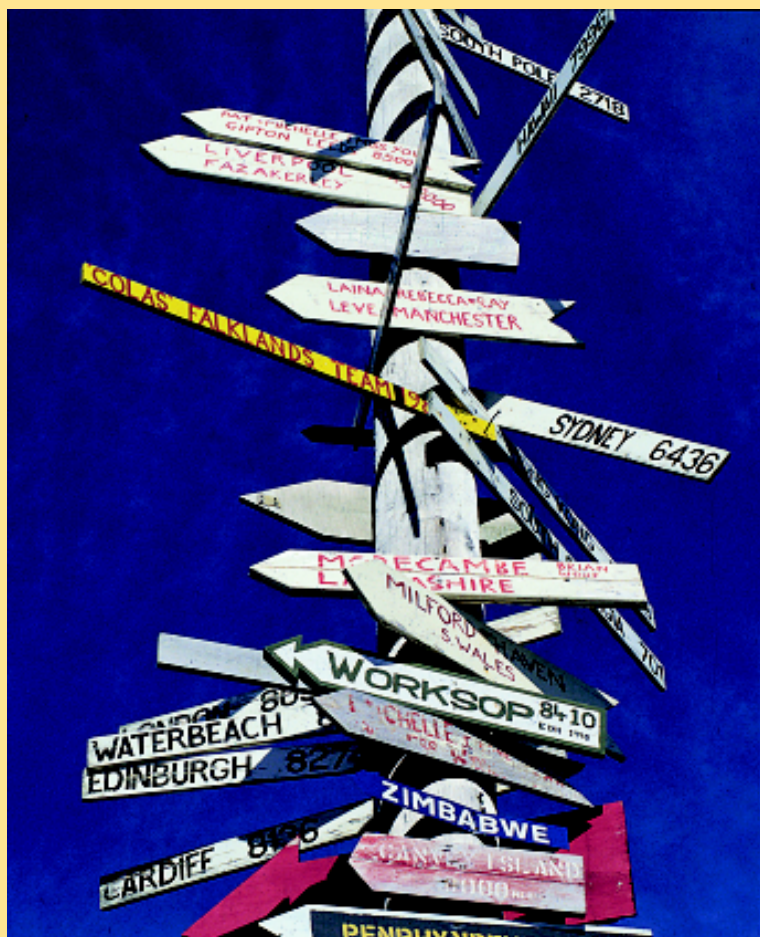


VÄGVAL



**Handledning för
"Arbetsätt Landsbygdsvägen"**

**Handledning till
ARBETSSÄTT
LANDSBYGD SVÄGEN**
Hela Sverige ska leva

Inez Abrahamzon

Vägverkets publikation nr 2000:1

© Inez Abrahamzon, 2000
Produktion: Linjalen Text & Bild, Storuman
Tryck: Ölunds Tryckeri AB, Örnsköldsvik

"Arbetssätt Landsbygdsvägen"
ska verka i skiljelandet
mellan traditionell
uppifrån och ner-planering
och den "nya tidens"
nerifrån och upp-planering.

Innehåll

Förord – Varför?	sid 7
1 – Inledning	sid 8
2 – Tankesätt	sid 11
3 – Pengar	sid 16
4 – Vad styr?	sid 31

Kapitel 3 & 4 är till för Dig som vill fördjupa Dig i hur beslut kring pengar tas, olika planeringsperspektiv, trafikpolitiska mål och definitioner på dessa.
Det vill säga förutsättningarna för Vägverket och andra som arbetar med landets vägnät.

5 – Egen plan	sid 53
----------------------	---------------

Kapitel 5 är för Dig som vill ha handfasta råd för att göra en lokal vägplan.

Tack till:

Erland Wallroth, Arne Johansson och Beiet Ivarsson på Vägverket samt Berit Folkesson, Folkrorelserådet Hela Sverige ska leva, för faktagranskning och värdefulla synpunkter. Boel Lundström, Vägverket, för den språkliga granskningen. Roland Nilsson för råd och dåd kring bilder och layout.



Foto, Peter Wester, Bildhuset



En god idé

I regeringens regleringsbrev till Vägverket anges att vi ska verka för "ett säkert och miljöanpassat vägtransportsystem" och "som främjar en positiv regional utveckling".

"Arbetsätt Landsbygdsvägen" har inneburit ett ökat lokalt engagemang, från de boende längs landsbygdsvägarna genom idéer, förslag och egna arbetsinsatser i samarbete med bl.a. oss på Vägverket, Folkhälsoinstitutet Hela Sverige ska leva, kommunerna och länsstyrelser/regionparlament.

Verksamhetsåret 1998 gav regeringen Vägverket i uppdrag att utveckla det lokala samarbetet om hur det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden kan åtgärdas. Erfarenheterna kommer från informations- och utbildningsprojektet "Landsbygdsvägen", som genomfördes under åren 1994-1997 av Vägverket och Folkhälsoinstitutet Hela Sverige ska leva.

"Vägal" ger information om hur det lokala samarbetet kring utveckling av det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden kan förverkligas.

Vår förhoppning är att lokala väggrupper samt medverkande myndigheter och övriga intressenter genom handledningen och informationsmaterialet ska få ett bra stöd i sitt arbete med utveckling av det lokala vägnätet.

Inför framtiden är vår förhoppning att arbetssättet ska vidareutvecklas och spridas över hela landet. De erfarenheter som hittills erhållits genom ett flertal goda exempel är en garanti för att arbetet också fortsättningsvis kommer att främja en positiv regional utveckling och landsbygdsutveckling som sker på ett säkert och miljöanpassat sätt.

Jan Brandborn
Generaldirektör Vägverket



1 INLEDNING

Det här är en reviderad upplaga av handledningen "Vägval". Förändringarna beror till en del på att beslutsvägar har ändrats, men mest på att lokal vägplanering numera ska vara en naturlig del i Vägverkets ordinarie arbete. När projekt Landsbygdsvägen startades 1994 var det en försöksverksamhet där lokala utvecklingsgrupper i landet inbjöds att göra lokala vägplaner som i sin tur skulle ligga till grund för vägplaner hos kommuner, länsstyrelser och Vägverket. Intresset i landet varierade. I Småland hade man erfarenhet av liknande verksamhet, där drog verksamheten snabbt igång. På andra håll i landet gick det trögare, sättet att arbeta "nerifrån och upp" var nytt och tämligen obeprövat.

Efter projekttiden framstod det tydligt och klart: Lokal vägplanering är lönsamt! Vägförbättringarna blir billigare, planeringen bättre, engagemanget större osv. Landsbygdsvägens betydelse för regional utveckling synliggjordes. Vägen var verktyget, inte målet! I Eksjö och Vetlanda kommun skapade de förbättrade vägarna förutsättningar för 302 nya arbetstillfällen! Resultaten var så tydliga att regeringen klargjorde att arbetet skulle fortsätta och dessutom utvecklas!

Nu står vi i startgroparna för att vidareutveckla detta sätt att arbeta, men den här gången är en del allmängiltiga erfarenheter gjorda. Några av de viktigaste förutsättningarna är att kommunerna deltar och att de lokala vägrepresentanterna har bred förankring i bygden samt samarbetar med Vägverket. Fortfarande fattas rutiner för planering, samordning och samverkan från bygdenivå till regional nivå. Det handlar bland annat om att förändra attityder, arbetsformer och beslutsgrupper. Nytt sedan "Projekt Landsbygdsvägens" tid, är att länsstyrelserna idag har mer makt över hur olika typer av vägar ska prioriteras. En utmaning är därför att få med representanter med erfarenhet från lokalt utvecklingsarbete i de regionala beslutsgrupperna.

En viktig utgångspunkt för det fortsatta arbetet är regeringens regleringsbrev från 1998.

"Vägverket har under flera år drivit ett lokalt samarbete kring en strategi om hur det lågtrafikerade vägnätet i glesbygden kan åtgärdas. Målet är att denna verksamhet skall utvecklas vidare".

Arbetet ska göras och statens företrädare ska hjälpa till, men initiativet ligger lokalt, hos de lokala väggrupperna!

