



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2015 -09- 07	
Dnr	Rnr
	-

1 (3)
KS 20150925

TJÄNSTESKRIVELSE

2015-09-07

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

Funktionellt prioriterat vägnät

Dnr: SBN 2015-01150-510

Sammanfattning av ärendet

Södertälje kommun har fått in remiss från Trafikverket Region Stockholm kring utpekandet av de viktigaste statliga vägarna för regional och nationell tillgänglighet med remissvar senast 30 okt 2015. Södertälje lämnar inget eget svar på denna remiss, utan svaret är samlat från Södertörn.

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka av de statliga vägarna som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät. Rapporten beskriver vad ett funktionellt prioriterat vägnät är, vad det omfattar och hur det kan användas i olika planeringssituationer.

Svaret på denna remiss har samordnats med remissvaret på Framkomlighetsprogram för Storstockholm.

Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets förslag till remissvar, daterat 2015-07-23
- Missiv- Remiss funktionellt prioriterat vägnät, daterat 2014-10-29
- Rapport – funktionellt prioriterat vägnät, daterad oktober 2014
- Karta funktionellt prioriterat vägnät, daterad 2015-05-05

Ärendet

I rapporten behandlas vägnätet utifrån dess funktion för olika resor och användare. Funktionerna som används är godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Rapporten innehåller även definitioner av dessa funktioner. I remissvaret lyfter vi att vi från Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets indelning av vägarna i funktioner för olika typer av transportbehov med syftet att bättre kunna tillgodose trafikanternas behov av att bevara eller höja tillgängligheten

Dessutom finns en indelning i skikt där de tre skikten är

- Nationellt och internationellt viktiga vägar
- Regionalt viktiga vägar
- Kompletterande regionalt viktiga vägar

De statliga vägar som är utpekade som funktionellt prioriterade i Södertälje är

- E4 mellan kommungränsen med Trosa och Botkyrka
- E20 mellan kommungränsen med Nykvarn och Botkyrka
- Rv 57 från kommungränsen med Gnesta till Järna Tpl
- Lv 225 från Moraberg till kommungränsen med Botkyrka.

Målet med att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät är enligt remissen att skapa samsyn om vilka vägar som är viktigast och bidra till tydligare och mer sammanhållna prioriteringar. Materialet är tänkt att användas som underlag i kommande åtgärdsplaneringar vid framtagande av nationella planer och länstransportplaner men även vid beslut om nivå på drift&underhåll samt övrig tillgänglighet.

Parallellt med denna remiss har Trafikverket även skickat ut Framkomlighetsprogram för Storstockholm på remiss. Dessa båda underlag behandlar delvis samma frågor men utifrån det statliga och kommunala vägnätet (Framkomlighetsprogrammet) respektive enbart de statliga vägarna (Funktionellt prioriterat vägnät). VI lyfter i vårt remissvar vikten av att de begrepp som används är olika vilket behöver förklaras tydligare vad som avses med tillgänglighet respektive framkomlighet. Det är angeläget att det klagörs hur de olika materialerna ska användas och hur de är avgränsade i förhållande till varandra.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Åtgärderna som behandlas i utredningen medför inga ekonomiska åtaganden eller kostnader för Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontorets förslag till nämndernas beslut


Nämnden tillstyrker att kontorets svar ska utgöra Södertälje kommuns svar på remissen

Samhällsbyggnadskontorets förslag till Kommunstyrelsen:

Besluta att kontorets förslag ska utgöra Södertälje kommuns svar på remissen



Martin Andrae
Stadsdirektör



Kenneth Hagström
Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Mats Johannesson

Beslutet skickas till

Akten

Handläggaren

Länets kommuner
Trafikförvaltningen SLL
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen SLL
Länsstyrelsen
KSL

Remiss

Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät.

Förslag till funktionellt prioriterat vägnät i respektive län är framtaget av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän.

Beredning av förslag för Stockholms län

I samråd med länsstyrelsen beslutade Trafikverket Region Stockholm att bredda dialogen i framtagande av förslag till funktionellt prioriterat vägnät

Det förslag som nu skickas på remiss är diskuterat i arbetsgrupp med representanter också från trafikförvaltningen och kommunala tjänstemän representerade de olika regiondelarna. Arbetsgruppens bidrag har varit mycket värdefulla i beredningen av förslaget men för den slutliga utformningen av remissförslaget är Trafikverket ansvarigt.

Den breddade dialogen i framtagande har lett till att remissen för Stockholms län är något förskjuten i tid jämfört med övriga län. En effekt av detta är att avstämning av utpekanden vid länsgräns inte kunnat ske i alla delar. Detta kommer att ske innan beslut tas om funktionellt vägnät.

Remissmaterial och läshänvisning

Materialet finns på Trafikverkets webbplats, [Funktionellt prioriterat vägnät](#).

Bakgrundsmaterial

- Rapporten *Funktionellt prioriterat vägnät* – oktober 2014.

Rapporten beskriver vad det funktionellt prioriterade vägnätet är, vad det omfattar, hur det kan användas i olika planeringssituationer. Den beskriver också processen för framtagande, remiss och beslut. Vi rekommenderar att ni läser rapporten innan ni tittar på remissmaterialet.

Remissmaterial

- Kartor över det funktionellt prioriterade vägnätet
 - Sverigekarta
 - regionkartor (Trafikverksregioner)
 - länskartor

Kartorna visar vilka vägar som föreslås pekats ut som funktionellt prioriterade. De innehåller olika lager, dels med vägarnas indelning i skikt och dels med vägarnas indelning i funktioner. Manual för hantering av kartorna finns på Trafikverkets webbplats.

- Handledning - *Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät*

Handledningen beskriver hur vi ska förhålla oss till de prioriterade vägarna. Det anger hur vi gemensamt bör arbeta för att värna de prioriterade vägarna och förbättra tillgängligheten på dem.

Presentationsmaterial

- Broschyren *Sveriges viktigaste vägnät*. Broschyren innehåller kortfattad information om det funktionellt prioriterade vägnätet.
- Powerpointpresentation.

