INLEDNING

Syftet med denna utredning är att på ett sätt som möjliggör jämförelse kartlägga, vad man i Sverige, Norge, Danmark och Finland gjort inom väghållningens långsiktiga planering, hurudana erfarenheter man fått och vad man i fortsättningen ämnar göra.

I rapportens första del preciseras på vad utredningen inriktats och vad det däri allmänt taget är fråga om.

Det andra kapitlet utgör en självständig helhet och är ett sammandrag beträffande den långsiktiga planeringens tidigare utveckling, dess nuläge och effekter samt framtida utvecklingssträvanden. Den långsiktiga planeringen i Finland beskrivs under ett betydligt längre intervall än motsvarande planering i de övriga länderna. Förklaringen till detta ligger i olikheter beträffande vilka planeringsskeden de intervjuade personerna valt att granska i sina utlåtanden.

I kapitlen 3...6 presenteras landsvis planeringspraxis och planer i den aktuella situationen. För att möjliggöra jämförelser tillämpas exakt samma disposition i varje kapitel. På detta sätt kan emellertid något land bli mera tillförlitligt behandlat än ett annat.

Kapitel 7 består av några korta slutord.

Utredaren har strävat till att undvika att framföra egna åsikter i frågor som berör något enskilt land. Ifall man ej lyckats därvidlag faller ansvaret för eventuella missförstånd och eventuella orättvisheter i betoningen av olika frågor naturligtvis enbart på

utredaren. Av tidtabellsmässiga orsaker har man ej under arbetets gång kunnat ordna med kommentarer av myndigheterna i de berörda länderna.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD
INLEDNING
INNEHÅLLSFÖRTECKNING
1. AVGRÄNSNING AV JÄMFÖRELSEOBJEKT 1
1.1 Allmänt om långsiktig planering 1
1.2 Administrativ avgränsning 3
1.3 Övrig avgränsning 4

2. SAMMANDRAG AV VÄGHÅLLNINGENS LÅNGSIKTIGA PLANERING I SVERIGE, NORGE, DANMARK OCH FINLAND.. 8
2.1 När, på vems försorg och i vilket syfte har långtidsplanering utförts 8
2.1.1 Sverige 8
2.1.2 Norge 10
2.1.3 Danmark 14
2.1.4 Finland 16
2.2 Vad har gjorts och hur har man gått tillväga inom långtidsplaneringen 20
2.2.1 Sverige 20
2.2.2 Norge 24
2.2.3 Danmark 28
2.2.4 Finland 30
2.3 På vad och hur har långtidsplaneringen inverkat 36
2.3.1 Sverige 36
2.3.2 Norge 37
2.3.3 Danmark 38
2.3.4 Finland 39
2.4 Vad tänker man i fortsättningen göra inom långtidsplaneringen 41
2.4.1 Sverige 41
2.4.2 Norge 41
2.4.3 Danmark 43
2.4.4 Finland 44

sida

3. BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR SVERIGES VÄGHÅLLNING 45

3.1 Organisation 45

3.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter 47

3.2.1 Kommunikation 47

3.2.2 Dokument 49

3.3 Tidsperspektiv 50

3.3.1 Investeringarnas placering i tiden ... 50

3.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden 50

3.4 Regional omfattning och noggrannhet 51

3.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder. 51

3.5.1 Styrande ramar 51

3.5.2 Procedurer i valsituationer 53

3.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information 53

3.5.4 Motivering av val 55

3.6 Huvuddragen av planens innehåll 55

3.6.1 Behandling av externa effekter 55

3.6.2 Behandling av bedömningsgrunder 56

3.6.3 Behandling av resursernas utvecklande. 58

3.6.4 Behandling av resursernas allokering . 59

3.6.5 Behandling av medlens utvecklande 60

3.6.6 Användning av medel 61

3.6.7 Övrigt 61

3.7 Finansieringsestimat fram till år 1985 63

3.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande 63

4. BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR NORGES VÄGHÅLLNING 65

4.1 Organisation 65

4.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter 66

4.2.1 Kommunikation 66

4.2.2 Dokument 69

sida

4.3 Tidsperspektiv 69
4.3.1 Investeringarnas placering i tiden... 69
4.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden 70
4.4 Regional omfattning och noggrannhet .....
4.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder. 71
4.5.1 Styrande ramar 71
4.5.2 Procedurer i valsituationer 72
4.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information 72
4.5.4 Motivering av val 76
4.6 Huvuddragen av planens innehåll 76
4.6.1 Behandling av externa effekter 76
4.6.2 Behandling av bedömningsgrunder 77
4.6.3 Behandling av resursernas utvecklande . 79
4.6.4 Behandling av resursernas allokering .. 81
4.6.5 Behandling av medlens utvecklande 81
4.6.6 Användning av medel 82
4.6.7 Övrigt 82
4.7 Finansieringsestimat fram till år 1985 84
4.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande 85

5. BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR DANMARKS VÄGHÅLLNING 86
5.1 Organisation 86
5.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter 87
5.2.1 Kommunikation 87
5.2.2 Dokument 88
5.3 Tidsperspektiv 88
5.3.1 Investeringarnas placering i tiden 88
5.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden 88
5.4 Regional omfattning och noggrannhet 89
5.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder . 90
5.5.1 Styrande ramar 90

sida

5.5.2 Procedurer i valsituationer 91
5.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information 91
5.5.4 Motivering av val 92
5.6 Huvuddragen av planens innehåll 92
5.6.1 Behandling av externa effekter 92
5.6.2 Behandling av bedömningsgrunder 93
5.6.3 Behandling av resursernas utvecklande . 93
5.6.4 Behandling av resursernas allokering .. 94
5.6.5 Behandling av medlens utvecklande 94
5.6.6 Användning av medel 94
5.6.7 Övrigt 94
5.7 Finasieringsestimat fram till år 1985 95
5.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande 95

6. BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR FINLANDS VÄGHÅLLNING..... 96
6.1 Organisation 96
6.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter 97
6.2.1 Kommunikation 97
6.2.2 Dokument 98
6.3 Tidsperspektiv 99
6.3.1 Investeringarnas placering i tiden 99
6.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden 99
6.4 Regional omfattning och noggrannhet 100
6.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder . 101
6.5.1 Styrande ramar 101
6.5.2 Procedurer i valsituationer 101
6.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information 104
6.5.4 Motivering av val 104

sida

6.6 Huvuddragen av planens innehåll 105
6.6.1 Behandling av externa effekter 105
6.6.2 Behandling av bedömningsgrunder 106
6.6.3 Behandling av resursernas utvecklande 107
6.6.4 Behandling av resursernas allokering . 107
6.6.5 Behandling av medlens utvecklande 110
6.6.6 Användning av medel 110
6.6.7 Övrigt 110
6.7 Finansieringsestimat fram till år 1990 110
6.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande 111

7. SLUTORD 112

"LITTERATURFÖRTECKNING"

BILAGOR

1. En del administrativa skillnader mellan utredningsländerna
2. Projektbedömningsexempel/Sverige
3. 449-målen och som bedömningsunderlag använda data

1
AVGRÄNSNING AV JÄMFÖRELSEOBJEKT

1.1 Allmänt om långsiktig planering

Uppenbart är, att beslutsfattningen har bibehållit sina väsentliga drag genom århundraden och -tusenden. Det slutliga avgörandet föregås alltid av ett övervägande skede, fastän ibland av ögonblicklig natur. Då beslutet fattats bör dess förverkligande säkras. Detta förutsätter vanligtvis att beslutet tecknas till minnes. Inom all planering - till skillnad från lek med fantasin - är det således alltid frågan om a) sådant bildande av uppfattningar, som förutsatts av beslutsfattning och som tjänar denna och b) dokumentering av åsikter med tanke på offentligt eller annat bruk. Det bör märkas, att en planering enligt punkt a) även kan tjäna beslutsfattandet endast indirekt, utgöra förutsättningar för detta och sålunda vara av närmast skolande natur.

Under övervägandet beaktar och väger beslutsfattaren olika till frågan anslutna eller relevanta faktorer. Stundom har det varit tillräckligt att beslutsfattaren själv, utan hjälp och diskussion, helt på eget bevåg har genomfört förberedelserna för sitt beslutsfattande. Ofta har det dock behövts diskussion och underhandlingar med andra och ju närmare dagens läge man kommit, desto oftare har det också behövts sådana förberedelser som förutsätter skolning och facklig erfarenhet. Även formerna för beslutsfattande makt har varierat under olika tider speciellt beträffande beslutsfattandets kollektivitet, fördelning på olika nivåer och decentraliseringsgrad.

Övervägande-, förberedelse- och jämknings-skedena har ofta ej varit - i synnerhet inte för

århundraden sedan - dokumenterade eller baserade på användning av dokument. Däremot antecknades själva besluten, till de delar som det var nödvändigt att bringa dem till andras beaktande, efterrättelse eller kännedom, eventuellt med hjälp av mycket officiella och bestående dokument. Ju närmare nutiden man kommit, desto flitigare har man vid förberedelser för beslutsfattande använt sig av olika dokument. Stundom har detta antagit sådana proportioner, att det enda identifierbara övervägandet från "beslutsfattarens" sida har begränsats till att gälla med vilken penna undertecknandet skall ske.

Det är för alla Nordiska länder gemensamt att man börjat tala om långsiktig planering som en separat företeelse först efter andra världskriget. Detta innebär inte att man skulle ha börjat utföra långsiktig planering först då. Det är till och med möjligt att den egentliga eller för beslutsfattandet betydelsefulla långsiktiga planeringen i jämförelse med gångna tider har börjat avta i och med att man börjat tala om långsiktig planering som en identifierbar egen företeelse. Det bör även konstateras att det man börjat benämna långsiktig planering ej nödvändigtvis varit detta.Noggrannare uttryckt kan inom av denna benämning avsedda funktioner ha funnits och fortfarande finnas en del sådant, som ej varit beredning av beslutsfattande.På motsvarande sätt har man till denna beteckning ej hänfört all den verksamhet, som verkligen varit långsiktig planering, dvs. beredning av långsiktigt beslutsfattande eller långsiktig beredning av beslutsfattande eller identifiering av beslutsfattandets långsiktiga effekter och konsekvenser och beredning av beslutsfattande som underlättar dessas behärskande.

1.2 Administrativ avgränsning

Utredningsobjektet kan inte ens administrativt sett avgränsas på ett fullt enhetligt och jämförbart sätt. Utgångspunkten har varit att utredningen avser statens väghållning i Sverige, Norge och Danmark[1]. Närmare sagt har granskningen avsett den beredning av beslutsfattande, som a) kan anses vara långsiktig planering och b) berör frågor inom den för vägsektorn ansvariga centrala administrativa myndighetens jurisdiktion och frågor i vilka stadganden kan utfärdas av ifrågavarande myndighet.

Sagda myndigheters befogenhetsområden uppvisar vissa skillnader. Skillnader förekommer beträffande det inom väghållningen inbegripna vägnätets natur och omfattning, de ifrågavarande myndigheternas uppgifter och verksamhetsmöjligheter (t.ex. Vegdirektoratet har befogenheter i anslutning till fordonsbesiktningen), organisationen (t.ex. Vegdirektoratet saknar helt en verkställande organisation), beslutanderättens dimensioner (t.ex. handlägger i Danmark ministersekreteraren sådana ärenden, som i de övriga länderna avgörs inom de central ämbetsverken, t.ex. finns det inte i Sverige och speciellt inte i Finland någon så oavhängig administration på mellannivån som i Norge och Danmark) och i synnerhet historien, de samhällsekonomiska förhållandena och lagstiftningen. Av bilaga 1 framgår de mest beaktansvärda skillnaderna i detaljerad form.

---

1) Geografiskt har utredningen begränsats att avse ifrågavarande kungarikens sk. moderterritorier, t.ex. i Danmarks fall exklusive Grönland. Ordningsföljden i vilken länderna behandlats har bestämts av ifrågavarande stats befolkningsmängd och omedelbart grannskap till Finland.

Trots skillnaderna har avgränsningen gjorts så, att utredningen avser

- för Sveriges del Statens Vägverks verksamhetsområde och av vägnätet de allmänna vägarna och statskommunvägarna,
- för Norges del Vegdirektoratets verksamhetsområde och av vägnätet riksvegerna och
- för Danmarks del Vejdirektoratets verksamhetsområde och av vägnätet hovedlandeveje, således inklusive motorvägar.
- **för Finlands del väg- och vattenbyggnadsverkets vägsektor och av vägnätet de allmänna vägarna.**

1.3 Övrig avgränsning

Följande ståndpunkter avseende utredningsobjektens avgränsning kan anses ge utredningen dess riktlinjer och anvisa dess **tyngdpunkt.** Närmast p.g.a. begränsad datatillgång har utredningen ej kunnat utföras lika detaljerat på alla delområden inom den definierade avgränsningen.

En t i d s m ä s s i g avgränsning görs på basis av det tidsintervall, som antas förlöpa mellan beredningsarbetets slut och åtgärdens förverkligande eller den tidpunkt då åtgärdens effekter kan skönjas. Som detta tidsintervall har man i denna utredning valt fem år. Sålunda betecknas som långsiktig planering - vad dess tidsmässiga avgränsning beträffar - sådant beredande av beslutsfattning, där man fäster uppmärksamhet vid sådana verkningar, konsekvenser, företeelser, händelser och åtgärder som infaller mera än fem år efter beredningstidpunkten. Härvid beaktas även andra sådana ur beslutssynvinkel beaktansvärda omständigheter, som ej på ett ändamålsenligt sätt kan behandlas separat i förhållande till ovannämnda faktorer.
(Det bör märkas, att avgränsningen till vissa delar ej är exakt. Då man använde begreppet "fästa uppmärksamhet vid", borde detta ha försatts med ett antal

tilläggsdefinitioner för att uppnå nödig exakthet. Fastän man t.ex. inom forskningsverksamheten väl kan tänkas på ett sätt som befordrar beslutsfattande "fästa uppmärksamhet" vid verkningar som inträffar efter mer än fem år, anses detta emellertid ej vara långsiktig planering, eftersom dess huvudsakliga syfte ej är att uppställa en lösningsmodell för beslutsfattandet utan att höja vetandets nivå. På motsvarande sätt anses ej heller egentlig projektvis produktplanering vara långsiktig planering fastän ifrågavarande produktplan kanske uppgörs mer än fem år före dess förverkligande eller fastän man vid dess uppgörande beaktar långsiktiga effekter och konsekvenser. Eftersom emellertid en betydande mängd egentlig långsiktig planering utförs i samband med projektplanering, i **synnerhet i lokaliserings- och generalplanskedet,** fästs i fortsättningen uppmärksamhet därvid, dock ej i lika hög grad som vid egentlig långsiktig planering).

En f u n k t i o n e l l avgränsning görs utgående från på vilket slag av verksamhet inom planering och beslutsfattande som granskningen inriktas. Såsom redan tidigare konstaterats, inriktas granskningen endast på beslutsfattandets beredning och på framställandet av de planeringshandlingar vari beslutet dokumenterats. Granskningen begränsas ej att avse endast sk. ansvarig planering (planering som sker i linjeorganisation under föredragningsansvar), utan i utredningen granskas i mån av möjlighet även sk. **underlagsplanering.** Figur 1 i det följande visar i vilken ordningsföljd de olika blocken betonas.

Beslutsfattning / Planering	övervägande (process)	åsiktsuttryckning (planeringsdokument)
Ansvarig planering	2.	1.
Underlagsplanering	4.	3.

Figur 1: Utredningens inriktning

En i n n e h å l l s m ä s s i g avgränsning kan göras på basis av den frågekombination, som beslutsfattaren och -fattarna har att lösa. Denna helhet lyder:

/a/ VEM fungerar
/b/ inom vilka gränser,
/c/ i vilka förhållanden,
/d/ utgående från vad,
/e/ VARFÖR,
/f/ för vem och på vems bekostnad,
/g/ när,
/h/ med hjälp och stöd av vad,
/i/ VAD
och
/j/ HUR ?

Genom att använda radbeteckningarna i ovannämnda frågekombination kan man konstatera att utredningen är inriktad på beslutsfattandets beredning. Ståndpunkt till frågorna tages i följande prioritetsföljd: i, g, h, c, d, e, f, b, a. Det är att märka, att denna ordningsföljd har bestämts empiriskt. Utredningen berör således ej beslutsfattandets beredning för j-frågans del, ifall ej en "hur"-åtgärd sträcker sig över fem år från tidpunkten för beredningen.

På basen av ovan sagda är långsiktig planering strategisk (g, h, i) och normativ (a...f) planering, ej således operativ (j) planering. Samma sak kan uttryckas från en problemorienterad synpunkt genom att säga, att den långsiktiga planeringens uppgift är att befrämja

- behärskandet av på väghållningen inverkande yttre effekter

- identifieringen av inom väghållningen beaktansvärda värden, intressen, målsättning och gemensamma mål och ståndpunktstagandet till dessa,
- utvecklingen av de resurser som väghållningen förutsätter eller som är föremål för väghållningsåtgärder,
- inriktningen av väghållningsresurserna och övriga påverkbara resurser,
- utvecklandet av tillvägagångssätt inom väghållningen eller av tillvägagångssätt som påverkas av väghållningsåtgärder,
- beslutandet om väghållningsåtgärders insättande och
- inverkandet på användningen av åtgärder inom influensområdet.

2 SAMMANDRAG AV VÄGHÅLLNINGENS LÅNGSIKTIGA PLANERING I SVERIGE, NORGE OCH DANMARK

Den långsiktiga väghållningsplaneringens historia i Norden torde vara lika gammal som de nordiska vägarnas historia. Till exempel i Magnus Erikssons allmänna landslag stadgades omkring år 1350 bland annat att landsvägarna och tingsvägarna skulle vara 10 alnar eller cirka 6 m breda och att det skulle leda åtminstone en allmän väg till varje by. Typiskt är dock - såsom även för senare tiders långsiktiga planering - att planen inte alls förverkligades fastän den i stor utsträckning och på lång sikt inverkade på väghållningens utveckling. Det finns också flera historiska, dokumenterade bevis på, att beslutsfattarna redan för flera hundra år sedan övervägt olika väghållningsprojekts verkningar och konsekvenser även på påfallande lång sikt före själva beslutets fattande. Detta har varit fallet särskilt när det varit fråga om militära och administrativa verkningar och konsekvenser.

2.1 När, på vems försorg och i vilket syfte har långtidsplanering utförts

2.1.1 Sverige

Sveriges första uttryckligen som långtidsplan uppfattade plan härstammar från år 1957 ("Vägplan för Sverige år 1957", SOU 1958, 1 och 2).

Den uppgjordes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens delegation. Riksdagen antog den såsom principplan år 1959.

Denna plan utgjorde Sveriges fysiska vägnätsplan. Dess syfte var att påvisa väghållningens s.k. totala byggnadsbehov till år 1975, samt att i form av en

investeringsplan framställa den andel därav som borde förverkligas inom de första tio åren. Huvudsyftet var att i Sverige skapa ett enhetligt vägnät av högre klass, vilket skulle svara mot biltäthetens utveckling och mot på förhand uppställda mål avseende teknisk och servicemässig nivå.

År 1960 beslöt riksdagen om vissa ändringar beträffande väghållningsansvaret och statsstödet till andra väghållare än staten.

Samtidigt togs den s.k. flerårsplanen och fördelningsplanen i bruk (de är femåriga och revideras vart tredje år). År 1975 ändrade riksdagen ännu systemet för statsbidrag genom att innefatta T-banan bland möjliga understödsobjekt för vägmyndigheterna.

Följande långtidsplan, som gällde hela trafiksektorn, utgjordes av det trafikpolitiska beslut, som riksdagen antog år 1963. Syftet med denna plan var att skapa en fri trafikmarknad, där de olika trafikformerna fritt skulle konkurrera med varandra, och att ålägga de olika trafikformerna full kostnadsansvarighet, samt att främja den ekonomiska effektiviteten också i form av rent affärsekonomisk lönsamhet.

Ännu före följande egentliga långtidsplan fattades flera långsiktiga beslut gällande bl.a. beskattning, arbetstid, organisation, hastighetsbegränsningar, tillåtna fordonskombinationer och -längder samt standardisering.

Följande plan som speciellt benämndes långtidsplan var "Vägplan 1970" (SOU 1969:56 och 57).

Den organisation som svarade för denna plan hade närmast formen av en kommitté medan det förberedande arbetet utfördes vid Statens Vägverk. Riksdagen godkände planen år 1972.

Syftet med Vägplan 1970 var att anvisa den samhällsekonomiskt lämpligaste resursfördelningen inom antagna finansieringsramar både beträffande byggande och underhåll fram till år 1985. Huvudvikten fästes vid trafikekonomiska lönsamhetsberäkningar.

Följande etapp inom långtidsplaneringen var kommittébetänkandet "Vägplanering"(SOU 1975:85 och 86). Den nuvarande långtidsplaneringen bygger på det planeringssystem som där presenteras. Huvudsyftet med planen var att åstadkomma en sammanjämkning, dvs. man betraktade väghållningen som en verksamhet, som tillsammans med övriga funktioner bör inverka på och stöda samhällsutvecklingen. En endast fysisk och ekonomisk sammanjämkning ansågs otillräcklig. Som ett medel för detta såg man och ser man fortfarande ibruktagandet av perspektivplanering i väghållningens planeringssystem. Syftet med den är främst uppställning av mål. Perspektivplaneringen förutsätts tillgodose behovet av en bred måldiskussion och en diskussion om väghållningens verksamhetslinjer. Den förutsätts inte utmynna i någon enskild plan, utan förutsätts tvärtom i form av en kontinuerlig planering skapa underlag för beslutsfattning. Perspektivplaneringen fram till år 1990 håller på som bäst.

2.1.2 Norge

Skapandet av Norges egentliga långtidsplaneringssystem började år 1964 med tillsättandet av Vegplankomiteen. Denna fick sitt betänkande ("Norsk vegplan, innstilling fra Vegplankomiteen", del 1 och 2, 1969) färdig år 1969. Värt att notera är det faktum, att man genast från början skapade ett planeringssystem byggt på den kontinuerliga planeringens princip, enligt vilket det finns bara en allt täckande plan (Norsk vegplan), och vars fyra första år och därpå följande fyraårsperiod utgör ett väghållningsprogram och de därpåföljande 12 - 22 åren det s.k. perspek-

tivet. Det ovannämnda kommittébetänkandet gav i sig grunden till den första planen av detta slag(1970-73 + 1974-77 + perspektiv).

Därefter företogs den första revideringen i form av planen 1974-77 + 1978-81 + perspektiv. Denna uppgjordes inom myndighetsorganisationerna på alla tre förvaltningsnivåer.

Nyligen har den följande revideringen blivit färdig, som alltså gäller åren 1978-81 + 1982-85 + perspektiv. En central grund för denna plan utgör ett arbete kallat "Norsk vegplan II". Denna har färdigställts som ett samarbete mellan en ny år 1972 tillsatt kommitté, lokala ad hoc-organisationer (s.k. lokale vegplanutvalg), som tillsatts för varje tätort med över 5000 invånare, och den officiella organisationen på alla nivåer. Den avser alltså väghållningen närmast i stadsregionerna, medan den första planen (ovannämnda Norsk vegplan) för sin del befattade sig mindre med stadsregionerna.

Kort sagt är alltså Norges långtidsplanering en del av en plan, som kontinuerligt hålles up-to-date genom revidering vart fjärde år. (Det finns alltså tre sådana planer, en ursprunglig och två reviderade). Ovannämnda kommittéarbeten bör ses som hjälpmedel för skapandet, igångsättandet och utvecklandet av systemet, och de benämningar som givits dem, NV I och NV II, antyder sålunda inte att någon NV III skulle vara på kommande. Den enda plan, som nu är i användning och som också framledes kommer att vara i användning, är en enda, ständigt 'up-to-date' hållen plan (4 + 4 + perspektiv).

Som sekreterare för den år 1964 tillsatta kommittén verkade Vegdirektoratet (eller för att vara mera exakt Sekretariatet for Norsk vegplan, en byrå som

grundades enkom för detta ändamål). I arbetet deltog också fylkenas vägdistriktskontor. I arbetet utnyttjades också flera arbetsgrupper både på mellan- och riksnivå. Kommittén hade också till sitt förfogande ett officiellt tillsatt rådgivande expertorgan (Vegplanrådet).

Den år 1972 tillsatta kommittén (uppenbarligen mer adekvat utskottet) hade som sin rådgivare de ovannämnda 81 lokala vägutskotten. I dem fanns både den administrativa och den politiska viljan representerad. Denna ad hoc-organisation skapades med bistånd av den officiella organisationen (med på mellannivån var såväl chefen för vägdistriktskontoret som landshövdingen). På mellannivån deltog i processen länets trafikutskott (fylkets samferdselsplanutvalg), vilket numera är ett permanent officiellt organ underställt fylkestinget. Samordningen med den översiktliga, koordinerande planeringen på mellannivån, dvs. med länsplanen (fylkesplanen), ombesörjs av fylkesutvalget och fylkestinget.

Behandlingsförfarandet är i dag följande:

Såsom redan konstaterats, är långtidsplaneringen kontinuerlig, med andra ord utförs vart fjärde år en revidering. Utgångspunkter för väghållningens långtidsplanering utgörs av a) den översiktliga långtidsplanen (bestående av perioderna 4 + 4 år + perspektiv), som gäller hela riket och som behandlas av parlamentet (stortinget), b) det av samferdselsdepartementet utarbetade betänkande (dvs. langtidsplan), som är ett koordineringsresultat av de olika trafiksektorernas långtidsplaner till de delar som gäller vägtrafiken (i trafikformerna är inte teletrafiken inräknad) samt c) de överläggningar som vägverket fört med trafikministeriet och finansministeriet.

På basis av dessa utgångspunkter ger Vegdirektoratet efter diskussion åt vägdistriktskontorets chef s.k. direktiv, vilka innehåller uppgifter om styrningsramar och verksamhetslinjer. Fylkeskommunen, som har den föregående länsplanen och de ovannämnda planerna på riksnivå som utgångspunkt, ger i sin tur efter diskussion motsvarande uppgifter till kommunerna.

Kommunerna ger åt fylkeskommunen förslag till åtgärder med beaktande av koordineringen på kommunnivå, dvs. utgående från en koordinerad och intersektoriellt integrerad plan. På kommunnivå intar den kommunikation som förs med personer i politisk ansvarsposition en nyckelställning; på en del orter torde man ännu använda sig av en inofficiell samarbetsform i stil med de lokala utskotten i Norsk Vegplan II. Innan en alla sektorer omfattande sammanjämkning förverkligas på fylkeskommunenivå, företas först en motsvarande sammanjämkning av alla trafiksektorer i form av en 'samferdselsplan'. Denna utgör sedan grunden för den sammanjämkning och integration som sker i form av fylkesplanering.

Vegdirektoratet utarbetar sin egen långtidsplan genom att koordinera länsplanerna på riksnivå ur sin egen sektors synvinkel i perioder om 4 + 4 år + perspektiv. Med denna som grund utför trafikministeriet en sammanjämkning med de andra trafiksektorerna och företer parlamentet sitt betänkande gällande vägsektorn (men vilket alltså är utarbetat efter ovannämnda sammanjämkning). På motsvarande sätt förbereder finansministeriet regeringens beslut beträffande propositionen till parlamentet om den riksomfattande strategiska och delvis endast normativa långtidsplanen.

Såsom konstaterats är förfarandet en kontinuerlig process, vilket leder till att förberedelser för långtidsplaneringsskeden avseende flera olika tidshorisonter är på gång samtidigt vid Vegdirektoratet.

Stor uppmärksamhet har fästs vid planeringens offentlighet och vid tryggandet av möjligheter till medverkan, men framför allt och på ett mycket centralt sätt vid den direkta nivelleringen till det politiska beslutsfattandet på alla nivåer. I punkt 2.4.2 presenteras den aktuella tidtabellen enligt dagens planeringsprocess.

När långtidsplaneringen började såg man som dess huvudsyfte dels identifiering av väghållningsbehovet mot bakgrund av den övriga samhällsutvecklingen, dels prioritering av olika åtgärder för att säkerställa att de viktigare åtgärderna förverkligas före de mindre viktiga. Ytterligare var kraven på verksamhetens effektivitet och lönsamhet föremål för centralt intresse. Numera anser man en demokratisk koordinering och integrering med samhället och dess utvecklingsprocess vara huvudmålet. Detta upplever man rent av som en förutsättning för verkets fortbestånd. Värd att notera är tyngdpunktens förskjutning från dokumenterade etapplaner till en egentlig planerings- och beslutfattningsprocess.

