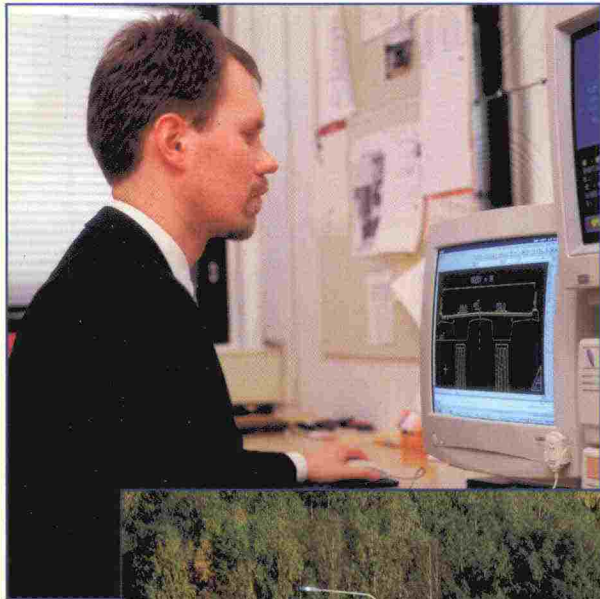
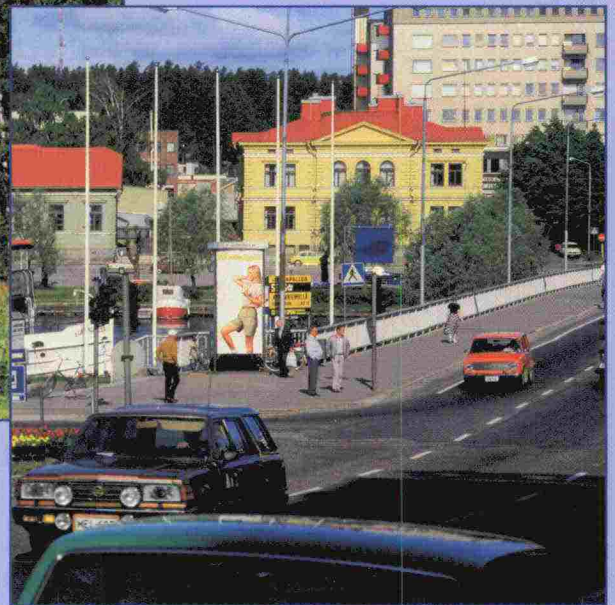
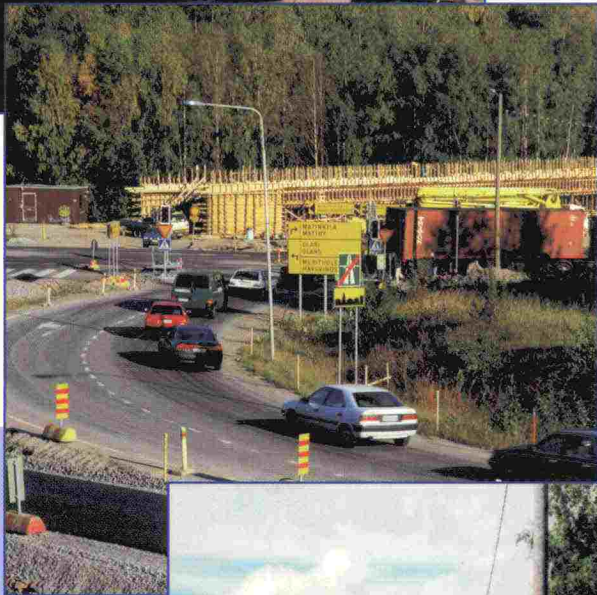


990 872



# Kommunernas och Vägverkets nyorganiserade samarbete



SUOMEN KUNTALIITTO  
FINLANDS KOMMUNFÖRBUND



Vägverket

08 TEL/KOM



**Kommunernas och Vägverkets  
nyorganiserade samarbete**

# Kommunernas och Vägverkets nyorganiserade samarbete

## Innehåll

|  |    |
|--|----|
| 1. Ett nyorganiserat samarbete   | 6  |
| - Kommunernas och Vägverkets praktiska samarbete   |    |
| - Exempel på samarbete   |    |
| 2. Vägverkets nya organisation   | 8  |
| 3. Samarbetets roller  | 9  |
| 4. Utvecklingsverksamhet   | 10 |
| 5. Trafiksystem  | 11 |
| 6. Väg- och gatuplanering  | 13 |
| - Myndigheternas samarbete   |    |
| - Utnyttjande av tekniskt kunnande   |    |
| 7. Byggande av vägar och gator   | 15 |
| 8. Underhåll   | 16 |
| - Kommunens och Vägstyrelsens gemensamma entreprenader                                     |    |
| - Underhållsarbeten utförs på entreprenad  |    |
| - Produktutformade underhållstjänster  |    |
| - Väder- och väglagsövervakningen bestämmer kommunernas och Vägverkets produktionsåtgärder |    |
| - Snygga vägområden ger en positiv bild av kommunen  |    |
| 9. Tillstånd och trafikleder för specialtransporter  |    |
| 10. Utveckling av samarbetsformer  | 20 |
| - Exempel  |    |
| - Trafiknätets tillstånd inger bekymmer  |    |

# 1. Ett nyorganiserat samarbete

Kommunerna och staten har i egenskap av ägare, upprätthållare och utvecklare av trafiklederna många gemensamma och identiska problem att lösa. Varje organisation har utvecklat sitt sätt att sköta frågorna, men man har också försökt finna sätt som kunde tjäna alla parter i gatu- och vägunderhållet. Ett exempel är den publikation med rekommendationer som kommunernas centralförbund och Vägverket utarbetade år 1991. Publikationen berörde i första hand underhållet av gatu- och vägnätet. Informationen uppdaterades år 1995, då man närmare tog upp möjligheterna till en utveckling av samarbetet.

Vägverket genomgick en stor förändring år 1998. Verket uppdelades då i en förvaltningssida och en produktionssida och ändringen återspeglades kraftigt även i kommunsektorns och Vägverkets samarbete. Den här publikationen behandlar samarbetet ur ett framtida perspektiv och på basen av den nya organisationsstrukturen. Verksamheten kommer i framtiden att präglas av konkurrens och anbudstävlan. Det är därför denna skrift i huvudsak tar upp frågor kopplade till produktionen.

Liksom sina föregångare är även denna förnyade och uppdaterade tredje publikation allmängiltig. Ansvariga för arbetet är Jussi Jokirinta från Finlands Kommunförbund, Juhani Koivusaari från Järvenpää och Jorma Ranta från Vanda samt Jukka Isotalo, Harri Jalonen, Kyösti Jauhiainen, Arto Kuskelin, Anna Myllylä, Erkki Nevala, Seppo Terävä, Kaisa-Leena Välipirtti och Jukka Yliherva från Vägverket samt Hannu Sinerma från MIE Systems Oy.