Skicka remissvar till funktionelltprioriteratvagnat@trafikverket.se

Ange Stockholms län som ämne.

Strukturera remissvaren på följande sätt:

- synpunkter på utpekade vägar samt dess indelning i funktioner
- synpunkter på förhållningssättet
- övriga synpunkter.

Remissvaren skickas till Trafikverket senast den **30 oktober 2015**.

Frågor om remissen kan ställas till Lars Wogel, Region Stockholm, epost lars.wogel@trafikverket.se

Hantering av remissynpunkter och beslutsprocess

Trafikverket kommer att föra dialog med respektive länsplaneupprättare om eventuella justeringar av funktionellt prioriterat vägnät utifrån remissynpunkterna.

Trafikverket kommer att besluta om det funktionellt prioriterade vägnätet i samråd med länsplaneupprättarna. Det innebär att Trafikverket inte kommer att besluta om ett prioriterat nät i ett län där Trafikverket och länsplaneupprättaren inte är överens. Råder det delade meningar i något län tas beslut om det vi är överens om, till exempel skikt 1 och 2, men inte skikt 3.

Trafikverket kommer att ta beslut om förhållningssättet efter bedömning av remissynpunkterna.

Med vänlig hälsning



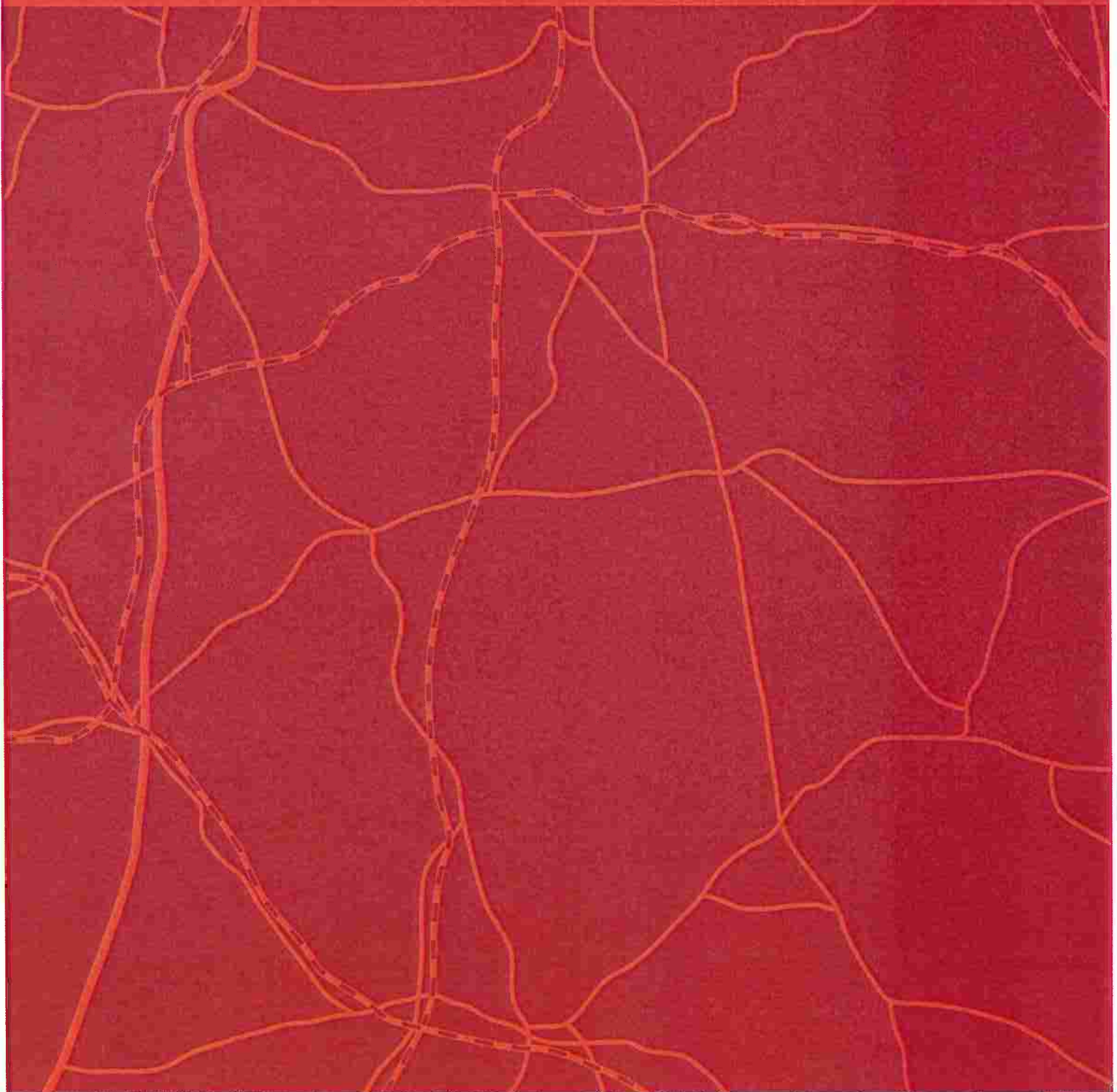
Tyra Wikström

Enhetschef Samhällsplanering

Rapport

Funktionellt prioriterat vägnät

oktober 2014



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Funktionellt prioriterat vägnät, remiss

Dokumentdatum: 2014-10-10

Ärendenummer: TRV 2014/72378

Kontaktperson: Anna Fällbom/Anne-Karin Grönvold-Andersson, Trafikverket

Innehåll

INLEDNING	5
Bakgrund	5
Mål	5
VAD ÄR ETT FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT?	6
Ett planeringsunderlag	6
Koppling till drift, underhåll och bärighet	6
Vägarnas indelning i skikt och funktioner	7
Vägarnas indelning i skikt	7
Vägarnas indelning i funktioner	7
Förhållningssätt till prioriterade vägar	10
Omfattning och avgränsning	10
Koppling till noder	11
Koppling till kommuncentrum	11
Gång- och cykelvägar	11
Ett nationellt enhetligt och sammanhängande nät	11
Fortsatt arbete	12
Omledningsvägnät	13
Bärighetsvägnät	13
Turistvägnät	13
FRAMTAGANDET AV FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT	13
Rollfördelning	13
Arbetsprocess	13
Remissprocess	14
Beslutsprocess	15