2.1.3 Danmark

Redan i 1957 års lag stadgades att det är ministeriets för allmänna arbeten uppgift att uppgöra en långsiktsplan eller en s.k. vejplan. En sådan uppgjordes dock inte med stöd av ovannämnda lag, utan de förberedelser den föranledde ledde till beslut om vissa centrala verksamhetslinjer och mål såsom motorvägnätets konstruktion och vägklassificering. I lagen om allmänna vägar av år 1971 stadgades att det är väghållarnas skyldighet att uppgöra långtidsplaner. På basis härav påbörjades år 1972 vid Vejdirektoratet en långtidsplanering, som ledde till en "Skitse til vejplan for perioden 1975-90". Eftersom den grundade sig på antaganden som föregick energikrisen, måste man nästan genast utarbeta en

komplettering till ovannämnda utkast, "Alternative vejplanskitse for perioden 1975-90", vilken gällde vägar av högre klass.

Redan den ovannämnda lagen av år 1971 definierade ramarna för planeringsorganisationen. Enligt denna lag tillsattes i alla självstyrelseenheter på mellannivån (amtskommune) ett s.k. vägplaneutskott (vejplanudvalg), som bar ansvar för koordineringen och som till sin hjälp hade ett s.k. tekniskt utskott (teknisk udvalg).

Huvudsyftemålet med detta förberedelsearbete var, förutom säkrandet av de internationella kontakterna, att säkerställa uppnåendet av en tillräcklig standard (tillgänglighets- och servicenivåstandards jämte tekniska standards) för vägsektorn både internt och i koordination med den övriga fysiska planeringen.

Efter den ovan beskrivna långtidsplaneringen har ingen ny långtidsplan ännu utarbetats i Danmark, ifall inte en normal, flerårig programmering anses som sådan. Just nu är det aktuellt med uppskissering av ett nytt långtidsplaneringssystem och därmed sammanhängande organisationsförändringar och forsknings- och utvecklingsarbete.

2.1.4 Finland

Den första separat dokumenterade finska långsiktiga planen inom väghållningen har gjorts år 1928, betänkandet avgivet av norra Finlands och Karelens landsvägskommitté eller den s.k. Brander-kommittén /87/. Utgångspunkten utgjordes av verksamheten inom den år 1917 för fem år tillsatta Kommunikationskommittén. Riksdagen hade år 1923 uppmanat statsrådet att låta ovannämnda Kommunikationskommitté uppgöra en plan över norra Finland och Karelen. Statsrådet tillsatte emellertid år 1923 för detta ändamål sagda Brander-kommitté med uppgift att utarbeta en enhetlig plan för utvidgande och utvecklande av landsvägsnätet i norra Finland och Karelen samt på basis därav bereda för riksdagen en proposition i ärendet (/87/ ss. 1...2).

Följande långsiktiga planeringsskede sattes även det igång av riksdagen. Statsrådet tillsatte nämligen på uppmaning av riksdagen år 1930 en vägkommitté eller den s.k. Lehto-kommittén med uppgift (enligt /103/ s. 64) att: 1) utarbeta ett förslag för byggande och förbättring av de hårdast trafikerade landsvägarna inom det riksomfattande landsvägsnätet så att de bättre motsvarar motorfordonstrafik, 2) uppgöra ett byggnadsprogram som komplettering till ovannämnda landsvägsbyggnadsplan, 3) uppgöra ett förslag angående kostnader och finansiering med beaktande av av trafiken uppburna skatter och avgifter, 4) "koncentrera och förenhetliga" medelsanvändningen, 5) eventuellt överflytta byvägar till kommunal regi och utveckla bidrag, 6) uppgöra eventuella lagförslag. Kommittén avgav år 1931 ett betänkande avsett som mellanbetänkande. Kommittéarbetet avslutades emellertid härvid.

Efter det att riksdagen två gånger år 1931 och 1932 uttryckt sin önskan att låta uppgöra en plan över landskommunikationsväsendets utvecklande med speciellt beaktande av det inbördes förhållandet mellan järnvägs- och landsvägsnybyggen tillsatte statsrådet år 1932 en kommunikationskommitté eller den s.k. Kallio-kommittén. Den fick till uppgift att utreda landsvägsnätets kompletteringsbehov med undvikande av skadlig konkurrens med järnvägarna, att fatta ståndpunkt till vägkommitténs plan, att uppgöra en riks- och stamvägsklassificering, att utreda en skyndsamhets- och vägtypsklassificering och ett stegvis verkställande samt att genomföra de uppgifter vägkommittén lämnat ogjorda och att behandla en del specialfrågor beträffande järnvägarna och motorfordonstrafiken. Kommittén avgav sitt betänkande år 1933 /82/.

Den första separata långsiktiga underhållsplanen var ett plogningsprogram, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetade år 1933 på uppmaning av ministeriet för kommunikationsväsendena (/108/ ss. 305...306). Programmet omfattade endast åren 1934-37, men det måste anses vara en långsiktig plan, eftersom det i själva verket definierade den takt, i vilket det vinterplogade vägnätet skulle utvidgas även i fortsättningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorde år 1939 en permanentbeläggningsplan i form av ett tioårsprogram. Denna långsiktiga plan var projektvis uppgjord.

Statsrådet tillsatte år 1952 en kommitté för vägväsendet, som skulle undersöka landets vägväsens finansieringsproblematik, såväl genom att utreda det sannolika behovet av vägutgifter under de närmaste

tio åren som genom att ställa förslag till utgifternas finansiering närmast med beaktande av tillgodoseendet av den nuvarande alltfort tilltagande trafiken samt ytterligare med beaktande av de ekonomiska verkningar på statens utgifter som den planerade nya väglagstiftningen medför . Kommittén avgav sitt betänkande (/91/) år 1954.

År 1962 fattade statsrådet ett beslut beträffande tekniska anvisningar för vägars byggande och underhåll samt anvisningar rörande bestämning av siktområden (/115/), enligt vilka till grund för vägplanering bör ligga ändamålsenliga trafikundersökningar och en på basis av dessa gjord uppskattning av de följande 20 årens trafikutveckling sålunda, att man kan bygga vägen färdig antingen i en följd eller stegvis i enlighet med vad trafiken förutsätter .

Väg- och vattenbyggnadssyrelsen utarbetade år 1965 ett vägprogram för åren 1965-1974. Man utgick ifrån uppfattningen att väghållningen är en i lag reglerad verksamhet utan prövningsrätt och å andra sidan att uppgörandet av sagda program var ett verkställande av ovannämnda 20-årsstadgande i statsrådets tekniska anvisningar. Vid slutet av år 1965 färdigställdes även Nedecos undersökning av transportverksamheten i Finland (/83/), som innehöll vägprogrammets ståndpunktstaganden med en del kompletteringar. I Nedeco-rapporten kunde man även dra nytta av den undersökning av städers och köpingars långsiktiga väginvesteringsbehov, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Finlands Stadsförbund gemensamt hade gjort för åren 1963-1985

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägplaneringsavdelning gjorde år 1968 den s.k. INTA-undersökningen, dvs. en utredning av väginvesteringsbehovet under åren 1971-1980 (/101/). Syftet med denna var att för

åren 1971-1980 på ett riksomfattande plan utreda a) behovet av till trafikleder åtgående väghållningsinvesteringar, b) medelsanvändningen utveckling och c) medlens anskaffningssätt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägplaneringsavdelning uppgjorde år 1972 en plan "Väghållningens behovsutredning 1985"(/104/), som skulle tjäna som en central behovsutredning avseende hela vägnätets verksamhet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorde år 1974 en långsiktig plan över materielpolitiken. Under början av 1970-talet uppgjordes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även separata behovsutredningar avseende ett flertal av väghållningens delsektorer.

Statsrådet tillsatte år 1972 en parlamentarisk trafikkommitté, som gavs till uppgift att uppgöra ett förslag till ett sådant trafikpolitiskt helhetsprogram, som i nära anslutning till den övriga samhällspolitiken visar, hur man med eftersträvande av likställdhet kan erbjuda alla medborgare och företag, oavsett deras boningsort och placering, behövliga person- och gods- samt post- och teletrafiktjänster samt hur dessa kan skötas med möjligast ringa nationalekonomiska kostnader och finansieras på mest ändamålsenligt sätt . Därutöver fick kommittén under arbetets gång i uppgift att förbereda en totalförnyelse av vägtrafiklagstiftningen. Kommittén avgav sina betänkanden beträffande vägtrafiken (/85/ och /86/) år 1975.

Den aktuellaste långsiktiga planeringen av väghållningen håller på som bäst. Den påbörjades år 1974. Slutliga planeringsanvisningar åt distrikstsförvalt-

ningen gavs år 1976 (/106/). Distriktsvisa stom- och utvecklingsplaner för vägnätet färdigställdes år 1977. Detta distriktsvisa skede benämns "projekt 449". Det yttersta syftet med detta planeringsarbete är att förbättra beslutsfattandet beträffande väghållningen. Med dess hjälp har man strävat till att förstärka den strategiska planeringens ställning inom verkets planeringssystem, förlänga den tid som står till buds för förberedande av beslut och öka olika instansers möjligheter att delta i planeringsarbetet såväl inom verket som utanför detsamma (/106/, s. 3). I planeringsarbetet har man försökt utreda, hur anslagen (finansieringsramen exklusive underhållets andel) borde användas så att man i största möjliga utsträckning skulle förbättra de sakernas tillstånd, som omnämns i trafikministeriets målsättningar. Det nu pågående koordineringsskedet benämns "Vägnätets underhålls- och utvecklingsplan (fi. TYKS)"(/93/). Dess mål är att utreda, hur vägnätet borde underhållas och utvecklas, så att de målsättningar som ställts avseende vägnätet möjligast väl skulle förverkligas inom ramen för givna resurser och vilken den kvalitativa nivå hos vägnätet är, som trafikanterna kan erbjudas. Planen fungerar dels som ett rättesnöre för vägnätets underhåll och utvecklande inom distriktena, dels som ett informations- och diskussionsmedium mellan VVV och högre myndigheter" (/93/ s.1). Planeringsskedet torde avslutas under innevarande år.

2.2 Vad har gjorts och hur har man gått tillväga inom långtidsplaneringen

2.2.1 Sverige

Utgångspunkter för 1957 års vägplan utgjordes av förefintliga standards för vägarnas geometriska planering samt normerna för servicenivån. Dessa utgjorde tillsammans med trafikprognoser och vägklassificeringen bas för besluten om var och i vilken form vägarna skulle byggas. Planen var bunden till ett visst normår och den utgjorde en fysisk vägnätsplan

för vägnätet av högre klass i hela riket.

Vägplan 1970 var en plan, där man strävade att anvisa den samhällsekonomiskt lämpligaste användningen av väghållningens resurser för att tillgodose förutsedda väghållningsbehov, då utgångspunkten var för ögonblicket rådande vägstandard. Planen uppgjordes för investeringarnas del för två finansieringsramar, som i fasta priser grundade sig på en årlig tillväxt om 4 % respektive 7,5 %. I stället för en vid ett fast normår bunden standard, fästes huvuduppmärksamheten vid beskrivning av de principer och verksamhetslinjer, på basen av vilka de enskilda vägarnas standard bestäms. Det s.k. behovet av väginvesteringar bestämdes på basis av den förutsedda trafikens lönsamhet och av den samhällsekonomiska lönsamheten, och inte t.ex. utgående från vägarnas funktionella eller administrativa klassificering. Sålunda utgjordes planens centrala innehåll av den däri utvecklade metoden att beräkna den ovannämnda samhällsekonomiska lönsamheten. Huvudskedena vid uppgörandet av planen var:

- beräkning av väghållningens efterfrågan för ifrågavarande tidsperiod,
- val av metod och normer för ekonomisk utvärdering av vägtrafikens systemalternativ (med vägtrafiksystem avsågs den helhet som bildades av fordon, leder och terminalarrangemang),
- bestämning av lämpliga byggnads- och underhållsstandards för vägtyperna,
- inventering av s.k. investeringsbehov och dessas klassificering enligt angelägenhet (dvs. angelägenhetsgradering), samt beräkning av underhållskostnaderna för ifrågavarande tidsperiod,
- antaganden om resurs- och finansieringsramarna, samt
- beräkning av en lämplig investeringsutveckling och beräkning av investeringarnas fördelning under ifrågavarande period.

Planeringens första huvudperiod, dvs. den s.k. behovsplaneringen, inföll under åren 1968-69. Behovsplaneringen hade siktet inställt ända till år 1985. På basis av denna uppgjordes år 1969 s.k. långtidsplaner. De gällde investeringar och statsbidrag för kommunala vägar under åren 1970-79. Med en revidering vart tredje år sörjer man för att de hålls 'up-to-date'.

Den nuvarande långtidsplaneringen, den som pågår åren 1977-78, utgörs av en omvärdering av byggnads- och förbättringsåtgärderna för statens vägar och vägar med statsbidrag på 5-10 års sikt. Arbetet baserar sig på ovannämnda kommittébetänkande ("Vägplanering") från år 1975. Den största formella skillnaden i jämförelse med tidigare planering ligger däri, att den tidigare behovsplaneringen är ersatt med perspektivplanering. Arbetet utförs för centralförvaltningens del av en projektorganisation.

Den pågående perspektivplaneringens huvudskeden är:

- väghållningens miljöstudier, vilka utgörs av en beskrivning av framtidens samhällsutveckling, trafikens handhavande och trendförändringar med beaktande av förändringar som kommer att ske inom energiförsörjningen, områdes- och samhällsstrukturen samt inom skötseln av kollektivtrafiken,
- tillståndsbeskrivningar och effektstudier

  Arbetet uppdelas i följande skeden /7/ s. 5:

  - beskrivning av trafikstandarden i nuläget och i en kommande situation(1990) under antagande av att inga investeringar skulle företas under ifrågavarande tidsintervall

- beskrivning av enligt verksamhetslinje uppgjorda alternativa investeringsplaners inverkan; samma sak görs också med den ikraftvarande 10-åriga långtidsplanens verksamhetslinje
och
- beskrivning av framtidens trafikstandard separat för varje ovannämnt alternativ år 1990; som resultat erhålls s.k. alternativa tillståndsbeskrivningar, av vilka alltså en baserar sig på den gällande långtidsplanen.

Faktorer som används vid tillståndsbeskrivningarna är:

- invånarantal
- transportarbete
- investeringsvolym
- antal trafikolyckor
- olycksfallsgraden
- körhastigheten
- för transportarbetet erfordrad tid
- fordonskostnader
- tidskostnader samt
- Vägverkets underhållskostnader.

Sålunda görs inte en beskrivning av bärigheten på motsvarande sätt. Utvecklandet av ett sätt att beskriva denna pågår som bäst.

- målstudier

Detta arbetsskede utgör det sista inom perspektivplaneringen och leder till länsvisa s.k. planeringsramar jämte verksamhetslinjer för varje län.
Arbetsskedet uppspjälks på följande sätt:

- man bestämmer tre alternativa investeringsutvecklingar för åren 1979-88, uppgående till 15 mrd Kr $\pm$ 20 %. Man vet redan vid bestämmandet att även

det lägsta alternativet är större än den sannolika finansieringen,
- utvärdering av trafikstandardens regionala skillnader på basis av nuläget och en investeringslös framtidsbild,
- jämförelse av erhållna utvärderingsresultat med framtidsbilder som dels den ikraftvarande långtidsplanen, dels de alternativa verksamhetslinjerna tillhandahåller,
- egentlig målsättningsdiskussion beträffande åren 1979-88 vars syfte är att visa hur den gällande långtidsplanen kan ändras inom de alternativa planeringsramarna för ett effektivare utnyttjande av investeringsresurserna och/eller för uppnående av en mera jämnfördelad trafikstandard.

Detta arbetsskede görs inte avseende av väghållningskommunerna upprätthållna vägar med statsbidrag (s.k. statskommunvägar), utan kommunernas strukturplaner, generalplaner, trafikplaner, etc. utgör till dessa delar grund för den under utformande varande långtidsplanen.

2.2.2 Norge

Norsk Vegplan (1), varpå den första 4 + 4 + perspektivplanen grundade sig, innehåller följande avsnitt:
- identifiering av problem och uppställning av mål,
- transporter och trafikutvecklingen,
- anvisningar för vägars geometriska planering och dimensionering,
- vägnätets tillstånd,
- väghållningens kostnader,
- investeringsbehov,
- den ekonomiska grunden för byggandet av vägar,

- organisatoriska och sysselsättningsmässiga förutsättningar,
- vägbyggnadsprogram och
- vägplanens uppföljning.

Utgångspunkt för kommitténs överväganden var projektförteckningar uppgjorda av cheferna för vägdistriktkontoren. Förteckningarna var uppgjorda utan trånga ramar. Prioriteringen för de första åtta åren skedde för andra projekt än de politiskt bundna enligt en uppdelning i följande sju grupper:

- existerande och i vägregistret införda statliga vägar (riksveg)(med trafikekonomiska kalkyler som prioriteringsgrund, vilka kalkyler grundar sig på en dynamisk programmeringsmodell, som strävar till en optimal resursallokering),
- nya vägar och färjor (med förutom trafikekonomiska kalkyler också andra utvärderingar som prioriteringsgrund),
- objekt inom tätorter och stadsregioner (med säkerhets- och anslutningsfrågor i stället för trafikekonomiska kalkyler som prioriteringsgrund),
- existerande statliga vägar som inte fanns upptagna i vägregistret,
- påbörjade (dvs. godkända) projekt,
- broförstärkningar och
- understöden.

Huvudintresset riktades mot s.k. marginalprojekt, som man försökte utvärdera så grundligt som möjligt. I detta långtidsplaneringsskede tillämpade man ingen särskild ramstyrning, eftersom den slutgiltiga länsvisa finansieringsandelen bestämdes enligt ovannämnda prioritering - och alltså inte på basis av granskningar beträffande resursernas allokering. Inom perspektivperioden användes det ovan beskrivna prioriteringsförfarandet inte mera lika systematiskt, utan man försökte i stället genom ställningstaganden röran-
de perspektivet skapa underlagsmaterial för besluts-

fattandet i framtiden. Bl.a. sådana regionalpolitiska synpunkter som tillväxtcentrumpolitiken blev föremål för intresse.

Skriftligt material beträffande långtidsplanens första revidering (1974-77 + 1978-81 + perspektiv) har inte varit tillgängligt, varför den inte kan behandlas här varken ifråga om innehåll eller tillvägagångssätt.

Den andra och nyligen färdigställda revideringen (1978-81 + 1982-85 + perspektiv) grundade sig på ett avgörande sätt på det kommittébaserade arbetet Norsk Vegplan II. Parlamentet har under innevarande år godkänt en på denna revidering baserad och av trafikministeriet koordinerad proposition om en vägplan för Norge 1978-81 (St. meld. nr 86:"Om Norsk Vegplan 1978-81", vilken som "bakgrundsmaterial" omfattar även åren 1982-85 + perspektiv). I det följande beskrivs Vegdirektoratets förslag till trafikministeriet (Vegdirektoratet:"Langtidsplan for Statens vegvesen, Norsk Vegplan 1978-85").

Planen innehåller följande huvudpunkter:

- målsättningar och verksamhetsförutsättningar inom vägsektorn,
- finansieringsramar,
- byggande av statens vägnät,
- underhåll av statens vägnät,
- väghållning (omfattande bl.a. kostnadsutveckling, personal, arbetsmiljö,förhållandet eget arbete/ entreprenad, materielpolitik, fast egendom, materialadministration, underhållsfastigheter, etc.)
- fordonsbesiktning och
- förslag till åtgärder fylkesvis

Planen omfattar i form av ett konkret program investeringarna för åren 1978-85, men underhållet bara för åren 1978-81. Utgångspunkt för planeringen har

varit den finansieringsutveckling som ansetts sannolik. I på denna baserade länsvisa ramar tilläts en 10 %:ig överskridning för presentation av marginella investeringsobjekt och en motsvarande 15 %:ig överskridning för underhållets del. Vegkontorets chef svarade officiellt för förslaget till Vegdirektoratet, men först efter det att en sammanjämkning på kommun- och länsnivå hade skett. Huvudarbetsskedena var:

- problemanalys
  - trafiksystemets inre problem,
  - konflikter mellan trafiksystemet och dess omgivning,
  - koordineringssvårigheter på stats-, mellan- och kommunnivåerna
- målsättningsdiskussion
  - trafikstandard,
  - miljöstandard,
  - trafikmedlens fördelning,
  - skolvägarnas säkerhet,
  - förhållandena för den lätta trafiken i centra,
  - osv.
- bearbetning och konsekvensanalys av alternativa lösningar
  - utredning av valmöjligheterna,
  - bearbetning av alternativa lösningar,
  - effekt- och konsekvensanalys (offentliga diskussioner medräknade) och
  - verksamhetslinjer
- sammanjämkning på basen av alternativen
  - utvärdering av alternativen
  - stegvis förverkligande och
  - sammanjämkning
- uppgörande av planförslag och åtgärdsprogram
  - framtidens trafiksystem
    - vägnätsplan och
    - utvecklingsplan för trafiken

- sammanjämkning
- ekonomiska följder och
- realiseringsföljd.

2.2.3 Danmark

"Skitse til vejplan for perioden 1975-90", som publicerades i mars 1975, utgick från

- det befintliga vägnätets skick,
- trafikutvecklingen och servicenivån,
- finansieringsramarna, som Vejdirektoratet fick separat för motorvägar och övriga vägar (øvrige hovedlandeveje) och
- vägnätet enligt 1971 års väglag.

Den utfördes i tre huvudskeden, vilka var:

- inventering
  - inventeringsregister, vari ingick bl.a. följande data:
    - planerings- och investeringstillstånd,
    - av ministeriet godkända planer,
    - vägavsnitt, vars reparation var bunden,
    - uppgifter om planerings- och investeringsfinansieringen,
    - under byggnad varande vägavsnitt och datum för deras färdigställande,
    - trafikanalyser,
    - markanvändningsplaner och funktionsekonomiska planer,
    - fredningsplaner och
    - regionala befolkningsprognoser
- projektregister
  - innehöll cirka 400 framkomna projekt, som möjligen blir aktuella under de närmaste 15-20 åren; med projektvisa uppgifter såsom:
    - administrativa uppgifter,
    - förbindelse till vägnätet, till den regionala planeringen samt miljöeffekter,

- väg- och trafikdata,
- tids- och finansieringsuppgifter,
- trafikekonomi,
- geometrisk standard och
- tillräcklighetsindex (tilstraekkelighedsindeks), som beräknades som ett vägt arimetiskt medeltal av de tal som beskrev vägstandardens tillräcklighet för totalt 13 olika faktorer; faktorerna gällde vägens konstruktion, säkerhet och körkomfort

- uppgörande av en plan över huvudvägnätet (opbygning af en vejnetplan på landsbasis)
  - en plan har uppgjorts utgående från en funktionell vägklassificering, som i sin tur bygger på en centralhierarki. Planen omfattar
    - det primära vägnätet (tre underklasser) och
    - det sekundära vägnätet (två underklasser)
- uppgörandet av vägnätsplaner och realiseringsprogram amtskommunevis
  - allmän utredning av det mest angelägna byggnadsbehovet,
  - utvärdering av alla identifierade byggnadsbehov utan resursbegränsningar; värderingskriterier var bl.a.:
    - de största vägförstärkningsåtgärderna bör förverkligas innan konstruktionen går sönder,
    - trafikkapaciteten bör utvecklas så, att HCM-servicenivån inte understiger C på något vägavsnitt,
    - de vägavsnitt, vilka uppvisar speciellt stor risk för olycksfall eller har särskilt låg körkomfort, förbättras före år 1990

- uppgörande av ett till resursramarna anpassat framtida vägnät och ett program för dess förverkligande
  - plan för framtidens vägnät och
  - program för förverkligande i 5-års perioder.

I det i september 1975 färdigställda "Alternative vejplanskitser for perioden 1975-90" presenterades allt som allt 14 olika alternativ. Dessa bestod av kombinationer av alternativ, som berörde finansieringsramar (fyra underalternativ med investeringar från 350 MDKr till 850 MDKr), biltätheten (två underalternativ) och realiseringsstrategin (tre underalternativ: ett enligt Skitsen, ett snabbt motorvägsprogram och ett reducerat motorvägsprogram).

2.2.4 Finland

Planeringsgrunder för Brander-kommittén (1928) utgjordes av strävan att komplettera vattenledsförbindelserna och mata järnvägarnas trafikplatser, att beakta den dåvarande bosättningen på ett jämlikt sätt, att hjälpa upp "nybyggarverksamhetens behov även i framtiden", att beakta administrativa behov, att stöda sig på genomfartsvägar och att beakta "kraftvagnstrafikens krav" samt av försvarssynpunkter, skötseln av statens skogar, statens landegendomar, industrins transporter och placeringsförutsättningar, det faktum att "genom landsvägens förmedling kommer till orten kultur och alla det moderna livets nyttigheter". Ytterligare beaktades befolkningens bitterhet gentemot bättre betjänade områden samt turismens behov (/87/ ss.12...16). Kommittén valde att utsträcka sin granskning över 10 år. Sina förslag gjorde den i form av bl.a. en projektförteckning (/87/ ss. 39...42), varav framgår projektets identifikation, längd (sammanlagt egentliga landsvägar 1481 km) och viktighetsklass

(sammanlagt tre klasser enligt viktighet och nödvändighet). Förslagen var grupperade i två grupper, dels i nya landsvägar och dels i existerande vägar som skulle upphöjas till landsvägar. Kommittén framlade ett finansieringsbehov för 10 år och nämnde därvid skilt de för bidrag avsedda medlen. Kommittén föreslog att en lag måste stiftas om landsvägsnätets kompletterande i norra Finlands och Karelens gränsområden under åren 1929-1938.

Brander-kommitténs planeringsförfarande omfattade följande skeden: a) insamlandet av behövliga uppgifter, b) av medlemmarna utförd insamling av data beträffande planerade vägar och lokala initiativ, som källor fungerade dessutom skrivelser om önskemål och landshövdingarnas utredningar av behandlade vägansökningar, c) undersökningsfärder till området och möten med ortsbor, kommunala befattningshavare och personer med kännedom om vägförhållandena och d) avgivande av utlåtanden under arbetets förlopp (totalt 261 utlåtanden) och utlåtande beträffande projekt som bör medtagas i budgeten.

Lehto-kommitténs (1931) strävan var att skapa ett "obrutet landsvägsnät" och att åstadkomma en möjligast vidsträckt stomme för ett kommande nät av riksvägar. Kommittén underhandlade med lokala kommuner, föreningar och invånare (/108/ s. 65). Orsaken till att det avgavs ett mellanbetänkande (som sedan visserligen blev slutligt p.g.a. att kommitténs arbete avslutades) var påskyndande av finansieringen och arbetslösheten (/108/ ss. 69...70).

Kallio-kommittén (1933) hade som planeringsgrunder a) trafikens inriktning och mängd, b) data om den långväga trafiken, c) frågan huruvida "det nuvarande vägnätet är ändamålsenligt för trafiken", d) befrämjande av förhållandena och näringslivet på orten och e) undvikande av skadlig konkurrens med järnvägstrafiken. Som bakgrundsmaterial förfogade kommittén över en busstrafikkarta (linjenät och antal turer) och en på uppdrag av Lehto-kommittén utförd trafikundersökning. Kommittén föreslog förverkligande av sammanlagt 29 riksvägar (totalt 8442 km), som till sin bredd varierade mellan 5 och 7 m. Kommittén föreslog en riksvägsnumrering. Det föreslagna stamvägsnätet uppgick till 20807 km. I projektförteckningen nämndes bredd och längd. Kommittén föreslog även ändringar av ikraftvarande tekniska anvisningar avseende bredder, stigningsgrader och kurvradier. Kommittén gav under sitt arbete flera betydande utlåtanden. Ett betänkande om järnvägarna publicerades tre år senare.

Plogningsprogrammet 1934-1937 innehöll förslag om att de vinterplogade vägarnas sammanlagda längd årligen skulle ökas med ca 1000 km. Om permanentbeläggningsprogrammets (1939) innehåll vet man bara att det var ett projektvis upplagt 10-årsprogram.

Arbetet inom kommittén för vägväsendet (1954) baserade sig på förverkligade och uppskattade siffror beträffande fordonsparken och trafiken, på data om vägtrafikolyckor och trafikkostnader. Kommittén beaktade dels ekonomiska synpunkter (bl.a. eftersträvade man minimering av väghållningens totalkostnader) och dels sociala och andra relevanta synpunkter. Kommittén strävade kraftigt till att koncentrera trafiken till de sk. stamvägarna. Kom-

mittén framlade ett finansieringsbehov för åren 1955-1964 såväl för byggande som för underhåll av vägar. Kommittén föreslog användning av underhållsmomentet för beläggningsändamål. Åtgärdsförslagen avsåg a) förbättring av landsvägar (vägars utretning, vägars beläggning, broar och färjor, förbättrande av trafiksäkerheten såsom avskaffande av plankorsningar, avlägsnande av "dödsfällor", byggande av cykelvägar, byggande av busshållplatser och förbättring av vägkorsningar), b) byggande av nya landsvägar (separat byggande av stamvägar, därefter byggande av viktigaste och övriga landsvägar, inklusive ståndpunktstagande beträffande stamvägars standard), c) landsvägsundersökningar, d) lagerbyggnader etc., e) maskinparken (inklusive ett förslag att använda arbetsanslagen till materielanskaffning och minskning av andelen hyrda maskiner), f) administrationen (bl.a. avsevärd andel entreprenader, planeringsorgan inom det centrala ämbetsverket), g) inverkan av väglagstiftningens ändringar på utgifterna, h) bidrag och i) skogsbilvägar. För finansieringens del rekommenderade kommittén att kostnadsansvarighetsprincipen inte skulle antas som budgetutgångspunkt. Kommittén föreslog en tilläggsskatt, ökning av inhemsk och utländsk låntagning (vägobligationer, Internationella Återuppbyggnadsbanken) samt vägavgifter på skogsbilvägarna för att finansiera dessa. Sammanlagt uppgick det uppskattade finansieringsbehovet till 230 miljarder mk i 1953 års mynt. (dvs. ca 10 miljarder i dagens mynt).

