



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Anna Fällbom	DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]
Fastställt av [Fastställt av (person)]	Dokumentdatum 2014-10-13	Version 0.9
Dokumenttitel Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät - Remissversion		

Syfte

Trafikverket har ett övergripande och samhällsutvecklande uppdrag att tillsammans med andra aktörer bidra till tillväxt och utveckling genom att skapa ett tillgängligt och livskraftigt Sverige. Det innebär att vi har ett helhetsansvar som omfattar hela kedjan från att samordna behov till att utveckla och förvalta landets transportinfrastruktur i syfte att stimulera och underlätta livet för medborgare och näringsliv.

Som en del i vårt uppdrag att främja tillväxt och utveckling har Trafikverket tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta gör vi i samarbete med berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät och kommer att utgöra ett uppdaterat och samlat planeringsunderlag för

- vilka vägar det är speciellt viktigt att värna och höja tillgängligheten på
- hur åtgärder ska prioriteras enligt fyrstegsprincipen
- hur vägarna ska hanteras i samhällsplaneringens skeden och i avvägningar mellan olika intressen

Denna handledning ska tydliggöra vilket förhållningssätt som bör finnas till det prioriterade nätet. Förhållningssättet utgör en gemensam bild över hur vi ska värna och förbättra vägarnas funktion. På så sätt tar vi ansvar för förvaltningen av gjorda investeringar och undviker åtgärder som kan påverka vägarnas funktion negativt. Samtidigt hjälper det oss att prioritera utveckling där vi får ut mest nytta.

Förhållningssättet fungerar på så sätt både som ett gemensamt underlag för att ta hand om vägarna och som ett underlag för prioritering av åtgärder för att värna och höja tillgängligheten.

Varje planeringssituation är unik. Vid tillämpningen av förhållningssättet måste man ta hänsyn till de förutsättningar som råder i det enskilda fallet och göra avvägningar mot samtliga transportpolitiska mål och trafikslag.

Omfattning

Det förhållningssätt som beskrivs här är ett planeringsunderlag som utgår från god tillgänglighet i vägsystemet för godstransporter, personbilstrafik och kollektivtrafik.

Fokus vid framtagandet av funktionellt prioriterat vägnät ligger på de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. De vägar som inte ingår i det prioriterade vägnätet är sådana där man bedömer att det är den lokala tillgängligheten som är viktigast att värna och utveckla. Därför pekas inte dessa vägar ut som funktionellt prioriterade.

Det funktionellt prioriterade vägnätet har framför allt fokus på vägsystemet. Det har dock koppling till det övriga transportsystemet genom att det även omfattar vissa vägar som leder till resecentrum, terminaler, flygplatser och hamnar som det är viktigt att vi har god tillgänglighet till.

I planeringen är det viktigt att tänka trafikslagsövergripande. Att en väg är utpekad som funktionellt prioriterad innebär inte att den ska prioriteras högre än andra trafikslag, till exempel en närliggande järnväg.

DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.12
----------------------------	------------------------------------	-----------------

Huvudsaklig användning

I den fysiska planeringen

Trafikverket är en viktig aktör i samhällsutvecklingen och till exempel vid nyetableringar är Trafikverket en part i arbetet med att finna goda lösningar som fungerar för såväl den nya etableringen som för trafiken. Förhållningsättet används i den löpande verksamheten i samhällsplaneringens olika skeden, både vid svar på remisser och i tidiga diskussioner med olika aktörer. Handledningen utgör då ett underlag för vad som är viktigt att beakta för att skapa god tillgänglighet för godstransporter, personbilstrafik och kollektivtrafik på de prioriterade vägarna. Exempel på detta är korsningsutformning, antal anslutningsvägar och trafikalkstrande bebyggelse intill vägarna samt andra typer av åtgärder som kan påverka vägnätets tillgänglighet. I planeringen finns också andra aspekter än de som tas upp i den här handledningen och som är viktiga att förhålla sig till utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Exempel är regler om byggnadsfritt avstånd och utformningsregler, som finns i VGU (Vägar och gatans utformning).

Vid planering av åtgärder

Trafikverkets utgångspunkt är att åtgärder för att främja tillgängligheten ska prioriteras på de vägar som ingår i det funktionellt prioriterade nätet. Det gäller både åtgärder för att värna befintlig tillgänglighet och att vid behov höja den.

Det prioriterade nätet utgör ett kompletterande planeringsunderlag utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Förhållningsättet ska användas i såväl den långsiktiga som den kortsiktiga planeringen av åtgärder.