Förvaltning	15
Tidplan	15
REMISSMATERIAL OCH LÄSHÄNVISNING	16
VÄGAR SOM INTE PEKAS UT	17
KOPPLING TILL ANDRA UTPEKADE NÄT	18
Översyn av befintliga utpekade nät	18

Inledning

Den här rapporten beskriver vad ett funktionellt prioriterat vägnät är, vad det omfattar och hur det kan användas i olika planeringssituationer. Den beskriver också processen för framtagande, remiss och beslut om det funktionellt prioriterade vägnätet.

Bakgrund

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Det finns i dag en mängd olika utpekanden av vägnät, till exempel utpekade vägar för arbetspendling, för godstransporter och för personer med funktionsnedsättning. Dessutom är vägnätet indelat i vägkategorier utifrån väghållaransvar och standard och så vidare. Men det saknas ett gemensamt ställningstagande till vilka av våra vägar som är viktigast för tillgängligheten. Vi har i flera sammanhang behov av ett sådant samlat utpekat vägnät, exempelvis när vi beskriver brister och prioriterar åtgärder samt när vi gör hastighetsanalyser och pekar ut riksintressen.

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det gör vi i samarbete med berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät.

Trafikverket har tagit detta initiativ bland annat för att vi ska vara förberedda inför kommande åtgärdsplaneringar. Det behövs även som underlag i de regionala hastighetsanalyserna som ska tas fram från och med hösten 2014. Vi behöver också vara redo nästa gång Trafikverket ska göra en översyn av riksintressena. Det funktionellt prioriterade vägnätet kommer även att fungera som ett viktigt underlag i den löpande verksamheten, i samhällsplaneringens olika skeden, tidigt i diskussioner och vid svar på remisser.

Mål

Målet med det funktionellt prioriterade statliga vägnätet är att:

- skapa samsyn om vilket vägnät som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet
- skapa en gemensam plattform för att främja grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet
- bidra till tydligare och mer sammanhållna prioriteringar (ensa och rensa bland tidigare utpekanden).

Utpekandet kommer att utgöra ett uppdaterat och samlat underlag för tillgänglighet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet avser tillgänglighet för lastbilar, personbilar och bussar.

Vad är ett funktionellt prioriterat vägnät?

Ett planeringsunderlag

Det funktionellt prioriterade vägnätet är ett planeringsunderlag och ett sätt att förhålla sig till de prioriterade vägarna utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Berörda aktörer pekar i samarbete ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och kommer överens om dessa vägars viktigaste funktioner. Det blir därmed en bra grund i andra verksamheter och projekt.

Trafikverkets utgångspunkt är att tillgängligheten ska prioriteras på de vägar som ingår i det funktionellt prioriterade nätet. Vi vill både värna om den tillgänglighet vägarna redan har och vid behov höja den. De transportpolitiska målen måste vägas mot varandra i varje enskild planeringssituation.

Vid användning av det funktionellt prioriterade nätet som underlag för olika projekt och verksamheter ska det kompletteras med analyser kopplade till alla de transportpolitiska målen samt med övrigt kompletterande underlag. Det utpekade nätet ersätter inte den vanliga (fysiska och ekonomiska) planeringsprocessen eller de nuvarande prioriteringsgrunderna, till exempel samhällsekonomisk lönsamhet, utan det utgör ett kompletterande underlag utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Inom samhällsplaneringen finns flera aktörer som har olika mandat och ansvarsområden som påverkar transportsystemet. Syftet med det funktionellt prioriterade vägnätet är att alla berörda aktörer ska använda det som ett underlag i sin verksamhet.

Trafikverket kommer att använda det som ett viktigt kompletterande planeringsunderlag i en rad olika verksamheter och projekt. Det blir också ett underlag i dialoger med andra aktörer i samhällsplaneringens olika skeden och när vi svarar på remiss av till exempel kommunala planer. Det funktionellt utpekade vägnätet kan till exempel användas vid:

- prioritering av åtgärder enligt fyrstegsprincipen (investeringar, mindre åtgärder och drift- och underhållsåtgärder)
- beskrivning av behov och brister (utifrån de utpekade vägnätets funktioner)
- regionala hastighetsanalyser (inriktningen är att hastighetshöjande åtgärder ska ske på det prioriterade nätet)
- utpekande av riksintressen (underlag för vilka vägar som bör pekas ut och beskrivning av dessa).

Koppling till drift, underhåll och bärighet

När prioriteringen av drift- och underhållsåtgärder ses över ska det funktionellt prioriterade vägnätet användas som underlag. Det gör det möjligt att bättre anpassa

drift- och underhållsåtgärderna utifrån vägarnas viktigaste funktioner, eftersom det blir tydligare hur åtgärderna kan anpassas utifrån typ av trafik. Kraven på en väg blir olika till exempel om den är särskilt viktig för godstrafik eller för arbetspendling. Fortfarande kommer dock trafikflöden att vara den viktigaste utgångspunkten för prioritering av drift och underhåll. Drift- och underhållsåtgärderna på det lågtrafikerade och lågprioriterade vägnätet kommer inte att påverkas av att ett funktionellt prioriterat vägnät pekas ut, utan de förändringar som kan bli aktuella är justeringar och anpassningar inom det prioriterade vägnätet.

Trafikverket kommer att se över och uppdatera det utpekade bärighetsvägnätet. Viktiga näringslivsvägar som inte pekas ut som funktionellt prioriterade kommer att tas om hand inom ramen för det arbetet. Bärighetsvägnätet kommer att utgå från vilka vägar som är viktiga för godstransporter i det funktionellt prioriterade vägnätet, men det kommer att omfatta fler vägar. Det är bärighetsvägnätet som ligger till grund för fördelning av bärighetsmedel.