Inez Abrahamzon

Inez Abrahamzon

Synen är noll
på de långa
distanserna!
På nära håll
finns de många
nyanserna!

Tage Danielsson

Under lång tid har vårt samhälle präglats av planering uppifrån och ner. Staten, via diverse myndigheter och institutioner, har genom politiska direktiv och beslut tagit ansvar för vår samhällsbyggnad och vår välfärd. Uppifrånplanering passar bra när det gäller reformer som allmän rösträtt, pensionsålder och så vidare men i andra frågor, som exempelvis vägskyltning, kan det bli helt tokigt med centrala direktiv. En skylt vid byastugan i Skarvsjöby borde inte jämföras med skyltar i tätortsområdena. Miljöer och förutsättningar skiljer sig över landet och central planering kan aldrig ta till vara de små finesserna fullt ut. Det här är någonting som givetvis har kritiserats av många. Bygderörelsen hör till dem som höjt sin röst mot att villkoren allt för ensidigt preciserats från Stockholm. Den har drivit på för en planering som tar sin utgångspunkt i de lokala behoven – en nerifrån och upp-planering. Engagemanget för att förbättra landsbygdsvägarna har i många bygder ärvts från generation till generation. Dagens lokala väggrupper har ofta tagit över skrivelserna från farfars tid.

I de politiska prioriteringarna har de små vägarna nära nog alltid fått stå tillbaka för satsningar på europavägar. Landsbygdsvägen har varit sinnesbilden för romantik och nostalgi – europavägen för utveckling och tillväxt. Och när pengarna tryter har man inte haft "råd" att satsa på annat än "utveckling"! Resultatet har blivit att vältrafikerade sträckor blivit ännu mer trafikerade och krävt mer åtgärder, på de lågtrafikerade vägarna har både åtgärder och trafik minskat. Tätortsområden har blivit tätare och glesbygden glesare. Få har förstått att förtätning och förglesning är två sidor av samma mynt där ingen vinner!

Det var utifrån den insikten som "Projekt Landsbygdsvägen" startades. Inspirationen kom från ett liknande projekt i Småland, där man genom bred samverkan och lokala insatser från bygderna i form av mark, pengar, arbetsinsatser med mera åtgärdat många landsbygdsvägar. Vägar som annars skulle fått vänta – ännu en gång – tills pengarna skulle räcka. "Projekt Landsbygdsvägen" drevs i hela riket och visade att människor både vill och kan engagera sig för sin väg och att det blir lönsamt på många sätt. Engagemanget föder ofta framtidstro som i sin tur stärker företagsamheten som i sin tur skapar nya arbetstillfällen som i sin tur skapar nyinflyttning, som i sin tur skapar...



Så här berättar en bybo från en lokal utvecklingsgrupp i Västerbottens län...

"Något som vi är stolta över är att vi har fått en inflyttning i våra trakter. Här ökar befolkningsmängden fast kommunen i sin helhet minskar. Det som hänt i Håptjärnliden känns särskilt bra. Byn bestod förut av fyra öde hus. Nu är tre av dem bebodda med yngre familjer och det fjärde huset håller på att renoveras av en familj. Det är vad jag kallar ett hundra procentigt uppsving"

En tjänsteman från länsstyrelsen i Jönköping län uttrycker effekterna från arbetet i Småland med de här orden...

"Efter en start med en del negativa tongångar har allt vänt till något väldigt positivt. Man har ökat närproduktionen och små enmansföretag har vänts till 15-20 anställda. Ibland har jag ställt mig frågan om det är själva vägförbättringen som stimulerar bygden eller om det beror på kombinationen bättre väg och att man varit med och gjort någonting själva"

Resultaten från "Projekt Landsbygdsvägen" talade sitt eget tydliga språk och regeringen slog därför fast i sitt regleringsbrev till Vägverket, att detta sätt att arbeta skulle fortsätta och utvecklas vidare. "Projekt Landsbygdsvägen" blev "Arbetssätt Landsbygdsvägen". I och med det har lokala väggrupper fått något mer handfast att förlita sig på än den "goda viljan" hos stat och myndigheter. Arbetet ska göras och statens företrädare ska hjälpa de lokala grupper som vill göra lokala vägplaner och påverka sin egen vägs framtid. Men det är den lokala utvecklingsgruppen som har initiativet och som bestämmer när, hur och om processen ska starta!

Den stora utmaningen i "Arbetssätt Landsbygdsvägen" är att finna arbetsformer där alla kan vara delaktiga. Genuint engagemang byggs ur möjligheten att vara delaktig, vilket är motsatsen till att känna sig utnyttjad. Det är en balansgång att både ta sitt myndighetsansvar och låta andra "utomstående" ta ansvar och bli medbestämmande. Det krävs mod för att våga pröva nya vägar – lyckas eller misslyckas – dra lärdomar och utveckla arbetet vidare. Men det är det enda möjliga för att

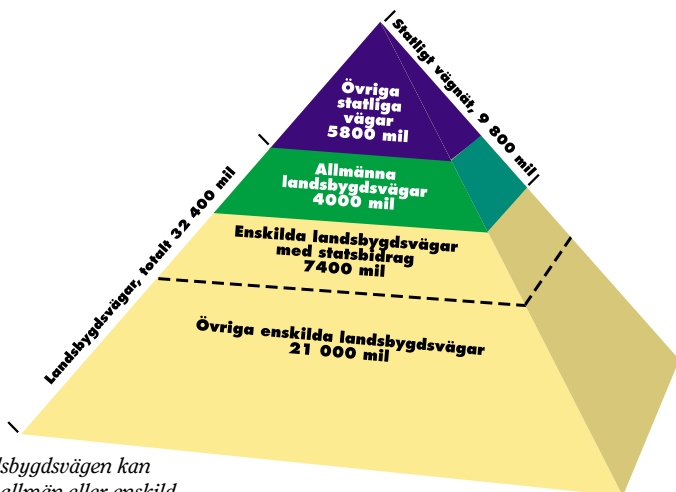
Det här avsnittet ger en bild över det svenska vägnätet samt av hur de vägpengar som kommer till Vägverket fördelas.

Allmän och enskild väg

Det svenska vägsystemet består av det statliga, kommunala och enskilda vägnätet. I det statliga vägnätet ingår såväl europavägar och riksvägar som allmänna landsbygdsvägar. Därutöver finns kommunala gator och vägar. Det enskilda vägnätet består i sin helhet av landsbygdsvägar, varav en del får statbidrag och andra inte.

För landsbygdsvägarna finns med andra ord en uppdelning mellan allmän och enskild. Den allmänna landsbygdsvägen ägs av staten och de insatser som görs bekostas av staten. Regeringen ger ramar för den årliga tilldelningen av pengar till drift, underhåll och investeringar till den allmänna vägen. Pengarna fördelas och administreras därefter av Vägverket. Länsstyrelserna beslutar om hur prioriteringarna för investeringarna ska ske i regionerna i sina regionala transportplaner.

Enskilda vägar kan ägas av enskilda personer eller av samfällighetsföreningar. Enskilda vägar som uppfyller vissa krav, bland annat på längd och antal boende, och är öppna för allmän trafik, får en viss del



Landsbygdsvägen kan vara allmän eller enskild.

av sin finansiering ordnad genom statsbidrag. Storleken på bidraget beslutas av riksdagen och beräknas till en viss procent av den beräknade kostnaden. Procentsatsernas storlek följer i sin tur vissa normer som riksdagen fastställt. Statsbidraget anslås till Vägverket som sedan administrerar detta till de enskilda väghållarna. Resten av kostnaderna för de åtgärder man gör på den enskilda vägen måste de enskilda väghållarna finansiera själva. Kommunerna har ofta ett intresse av att de enskilda vägarna hålls i hyggligt skick och brukar därför bidra med en del pengar till dem.

Det som skiljer den allmänna landsbygdsvägen från den enskilda är med andra ord ägarförhållandet samt hur pengarna tilldelas. Statsbidrag lämnas endast till vissa enskilda vägar och då endast med en viss procent av den beräknade kostnaden. För den allmänna vägen står staten för hela kostnaden. Allmänheten har lika stor rätt att färdas på den enskilda vägen som på den allmänna förutsatt att de som äger den enskilda vägen tar emot statsbidrag.