Vägprogrammet av år 1965-74 innehöll två bilstamsprognoser. Över trafikens tillväxt uppgjordes prognoser enligt trafikmängdsklass. Förslaget omfattade 2900...3600 km nya vägar (inklusive 800 km permanentbelagda landsvägar med fyra eller flera körfält),

trafiksäkerheten befrämjande vägarbeten inklusive separata fotgängarbanor och cykelvägar, inlösningar, undersöknings- och planeringsarbeten och finansieringsbehov åtgärdsgruppvis.

I den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda utredningen "Väginvesteringsbehov 1971-1980" (/101/) siktade man på ett samprogram, som baserade sig på standards enligt trafikmängdsgrupper. Lönsamhets- och tidtabellsfrågor behandlades ej. Kostnadsansvarigheten underströks. Framställningen innehöll utgifterna för byggande, underhåll och administration under åren 1971-80, områdesvis uppdelning av dessa med särskiljande av tätortsleder samt en kartframställning, vari vägarna var uppdelade i fyra klasser.

Behovsutredningen 1985 omfattade tre alternativa standardnivåer, dock endast en underhållsstandard. Utredningen sågs som en del av verkets planeringssystem med definiering av verkets allmänna mål, basundersökningar och vägnätsplanering som utgångspunkt och med definiering av väghållningens detaljerade mål och ett vägprogram som objekt. Utredningen innehöll behovsdefiniering för följande faktorers del: byggande, förbättring, underhåll, planering, inlösnings- och ersättningskostnader, odelbara administrationskostnader och som specialutredning internationella vägar, ett tungt vägnät, tjälskadebegränsningar, utrymmesbegränsningar, parkeringsområden, järnvägsplankorsningar, krypfiler, belysning och privata vägars anslutningsarrangemang.

Den parlamentariska trafikkommittén (1975) granskade de grunder, enligt vilka man bör utveckla de trafiknät som betjänar gods- och fjärrpersontrafiken. Den behandlade även fördelningen mellan stat, kommun och enskilda av uppgifter och finansierings-

ansvar i anslutning till trafiknätens byggande och underhåll. Ytterligare behandlade kommittén utvecklandet av trafiksektorns administration. Betänkandet (/86/ ss. 40...41) innehåller även en framställning beträffande "långsiktiga mål avseende ett motortrafik- och motorvägnät" jämte två kartor. Den parlamentariska trafikkommittén var i enlighet med sitt namn uppbyggd enligt de parlamentariska styrkeförhållandena och dess arbete baserade sig på vidsträckta förberedelser, vari bl.a. berörda centrala ämbetsverk såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen spelade en central roll.

I samband med det aktuellaste långsiktiga planeringsskedet (449 + TYKS) har man distriktsvis försökt konkretisera de väghållningsprojekt och grupper av projekt, där mest sannolikt de tillgängliga medlen tas i bruk på effektivaste sätt. "Effekten mäts härvid med den ändring hos målens realiseringsgrad som kan åstadkommas med en resursenhet"(/89/ s. 129). Arbetet baserar sig på en grundlig nulägesbedömning och på identifiering av eventuellt ifrågakommande åtgärders sannolika effekter och på bedömning av dessa med hänsyn till förverkligandet av uppställda mål.

Det arbete, som utförts av arbetsgrupper på distriktsnivå, har intagit en central ställning.

2.3 På vad och hur har långtidsplaneringen inverkat

2.3.1 Sverige

Långtidsplaneringens verkningar har varit indirekta och delvis svåridentifierbara. Mest direkt har den inverkat på olika åtgärders prioritering. Detta innebär, att den inbördes ordningsföljd mellan åtgärderna, som utkristalliserats vid långtidsplaneringen har återspeglats relativt direkt också på den officiella programmeringen av förverkligandet.

Långtidsplaneringen har dock inte haft någon nämnvärd konkret, direkt och klart identifierbar inverkan på finansieringsbesluten. Detta gäller speciellt bestämmandet av väghållningens andel av alla offentliga utgifter. Också den direkta inverkan på bestämmandet av de distriktsvisa finansieringsandelarna anses vara liten.

Planen av år 1957 hade en central betydelse i skapandet av en basstruktur för vägnätet av högre klass och den bidrog också konkret till att koordinera de länsvisa planerna.

Planen av år 1970 hade en central betydelse för skolningen till ekonomiskt tänkande genom att den kraftigt underströk alla ekonomiska synpunkter.

Det är tillsvidare svårt att uppskatta den aktuellaste planeringens betydelse, eftersom den ännu pågår. Det är dock uppenbart, att den för väghållningens beslutsfattare och för beredarna av beslutsfattningen kommer att påvisa betydelsen av att man vid planeringen intar en öppen attityd till den övriga samhällsutvecklingen.

Man kan också säga, att den ovan koncentrerat beskrivna förskjutningen av tyngdpunkten från fysisk till ekonomisk och från ekonomisk till samhällspolitisk har dikterats av yttre faktorer. Förmodligen har denna utveckling åtminstone försnabbats av den diskussion och de attitydförändringar, som har förekommit i samband med och efter varje långtidsplanering. Dessa torde ha sina rötter i de konkreta förändringar i väghållningen, som varje enskilt ovannämnt långtidsplaneringsskede har medfört.

2.3.2 Norge

Långtidsplaneringen har omedelbarast inverkat på beslutsfattandet inom vägverket och på ett sätt, som av vida kretsar upplevs såsom meningsfullt utan allvarligare kritik. De direkta inverkningarna på finansieringsbesluten anses inte vara stora, men de faktiska effekterna desto större därför, att speciellt de sista skedena i långtidsplaneringen redan i beredningsskedet har mobiliserat den politiska viljan på alla nivåer bakom långtidsplanen.

Detta var inte fallet i fråga om Norsk Vegplan av år 1969, utan den ådrog sig en enorm offentlig kritik. Enligt dagens uppfattning låg dess största betydelse just i att väcka diskussion samt i att påvisa behovet av att decentralisera planerings- och beslutsfattningsprocessen Uppenbar är också dess stora betydelse däri, att man genast i början fäste tillräcklig uppmärksamhet vid själva processen i stället för vid produkten. Härvid skapade man ett utvecklingsdugligt system för kontinuerlig planering.

Den första revideringen, dvs. planen 1974-77+1978-81 + perspektiv, torde ha haft sin största betydelse som anpassare: Problemen konkretiserades och man lärde sig att betrakta väghållningen på ett mångsidigare sätt. I detta sammanhang företogs också vissa förnyelser genom att planeringen upptog också underhållet för de första årens del i princip på samma sätt som investeringarna.

Det, som i början sades om effekterna, gällde i främsta rummet just den senaste revideringen och Norsk Vegplan II, varpå revideringen är baserad. Dess största betydelse verkar att utgöras av en väsentlig förbättring av koordineringen och integreringen, samtidigt som den demokratiska behandlingen är förhållandevis bred på alla nivåer.

2.3.3 Danmark

Planens betydelse har legat i väckandet av offentlig debatt. Den har inte haft - och får enligt intervjuade representanter för Vejdirektoratet inte heller ha - någon inverkan på finansieringsbesluten, inte ens på resursfördelningen mellan motorvägar och resten av vägnätet. Det är möjligt, att denna ståndpunkt baserar sig på det faktum, att man i Danmark utövar en stor del av den makt, som i det övriga Norden utövas av vägmyndigheterna, redan i ministeriet för offentliga arbeten.

Skitsen följs dock i det dagliga beslutsfattandet inom Vejdirektoratet oberoende av kritik och förändrade antaganden. Enklare uttryckt utgör den ett program, som förverkligas i den takt som resurserna medger.

2.3.4 Finland

Allmänt kan sägas, att den långsiktiga planeringen av väghållningen i Finland har haft märkbar betydelse. Den period, som inom den långsiktiga planeringen haft den minsta betydelsen, var den sk. behovsutredningsperioden kring 1970.

De utlåtanden Brander-kommittén (1928) gav under sitt arbete hade direkt inverkan på beslutsfattandet. Till följd av 1923 års missväxt måste nödhjälpsarbetena ökas, vilket ledde till förverkligande redan under kommittéarbetets gång (/37/ s. 9 och 17). Däremot blev kommitténs lagförslag ej som sådant godkänt av statsrådet, utan den avgav till riksdagen en proposition avseende endast en femårsperiod och kvantitativa målsättningar endast i "ca"-form (/108/ s. 59). Lagen trädde i kraft och i början av år 1934 hade av kommitténs förslag redan 700 km realiserats och lika mycket var under byggnad, planer för 250 km var färdigställda och lika många km höll som bäst på att undersökas (/108/ s. 61).

Lehto-kommitténs (1931) arbete tog för första gången klart upp frågan om ett huvudvägnät. Man observerade även, att vägfrågor ej kan behandlas separat utan behandling av järnvägstrafiken.

"Utgående från Kallio-kommitténs (1933) program uppstod i Finland med tiden ett riks- och stamvägnät som riktigt väl betjänade biltrafiken" (/108/ s. 89). Kommitténs förslag om vägarnas klassificering och numrering förverkligades år 1938. Som ett resultat av kommitténs arbete övergick järnvägstrafikens maktställning i en del av ett trafiksystem.

Plogningsprogrammet 1934-37 förverkligades. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens permanentbeläggningsprogram av år 1939 utgjorde grunden för vägverkets val av projekt, fastän enligt en på grund av kriget förändrad tidtabell.

Arbetet inom kommittén för vägväsendet (1954) har utövat ytterst betydande verkningar på vägförhållandena i Finland. Dess förslag till stomvägar ingick redan 1957 i vägverkets byggnadsprogram. Kommittéarbetet tog i tid upp finansieringsbehovet.

1965-1974 års vägprogram inverkade via Nedeco-rapporten på erhållandet av lånet från Världsbanken.

Behovsutredningarna av år 1968 och 1972 tog fram det utopistiska hos behoven. En följd härav var en sänkning av målsättningsnivån. Ifrågavarande utredningar har i någon mån påverkat finansieringens regionala fördelning.

Arbetet inom den parlamentariska trafikkommittén (1975) har inverkat tydligast på ett kraftigt framhävande av trafiksäkerheten, på en höjning av tillåtna axeltryck och på igångsättandet av en helhetsförnyelse av vägtrafiklagstiftningen (pågår fortfarande).

Det aktuellaste långsiktiga planeringsskedet (449 + TYKS) har inverkat på en förändring av attityder och tänkesätt, det har reducerat felaktiga slutsatser och lärt att det är viktigt att hålla "fötterna på jorden". Det har inverkat på åtgärdsprogrammeringen och valet av projekt. Det har fått till stånd en nyvärdering av finansieringskvoterna. Det har visat sig vara en faktor som integrerar vägverket.

2.4 Vad tänker man i fortsättningen göra inom långtidsplaneringen

2.4.1 Sverige

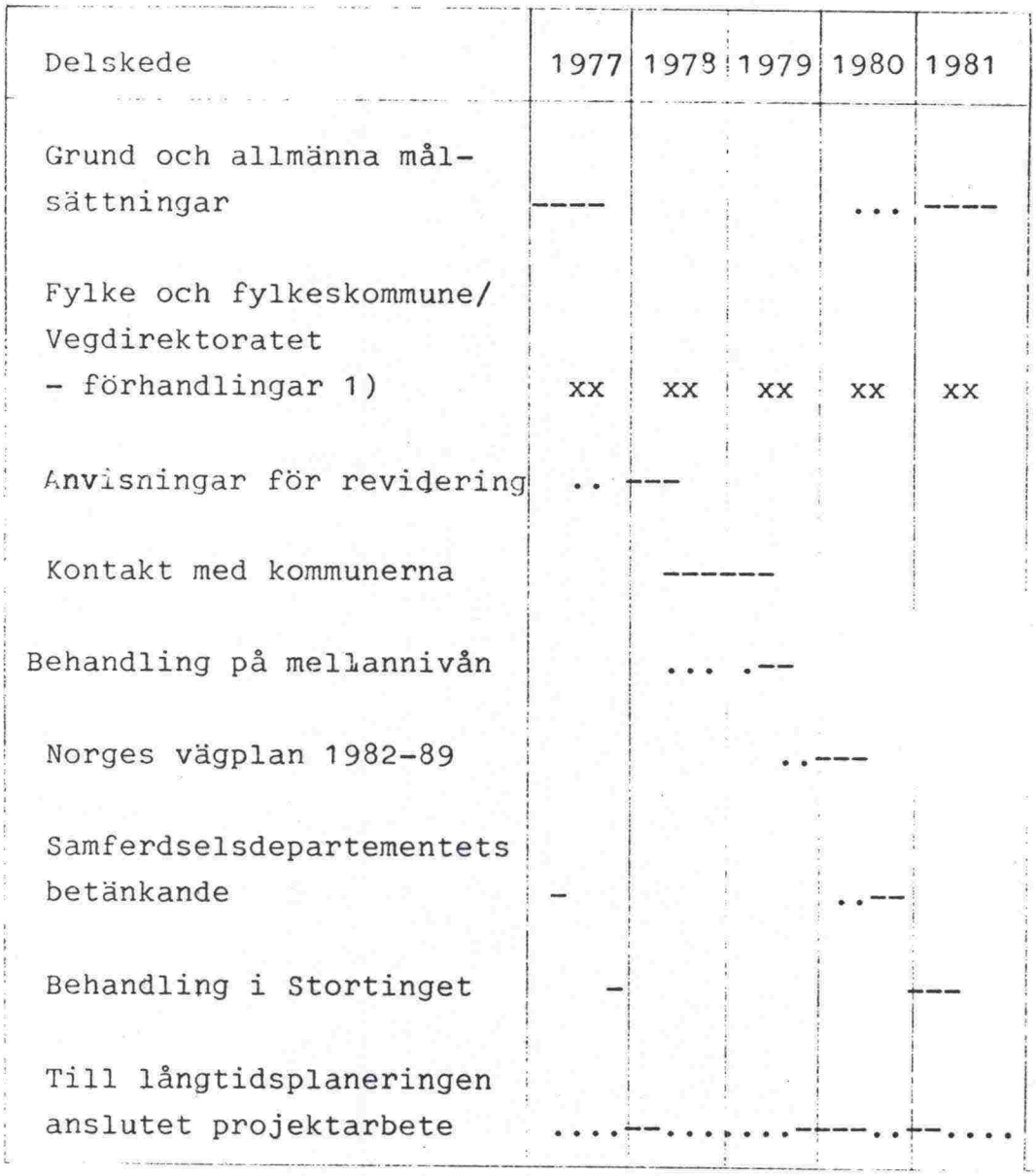
I Sverige strävar man till:

- en öppnare planering,
- att få effektplanering i stället för åtgärdsplanering,
- mindre åtgärdsstyrning,
- att lägga större vikt vid kvalitativa verkningar och konsekvenser,
- att åstadkomma en bättre koordinering mellan olika vägklasser administrativa
- att producera planeringens utgångsmaterial vid centralförvaltningen samt
- att utföra flere analyser på region- och kommunnivå.

2.4.2 Norge

Den demokratiska behandlingen fördjupas och breddas ytterligare. Man strävar till att skapa förutsättningar för detta bl.a. genom att trygga mer tid än förut för mellan- och kommunnivån. Man anser det också vara viktigt att ändamålsenliga former för deltagandet kan tillämpas vid såväl projektplanering som långtidsplaneringen.

Nedan presenteras långtidsplaneringens tidtabell för åren 1977-81, enligt Vegdirektoratets uppfattning av idag.



1) Dessa förhandlingar förs i anslutning till årliga budgetmöten (Årlige budsjettmøter og utvidede budsjettmøter).

2.4.3 Danmark

I Danmark pågår som bäst planeringen av fortsättningen. Aktuella uppfattningar - också inofficiellt godkända av ledningen - återspeglas i källverket /43/("Notat vedrørende struktur og principper for Vejdirektoratets langtidsplanarbejde"). Enligt denna skulle långtidsplanerna uppgöras med 4-5 års mellanrum. Långtidsplaneringsprocessen skulle utgöras av:

- en s.k. systemstruktur
  - uppställande av mål och planerande av strategier samt uppgörandet av alternativa långtidsplaner,
  - ad hoc-uppgifter i samband med vägpolitiken på lång sikt samt
  - (vägsektorns kortsiktsplanering)
- en kontaktstruktur
  - kontinuerlig kommunikation, bl.a.
    - trafikutskottet,
    - ministeriet för allmänna arbeten samt
    - planverket
  - långtidsvarv med 4-5 års mellanrum
    - kommunikation med politikerna,
    - vidsträckt publicitet,
    - kommunikation med amtskommunerna och kommunerna,
    - kommunikation med statliga myndigheter inom olika sektorer
  - kontinuerlig kontakt med andra väghållare.

I det nya långtidsplaneringsskedet kommer man att behandla hela väghållningen, dvs. också t.ex. trafikstyrning vid sidan om vanligt underhåll. En allmän strävan är integrering med den politiska debatten och förbättring av koordineringen. Organisatoriskt sett är att märka strävan till ett vidsträckt nyttjande av projektorganisation.

2.4.4 Finland

Eftersom det aktuellaste skedet ännu pågår, har man tills vidare ej fattat beslut beträffande följande skede. På basis av rådande uppfattningar är det emellertid uppenbart, att den nuvarande långsiktiga planeringen kommer att hållas tidsenlig, preciseras, förnyas och utvecklas samt anpassas till det övriga planeringssystemet. Dess organisatoriska former kommer att utvecklas bl.a. genom att

- överflytta tyngdpunkten till processen än mer än förut och inkoppla externa intressegrupper,
- få med beslutsfattarrepresentanter i större utsträckning än förut,
- delegera allt mera till regionalnivån och
- försäkra sig om, att resultaten utnyttjas av beslutsfattandet.

I fortsättningen kommer även den långsiktiga planeringens avgränsning att uppluckras så, att ifrågavarande planering omfattar åtgärdspolitik och utvecklande av funktioner. Man vill även komma över från sektorvis planering till intersektoriell planering.

3. BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR SVERIGES VÄGHÅLLNING

I detta kapitel behandlas det under åren 1977-78 pågående arbetet med långtidsplanen 1979-83 och den sk. perspektivplanering, som utgör utgångspunkt för långtidsplanen. I någon mån fästs avseende vid projektering till tillämpliga delar i enlighet med utredningens avgränsning.

3.1 Organisation

För planeringen ansvarar inom Vägverket den del av permanentorganisationen, på vilka planeringsansvaret på central- och distriktsadministrationsnivåerna ankommer, biträdd av en speciell för detta planeringsskede upprättad projektorganisation. Till projektorganisationens uppgifter hör utöver planeringens organiserings- och utvecklingsfrågor att uppgöra förslag till länsvisa planeringsramar och direktiv beträffande länsvis prioritering av olika projekt. Övriga uppgifter åligger permanentorganisationen.

Inom permanentorganisationen sker under ifrågavarande planeringsarbete en märkbar förändring. Förberedandet av långtidsplaneringen och perspektivplaneringen liksom även flerårsplanen och fördelningsplanen kommer att åläggas en särskild planeringsavdelning, vars verksamhet begynner 1978-01-01, medan budgeteringen förblir den nuvarande driftsavdelningens uppgift. Till sin allmänna uppläggning förblir Vägverkets centrala struktur densamma, dvs. förhållandet mellan linjeorganisation och stabsorganisation. Med hänsyn till beslutsfattning är den centrala linjen: generaldirektören - driftsavdelningens chef - vägdirektören dvs. vägförvaltningens

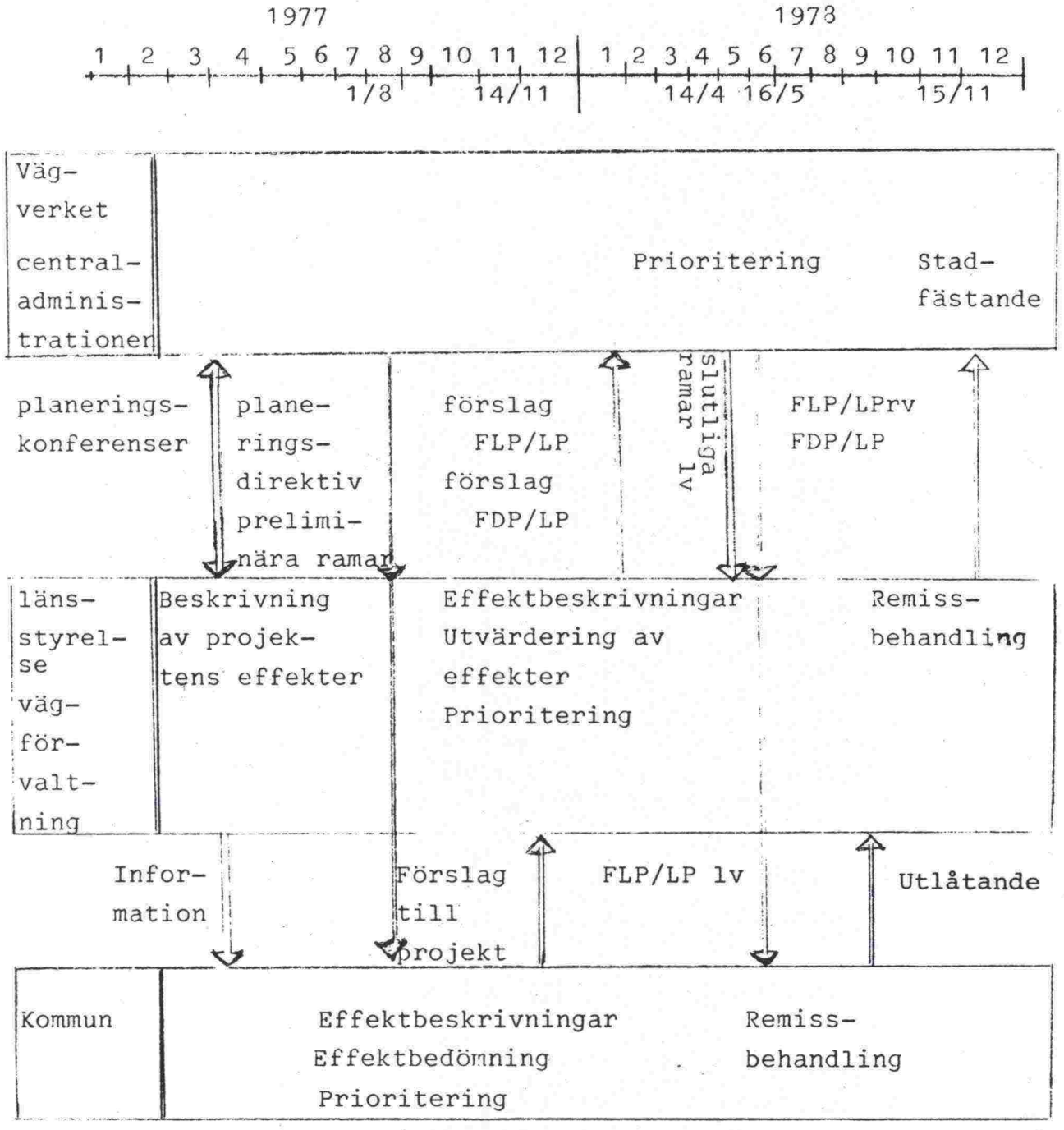
chef (obs. vägförvaltningen är något annat än byggnadsdistriktet, vars chef byggnadsdirektören är underställd byggnadsavdelningens chef, som i sin tur är underställd generaldirektören). Med hänsyn till den långsiktiga planeringens innehåll intar just vägdirektörerna en central position.

Projektorganisationen består av projektets styrgrupp (tre personer, varav driftsavdelningens chef är en), projektets ledningsgrupp (fem personer inklusive projektchefen) och två arbetsgrupper, varav den ena handhar perspektivplanering (sju personer) och den andra övriga långsiktiga planeringsfrågor (projektering - prioritering, åtta personer).

3.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter

3.2.1 Kommunikation

Kommunikationen under planeringens gång framgår till sina centrala delar av figur 3.

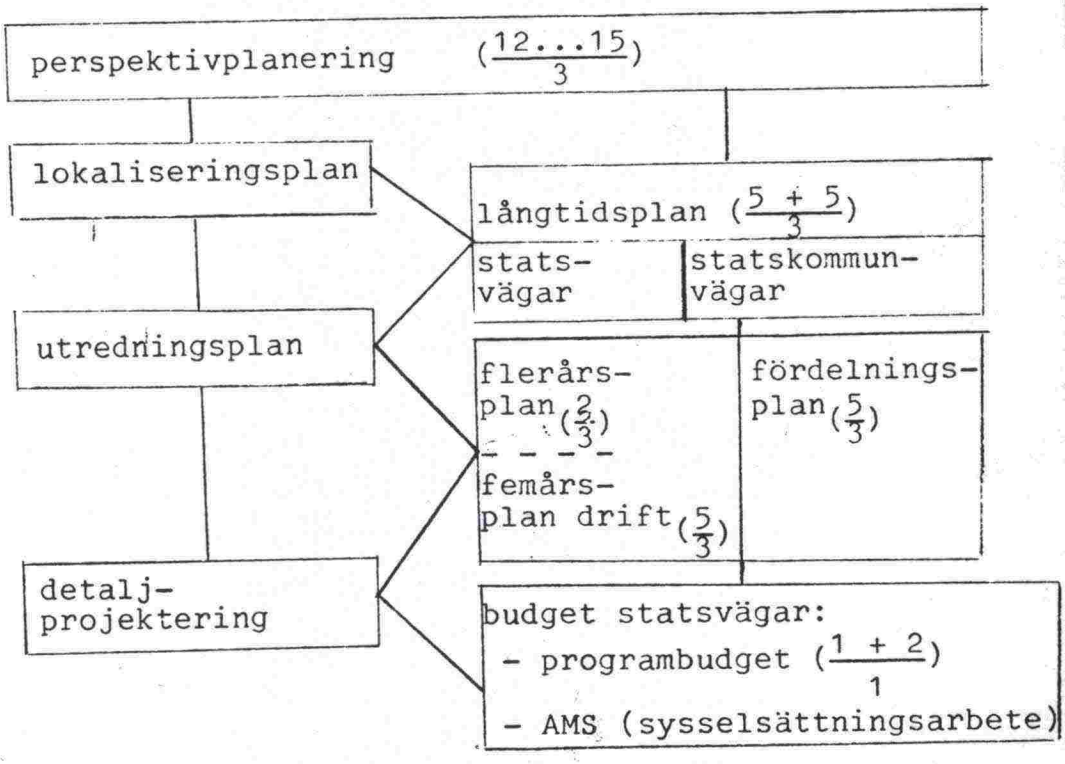


Förkortningar: FDP = fördelningsplan
FLP = flerårsplan
LP = långtidsplan
rv = riksvägar
lv = länsvägar

Figur 3: Kommunikation inom långtidsplaneringen 1977-78 och inom densamma förberedande perspektivplaneringen

Förutom kommunikationsparterna i figur 3 (länsstyrelser och kommuner) deltar i kommunikationen länsvägnämnder, militärmyndigheter, landsting, handelskammare, länsbostadsnämnder, lantbruksnämnder, skogsvårdsstyrelsen samt övriga delaktiga enligt prövning. Kommunikationen med länsstyrelserna sker delvis rent av på samarbetsnivå. Länsstyrelsernas organ för planering, naturskydd, fornminnen och regionalekonomi spelar en av sitt verksamhetsområde dikterad aktiv roll när det gäller att beskriva och utvärdera olika åtgärders effekter.

Den långsiktiga planeringens position inom väghållningens planeringssystem framgår av figur 4 nedan. Beträffande beteckningarna bör konstateras, att en kvots täljare betecknar ifrågavarande plans räckvidd uttryckt i år och dess nämnare planens revisionsintervall uttryckt i år.



Figur 4: Planer inom Sveriges väghållning

Perspektivplaneringen ger beslutsunderlag för långtidsplaneringsarbetet. Långtidsplanens fem första år bör till sitt innehåll vara exakt densamma som flerårsplanen och fördelningsplanen. De sistnämnda stadfästs av Vägverket, ifall det ej föreligger meningsskiljaktligheter mellan Vägverket och någon länsstyrelse, i vilket fall saken avgörs av regeringen.