Definitioner och förkortningar

Beskrivning av funktionerna finns i rapporten Funktionellt prioriterat vägnät¹.

Ansvar

Trafikverket ska använda detta förhållningssätt som ett planeringsunderlag i den fysiska planeringen och vid planering av åtgärder. Trafikverket kommer även att hävda förhållningssättet i samarbetet med andra berörda aktörer, i första hand länsplaneuppdragsnämnderna, länsstyrelser och kommuner.

Inom Trafikverket berörs i huvudsak

- samhällsplanerare
- planerare
- trafikingenjörer
- målstrateger.

Förhållningssätt

Förhållningssättet är strukturerat utifrån de funktioner som det funktionellt prioriterade vägnätet är indelat i:

- godstransporter
- dagliga personresor
- långväga personresor
- kollektivtrafik.

¹ LÄNK

DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.12
----------------------------	------------------------------------	-----------------

Förhållningssätt generellt för alla funktionellt prioriterade vägar

Att en väg är utpekad som funktionellt prioriterad innebär inte att den ska ha en högre standard än normalt enligt Trafikverkets normer och anvisningar. Gångse regler för dimensionering gäller. Däremot ska extra fokus läggas på att söka lösningar som ger god tillgänglighet på dessa vägar. Det ska vara smidigt att ta sig fram och man ska eftersträva kontinuitet i tillgänglighetsstandarden.

Nya anslutningar till prioriterade vägar ska föregås av trafikanalyser och de ska lokaliseras och utformas så att de inte påverkar den nationella och regionala tillgängligheten negativt. God kapacitet i den genomgående huvudriktningen samt hög trafiksäkerhet bör eftersträvas. På vägar med större trafikflöden kan detta innebära krav på planskilda korsningar, medan det vid lägre trafikflöden på huvudvägen kan räcka med ett vänstersvängfält.

Vid bedömning av vilken korsningsutformning som är bäst lämpad ska man beakta vägens funktion och trafikens sammansättning. En lösning kan vara att samla ihop flera befintliga anslutningsvägar till en ny anslutningspunkt med högre standard.

Vid exploatering som berör en korsning med en funktionellt prioriterad väg i samma plan måste man bedöma vilken påverkan korsningen och den ökade trafiken kan ha på tillgängligheten. Exploatören kan behöva vidta åtgärder i korsningen så att tillgängligheten inte försämras.

På vissa delar av det utpekade vägnätet saknas naturliga möjligheter till omledning. Det gäller speciellt i glesbefolkade delar av landet och i högtrafikerade delar av storstädernas vägnät. Här är det extra viktigt att tillgängligheten upprätthålls.

För oskyddade trafikanter ska man sträva efter att ha planskilda passager, särskilt där många barn ska passera en väg med höga trafikflöden. Vid låga trafikflöden kan passager i plan tillåtas, men antalet sådana bör begränsas.

Förutsättningar i storstadsområden

I storstadsområden kan förutsättningarna ibland skilja sig från landet i övrigt. Här följer några exempel.

- I storstadstrafiken kan det vara svårt att skapa tillräcklig kapacitet för rusningstrafiken morgon och eftermiddag, vilket gör att köer är ofrånkomliga. En övergripande ambition är att begränsa tiden med köer och variationen i restid dag för dag. Det prioriterade nätet bör ses som ett system där utformningen samverkar med styrningen av trafiken. Här är det särskilt viktigt att ha en väl fungerande störningshantering med aktiv trafikledning.
- Köer som återkommande hindrar busstrafikens framkomlighet är vanligare i storstadsområdena. Därför är det mera aktuellt där att ha prioritering av bussar vid höga trafikflöden, till exempel genom bussprioritet i trafiksignaler och busskörfält.
- Den stora efterfrågan på byggbar mark är en särskild utmaning för framkomligheten, eftersom det innebär återkommande önskemål om att bygga nära vägarna och att ansluta ny bebyggelse och nya anläggningar till trafiklederna. När man bygger i närheten av vägar där bullernivåer och partikelhalter är höga, finns det risk för att det leder till direkta inskränkningar av framkomligheten. Till exempel kan hastigheterna behöva sänkas med hänsyn till målen för hälsa och god miljö.