Denna handledning till "Arbetsätt Landsbygdsvägen" ger i första hand fakta och målbeskrivningar som gäller allmänna landsbygdsvägar i det statliga vägnätet. Förhoppningen är dock att materialet ska kunna vara till hjälp vid all lokal vägplanering, det vill säga även när det gäller planering för enskilda landsbygdsvägar.

Vägplanering i olika tidsperspektiv

**Planerna
omfattar
åtgärder för
en
tioårsperiod**

**Planerna
revideras och
fastställs
rullande av
regeringen och
länsstyrelsen**

**Planerings-
ramar från
regeringen
till Vägverket**

**Anslag från
regeringen
till Vägverket**

Hur får vi våra vägpengar?

När det gäller vägpengar finns det i likhet med många andra områden ett nationellt perspektiv där fördelningen sker i stora drag. Våra riksdagskvinnor och -män beslutar där hur mycket som ska avsättas till sjukvård, utbildning, kommunikationer etc. Det är med andra ord riksdagen som beslutar hur mycket av Sveriges budget som ska gå till de allmänna kommunikationerna såsom vägar, järnvägar etc. Den politiska viljan formuleras i en nationell plan och ett antal regionala planer. De planer som Vägverket för tillfället följer avser åren 1998-2007. Planerna revideras rullande vart fjärde år. I samband med att anslag från riksdag och regering för det närmaste året fastställs, ges också planeringsramar för den gällande treårsperioden. I tioårsplanerna kan man dels se hur mycket pengar som politikerna totalt vill avsätta till landets vägnät och dels fördelningen mellan olika vägtyper. Riksdagen beslutar dock om anslag till de olika verksamheterna för ett år i taget.

Fördelning av pengar på olika typer av vägar

I den *nationella väghållningsplanen* för åren 1998-2007 ingår medel för *investeringar* på det nationella stamvägnätet med 30,5 miljarder kronor. Det nationella stamvägnätet består av alla europavägar och vissa riksvägar. I den nationella väghållningsplanen ingår också *drift och underhåll* för hela det statliga vägnätet. För tioårsperioden 1998-2007 har planeringsramen fastställts för drift och underhåll till 5,6 miljarder per år. I denna handledning kommer den nationella väghållningsplanen fortsättningsvis bara att beskrivas utifrån drift- och underhållsaspekterna.

I de *regionala transportplanerna* som upprättats länsvis (=21 planer) ingår investeringar på övriga riksvägar, länsvägar, länsjärnvägar, kollektivtrafikanläggningar (exempelvis bussterminaler m m) och kommunala flygplatser. De allmänna landsbygdsvägarna inräknas här.

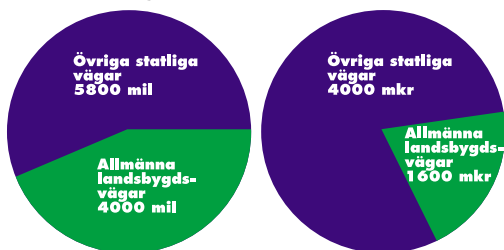
Drift och underhåll - för vägarnas framkomlighet

Pengarna för drift och underhåll till det statliga vägnätet ska fördelas i förhållande till vägarnas trafik och tillstånd. Vägverket har fastställt standardkrav för detta som uttrycks i form av t ex spårdjup och friktion.

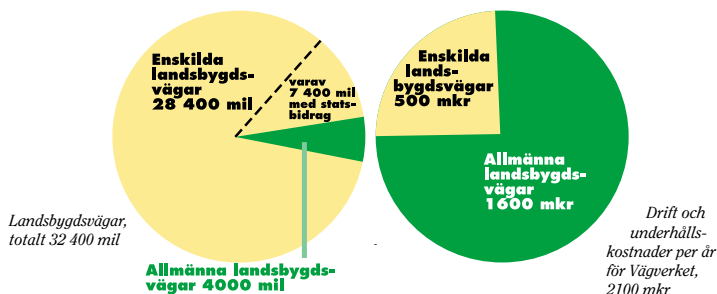
Kraven skiljer sig åt, baserat på bl a trafikmängd och vägens funktion. Tilldelning av medel för drift och underhåll ska täcka kostnader dels för att hålla vägarna öppna för trafik och dels för att vägarna inte ska brytas ned. Under ett antal år har en eftersläpning av underhållet för många vägar skett, beroende på att anslaget inte räckt till. Detta har gjort att många vägar i dagsläget inte uppfyller standardkraven och att prioriteringen av åtgärder i förhållande till behov är svår.

Drift- och underhåll enligt väghållningsplanen 1998-2007

40 % av det statliga vägnätet består av allmänna landsbygdsvägar. För att hålla alla vägar i nuvarande standard tilldelas ca 5,6 miljarder.



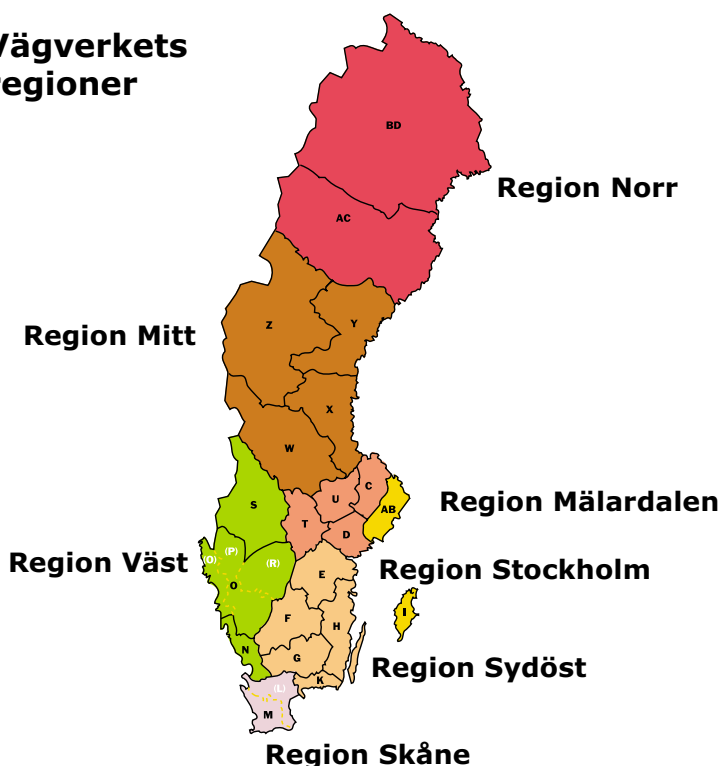
Exempel på kostnader för olika vägtyper



Investeringar och förbättringar i den regionala transportplanen

Statens institut för kommunikations analys, SIKA har tillsammans med representanter från bland annat Banverket, Kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen och Vägverket, gjort en fördelningsmodell för investeringar och förbättringar. För det statliga vägnätet bygger modellen i stor utsträckning på beräkningar som gjorts på Vägverkets huvudkontor. Fördelningen av pengar till regionerna fastställs av regeringen. Inom varje region görs sedan en fördelning på län av en bearbetningsgrupp bestående av tjänstemän från Vägverket och länsstyrelsen. För den prioriteringsperiod som nu gäller (1998-2007) har man valt att utgå från en tillståndsanalys. Resultatet av analysen styr i stor utsträckning nuvarande fördelning till landets sju vägregioner.

Vägverkets regioner



När regionala transportplaner ska upprättas på länsnivå lämnar Vägverkets regionkontor sina förslag till investeringar på övriga riksvägar och länsvägar till varje länsstyrelse. Dessa förslag går sedan ut på remiss till alla kommuner. Deras remissvar blir sedan underlag för länsstyrelsernas slutgiltiga beslut om hur planerna ska se ut. I de regionala transportplanerna fördelas de medel som avsatts till övriga riksvägar, länsvägar, länsjärnvägar och anläggningar som busstationer, hållplatser m m. Länsstyrelsens tjänstemän från andra enheter och intresseområden än transporter kan lämna synpunkter och påverka transportplanen. När länsstyrelsens politiskt tillsatta styrelse slutgiltigt fastställer planen har även en prioritering av åtgärderna gjorts.