## Kommunernas och Vägverkets praktiska samarbete

**Inom kommunsektorn** är det främst kommunens förtroende- och tjänstemannaledning, tekniska verket samt planläggnings- och miljömyndigheterna som svarar för samarbetet. Samarbetet utformas i viss mån i enlighet med de regionala behoven och de enskilda kommunernas organisation. För kontakterna svarar följande grovt indelade grupper:

- Kommunledningen: markanvändning, budgetering och finansiering samt programmering av åtgärder
- Planläggningsmyndigheten: beredning av planeärenden, funktionell bedömning av vägprojekt samt bered-

ning i anslutning till fastställelseprocesser

- Tekniska verket: frågor i anslutning till gatuhållningen, t ex byggande, underhåll och reparationer samt härmed förknippade entreprenader, anskaffningar, inköp och försäljningar samt konsulterings tjänster.
- Miljömyndigheterna: verksamhetens och markanvändningens miljöeffekter, miljötillstånd och övervakning av tillståndsvillkor.

Varje kommun bestämmer själv vilken utformning verksamheten ska få. Besluten baseras på vedertagen praxis.

**Vägförvaltningen** på lokal nivå, dvs det välkända vägdistriktet, fungerar som kommunens samarbetspartner i frågor som gäller t ex:

- Främjande av vägprojekt, projekttinhåll, kostnadsfördelning eller budgetering
- Frågor i anslutning till planläggningen
- Frågor i anslutning till användningen av vägområdet
- Allmänna principer i anslutning till underhållsnivån
- Utformningen av entreprenader som är underställda gemensam anbudsbegäran

**Vägverkets produktion** fungerar som entreprenör och konsult och är den rätta partnern vid praktiska åtgärder så som:

- Frågor som gäller underhållsarbeten
- Informationsutbyte i anslutning till entreprenader
- Samarbete beträffande produktionsupphandling
- Kommersiell verksamhet, entreprenader samt inköp och försäljning av konsulttjänster

## Exempel på samarbete

Kommunerna och Vägverket har av tradition ett fungerande samarbete i ärenden som gäller vägar. Under de senaste tio åren har detta samarbete utvecklats ytterligare, särskilt beträffande produktionsinriktade uppgifter. Några konkreta exempel torde ge en god bild av verksamhetens former och möjligheter. Exemplet berör kommunens samarbete och handel med Vägverkets båda organisationer.

- Områdesutbyte inom underhållet av trafikleder
- Anbud och inköp av underhållsarbeten som gäller trafikleder och grönområden
- Samarbete inom materialanskaffningen



*Jordbyggnadsarbetets utgångspunkt bör vara ingående kännedom om platsen. Många kommuner har egen mätverksamhet; dessutom finns Vägverkets riksomfattande mätningverksamhet att tillgå. Servicen kan utnyttjas av både stora och små byggprojekt. Tack vare ny mätningsteknik har insamlingen av mätfakta underlättats betydligt, särskilt när det gäller små objekt. GPS-mätningen på bilden ger en lokalisering med +/- 2 cm:s noggrannhet*

Gemensam väderjour och synkronisering av avgångstider

- Mätning av trafiknätets tillstånd, åtgärdsrekommendationer och registerföring
- Broinspektioner, åtgärdsrekommendationer, upprätthållande av register över broar och organiserande av brounderhåll
- Trafikstyrning och information
- Trafiksäkerhetsarbete

• Gemensam användning av lager och förhyrning av lagerutrymme

- Planeringskonsultering
- Markundersökningar, mätning och kvalitetssäkring
- Byggherretjänster
- Utbyte av sakkunskap

Samarbetet mellan kommunerna och Vägverket är omfattande och kan utvecklas ytterligare. Målsättningen är att nå samhällliga, funktionella och ekonomiska synergieffekter.

## 2. Vägverkets nya organisation och roller

Vägverket indelades i en vägförvaltnings- och en produktionssektion i början av år 1998. Ändringen är ett viktigt steg i utvecklingen av Vägverkets organisation och kommer under den närmaste framtiden att på många sätt återspeglas i verksamheten och organisationen av väghållningen.

**Vägförvaltningen** representerar vägnätets ägare och svarar för vägnätets standard och utveckling samt bestämmer om allokering av medel till nätet. Sektionen fungerar som en myndighet och upphandlare; den svarar för myndighetsuppgifter som rör väghållningen samt beslutar inom ramen för sina befogenheter om nödvändiga åtgärder för allmänna vägar samt beställer produkter och tjänster nödvändiga för väghållningen antingen från Vägverket eller från andra producenter.

Vägförvaltningen har en centralförvaltning med säte i Helsingfors och nio vägdistrikt på lokal nivå.

**Vägverkets produktion** är en verkställande organisation som skaffar sig arbete och utkomst genom vägunderhållsuppdrag på en marknad som stegvis öppnar sig för konkurrens. Sektionen konkurrerar med entrepre-

nörer och konsultföretag i branschen.

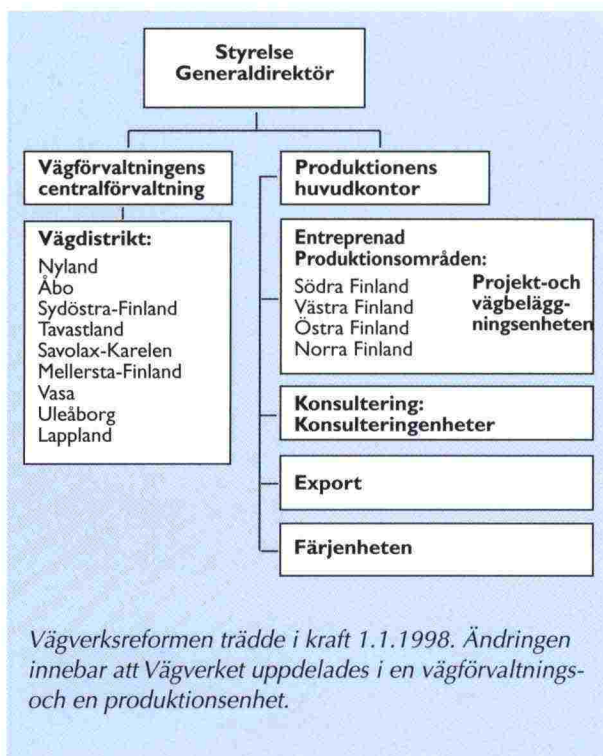
Vägverkets produktion har sitt huvudkontor i Helsingfors. Dess verksamhetsenheter utgörs av en entreprenadenhet, en konsultenhet, en exportenhet samt en färjenhet.

Entreprenadenhetens huvudkontor ligger i Helsingfors och på lokal nivå finns fyra produktionsområden uppdelade i entreprenadenheter. Konsultenheten har sitt huvudkontor i Helsingfors och fyra regionenheter på lokal nivå. Produktlinjerna styrs centralt. Exportenheten finns i Helsingfors och enheten för landsvägsfärjor Åbo.

Produktionen levererar beställda produkter och tjänster som gäller planering, byggande och underhåll antingen i form av eget arbete eller via underleverantörer.



Telefonnumret till Vägverkets båda organisationer är **0204 4411** i hela landet. Numret förenar samtalet via närmaste telefonväxel till önskad verksamhetsplats eller önskad person.