Kommunala vägar och gator

Många regionalt viktiga målpunkter som resecentrum, högskolor, sjukhus och handelscentrum nås via kommunala gator och vägar. Det kan även gälla hamnar, godsterminaler och flygplatser. Dessa vägar ingår i regel inte i det prioriterade vägnätet, men det är av stor vikt att respektive kommun tar hänsyn till tillgängligheten på dessa. Vid arbetspendling med bil eller buss in till en större tätort är det vanligt

DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.12
----------------------------	------------------------------------	-----------------

att en betydande del av restiden går åt för färden inom kommunens väghållningsområde. Ska man minska den totala restiden är det därmed viktigt med åtgärder för att förbättra tillgängligheten i tätorter. Detta är speciellt viktigt för att målpunkter ska kunna nås med kollektivtrafik på väg och spår samt med cykel. Här är resecentrum en viktig del i helheten.

Förhållningssätt till det prioriterade nätet – specifikt per funktion

Vägar som är viktiga för godstransporter

För godstransportörer är det viktigt med ett vägnät med förutsägbar standard som ger en god, kontinuerlig tillgänglighet. Stråk med god kapacitet och hög tillförlitlighet är centralt. Det är också viktigt med aktuell trafikinformation som gör det enkelt för transportören att planera sin transport.

Värna

Undvik åtgärder som försvårar för den tunga trafiken att hålla en jämn hastighet. Detta gäller även genom tätorter och i korsningar.

Tung trafik skapar störande vägtrafikbuller, och högre hastigheter ger mer buller. Det är viktigt att den tunga trafiken kan hålla en jämn hastighet, eftersom det begränsar bullret. Buller från tung trafik har också en annan karaktär än buller från personbilar som dämpas av de vanliga bullerskyddsåtgärderna. Därför är det särskilt viktigt att störningskänslig bebyggelse och verksamhet anläggs så att den anpassas till störningsrisken.

Underhåll bör speciellt fokusera på att säkra tillgängligheten vintertid längs dessa vägar. God bärighet ska eftersträvas.

Utveckla

Åtgärder längs vägar som är utpekade som viktiga för godstransporter bör prioriteras för att uppnå

- hög punktlighet genom att det går att hålla jämn hastighet och att det förekommer få störningar
- möjligheter för förarna att ta rast och att ställa upp fordonen så att de kan hålla sina kör- och vilotider
- god trafikinformation.

Infrastrukturanläggningen bör utformas så att man minimerar risken för att det uppkommer buller eller vibrationer under användningen. Därmed kan man minimera inskränkningar i tillgängligheten. Om det finns risk för störningar från buller eller vibrationer på en plats ska särskilda skyddsåtgärder övervägas.

Vägar som är viktiga för dagliga personresor

Vid pendling är restiden, flexibiliteten och förutsägbarheten avgörande faktorer. Det är viktigt att vägarna är väl underhållna för att man ska ha säker framkomlighet och punktlighet oavsett årstid. Underhållet bör vara väl planerat och bra vinterväghållning är viktig. Ökad framkomlighet längs dessa vägar kan underlätta förstörade arbetsmarknadsregioner. Regionförstoring bör dock i första hand ske med spårbinden trafik, där så är möjligt.

DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.12
----------------------------	------------------------------------	-----------------

Värna

Undvik åtgärder som ökar restiden längs vägar som är viktiga för daglig pendling. Tillkommande verksamheter vid prioriterade vägar ska i första hand kopplas till stråket via befintliga anslutningar. Nya anslutningar eller korsningar bör utformas så att tillgängligheten på den prioriterade vägen inte försämras.

Nya anslutningar till planskilda trafikplatser och ramper inom motorvägsnätet bör undvikas om trafikplatserna inte är utformade för detta från början.

Underhållet bör planeras så att dessa vägar håller en jämn, hög standard. Vinterväghållningen bör speciellt prioriteras under de timmar på morgon och eftermiddag när arbetspendlingen är som störst.

På vägar som är viktiga för turisttrafiken bör man ta särskild hänsyn till tillgängligheten under veckoslut och högsäsong. Vinterväghållningen bör anpassas till turisttrafikens säsongsvariationer på dessa vägar.

Utveckla

På vägar som är utpekade som viktiga för dagliga resor bör man överväga åtgärder som gör det möjligt att få kortare och mer tillförlitliga restider. Åtgärder för att sänka restiden är viktigare vid längre pendlingsavstånd än vid kortare och mer tätortsnära pendling.

Prioritera åtgärder som leder till att

- högre hastigheter kan tillåtas, till exempel mitträcke
- trafikanterna kan hålla jämn hastighet
- korsningar och trafikplatser har god kapacitet för rusningstrafiken morgon och eftermiddag
- god trafikinformation och trafikstyrning uppnås
- planskildhet skapas för oskyddade trafikanter vid högre flöden.