Hur väljer man väg?

Efter att den länsvisa fördelningen av pengar fastställts av bearbetningsgruppen, ger varje Vägverksregion förslag på vilka vägar och vilka väginSATser som bör göras. Tillvägagångssättet för den *regionala* prioriteringen kan variera lite över landet, bland annat beroende på klimatförhållanden, miljö etc.

Pengarna ska användas så att de i största möjliga mån uppfyller de transportpolitiska målen *tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling*. Här gäller det att försöka utröna vilka insatser som är de effektivaste och var behoven är störst.

Beräkningarna görs till största delen genom att man bearbetar statistik om vägarnas tillstånd och trafikmängd. Beräkningarna kontrolleras och värderas av dem som arbetar med planeringen. Vägverkets huvudkontor bestämmer sig med andra ord för vilka urvalsmetoder, parametrar, som bäst leder mot de transportpolitiska målen.

När *länsstyrelsen* upprättar sin regionala transportplan är utgångspunkten att åtgärderna ska bidra till att man når de transportpolitiska målen. Men här finns stora möjligheter för länsstyrelserna att göra egna bedömningar, exempelvis kan de aktivt välja att stödja och prioritera samarbete med lokala väggrupper. "Arbetsätt Landsbygdsvägen" kan med andra ord bli en viktig del av strategin för att nå målen i den regionala transportplanen. Särskilt om kommunerna backar upp detta i sina prioriteringar!

Det bör betonas att länsstyrelsen har egen beslutanderätt över den regionala transportplanen även om den naturligtvis försöker väga samman synpunkter från alla håll. Vanligtvis brukar Vägverkets förslag på investeringar och förbättringar stämma bra överens med kommunernas och länsstyrelsens intressen, eftersom det grundar sig på fortlöpande information om vägnas tillstånd. När länsstyrelsen har fastställt planen granskas den av Vägverkets huvudkontor och det är endast om de planerade åtgärderna på ett uppenbart sätt skulle stå i strid med de transportpolitiska målen *tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling* eller om Vägverket har synpunkter på bristande samordning mellan länen som Vägverket kan "lyfta" frågan för slutgiltigt avgörande hos Näringsdepartementet.

Verksamhetsplanering

Varje höst pågår en dialog mellan huvudkontoret och alla regioner om hur de tilldelade pengarna ska användas. Regionerna framför vad de vill göra och vad det beräknas kosta. De gör då även konsekvensanalyser där de beräknar vilka effekter insatserna kommer att få, beroende på vilka förutsättningar (oftast beräknat i pengar) de får. När huvudkontoret har fått det faktaunderlag som de behöver fastställs regionernas budget inför kommande år samt inriktningen för ytterligare två år.

Hur pengarna årligen fördelas mellan olika verksamheter enligt fastställda planer



Paketpengar

Förutom den ordinarie tilldelningen av vägpengar via regeringens budgetproposition kan ibland tilläggspropositioner göras, där ytterligare vägmedel avsätts. I vardagstal kallas detta för paketpengar och dessa är som regel avsedda för speciella insatser. Vägpaketpengarnas ändamål kan till exempel vara att främja sysselsättningen, höja bärigheten på vissa utsatta vägsträckor eller göra förbättringar av trafiksäkerhet, miljö, grusvägar och broar etc.

Var sker fördelningen över landet?

Vägverket blir tilldelat ett visst antal miljarder dels för att bygga nytt och dels för att driva och underhålla de vägar som redan finns. Dessa medel ska Vägverkets huvudkontor i Borlänge i samarbete med landets sju regioner fördela.

Planerings- och prioriteringsomgångarna följer som regel landets valperioder och nästa omgång beräknas därför gälla från och med 2002 och görs för en ny tioårsperiod. På så vis kan man säga att en rullande revidering görs när det gäller planeringen för det statliga vägnätet vart 4:e år. Eftersom Vägverkets planering görs för ett antal år i sänder och varje plan innebär att man binder sig för vissa projekt, kan det förstås dröja relativt länge innan påverkan ger synbara resultat i planerings- och prioriteringsprocessen.



"Tänk vilka potentialer som
finns om man smäller ihop
all kunskap hos käringar,
vägdirektörer, bönder,
länsstyrelsefolk,
kommunala planerare
med flera..."

I det här avsnittet får Du ta del av målbeskrivningar och förtydliganden för Vägverket. Dessa ger en bild över vad som styr planeringen centralt, i regionerna, i länet och i kommunerna.

Huvuddelen av detta avsnitt bygger på texter från regeringens proposition; "Transportpolitik för en hållbar utveckling" 1997/98:56

Vilka mål styr Vägverkets planering?

Vägverkets uppdrag från riksdagen är att sköta de statliga vägarna. Vägverket ska även ta ett övergripande ansvar för trafiksäkerhet, miljö och positiv regional utveckling. Tillgänglighet ska säkras och vägsystemet ska medge hög transportkvalitet för näringslivet.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Inom ramen för detta övergripande mål anges också fem långsiktiga delmål:

- * Ett tillgängligt transportsystem: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses
- * En hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
- * En säker trafik: Det långsiktiga målet ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- * En god miljö: Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

- * En positiv regional utveckling: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Dessa långsiktiga mål ska ligga fast över en längre tidsperiod och ge uttryck för behovet av långsiktighet och kontinuitet i transportpolitiken. Någon inbördes prioritering mellan dessa mål finns inte och transportpolitiken inriktas mot att alla delmål ska uppnås på sikt.

**Transportpolitikens
huvudmål kan
sammanfattas i
fem nyckelbegrepp:**

**tillgängligt transportsystem
hög transportkvalitet
säker trafik
god miljö
positiv regional utveckling**

Vill du veta mer om regeringens och riksdagens mål för transportpolitiken, läsa det allra senaste om nästa plan 2002-2011 eller har andra frågor? Sök mer information på www.riksdagen.se/debatt/ eller www.vv.se

Fördjupad förklaring av de fem delmålen

Hur når man trafikpolitiska mål som tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling

Tillgängligt transportsystem

"Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses"

Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilket utbud och aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgares som näringslivets och offentliga organisationers behov avses. I tillgänglighet ingår människors möjligheter att umgås och tillfredsställa sina sociala och kulturella behov.

Tillgänglighet kan i många fall konkretiseras genom beskrivningar av hur tillgängligheten begränsas. Begränsad tillgänglighet kan t ex i storstäder orsakas av trängsel och parkeringsproblem, i glesbygden av långa avstånd, låg vägstandard och orimliga restider. För kollektivtrafikresenärer kan ett bristfälligt trafikutbud, liksom dålig kännedom om utbudet, väsentligt begränsa tillgängligheten. Till synes harmlösa barriärer kan allvarligt inskränka på tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionshinder.

Finns det några önskvärda åtgärder som ni anser leder mot målet tillgänglighet vid er väg?

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Hög transportkvalitet

"Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet."

Delmålet transportkvalitet har en tydlig inriktning mot näringslivet och gäller främst godstransporter. Transportsystemets uppgift är i detta perspektiv att tillfredsställa näringslivets behov och härigenom bidra till konkurrenskraft samt medborgarnas sysselsättning och välfärd.

Delmålet grundas på uppfattningen att ett flexibelt, säkert och tillförlitligt transportsystem tillhör grundförutsättningarna för näringslivets utveckling och därmed sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Detta transportpolitiska delmål hänger starkt samman med delmålet "ett tillgängligt transportsystem". Båda handlar om att underlätta transporter, som i sin tur är ett mått på tillgänglighet. Även frågor om tillförlitlighet kan logiskt översättas till riskkostnader och ingår därmed i begreppet transportuppostring. Tjälskador som kan orsaka att gods inte kommer fram eller skadas är ett exempel på detta.

Finns det några önskvärda åtgärder som ni anser leder mot målet hög transportkvalitet vid er väg?

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Säker trafik

”Det långsiktiga målet ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.”