### Vägverkets produktion 1999

#### Gränser för produktionsområden och konsulteringsenheter

Verksamhetsställen:

- 1 Produktionsområde
- 2 Projekt- och vägbeläggningens enhet
- 3 Konsulteringsenhet
- 4 Export
- 5 Färjenhet



### Vägverkets vägförvaltning 1999

#### Vägdistriktens gränser

#### ■ Vägdistrikt och centralplatser:

- Nyland: Helsingfors
- Åbo: Åbo
- Sydöstra Finland: Kouvola
- Tavastland: Tammerfors
- Savolax-Karelen: Kuopio
- Mellersta Finland: Jyväskylä
- Vasa: Vasa
- Uleåborg: Uleåborg
- Lappland: Rovaniemi



### 3. Samarbetets roller

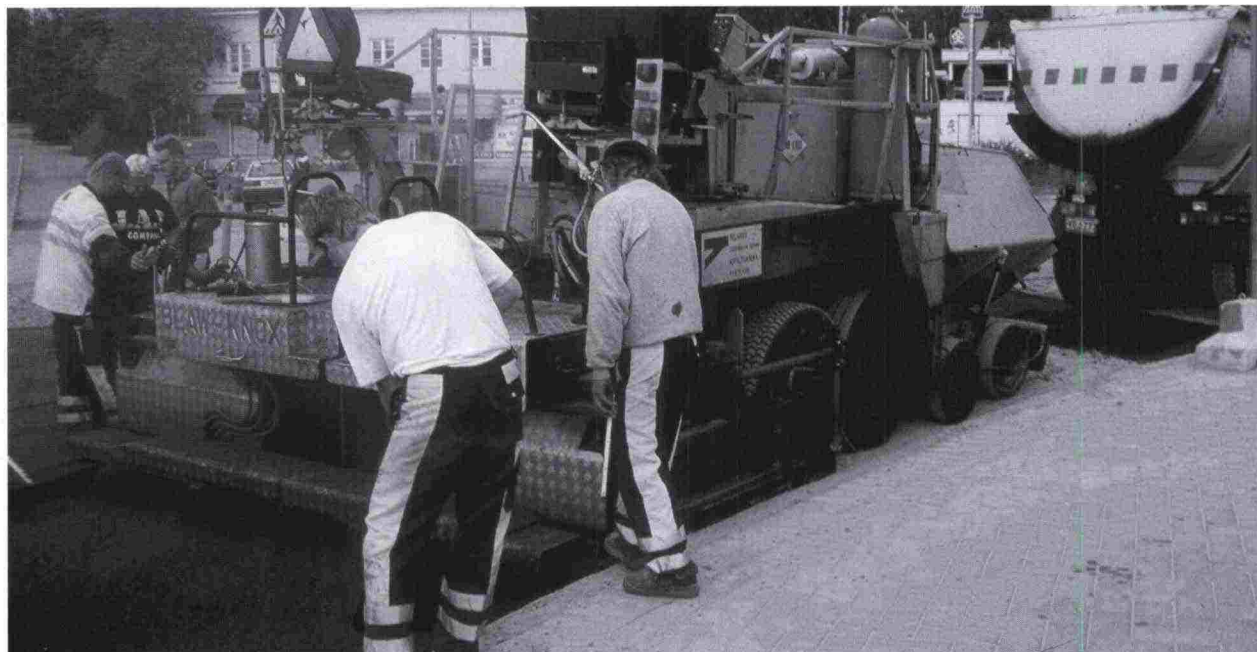
Kommunerna och Vägverket främjar trafiksmidigheten och -säkerheten samt svarar i enlighet med sin roll för utvecklingen av de samhälleliga strukturerna. Båda parterna organiserar förbättringsåtgärder inom sina trafiknät. Nya metoder för byggande och underhåll av trafikleder gynnar de båda offentliga samfundet. Även om Vägverket omorganiserats är det fortfarande ett ämbetsverk med ramar som påverkar samarbetet.

Vid upphandlingen av varor och tjänster samt vid verkställandet av byggnadsentreprenader är både kommunerna och Vägverket offentliga upphandlingsenheter som bör inbegära anbud på anskaffningen i enlighet med lagen om offentlig upphandling. Anskaffningen bör kungöras med annonser eller med inbegäran om tillräckligt antal anbud. Vid upphandling av varor och tjänster till ett värde av mer än 1,16 miljoner mark och vid byggnadsentreprenader uppgående till 29 miljoner mark bör annons dessutom införas i EU:s officiella tidning.

Kommunerna och Vägverket kan under vissa omständigheter göra upphandlingar utan anbudstävlan. Då prisnivån är känd kan dessa omständigheter utgöras av anskaffningens ringa värde och av att kostnaderna för konkurrensutsättningen överstiger nyttan av förfarandet.

Vardera parten avgör samarbetets former och förfaringsätt inom ramen för sin roll. Kommunerna svarar exempelvis för myndighetsuppgifter som gäller gatuunderhåll och beslutar om nödvändiga åtgärder; nödvändiga produkter framställer de själva eller beställer av producenter, hit hör även Vägverkets produktion, som de anser lämpliga eller som de valt ut enligt anbudsgivning.

Vägverkets produktion ställer sin fria kapacitet till marknadens förfogande enligt nettobudgeteringsprincipen. Produkter till försäljning är bl a olika mätning- och planeringstjänster samt underhålls- och byggnadsentreprenader. På motsvarande sätt finns även kommunernas fria kapacitet att tillgå för Vägverkets lokala arbetsuppgifter. Samarbetet är till denna del kommersiell och på normalt sätt konkurrensutsatt verksamhet.



*Utplacering av vägmärken, traditionellt vägunderhåll samt beläggning av vägar och gator (asfaltering) utgör Vägverkets helhetsservice. Tjänsterna erbjuds även åt kommunerna.*



## 4. Utvecklingsverksamhet



En central uppgift för Vägverket är att känna till och kunna kontrollera trafikledernas livscykel. Simulatore på bilden kan användas för belastning av försökskonstruktioner. Resultaten ger fakta som effektiviserar utvecklingen på ett betydande sätt. Simulatore ägs gemensamt av vägverken i Sverige och Finland samt STF (VTT).

**Vägförvaltningen** svarar för ett forskningsarbete som gynnar utvecklingen av väghållning och nya väg- och trafiktekniska tillämpningar. Forskningsarbetet sker på STF, i tekniska högskolor, universitet och konsultbyråer. Vägverkets produktion deltar i arbetet i egenskap av konsult. I större forskningsprojekt deltar även kommunernas representanter. Forskningsresultaten publiceras i Vägverkets rapporter som finns på Vägverkets centralförvaltning. Resultaten utnyttjas för utvecklingen av vägförvaltningens och produktionens verksamhet samt för förbättrandet av dokument som används i entreprenader. Då forskningsprojekten är slutförda ordnar vägförvaltningen ofta skolningstillfällen där även kommunernas representanter kan delta. Forskningsreferat och uppdaterade fakta om forskningsrapporter publiceras i tidningen Tiennäyttjä som utges fyra gånger om året. Kommunerna kan beställa tidningen avgiftsfritt via Vägverkets centralförvaltning.

**Vägverkets produktion** genomför egna undersökningar och utvecklingsprojekt vars syfte är att utveckla organisationens konkurrensförmåga, metoder och praktiska kunnande. En del av den avkastning uppdragen och entreprenaderna ger placeras i utvecklingsverksamheten. Teman i den närmaste tidens utvecklingsarbete är vinterunderhåll, beläggningar, vägskonstruktioner, grusvägsteknik, entreprenadkultur, konsulttjänster, verksamhetssystem och materiel. Resultaten av verksamheten utnyttjas för utvecklingen av marknaden för vägar och gatuunderhåll samt för utvecklingen av det praktiska kunnandet. Utvecklingsarbetet för sin del ger resultat som kan utnyttjas i servicebudget, utbildningen och i det övriga samarbetet.