Vägar som är viktiga för långväga personresor

Vid långväga resor är det viktigt med relativt hög hastighet, god trafiksäkerhet och få störningar. Trafikanterna behöver kunna planera sin resa och veta hur lång tid den tar. Det är därför viktigt med bra trafikinformation. Trafikanterna förväntar sig också att vägarna är väl underhållna så att man får god framkomlighet och punktlighet oavsett årstid.

Värna

Det är viktigt med så få störningar som möjligt som bryter kontinuiteten, ökar restiden och minskar tillförlitligheten. Nya anslutningar eller korsningar bör utformas så att tillgängligheten på den prioriterade vägen inte försämras.

Det är viktigt att ta hänsyn till behovet av utrymme för framtida trafikökningar, speciellt vid trafikplatser.

Trafik med höga hastigheter skapar störande buller. Vid etablering av störningskänslig bebyggelse eller verksamhet ska den anläggas och anpassas utifrån risken för störningar. Om det finns risk för bullerstörningar på en plats ska särskilda skyddsåtgärder övervägas.



DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.12
----------------------------	------------------------------------	-----------------

Utveckla

Längs vägar som är utpekade som viktiga för långväga resor bör man prioritera åtgärder som bidrar till följande:

- Restiden förkortas genom att man eftersträvar jämn hastighet och att sträckorna med lägre hastighet är få och korta.
 - På de viktigaste vägarna med stor andel långväga trafik har trafikanterna störst anspråk på att kunna hålla hög hastighet.
 - Även på andra viktiga vägar finns det stora anspråk på att kunna hålla hög hastighet.
 - På vägar där själva upplevelsen av resan är viktig är hög hastighet av mindre vikt.
 - Strävan bör vara att möjliggöra jämn hastighet och korta restider även på genomfarter genom tätorter.
- Det finns bra rastmöjligheter.
- Trafikinformationen är god.
- Oskyddade trafikanter har en säker passage.
 - På vägar med höga trafikflöden bör passager i plan undvikas.
 - På vägar med lägre trafikflöden bör man sträva efter att ha så få passager i plan som möjligt.

Längs vägar med mycket turistresor är det speciellt viktigt att uppnå

- trafikinformation på flera språk, förutom svenska åtminstone på engelska
- god vägvisning
- bra rastmöjligheter.

Nya vägar ska utformas så att man minimerar risken för buller under användningen. På så sätt kan man undvika att behöva göra inskränkningar i tillgängligheten.

Vägar som är viktiga för kollektivtrafiken

Väl fungerande pendling med buss ger förbättrad tillgång till utbudet av arbetsplatser i ett geografiskt område, med rimliga restider. Byten av färdstätt bör fungera smidigt. Tillgängligheten till hållplatser bör vara god, liksom upplevelsen av säkerhet och trivsel vid hållplatser och på anslutande gång- och cykelvägar. Gods- och personbilstrafikens tillgänglighet kan behöva balanseras mot kollektivtrafikens förutsättningar i avvaktan på att vissa hållplatser får säkrare utformning och placering samt effektiv anslutning till vägen. Det kan till exempel innebära att hastigheten sänks vid större hållplatser för att klara kravet på säker framkomlighet för busstrafiken och dess passagerare.

Värna

Undvik åtgärder som förlänger restiden och försämrar åtkomligheten till hållplatser. Prioritera underhåll av hållplatser och anslutande vägar för god tillgänglighet och trivsel.

DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.12
----------------------------	------------------------------------	-----------------

Utveckla

Längs vägar som är utpekade som viktiga för daglig pendling med buss bör man prioritera åtgärder som bidrar till

- kortare restider
- prioritering av buss vid höga trafikflöden, till exempel bussprioritet i trafiksignaler och busskörfält
- god tillgänglighet till busshållplatser för gående och cyklister och från pendel- och infartsparkeringar
- säker passage av prioriterade vägar i anslutning till hållplatser och terminaler
- säkra och effektiva hållplatser
- trygga hållplatser, till exempel god belysning.

Ändringslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
HjälpTEXT: Här anges versionshistoriken	Det datum då den nya versionen fastställdes	Vad som har ändrats i den nya versionen eller om dokumentet har upphört att gälla	Namnet på den som gjort ändringen
			HjälpTEXT: tryck på TAB-knappen för att skapa fler rader.