Följande gäller enligt den transportpolitiska propositionen:

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.
- Antalet som dödas till följd av *vägtrafikolyckor* bör ha minskat med 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå.
- Antalet olyckor vid plankorsningar mellan *järnväg* och väg bör halveras till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

Trafiksäkerhet är en av de aspekter som väger tungt när det gäller val av vägåtgärder. För att nå målet behöver många viktiga åtgärder fogas samman. Vägarna behöver byggas säkrare och det behövs bland annat säkrare bilar som lindrar konsekvenserna vid olyckstillfällena. En annan viktig åtgärd är att öka möjligheten att få syn på främst de oskyddade trafikanterna. Det här gör man bland annat genom att värna om god sikt och bra ljusförhållanden. En annan åtgärd är att försöka få fler cyklister att använda cykelhjälm men också att förbättra räddning, vård och rehabilitering för dem som blir trafikoffer.

Medlet att öka säkerheten kan i det lokala perspektivet exempelvis vara att höja synbarheten i mörker, att åtgärda överaskande kurvor eller att förbättra sikten.

Finns det några önskvärda åtgärder som ni anser leder mot målet säkerhet vid er väg?

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

God miljö

"Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas."

Det finns några insatser som speciellt har uppmärksammats när det gäller miljön. Det gäller buller och luftkvalitet. När det gäller buller är målet att antalet människor som utsätts för kraftiga bullerstörningar ska minskas kraftigt. Medlet att nå god miljö kan i det lokala perspektivet exempelvis vara att minska vägdammet.

Följande etappmål för utsläpp och riktvärden för buller har fastställts genom den trafikpolitiska propositionen.

- Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå.
- Utsläppen av kväveoxider från transporter i Sverige bör ha minskat med minst 40 procent till år 2005 räknat från 1995 års nivå.
- Utsläppen av svavel från transporter i Sverige bör ha minskat med minst 15 procent till år 2005 räknat från 1995 års nivå.
- Utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) från transporter i Sverige bör ha minskat med minst 60 procent till år 2005 räknat från 1995 års nivå.
- Trafikbuller vid nybyggnation av bostäder eller nybyggnation/väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur bör normalt inte överskrida de långsiktiga riktvärdena 30 dB (A) ekvivalentnivå inomhus, 44 dB (A) maximalnivå inomhus nattetid, 55 dB (A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) och 70 dB (A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Till år 2007 ska för befintlig bebyggelse åtgärder vidtas så att

- * Vägtrafikbuller uppgår till högst 65 dB (A) ekvivalentnivå utomhus, för det statliga vägnätet till år 2003.

Finns det miljöområden som är särskilt värdefulla som behöver skyddas vid er väg?

(Länsstyrelsen brukar ofta ha uppgifter om detta)

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Finns det några önskvärda åtgärder som ni anser leder mot målet god miljö och hushållning med resurserna vid er väg?

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____



Positiv regional utveckling

"Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd".

Utgångspunkten är att skapa mer likvärdiga förutsättningar för tillväxt och härigenom bidra till valfrihet och rättvisa. Någon form av jämviktsläge kan aldrig uppnås av rent geografiska/demokratiska skäl. Däremot kan förhållandena för eftersatta regioner förbättras genom olika insatser.

Det är ofrånkomligt att det finns skillnader mellan tätortens och glesbygdens transportmöjligheter. Samtidigt är det viktigt att det över hela landet finns tillräckligt goda transportmöjligheter så att människor och företag inte tvingas flytta på grund av brister i transportsystemet.

Detta delmål handlar inte bara om näringslivets transporter, utan också om att bidra till goda levnadsbetingelser för människor genom att skapa tillgänglighet till service, dagligvarubutiker, sociala kontakter, arbetsplatser, rekreation m.m.



De trafikpolitiska mål som riksdagen fastslagit gäller naturligtvis för alla vägar, men både länsstyrelserna och kommunerna har förutom detta speciella intressen som de genom att formulera egna mål kan bevaka.

Länsstyrelserna ska värna om ett väl fungerande kommunikationssystem i hela länet. De har eget beslutsmandat när det gäller investeringar och förbättringar i regional transportinfrastruktur och kan på så sätt bestämma ganska fritt över vilken typ av vägar de vill prioritera. Många län har formulerat landsbygdsprogram där mål och planerade insatser för länets kommunikationer beskrivs. Landsbygdsprogrammets uppgift är att ta ett helhetsgrepp på länets landsbygdsfrågor

Kommunerna ska överväga kommunens totala vägsituation. De gör alltså en avvägning mellan medborgarnas, företagarnas och allmännyttans behov. De ska beakta behoven av varutransporter, skogstransporter, samhälleliga tjänster i form av skolskjutsar, hemtjänst, postservice etc. Kommunernas uppgift är att presentera ett samlat förslag till prioriteringen för vägnätet. Ett politiskt beslut slår fast den kommunala prioriteringen. Detta beslut fattas i kommunstyrelsen eller i kommunfullmäktige.

Många kommuner arbetar nu fram kommunala landsbygdsprogram för att få ett helhetsgrepp på kommunens landsbygdsfrågor.

Finns det några önskvärda åtgärder som ni anser leder mot målet positiv regional utveckling vid er väg?

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Hur väljer vi väg?

Vad ska vi åstadkomma?

Vad ska vi satsa på
för att lyckas?

Vad ska vi göra för att
uppnå våra mål?

Vilka resurser behöver vi?

Vem gör vad?

Hur går vi vidare..?

Det här avsnittet ska ge förslag till planeringsverktyg som kan användas när man gör lokala vägplaner.

Det finns många olika sätt att planera. Gemensamt för alla är dock att man tillsammans ska enas om vad som ska ske, hur det ska det gå till och vem som ska göra det. Så här beskriver Jan Carlsson vikten av att ha gemensamma mål i sin bok "Riv pyramiderna":

"Nu visste alla varför och mot vilket mål de jobbade och då jobbar man alltid hårt. Det krävdes också att vi kunde sätta upp ett mål och ange en väg dit, det vill säga en affärsstrategi. Sedan behövdes en organisation som skulle fullfölja strategin och nå målet."

I det här avsnittet visas en planeringsmetod som kan vara lämplig att använda för att göra en lokal vägplan. Varje planeringsrubrik kommer att inledas med olika typer av exempel. Detta är ett sätt att försöka förtydliga vad som ska behandlas under varje rubrik. Inget annat! Ert sätt att planera måste naturligtvis grunda sig på era förhållanden och anpassas efter det som ni själva anser vara det mest angelägna och "rätta"!

Prioritering

För att kunna "välja väg" måste man enas om på vilka grunder man ska göra sina val.

Så här kan man göra...

VÄGVERKET prioriterar vilka lokala insatser som bäst leder mot målen: tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling.

LÄNSSTYRELSENS uppdrag är dels att stödja hela länets utveckling och dels att sammanväga de synpunkter som kommit in under remissomgången under arbetet med den regionala transportplanen.

KOMMUNERNA ska värna servicen till kommunens medborgare. De kan välja att särskilt stödja landsbygdsutveckling och lokalt näringsliv. Brett engagemang och lokala vägplaner kan vara tunga argument vid deras prioriteringar. Kommunerna är remissinstanser när länsstyrelserna gör sin regionala transportplaner.

För BYGDEGRUPPERNA finns inga i förväg uppsatta urvalsfrågor dvs frågor som man behöver svara på för att göra rätt prioriteringar i den lokala vägplanen. De frågorna måste varje grupp skapa själva. En god idé är att de bygdegrupper som vill göra en lokal vägplan börjar med att samla ihop boende, företagare och markägare till ett möte för att enas om på vilka grunder kommande prioriteringar ska göras. Målet med detta möte är att få till stånd en gemensam prioriteringslista med ”rätt” urvalsfrågor.

Det här är ett exempel på urvalsfrågor som använts för att göra valen mellan flera olika vägsträckor. Svaren på nedanstående frågor vägdes samman och låg sedan till grund för gruppernas val av i vilken ordning tänkta vägsträckor skulle åtgärdas i det området.