Vägarnas indelning i skikt och funktioner

Vägarna som pekas ut som funktionellt prioriterade delas in dels i tre skikt, dels utifrån sina viktigaste funktioner.

Vägarnas indelning i skikt

Vägarna som pekas ut sorteras in i tre skikt:

- nationellt och internationellt viktiga vägar
 - nationella stamvägar och TEN-T-vägar (nuvarande indelning frångås inte)
- regionalt viktiga vägar
 - vägar som binder samman län och funktionella regioner (till exempel arbetsmarknadsregioner) (i regel riksvägar, men det kan även vara länsvägar)
- kompletterande regionalt viktiga vägar
 - vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län (i regel länsvägar, men det kan även vara riksvägar).

Indelningen av vägarna i de tre skikten kan skilja sig åt i olika delar av landet, på grund av länens och regionernas olika struktur och förutsättningar.

Vägarnas indelning i funktioner

Fyra funktioner har tagits fram som underlag för utpekandet av det funktionellt prioriterade vägnätet samt beskrivning av vägarna. Funktionerna avser vägarnas funktion utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. En grund för bedömningen är att vägarna ska vara av nationell eller regional betydelse. Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner.

Utgångspunkten för vägarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilka särskilda anspråk och behov som finns på olika vägar utifrån den trafik som är viktigast där. Syftet med indelningen i funktioner är att man bättre ska kunna tillgodose trafikanternas krav och behov vid till exempel drift och underhåll av vägen, analys av vägarnas brister och behov samt prioritering av åtgärder för att bevara eller höja tillgängligheten.

Funktionerna är följande:

De vägar som är viktigast för

- godstransporter
- långväga personresor
- dagliga personresor
- kollektivtrafik.

Följande aspekter ska beaktas vid utpekandet av vägarna:

- sammanhängande stråk
- ett trafikslagsövergripande perspektiv, till exempel genom kopplingar till noder och andra trafikslag
- internationella förbindelser
- nationell och regional utveckling och tillväxt.

Nedan beskrivs respektive funktion närmare.

Vägar som är viktiga för godstransporter

Funktionen "viktiga för godstransporter" definieras enligt följande:

- vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter
- vägar med kopplingar till nationellt och regionalt viktiga noder.

De vägar som pekas ut ska skapa ett sammanhängande regionalt och nationellt nät med kopplingar till viktiga målpunkter och noder.

Mindre vägar som är viktiga för enskilda företag eller som fungerar som matarvägar till större vägar och uppsamlingsplatser (till exempel sågverk) pekas inte ut som funktionellt prioriterade. Dessa vägar hanteras inom arbetet med bärighet och det reviderade nät för bärighet som ska tas fram.

Vägar som är viktiga för långväga personresor

Funktionen ”viktiga för långväga personresor” definieras enligt följande:

- vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande, över cirka 10 mil, till exempel
 - tjänsteresor
 - resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus
- vägar som är viktiga för turistnäringen.
 - Utgångspunkten för utpekande av vägar som är viktiga för turistnäringen är tillgängligheten till stora turistdestinationer, vägar med (periodvis) stora flöden och vägar med många sällanresenärer. Det gäller framför allt vägar som går till större turistdestinationer som ligger långt från det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet och i områden där turistnäringen är av stor betydelse i förhållande till andra näringar.

Funktionen avser i första hand vägar där det är vanligt med sällanresenärer, som inte reser på vägen ofta och därmed inte är så bekanta med vägen.

De utpekade vägarna ska skapa ett sammanhängande regionalt och nationellt nät med kopplingar till viktiga målpunkter.

Vägar som är viktiga för dagliga personresor

Funktionen ”viktiga för dagliga personresor” definieras enligt följande:

- vägar som i regel har kortväga och regionalt resande, upp till cirka 10 mil, till exempel:
 - arbets- och studiependling
 - resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus.

Funktionen avser i första hand vägar med vana resenärer som kan vägen och färdas där regelbundet eller dagligen.

Vägar som är viktiga för kollektivtrafik

Utgångspunkten för att definiera vägar som viktiga för kollektivtrafik är de prioriterade stråk eller stomlinjer med frekvent busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har pekat ut.

Det finns ett nationellt prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning som syftar till att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla. Det prioriterade nätet är en arbetsmetod för att systematiskt planera och genomföra åtgärder längs det utpekade stråket, till exempel anpassa hållplatser så att de blir användbara för personer med funktionsnedsättning. Trafikverket har mål för anpassningen av de prioriterade stråken och i vilken takt anpassningsarbetet ska ske.

Det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning framgår i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Det presenteras också i Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014–2025¹.

De utpekade vägarna för kollektivtrafik i det funktionellt prioriterade vägnätet utgörs av de viktigaste kollektivtrafikvägarna. Utpekandet baseras främst på underlag från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Detta nät sammanfaller i stort med det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning.

Förhållningssätt till prioriterade vägar

Till det funktionellt prioriterade vägnätet har ett förhållningssätt tagits fram. Detta utgör en gemensam bild över hur vi ska värna om och förbättra vägarnas funktion. Förhållningssättet fungerar som ett gemensamt underlag för att värna om vägarna och undvika åtgärder som kan påverka deras funktion negativt. Det är samtidigt ett underlag för prioritering av åtgärder för att bevara och höja tillgängligheten.

Förhållningssättet är strukturerat utifrån funktionerna. Det beskriver vilka aspekter som är generella och viktiga för alla prioriterade vägar samt vilka specifika aspekter som är viktiga för respektive funktion.

Förhållningssättet är ett planeringsunderlag med utgångspunkten god tillgänglighet i vägsystemet. Avvägningar har inte gjorts mot andra aspekter, såsom hälsa och miljö eller trafiksäkerhet. I en planeringssituation är detta ett underlag av flera och i varje enskilt fall ska även andra intressen och målområden vägas in i valet av åtgärder.