## 5. Trafiksystem

Vid **planeringen av trafiksystem** behandlas olika trafikformer, resekedjor och platser för byte av trafikmedel, trafiknät, parkering, regionstruktur och markanvändning, finansiering samt konkreta former för samarbete.

Projektet kan samtidigt beröra flera olika parter, intressegrupper och trafikformer. Parkering, tariffer och avgifter är delar av planeringens element.

Bland åtgärdshelheterna kan nämnas:

1. Utvecklingen av kollektivtrafik för arbetsresor
2. Byggnad av hållplatser och centra för kollektiv trafik
3. Dämpning av trafiken i stadskärnorna
4. Utveckling av parkeringssystem
5. Byggnad av motorleder
6. Byggnad av nya infartsleder
7. Organisation av trafiken i nya bosättningsområden
8. Byggnad av trafikförbindelser för stora marknader

På strategisk nivå borde planering genomföras i alla stadsområden. Arbetet bör fortsätta ända tills problemen kan kontrolleras. Trafikministeriets rapport "Finlands trafiksystem 2020" kan tjäna som underlagsmaterial.

Förbättrandet av den regionala trafiksäkerheten innebär verksamhet som kan försiggå i en eller flera kommuner, tätorter eller delområden. Verksamheten konkretiseras genom att utveckla trafikmiljön genom väg- och trafiktekniska åtgärder, eller genom utbildning, information och trafikövervakning. Medlen är bl a planläggning, förbättringar av trafiknätet, dirigering av trafiken, hastighetsbegränsningar, investeringar som gynnar den lätta trafiken samt upplysningsverksamhet. Planerna bör uppdateras med jämna mellanrum. Säkerhetsarbetet har långa traditioner och det finns bakgrundsinformation om åtgärdernas effekter samt lönsamhet, dvs fakta som kan användas för en mångsidig bedömning.



*Markering av trafikleder och utplacering av vägmärken är de synligaste delarna av trafiksäkerheten och -dirigeringen. Väl utformade och klara vägmärken och -märken har en stor betydelse för människornas uppfattning om trafiksystemet. Kommunernas vägar och gator bildar ett sammanhängande nät med de allmänna vägarna. Därför kan större vägmärkingsarbeten som är gemensamma utföras samtidigt.*



*"Utnyttja kollektivtrafiken". Med information om tidtabeller och anslutningshållplatser kan man påverka valet av färdstätt särskilt i områden med tät trafik.*

Trafiksäkerheten i stort är summan av många olika faktorer. Det är därför viktigt att ytterligare förstärka samarbetet mellan kommunerna och Vägverket, inte minst av den anledningen att parterna har olika möjligheter att påverka. Viktigt är också att se till att finansieringen av åtgärderna ordnas och kan godkännas av båda parterna.

**Den lätta trafikens ställning** bör beaktas i planeringen av trafiksystem. Lederna har en stor betydelse särskilt för säkerheten och trivseln i tätorterna. Även i dessa frågor har kommunerna och Vägverket samarbetat i nära tre decennier.

Där leder för den lätta trafiken utgör en del av projekt som gäller allmänna vägar inom tätorter eller glesbydsområden bör de som svarar för väg- och gatuhållningen tillsammans säkerställa trafiknätets kontinuitet och säkerhet. En bra målsättning är exempelvis att inom en zon på 3-5 kilometer från skolorna bygga trygga leder för lätt trafik. Informationen om lösningar som gäller trafikleder liksom möjligheter för aktiva medborgare att påverka byggande och planering bör förbättras.

En aktuell fråga som gäller förbättrandet av villkoren

för den lätta trafiken på lokal nivå är huruvida parallellvägarna och de privata vägarna kunde utnyttjas som delar i det lätta trafiknätet. Vägverket bör i samarbete med kommuner och väglag utreda möjligheterna att öka användningen av dessa vägar samt definiera den administrativa rollen.

**Vägförvaltningens** roll i utvecklingen av trafiksystem innebär att i egenskap av beslutande myndighet avgöra frågor som gäller principer, planläggning och tidpunkter för att vidta åtgärder. Förvaltningen kan därutöver fungera som finansär för forsknings- och planeringsverksamheten och även i övrigt ta initiativ.

Konsultenheten vid **Vägverkets produktion** erbjuder sitt kunnande och sin kapacitet på kommersiell bas.

## 6. Väg- och gatuplanering

Gator, vägar och andra trafikområden är en central del av markanvändningen och infrastrukturen. De utgör samtidigt en betydande kostnadsfaktor för den som upprätthåller och använder systemet. Sammanjämkningen av mål, nytta, nackdelar och kostnader förknippade med trafiknäten är en process med många faser. Kommunsektorn förfogar över de medel planläggningen erbjuder: regionplaner, generalplaner och stadsplaner samt därtill kopplade beredningsskeden, omfattande behandlingar och fastställanden. Planerade lösningar konkretiseras i tekniska gaturitningar som presenterar projektets tekniska detaljer och därefter godkänns.

Inom vägsektorn framskrider planeringskedjan stegvis från behovsutredning till en allmän planering och vägplanering. Vägplanen bekräftas och ger rätt bl a till besittningstagande av vägområde utanför planeområdet. De tekniska detaljerna framställs i byggnadsplanen som utarbetas före det egentliga arbetet inleds.

### Myndigheternas samarbete

Planeringsrutinerna för allmänna vägar och gator är utåt sett mycket olika, men ytterst är det fråga om användningen av samma planeringselement och ansvaret för gemensamma intressen. Differenserna är särskilt klara på den rent tekniska nivån; en gemensam viktig faktor däremot är arrangerandet av en smidig och säker trafik som samtidigt beaktar miljöaspekter. Samarbetet på myndighetsnivå omfattar bl a planeringen av markanvändning, tidsplaneringen av åtgärder samt fördelningen av kostnader för gemensamma projekt.

Det finns en av Kommunförbundet och vägmyndigheterna godkänd anvisning med rekommendationer angående kostnadsfördelningen vid projekt av olika slag. Anvisningen uppdateras med jämna mellanrum. Myndighetssamarbetet avser ett samarbete mellan **kommunerna, Kommunförbundet och Vägförvaltningen.**

### Utnyttjande av tekniskt kunnande

Konsulteringsenheten vid Vägverkets produktion och det tekniska kunnande som kommunernas tekniska verk förfogar över kan utnyttjas genom kommersiellt

samarbete. Kommunerna besitter en teknisk planeringskapacitet och sakkunnighet som till omfattning varierar med kommunens storlek och traditioner. Stora städer har en god beredskap att svara för planeringsarbeten eller därtill hörande deluppgifter; i de små kommunerna är läget ett annat. Verksamheten är naturligtvis organiserad på olika sätt i olika kommuner.