- Ger vägåtgärden förkortade reseavstånd?
- Hur ser trafiken ut? Vad har den tunga trafiken för omfattning, finns det sågverk, grustag eller annat, förekommer allmännyttiga transporter t. ex. skolskjutsar, turisttrafik, finns annan fritidstrafik till bad, serveringar, anläggningar, etc?
- Vilket näringsliv finns och vilka behov har detta?
- Förbättrar åtgärden på ett tydligt och konkret sätt förutsättningarna för befintliga företag och/eller möjligheterna till nyetableringar av olika företag?
- Finns många bofasta, förekommer pendeltrafik och förväntas antalet öka efter åtgärden?
- Vilken typ av bebyggelse finns? Åretruntboende eller fritidsbebyggelse? Förekommer randbebyggelse?
- Finns många äldre som bor och vill bo kvar i byn, fungerar vägen för sjuktransporter?
- Är vägen en lämplig genomfartsväg?

**Vi väljer att prioritera utifrån
följande grunder:**

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

5 _____

6 _____

7 _____

8 _____



Mål- och resultatformulering: Vad ska vi åstadkomma?

Det är viktigt att ni formulerar det önskade resultatet så att det är lätt att förstå för alla som är berörda. Resultat i form av "hårdvaror" som belagd väg i antal kilometer är som regel lättare att formulera och mäta än "mjukvaror" som nöjda människor, ökat samhällsengagemang, höjt attraktionsvärde och framtidstro i bygden. Det har gjort att de mjuka resultaten allt för ofta betraktats som mindre viktiga – trots att "verkligheten" ofta talar för att de mjuka målen är de som påverkar människor och utveckling mest.

Vägverkets insatser ska alltid styras av transportpolitikens fem huvudmål. Men dessa kan alltid brytas ner ytterligare för att passa för landsbygdsvägarna. Den lokala vägplanens mål kan med andra ord bli viktiga delmål som leder i rätt riktning mot Vägverkets inriktningsmål. Länsstyrelsens uppdrag är att stödja hela länets eller regionens utveckling. En del länsstyrelser har särskilda landbygdsprogram där de formulerat sina mål för länets eller regionens landsbygdsvägar och kommunikationer.

Kommunernas roll är att stödja den kommunala utvecklingen på bästa sätt. Det finns ett kommunalt självbestämmande och det gör att de inte är styrda av statliga mål på samma sätt som Vägverket och länsstyrelserna. Kommunerna kan med andra ord tämligen fritt välja vad de vill värdera som viktiga mål.



Vägverket kan välja att exemplifiera delmålen på följande sätt:

Tillgängligt transportsystem

Ökad komfort och kortare restid för alla trafikanter.

Hög transportkvalitet

Billigare, snabbare och effektivare transporter året runt för de företag som använder vägen.

Säker trafik

Ökad trafiksäkerhet genom säkrare korsningar och genom åtgärder för att minska risken för allvarliga mötesolyckor, öka säkerheten för gående och cyklister samt förhindra att det uppstår allvarliga personskador vid avkörningar.

God miljö

Bättre miljö för trafikanter och boende utmed vägarna. Minskat vägdamm och buller. Trafikanterna behöver inte köra på leriga och gropiga vägar. Minskad förbrukning av naturgrus och dammbindningsmedel. Minskad energiförbrukning till följd av förbättrat vägunderhåll.

Positiv regional utveckling

Jämnare fördelning av belagda vägar i länet. Bättre förutsättningar för näringslivsutvecklingen i området. Folk stannar kvar på landsbygden vilket ger förutsättningar för att behålla och utveckla en levande landsbygd. Ökad inflyttning.

Dessutom kan Vägverket initiera och medverka i EU-projekt för landsbygdsvägarna.

Länsstyrelsen/regionen kan exempelvis välja följande inriktningsmål:

Att länets landsbygdsvägar ska hålla en sådan standard att de stärker förutsättningarna för boende och näringslivsutveckling på landsbygden.

Att upprätta samarbetsformer för att kunna genomföra "Arbetsätt Landbygdsvägen"

Att särskilt stödja, utvärdera och vidareutveckla arbetet med lokala vägplaner i länet.

Att avsätta pengar till medfinansiering av EU-projekt.

I vår länsstyrelse/region finns följande inriktningsmål för landsbygden/landbygdsvägarna:

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

5 _____

etc _____

Kommunen kan exempelvis välja följande inriktningsmål:

Bra landsbygdsvägar i kommunerna.

Ny policy i det kommunal planläggnings- och prioriterings-
arbetet – lokalt engagemang ska premieras.

Framgångsrikare bygdeutveckling.

Små landsbygdsvägar med i kommunens vägplanering

Ökad framtidstro i bygderna.

Ökad inflyttning i bygderna.

Ökat byggande av bostäder etc.

Bra underlag för barnomsorg, äldreomsorg, nyföretagande osv.

Bättre förutsättningar för varuförsörjning, hemtjänstpersonal,
skolskjutsar med mera.

Vara delaktiga och/eller initiativtagare till EU-ansökningar.

I vår kommun finns följande inriktningsmål för landsbygden/landbygdsvägarna:

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

5 _____

etc _____

Bybor kan exempelvis ha följande inriktningsmål:

En levande landsbygd.

Bättre förutsättningar att forma en livskraftig och attraktiv bygd för framtida näringsidkare, boende pendlare osv.

Kortare reseavstånd, mindre slitage på fordon, ökad komfort.

Bättre förutsättningar för transporter för näringslivet

Säkrare transporter för allmännyttan, skolskjutsar, turister, fritidstrafik för bad, serveringar etc

Finansiering tillsammans med kommunen av en viss del av kostnaderna för välgångarna genom eget arbete, mark etc.

Påverkan på politiker och beslutsfattare på alla nivåer.

Beviljade ansökningar om EU-bidrag tillsammans med kommunen, länsstyrelsen och Vägverket.

Åtgärder på de vägar som prioriteras högst inom 3 år



De här inriktningsmålen har vi, dessa resultat vill vi åstadkomma:

Inriktningsmål anger delmål som leder mot andra övergripande mål. Resultat ska formuleras så att de är lätta att förstå (ge tydliga "bilder i huvudet" på den som läser dem) och gärna vara mätbara.

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____
- 6 _____
- 7 _____
- 8 _____



Strategi - Vad ska vi satsa på för att lyckas?

Det gäller att alltid söka en strategi som fungerar i de förhållanden som finns på ort och ställe.

En strategi kan vara att försöka ta tillvara den kunskap, kraft och utvecklingsvilja som finns hos så många som möjligt och försöka finna arbetsformer som bygger på delaktighet, engagemang och samverkan.

Kända framgångsfaktorer är:

Engagemang och delaktighet:

Stort engagemang och delaktighet redan i förplaneringen är grunden för att bygga upp bra samarbetsformer. Innan arbetet med vägplanerna och åtgärderna påbörjas bör ett eller flera möten anordnas dit alla som bor eller har andra intressen efter vägsträckan är inbjudna. Bjud in representanter från kommunen, länsstyrelsen, Vägverket samt alla intresseorganisationer som kan tänkas vilja vara med.

Ett brett engagemang med några eldsjälar som driver på och där markägarna är med på idéerna har visat sig vara ett vinnande koncept. Lokalt engagemang är i många fall en av de viktigaste urvalsgrunderna för att vägsträckan ska bli aktuell för åtgärd.

Information:

Både inledningsvis och fortlöpande behövs information. Viktigt är att utse någon eller några kontaktpersoner som hela tiden håller sig informerade om vad som händer med det lokala vägprojektet.

Samordning:

Det är viktigt att skapa bra kontakter mellan företrädare för kommunen, länsstyrelsen, Vägverket och alla andra som berörs efter vägsträckan. Det kan ta tid – men det är nödvändigt för att processen inte ska stanna upp i onödan. Ett sätt kan vara att utse olika grupper där företrädare för byborna, Vägverket, kommunen och länsstyrelsen träffas för att förmedla synpunkter och diskutera frågor som är viktiga för vägprojektet.

Att delge andra sina kunskaper och erfarenheter och samtidigt våga tänka om och "spåna fram" nya lösningar ger ofta bra resultat.