3.2.2 Dokument

På basis av tillgängligt material är det uppenbart att det i samband med perspektivplaneringen ej föds något officiellt, i förhållande till långtidsplanen separat dokument. Dokumenten av officiell natur är:

- Långtidsplan 1979-1988 för byggande av riksvägar, 1. Flerårsplan 1979-1983, 2. Objekt planerade att påbörjas 1984-1988 (som exempel se /14/),
- Långtidsplan 1979-1988 för byggande av länsvägar, 1. Flerårsplan 1979-1983, 2. Objekt planerade att påbörjas 1984-1988 (som exempel se /13/),
- Fördelningsplan för tilldelning under åren 1979-1983 av medel från anslaget till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (som exempel se /11/),
- Femårsplan drift 1979-1983 (som exempel se /10/) samt
- Programbudget, petita (som exempel se /18/)

Av dessa dokument är flerårsplanen och fördelningsplanen bindande så när som på tidtabellen, som bestäms slutligt på basis av om riksdagen anslår de i petitan äskade totala finansieringsmedlen.

3.3 Tidsperspektiv

3.3.1 Investeringarnas placering i tiden

Inom perspektivplaneringen uppgörs de framtidsbilder som beskriver alternativa verksamhetslinjer så, att de förutsäger situationen år 1990. Sålunda är dess perspektiv 12 år. Huruvida en viss planerad investering tas upp i ifrågavarande planering avgörs av hur dess begynnelse är placerad inom ovannämnda tidsintervall.

Långtidsplanens perspektiv är 10 år. Eftersom dess första del utgörs av den helhet som bildas av flerårsplanen och fördelningsplanen, blir dess perspektiv tudelat, 5 + 5 år. Det bör noteras, att det för statskommunvägarnas del ej är frågan om investeringarnas placering i tiden utan om att bereda sig att anslå statsbidrag för av väghållarkommuner finansierade investeringar.

3.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden

Såväl inom långsiktig planering som inom projektering blir det allt vanligare att dels beskriva och dels bedöma åtgärders effekter och konsekvenser (effektbeskrivning och effektbedömning). Genom ett sådant förfarande utreder man dock inte separat effekternas tidsmässiga placering annat än för några få faktorers del. Sådana faktorer är de faktorer som bör beaktas i trafikekonomiska kalkyler. För övriga faktorers del motsvarar bedömningsresultatet uppenbarligen en viss tvärsnittssituation och närmast ifrågavarande åtgärds realiseringstidpunkt.

I trafikekonomiska kalkyler antas en väginvesterings livslängd vara 40 år och diskonteringsräntefoten är

8 %. Utgående från detta uträknas det första årets avkastningsprocent under jämförelseåret med tanke på åtgärdernas prioritering och de trafikekonomiska inbesparingarnas nuvärde i förhållande till investeringen vid jämföring av alternativa åtgärder.

3.4 Regional omfattning och noggrannhet

Den långsiktiga planeringen berör de allmänna vägarna (riksvägar och länsvägar, se bilaga 1.) och statsbidragen för de vägar som är berättigade därtill (statskommunvägar). Sålunda blir utanför alla privata vägar och gator, som ej är berättigade till statsbidrag. Det bör noteras, att endast ca 100 av Sveriges ca 150 kommuner fungerar som väghållare av statskommunvägar.

I perspektivplaneringsskedet beskrivs och bedöms till sin effekter vart för sig alla projekt dyrare än 0.5 MSKr. I långsiktsplanen presenteras åtgärderna som namngivna projekt. De data som presenteras i planen är förutom en kartframställning i skala 1:200 000, projektnummer, vägnummer, vägavsnitt, längd, en beteckning som anger vägklass och sektor, totalkostnad och eventuella anmärkningar. Som exempel på dylika anmärkningar kan nämnas: "Under byggnad. Finansierats med sysselsättningsmedel","Samfälld arbetsplats med kommunen" och "Vägavsnitt under utredning".

3.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder

3.5.1 Styrande ramar

Valet av åtgärder och bedömning av dessas effekter styrs bl.a. av a) rådande förhållanden, speciellt region- och samhällsstrukturen inklusive kommunikationsväsendet, b) attityder, c) lagar, förordningar,

direktiv och speciellt servicenivåmål, standards och normer, d) teknologi och metoder, e) existerande resurser såsom organisation, personal, maskinpark, apparatur osv. samt finansieringsramar. Av dessa behandlas i detta sammanhang endast standards och finansieringsramar.

Någon funktionell klassificering används ej i Sverige utöver en tredelning av länsvägarna i primära, sekundära och tertiära vägar (de sistnämnda är sk. SoT-vägar). Fasta servicenivånormer är ej heller i bruk. Man har upphört med att stereotypt tillämpa vägtypsnormer. Sålunda kan man säga, att standards ej formellt styr den långsiktiga planeringen. Avsaknaden av stela standards betyder dock ej, att inte uppfattningarna om en eftersträvad och godkännbar nivå skulle vara med om att styra val av åtgärder och effektbedömningen.

Vägverket erhåller kontinuerligt information om sannolika finansieringsramar såväl när det gäller investeringar och underhållets finansiering som beträffande sysselsättningsfinansiering. Emellertid utgör dessa ej som sådana utgångspunkter för den långsiktiga planeringen, ej heller för femårsprogrammeringen (flerårsplanen och fördelningsplanen). Utgångspunkt för den långsiktiga planeringen är den sk. planeringsnivån, som överstiger den sannolika finansieringsramen. Enligt planeringsnivåns finansieringsram bestäms som ett led i den långsiktiga planeringen de länsvisa såväl preliminära som slutliga planeringsfinansieringsramarna. Denna praxis beskrivs närmare i punkt 3.6.4. Förfarandet motiveras närmast med nödvändigheten av planeringsberedskap. Det har emellertid fört därhän, att fattaren av det slutliga finansieringsbeslutet ej före beslutet känt till den av Vägverket (och länsstyrelserna och kommunerna) förberedda uppfattningen om,vilka väghållningsåtgärder man skulle vidta inom ramen för verkliga fi-

nansieringsmöjligheter. Enligt erhållna uppgifter kommer man även i fortsättningen att hålla fast vid ovan beskriven praxis.

3.5.2 Procedurer i valsituationer

Med hänsyn till val av åtgärd är centrala beslutfattare vägdirektörerna, länsstyrelserna, Vägverkets generaldirektör och driftsavdelningens chef, kommunerna och i konfliktsituationer regeringen. Såväl när kommunen gör en framställning till länsstyrelsen som när länsstyrelsen inger sitt förslag till Vägverket bör för varje föreslaget projekt ett sk. beslutsunderlag framläggas. Detta bör bestå dels en bedömning av åtgärden dels en utredning av projektets planeringsskede. Som utgångspunkt för åtgärdens bedömning bör åtgärdens effekter beskrivas, prioriteras och bedömas. Eftersom ifrågavarande förfarande ännu ej slutförts kunde uppgifter ej erhållas därom, hur beredandet av ifrågavarande beslutsfattning har skett eller kommer att ske i praktiken.

3.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information

Syftet med bedömningen är att tjäna närmast två centrala ståndpunktstaganden som görs vid långsiktig planering, nämligen dels beslut om länsvisa planeringsramar och dels prioritering, dvs. utpekande av de åtgärder som skall ingå i planen och bestämning av dessas inbördes realiseringsordningsföljd. Såsom bl.a. av figur 3 kan utläsas, sker beredandet av dessa beslut delvis samtidigt och stegvis.

I punkt 2.2.1 beskrivs perspektivplaneringens informationsbas. Som komplettering kan konstateras följande. I olika åtgärders (och till tillämpliga delar av sådana bestående alternativa investeringsverksamhetslinjers) effektbeskrivningar utreds olycksfallsgraden

före åtgärden, olycksfallgradens förändring, olyckornas minskning i förhållande till investeringen, olyckornas minskning per vägkilometer, färdtidens förkortning per fordonskilometer, färdtidens förkortning per vägkilometer, fordons-, tid- och underhållskostnadernas minskning i förhållande till investeringen och det första årets avkastningsprocent. Utgångspunkterna för fastslående av planeringsramar är olika dels beträffande riksvägnätet och dels för det lägre klassade, av staten upprätthållna vägnätet. För det förstnämndas del utgörs avgörande utgångspunkter av trafiksäkerheten, färdtider, tillgänglighet och miljö, dvs. prioritering av åtgärder som minskar störningar i miljön. Beträffande av staten upprätthållna vägar av lägre klass (SoT-vägar) är avgörande utgångspunkter bärigheten, dvs. prioritering av sådana åtgärder som möjliggör bruk av 10 tons axeltryck och 16 tons boggietryck åtminstone under större delen av året, och grusvägars beläggning (prioriteteringsgräns 300 fordon/dygn). Planeringsramar för användning av underhållsmedel för vägförbättringsobjekt av investeringskaraktär fastslås endast för den första femårsperioden. Principen är emellertid närmast att använda underhållsorganisationen även utanför toppbelastningarna. Även de planeringsramar som grundar sig på sysselsättningsfinansiering fastslås bara för en 5-årsperiod. För statskommunvägarnas del bestäms planeringsramarna ej enligt perspektivplaneringen, utan utgående från kommunplaner, generalplaner, kommunernas trafikplanering etc. genom att fästa uppmärksamhet vid kommunernas och länsstyrelsernas önskemål samt vid väghållningsområdets befolkningsmängd, dess bilstam, dess olycksfallssituation och det statsbidragsberättigade väg- och gatunätets utsträckning.

Vid projektvis bedömning utreds objektgruppvis faktorerna i tabell 1.

Tabell 1: Bedömningsfaktorer objektgruppvis

Trafikanter (bilister, kollektivtrafikpassagerare, fotgängare och cyklister)	Invånare	Övrigt samhälle
Färdtid Trafiksäkerhet Fordonskostnader Säreffekter på kollektivtrafiken, godstrafiken och den lätta trafiken	Buller Nedsmutsning Landskaps/ stadsbild Isolerande effekter Sociala effekter	Naturomgivning Kulturhistoriskt värdefulla områden Rekreationsområden Markanvändning Regionalpolitik Underhållskostnader

Understräckningarna i tabell 1 anger, att ifrågavarande faktor kan värderas bl.a. i pengar. Utöver bedömning av dessa faktorer använder man trafikekonomiska kalkyler. I bilaga 2 ges ett exempel på bedömning av ett projekt.

3.5.4 Motivering av val

Motiveringar av träffade val ges ej i egentliga officiella planeringsdokument.

3.6 Huvuddragen av planens innehåll

3.6.1 Behandling av externa effekter

Med externa effekter avses effekter som utövas på väghållningen av dess omgivning. Det är således fråga om omständigheter, som påverkar väghållningen, men som väghållningen ej nämnvärt påverkar.

De externa effekterna utreds i perspektivplaneringen som ett av dess arbetsskeden (miljöstudier). Föremål för utredningen är:

- trafiken i historiskt perspektiv
  - trafikens utveckling
  - samhällsbyggande och trafik
  - trafikpolitiken
  - trafikplaneringen
- problemställningar
  - markanvändning och efterfrågan på trafik
  - trafikskötselns servicenivå
  - trafikmiljön
  - trafiken och energiförsörjningen
  - finansieringsmöjligheter
- framtidsvyer
  - ekonomisk utveckling
  - energiförsörjning
  - markanvändning
  - trafikteknologi
  - tidsbudget, värdering av tiden och trafikkostnader
  - biltäthetens utveckling och fordonens användning
  - kollektivtrafikens skötsel
  - trafikmiljö
- trafiken i framtiden dvs. trafikprognoser
- länsplanering, regionplanering och regionala trafikplaner.

3.6.2 Behandling av bedömningsgrunder

Med behandling av bedömningsgrunder avses identifiering av de värden, intressen och mål, som inverkar på väghållningen och som bör beaktas vid beslutsfattning samt beslutande om hur man skall förhålla sig till dessa värden, intressen och mål.

Därutöver, att det är perspektivplaneringens uppgift att fastslå de i långtidsplanen använda länsvisa planeringsramarna, kan perspektivplaneringen i sin helhet anses vara behandling av bedömningsgrunder. Den i detta avseende mest utpräglade delen av perspektivplaneringen är måldiskussionen som sker med hjälp av kriterieanalys. Detta skede föregås av miljöstudier, tillståndsbeskrivning samt effekt- och förändringsstudier. Utgående från förd måldiskussion uppgörs sedan beskrivningar av alternativa verksamhetslinjer, vid vilkas bedömning med tanke på fastslående av planeringsramar även en investeringslös framtidsbild står till förfogande.

Ett allmänt funktionellt mål anses vara, att väghållningen bör verka i samklang med övriga delområden inom samhället och stöda dessas utveckling. Enbart fysisk-ekonomisk koordinering anses otillräckligt. För den långsiktiga planeringen har i detta avseende uppställts som mål att uppnå en sådan planeringsprocess, som utgående från riksdagens diskussioner ökar graden av målorientering, öppenhet, effektplanering, minskar centralförvaltningens åtgärdsstyrning och förbättrar koordineringen mellan olika vägklasser. Som allmänna måldiskussionen styrande strävanden har noterats eftersträvan av effektivitet och rättvisa. För ökning av effektiviteten har man som mål uppställt minskning av olycksfallen, ökning av den genomsnittliga körhastigheten och minskning av till resor åtgående tid. För ökning av jämlikheten har man som mål uppställt minskning av de skillnader som kan observeras i olycksrisker och körhastigheter mellan olika arbetsreseområden, minskning av till resor åtgående tid, minskning av olyckornas antal inom områden med ringa tillgänglighet och minskning av miljöstörningar förorsakade av trafiken inom områden med allvarliga miljöproblem.

Såsom redan tidigare framkommit, intar inom perspektivplaneringen åtgärdernas effektbeskrivning och -bedömning en väsentlig position. De effekter man fäster uppmärksamhet vid har naturligtvis valts så, att de skulle vara relevanta med hänsyn till beaktade värden, intressen och mål. Till alla delar har dock ej sambandet mellan dessa bestämts entydigt. I tabell 1 presenteras de studerade effekterna intressegruppvis. Till intressegrupper har valts trafikanter (bilister, kollektivtrafikpassagerare, fotgängare och cyklister), invånare och övrigt samhälle.

3.6.3 Behandling av resursernas utvecklande

Resurser utgörs bl.a. av mänsklig prestationsberedskap, realkapital (i produktionen använda maskiner och apparater, marken som produktionens kapitalnyttighet, byggnader inklusive vägar, immateriella kapitalnyttigheter), naturtillgångar, energi, tillgången på producerade men okonsumerade nyttigheter samt bytesmedel (t.ex. pengar) och värdepapper eller kort sagt finansieringstillgångar. Med utvecklande av resurserna avses: a) för permanent självförnyande resursers del ingenting eftersom man ej kan utveckla dessa utan bara tillgodogöra sig dem, b) för villkorligt förnyande resursers del maximering av deras avkastning, c) för återanvändbara icke förnyande resursers del maximering av deras återanvändningsgrad och d) för engångsresursers del minimering av deras användning. I det följande granskas utvecklande av väghållarens resurser.

Vid perspektiv- och långtidsplanering behandlas ej explicit organisatoriska frågor, personalpolitik, planeringens programmering, förhållandet mellan eget arbete och entreprenad, anskaffningspolitik, materialpolitik och ej heller det egentliga underhållet.

Vid förhållandet mellan trafik och energiförsörjning fästs uppmärksamhet i miljöstudien (se sida 42), fastän ej direkt i ovannämnda utvecklingshänseende. Strävan att utveckla resurserna framgår tydligast för finansieringsmedlens del och närmast därav, att man anvisar en motiverad användning för en finansiering i enlighet med finansieringsramarna vilken alltså är större än den sannolika.

3.6.4 Behandling av resursernas allokering

Med allokering av resurser avses att visa, vad man kommer att göra med ifrågavarande resurser och var och när.

Som allokerbara resurser granskas först finansieringsmedlen. Utgångspunkten utgörs av tre uppskattningar av de sk. totalramarna, vilka antas motsvara de budgetmedel som under 15 års tid kommer att fås för byggandet av statsvägar. Emellertid vet man, att även den lägsta uppskattningen överstiger den sannolika ramen. Allokeringen sker formellt i huvuddrag på följande sätt. Först uppskattas totalinvesteringarnas utveckling under 10 år. Därefter fördelas ramen på varje sk. effektivitetskriterium (t.ex. ökning av körhastigheter) i de proportioner som förverkligandet av åtgärder nödvändiga för uppnående av den önskade förbättringen skulle förutsätta. Varje sådan del av totalramarna, som tilldelats på basen av ett effektivitetskriterium, uppdelas i följande skede i två delar, dvs. dels för inom huvudvägnätet behövliga åtgärder och dels inom det lägre vägnätet (dvs. det sekundära och tertiära länsvägnätet) behövliga åtgärder. De enligt effektivitetskriterium allokerade andelarna för det lägre vägnätet fördelas på de olika länen med hjälp av bl.a. tillståndsbeskrivningar och vägregistret. På detta sätt erhålls länsvisa planeringsramar för det lägre vägnätet enligt e f f e k t i v i t e t s målet.Det sålunda erhållna resulta-

tet justeras på basis av rättvisesynpunkter bl.a. beträffande beläggning av grusvägar. Huvudvägnätets finansieringsram uppdelas i länsvisa andelar utgående ifrån, hur de åtgärder är geografiskt belägna, som på basis av utförda effektbedömningar har bedömts vara effektivast och som skulle bli finansierade inom ifrågavarande ram.

De tre planeringsramarna används i perspektivplaneringsskedet. Enligt figur 3 på sidan 47 bestäms de slutgiltiga planeringsramar, som skall avges i april 1978, i formen av en per län. Utgående från avgivna ramar avgörs det, v a d som föreslås göras, på ett av ifrågavarande beslutsfattare avgjort sätt. Beslutsunderlaget utgörs åtgärdsvis av a) effektbeskrivningar (översiktlig karta, beskrivning av objektet, beskrivning av effekterna), b) effektbedömning (effektens storlek, effektens betydelse) och c) beskrivning av planeringssituation (fysisk planering, projektering, ekonomisk planering).

Genom att påvisa vad man ämnar göra med väghållningens finansieringsmedel anvisar man samtidigt i stor utsträckning den allmänna allokeringen även av övriga väghållningsresurser.

3.6.5 Behandling av medlens utvecklande

Med medel avses, h u r det som man avser göra, fås till stånd dvs. förverkligas. Medlen består av regleringsmetoder, väghållningsteknologi och dennas olika användningsformer såsom de bestäms av funktionernas styrning, självstyrning och inbördes återverkan. Med utvecklande av medlen avses skapande av sådana nya medel och sådan förbättring av gamla, att man genom att använda dem bättre än tidigare uppnår

en högre realiseringsgrad av uppställda mål i förhållande till erfordrade resurser.

I perspektivplaneringen och vid uppgörandet av långtidsplanen behandlas utvecklandet av medlen ej direkt. Ställningstaganden beträffande medlens utvecklingsgrad tas indirekt med i den långsiktiga planen via projektplaner och kostnadsuppskattningar som uppgjorts utgående från viss realiseringsteknologi och antaganden rörande olika resursers prisnivå.

3.6.6 Användning av medel

Till följd av att ifrågavarande planeringsskede är ofullbordat är resultaten ej tillgängliga ännu.

3.6.7 Övrigt

Det pågående långsiktiga planeringsskedet är för perspektivplaneringens del det första. Därför uppfattar man det som en förbättring av planeringsprocessen, som i fortsättningen kommer att ytterligare förbättras och bli av med sina nuvarande begränsningar. I det följande behandlas de mest beaktansvärda av dessa förbättringar.

Tillstånds- och effektbeskrivningarna är ännu i stor utsträckning begränsade till trafikfaktorer. Av bärigheten beroende trafikkostnader kan man ännu ej behärska. Grunderna för att behandla miljöfaktorer saknas.

Beträffande det lägre allmänna vägnätet (SoT-vägar) görs endast tillståndsbeskrivningar, dvs. för nutillståndets och en investeringslös framtidsbilds del.

Uppgörandet av alternativa framtidsbilder är i någon mån begränsat eftersom planeringen baserar sig på de projekt som upptagits av föregående planeringsomgång.

Till följd av ovannämnda begränsningar kan perspektivplanering systematiskt tillämpas endast på 60 % av investeringarna.

3.7 Finansieringsestimat fram till år 1985

I det följande presenteras i tabell 2 uttryckt i 1976 års mynt finasieringsestimat enligt de senaste officiella planerna.

Tabell 2: Finasieringsestimat fram till år 1985 utan sysselsättningsfinansiering

Objekt	Under perioden 1978-85 MSKr	Genom-snittligt under åren 76-85 MSKr	Källa
Byggande av riks-vägar	2.259	282	/14/
Byggande av läns-vägar	1.205	151	/13/
Statsbidrag åt statskommunvägar	3.435	429	/13/
Planering och administration	982	123	/14/
Underhåll, riksvägar och länsvägar	c:a 11.200	c:a 1.300...1.500	/10/
Sammanlagt (investeringar)	c:a 19.081	c:a 2.385	

3.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande

För den pågående långtidsplaneringens del kan inga resultat ges eftersom sådana tills vidare saknas. På basis av den ikraftvarande långtidsplanen (1976-1985) kan följande tyngdpunktsområden observeras:

- eliminering av olägenheter föranledda av vägars smalhet och kurvighet (olycksrisker och långa restider),

- höjande av standarden hos tätorters om- och genomfartsvägar till en godkännbar nivå närmast för att minska olycksriskerna samt för att förbättra boende- och arbetsmiljön i berörda tätorter,

- förstärkande av vägnätet så att det under alla årstider stoppar för 10/16 tons axel-/boggievikt,

- beläggning av relativt livligt trafikerade grusvägar och

- olika åtgärder som uttryckligen förbättrar trafiksäkerheten (korsningar, mittsträngar, belysning etc.)

4 BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR NORGES VÄGHÅLLNING

Den aktuellaste långsiktiga planen för väghållningen är "Langtidsplan for statens vegvesen, Norsk Vegplan 1978 - 85". Beskrivningen här nedan inriktar sig på denna plan i fråga om dess innehåll och metodik. I fråga om organisation och kontaktformer beskrivs däremot den pågående långsiktiga planen, dvs. Norges vägplan gällande åren 1982 - 89, som revideras 1977-81. Detta för att betydande organisatoriska förändringar skedde medan den nu gällande planen utarbetades. Den mest betydande förändringen var förnyandet av mellannivåns förvaltning. Också den beredning i form av det kommittéarbete, som går under namnet Norsk Vegplan II, hade endast engångsbetydelse. I fortsättningen använder man sig inte mera av en organisation i form av en kommitté eller någon annan ad hoc-organisation. Närmast av dessa orsaker beskrivs Norges långtidsplanering här nedan i en form som kan anses permanent stabiliserad.

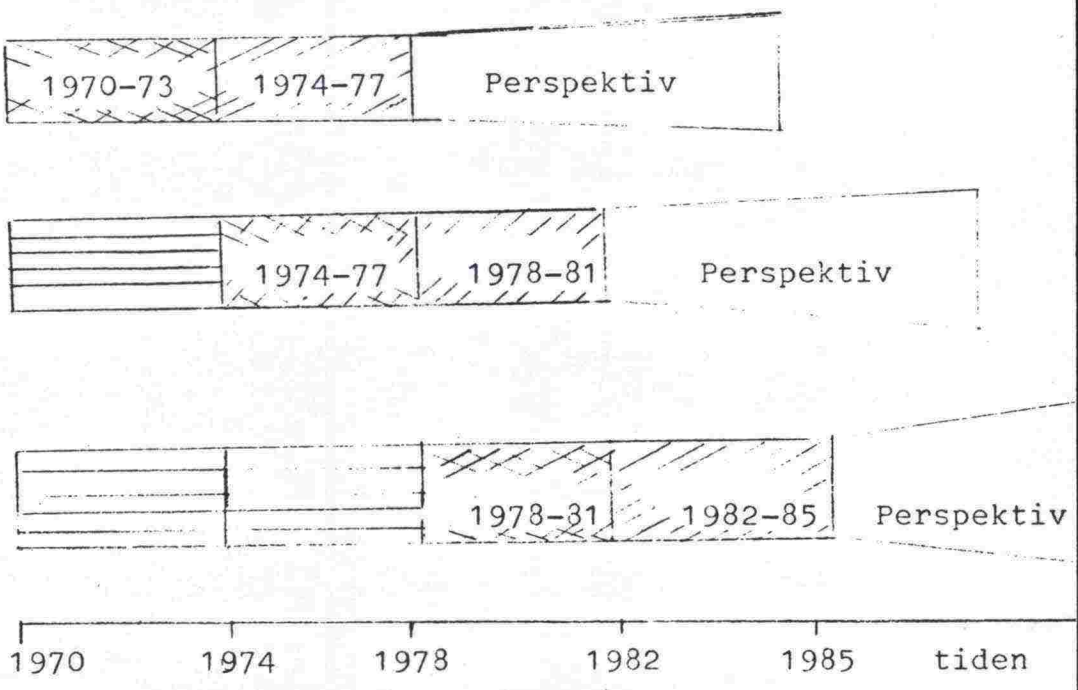
4.1 Organisation

Inom Vegdirektoratet leds den långsiktiga planeringen (dvs. i detta sammanhang den under åren 1977-81 pågående revideringen av Norges vägplan) av Vegdirektoratets tekniska direktör, härtill speciellt utnämnd. Han är direkt underställd generaldirektören, och alla avdelningar utom förvaltnings- och vägtrafikavdelningen är underställda honom. Som sekretariat för beredningsarbetet verkar Langtidsplankontoret, som inom ramen för den normala organisationen är ett stabsorgan direkt underställt generaldirektören. Vid vegkontoret verkar vegkontorets chef, dvs. vegsjefen som beslutsfattare inom planeringen. Han får

hjälp med kontakterna till centralförvaltningen av en härtill speciellt utnämnd tjänsteman. (Obs. att vegsjefen har en tudelad uppgift: dels är han underställd Vegdirektoratet i fråga om riksvegerna, dels fylkestinget i fråga om fylkesvegerna).

4.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter

Planeringen av Norges väghållning omfattar vid sidan om projektplanering endast den ettåriga budjeteringen och Norges vägplan. Norges vägplan utgörs av en plan som täcker 4 + 4 år + perspektiv och som revideras kontinuerligt vart fjärde år. Man har således sammanfogat planer på både lång och medellång sikt. I nedanstående figur 4 visas denna plan, som kontinuerligt ajourförs.



Figur 4: Revideringsrytm för Norges vägplan

4.2.1 Kommunikation

Kommunikationens huvudskeden framgår av tidtabellen på sida 42 . Dels är det fråga om kontakthåll-

ning mellan fylkets politiska organ och planeringsmyndigheterna (fylkestinget, kommunalfullmäktige och ifrågavarande organ, som är underställda dem) och vegsjefen och dels mellan vegsjefen och Vegdirektoratet.

Nedan beskrivs kontakthållningen i enlighet därmed mellan vem den sker. Som parter verkar a) parlamentet - statsrådet, b) statsrådet (finansministeriet och trafikministeriet) - Vegdirektoratet, c) Vegdirektoratet - vegsjefen, d) Vegdirektoratet och vegsjefen - fylkesförvaltningens organ, e) vegsjefen - kommunen.

Kontakthållning a) och b):(parlamentet - statsrådet - ministeriet)
Grundutgångspunkter för långtidsplaneringen ger de ställningstaganden av parlamentet beträffande diverse planer, som antingen direkt gäller eller indirekt tangerar väghållningen. Mest direkt berörs väghållningen av den behandling, som skett utgående från trafikministeriets betänkande (/57/) gällande Norges vägplan för åren 1978-81. Den motsvarar trafikministeriets ståndpunkt beträffande Vegdirektoratets förslag till Norsk vägplan 1978-81 efter sammanjämnkning med de övriga trafiksektorerna. Efter behandlingen i parlamentet våren 1977 har Utvalget for Norsk Samferdselsplan gett sitt slutbetänkande "Norsk Samferdselsplan" (/77/) till trafikministeriet som sannolikt i sinom tid ger sitt utlåtande om denna plan till parlamentsbehandling. Den tredje centrala utgångspunkten på parlamentsnivå är den behandling, som skett på finansministeriets framställning, och resulterat i programmet "Langtidsprogrammet 1978-1981" (/54/). Detta är en total plan, som täcker alla samhällssektorer, som täcker en 4-årsperiod och har ett perspektiv som sträcker sig ända till år 2000. I praktiken fås konkreta utgångspunkter för långtids-

planeringen av de diskussioner som Vegdirektoratet fört och för med både trafikministeriet och finansministeriet.