Konsultenheten vid Vägverkets produktion är en landsomfattande mångsidig forsknings- och planeringsorganisation. Konsultservicen är inriktad på följande produktlinjer:

- Trafik- och miljöplanering
- Väg- och gatuplanering
- Geoteknisk planering, grundarbeten, väg- och gatukonstruktioner
- Broplanering
- Information om vägnät, väg- och gaturegister, mätningar av vägars tillstånd mm
- Ortsinformation, mättnings- och kartläggningsuppgifter, terrängmodeller
- Geotjänster; markundersökningar och laboratorieprov

### Produktutformade konsulttjänster

Valda konsulttjänster kan ingå i helhetspaket utformade enligt beställarens behov och önskemål samt de aktuella förhållandena. Nedanstående "produktförteckning" ger en åskådlig bild av utbudet på konsulttjänster:

#### Mätprodukter

- Terrängmodeller
- Byggande av fästpunkter
- Kartor
- Bullermätningar

#### Planeringsprodukter

- Väg- och gatuplaner
- Bro- och geotekniska planer
- Trafiksäkerhetsutredningar
- Bullermodeller
- Trafikprognoser

#### Markundersökningar

- Utredningar över lämplighet för byggnation
- Borrningar
- Laboratorieundersökningar

Utlåtanden om markundersökningar  
Utredningar om grundläggningsmetoder  
Beläggningsprogram

- Långsiktiga åtgärdskedjor
- Mätning och dimensionering av föremålen för beläggningsprogrammet
- Beläggningsarbete
- Markering av vägbanor

#### Investeringsplaner

- Mätning av bärförmåga, jämnhet, skadekartläggningar
- Utarbetande av åtgärdsprogram

Långsiktigt program och mättningsprogram för utveckling av gatunätets tillstånd. Tidsmässig och ekonomisk prognostisering av objekt som ska åtgärdas.

Kvalitetsövervakning beträffande entreprenader

- Kvalitetsplaner
- Kvalitetsövervakningsmätningar
- Kvalitetsdokument

Kvalitetssäkring beträffande slutprodukten

Trafiknätets tillstånd; vägar, gator, broar

Uppföljning av tillstånd, ändringar

- mätning av skick
- register
- programmeringsystem



*Mätningmetoder som inte skadar underlaget ger snabbt och tillförlitligt uppgifter om väg- och gatukonstruktionen. Planerings- och byggnadskostnaderna kan riktas till de egentliga problemområdena. Bilden visar hur man med markradar mäter vägs konstruktionens tjocklek samt tjälområden.*

## 7. Byggande av vägar och gator



*Alla arbeten i anslutning till underhållet av trafikleder är inte stora; här öppnas en igenfrusen vägtrumma. Ofta kräver uppgifterna dock rätt sorts utrustning. Till den här typen av arbeten hör även halkbekämpningen. Vägverkets och kommunernas traditionella samarbete inom denna sektor omfattar bl a en gemensam användning av sandsilon och saltlager.*

Samarbetet mellan kommunerna och Vägverket har av tradition koncentrerats till gatu- och planevägarrangemang i anslutning till vägprojekt. Parterna har då beaktat finansieringstidpunkt, tekniskt genomförande och totalarrangemangens omfattning och i allmänhet har man gått in för en gemensam entreprenad.

Till **Vägförvaltningens** roll i den nya organisationen hör att inbegära anbud. Vägförvaltningen är kommunens samarbetspartner då man avgör gemensamma byggnadsentreprenader och bestämmer om anbudsförfarande, organisationer som ska svara för entreprenaden, tidsplaner, hanteringen av betalningsrörelse o a frågor som sammanhänger med en effektivt genomförd entreprenad. Det är även skäl att tillsammans utveckla och harmonisera spelregler och till branschen hörande dokument. Kommunförbundet som framlägger kommunsektorns behov innehar i detta sammanhang en speciell roll.

**Vägverkets produktion** kan på basen av avtal fungera som entreprenadens verkställande organisation. Vägverkets produktion är villig att erbjuda sitt kunnande och sin kapacitet åt kommunerna att utnyttjas för jordbyggnadsentreprenader eller underhåll av gator. På lokal nivå är det möjligt att som underentreprenör använda kommunens tekniska kapacitet för Vägverkets entreprenader. Entreprenaderna och därtill hörande köp av tjänster vilar helt och hållet på kommersiell bas. Inom Vägverket har man under de senaste åren utvecklat och testat en modell för totalansvarsentreprenader både när det gäller byggande och underhåll.

Syftet är att få fart på utvecklingen och att förenkla processen för genomförandet av entreprenader. Beträffande byggnads- och underhållsarbeten innebär detta att entreprenaden förutom entreprenörens ansvar för förverkligandet av projektet, även omfattar byggnadsplanering, ansvar för tekniska lösningar i anslutning till projektet och eventuella underhållsarbeten under en viss garantitid. Detta innebär att entreprenören har möjlighet att använda sig av lösningar anpassade till produktionstekniken och kunnandet samt till förhållandena vid tidpunkten för förverkligandet. Resultatet medför inbesparingar som i en konkurrenssituation gynnar beställaren.

### **Produktutformade byggnads- och underhållstjänster**

Några exempel på produktutformade helhetstjänster ger en åskådlig bild av byggnads- och underhållsentreprenaderna.

Byggnads- och underhållsentreprenader:

- trafikleder och broar
- underhåll av grusvägar
- underhåll av belagda trafikleder
- underhåll av konstruktioner och anläggningar
- reparation av betongkonstruktioner
- beläggningar och vägmarkering
- förädling och leverans av kross o a stenmaterial

Många kommuner har egna organisationer som själva producerar motsvarande tjänster.

## 8. Underhåll



Även stora helheter består av små delar. Snö som packats på vägytan är endast en av vintertrafikens olägenheter, men ur trafiksäkerhetssynpunkt kan effekten vara betydande. Problemet löses genom att använda en effektiv och mångsidig utrustning.

### Kommunens och Vägverkets gemensamma entreprenader

Kommunerna och Vägverket har länge samarbetat genom att byta områden i behov av underhåll. I dagens nya situation kan man fortfarande ingå fleråriga avtal om byte och på så sätt åstadkomma förnuftiga regionala entreprenader som bygger på anbudsbegäran. Det är nu mer än tidigare fråga om att få till stånd effektiva entreprenader, något som skiljer dagens överenskommelser från tidigare avtal. Målsättningen är en förnuftig storlek på det område som underhållsentreprenaden gäller samt åstadkommandet av ett enhetligt arbetsområde. En effektiv entreprenad kräver en enhetlig verksamhetsomgivning. Vid bytesprocesser är det skäl att i förväg fastställa betalningsandelarna och beräknings sättet, så att oklarheter angående betalningsrörelser och beskattningsfrågor i ett senare skede inte uppstår.

Underhållsentreprenaden för ett gemensamt område omfattar det totala underhållet av ifrågavarande vägnät. Avtalet bör beträffande kvalitetskrav o dyl vara entydigt och med tanke på administrationen av entreprenaden tillräckligt förenligt. Bytesavtalet bör även innehålla punkter som fastställer parternas förpliktelser och ansvar liksom även det ansvar som överförs på entreprenören. Övrigt att beakta är bl a ägarens ansvar vid skador och i anslutning därtill överförandet av det ekonomiska ansvaret på entreprenören.

Kommunerna och vägverket har traditionellt ingått bytesavtal som i hög grad baseras på de egna organisationernas arbete och i viss mån underentreprenader.

Vägverkets väghållningsentreprenader kommer under de närmaste åren allt mer att utsättas för fri konkurrens där Vägverkets produktion konkurrerar med privata entreprenörer. I det läget är det ändamålsenligt att göra bytesavtalen till gemensamma entreprenader.

### Underhållsarbeten utförs på entreprenad

**De tekniska verken och Vägverkets produktion** är samarbetspartner vid byte, köp eller försäljning av underhållsarbeten. Inom ramen för områdeentreprenader som ingåtts med myndighet kan parterna samarbeta som underentreprenörer eller som försäljare av enskilda arbetsprestationer. Noteras bör, att verksamheten är kommersiell och prissatt och att beskattningspraxis bör beaktas i prissättningen i enlighet med gällande bestämmelser.