**Lokala resurser:**

Det har visat sig vara lättare att komma igång om enskilda, företag, kommunen eller andra ställer upp med egna insatser i form av exempelvis mark, grus, arbete, maskiner eller något annat.

Rätt region:

Befinner ni er i en region som har erfarenhet av att samarbeta med lokala utvecklingsgrupper har ni ett försprång. Gör ni inte det så ha tålamod och påverka genom att hänvisa till regeringens proposition. Skäll inte, var sakliga, sök samarbete – trägen vinner!

EU-stöd:

I vissa områden har de lokala vägprojekten fått extra fart och stöd genom att EU-medel sökts och tilldelats. Här finns säkert mer att göra både när det gäller att informera kommuner och länsstyrelser om möjligheten att göra ansökningar och att avsätta pengar för medfinansiering till dessa projekt.

Det här ska vi satsa på för att lyckas:

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____
- 6 _____
- 7 _____
- 8 _____

Aktiviteter

–Vad ska vi göra för att nå våra mål?

Först ska vi...sedan gör vi...vi fortsätter med osv...

Beskriv stegen fram till målet (VAD)

och när de ska starta (START),

respektive vara färdiga (FÄRDIGT).

Så här kan man exempelvis göra...

Före varje vägåtgärd gör Vägverket ett åtgärdsförslag och en kostnadskalkyl, sedan ska finansieringen lösas. Ibland har Vägverket medel till finansieringen av åtgärden i sin helhet men ofta kan annan finansiering behövas för att förverkliga den, exempelvis från kommuner, EU-projekt, företag eller medfinansiering från boende, fastighetsägare, m.fl. i form av fri mark, avverkning, flyttning av stängsel etc.

Ytterligare "egna" insatser för att lösa finansieringen kan vara att schakta, dika, lägga vägtrummor m.m. Sådana insatser bör som regel utföras innan Vägverket gör sin upphandling och utför återstående arbeten, som grusförstärkning och beläggning m.m.





Det här ska vi göra:

VAD	START	FÄRDIGT
1 _____		
2 _____		
3 _____		
4 _____		
5 _____		
6 _____		
7 _____		
8 _____		
9 _____		
10 _____		
11 _____		
12 _____		
13 _____		
14 _____		
15 _____		
16 _____		

Resursanalys

- Vilka resurser behöver vi?

De här resurserna har vi tillgång till i bygden och de här behöver vi söka externt. När man gör en resursanalys ska man inventera vilka kunskaper, tänkbara samarbetspartners, pengar, maskiner osv som behövs och var det finns tillgång till dessa.

Så här kan man exempelvis göra en inventering av resurser.

1. Vilka personer har vi i bygden som kan organisera arbetet, planera, inspirera, ordna byamöten, utföra markarbeten, fälla träd, osv?
2. Vilka resurser har vi i området i form av grustäcker, ställen för att tippa överskottsmassor, transportera massor osv?
3. Vilka maskiner har vi, som traktorer, grävmaskiner, dumprar, lastbilar osv?
4. Vilka andra resurser finns?

De här resurserna har vi:

personer	material	maskiner	annat

Organisation - Vem gör vad?

Hur fördelar vi våra uppgifter på bästa sätt och vem bestämmer över vad? Här är det viktigt att utse personer som har huvudansvaret för olika arbetsområden/uppgifter som ska skötas. Det är också bra att veta vilka personer som har ett medansvar för respektive uppgift.

Så här kan organiserandet exempelvis gå till...

"Arbets sätt Landsbygdsvägen" ska på sikt vara ett naturligt sätt att arbeta för lokala utvecklingsgrupper, kommuner, länsstyrelser och Vägverket. Därför ska det egentligen inte behövas några särskilda grupperingar för arbetet. I de län och regioner som inte kommit igång kan det dock vara bra att utse en ledningsgrupp. I dagsläget finns kontaktpersoner utsedda i varje Vägverksregion och i varje länsstyrelse eller motsvarande och en lokal representant från varje länsbygderåd. De kan ta initiativet till bildandet av en sådan grupp. Kommuner och andra intresseorganisationer bör förstås finnas med, men det är viktigt att gruppen inte är för stor. Det ska vara lätt att träffas kontinuerligt.



De naturliga rollerna för "Arbetsätt Landsbygdsvägen"

Den lokala väggruppen

Den lokala väggruppen startar processen i bygden med att bjuda in till möten, informera om det tänka arbetssättet att börja göra en lokal vägplan. Därefter rullar arbetsuppgifter på allt eftersom. Den lokala väggruppen bör utse egna kontaktpersoner som sköter om kontakterna med Vägverket och kommunen mellan de möten och sammankomster som hålls. Deras uppgift är också att diskutera vägfrågorna i bygden och att samordna de lokala insatserna vid det praktiska genomförandet. Engagemang från lokala väggrupper är en grundförutsättning för att söka EU-medel för utvecklingsprojekt där vägen ingår, tillsammans med kommuner, länsstyrelsen, Vägverket och andra.

Andra intressegrupper

Det kan finnas många olika intressegrupper efter en vägsträcka, allt ifrån studieförbund och företagarföreningar till organisationer för markägare. Det naturliga är att var och en använder sina specialkunskaper och kontaktnät för att hjälpa till med det lokala vägprojektet. Länsbygderåd fungerar, i de län sådana finns, som en övergripande organisation för bygdegrupper.

Kommunen

Kommunen är remissorgan och lämnar förslag till prioritering av vägar till länsstyrelsen. Kommunens uppgift är att värdera den kommunala nyttan av de planerade vägförbättringarna och de samordningsvinster som kan finnas. På så vis kan de välja att stödja lokal vägplanering när de gör sina prioriteringar. Kommunens roll kan även vara att hjälpa till med skrivelser eller annat som behöver göras för de politiska beslut som behöver fattas. Kommunala inriktningsmål för landsbygden och landsbygdsvägarna är viktigt underlag för den lokala väggruppens planeringsarbete.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen beslutar slutgiltigt om fördelningen av pengar till de vägar som finns med i den regional vägplanen. Det innebär att de kan välja att prioritera arbetet och tilldelningen av pengar till landsbygdsvägarna högt. Deras uppgift är att ge uppdrag till Vägverket att genomföra de vägprojekt som prioriterats i den regionala planen.

som har huvudansvaret för Vägverkets verksamhet. Regeringen följer på olika sätt upp Vägverkets arbete och detta ligger till grund för de uppdrag som sedan formuleras i regeringens regleringsbrev till Vägverket och andra. Uppdraget till Vägverket om att vidareutveckla arbetet med landsbygdsvägarna är ett exempel på detta. Om det finns brister i de riktlinjer som är gjorda är det regeringens ansvar att uppmärksamma detta och fatta nya politiska beslut. Regeringen kan på olika sätt påverka var tyngdpunkterna ska ligga, exempelvis om något eller några mål ska värderas som viktigare än de andra.

Andra viktiga aktörer

Länsbygderåd

I de flesta län har lokala utvecklingsgrupper bildat så kallade länsbygderåd. Deras uppgift är att ge information, råd och stöd till lokala grupper samt samordna och driva gemensamma frågor för länet. En naturlig roll skulle kunna vara att företräda de lokala grupperna i länens och regionernas vägplanering. Från och med 1998 får länsbygderåden ekonomiskt stöd från Folkkrörelserådet Hela Sverige ska leva.

Folkkrörelserådet, Hela Sverige ska leva

Huvuduppgiften för Folkkrörelserådet Hela Sverige ska leva är att stödja bygderörelsen och dess lokala utvecklingsgrupper. Det gör man genom att sprida erfarenheter och goda exempel från lokalt utvecklingsarbete och bilda opinion för viktiga landsbygdsfrågor. Grunden är att stärka lokalt inflytande och verka för en samhällsplanering som är byggd utifrån medborgarnas engagemang och kunskaper.