Kontakthållning c):(Vegdirektoratet - vegsjefen)

Man strävar till att i praktiken få kontakthållningen möjligast intim och ofta förekommande. Nedan behandlas således endast den mest officiella delen av dessa kontakter. I utgångsskedet ger Vegdirektoratet de fylkesvisa finansieringsramarna och planeringsdirektiven åt varje vegsjef. De sammanslagna finansieringsramarna motsvarar den finansiering som ansetts sannolik. Exempel på planeringsdirektiven ges i /60/. I slutskedet gör vegsjefen till Vegdirektoratet ett officiellt förslag till vägplan för sitt eget fylke.

Kontakthållning d):(vägmyndigheterna - fylkesförvaltningen)

Fylkesutvalget utser det politiska organ inom fylkesförvaltningen, som vegsjefen håller kontakt med i beredningsskedet. Dessa utarbetar tillsammans ett planeutkast med den noggrannhet de finner ändamålsenlig med sikte på behandlingen i kommunerna. Efter behandlingen på kommunnivå gör vegsjefen sitt förslag till fylkeskommunens trafikutskott. Syftet med trafikutskottets behandling och ståndpunktstagande är att få till stånd en koordinering i fråga om både innehåll och tid med fylkeskommunens trafikplan (samferdselplan). Efter detta sammanjämkningsskede sker koordineringen med fylkesplanen, som är en totalplan som täcker alla sektorer och sköter den samhällspolitiska koordineringen. Detta sker utgående från fylkesutvalgets och i sista hand fylkestingets behandling och ståndpunktstaganden. Såsom tidigare konstaterats tillställer Vegdirektoratet fylkesvis en plan, som motsvarar landskapets beslut, för behandling.

Kontakthållning e):(Vegsjefen - kommunen)

Förutom att vegsjefen håller kontakt med kommunaldirektörerna och kommunernas politiska ledare, sker långtidsplanens behandling i kommunens vederbörande politiska organ. Som beredare för kommunalstyrelsens beslutsfattande verkar det lokale vegplanutvalg, som finns i de flesta kommuner. (Ursprungligen grundades ovannämnda lokala utskott som ad hoc-organisationer för hjälp vid kommittéarbetet Norsk Vegplan II. Numera utgör de dock en permanent del av den kommunala demokratin).

4.2.2 Dokument

Redan tidigare har det refererats till de dokument, som uppstår i samband med arbetet. Av dessa dokument utgör "Langtidsplan for Statens Vegvesen, Norsk Vegplan 1978-85" vägmyndigheternas "sista ord" efter sammanjämkningen på kommun- och fylkeskommunenivån. Del 1 av planen publiceras på vegdirektoratets försorg och del 2 ingår som ett kapitel (kapitel 10) i trafikministeriets ovannämnda betänkande, naturligtvis i enlighet med trafikministeriets ståndpunkt.

Planen är inte stelt bindande. Det slutgiltiga finansieringsbeslutet sker när man besluter om 1-års-budgeten. Allmänt används en 4-års programmering så, att också långtidsplanens fyra första år revideras årligen.

4.3 Tidsperspektiv

4.3.1 Investeringarnas placering i tiden

Av figur 4 framgår de använda tidsperspektiven: de första fyraårsplanerna, de andra fyraårsplanerna och perspektivet. Det, att här talas om planer betyder inte, att det inte uttryckligen skulle vara frågan om en plan, utan det att investeringarna är grup-

perade i tre olika program (nya väg- och färjförbindelser, förbättring av existerande väg- och färjförbindelser, förbättring av miljö och trafiksäkerhet). Perspektivet ger beslutsunderlag och för dess del planeras inga investeringar.

Underhållet programmeras endast gällande den första fyraårsperioden.

4.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden

Inget material har stått till förfogande i fråga om det använda tillvägagångssättet.

4.4 Regional omfattning och noggrannhet

För vägnätets del gäller planen vägar upprätthållna av staten dvs. riksveger. Investeringarna presenteras fylkesvis och är enligt underhåll grupperade vägavsnittsvis. Fylkesvis presenteras följande uppgifter: inledning, uppföljning av föregående period, finansieringsramar (eventuella förändringar under planeringsprocessen medräknade), investeringsprogram uppdelat enligt typ av åtgärd, enligt delområden, och enligt vad de olika myndigheternas och organens åsikter varit under arbetets gång, det fysiska programmet projektvis, projektens beskrivning (lokaliserings-, kostnads- och tidpunktsuppgifter, dock inte projektvisa motiveringar) samt en sammeltabell. Den enda framställningen i form av en karta beskriver vägarnas planerade bärighetssituation år 1982. (Dock har kommittén för Norsk Vegplan II publicerat lokala planer tätortsvis i (/78/), där man flitigt använder sig av kartframställningar med varierande skala omkring 1:30 000).

4.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder

4.5.1 Styrande ramar

Fastän det finns ikraftvarande vägnormer i Norge (vegnormalene), har de dock inte som sådana utgjort bindande ramar för långtidsplaneringen utan det har till och med i viss grad hört till långtidsplaneringen att definiera det sätt på vilket man bör förhålla sig till vägnormerna och standards i allmänhet. Vägnormerna förnyades år 1974 genom att man reducerade fordringsnivån. Förnyandet av de strukturella och konstruktions- och linjeföringsnormerna är på gång. Om de gällande normernas fordringsnivå förverkligades på alla vägar upprätthållna av staten före år 1985, skulle det i 1977 års penningvärde behövas en finansiering på 25 - 40 miljarder NKr om man antar att trafikmängderna hålls på 1978 års nivå, och en finansiering på 35 - 60 miljarder NKr om man antar att dimensioneringen motsvarar de förutspådda trafikmängderna år 1990. Sålunda finns det ett ansenligt tryck att ytterligare reducera fordringsnivån på dessa normer, som beräknats vara förmånligast utgående från teknisk-ekonomiska grunder. I verkliga utvärderingssituationer både på kommun- och fylkesnivå har man också varit färdig att godkänna normernas underskridande i deras övre ända, medan man inte alltid varit färdig att godkänna en låg standard tillåten av normerna. Vägmyndigheternas ståndpunkt är dock att valet av vägklassens beläggning och dimensionerande hastighet i varje enskilt fall bör ske utgående från teknisk-ekonomisk analys.

Finansieringsramarna styr valen så att vegsjefen förelägger Vegdirektoratet en plan som förutsätter finansiering endast inom den fylkesvisa kvoten, och ett förslag till åtgärder som skulle förverkligas ifall ovannämnda kvot vore 10 % större än förslaget (15 % större för underhållets del)

4.5.2 Procedurer i valsituationer

Av beskrivningen av kontakthållningen under långsiktsplaneringen framgår de beslutfattningstillfällen då här avsedda val görs. På sidorna visas planeringens olika skeden. Genom identifiering av verkningar och konsekvenser samt genom på problemanalys baserad utvärdering bildar man sig en åsikt om

- huruvida alternativet funktionellt sett är en god lösning på problemet,
- huruvida alternativet kan godkännas av de befolkningsgrupper som det berör, och
- huruvida det kan förverkligas, dvs. om det kan finansieras utan att överskrida finansieringsramen.

Noggrannare uppgifter om använda procedurer har inte stått till buds.

4.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information

Detaljerade uppgifter om den tillbudsstående informationen på kommun- och fylkesnivå har inte stått till buds. I lokaliserings- och generalplanskedet utreds följande faktorer enligt /58/ (denna anvisning är dock uppenberligen ännu inte i officiellt bruk):

- resursernas användning
  - byggnadskostnader
  - körkostnader
  - underhållskostnader
  - jordbruksmarkens och den odlingsbara jordens användning
  - rivningsdömda byggnader och
  - inverkan på andra resurser såsom grundvatten, grusförekomst, skog och områden som bör skyddas,
- vägnätets kvalitet dvs. trafiksituationen (separat för genomfartstrafiken, lokaltrafiken och den lätta trafiken)

- säkerheten
- effektivitet (körkostnader)
- komfort och service (särskilt kurvighet och service längs vägen)

- inverkan på bosättningen
  - inverkan på den existerande bosättningen
  - verkningar som riktar sig mot boendemiljöns kvalitet (buller, föroreningar, skönhetsvärden, funktionell isolering (barriärevirkning)) och
  - anslutning till huvudvägnätet
- inverkan på centrumfunktionerna och centrum
  - inverkan på den existerande bosättningen
  - inverkan på miljöns kvalitet (såsom ovan)
  - anslutning till huvudvägnätet och
  - fotgängarförhållanden
- inverkan på näringslivet
  - lantbruket (förändringar i underhållsnivå)
  - fisket
  - servicen och
  - industrin (transportavstånd, transportbegränsningar)

- inverkan på rekreationsmöjligheter
  - inverkan på rekreationsområden
  - förändringar i bruksvärdet
  - förändringar i landskapet
- miljövårdsmässiga granskningar
  - fornminnen och
  - miljövårdsmässigt värdefulla områden
    - p.g.a. faunan
    - p,g.a. fågelstammen
    - p.g.a. fiskstammen
    - p.g.a. floran
    - p.g.a. kulturlandskapet

Förutom att Norges vägplaneringsrapport är ett dokument över planeringsställningstagandena, är den också

ett dokument över den information som framställts som grund för utvärdering till de delar Vegdirektoratet anser det nödvändigt att publicera och att förelägga trafikministeriet och andra myndigheter i form av en offentlig handling. Huvudpunkterna av innehållet i denna publikation har presenterats redan på sidan 26 , men här presenteras innehållet i kapitlet om byggandet av statens vägnät närmare.

För det första presenteras där uppföljningsdata, som beskriver hur man lyckats lösa huvudproblemen. Som huvudproblem behandlas obefintliga vägförbindelser, brister hos de existerande vägarna jämfört med en acceptabel standard (beläggning, bärighet, vägbredd, färdhastighet, menföresbegränsningar, förkortning av färjrutter, ersättande av färjförbindelser) samt osäkerhet i trafiken och svagheter i trafikmiljön (väganslutningstillstånd, separata fotgängar- och cykelvägar, hastighetsbegränsningar, förändringar i olycksfallsfrekvensen, buller).

För det andra beskrivs uppställda mål och byggnadsbehovet. Här behandlas följande frågor:

- vägbyggandets uppgifter
  - vägnätets omfattning och behovet av nya vägar
  - servicenivåstandards (dvs. fordonens tillåtna vikt, profil och längd, färdhastighet, beläggning, vägbredd, väggeometri och färjförbindelser, regelbundenhet, som är speciellt aktuell på fjällvägarna, trafiksäkerhet, avstånd till fotgängar- och cykeltrafiken, kollektivtrafikens servicenivå)
  - vägtrafikens separering
  - programstrukturen, som är i bruk för att gruppera projekten; denna programstruktur är följande:

1. Nya väg- och färjförbindelser
   1.1 Väg- och färjförbindelser till väglösa områden
   1.2 Förbindelsevägar och nya anslutningar till vägförbindelser
2. Förbättrande av vägstandarden hos det existerande vägnätet
   2.1 Förbättrande av existerande vägar (bärighet, bredd, beläggning, kurvighet etc.)
   2.2 Ombyggnad av vägar i enligthet med vägnormerna
   2.3 Förkortande och ersättande av färgförbindelser
   2.4 Året runt trafikerbara vägar
3. Förbättring av områdets miljö och trafiksäkerhet
   3.1 Omfartsvägar samt fjärrtrafik- och huvudvägar i tätorter
   3.2 Fotgängar- och cykelvägar
   3.3 Förbättrande av trafiksäkerheten och reglering av trafiken
   3.4 Särskilda åtgärder för service och miljö
4. Utjämning, dvs. retroaktiva statsbidrag för slutförda projekt

- uppställda mål
  - nya väg- och färjförbindelser (en av staten upprätthållen väg till varje samhälle med 700 - 800 invånare)
  - förbättring av trafikstandarden hos de existerande vägarna
  - vägstandard (vägtyp, vägklass, linjeföring, bärighet, beläggning)
  - förkortande och ersättande av färjförbindelser, färjtrafikens skötsel
  - året runt trafikerbara vägar
- förbättrande av säkerheten och kvaliteten på miljön
- behov av väginvesteringar och
- prioritering av väginvesteringar

För det tredje presenteras ett egentligt investeringsprogram. Presentationen följer ovannämnda programmeringsuppställning. Efter detta beskrivs innehållet i det ifrågavarande programmet med hänsyn till väghållningens uppgifter och mål, dvs. dess allmänna motiveringar presenteras.

4.5.4 Motivering av val

Projektvisa motiveringar framförs inte i de offentliga plandokumenten. De allmänna motiveringarna har redan behandlats ovan.

4.6 Huvuddragen av planens innehåll

4.6.1 Behandling av externa effekter

Såsom framgår av framställningen i paragraf 4.2.1 förmedlas en hel del information om externa verkningar på riks-, mellan- och kommunnivå genom långtidsplaneringens kontakthållningsprocess. Långtidsplanen på riksplanet ger information om den ekonomiska och samhälleliga utvecklingen. Integrering med fylkesplanen säkrar på mellannivån att betydande externa verkningar beaktas, och särskilt de externa verkningar, som trafiksektorn via trafikplanen utövar på väghållningen. Behandlingen på kommunnivå ombesörjer samma saker på kommunnivå, speciellt beaktandet av markanvändningsplaneringen samt kommunens väghållning.

Bilbeståndets och vägtrafikens utveckling, den ekonomiska utvecklingen samt naturresurserna och miljön utgör externa faktorer som behandlats i Vegdirektoratets planedokument.

4.6.2 Behandling av bedömningsgrunder

Det finns ingen mera detaljerad information om bedömningsgrundernas behandlingsprocess till förfogande än den som framkommit i det föregående.

I det egentliga plandokumentet framställs en del mål såsom grunder på följande sätt (förutom det som redan framförts i punkt 4.5.5). Följande mål konstateras i enligt med trafikministeriet vara allmänna trafikpolitiska mål:

- ekonomisk tillväxt som grundar sig på ett ändamålsenligt utnyttjande av samhällets produktionsfaktorer (ekonomisk rationalitet),
- ekonomiskt utnyttjande av naturresurserna,
- utjämnande av den materiella välfärdens fördelning,
- ett sådant samhällsbyggande, som leder till en rimlig förekomst av bosättning och arbetsplatser i hela landet,
- utökande av välfärden genom skyddande av natur- och bostadsmiljön samt hög trafiksäkerhet och
- höggradig lokal och individuell självbestämmanderätt.

Som medel att förverkliga dessa mål konstateras:

- offentligt byggande och underhåll av kommunikationsväsendet,
- offentlig produktion av transporter (transportproduksjon i offentlige regi),
- prissättningen av det offentliga kommunikationsväsendets användning,
- övriga prisverkningar dels via subventioner och tariffer, dels via prisreglering,
- reglering av den privata transportverksamheten genom en tillståndspolitik, som delvis begränsar konkurrensen och delvis gör det möjligt att uppställa förpliktelser,

- bestämmelser och regleringar som gäller underhållstekniken och underhållsnivån för att säkerställa trafiksäkerheten, miljöintressen, arbetsförhållanden etc. och
- forskning, planering, information, övervakning och koordinering med den övriga samhällsplaneringen.

Utgående från detta behandlas allmänt målen för servicenivån, deras regionala variation, politiken för deras förverkligande med hänsyn till olika trafikantgrupper under knappa resursförhållanden, konkurrenssituationer inom trafiksektorn (t.ex. lastbilstrafik/tåg/båt vid långväga transporter), valsituationer i trafiken och former för beslutfattande. För att visa vägmyndighetens plats, för att klarlägga dess möjligheter och ansvar vid förverkligandet av målen specificeras a) grunden för vägmyndighetens verksamhet b) huvuduppgifterna och c) de allmänna mål som berör vägmyndighetens ansvarsområde. Enligt den sistnämnda specifikationen bör man för att uppnå målen

- säkerställa ett rimligt vägutbud (vegtilbud) i landets alla delar genom att bygga och underhålla väg- och färjförbindelser,
- göra vägar, underhålla dem och reglera trafiken så, att vägtransporterna kan utvecklas möjligast rationellt; detta betyder kortare färdtider och möjlighet att använda större och tyngre fordon samt
- i högre grad än tidigare koordinera planeringen av tätorternas huvudvägnät med markanvändningsplaneringen och möjliggöra en differentiering och sanering av trafiken på ett sätt som prioriterar kollektivtrafiken.

4.6.3 Behandling av resursernas utvecklande

Utvecklandet av väghållarens finansieringsmedel sker dels genom att äska medel för marginalprojekt motsvarande en 10 %:ig överskridning för byggandet och en 15 %:ig överskridning för underhållet, dels genom att som motvikt mot konjukturkänslighet förbereda sig på att utnyttja obligationslån.

Organisatoriska utvecklingssträvanden behandlas i någon mån i långtidsplaneringen, dock ej i form av en exakt plan. Man behandlar sådana frågor som planeringens utvecklande, vägmyndigheten som väghållare av statens vägar med hänsyn till olika ägorättsliga problem och vägmyndighetens bruk av sina befogenheter som vägtrafikmyndighet. I den sistnämnda frågan fungerar man i praktiken på ett specificerande sätt bl.a. vad gäller fordonens typbesiktning (bl.a. detaljerade bestämmelser för fordonstillverkarna), vägnätets användningskontroll, parkeringsreglering och bilskoleverksamhetens styrning. Även den framförda strävan till större offentlighet och utvecklande av demokratiseringsprocessen måste ses som en organisatorisk utvecklingsfråga. I långtidsplanen behandlas också förhållandet mellan eget arbete, entreprenadförfarande och hyrning av maskiner inom hela verksamhetsfältet. Planeringsställningstagandet är, att det inte finns anledning att företa några större strukturella förändringar och att användningen av främmande arbete utvecklas på de flesta verksamhetsområden för att utveckla prismedvetandet och för att få utvecklingsimpulser.

För utvecklandet av prestationsberedskapen planerar man att väsentligt utöka forskningsverksamhetens och översiktliga planeringens andel. Den kvantitativa utvecklingen av personalen behandlar man genom att

konstatera att personalens numerär möjligen minskar något under några år. Den kvalitativa utvecklingen av personalen behandlar man genom att konstatera att utbildningen kommer att utökas t.o.m. mer än förut. Arbetsmiljön och arbetsskyddet behandlas rätt utförligt och konkreta, tidsbegränsade mål med bifogad kostnadskalkyl för utveckling av arbetsmiljön presenteras (t.ex. maximibullernivån 85 dB både inuti och utanför maskiner och fordon anskaffade före 1981, 80 dB för maskiner och fordon anskaffade 1981 - 84 och efter detta 75 dB; alltsom allt uppskattar man att arbetsmiljöns förbättringsåtgärder kommer att kosta c. 40 - 50 MNKr i kapitalutgifter åren 1978 - 81).

Angående utvecklandet av realkapitalet behandlas materielpolitiken, materialpolitiken och fastigheterna. Finansieringsbehovet för materielanskaffningar presenteras årsvis för den första 4-årsperioden. (I den pågående revideringen av långtidsplanen behandlas bl.a. maskinförvaltningen mera ingående). I materialpolitiken fäster man uppmärksamhet vid utvecklandet av anskaffningar och lagerhållning utan att dock presentera någon konkret plan. I samband med underhållets fastighetsfrågor behandlas bl.a. utvecklandet av kortvågsradiotrafiken.

Utvecklandet av naturresurserna behandlas likaså, naturligtvis dock närmast ur vägplaneringens synvinkel (inbesparing av odlingsbar mark, skyddande av grundvatten, förhållandet till skydds- och rekreationsområden, fornminnen, buller, luftföroreningar, skönhetsvärden, byggarbetsplatsers miljöfrågor etc.). Angående jordskorpans som vägmaterial använda materialresurser föreslås, att en resursdisponeringsplan, som revideras vart fjärde år, borde utarbetas för olika väghållningsmaterial tillsammans med naturvårdsmyndigheterna.

4.6.4 Behandling av resursernas allokering

Totalfinansieringsramens allokeringsförfarande har redan delvis kommit fram tidigare. Som komplettering kan konstateras att Vegdirektoratet utförde en fylkesvis koordinering av planerna på en finansieringsnivå som var högre än den ursprungliga finansieringsramen, eftersom uppfattningarna om den sannolika finansieringen hade förändrats under processen.

Den första delningen av helhetsfinansieringsramen sker för den första 4-årsperiodens del genom att indela den i: administration, investeringar, underhåll och reserv (c. 1,3 %) årligen. Följande delning gäller fastställandet av de fylkesvisa andelarna. I enlighet med dessa ramar utarbetas sedan länsvisa planer (med marginalåtgärder mosvarande en 10...15 %:ig överskridning) i den tidigare beskrivna planerings- och beslutsfattningsprocessen.

4.6.5 Behandling av medlens utvecklande

Vegdirektoratet har förhållandevis (dvs. jämfört med andra jämförelseorganisationer) stora befogenheter bl.a. med hänsyn till utfärdande av olika bestämmelser och anvisningar. Skillnaden i befogenheter är inte så stor uttryckligen som väghållningsmyndighet, däremot nog som vägtrafikmyndighet. I samband med långtidsplaneringen behandlas inte utvecklandet av dessa regleringsmöjligheter i detalj, man hänvisar bara till det pågående utvecklingsarbetet. Ett undantag utgör fordonens besiktningsverksamhet, som berörs av en ingående plan (och som alltså inte bara behandlar utvecklingsaspekterna utan också de andra aspekterna på denna funktion).I samband med den pågående planeringsomgången utvecklas formerna för deltagande.

Teknologiskt utvecklande behandlas inte explicit i planen. Endast i samband med underhållet konstateras, att underhållsmetoderna kommer att utvecklas. Naturligtvis innehåller de projekt, som i planen föreslås förverkligade och vilkas kostnadskalkyler anges, ställningstaganden i fråga om den teknologiska nivån. I långtidsplanen har man inte planerat på vilket sätt forskningsverksamheten inriktas på t.ex. utvecklandet av teknologin, fastän man tagit ställning till forskningsverksamhetens finansieringsbehov.

4.6.6 Användning av medel

Norges vägplan är en strategisk (och normativ) plan. På grund av sin karaktär av program innehåller den inte någon plan över hur man skall utföra det man planerat att göra.

Naturligtvis finns det för synnerligen många projekt som inbegripits i programmet åtminstone översiktliga planer, vilka skisserar sättet på vilket man tänkt förverkliga projektet. Den mest detaljerade, enhetligt framställda informationen, som dock rör enbart tätortsprojekt, finns i källa /78/.

4.6.7 Övrigt

I Norge pågår för tillfället en förnyelse av planeringslagstiftningen. Detta kan ha viss inverkan t.o.m. på den pågående långtidsplaneringen. Uppenbarligen motsvarar dock det nuvarande systemet i hög grad de strävanden, som har gett anledning till beredningen av ifrågavarande lag. Förändringen torde ytterligare förbättra den inbördes koordineringen av olika förvaltningsnivåers och myndigheters planering.

I detta nu vet man inte med säkerhet hur Norges olje- och naturgasfyndigheter, deras ibruktagande och deras följdverkningar reflekteras på väghållningen och vägtrafiken.

4.7 Finansieringsestimat fram till år 1985

Finansieringsestimat enligt de ikraftvarande investerings- och underhållningsprogrammen presenteras i 1977 års mynt i tabell 3 (källa /57/).

Tabell 3: Finansieringsestimat fram till år 1985 utan sysselsättningsfinansiering (riksveger).

Objekt	1978-81 MNKr	1982-85 MNKr	I genomsnitt per år MNKr
1. Nya vägar och färjförbindelser	554	492	132
- väg- och färjförbindelser till väglösa områden	14	12	3
- förbindelsevägar och nya anslutande vägar	540	486	128
2. Förbättring av standarden hos befintliga väg- och färjförbindelser	3.876	3.581	932
- förbättring av vägar	1.169	988	270
- ombyggnad enligt vägnormerna	2.134	2.101	529
- förkortning och ersättning av färjförbindelser	405	328	92
- säkring av trafikerbarhet året om	168	164	42
3. Förbättring av miljön, trafiksäkerheten och trafiksituationen i tätorter	2.863	2.893	720
- omfarts-, fjärrtrafik- och huvudvägar vid tätorter	2.177	2.430	576
- fotgängar-och cykelvägar	426	319	93
- trafiksäkerhetsobjekt och trafikreglering	251	137	49
- speciella service- och miljöåtgärder	9	7	2
4. Utjämningar	119	55	22
Sammanlagt 1+2+3+4	7.412	7.027	1.805
- ofördelad investeringsfinansiering	0	385	
5. Underhåll	4.571	-	1.143
6. Sammanlagt 1+2+3+4+5	11.983	-	2.996
7. Administration	2.030	-	508
8. Alla sammanlagt	14.013	-	3.503

4.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande

Av tabell 3 ovan framgår finansieringens tyngdpunktsområden. Som ett resultat ändras nuläget relativt sett mest enligt följande. Fotgängar- och cykelvägarnas antal tredubblas fram till utgången av år 1981 och fyrdubblas fram till utgången av år 1985 i jämförelse med dagens läge. Medan man för närvarande på endast 15 % av statens vägar kan tillåta 9 tons axelvikt, kan man redan år 1981 tillåta detta på 56 % av sagda vägnät och år 1985 på 71 % av vägnätet. Medan i dag endast 47 % av sagda vägnät består av vägar med två körfält, är den procentuella andelen år 1981 redan 57 % och år 1985 redan 65 % av sagda vägnät. Under den första perioden åtgärdas enligt programmet 66 trafiksäkerhets- och miljöobjekt och under den andra perioden 112 st. Vid utgången av år 1985 skulle 92 % av statens vägar redan vara belagda. Under den första perioden ersätts 12 färjförbindelser med fast vägförbindelse.

5 BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE LÅNGSIKTIGA PLANEN FÖR DANMARKS VÄGHÅLLNING

Eftersom Danmarks aktuellaste långsiktiga planering är först i planeringsstadiet behandlas den inte här. (Detta utesluter inte att Vejdirektoratet kanske t.o.m. dagligen sysslar med långtidsplanering. Dessa "dagliga" former för långtidsplanering finns bara inte dokumenterade och kallas inte långtidsplanering). Således tas det senaste, dokumenterade långtidsplaneringsskedet till behandling, dvs. det skede vars huvuddokument utgörs av "Skitse til vejplan for perioden 1975-90" av år 1974 (/74/). I det följande refereras till detta dokument under benämningen "skitsen".

5.1 Organisation

Såsom framgår av bilaga 1 bär Vejdirektoratet ansvar endast för vägar inom hovedlandevej-klassen. Man bör dock observera att Vejdirektoratet inte har någon byggnads- eller underhållningsorganisation på verkställighetsnivå, utan förverkligandet sker helt och hållet på entreprenad eller på försorg av en väghållningsorganisation underställd landskapsförvaltningen (amtskommune).(T.ex. Vejdirektoratets organisation för underhållet omfattar 4 personer).

För beredning av skitsen bildades i varje amtskommune en projektorganisation, vars högsta organ utgjordes av vägplaneutskottet (vejplanudvalg). Som dess ordförande fungerade Vejdirektoratets chef och som medlemmar en medlem från Vejdirektoratet, två medlemmar utnämnda av den kommunala centralorganisationen, och en medlem från miljöministeriet. Detta vejplanudvalg hade till sin hjälp ett tekniskt utskott (teknikerudvalg). Som teknikerudvalgets ordförande fungerade chefen för Vejdirektoratets vägplaneringsavdelning, som dess stän-

diga medlem amtskommunens tekniska chef och som alternerande expertmedlemmar, beroende på behandlade ärenden och områden, olika berörda personer såsom stadsingenjörer etc. Inom Vejdirektoratet, för vilket de ovannämnda utskotten framställde sina förslag, sköttes koordineringen av vägplanerinsavdelningen i form av ett sekretariat, dvs. Vejdiraktoratet har inte officiellt tagit ställning till ifrågavarande planeutkast. I linjeorganisationen är chefen för vägplaneringsavdelningen direkt underställd vägchefen, dvs. generaldirektören.(Observera att organisationen i år har förändrats så, att planeringschefen handhar beredningen av den strategiska planeringen). När skitsen färdigställts publicerade Vejdirektoratet den och bad om utlåtande från olika myndigheter och politiska organ. Bl.a. på grund av den avgivna kritiken och föråldrade antaganden publicerade Vejdirektoratet hösten 1975 alltsomallt 14 alternativa vejplanskitser (/36/ och /37/). Dessa behandlades dock inte här, eftersom de enligt uppgift närmast bör anses som tilläggsinformation för den offentliga debatten.

5.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter

Väglagen av år 1971 förutsätter att varje väghållare bör uppgöra en vägplan för de vägar han upprätthåller. Uppgörandet av skitsen måste ses som en åtgärd, som utgör en del av lagens förverkligande. Den av lagen avsedda vägplanen har dock ej laga följder.