Bytesarbetena kan utgöras av bl a plogning, halkbekämpning, väghyvling och röjning av vägrenar på vägvagnsintervall som sträcker sig längs någondera partens egentliga trafikleder. Bytesarbeten av bestående karaktär kan årligen balanseras så, att penningersättningar inte krävs. Även om inga penningersättningar utgår bör mervärdesskatt betalas för bytesarbetet. I stället för bytesavtal kan man även när det gäller underhållsarbeten vid behov arrangera gemensamma entreprenader. Anbud från underentreprenörer kan exempelvis inbegäras för arbeten på grönområden.



*Leder för lätt trafik kan sommartid skötas med kommunernas (arbeten på vägrenar) och vintertid med Vägverkets utrustning (plogning och halkbekämpning).*

### Produktutformade underhållstjänster

Exempel på vissa helhetstjänster beskriver underhållsentreprenaderna.

Områdesentreprenader

- vinterunderhåll
- sommarunderhåll
- underhåll av trafikmiljö
- underhåll av konstruktioner och anläggningar
- underhåll av grusvägar

Underhållsprodukter som gäller vägkonstruktioner presenteras även under rubriken Byggande av vägar och gator. Många kommuner har egna organisationer som svarar för dessa tjänster.

### Väder- och väglagsövervakningen bestämmer kommunernas och Vägverkets åtgärder

Under senare år har man med tanke på planeringen av vinterunderhållsarbeten utvecklat ett system för väderlekstjänst. Systemet gör det möjligt att sätta in underhållsåtgärder vid rätt tidpunkt och med de rätta metoderna, med bättre prognostisering och med optimal mängd halkbekämpningsmedel. Systemet baseras på automatiska observationsstationer utplacerade i vägnätet och samarbete med meteorologiska institutet. Utnyttjandet av ett omfattande nät av väderradare är till stor hjälp och kompletterar informationen.

Väderlekstjänsten anlitas av väglagscentralerna vid Vägverkets produktion och Vägförvaltningens trafikcentraler.

Väglagscentralernas uppgift är att vintertid följa vädrets och väglagets utveckling dygnet runt. I början av år 1999 fanns det sex centraler av denna typ: i Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Vasa, Joensuu och Uleåborg.

Centralernas huvuduppgift är att styra den underhållsfunktion i entreprenadområdena som Vägverkets produktion svarar för. Styrningen är särskilt viktig i kustregionerna där förutsägelser om halka på vägarna är av vital betydelse. Då situationen så kräver larmas underhållsenheterna. I många fall är det möjligt att bekämpa halkan redan innan den uppstått.

**Vägförvaltningens** trafikcentraler har som uppgift att styra trafiken och ge information. Trafikcentralerna förfogar över ett system för observation av väglag och väderlek. Väglagscentralen ger även information och förutsägelser som trafikcentralerna kan vidareförmedla.

Många kommuner runt om i Finland använder de olika tjänster som **Vägverkets produktion** erbjuder via väglagscentralerna. Antalet tjänster är stort och kan alltid anpassas till den aktuella situationen.



*En av det moderna trafiksäkerhetsarbetets viktigaste uppgifter är att förutsäga väglagsförändringar och minimera de problem dessa medför. Vägverkets väderstationer och väglagscentraler förmedlar fakta som tjänar som underlag vid valet av underhållsåtgärder. Resultatet är en bättre kontroll över riskerna. Systemet, som är ett av världens mest avancerade, står till förfogande även för kommunerna som därigenom besparas egna beredskapskostnader.*



## Vägområdenas skick inverkar på bilden av kommunen

Kommunerna skall som huvudregel ordna transporten av hushållsavfall inom hela kommunen. När det gäller avfallshanteringen i glest bebyggda områden och områden med fritidsbosättning har vissa kommuner ingått avtal med Vägverkets produktion som ger dem rätt att utnyttja insamlingspunkter som en komplettering till den kommunala avfallshanteringen. I dessa fall har parterna överenskommit om anskaffning av insamlingsutrustning och ersättning av kostnader.



*För att hålla miljön snygg har man i Finland introducerat ett hjälpmedel som utvecklats enligt amerikansk modell: vägadoption. Ett företag eller samfund förbinder sig att inom ramen för vissa villkor svara för renhållningen på ett avtalat vägområde. Ersättningen utgår i form av positiv publicitet och förbättrad image. Åtagandet kungörs även med skyltar längs vägarna.*

Avfallslagen förbjuder nedskräpning samt framkallande av fara eller skada till följd av avfall som lämnats i miljön. Trots förbudet förekommer det skräp i större och mindre omfattning kring vägar och vid rastplatser, t o m gamla bilvrak. Den som skräpar ned är skyldig att snygga upp det nedskräpade området. Om den

skyldiga inte är känd, vilket ofta är fallet då det gäller nedskräpning kring vägar, överförs ansvaret för rengöringen i området på Vägverket.

I och med att fritidsbebyggelsen underställts bestämmelserna om avfallshanteringen har hanteringen av avfall kring vägarna förbättrats. Kommunen beslutar om omfattningen av det område som tillhör den ordnade avfallshanteringen samt befriandet av enskilda fastigheter från ordnad avfallstransport. Särskilt på områden som enligt Vägverket är problematiska är det viktigt att kommunen kräver ett fullständigt deltagande i den ordnade avfallstransporten och även övervakar att systemet fungerar. Nedskräpningen kan minskas genom att avfallshanteringen vid servicepunkter längs vägarna effektivteras. Sorteringspunkter finns idag vid många bensinstationer. Även vid övriga servicepunkter borde det finnas en ordnad och väl exponerad avfallshandling som kan minska frestelsen att slänga skräp från bilen.

Vår- och höststädning kring vägarna kan åtminstone i tätorternas närområden skötas genom samarbete. Vägverkets produktion har deltagit i byars städkampanjer genom att svara för bortforslingen av skräp samt organisera skräpinsamling vid vägarna mot ersättning, t ex med hjälp av skolelevgrupper och allmännyttiga föreningar. Allmänna kampanjer kan även skapa en mer positiv attityd till arbetet för en snyggare miljö.

Den nya verksamhetsformen "vägadoption" innebär att ett företag eller ett samfund förbinder sig att svara för renhållningen på ett visst avtalat vägområde. Ersättningen för arbetet är en positiv publicitet och förbättrad image. Kommunen är skyldig att avlägsna bilvrak som förfular miljön. Felparkerade bilar längs vägarna är ett problem. Vägverkets produktion kan flytta en bil som utgör fara för trafiken eller hindrar underhållsarbetet. I praktiken är det bästa förfarings sättet för alla parter att kommunen efter meddelande från den som svarar för underhållsarbetet antingen med stöd av beslut från egen trafikövervakare eller polisen flyttar bilen till kommunens depå. Åtgärden motiveras av säkerhetsskäl, de krav underhållsarbetet ställer och miljöaspekter, men även av risken för skadegörelse på bilen samt stöld.

## 9. Tillstånd och trafikleder för specialtransporter

Om ett lastat fordon överskrider ett tillåtet mät- eller viktvärde krävs tillstånd för specialtransport. Transporttillstånd krävs inte, utom när det gäller vissa speciella fordonsgupper, då transportens höjd är högst 4,4 meter, bredden 4 meter eller längden 30 meter. Vid behov bör transporten dock märkas i enlighet med trafikministeriets beslut angående specialtransporter.