Förhållningssättet ska användas i den löpande verksamheten i samhällsplaneringens olika skeden samt vid svar på remisser och i tidiga diskussioner med olika aktörer.

Förhållningssättet är en handledning som kommer att beslutas av Trafikverket.

Omfattning och avgränsning

Funktionellt prioriterat vägnät avser tillgänglighet för lastbilar, personbilar och bussar. Tillgänglighet för övriga trafikslag och trafikanter ingår inte.

Det funktionellt prioriterade vägnätet omfattar statliga vägar. Kommunala eller enskilda vägar kan dock utgöra viktiga länkar till det prioriterade nätet för att nå en målpunkt eller för att skapa sammanhängande nät. Dessa vägar kan markeras i det prioriterade nätet (som streckade) för att synliggöras, men de ingår inte i det prioriterade nätet.

Både befintliga vägar och vägar under byggnad kan pekas ut som funktionellt prioriterade. Det prioriterade vägnätet utgår från dagens transportsystem och användning. Ett framtida perspektiv tar man lämpligen hand om inom ramen för arbetet med regionala systemanalyser och i kommande åtgärdsplaneringar.

¹ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Underlagsrapport – åtgärdsområden

Koppling till noder

Följande anslutningsvägar ska pekas ut som funktionellt prioriterade:

- Anslutningsvägar till noder (flygplatser, hamnar och terminaler) ska pekas ut om de är utpekade i det nationella godsvägnätet², är utpekade i stomnätet i TEN-T³ eller leder till statliga flygplatser.
 - I första hand pekas enbart statliga anslutningsvägar ut (så långt de sträcker sig).
 - I andra hand, vid behov, pekas kommunala och enskilda anslutningsvägar ut ända fram till målpunkten.
- Vid behov pekas statliga anslutningsvägar till övriga viktiga eller större noder ut.
- Statliga anslutningsvägar till större resecentrum pekas ut (så långt de sträcker sig). Kommunala och enskilda vägar fram till målpunkter inom tätorter pekas inte ut.

Koppling till kommuncentrum

Ambitionen är att alla kommuncentrum ska knytas till det funktionellt prioriterade vägnätet och att ett nationellt sammanhängande vägnät ska skapas. Varje kommuncentrum knyts till nätet med den mest betydelsefulla vägen. Ytterligare vägar pekas enbart ut i de fall vägen anses uppfylla kraven för att pekas ut som funktionellt prioriterad. Dessa vägar ska på samma sätt som övriga prioriterade vägar delas in i skikten och beskrivas utifrån funktionerna.

Gång- och cykelvägar

Det funktionellt prioriterade vägnätet pekas inte ut utifrån ett gång- och cykelperspektiv, utan omfattar enbart vägar för bilar, bussar och lastbilar.

Det pågår arbeten runt om i landet med att ta fram regionala cykelplaner.

Ett nationellt enhetligt och sammanhängande nät

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät för att möjliggöra ett sammanhållet arbete i hela landet. Det gör att vi kan arbeta utifrån samma utgångspunkter och med samma mallar, och därmed kan vi ta fram ett likvärdigt

² Se Rapport Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, s. 52.

³ Se Rapport TEN-T riktlinjer (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU), s. 104–106.

prioriterat nät i hela landet. Det möjliggör också att ett nationellt sammanhållet nät tas fram så att utpekade vägar inte slutar vid en läns- eller regiongräns.

Ambitionen är att ta fram ett sammanhängande, enhetligt och jämförbart utpekat vägnät i hela landet, för att underlätta analyser och öka transparensen i de val och prioriteringar som görs.

Fortsatt arbete

Det funktionellt prioriterade vägnätet ska omfatta de viktigaste vägarna för nationell och regional tillgänglighet och därmed utgöra ett avgränsat utpekat nät.

Det prioriterade nätet kommer att kompletteras med olika kvaliteter. Den första kvaliteten som knyts till nätet är trafikledning.

Utöver de vägar som pekas ut som funktionellt prioriterade finns vägar som är viktiga utifrån olika funktioner och ur ett mer lokalt perspektiv. Där det funktionellt prioriterade vägnätet slutar tar andra projekt och utpekade nät vid som en fortsättning, till exempel bärighetsvägnätet och turismvägnätet.

Vägtrafikledning

Trafikverket arbetar med att utveckla framtidens trafikledning utifrån följande övergripande principer:

- Trafikledningen kommer att koncentrera sina insatser till det funktionellt prioriterade vägnätet.
- Trafikledning kommer att erbjuda tre olika servicenivåer på det prioriterade nätet. Servicenivåerna ska harmoniseras med motsvarande principer inom EU.
- Det statliga vägnätet trafikeras olika och det finns ett stort spann i vilka samhällsekonomiska konsekvenser en händelse får. Dessa konsekvenser utgör grunden för vilken servicenivå som är relevant för en viss sträcka på det prioriterade vägnätet.
- I framtiden ska trafikledningen ha stöd av åtgärdsplaner som har tagits fram i förväg för vad som ska göras och hur olika händelser ska hanteras på varje plats.
- Trafikverkets trafikledningscentraler ska i krissituationer bistå med trafikledning oavsett vägnät. Vanligtvis gäller det situationer som påtagligt påverkar resandet. Det som avses med påtagligt är när vägar av olika skäl oplanerat blir oframkomliga i en omfattning som inte går att avhjälpa lokalt och skyndsamt.
- Samverkan med andra väghållare krävs för att få en fungerande helhet i våra större städer.

Omledningsvägnät

Trafikverket leder trafiken genom hänvisning till omledningsvägar vid större och längre störningar på det funktionellt prioriterade vägnätet. Omledningsvägarna kan vara vägar utanför det prioriterade vägnätet eller i undantagsfall kommunala vägar. I de fall som en kommunal väg är aktuell som omledningsväg för vi dialog med väghållaren och tecknar avtal. Kompletteringar av det nuvarande omledningsvägnätet pågår. Att börja med skapas omledningshänvisningar för Europavägarna utanför storstadsområdena.