5.2.1 Kommunikation

På sidorna 24 och 25 har planeringsarbetets gång beskrivits såsom uppdelat i tre faser. Utskottsbehandling på amtskommunenivå skedde efter varje dylik fas (under den sista fasen företogs en mellanbehand-

ling). Den centrala kommunikationen skedde just i samband med dessa utskottsbehandlingar. Uppskattningen av finansieringsramen överensstämde med den senaste, hela landet omfattande perspektivplanen. Alla kommuner och amtskommuner hade tillfölle att inlämna sina åtgärdsförslag för behandling i utskotten.

5.2.2 Dokument

Skitsen har presenterats såsom planedokument /47/ i den form den sändes för remiss. Ifrågavarande rapport är inte en officiell handling.

5.3 Tidsperspektiv

5.3.1 Investeringarnas placering i tiden

I planen behandlas investeringar under 15 års tid. Denna tidsrymd är indelad i 5 års perioder. Dessa är 1975-04-01...1980-04-01, 1980-04-01...1985-04-01 och 1985-04-01...1990-04-01.

5.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden

Tidpunkten för effekter och konsekvenser har inte behandlats separat. För identifiering av det s.k. byggnadsbehovet har man på ett centralt sätt använt sig av ett s.k. tillräcklighetsindex som utgångsdata. Det sätt, på vilket olika delfaktorer (såsom underhållskostnader, otillräcklig stoppsikt, bristfällig friktionskoefficient och jämnhet hos beläggningen) beaktas vid uträknandet av indexet, bestämmer implicit den betydelse, som vid olika tidpunkter uppträdande verkningar och konsekvenser givits.

5.4 Regional omfattning och noggrannhet

Skitsen täcker hela landet. Där presenteras vägarna enligt följande klassificering:

- hovedlandeveje
  - motorvägar
  - övriga hovedlandeveje
- övriga vägar i vägnätet av högre klass. Hit hör amtslandeveje, de viktigaste kommunala vägarna samt f.d. hovedlandeveje, som fått sänkt klass.
- primärgatunätet i Köpenhamns kommun.

Amtskommunevis presenteras

- en vägnätsplan
- ett realiseringsprogram
- en behovsvärdering samt
- kommentarer

Vägnätsplanen innehåller en plan i form av en kartpresentation i varierande skala 1:5 000 - 1: 30 000 och en skriftlig beskrivning, där vägarna med lokaliseringsuppgifter uppräknas vägklassvis. I samband härmed förekommer också en karta med ändringen i vägklassificeringen. Realiseringsprogrammet omfattar en förteckning över pågående projekt, femårsvis förteckningar över investeringar utmed olika avsnitt försedda med lokaliseringsdata med enligt 1973 års prisnivå uttryckta kostnadsuppskattningar vägklassvis, samt i vissa fall med uppgifter om investeringens innehåll, investeringarnas sammanlagda investeringsbehov och en karta, där de olika femårsperioderna separerats med hjälp av olika färger. Behovsvärderingen omfattar, utgående från utvärderingsgrunderna, en beskrivning av byggnadsbehoven samt kartor: trafikmängder nu och år 1990, servicenivåkartor för ovannämnda år samt en uppskattning rörande säkerhet och körkomfort i dagens läge. Avsnittet "kommentarer" innehåller eventuella

speciella motiveringar, omnämnande av eventuella divergerande åsikter osv. mellan olika parter. I planen ingår också två översiktskartor i skala 1:500 000.

5.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder

5.5.1 Styrande ramar

Standards och finansieringsramarna har utgjort centrala ramar för planeringen och gjorda val.

Vägarnas funktionella klassificering har utgjort en central utgångspunkt för vägnätsplaneringen. Man har använt sig av fem tätortsklasser och gränsövergångarna för de internationella förbindelserna (E-vägarna) är jämställbara med dem. Detta förfarande bestämmer entydigt huruvida en vägförbindelse hör antingen till klassen "primära trafikförbindelser" eller till klassen "sekundära trafikförbindelser". Med detta som utgångspunkt och genom övervägning har man utfört anpassningen till den verkliga regionstrukturen, topografin, och det existerande vägnätet, vilket resulterat i en plan över vägarnas administrativa klassificering.

En annan central utgångspunkt utgörs av det redan i punkt 2.2.3 beskrivna tillräcklighetsindexet (en mera exakt beskrivning finns i /47/ på sida 54)

Med hjälp av indexet har man plockat fram brister, allt som allt c. 400 olika projekt, vilka sedan har prioriterats och ställts till planeringens förfogande som eventuellt ifrågakommande åtgärder.

Vägtypstandards är i användning fastän de för tillfället är föremål för revidering.

De finansieringsramar, som styr valen, är separat fastställda enligt 1973 års penningvärde för motorvägsinvesteringar och för övriga hovedlandeveje på följande sätt: byggande av motorvägar 450 MDKr/a och övriga vägar 200 MDKr/a under hela planeringsperioden. Enligt tillbudsstående uppgifter har dessa medel inte uppdelats i olika andelar för varje amtskommune, utan Vejdirektoratet har självt, genom att intensivt delta i arbetet, ombesörjt den nödvändiga koordineringen under arbetets gång.

5.5.2 Procedurer i valsituationer

Det har inte funnits uppgifter att tillgå om procedurer i valsituationer.

5.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information

Dataunderlaget omfattar följande uppgifter i huvuddrag:

- väginventering (utredning av rådande tillstånd)
  - överbyggnad och beläggning
    - grundläggningsår, byggnadsår, beläggningsår
    - överbyggnadens sammansättning
    - beläggningens skick
    - överbyggnadens och beläggningens livslängd
    - friktionskoefficient och jämnhet
    - underhållsbehov
  - sektion
    - körbana
    - bankar och körfält
    - cykelvägar
    - vägrenar
    - krypfält

- linjering och längdsnitt
  - horisontala kurvor
  - vertikala kurvor
  - uppförs- och nedförsbackar
- anslutningar och korsningar
  - typ
  - trafikreglering
  - översiktsbild
- övriga uppgifter om olika vägavsnitt
  - stopp- och mötessikt
  - övergångar
  - bebyggelse och anslutningar utefter vägen
  - hastighetsbegränsningar
  - broar och viadukter
  - järnvägskorsningar
  - lokaliseringsdata
- tillräcklighetsindex (såsom ovan beskrivits)
- beskrivning av trafiken
  - genomsnittlig dygntrafik år 1972
  - genomsnittlig dygntrafik år 1990
- amtskommunernas planeringsmaterial
- data om servicenivån
  - HCM-tillämpning i danska förhållanden (/32/)

5.5.4 Motivering av val

I planens avsnitt "Kommentarer" framställs amtskommunevisa motiveringar. Motiven är vanligen presenterade separat för vägnätsplanen och för realiseringsprogrammet.

5.6 Huvuddragen av planens innehåll

5.6.1 Behandling av externa effekter

Av externa effekter har man behandlat - förutom finansieringsramarna, som beror av den ekonomiska

utvecklingen - vägtrafikens utveckling. De utarbetade trafikprognoserna grundar sig i avgörande grad på uppgjorda prognoser över biltäthetens utveckling. Prognosen för bilparken var trendbaserad. Det faktum, att det skedde en skarp förändring i trenden just vid tiden för planens utarbetande, har utgjort en orsak till att skitsens realiseringsprogram är föråldrat.

5.6.2 Behandling av bedömningsgrunder

Alla (dokumenterade) utvecklingsgrunder har utgjort utgångspunkter för skitsens utarbetande, dvs. de har inte utgjort objekt för ifrågavarande planering. Utvecklingsgrunderna har utarbetats vid Vejdirektoratet.

Egentliga utvärderingskriterier är behovskriterier såsom:

- att nödvändiga större förstärkningar av överbyggnader görs före sammanbrott,
- att man måste säkerställa en sådan kapacitet för vägen, att HCM-servicenivån inte under några som helst omständigheter sjunker under C och
- att de vägavsnitt, som har en synnerligen låg säkerhet och komfort, förbättras före år 1990,

Även det har en utvärderingarna styrande betydelse, vilka faktorer man besitter data om vid planeringen. Dataunderlaget är i huvuddrag beskrivet på sidorna 72 och 73.

5.6.3 Behandling av resursernas utvecklande

Behandlas ej.

5.6.4 Behandling av resursernas allokering

Skitsen innehåller den fysiska vägnätsplanen samt dess realiseringsprogram i 5-års perioder, såsom konstaterats förut bl.a. i paragraf 5.4. För underhållets del inskränker sig planen till ett konstaterande i fråga om den årliga finansieringsramen för underhåll av statens vägar. Planen innehåller inte ställningstaganden om vad man mera i detalj ämnar genomföra med hjälp av denna finasiering.

5.6.5 Behandling av medlens utvecklande

Medlens (dvs. väghållarens regleringsmedel och teknologin) utvecklande har inte direkt behandlats i planen. Genom projektplaneringen och kostnadskalkylerna för de i planen ingående projekten har implicita ställningstaganden rörande utvecklandet av medlen kunnat komma med i skitsen.

5.6.6 Användning av medel

Skitsen innehåller ingen planering om hur man skall förverkliga det man planerat göra. Naturligtvis kan detta till vissa delar utläsas av eventuella projektplaner över i programmet inbegripna projekt.

5.6.7 Övrigt

Skitsen utgör fortfarande grund för Vejdirektoratets dagliga beslutsfattande som en fysisk plan som förverkligas i mån av möjlighet. Sålunda är den föråldrad såsom realiseringsprogram, men inte såsom fysisk vägnätsplan för Danmark.

5.7 Finansieringsestimat fram till år 1985

De i Skitsen antagna finasieringsramarna har till följd av energikrisen visat sig vara orealistiska. Uppgifter om nuvarande uppfattningar beträffande finansieringsmöjligheter står ej till förfogande. Ett slags bild av det hela ger det faktum, att investeringarnas andel av totalfinansieringen (underhållet medräknat) mellan åren 1973 och 1976 har sjunkit med 10 %. Skitsens finansieringsram uppgick i 1973 års mynt till 650 MDKr/a. Den minimi-finansieringsram, som användes i en år 1975 utgiven publikation omfattade 14 alternativ, uppgick i 1975 års mynt till 350 MDKr/a.

5.8 Tyngdpunktsområden inom vägnätets utvecklande

Såsom ovan konstaterats, är Skitsen fortfarande aktuell som fysisk vägnätsplan. Kännetecknande för den är det s.k. "stora H:et", dvs. skapandet av ett riksomfattande motorvägsnät som på kartan påminner om bokstaven H.

Utöver, att den aktuella situationen har framtvingat korrigeringar av planens realiseringstakt, har man genomfört justeringar av standarden (t.ex. motorvägsstandards behandlades av parlamentet innevarande år). Som bäst håller man på med en del justeringar av vägarnas administrativa klassificering till följd bl.a. därav, att finansieringsutsikterna för väghållningens del är något olika på amtskommunenivå och på riksnivå.

6
BESKRIVNING AV DEN AKTUELLASTE PLANEN FÖR FINLANDS VÄGHÅLLNING

I detta kapitel behandlas som aktuellaste långsiktiga planering en helhet sammansatt av följande delskeden: a) uppgörande av distriktsvisa stom- och utvecklingsplaner för vägnätet 1973-90 (det sk. projekt 449), b) planering av distriktens underhållspolitik fram till år 1990 och c) uppgörande av vägnätets underhålls- och utvecklingsplan 1978-1990 (förkortn. på finska TYKS). I det följande betecknas dessa delskeden med förkortningarna 449, KP-90 och TYKS samt alla hopslagna med förkortningen PTS-90.

6.1 Organisation

Arbetet påbörjades i form av 449-skedet i november 1974 i en projektorganisation, till en början inom det centrala ämbetsverket som ett förberedande arbete, sedermera på distriktsnivå som ett försöks- och prestationsarbete.
På basis av erhållna erfarenheter frångick man emellertid projektorganisationen i mars 1976 samtidigt som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgav de slutliga planeringsdirektiven för 449. Härvid övergick man till att använda linjeorganisationen. Efter denna förändring deltar bl.a. distriktingenjörerna själva mer än förut i ifrågavarande planering, dvs. arbetet sker under deras direkta överinseende. I praktiken fortsatte arbetsgrupparbetet från projektorganisationens tider som en förberedande verksamhet. Som utomstående sakkunniga deltog i arbetsgrupparbetet representanter för regionsplaneförbunden inom distriktet samt delvis länens planeringssekreterare.

Definieringen av underhållspolitiken, som i egentlig mening påbörjades år 1977, skedde även inom linjeorganisationen.

TYKS, som på riksplanet sammanjämkar de distriktsvisa långsiktiga planerna och som pågår som bäst, sker tillsvidare som team-arbete så, att däri deltar såväl linjeorganisationens beslutsfattare som trafikministeriets representant.

6.2 Position i planeringssystemet och styrningseffekter

PTS-90 utgör den mest dokumenterade delen av den aktuellaste strategiska planeringen inom väghållningen. Däri presenteras principiella lösningar avseende vägnätet och väghållningsåtgärder grovt tidsförlagda från planeringstidpunkten 10 - 15 år framöver. PTS-90 är avsedd att utgöra en grund vid uppgörandet av projektförteckningar för åtgärdsprogram (dvs. 5-årsprogram). Utgångspunkter för PTS-90 har varit

- de mål för väghållningen, som framlagts i översiktsplanen för trafikministeriets förvaltningssektor åren 1976 - 80 och
- en uppskattning av den finansiering, som åren 1976 - 90 sannolikt anvisas för väghållningsändamål.

6.2.1 Kommunikation

I förberedelserna för den långsiktiga planering, som under åren 1974-75 företogs inom det centrala ämbetsverket, deltog representanter för en del distrikt. Under det förberedande skedet hölls i

ärendet förhandlingsdagar, under vilka tillfälle bjöds för en vidlyftig inre kontakthållning inom vägverket. Som en viktig del av det förberedande skedet utförde man i ett vägdistrikt ifrågavarande planering på prov.

Under det egentliga planeringsskedet deltog i arbetet representanter för regionplaneförbunden, såsom ovan konstaterats. Med kommuner och övriga myndigheter höll man kontakt på ett sätt, som i någon mån varierade beroende på vägdistrikt. I de flesta vägdistrikten har det utvecklats en kontakthållningspraxis med kommuner och andra parter. Till största delen skedde den egentliga kontakthållningen under planeringsarbetet i enlighet med denna invanda praxis. Emellertid underhandlade i vissa vägdistrikt bl.a. distriktingenjörerna även skilt bl.a. med kommunernas ledande personer. Inom flera områden underhandlade vägdistriktets representanter även med ansvariga planerare inom områdets kommuner om vid planeringen framkomna frågor. Efter det att 449-planerna färdigställts distribuerades de en stor skara parter till kännedom och därvid gavs samtidigt dem som ville tillfälle att ge sitt utlåtande.

Under TYKS-skedet deltar i arbetet en representant för trafikministeriet. Emellertid deltar ej tillsvidare någon representant för finans- eller arbetskraftsministerierna i detta arbetsskede.

6.2.2 Dokument

Eftersom den aktuellaste långsiktiga planeringen i Finland pågår som bäst, står de slutliga planeringsdokumenten ännu ej till förfogande. Hittills

har man publicerat endast 449-rapporterna, dvs. de distriktsvisa stom- och utvecklingsplanerna för vägnätet. Dessas antal är totalt 13 st., av vilka tre ingår i källförteckningen (/80/; /113/ och /114/).

Varken de distriktsvisa stom- och utvecklingsplanerna för vägnätet eller den i sinom tid färdigblivande underhålls- och utvecklingsplanen för vägnätet (i Finland) är bindande dokument, ej heller har de några rättsliga verkningar. Visserligen kan de ha verklig inverkan på officiella plandokument.

6.3 Tidsperspektiv

6.3.1 Investeringarnas placering i tiden

I alla skeden av PTS-90 granskar man åtgärder, vars verkställande avses bli igångsatt före år 1990. Granskningen har i 449-skedet skett i två perioder så, att den första perioden omfattar de åtgärder som skall igångsättas senast under åren 1978-83 och den andra dem som skall påbörjas 1984-90. I en del vägdistrikt skedde uppdelningen i perioder så, att den första perioden motsvarade det åtgärdsprogram för åren 1979-83, som publiceras samtidigt som planen.

6.3.2 Effekters och konsekvensers placering i tiden

Tillståndet inom väghållningen liksom även eventuellt ifrågakommande åtgärders effekt har alltid bedömts i vissa tvärsnittssituationer. Som sådana har använts det sk. nuläget (beroende på vägdistrikt början av år 1976, 1977 eller 1978) och varje studerad

periods sluttidpunkt.

Då ifrågavarande tillstånd bedömts vid sagda tidpunkter, har man i var och en bedömningssituation fäst uppmärksamhet just vid de effekter och konsekvenser, som bedömarna har ansett vara beaktansvärda med hänsyn till planerings- och bedömningsdirektiven och det tillgängliga dataunderlaget. Eftersom man i planerings- och bedömningsdirektiven ej ansett det vara nödvändigt att framlägga något systematiskt sätt att granska effekters och konsekvensers förläggning i tiden, är det uppenbart att det i praktiken har uppträtt distriktsvisa skillnader. Beträffande en del - speciellt de största - projekten har man haft tillgång till olika trafikekonomiska kalkyler, i vilka man i mån av möjlighet fäst uppmärksamhet vid kostnadseffekterna under projektets teknisk-ekonomiska livslängd.

6.4 Regional omfattning och noggrannhet

PTS-90 avser samtliga vägar som hör till väg- och vattenbyggnadsverkets väghållningsansvar.

I 449-skedet varierade kartframställningarnas skala mellan 1:400 000 och 1:800 000. I de flesta vägdistrikts 449-plan visas på karta de projekt, vars kostnader uppskattas överstiga 1 Mmk. Beträffande projekt mindre än detta eller ej särskilda projekt presenteras det uppskattade finansieringsbehovet periodvis. I KP-90 använder man sig ej av kartframställning. Planeringsområde för TYKS är hela riket (exklusive Ålands självstyrelsesamhälle). Till följd av att detta planeringsskede är på hälft är frågan om den slutliga noggrannhetsgraden ännu öppen.

6.5 Kriterier för val och bedömning av åtgärder

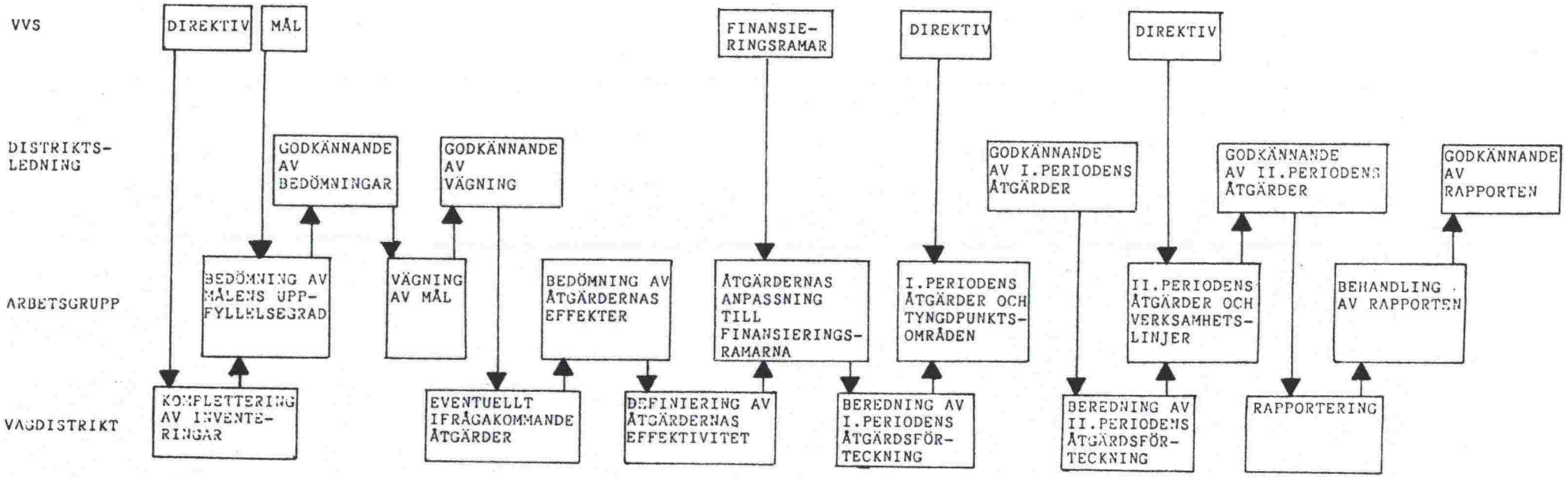
6.5.1 Styrande ramar

Beträffande standardisering utgjordes arbetets utgångspunkter av grunderna för vägars funktionella klassificering, vägtypsnormerna samt såväl kvantitativa standards som effektivitetsstandards. Klarast framkom dessas inverkan genom åtgärdernas kostnadsbedömningar.(I detta sammanhang är det skäl att konstatera, att de under planeringsprocessen uppgjorda planerings- och bedömningskriterierna jämte dessas korrigeringar innehöll en betydande mängd sådana preciseringar av bedömningskriterierna, som kan jämföras med standardisering).

En väsentlig utgångspunkt, som strikt följdes, utgjordes av bedömningarna av den sannolika finansieringen. Dessa uttrycktes för planeringsperiodens första del i form av en enda, uttryckligen som sannolik bedömd finasnieringskvot för väghållningen, och för planeringsintervallets senare del i form av två finansieringsramar, av vilka den mindre bedömts sannolik och den större dimensionerats som en maximalfinansieringsram. Sagda hela vägverket avseende finansieringskvoter uppdelades i distriktsvisa andelar, som utgjorde utgångspunkter vid uppgörandet av vägdistriktsvisa planer.

6.5.2 Procedurer i valsituationer

I figur 5 nedan visas huvudskedena i det förfarande som tillämpades vid 449.



Figur 5: 449-processens huvudskeden

Under 449-skedet var ur valsynpunkt det kritiska förfarandet det, vilket beslutsfattarna i linjeorganisationen tillämpade då de fattade sitt avgörande. Noggrannt taget förekom det säkert distriktsvisa skillnader med hänsyn till tillämpat förfarande, men som typisk kan man anse en situation, vari distriktsingenjören hade vetskap om den uppfattning som den förberedande arbetsgruppen hade bildat sig beträffande de inom finansieringsramen ifrågakommande, dvs. de effektivaste åtgärderna.

Det förfarande som den förberedande gruppen tillämpade grundade sig i enligthet med de av det centrala ämbetsverket avgivna planeringsdirektiven på en bedömning av effektiviteten i form av den förändring av målens uppfyllelsegrad, som kan erhållas medelst en resursenhet. Den förberedande arbetsgruppens bedömningsförfarande hade följande förlopp:

- studerande av det material som förberetts som bedömningsunderlag,

- enligt bedömningsdirektiven genomgång av däri framlagda frågor, protokollföring av missförhållanden i vägnätet, överenskommande av de åtgärder, genom vilka missförhållandena kunde avlägsnas,

- översiktlig diskussion, varvid överenskoms om eventuella kompletteringar ovh preciseringar av materialet och om preciseringar av bedömningsgrunderna,

- medlemsvis bildande av uppfattning om vart och ett måls uppfyllelsegrad i begynnelsesituationen och vid planeringsperiodens slut och

- överenskommande av gruppens uppfattning efter diskussion utgående från medlemmarnas personliga uppfattningar.

Under TYKS-processen tillämpade förfaringssätt har ej ännu slutligt utkristalliserats.

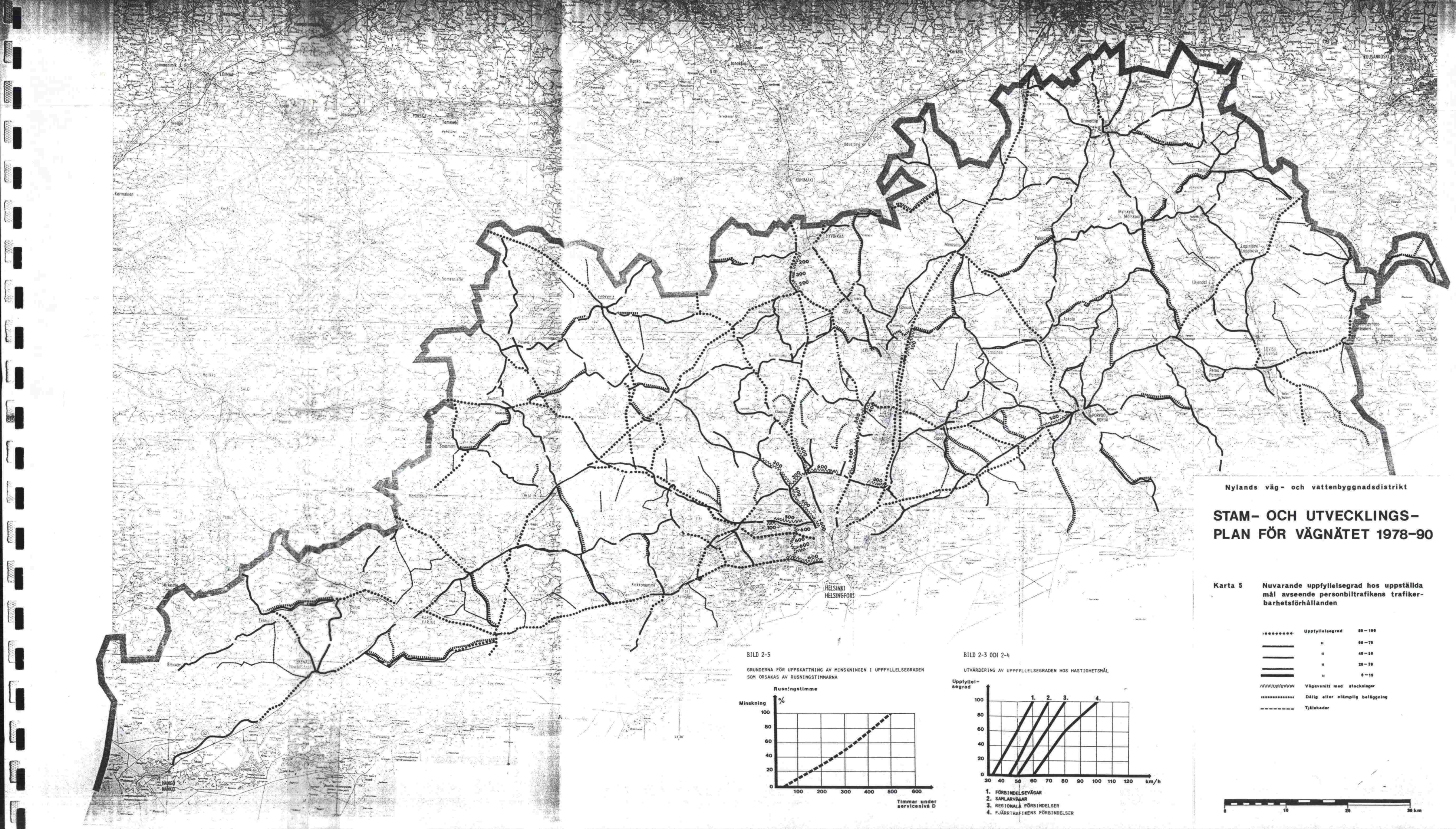
6.5.3 Som bedömningsunderlag presenterad information

Inom 449 gjorde man för bedömningen av vart och ett måls uppfyllelsegrad upp en eller flera kartor, på vilka man visade väsentliga på bedömningen av uppfyllelsegraden inverkande data. Dels baserade sig dessa kartor på tillgängliga inventeringsdata och dels på intervjuer med sådana personer, som kunde anses känna till ifrågavarande frågor. Dataunderlaget för bedömningen presenteras i bilaga 3. På nästa sida visas en exempelkarta ur Nylands vägdistrikts 449-plan.

6.5.4 Motivering av val

Det planeringsförfarande som tillämpats i 449, siktar till möjligast effektivt bruk av begränsade resurser på ett målmedvetet sätt. Sålunda utgörs de allmänna grunderna för träffade val dels av ovannämnda strävan till ett möjligast effektivt utnyttjande av resurserna och dels av erfarenheten och vetandet bakom den ansvariga linjeorganisationens beslutsfattande och beredningen av detta. I de egentliga plandokumenten framläggs på ett för en utomstående kontrollerbart sätt, hur man med beaktande av ovanstående har kommit fram till sin uppfattning om de åtgärder, som verkställda möjligast effektivt skulle säkerställa ett uppnående av uppställda mål.