Tillstånd krävs alltid då transporten är övertung eller då ovan nämnda mått överskrider. Tillstånd för specialtransporter inom hela landet beviljas av Vägverkets vägdistrikt. Ett skriftligt samtycke för transport på kommunens gator och vägar, beviljat av kommunen, kompletterar transporttillståndet. Samtycke utan transporttillstånd berättigar inte till trafik på gata eller väg. Tillstånd krävs även för laster och mått som underskrider de allmänt tillåtna om fordonet är registrerat annanstans än i stat tillhörande EU eller EES.

Specialtransporterna anvisas med transporttillståndet till sådana trafikleder där de säkert och smidigt kan köra från avgångsorten till slutmålet på ett sätt som stör den övriga trafiken så lite som möjligt. På detta sätt skyddas vägar och väganläggningar från att slitas ut i förtid. Även kommunernas gatu- och planevägnät behövs för transporter t ex till hamnar, industriområden samt ny- och saneringsbyggnadsområden.

Med samarbete uppehåller **kommunerna** och **Vägverkets vägförvaltning** ett vägnät avsett för stora specialtransporter; vägnätets målhöjd och -bredd är sju meter där det är möjligt. Broarna inom vägnäten för stora specialtransporter bör ha en bärförmåga som motsvarar planeringsnormerna för nya broar. Ett krav är bl a att långa transporter ska rymmas i de rondeller som finns i vägnätet för specialtransporter.

Samarbetet innebär att kommunerna kan utnyttja tjänster som **Vägverkets produktion** erbjuder, dvs planering, beräkning av broars bärförmåga, forskning och annan sakkunnighet.



Vägverket har ett skriftligt avtal med varje kommun angående trafikleder där specialtransporterna bör ske. Bilden visar den största transport som skett i Finland; en cylinder till en pappersmaskin transporterades år 1986 från Mäntyluo to till Valkeakoski. Cylindern vägde 165 ton och hela transporten 300 ton. Transporten på 180 km tog en vecka.

## 10. Utveckling av samarbetsformer



*Broarna utgör en betydande nationalförmögenhet. Noggrannhet vid planeringen, byggandet och underhållet av konstruktioner garanterar att denna förmögenhet bibehålls i flera generationer.*

En kommunenkät visar att kommunerna är intresserade av gemensamma entreprenader eller gemensam användning av entreprenörer tillsammans med Vägverket särskilt när det gäller beläggningsarbeten och underhåll. Genomförandet av gemensamma entreprenader är redan i dag allmänt. Bland svaren förekom även uppgifter om andra arbeten och information som tydde på att möjligheterna till en ytterligare utveckling av denna samarbetsform är goda.

Områdesentreprenad, dvs en helhetsentreprenad som gäller väg- och gatuunderhållet i ett visst område, är en form av underhållsarbeten som är vanlig både inom Vägverket och i kommunerna. I tätortsområden kan en gemensam entreprenad baseras på stadens eller kommunens områdesentreprenad genom att kombineras med underhållsarbeten som den andra parten utför. Beställarparterna, kommunen och vägförvaltningen, överenskommer inbördes om entreprenadens arbetsordning. Betalningsrörelsen kan åläggas endera parten i enlighet med särskild överenskommelse. Faktureringen kan även ske separat. Områdesentreprenaden kan utvidgas att gälla även fastigheter. I landsbygdsområden kan den gemensamma regionentreprenaden omfatta underhållet av Vägverkets vägnät, kommunernas gator och enskilda vägar.

Idag har ansvaret för underhållet av korsningsbroar fördelats mellan kommunerna och Vägverkets vägförvaltning. Beträffande underhållet av dessa broar är det skäl att utveckla en modell enligt vilken broarna i sin helhet ingår i någondera partens entreprenad.

Då kommunernas beläggningsarbeten ingår i entreprenad som Vägverkets förvaltning begär anbud på innebär detta att särskilt mindre kommuner får en möjlighet att erhålla beläggning till ett skäligt pris. Denna samarbetsform introducerades redan i slutet av 1970-talet och har blivit vedertagen praxis. Kommunens arbete bör helst omnämnas i entreprenaden som en särskild post och avtal om formen för fakturering bör ske i samband med anbudsbegäran.

Beträffande beläggningsarbeten kan kommunen utnyttja Vägverkets beläggningsentreprenader genom att tidbestämma de egna beläggningsarbetena i enlighet med Vägverkets arbeten. Detta förutsätter ett fungerande informationsutbyte mellan parterna. Planerna kan bekräftas i samband med årliga samarbetsförhandlingar, vilka i dag är normal praxis. Under förhandlingarna kan parterna även överenskomma om andra gemensamma entreprenader. Nyttan baseras på den synergieffekt som parterna genom en förnuftig tidbestämning kan nå. Även Vägverkets produktion, som utför belägg-

ningsarbeten och körbanemarkeringar i hela landet, kan fungera som entreprenör.

Det är en fördel om sakkunnigheten kan koncentreras. Grönarbeten kan t ex utföras av kommunen, som ofta besitter nödvändig sakkunskap; Vägverkets produktion behöver därigenom inte inrikta sig på dessa arbeten. Det är även skäl att överväga möjligheten att gemensamt utveckla långsiktiga helhetstjänster som kunde underlätta planeringen av en rationell resursanvändning.

Därigenom når man fördelar genom resursoptimering och tidsplanering.

Bland annat följande former av samarbete kan komma ifråga:

- Vägverket kan sälja vägbeläggingsmaterial som det utvecklats och framställt själv
- Gemensamt utnyttjande av produktionskapacitet
- Mångåriga entreprenader omfattande driftunderhåll och reparationer
- Arbeten för avlägsnande av och skydd mot klotter bör helst planeras som gemensamma entreprenader och eventuellt för flera år.

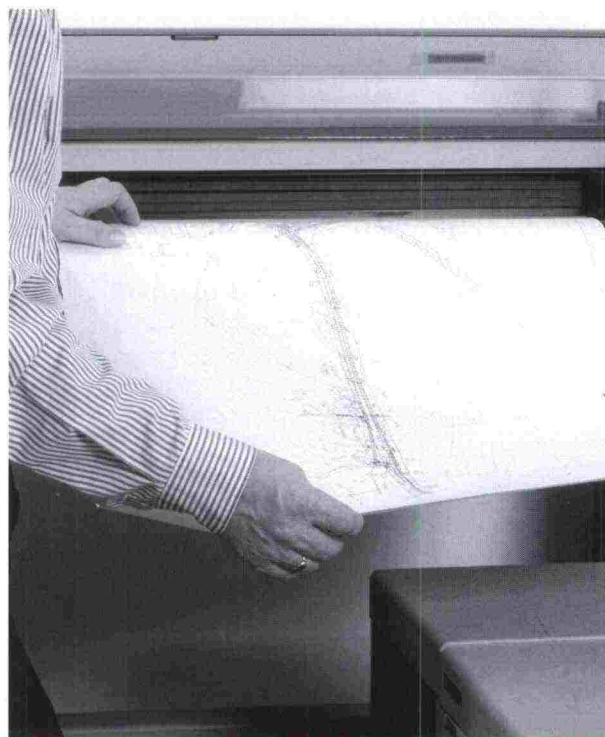
Inköp av entreprenad- och konsulterings tjänster är en kommersiell verksamhet, men med tanke på eventuella fördelar är det alltid skäl att utreda möjligheterna till samarbete under anbudsskedet. Även i utvecklingen och prövningen av entreprenadmetodik och -helhetsinnehåll eftersträvas större effektivitet. Några konkreta exempel ger en åskådlig bild av möjligheterna.