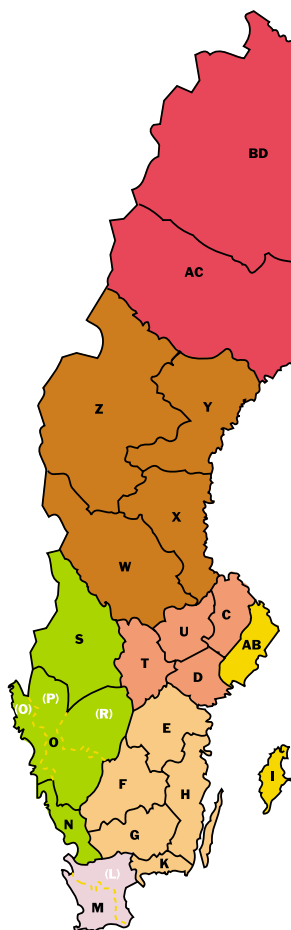
Folkkrörelserådet är en ideell förening som bildades efter kampanjen Hela Sverige ska leva. Det är en paraplyorganisation för drygt 3800 lokala utvecklingsgrupper och ett 40-tal organisationer såsom studieförbund, politiska förbund och intresseorganisationer. Styrelsen består av tretton personer som representerar både medlemsorganisationerna och de lokala grupperna. Folkkrörelserådet Hela Sverige ska leva anordnar vartannat år en landsbygdsriksdag som är rådgivande och utgör rättesnöret för deras verksamhet.

Glesbygdsverket

Glesbygdsverkets roll är att titta på hur sektorsmyndigheter som Vägverket beaktar och utformar arbetet med att ta hänsyn till de behov som finns av exempelvis transporter på landsbygden. Där är sektorsamordning och vilka beräkningsgrunder som används viktigt.

Glesbygdsverket jobbar för en garanterad transportnivå som ska gälla för hela landet. Det försöker man nå genom konstruktiva samtal samt förslag och tips på alternativa arbetssätt, beräkningsmodeller med mera. Projekt Landsbygdsvägen har bidragit med exempel på hur man kan arbeta med landsbygdsvägarna för att få mer väg för pengarna.

Kontaktpersoner för "Arbetsätt Landsbygdsvägen"



Vägverkets regionkontor

Region Norr, Björn Hedman	090-17 25 36
Region Mitt, Örjan Oscarsson	063-19 47 11
Region Mälardalen, Kjell Carlbom	016-15 70 31
Region Stockholm, Maria Boman	08-757 67 89
Region Väst, Lars Hellström	0521-27 48 06
Region Sydöst, Bernt Nilsson	036-19 21 42
Region Skåne, Anders Servin	044-19 50 24

Länsbyggerådens kontaktpersoner

BD-län	Mats Skytt	0925-310 10
AC-län	Tarja Lindqvist	090-17 18 62
Z-län	Karin Hövik-Olausson	0693-410 49
Y-län	Jan-Erik Eriksson	0691-220 94
X-län	Per-Emil Persson	0651-801 22
W-län	Mary Bäck	0281-222 94
D-län	Göran Libell	0155-535 31
E-län	Roger Silfver	0144-200 79
F-län	Catherine Elw	0370-65 21 37
G-län	Holger Pettersson	0476-109 59
H-län	Roger Samuelsson	0481-700 11
I-län	Hilding Norrby	0498-20 38 20
K-län	Arne Sonesson	0456-142 08
M-län	Marie-Louise Olofsson	0415-148 25
N-län	Ulla Rickardsson	0346-800 15
O-län	O-reg. Paul Jacobsson	0528-405 10
	P-reg. Ted Öjebro	0321-515 37
	R-reg. Hans Lundmark	0513-4220 21
S-län	Jonny Ritzman	0565-400 28
T-län	Lars Carlsson	0587-500 73
U-län	Jan Stavlin	0224-211 16

Länsstyrelsernas kontaktpersoner

BD-län	Bo Erik Ekblom	0920-96 000
AC-län	Lars Nilsson	090-10 70 90
Z-län	Lennart Sundström	063-14 60 00
Y-län	Christer Troselius	0611-34 90 00
X-län	Olle Tideman	026-801 22
W-län	Kenneth Wählberg	023-81 000
AB-län	Tomas Brolin	08-785 40 00
C-län	Claes Wallenborg	018-19 50 00
D-län	Kaj Möllergren	0155-26 40 00
E-län	Annika Holmström	013-19 60 00
F-län	Lars Norman	036-15 70 00
G-län	Paul Eklöv	0470-86 000
H-län	Göran Folbert	0480-82 000
I-län	Björg Nordenankar	0498-29 21 00
K-län	Bengt Gustafsson	0455-87 000
M-län	(L, M) Region Skåne	
	Mats Pettersson	044-13 30 00
N-län	Håkan Berner	035-13 20 00
O-län	(O, P, R) Västra Götaland	
	Eva Ericson	0501-62 158
S-län	Klas Jansson	054-19 70 00
T-län	Evelin Karlsson	019-19 30 00
U-län	Karl-Gunnar Dahlgren	021-19 50 00

Så här organiserar vi vårt arbete!

Vem har huvudansvaret för varje arbetsområde/uppgift och vilka är medansvariga?

arbetsområde/uppgift

huvudansvarig

medansvarig

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Utveckling - hur går vi vidare?

Hur ska vi göra för att den här "nya ordningen" ska fortsätta i framtiden?

Så här kan man exempelvis göra...

Det är mycket viktigt att noggrant följa upp de resultat som nås. Den övergripande utvärderingen kan exempelvis göras av någon högskola. Det är viktigt att utvärderingen förbereds redan i planeringsstadiet så att arbetet dokumenteras av alla som deltar. Under tidigare "Projekt Glesbygdsvägen" i Småland och "Projekt Landsbygdsvägen" gjordes bland annat videoinspelningarna "Det viktigaste är vägen" och "Man får aldrig ge upp". Filmerna speglade projektarbetets olika faser och där gav olika företrädare sina synpunkter på arbetet. Materialet som införskaffades under projekttiden stärkte och bekräftade de resultat som de externa utvärderarna sedan påvisade i sin slutrapport till regeringen. Erfarenheterna från "Projekt Glesbygdsvägen" och "Projekt Landsbygdsvägen", blev på så vis viktiga pusselbitar för att regeringen slutligen skulle bestämma sig för att det här arbetet skulle fortsätta och dessutom vidareutvecklas.



Det här vill vi ska hända sedan – när vägen är åtgärdad!

**På det här sättet vill vi fortsätta utvecklingen och
påverka – oss själva och bygden.**

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

**Det här ska vi göra för att förbereda att detta ska
bli möjligt.**

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____



5 EGEN PLAN

På det här sättet vill vi fortsätta utvecklingen och påverka - tjänstemän och politiker i kommunen.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Det här ska vi göra för att förbereda att detta ska bli möjligt.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____



På det här sättet vill vi fortsätta utvecklingen och påverka - tjänstemän och politiker på länsstyrelsen.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Det här ska vi göra för att förbereda att detta ska bli möjligt.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____



5 EGEN PLAN

På det här sättet vill vi fortsätta utvecklingen och påverka planerare och beslutsfattare på Vägverket.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Det här ska vi göra för att förbereda att detta ska bli möjligt.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____



På det här sättet vill vi fortsätta utvecklingen och påverka - rikspolitiker, regering och riksdag.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Det här ska vi göra för att förbereda att detta ska bli möjligt.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

**På det här sättet vill vi fortsätta utvecklingen och påverka – andra aktörer/intressegrupper.
(Precisera vem och vilka)**

1 _____

Vem/vilka _____

2 _____

Vem/vilka _____

3 _____

Vem/vilka _____

5 EGEN PLAN

Det här ska vi göra för att förbereda att detta ska bli möjligt.

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

5 _____

6 _____

7 _____

Glöm inte...

att den färdiga vägplanen bör komma så många som möjligt till del.

Förutom människorna i bygden, den egna kommunen, länsstyrelsen och Vägverket kan många fler vara intresserade av er plan.

Om de bara får veta att den finns!

Lägg gärna ut er plan på Folkrörelserådets

Hela Sverige ska levas hemsida;

www.bygde.net

Lycka till!



Röda vägen 1
781 87 Borlänge