I de projektvisa motiveringar, som framläggs i 449-dokumenten, förekommer det distriktsvisa skill-



Nylands väg- och vattenbyggnadsdistrikt

STAM- OCH UTVECKLINGS-PLAN FÖR VÄGNÄTET 1978-90

Karta 5 **Nuvarande uppfyllelsegrad hos uppställda mål avseende personbiltrafikens trafikerbarhetsförhållanden**

	Uppfyllelsegrad	80 – 100
	"	60 – 79
	"	40 – 59
	"	20 – 39
	"	0 – 19
	Vägavsnitt med stockning	
	Dålig eller olämplig beläggning	
	Tjälskador	

0 10 20 30 km

BILD 2-5

GRUNDERNA FÖR UPPSKATTNING AV MINSKNINGEN I UPPFYLLELSEGRADEN SOM ORSAKAS AV RUSNINGSTIMMARNA

BILD 2-3 OCH 2-4

UTVÄRDERING AV UPPFYLLELSEGRADEN HOS HASTIGHETSMÅL

1. FÖRBINDELSEVÄGAR
2. SAMLARVÄGAR
3. REGIONALA FÖRBINDELSER
4. FJÄRRTRAFIKENS FÖRBINDELSER

nader. På grund av ifrågavarande planeringsskedes natur har man ej på långt när avseende samtliga projekt framlagt projektvisa motiveringar. Bland projektvisa motiveringar må som exempel nämnas följande plock:"Flyttar infartstrafiken bort från ett trångt gatuavsnitt med en viktbegränsad bro", "Beläggningen söndras", "Möjliggör förverkligande av stadsplanen", "Ytterst stor risk för tjälskador", "Rutt för torvtransport" och "Industriområde bortom riksväg".

6.6 Huvuddragen av planens innehåll

I det följande behandlas endast 449, eftersom såväl TYKS som KP-90 ännu är delvis ofullbordade.

6.6.1 Behandling av externa effekter

I det material, som använts som grund för bedömning av målens uppfyllelsegrad, finns det en mängd data om externa effekter (bilaga 3). Sådana är bl.a. uppgifter om trafikmängdernas utveckling, markanvändningen och kommunernas planer. I samband med inbördes vägning av målen har det varit möjligt att beakta eventuellt inträffande förändringar hos värderingarna. Detta torde dock ha skett på ett mindre systematiskt sätt. Ej heller har väghållningens teknologi ansetts höra till åtgärdernas målområde, utan den har ansetts vara en extern faktor som man ej försökt påverka. Finasieringsramarna, som på ett väsentligt sätt har styrt arbetet har även ansetts vara externa faktorer, dock så, att det beslutsfattande som berör dem, av den långsiktiga planeringen skulle erhålla möjligast goda och användbara uppgifter som övervägningsunderlag.

6.6.2 Behandling av bedömningsgrunder

Utgångspunkten för hela PTS-90 har utgjorts av de mål för väghållningen, som framläggs i den översiktliga planen för trafikministeriets förvaltningsgren för åren 1976-80. Förrän den distriktsvisa planeringen påbörjades preciserade och uttolkade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med trafikministeriets representant ovannämnda mål så att man erhöll sk. mål av nivå II, som skall beaktas i samband med den aktuella planeringen. Dessa såväl som deras förverkligande säkerställande underordnade mål (sk. mål av nivå III) framläggs i bilaga 3.

För varje mål av nivå III uppgjordes inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett sk. bedömningsformulär, dvs. ett direktiv för bedömning av ifrågavarande måls uppfyllelsegrad. I dessa direktiv framlades:

- en uttolkning av målet,
- datamaterial behövligt som grund för behandling av målet,
- utredningar behövliga för bedömning av målets uppfyllelsegrad. I samband med dessa utredningar överenskom man på förhand om ett enhetligt sätt att uttrycka bedömningarna (såväl orduttryck som dessa motsvarande kvantitativa mått) dvs. om sk. normering och
- bedömning av målets uppfyllelsegrad eller det rekommenderade förfarandet för åsiktsbildning.

Det bör noteras, att man med dessa bedömningsdirektiv ej tvingade vägdistrikten att tillämpa exakt samma bedömningsgrunder men att man strävade till enhetliga sådana.

I samband med den distriktsvisa planeringen har man utgående från erhållna erfarenheter förenklat de uppställda målen för TYKS-skedet. I sin nuvarande form är de uppställda målen följande:

- tryggande och utvecklande av motorfordonstrafikens trafikförhållanden,
- tryggande och utvecklande av vägförhållanden som fyller den tunga trafikens särkrav,
- befrämjande av motorfordonstrafikens säkerhet,
- befrämjande av den lätta trafikens säkerhet och trafikförhållanden,
- tryggande och utvecklande av det allmänna vägnätets utsträckning och förbindelseförmåga,
- de allmänna vägarnas samklang med general-, och stads- och byggnadsplaner,
- minimering av vägnätets, trafikens och väghållningens miljöskadande verkningar och
- vägnätets förmånlighet ur väghållarsynpunkt.

6.6.3 Behandling av resursernas utvecklande

Utvecklandet av resurserna betjänas av den tillämpade praxis, enligt vilken granskningen av det andra planeringsintervallet utfördes inom två finansieringsramar.

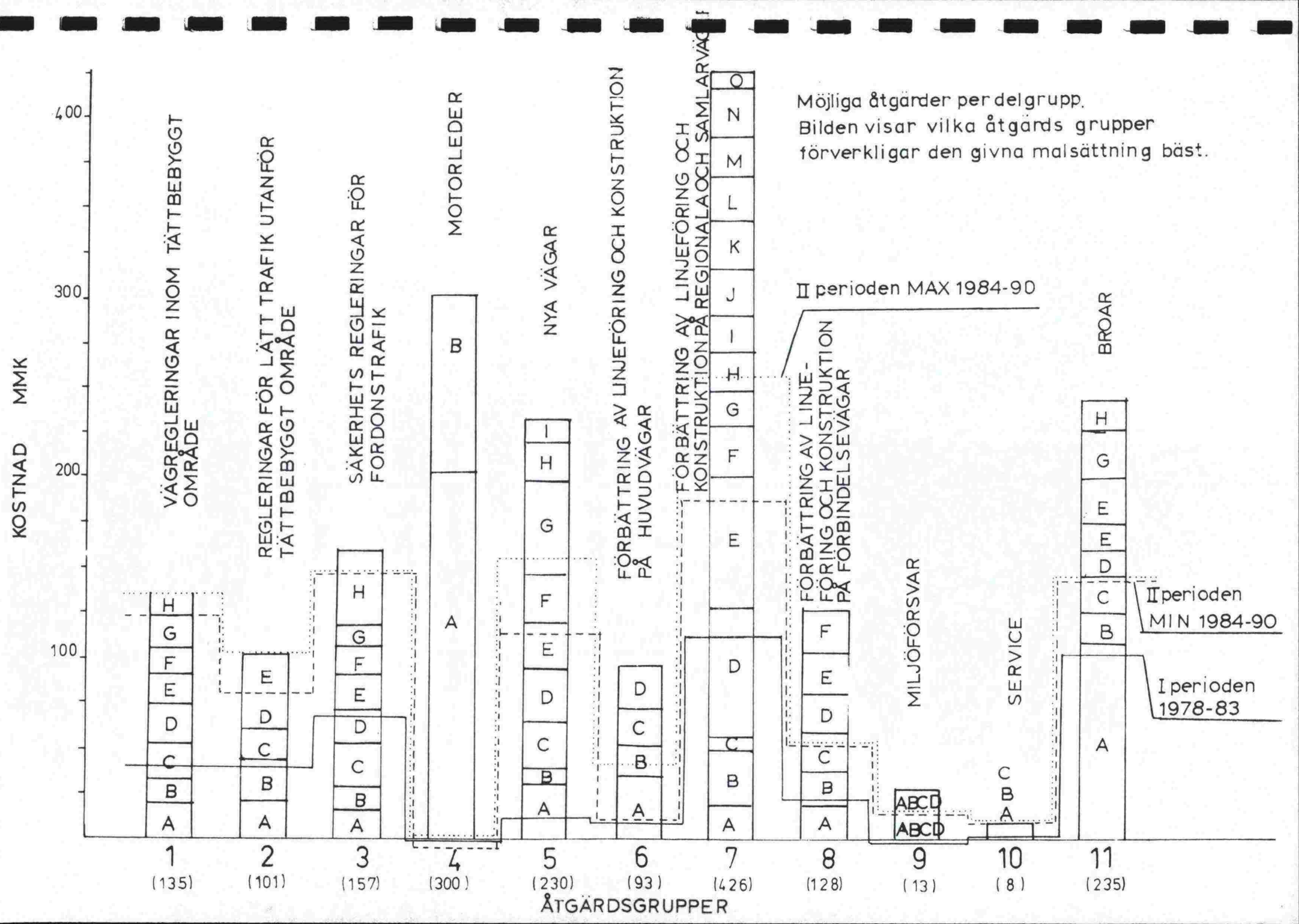
Utvecklandet av resurserna har behandlats i 449, dock närmast bara indirekt. Då totalfinansieringsramen har delats i delar, har man på central ämbetsverksnivå gjort överväganden angående resursernas utvecklande.

6.6.4 Behandling av resursernas allokering

När väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ledningsgrupp beslöt om finansieringsramarna gjorde man för hela

rikets del en fördelning mellan byggande och underhåll. Vid bedömning av underhållets andel utgjordes en utgångspunkt av dess årliga genomsnittstillväxt på 2-3 %. Resurserna allokerades vägdistriktsvis så, att underhållsandelarna fördelade sig hart när i samma proportion som vägdistriktens framställningar under föregående programmeringsrond. För byggandets del uppnådde man de tillämpade andelarna så, att ungefär 20 % av byggandets totalfinansiering fördelades jämnt mellan vägdistrikten och resten i proportion till C-standarden i den år 1972 gjorda utredningen av väghållningens behov (/104/) (C-standarden motsvarar den nuvarande servicenivån som nedsatts enligt prövning, /104/ s. 3).

För allokering av resurserna uppdelade man i samband med den distriktsvisa planeringen de ifrågakommande åtgärderna, som omfattade inalles 11 åtgärdstyper, i med hänsyn till bedömningens behärskande lämpliga undergrupper A, B, C osv. För dessa undergruppers del gjorde man en bedömning av förändringen hos målens uppfyllelsegrad i en situation, där ingen av ifrågavarande åtgärder skulle vidtas, i jämförelse med en situation, där de studerade åtgärderna skulle realiseras. Utgående från detta bedömde man åtgärdsgruppernas effektivitet. Åtgärdsräckornas brytningspunkter bestämdes i princip enligt ett sådant kriterium, att den minst effektiva av de medkommande åtgärderna skulle vara effektivare än den effektivaste av de åtgärder, som inom ramen för den givna finansieringsramen ej skulle realiseras. Figur 6 i det följande exemplifierar det använda förfarandet (exemplet härrör från Åbo vägdistrikt, /113/ s. 24).


KOSTNAD MMK
400
300
200
100
VÄGREGLERINGAR INOM TÄTTBEBYGGT OMRÅDE
REGLERINGAR FÖR LÄTT TRAFIK UTANFÖR TÄTTBEBYGGT OMRÅDE
SÄKERHETS REGLERINGAR FÖR FORDONSTRAFIK
MOTORLEDER
NYA VÄGAR
FÖRBÄTTRING AV LINJEFÖRING OCH KONSTRUKTION PÅ HUVUDVÄGAR
FÖRBÄTTRING AV LINJEFÖRING OCH KONSTRUKTION PÅ REGIONALA OCH SAMLARVÄGAR
FÖRBÄTTRING AV LINJE-FÖRING OCH KONSTRUKTION PÅ FÖRBINDELSEVÄGAR
MILJÖFÖRSVAR
SERVICE
BROAR
Möjliga åtgärder per delgrupp.
Bilden visar vilka åtgärds grupper förverkligar den givna malsättning bäst.
II perioden MAX 1984-90
II perioden MIN 1984-90
I perioden 1978-83
1 (135)
2 (101)
3 (157)
4 (300)
5 (230)
6 (93)
7 (426)
8 (128)
9 (13)
10 (8)
11 (235)
ÅTGÄRDSGRUPPER

6.6.5 Behandling av medlens utvecklande

Frågan om utvecklandet av väghållningsteknologin och regleringsmedlen var i 449 ej föremål för särskilt studium.

6.6.6 Användning av medel

Till följd av den tillämpade långsiktiga planeringens natur har det egentligen ej varit föremål för granskning, h u r man ämnar förverkliga det man planerat. Naturligtvis har man avseende ett betydande antal av de studerade projekten haft projektvisa planer eller planutkast att tillgå.

6.6.7 Övrigt

I den som bäst pågående TYKS-processen sammanjämkas den närmast på byggande inriktade 449:an och resultaten av underhållets långsiktiga planering till en riksomfattande väghållningsplan. Det är möjligt, att man redan i detta skede kommer att utföra även kompletterande planering med hänsyn till distriktsvis behandling. Närmast berör detta den planering som avser utvecklandet av resurser och medel.

6.7 Finansieringsestimat fram till år 1990

I tabell 4 nedan visas väghållningens finansiering i enlighet med i 449 använda finansieringsramar. Enligt nuvarande utsikter torde den sannolika finansieringen ej underskridas.

Tabell 4: 449, investeringsfinansieringens fördelning på åtgärdsgrupper 1978-1990 (Tr-index 215)

	Finansieringens allokering				
	1978-1983	1984-1990		I genomsnitt per år 1978-1990	Föregående i %
	Mmk	Sannolik	+ Ökning av maximum		
Tätortsanordningar	364	255	+ 69	53	7,7
Omfartsvägar	200	332	+ 93	48	7,0
Vägar för lätt trafik	254	272	+ 32	43	6,3
Säkerhetsanordningar	265	313	+ 39	47	6,9
Motorledsprojekt	54	128	+ 357	42	6,2
Nya förbindelser	127	234	+ 161	40	5,9
Förbättringar av linjeföring och struktur	1465	2067	+ 869	339	49,7
Broar	405	371	+ 45	63	9,3
Övriga byggåtgärder	20	64	+ 10	7	1,0
Byggande sammanlagt	3154	4063	+ 1675	682	100,0
Underhåll + planering	4340	5664	+ 85	776	53
Väghållning sammanlagt	7494	9700	+ 1760	1458	100

6.8 Tyngdpunktsområden för vägnätets utvecklande

På grund av att planeringsskedet är på hälft kan ingenting slutgiltigt sägas beträffande tyngdpunktsområdena. Uppenbart är, att en anpassning till trånga finansieringsramar tar sig uttryck närmast i en dragning mot "relativt små men verkningsfulla" åtgärder, medan man ej längre har råd med "stora men verkningsfulla" projekt.

7 SLUTORD

Att jämföra olika länders långsiktiga planer är svårt och farligt. Fastän man i princip kunde tänkas komma överens om ett antal jämförelsekriterier (t.ex. inverkningsgrad, effektivitet, framgång vid minskning av osäkerheten, informationsgrad etc.), så återgår de ändå i sista hand till kriterierna för "ett bättre beslutsfattande". Härvid vore man tvungen att svara på frågan:"Ur vems synpunkt bättre?". I detta hänseende skulle man vid olika tidpunkter och i olika länder på denna fråga erhålla troligtvis mycket motsägande svar. En del av de aktuellaste uppfattningarna framläggs i punkt 2.4.

Givetvis kunde man tänka sig, att en utvärderande granskning skulle utföras ur någon annan synvinkel än deras, som saken berört eller berör. Eftersom utredaren här ej känt till någon sådan utomstående objektiv auktoritet, ur vars synvinkel granskningen kunde utföras, återstår det inget annat alternativ än att jämföra olika objekt ur undersökarens egen synvinkel. En utomstående, som ej har några till ärendet anslutna syftemål, kan i alla fall ej vara intresserad av ärendet annat än av nyfikenhet. Varpå har således undersökarens personliga nyfikenhet inriktats, vad har varit iögonenfallande?

I Sverige är det intressanta med den långsiktiga planeringens erfarenheter det, hur kommunikationen om åtgärders effekter uppkommer.

Det intressanta med de norska erfarenheterna av långsiktig planering är, hur diskussioner vid rätt tidpunkt på rätta ställen leder till att även verkställningsviljan mognar.

De danska erfarenheterna beträffande långsiktig planering är intressanta därvidlag, att de klarar sig med så ringa pappersmängd.

LITTERATURFÖRTECKNING

SVENSKT MATERIAL

/1/ Dubois, Paul:
"Långsiktig vägplanering i några västeuropeiska länder", Tekniska avdelningen, Sektionen för översiktig vägplanering, Stockholm 1975

/2/ Granberg F & Lundin C:
"Långtidsplanering, Statens vägverk, Stockholm 1968

/3/ Kommunikationsdepartementet:
"Kommunal och enskild väghållning", Göteborgs Offsettryckeri Ab, Stockholm 1974

/4/ Statens planverk:
"Stadens trafiknät, bussen". Rapport nr 33, del 2
LiberTryck, Stockholm 1976

/5/ Statens planverk:
"Stadens trafiknät, cykeln". Rapport nr 33, del 1
Offsetcenter Ab, Uppsala 1975

/6/ Statens planverk:
"Stadens trafiknät, fotgängaren". Rapport nr 33, del 3
Offsetcenter Ab, Uppsala 1975

/7/ Statens Vägverks brev till samtliga vägförvaltningar:
"Revidering av investeringsplaner för byggande av stats- och statskommunvägar (3 bilagor)
Stockholm 1976-11-11

/8/ Statens Vägverk:
"Angelägenhetsbedömning av vägprojekt".
1976-12 DA121

/9/ Statens Vägverk:
"Angelägenhetsbedömning av vägprojekt".
När-Tryck, Stockholm 1977

/10/ Statens Vägverk:
"Femårsplan, drift 1976-1980".
75-12 DD123

/11/ Statens Vägverk:
"Fördelningsplan för tilldelning under åren 1976-1980 av medel från anslaget till bidrag till byggande av kommunala vägar och gator".

/12/ Statens Vägverk:
"Handläggarkonferens östra samrådsområdet. Disposition av perspektivplaneringsdelen".
1977-03-15

/13/ Statens Vägverk:
"Långtidsplan 1976-85 för byggande av länsvägar".
1976-02 DA126

/14/ Statens Vägverk:
"Långtidsplan 1976-85 för byggande av riksvägar".
1976-12 DA125

/15/ Statens Vägverk:
"Långtidsplanläggning av allmänna vägar".

/16/ Statens Vägverk:
"Planerad forsknings- och utvecklingsverksamhet 1977" (FoU-plan 1977)

/17/ Statens Vägverk:
"En planeringsmodell för det framtida vägplaneringssystemet".
1976-05-24

/18/ Statens Vägverk:
"Programbudget".
Petita 1977/78

/19/ Statens Vägverk:
"Revidering av investeringsplaner för byggande av stats- och statskommunvägar"(2 underbilagor).

/20/ Statens Vägverk:
"Revidering av investeringsplaner för byggande av stats- och statskommunvägar"(2 underbilagor).
1976-10-08

/21/ Statens Vägverk:
"Underlagsmaterial inför planeringskonferenser"
(5 underbilagor).
1977-01-04

/22/ Statens Vägverk:
"Visuell presentation. Del ur presentationsmetodik vid vägprojektering".1977-04 DP117

/23/ Statens Vägverk:
"Vägindelninsfrågan".

/24/ Statens Vägverk:
"Vägplanering. Betänkande av kommittén för den långsiktiga vägplaneringen" SOU 1975:85-86
Stockholm 1976-02-11

/25/ Statens Vägverk:
"Vägverkets långtidsplanering".
1976-10-25

/26/ Statens Vägverk:
"Vägplaneringen i samhällsplaneringen".
1976-05-24

/27/ Statens Vägverk:
"Vägverkets planeringssystem".
1977-04-28

/28/ Vägplanering:
"Betänkande av kommittén för den långsiktiga vägplaneringen". SOU 1975:85
Stockholm 1975

/29/ Vägplanering:
"Bilagor". SOU 1975:85
Stockholm 1975

/30/ "Vägplan 1970, Betänkande avgivet av vägplaneutredningen".
Stockholm 1969

/31/ "Vägplan 1970, Bilaga".
Stockholm 1969

DANSKT MATERIAL

/32/ Rørbech, Jens:
"Danske 2-sporede landevejes kapacitets- og serviceniveauforhold", Danmarks Tekniske Højskole Instituttet for vejbygning trafikteknik og byplanlægning, 1970

/33/ Vejdatalaboratoriet:
"Calibrating traffic models." Rapport 19, 1976
Baurs offset 11-1976

/34/ Vejdatalaboratoriet:
"Kollektiv transport eller bil i bytrafik - et mikroanalytisk studie". Rapport 20, 1976

/35/ Vejdirektoratet:
"Administrativ inddeling af veje i Danmark".
Köpenhamn 1977

/36/ Vejdirektoratet:
"Alternative Vejplanskitser for perioden 1975-90"
1976

/37/ Vejdirektoratet:
"Alternative Vejplanskitser for perioden 1975-90"
Kortbilag, 1975

/37/ Vejdirektoratet:
Budgetmodeller
Köpenhamn 1977

/38/ Vejdirektoratet:
"Danmarks motorvejsnet - trinvis udbygning?"
Köpenhamn 1977

/39/ Vejdirektoratet:
"Forslag til et planlægningssystem for vedligeholdensen af hovedlandevejsnettet".
September 1976

/40/ Vejdirektoratet:
"Forslag til vej- og stitypekatalog med bilag".
Köpenhamn 1977

/41/ Vejdirektoratet:
"Laboratory of road data processing".
tpa reklame a/s, Köpenhamn

/42/ Vejdirektoratet:
"Noget om de værktøjer som VDL-SV-SSV kan tilbyde de tekniske forvaltninger, 1976

/43/ Vejdirektoratet:
"Notat vedrørende struktur og principper for Vejdirektoratets langtidsplanarbejde og principper for Vejdirektoratets langtidsplanarbejde".
Köpenhamn 1977

/44/ Vejdirektoratet:
"Pilotstudium vedrørende en amtstrafikmodel for Nordjyllands, Århus og Sønderjyllands amtskommuner". 1977

/45/ Vejdirektoratet:
"Prioriteringsundersøgelse for nye hovedlandevejsarbejder 1977/78". 1976

/46/ Vejdirektoratet:
"Service- og konsulentydelser".
Baurs offset 1977

/47/ Vejdirektoratet:
"Skitse til Vejplan for perioden 1975-90". 1974

/48/ Vejdirektoratet:
"Systembeskrivelse af vejplanprocessen".
Köpenhamn 1976

/49/ Vejdirektoratet:
"Tilladte akseltryk".

/50/ Vejdirektoratet:
"Trafikøkonomisk vurdering. Prioriteringsundersøgelse for nye hovedlandevejsarbejder 1977/78".
Januari 1977

/51/ Vejdirektoratet:
"Trinvis udbygning af motorveje i "det lille H".
Köpenhamn 1976

/52/ Vejdirektoratet:
"Vejdatalaboratoriet".

/53/ Vejdirektoratet:
"Vej- og Stitypekatalog, vejledning med eksempelsamling".
Köpenhamn 1977

NORSKT MATERIAL

/54/ Finansdepartementet:
"Langtidsprogrammet 1978-1981. St.meld.nr. 75 (1976-77)".

/55/ Samferdsel:
"Langtidsplan og rullering av NVP 1978-81 og 1982-85". 1977

/56/ Samferdsel:
"Utsyn over Norsk veiplan". 1977

/57/ Samferdseldepartementet:
"Om Norsk vegplan 1978-81. St.meld.nr. 86 (1976-77)".

/58/ Vegdirektoratet:
"Hovedplan, innhold og presentasjon".
Mars 1976

/59/ Vegdirektoratet:
"Langtidsplan for statens vegvesen. Norsk vegplan 1978-85, del 1". 1976

/60/ Vegdirektoratet:
"Melding nr 49/75, rullering av norsk vegplan 1978-81 og 1982-85". Oslo 31.1.1975
Liitteet:
- Parsellvis behovs- og investeringsprogram 1978-81 og 1982-85
- Vedlikeholdsprogram 1978-81. Ordinært vedlikehold
- Program for fornyelse av bituminøse dekker
- Vegvedlikeholdsprogram 1978-81. Driftstiltak

/61/ Vegdirektoratet:
"Norsk vegplan: Innstilling fra Vegplankomiteen 1, Oppnevnt ved kongelig resolusjon av 14. Juni 1964".

/62/ Vegdirektoratet:
"Norsk Vegplan: Innstilling fra Vegplankomiteen 2, Oppnevnt ved kongelig resolusjon av 14. Juni 1964".

/63/ Vegdirektoratet:
"Oversikt over Vegdirektoratets organisasjon". 1977

/64/ Vegdirektoratet:
"Skisse til tidsskjema for langtidsplanarbeidet i vegvesenet i perioden 1977-1981". 3.5.1977

/65/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Om sammenlikning av vegprosjekter", Informasjon 3, Oslo 1974

/66/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Kollektiv Nærtrafikk", Informasjon 4, Oslo 1974

/67/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Parkering i Sentrum", Informasjon 5, Oslo 1974

/68/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Planlegging i de lokale vegplan-utvelg", Retningslinjer 1, Oslo 1973

/69/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Problemanalyse", Retningslinjer 2, Oslo 1973

/70/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Sammenlikningsmetoder", Retningslinjer 5, Oslo 1973

/71/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Utbedring av Vegnett", Informasjon 6, Oslo 1974

/72/ Vegdirektoratet:
"Vegplan II: Vegplankostnader",
Retningslinjer 3, Oslo 1973

ÖVRIGT MATERIAL

/73/ NKTF: "Langsiktige beslutninger i transport-sektoren". Oslo 1976

/74/ NVF: "Vägnätsplanering på riksnivå". Seminarium på Hanaholmen 9.10.1975, Helsingfors 1976

SENARE ERHÅLLET MATERIAL

/76/ Utvalget for Norsk Samferdselsplan:
"Jernbanenett og jernbanetransport, Vedlegg til Norsk Samferdselsplan", NOU 1977:30 B,
Oslo, 1977

/77/ Utvalget for Norsk Samferdselsplan:
"Norsk Samferdselplan", NOU 1977:30A,
Oslo, 1977

/78/ Vegplanutvalget for byer och tettsteder:
"Lokale vegplaner, Vedlegg til Norsk Vegplan II",
NOU 1977:40B,
Oslo 1977

/79/ Vegplanutvalget for byer og tettsteder:
"Norsk Vegplan II, Trafikk og Bymiljø",
NOU 1977:40A,
Oslo 1977

FINSKT MATERIAL

/80/ Kainuun piirin tieverkon runko- ja kehittämissuunnitelma 1978-1990. Elokuu 1977

/81/ Kulkulaitoskomitean mietintö, Komiteanmietintö 1921:4, Helsinki 1971

/82/ Kulkulaitoskomitean mietintö, Komiteanmietintö 1933:10, Helsinki 1933

/83/ Netherlands Engineering Consultants (NEDECO): Tutkimus kuljetustoiminnasta Suomessa. Liiteosa IV. Tiestö ja tieliikenne. Helsinki 1968

/84/ Niskala, M.: Tieliikenne ja yleisten teiden rakentaminen. Tielehti 9/1965

/85/ Parlamentaarisen liikennekomitean osamietintö III - Liikennemuotojen välinen työnjako. Komiteanmietintö 1975:10. Helsinki 1975

/86/ Parlamentaarisen liikennekomitean osamietintö IV - Liikenneverkkojen kehittäminen. Liikennealan hallinnon kehittäminen. Komiteanmietintö 1975:66. Helsinki 1975.