### 1. Gemensam beläggingsentreprenad

Vägdistriktet förhandlade och överenskom med två kommuner om att beläggingsarbeten inom kommunen skulle ingå i distriktets begäran om anbud på entreprenad. Arbetsvolymerna var rätt små i båda kommunerna, dvs 10.000 – 20.000 m<sup>2</sup> vardera. Entreprenören gav ett anbud där kommunarbetena prissatts separat, jämte mervärdesskatt. Arbetena inom kommunen utfördes som en del av entreprenaden. Vägdistriktet fakturerade kommunerna enligt entreprenörens faktura med tillägg för egna utgifter föranledda av arrangerandet av entreprenaden samt mervärdesskatt.

### 2. Vinterunderhållsentreprenad

Rovaniemi landskommun inbegärde anbud på entreprenad med totalansvar för vinterunderhållet av landskommunens vägnät omfattande ca 400 km. Bland flera anbudsgivare utgick Vägverkets produktion som vinnare i den öppna tävlingen. Entreprenaden gäller för 3 år. Under vissa villkor kan entreprenadperioden förlängas med två år och den kan uppsägas årligen. Arbetena hade tidigare i regel ombesörjts i form av små entreprenader under kommunens egen ledning. Enligt entreprenaden skulle kommunens väghyvel sysselsättas i ettusen timmar. Erfarenheterna av entreprenaden visar att kommunens kostnader är ungefär desamma som tidigare, medan underhållsarbetets kvalitet har förbättrats. Fördelar har uppnåtts genom att man kombinerat plogrutter.



*Med dagens planeringsmetoder är det lätt att ta fram flera alternativa lösningar snabbt och förmånligt. Översiktsbilder underlättar förståelsen av frågor som behandlas i kommunens olika organisationer. Vägverket är en betydande användare och utvecklare av planeringssystem.*

### 3. Underhållsentreprenad för hela året

Haapajärvi kommun erhöll av Vägverkets produktion anbud på ansvaret för underhållsarbeten året runt. Entreprenaden avsåg kommunens vägnät på ca 300 km och baserades på principen om helhetsansvar. Entreprenaden omfattade även ca 3,5 ha gårdsområden. Entreprenören var skyldig att sysselsätta små entreprenörer från kommunen i enlighet med giltiga avtal samt kommunens väghyvel och traktor i överenskommen utsträckning. Anbudet resulterade i en entreprenad som gäller till slutet av september 2001. Avtalet innehåller en två års option och det kan uppsägas årligen. Enligt kommunens jämförelseberäkningar är entreprenaden ekonomiskt fördelaktigt och kvaliteten har varit god. Kommunens maskinpark har på ett smidigt sätt kunnat sysselsättas i de arbeten Vägverkets produktion utfört.

### 4. Underhåll av broar

Broar som åldras och förfaller är ett gemensamt problem för Vägverket och kommunerna. Vägverket har utvecklat register, uppföljningsrutiner samt yrkeskunskap för att förbättra inspektionen och reparatio- nerna av broar. Konsulteringsenheten vid Vägverkets produktion utvecklar aktivt sakkunighet som behövs för att kunna kontrollera broars skick. Denna kapacitet och sakkunighet erbjuds även åt kommunerna. Tammerfors stad har exempelvis köpt broregistertjänster av Vägverket. Kommunförbundet och Vägverkets produktion har även gemensamt ordnat kurser för sakkun- niga med ansvar för kommunens broar.

### 5. Tätortsvägen i Nummela

Vägverkets lokalväg förbättrades till tätortsväg år 1997. Vägen är även huvudgata i tätorten som har 10 000 invånare. Kostnaderna för förbättringen fördelades mellan Vägverket, Vichtis kommun, bolag som svarar för ledningsnätet i området samt affärsfastigheter med läge invid tätortsvägen. För planerings- och byggnad- arbetet svarade Vägverkets produktion.

### Trafiknätets tillstånd ger upphov till frågor

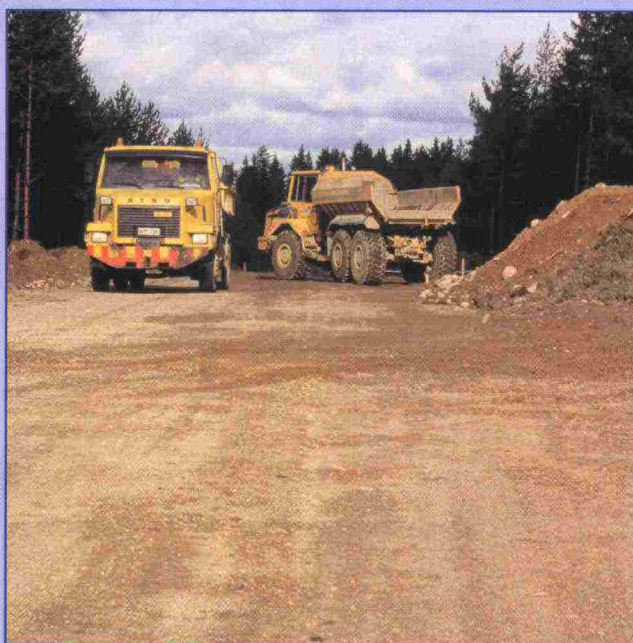
I takt med att trafiknäten åldras ökar betydelsen av en uppföljning av vägarnas tekniska tillstånd och av en ekonomisk programmering av underhållsarbeten. Det är inte skäl att inleda reparationsarbeten i förtid, men en fördröjning kan å andra sidan leda till en situation då nybyggnad blir nödvändig. Vägverket förfogar över ett omfattande väg- och broregister. Dessa register blir allt mer användarvänliga och utvecklas kontinuerligt i enlighet med aktuella behov. Kommunerna är i behov av egna register och arbetet på sådana register har inletts i några stora kommuner på initiativ av Kommunförbundet och en privat konsultbyrå. Även Vägverkets produktion har engagerats i utvecklingsar- betet. Med tanke på helheten har det ansetts nödvändigt att registren och därtill hörande tekniska data jämte mättningsrutiner samt programvara för hanteringen av data är kompatibla. Denna bas ger möjligheter till ett allmänt utnyttjande av registren och vunna erfarenheter; därmed skapas också de förutsättningar som krävs för att hålla trafiklederna i ett optimalt skick. Erfarenheter från alla parter är viktiga i detta arbete.

Finlands Kommunförbund  
Vägverket  
Helsingfors 1999

Bilder:  
Heikki Heiniö, Vägverket  
Antti Nissinen, an studio oy  
Juhani Siekkinen, Vägverket  
Vesa Sorjonen, Studio Vesa Sorjonen

ISBN 951- 755-307-2  
Beställningsnummer 505646

Försäljning:  
Publikationsförsäljningen vid  
Finlands Kommunförbund



Kommunernas och Vägverkets  
nyorganiserade samarbete



SUOMEN KUNTALIITTO  
FINLANDS KOMMUNFÖRBUND

Andra linjen 14, 00530 Helsingfors  
Tel (09) 7711, Telefax (09) 771 2291