Bärighetsvägnät

- Det funktionellt prioriterade vägnätet inkluderar de regionalt och nationellt viktigaste vägarna för näringslivets transporter. Därutöver ska Trafikverket revidera nuvarande bärighetsvägnät, som omfattar hela det statliga vägnätet.

Turistvägnät

- Trafikverket avser att peka ut vilka vägar som är särskilt viktiga för turismen. Detta gör vi tillsammans med berörda aktörer.

Framtagandet av funktionellt prioriterat vägnät

Rollfördelning

Många aktörer är inblandade i planering av transportsystemet. De ansvarar för olika delar av vägnätet och har olika mandat.

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät. Detta gör vi i samarbete med berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Syftet är att skapa en samsyn om vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, så att de olika aktörer som arbetar med planering av vägarna tillsammans kan arbeta utifrån detta. Trafikverket är initiativtagare och sammanhållande för arbetet, för att det ska kunna göras likartat och samtidigt i hela landet, men själva arbetet ska göras gemensamt.

Förhoppningen är att alla berörda aktörer ska använda det prioriterade nätet som ett viktigt underlag, så att vi tillsammans kan arbeta för att värna prioriterade vägar och vid behov förbättra tillgängligheten på dessa vägar.

Arbetsprocess

Trafikverket är sammanhållande för arbetet och har tagit fram förutsättningar och mallar för utpekandet av vägarna. Därtill har Trafikverket ett nationellt perspektiv, med särskilt ansvar för att skapa ett nationellt sammanhängande nät och ett nät som är enhetligt och jämförbart i hela landet. Alla utpekanden och justeringar i utpekandena sker i samverkan mellan berörda aktörer.

Arbetet har organiserats olika i respektive län utifrån de förutsättningar som råder samt utifrån de olika organisationernas utformning och mandat. Trafikverkets regioner har tillsammans med respektive länsplaneupprättare bestämt vilka aktörer som ska

medverka i arbetet samt även hur arbetsfördelningen mellan Trafikverket och länsplaneupprättaren ser ut.

Processen att ta fram det funktionellt prioriterade vägnätet har varit iterativ. Det innebär att utkast till prioriterat vägnät har tagits fram. Detta har sedan diskuterats med olika aktörer och analyserats utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Därefter har det justerats. Detta förfarande har upprepats tills berörda aktörer enats kring ett utkast.

Ett funktionellt prioriterat vägnät framtaget för hela landet på ett sammanhållet sätt är en ny företeelse. Det innebär att metod, förutsättningar och mallar för arbetet har utvecklats inom ramen för det här projektet och under arbetets gång. Utgångspunkterna för arbetet har därmed i vissa delar ändrats under arbetsprocessen, vilket medfört att förslagen till prioriterade vägar har behövt arbetas om och justeras.

Remissprocess

Förslaget till funktionellt prioriterat vägnät skickas ut på remiss, i syfte att förankra vägnätet med berörda aktörer och med den regionala politiska nivån samt att få in synpunkter. Det förslag som skickas ut på remiss är Trafikverkets förslag som tagits fram i dialog med tjänstemän hos länsplaneupprättarna.

Remissen skickas i regel ut till länsplaneupprättarna, länsstyrelserna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikverkets regioner beslutar tillsammans med respektive länsplaneupprättare om remissen även ska skickas till övriga aktörer, exempelvis kommuner och kommunförbund.

Remissvaren ska skickas till Trafikverket, med kopia till länsplaneupprättarna. Enbart de förslag till funktionellt prioriterat vägnät som Trafikverket och länsplaneupprättaren är överens om skickas ut på remiss. Är Trafikverket och länsplaneupprättarna inte överens om förslaget till funktionellt prioriterat vägnät i ett län, skickas det inte ut på remiss i detta skede, utan då behöver arbetet med nätet fortsätta.

Trafikverket kommer efter överenskommelse med länsplaneupprättarna i respektive län att bjuda in remissmottagarna till ett remisseminarium eller någon typ av presentation av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Trafikverket kommer att sammanställa de inkomna remissvaren och därefter göra eventuella justeringar av det prioriterade nätet efter överenskommelse med länsplaneupprättarna.

Beslutsprocess

Trafikverket kommer att besluta om det funktionellt prioriterade vägnätet i samråd med länsplaneupprättarna. Det innebär att Trafikverket inte kommer att besluta om ett prioriterat nät i ett län där Trafikverket och länsplaneupprättaren inte är överens. Råder det delade meningar i något län tas beslut om det vi är överens om, till exempel skikt 1 och 2, men inte skikt 3.

Trafikverket kommer att ta beslut om förhållningssättet efter bedömning av remissynpunkterna.

Förvaltning

En förvaltningsplan kommer att tas fram för det funktionellt prioriterade vägnätet. Det är viktigt att vägnätet uppdateras löpande.

Nätet kan exempelvis uppdateras i samband med arbetet med regionala systemanalyser eller länstransportplaner. Därtill bör en aktualitetsprövning av vägnätet ske i de fall det prioriterade nätet inte har uppdaterats, förslagsvis i samband med åtgärdsplaneringen.

Trafikverket och länsplaneupprättarna kan ta initiativ till uppdateringar av det prioriterade nätet. Vid uppdateringar ska berörda aktörer vara överens om förändringarna. Därefter kan Trafikverket genomföra förändringarna och ta ett nytt beslut.

Tidplan

Tidplan för arbetet.

Aktiviteter	2013		2014										2015							
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni
Peka ut vägnät		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■									
Förhållningssätt					■	■	■	■	■	■	■									
Remiss												■	■	■	■	■	■			
Revidering efter remiss												■	■	■	■	■	■	■	■	
Beslut																				■

Remissmaterial och läshänvisning

Remissmaterialet finns på Trafikverkets webbplats. *Funktionellt prioriterat vägnät*([länk](#)).

Det utkast som nu skickas ut på remiss är framtaget av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän. Trafikverket skickar ut utkastet på remiss för att få synpunkter på förslagen och för att förankra det med berörda aktörer.