/87/ Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomitean mietintö. Komiteanmietintö 1928:7, Helsinki 1928

/88/ Skogström, V.: Valtakunnallisen tieverkon kehittäminen. Tielehti 1/1966

/89/ Söderlund, J.: Tieverkon runko- ja kehittämissuunnitelma 1978-90. Tielehti 4-5/1977

/90/ Tielait. Pieni lakisarja n:o 38. Valtion Painatuskeskus, Helsinki 1975

/91/ Tielaitoskomitean mietintö - Tielaitoksen kehittäminen ja sen rahoitus. Komiteanmietintö n:o 6-1954. Helsinki 1954

/92/ Tie- ja vesirakennushallitus: Vuosien 1965-1974 tieohjelma. Helsinki 1965

/93/ Tie- ja vesirakennushallitus: Tieverkon ylläpito- ja kehittämissuunnitelma (TYKS), julkaisematon aineisto, Helsinki 1978

/94/ Tie- ja vesirakennushallitus/Hämeen piiri: Piirin toiminnansuunnittelu. TVH 2375. Tampere, huhtikuu 1976

/95/ Tie- ja vesirakennushallitus/Talousosasto: Tiehankkeiden vaikutuksista yhdyskuntien taloudelliseen kehitykseen. TVH 713185, Helsinki 1977

/96/ Tie- ja vesirakennushallitus/Talousosasto, tutkimustoimisto: Tienpidon välittömät ja välilliset vaikutukset Suomen kansantaloudessa vuonna 1975. TVH 712488, Helsinki 1977

/97/ Tie- ja vesirakennushallitus/Taloustoimisto: Vuoden 1978 alustavien toimintasuunnitelmien laatiminen: ohjeet piireille. Helsinki 1977

/98/ Tie- ja vesirakennushallitus/Taloustoimisto: Vuoden 1978 toimintasuunnitelmien tarkistaminen: ohjeet piireille. Helsinki 1977

/99/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tiesuunnitteluosasto: Tieinvestointitarve 1971-1980. Osaraportti 2 - Tielaitoksen rahoitustarve 1971-1980. Helsinki 1968

/100/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tiesuunnitteluosasto: Tieinvestointitarve 1971-1980. Osaraportti 4 - Taajamien liikenneväylätarve-ennusteet. Helsinki 1968

/101/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tiesuunnitteluosasto: Tieinvestointitarve 1971-1980. Pääraportti. Helsinki 1968

/102/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tiesuunnitteluosaston teknillis-taloudellinen toimisto: Tienpidon alueelliset vaikutukset. Tutkimus tien rakentamisen ja tien kunnossapidon alueellisista vaikutuksista. TVH n:o 2621, Helsinki 1974

/103/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tiesuunnitteluosasto: Tienpidon talous-suunnittelun neuvottelupäivät, 26...27.9.1968

/104/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tiesuunnitteluosasto: Tienpidon tarve-selvitys v. 1985. Helsinki 1972

/105/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tieverkkotoimisto: Ennakkotietoja "projekti 449:stä" TVH:lle. Helsinki 1977

/106/ Tie- ja vesirakennushallitus/Tieverkkotoimisto: Piirikohtaisen tie-verkon runko- ja kehittämissuunnitelman laatiminen. Helsinki 1976

/107/ Tie- ja vesirakennushallitus ja Suomen Tieyhdistys: Suomen teiden historia I. Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. Esan Kirjapaino Oy, Lahti 1974

/108/ Tie- ja vesirakennushallitus ja Suomen Tieyhdistys: Suomen teiden historia II. Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Esan Kirjapaino Oy, Lahti 1977

/109/ Tie- ja vesirakennuslaitos: Teiden suunnittelu. Kansio A, osa I: Suunnitelmat. Osa II. Liikennesuunnittelu. Osa III: Liikennetekninen suunnittelu

/110/ Tie- ja vesirakennuslaitos: Teiden suunnittelu. Kansio B, osa IV: Rakenteellinen suunnittelu

/111/ Tie- ja vesirakennuslaitos: Teiden suunnittelu. Kansio C, osa V: Tiehen kuuluvat laitteet. Osa VI: Liikennemerkit ja ajoratamerkinnät. Osa VII: Ohjeet tie-, vieri-, suoja- ja näkemäalueelle sijoitettavista laitteista.

/112/ Tolonen, K. J.: Katsaus tietekniikkamme vaiheisiin; julkaistu teoksessa "50 vuotta Suomen teollisuutta ja taloutta", Teknillinen Aikakauslehti, Erikoisnumero 4A, 1946, Helsinki 1946

/113/ Turun tie- ja vesirakennuspiiri: Tieverkon runko- ja kehittämissuunnitelma 1978-1990. Turku 1977

/114/ Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri: Tieverkon runko- ja kehittämissuunnitelma 1978-1990. Vaasa 1977

/115/ Valtioneuvoston päätös, joka sisältää tekniliset ohjeet yleisten teiden tekemisestä ja kunnossapidosta sekä ohjeet näkemäalueen määräämisestä, 1962-06-07, Suomen Asetuskokoelma 356/1962

EN DEL ADMINISTRATIVA SKILLNADER MELLAN UTREDNINGSLÄNDERNA

STATLIG SPECIALMYNDIGHET INOM VÄGSEKTORN PÅ MELLANNIVÅN

Sverige

vägförvaltning

Norge

vegkontor [1)]

Danmark

saknas helt; ersätts av till amtskommuneadministrationen hörande väghållningsorganisation

Finland

vägdistriktsförvaltning

STATLIG ALLMÄNADMINISTRATIV MYNDIGHET PÅ MELLANNIVÅN

Sverige

länsstyrelse, som regeringen utser bland representanter för länet enligt politiska styrkeförhållanden och enligt representation i arbetsmarknadsorganisationerna (tidigare hade landstinget rätt att utse sina representanter)

Norge

fylkets fylkesman, som bistås av fylkesmannens kontor och till 1976-05-04 även av en byggnadsavdelning, som numera är underställd fylkesrådet

Danmark

amtets amtsman bistådd av ett amtskontor

Finland

länsstyrelse, som är ett avlandshövdingen förestått chefsämbetsverk

SJÄLVSTYRELSESAMHÄLLE ELLER MOTSVARANDE PÅ MELLANNIVÅN(LANDSKAPSADMINISTRATION)

Sverige

landsting, som utses genom proportionella och direkta val. Landstingets verkställande organ är dess adminis-

---

1) chefen fungerar samtidigt underställd fylkestinget som chef för fylkesvägarnas väghållning

trativa utskott, som till sin hjälp har en varierande nämnd- och tjänstemannaorganisation. Tyngdpunkten i landstingets uppgifter ligger inom hälso- och sjukvården, endast till Stockholms storkommuns befogenheter hör uppgifter, som på ett märkbart sätt tangerar vägmyndigheten (kollektivtrafikens handhavande, regionplanering)

Norge

i varje fylkeskommune ett fylkesting, som utses genom direkta val och vars verkställande organ är fylkesutvalget. Till sin hjälp har fylkesutvalget ett fylkesråd, som är chef för fylkesrådets kontor och som till sin hjälp har olika nämnder. I vederbörliga nämnder har vegkontoret sina representanter. Till befogenheterna hör den koordinerande och översiktliga samhällspolitiska planeringen

Danmark

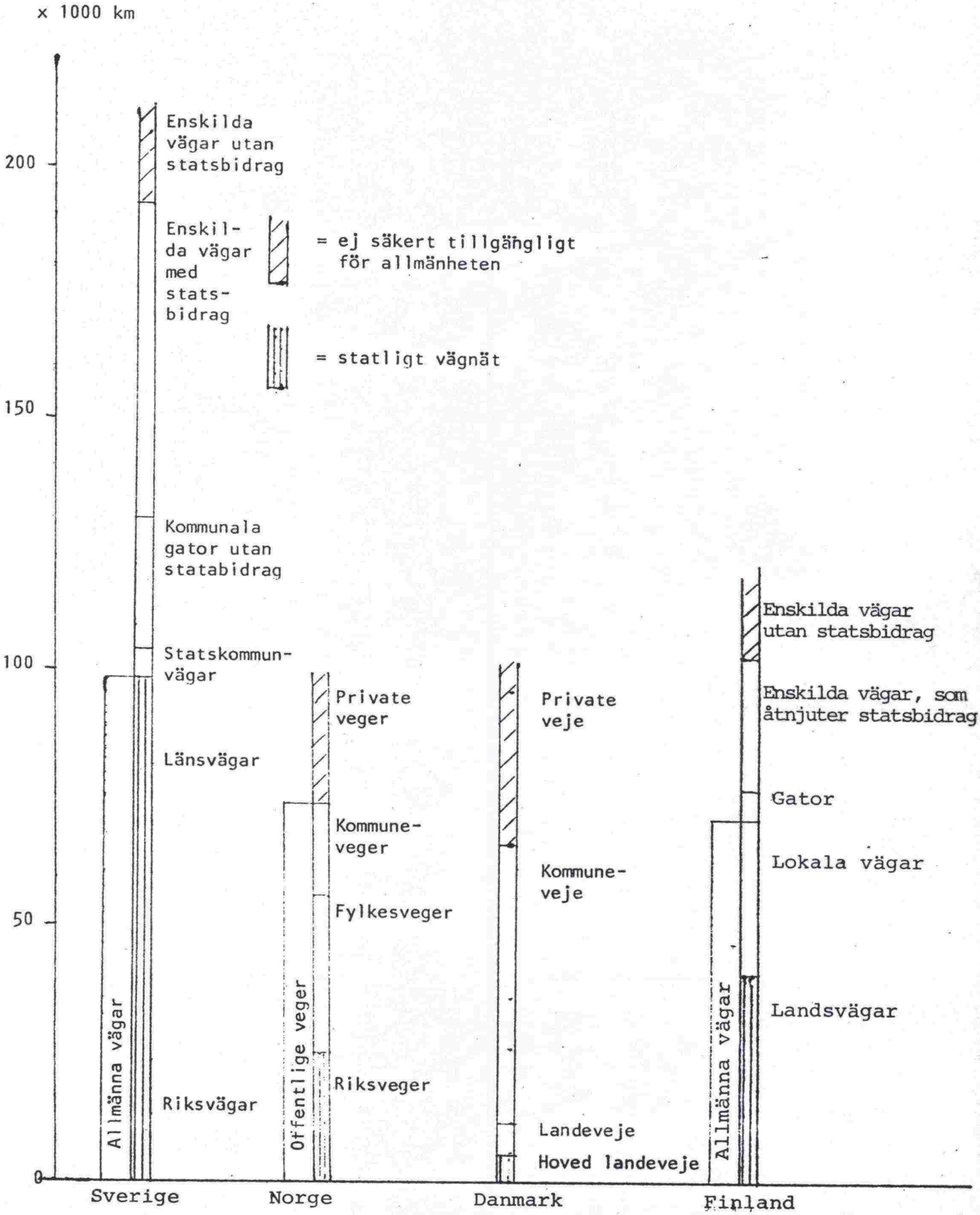
i varje amtskommune ett amtsråd, som utses genom direkta val och vars verkställande organ är ett ekonomiutskott, som bistås av amtsborgmestaren. Amtsborgmestaren bistås av utskott och vederbörlig tjänstemannaorganisation. Till sina befogenheter en central planeringsmyndighet

Finland

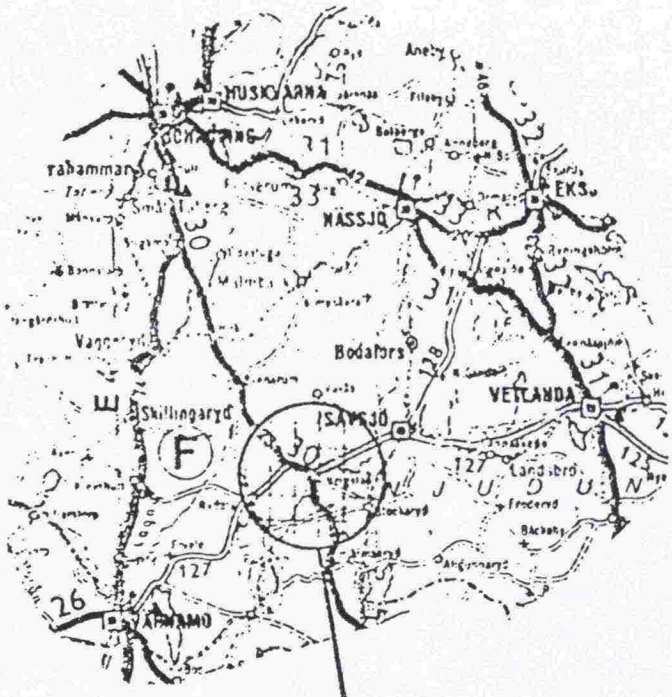
finns ej.

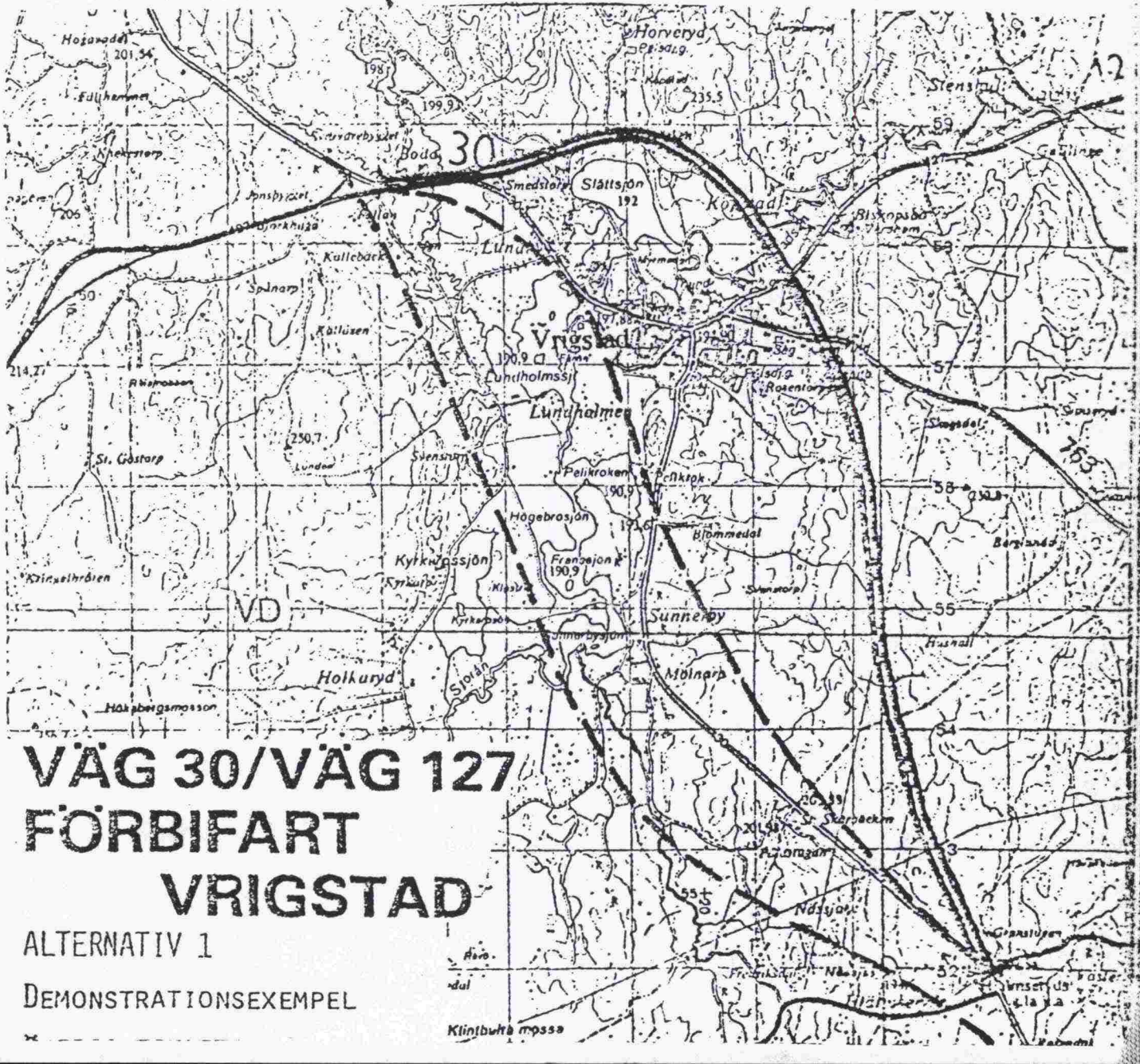
VÄGHÅLLARE

Följande figur klargör vägarnas administrativa klassificering bl.a. enligt väghållare. Den största skillnaden ligger däruti, att det i Norge och Danmark på mellannivån finns en väghållare, däremot inte i Sverige och Finland.



Figur: Vägarnas administrativa ~~klass-~~ indelning (Källa: NVF Utskott 20, Rap. 1/73)





VÄG 30/VÄG 127
FÖRBIFART VRIGSTAD

ALTERNATIV 1

DEMONSTRATIONSEXEMPEL

OBJEKTETS BENÄMNING	Väg 30/127 Förbifart Vrigstad, alternativ 1. Demonstrationsexempel.
BESKRIVNING	Den planerade vägen går i en båge öster om Vrigstad tätort. I norr ansluter den till befintlig väg 30 och väg 127 vid Boda. Anslutning till väg 127 i öster sker vid Köpstad och till väg 30 i söder mellan Hjelmseryd och Brohult.
SYFTE	Ombyggnaden avses minska olycksriskerna, minska olägenheterna av buller i tätorten och förbättra framkomligheten för såväl lokal som regional trafik.
NUVARANDE TRAFIK	2 500 - 3 000 fordon per dygn år 1972.
NUVARANDE VÄG	Tvåfältig väg. Väg 30 har utanför tätorten en bredd av 8 m och är på vissa avsnitt kurvig och backig. Inom tätorten är bredden 9 m och gångbanor finns på båda sidor. Väg 127 har bredden 9 m genomgående.
FRAMTIDA TRAFIK	3 000 - 4 000 fordon per dygn år 1990 på förbifarten och c:a 1 000 fordon per dygn inom tätorten.
FÖRESLAGEN VÄG	Tvåfältig väg, 9 m bred.
VÄGLÄNGD NY VÄG	10,4 km.
KOSTNAD	15 miljoner kronor i 1976 års prisnivå.
ÖVRIGT	För objektet har diskuterats två andra alternativ vilka också redovisas på översiktskartan.

EFFEKTER

TRAFIKANTER

Restid	Reshastigheten beräknas öka från c:a 75 km/h till c:a 85 km/h. Restidsförkortningen per fordon beräknas till ungefär 1 min. Totalt innebär detta en restidsvinst motsvarande c:a 6 000 arbetsdagar per år.
Trafiksäkerhet	Antalet olyckor förväntas minska med två stycken per år. Trafiksäkerheten i tätorten förbättras genom att lokaltrafiken inte längre blandas med genomfartstrafiken med sin snabbare trafikrytm.
Fordonskostnad	Genom högre reshastighet ökar fordonskostnaderna vilket dock i viss mån kompenseras av vägförkortningen. En viss ökning av fordonskostnaden uppkommer härmed årligen motsvarande uppvärmningen av 10 småhus.
Spec. effekter för kollektivtrafik, godstrafik eller gång- och cykeltrafik	Framkomligheten för lastbilstrafiken förbättras i motsvarande grad som för övrig trafik. Gång- och cykeltrafiken får högre säkerhet och bättre framkomlighet genom att genomfartstrafiken försvinner.

BOENDE

Buller Luftföroreningar Landskapsbild Barriäreffekter	Avlastningen av trafiken i samhället innebär en förbättring m h t bullerstörningar, nedsmutsning genom avgaser och nedstänkning. Det yttre skyddsområdet för Vrigstads vattentäkt berörs men risken för skador bedöms som ringa. Landskapsbilden kan påverkas negativt vid passagen norr och öster om Slättsjön. Genom den minskade trafiken i tätorten bedöms barriäreffekten minska något.

ÖVRIGA SAMHÄLLET

Naturområden Rekreationsområden	Vägen berör ej några väsentliga naturområden eller rekreationsområden.
Kulturhistoriskt värdefulla områden	Vägen berör en del fornlämningar vid Biskopsbo. Vid Hjälmseryds k:a flyttas vägen längre från det kulturhistoriskt värdefulla området vid kyrkan.
Markanvändning	Vrigstads möjligheter att expandera åt öster och norr beskärs. De markområden i söder som kan utnyttjas varvid nuvarande väg 30 kan nyttjas som lokal väg torde dock täcka Vrigstads markbehov. Vid Biskopsbo och Köpstad berör den nya vägen till viss del jordbruksmark som bedöms värdefull.
Regionalpolitik	Några direkta regionalpolitiska effekter förväntas ej.
Driftkostnad	Genom det utökade vägnätet ökar driftkostnaden något.

TRAFIKEKONOMI

Underlag för beskrivningen ovan av effekterna restid, trafiksäkerhet, fordonskostnad och driftkostnad är en trafikekonomisk kalkyl. Härvid har också den sammanfattande samhällsekonomiska nyttan av dessa fyra effekter beräknats. Med en tidsvärdering av 16,50 kr per personbilstimme och en olycksvärdering av 125 000 kr per olycka medför projektet årligen en trafikkostnadsbesparing av c:a 550 000 kr (restid 550 000 kr, trafiksäkerhet 200 000 kr, fordonskostnad -50 000 kr och driftkostnad -150 000 kr). Detta innebär en avkastning på investerat kapital av c:a 3 % (första årets avkastning).

TEKNISKA VERKEN I LINKÖPING AB

Länsbokstav: F

P 1

PROJEKTBEDÖMNING
Sammanfattande beslutsunderlag

Datum: 1976-11-29

Kommun	År	Län (kod)	Kommun (kod)	Projekt nr	Alternativ nr	Etapp nr	Anläggn. kostn. (Mkr)	Avkastning (%)
Sävsjö	1976	06	84	30	1		15,0	3

Vägprojekt (vägnummer och benämning): Väg 30/127 Förbifart Vrigstad alternativ 1. Demonstrationsexempel

Prioritet: Kommun | Län

Intressentgrupp — effektslag	Effektstorlek Kommun	Effektstorlek Län	Regional bedömning utförd av/i samrad med	Störst tyngd i beslutet Kommun	Störst tyngd i beslutet Län
Trafikanter					
1 restid	+1	+1	Vägförvaltningen (VF)	x	x
2 trafiksäkerhet	+2	+1	VF	x	x
3 fordonskostnad	0	0	VF		
4 speciella effekter för kollektivtrafik, godstrafik eller gång- och cykeltrafik	+1	+1	VF	x	x
5					
6					
Boende					
7 buller	+1	+1	Länsstyrelsens (LS) naturvårdsenhet	x	x
8 luftföroreningar mm	+1	+1	LS naturvårdsenh/planenhet		
9 landskapsbild/stadsbild	-1	-1	LS planenhet		
10 barriäreffekter, sociala effekter	+1	+1	VF/LS planenhet		
11					
12					
Övriga samhället					
13 naturområden	0	0	LS naturvårdsenhet		
14 kulturhistoriskt värdefulla områden	0	0	Länsantikvarien		
15 rekreationsområden	0	0	LS naturvårdsenhet		
16 markanvändning	+1	+1	LS planenhet/lantbruksnämnd	x	x
17 regionalpolitik	0	0	LS regionalekonomiska enhet		
18 driftskostnad	-1	-1	VF		
19					
20					

Störst tyngd vid bedömningen av detta projekt har effekterna för

Trafikanter	x	x
Boende och övriga samhället		

Blankettutgivare:
Statens vägverk

REDOVISNING av planeringsläge

Schablon F

Projekt (kommun och benämning)	Kommun
Väg 30/127 Förbifart Vrigstad alternativ 1. Demonstrationsexempel	Sävsjö

Typ av plan, benämning	Formell status Datum (Verkligt/beräknat)		
	Upprättad	Antagen	Fastställd

Fysisk planering

Översiktlig plan Områdesplan	76-06	76-10	
Detaljplan Byggnadsplan vid Biskopsbo	76-12		77-06

Projektering

Lokaliseringsplan/trafikled.plan	73-03		
Utredningsplan	78-12		
Arbetsplan			

Ekonomisk planering

	Byggnadstid	Anläggningskostn
Behovsinventering 1976—1990		12,8
Långtidsplan 1976—1985	-	-
Flerårsplan/fördelningsplan 1976—1980	-	-
Kommunal ekonomisk långtidsplanering (KELP)	-	-

Etapputbyggnad (Benämning, kostnad, utförandetider, skiss mm)

449-MÅLEN OCH SOM BEDÖMNINGSUNDERLAG ANVÄNDA DATA

MÅL

På följande sida presenteras de inom 449 uppställda målen

DATAUNDERLAG

449-skedet

Det datamaterial som tjänade som underlag för bedömning av målens uppfyllelsegrad, omfattade följande uppgifter (inom parentes nämns alltid det mål, för vars uppfyllelsebedömning ifrågavarande uppgift första gången behövts):

(Mål 1.1):

- strukturutkast för år 1990 över distriktets vägnät (dvs. vägarnas funktionella klassificering),
- väghastighetsdata och hastighetsbegränsningar,
- uppgifter om bredd och beläggning,
- trafikmängdsdata,
- uppgifter om vägbelysning,
- data om tjälskadebegränsningar och -varningar under åren 1973-75,
- data om underhållsklassificering

(Mål 1.2):

- uppgifter om anordningar för lätt trafik (separata leder, planskilda lösningar, skyddsvägar, belysning),
- data om lätta trafikens olyckor,
- resultaten av den år 1974 utförda utredningen av den lätta trafikens behov (dvs. en prioritetsutredning av den lätta trafi-

DE I PLANERINGSARBETET ANVÄNDA MÅLEN

Nivå I	Nivå II	Nivå III
Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att trafikpolitikens mål som en del av den allmänna samhällspolitiken realiseras för väghållningens del.	1. Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att olika områden tryggas en servicenivå, som i var och en situation kan anses skälig.	1.1 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att man tryggar skäliga trafikerbarhetsförhållanden året om för personbilstrafiken. 1.2 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att man tryggar skäliga trafikerbarhetsförhållanden året om för fotgängar- och cykeltrafiken. 1.3 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att man tryggar skäliga trafikerbarhetsförhållanden året om för godstrafiken. 1.4 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att man tryggar skäliga trafikerbarhetsförhållanden året om för busstrafiken.
	2. Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att det stöder ett som ändamålsenligt betraktat utvecklande av regionstrukturen och möjliggör att resurserna används till godo inom olika områden.	2.1 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att dess förbindelseförmåga motsvarar de förbindelsebehov som regionalstrukturen förutsätter. 2.2 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att det möjliggör ett utnyttjande av i användning varande och vid behov även nya resurser. 2.3 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att det möjliggör utvecklande av samhällen och verkställande av planering av olika nivåer.
	3. Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att de för trafikändamål offrade resurserna hålls möjligast små.	3.1 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att man befrämjar samarbetet mellan olika trafikformer. 3.2 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att det i trafiken ej utförs onödigt transportarbete och att väghållningen ej medför onödiga kostnader. 3.3 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att dess utnyttjande är möjligast effektivt.
	4. Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att vägarnas användning kan ske möjligast tryggt och att det förfång för miljön, som trafiken och väghållningen förorsakar, förblir möjligast liten.	4.1 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att risken för till personskador ledande olyckor är möjligast liten. 4.2 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att risken för till materiella skador ledande olyckor är möjligast liten. 4.3 Vägnätet bör underhållas och utvecklas så, att de miljöskador som trafiken förorsakar hålls möjligast små och så, att man fäster tillräcklig uppmärksamhet vid bibehållande av landskapsmässiga värden, naturvärden och kulturvärden.

kens åtgärder).

- uppgifter om punkter som genererar riklig lätt trafik såsom skolor, stora arbetsplatskoncentrationer, nöjesplatser etc.

(Mål 1.3)

- data om vikt- och utsträckningsbegränsningar,
- data om specialtransportbehov,
- uppgifter om backar som stör godstrafiken,
- data om godstrafikens terminaler, stationer samt lossnings- och lastningsplatser,
- data om produktionsanläggningar etc. som genererar mycket godstrafik,
- uppgifter om rast- och parkeringsområden

(Mål 1.4):

- uppgifter om busstrafikens rutter och turantal,
- uppgifter om busstrafikens särarrangemang, terminaler och hållplatsanordningar,
- data om vägavsnitt med stockningar,
- data om befolkningens regionala fördelning (befolkningen och den yrkesaktiva befolkningen utsatt på punktkarta)

(Mål 2.1):

- data om det nuvarande centralortssystemet och dess utvecklingsmål

(Mål 2.2.):

- data om vägdistriktets arbetskraft,
- data om områdets produktionsanläggningar,
- data om ibruktagna och tillsvidare outnyttjade råvarukällor inom området,
- data om områdets sk. rekreationspotential

(Mål 2.3):

- uppgifter om kommunernas och regionplaneförbundens utvecklingsplaner och planeringssituation,
- uppgifter om turist- och rekreationscentra

(Mål 3.1):

- uppgifter om olika trafikformers person- och godstransportarbete

(Mål 3.2):

- uppgifter om vägnätets förbindelseförmåga,
- uppgifter om färjor,
- uppgifter om låga undergångar,
- resultaten av i olika sammanhang gjorda trafikekonomiska kalkyler beträffande ännu ej realiserade vägprojekt

(Mål 3.3):

- uppgifter om markanvändning

(Mål 4.1 och 4.2):

- till polisens vetskap komna trafikolyckor,
- uppgifter om till polisens vetskap komna trafikolyckors hopningspunkter angivna separat för omkörningsolyckor, utkörningsolyckor, djurolyckor, olyckor som inträffat i enskilda vägars anslutningar och övriga anslutningsolyckor,
- resultaten av den år 1974 utförda utredningen av förbättringsbehovet hos allmänna vägars anslutningar,
- resultaten av den år 1974 utförda utredningen av järnvägsplankorsningars förbättringsbehov,
- uppgifter om anslutnings- och korsningsanordningar,
- uppgifter om vägbelysning

(Mål 4.3):

- uppgifter om grundvattenförekomster,
- uppgifter om naturhistoriskt sett, kulturhistoriskt sett eller i övrigt värdefulla delar av miljön,
- uppgifter om avstjälpningsområden för överflödiga massor,
- uppgifter om långvariga krossnings- och asfaltstationer,
- uppgifter om vägmästardistriktens stödjepunkter

KP-90-skedet

Det använda dataunderlaget omfattar följande data:

- vägnätet,
- broar,
- stödjepunkter,
- materiel,
- personal,
- finansiering,
- material och
- övriga data som distriktsvis ansetts nödvändiga.