Materialet består av följande delar:

Bakgrundsmaterial

- Rapporten *Funktionellt prioriterat vägnät* – oktober 2014.

Rapporten beskriver vad det funktionellt prioriterade vägnätet är, vad det omfattar, hur det kan användas i olika planeringssituationer. Den beskriver också processen för framtagande, remiss och beslut. Vi rekommenderar att ni läser rapporten innan ni tittar på remissmaterialet.

Remissmaterial

- Kartor över det funktionellt prioriterade vägnätet
 - Sverigekarta
 - regionkartor (Trafikverksregioner)
 - länskartor

Kartorna visar vilka vägar som föreslås pekats ut som funktionellt prioriterade. Kartorna innehåller olika lager, dels med vägarnas indelning i skikt och dels med vägarnas indelning i funktioner.

Manual för hantering av kartorna finns på Trafikverkets webbplats.

- Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät

Förhållningssättet är en handledning som beskriver ett gemensamt förhållningssätt till de prioriterade vägarna. Det anger hur vi gemensamt bör arbeta för att värna de prioriterade vägarna och förbättra tillgängligheten på dem.

Presentationsmaterial

- Broschyren *Sveriges viktigaste vägnät*. Broschyren innehåller kortfattad information om det funktionellt prioriterade vägnätet.
- Powerpointpresentation.

Kommentarer om Stockholms län och Jämtlands län

För Stockholms län är enbart nationellt och regionalt prioriterade vägar utpekade. Dessa utpekanden utgår från tidigare prioriteringar, främst enligt systemanalysen från 2008. Avsikten är att under 2015 gå vidare med utpekande av kompletterande regionalt vägar.

I Jämtlands län är enbart nationellt och regionalt prioriterade vägar utpekade och det är därmed endast dessa som ingår i remissen. Trafikverket och berörd länsplaneupprättare behöver arbeta vidare med utpekandet av kompletterande regionala vägar.

Vägar som inte pekas ut

Det prioriterade nätet kommer inte att ersätta den vanliga (fysiska och ekonomiska) planeringsprocessen eller nuvarande prioriteringsgrunder, till exempel samhällsekonomisk lönsamhet. Det kommer i stället att utgöra ett kompletterande planeringsunderlag utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Trafikverkets utgångspunkt är att den regionala och nationella tillgängligheten ska prioriteras på de vägar som ingår i det funktionellt prioriterade nätet, när det gäller både att värna befintlig tillgänglighet och att vid behov höja den. För de vägar som inte ingår i det prioriterade vägnätet bedöms den lokala tillgängligheten vara viktigast. Det innebär att det är den lokala tillgängligheten som i första hand bör värnas och utvecklas. Därmed pekas inte dessa vägar ut.

Det funktionellt prioriterade vägnätet är ett underlag för att säkerställa den regionala och nationella tillgängligheten. Det tar alltså inte hänsyn till andra aspekter som behöver hanteras i planeringen, till exempel behov av miljöåtgärder. Åtgärder för att utveckla transportsystemet kommer även fortsättningsvis att hanteras på hela det statliga vägnätet, men det funktionellt prioriterade vägnätet är en viktig utgångspunkt i den planeringen.

Drift- och underhållsåtgärderna på det lågtrafikerade och lågprioriterade vägnätet kommer inte att påverkas av utpekandet av vägnätet, utan de förändringar som kan bli aktuella är justeringar och anpassningar inom det prioriterade vägnätet.

Utpekandet av det prioriterade vägnätet kommer inte att medföra förändringar i väghållaransvar.

Koppling till andra utpekade nät

Det funktionellt prioriterade vägnätet utgör navet för Trafikverkets utpekanden av olika typer av vägar och vägnät. Andra utpekade nät som är relaterade till det funktionellt prioriterade vägnätet ska antingen ingå i eller utgå från detta, genom att de

- ingår i det funktionellt prioriterade vägnät som en kvalitet eller beskrivning av alla eller vissa av de prioriterade vägarna, exempelvis det vägtrafikledningsnät som ska tas fram
- utgår från och kompletterar det funktionellt prioriterade vägnätet och därtill omfattar ytterligare vägar (det vill säga vägar som inte pekats ut som funktionellt prioriterade), till exempel bärighetsvägnätet.

Befintliga utpekade nät är underlag vid framtagandet av det prioriterade vägnätet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet kommer att tydliggöra vilket underlag som gäller och hur olika utpekanden hänger ihop. Detta kommer att underlätta användningen av olika typer nät som underlag samt öka transparensen och jämförbarheten vid till exempel val av åtgärder.

Översyn av befintliga utpekade nät

I samband med utpekandet av det funktionellt prioriterade vägnätet ska Trafikverket göra en översyn av verkets befintliga utpekade nät och utreda vilka som används, hur de används och om de är uppdaterade. Därtill ska förslag tas fram om några utpekade nät kan tas bort därför att de nu ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet och därmed inte längre används, eller om de kan tas bort efter en komplettering av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet ska betraktas som en produkt som kan vidareutvecklas, till exempel med fler delfunktioner eller en prioritering av de utpekade vägarna.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1, Borlänge
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2015-09-08	
Dnr	Rnr

Södertörnskommunernas yttrande över Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät. Rapporten beskriver vad ett funktionellt prioriterat vägnät är, vad det omfattar och hur det kan användas i olika planeringssituationer. På karta redovisas förslag till utpekade funktionellt prioriterade statliga vägnät i Stockholmsregionen.

Södertörnskommunerna har höga ambitioner

Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFSS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen. Södertörns befolkningsutveckling är kraftig. Om Södertörn vore ett eget län skulle vi vara det fjärde största länet i Sverige och även ha haft den fjärde största befolknings-tillväxten 2014.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFSS 2010 viktiga näringslivssatsningar framför oss och en stor del av kommande bostadsexploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Kommer prioriterade infrastruktursatsningar på plats ligger vårt åtagande fast att skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen fram till år 2030. Utgången av den pågående Sverigeförhandlingen kan innebära en ytterligare ökning av bostäder och arbetstillfällen på Södertörn.

Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFSS 2010

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFSS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet med RUFSS 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstad. Nya målpunkter och tvärförbindelser skapar även ett robustare system som bättre tål störningar.

Södertörnskommunernas synpunkter på Funktionellt prioriterade vägnät

För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFSS 2010 måste också den statliga infrastrukturen följa med för god tillgänglighet

Södertörnskommunerna har sedan länge dragit de principiella slutsatser som är relevanta även för frågan om funktionellt prioriterade vägar. Det är slutsatser som också ligger till grund för utvecklingen av regionens transportinfrastruktur i RUFS 2010.

- För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFS 2010 måste också infrastrukturen följa med.
- Brister i transportsystemet begränsar möjligheterna att bygga nya bostäder och verksamheter. Detta begränsar i sin tur tillväxten i vår regiondel och leder därmed till svårigheter för Stockholmsregionen att nå sina utvecklingsmål (RUFS 2010).
- I nuläget är tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje otillräcklig, vilket gör att deras möjligheter att utvecklas som attraktiva alternativ till centrala Stockholm inte är så goda om de annars skulle vara.
- Kommunikationerna mellan de tre stora kommunikationsstråken i södra Stockholmsregionen är bristfälliga för gång-, cykel- och kollektivtrafik, gods och personbilar. Vägnätet är hårt belastat och trafiksäkerheten är låg.
- På Södertörn finns viktiga målpunkter för godstrafiken. Genom utbyggnaden av den nya storhamnen i Norvik och oljehamnen i Södertälje kommer godsflödena att öka ytterligare. Utvecklingen av industriområdet Stockholm syd (Almnäs i Södertälje och Mörby i Nykvarn) medför också ökade godsflöden.

Generella synpunkter

Södertörnskommunerna anser att det är bra att Trafikverket tar fram ett samlat funktionellt prioriterat vägnät för tillgänglighet. För att materialet ska bli användbart för alla parter behöver avgränsningar och begrepp vara tydliga. I förslaget är det inte helt klart vad begreppet tillgänglighet inbegriper. Bland annat nämns i remissen bärighetsvägnätet, turismvägnätet och prioriterade vägnätet för personer med funktionsnedsättning.

Parallellt med denna remiss har kommunerna i Stockholmsregionen även Framkomlighetsprogram för Storstockholm på remiss. Dessa båda underlag behandlar delvis samma frågor men utifrån det statliga och kommunala vägnätet (Framkomlighetsprogrammet) respektive enbart de statliga vägarna (Funktionellt prioriterat vägnät). Begreppen som används är olika vilket behöver förklaras tydligare vad som avses med tillgänglighet respektive framkomlighet. Det är angeläget att det klargörs hur de olika materialerna ska användas och hur de är avgränsade i förhållande till varandra.

Södertörnskommunerna är också frågande inför hur det funktionellt prioriterade vägnätet kopplar till nationella och regionala transportplaner liksom RUFS 2010. Det behöver tydliggöras hur dessa hänger ihop och hur ändringar ska hanteras.

Synpunkterna nedan följer Trafikverkets önskemål om struktur på remissvaren.

Synpunkter på utpekade vägar samt dess indelning i funktioner

I remissförslaget finns inte väg 257 med i det funktionellt prioriterade vägnätet. Väg 257 utgör idag en tvärförbindelse mellan väg 73 i öst och E4 i väst. Södertörnskommunerna anser att väg 257 måste ingå i detta vägnät tills Tvärförbindelse Södertörn, väg 259, har byggts ut. Idag går tunga transporter på väg 257 som inte kan gå på väg 259 på grund av bärigheten av

Orlångsbron (BK2). Dessutom ingår väg 257 genom Västerhaninge och Tungalsta i rekommenderade vägar för transport av farligt gods, som sekundär transportled. Tills väg 259 är utbyggd bör väg 257 således fortsatt ingå i funktionellt prioriterat vägnät.

Södertörnskommunerna anser att även Flemingsberg ska knytas till det funktionellt prioriterade vägnätet. Flemingsberg är en viktig kommunikationsnod för Södertörn och regional stadskärna. Flemingsberg utgör en viktig funktion för högre utbildning, näringsliv och hälso- och sjukvård. RUFS 2010 pekar på behov av en kraftig utbyggnad av den högre utbildningen för att möta kommande behov och kompetenskrav. Flemingsberg har goda utvecklingsförutsättningar med universitet och högskola och fungerar som nav inom utbildning och forskning med upptagningsområde långt utanför regionens gränser.

Södertörnskommunerna anser att hänsyn måste tas till de viktigaste utpekade kollektivtrafiksatsningarna som framgår av landstingets (trafikförvaltningens) stomnätsplan.

Synpunkter på förhållningssättet

Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets indelning av vägarna i funktioner för olika typer av transportbehov med syftet att bättre kunna tillgodose trafikanternas behov av att bevara eller höja tillgängligheten. Trafikverkets utgångspunkt är att ta fram ett sammanhängande, enhetligt och jämförbart utpekat vägnät för hela landet för att underlätta analyser och öka transparensen i kommande prioriteringar. Södertörnskommunerna anser att även vägar som är under utbyggnad bör ingå i det funktionellt prioriterade vägnätet. Det gäller Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn och del av väg 226 men det behöver då tydligt framgå vilka vägar som under tiden fyller funktionen (se ovan).

I exemplifieringen av funktionen ”vägar viktiga för långväga personresor” saknar Södertörnskommunerna flygplatser, hamnar och större stationer. Viktiga målpunkter finns nämnda men inte dessa centrala noder.

Södertörnskommunerna anser att det funktionellt prioriterade vägnätet även behöver pekas ut för gång- och cykeltrafik särskilt när de ansluter till viktiga noder. Det bör tydligt framgå hur de regionala cykelplanerna integreras i arbetet med det funktionellt prioriterade vägnätet. Där regionala cykelplaner finns framtagna bör dessa kartor redovisas för länet/regionen.