



Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Till Kommunstyrelsen

Datum 2015-08-18

Dnr KS 2015/0207

Österåkers kommuns yttrande på Trafikverkets remiss om Funktionellt prioriterat vägnät

Sammanfattning

Österåkers kommun har fått en remiss från Trafikverket där ett funktionellt prioriterat vägnät i Stockholms län pekas ut. Det saknas dock en tydlig koppling hur ett utpekande av ett funktionellt prioriterat vägnät hänger ihop med det övriga transportsystemet och andra regionala planer och strategier. Stockholm Nordost har tillsammans tagit fram ett yttrande som Österåkers kommun ställer sig bakom (se bilaga 1).

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens planarbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta

Godkänna Österåkers kommuns yttrande på Trafikverkets remiss om förslag till funktionellt prioriterat vägnät, enligt gemensam skrivelse från Stockholm Nordost.

Bakgrund

Trafikverket har tagit initiativ till, att i samverkan med länsplaneupprättarna, identifiera de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Vägarna pekas ut och beskrivs utifrån fyra olika funktioner och för de vägar som inte ingår i det prioriterade vägnätet bedöms den lokala tillgängligheten vara viktigast. Det prioriterade vägnätet kommer att användas som ett planeringsunderlag i kommande planeringsprocesser. Förslag till prioriterat vägnät i Stockholms län har nu skickats ut på remiss till kommunerna.

Förvaltningens slutsatser

Österåkers kommun ställer sig bakom remissyttrandet från Stockholm Nordost och understryker vikten av god framkomlighet på vägnätet i skärgården och på landsbygden samt koppling till andra trafikslag som sjötrafik och cykel.

Bilagor

1. Yttrande från Stockholm Nordost.
2. Vi ska peka ut Sveriges viktigaste vägnät.

Kent Gullberg

Samhällsbyggnadschef

Expedieras

Trafikverket

Anna Anderman

Väg- och trafikchef



2015-08-19
YTTRANDE
ARBETSMATERIAL

Handläggare:
Mikael Engström
Mobil: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
Mobil: 076 643 96 73

funktionelltprioriteratvagnat@trafikverket.se

Remissvar Funktionellt prioriterat vägnät Stockholms län

Stockholm Nordost är ett samarbete mellan de sex kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Bakgrund

Trafikverket Region Stockholm har sänt ut rubricerade förslag på remiss till länets kommuner, TRF och trafikförvaltningen inom SLL, KSL samt länsstyrelsen. Avsikten är att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallar Trafikverket för funktionellt prioriterat vägnät. I Stockholms län har Trafikverket Region Stockholm fört dialog med tjänstemän från länsstyrelsen, TRF och trafikförvaltningen SLL samt med en arbetsgrupp av kommunala tjänstemän från de olika regiondelarna.

I förslaget delas vägnätet in i tre skikt; Nationellt och internationellt viktiga vägar, regionalt viktiga vägar och kompletterande regionalt viktiga vägar. Vägarna pekas ut och beskrivs utifrån dess viktigaste funktioner för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Kartan finns att ladda ned på http://www.trafikverket.se/contentassets/31713fffeeb94354b664d63f8d37ed6d/2015-05-05_fpv_ny_stockholms_lan.pdf och manualen under http://www.trafikverket.se/contentassets/31713fffeeb94354b664d63f8d37ed6d/fpv_handledning_pdf_kartor.pdf

Parallellt och med samma slutdatum har Trafikverket också sänt ut sitt remissförslag till Framkomlighetsprogram. Dessa två arbeten tangerar varandra såväl i geografi som i syfte. Trafikverket önskar emellertid två separata remissvar senast den 30 oktober 2015. Denna skrivelse utgör ett gemensamt yttrande från Stockholm Nordost.

Yttrande från Stockholm Nordost

Synpunkter på utpekade vägar samt dess indelning i funktioner

- Väg 265 Norrortsleden är utpekad som en del av det prioriterade vägnätet för gods, långväga och dagliga personresor. I funktionen bör också ingå kollektivtrafik. Idag trafikeras vägen av busslinjer mellan Vallentuna respektive Österåker till Kista. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är Täby centrum - Arninge utpekad som en av de yttre stadskärnorna. I Arninge kommer ett resecentrum för kollektivtrafik och infartsparkeringar att anläggas. För att stödja denna utveckling behöver bland annat stombussnätet utvecklas med bättre tvärförbindelser mellan de regionala stadskärnorna.



2015-08-19

YTTRANDE

ARBETSMATERIAL

- Väg 276 bör också tas med inom funktionen långväga persontransporter. Vägen är förutom dagliga personresor och kollektivtrafik också viktig för turistnäringen och för skärgårdstrafik till och från Österåker och bör därför ha även denna funktion. Mellan Åkersberga och Norrtälje saknas koppling till cykelväg som efterfrågas av boende och turistnäring.
- Väg 280 mellan Rimbo och E18 Söderhall bör utöver funktionen dagliga personresor också läggas till under funktionen kollektivtrafik. Linje 639 är väsentlig för kollektivtrafikförsörjningen av stråket Hallstavik - Edsbro - Rimbo - Täby - Stockholm. Linjen har kvartstrafik under högtrafik och trafikerar två kommundelscentra i en kommun vars yta utgör en tredjedel av Stockholms län. Dessutom är linjen kopplad vidare mot Östhammar, även det ett kommuncentra. Trafikförvaltningen har angett att linje 639 ska hålla en regional standard.
- Det saknas kopplingar till andra trafikslag och bytespunkter som trafikverkets vägar på landbygden och replipunkter i skärgården, exempelvis Åsättra i Österåkers kommun.
- En infrastruktursatsning som det planerade snabbcykelstråket Roslagstull - Mörby och vidare till Arninge bör behandlas inom ramen för detta arbete då denna infrastruktursatsning kommer att få betydelse för det regionala persontransportsystemet i nordost.

Synpunkter på förhållningssättet

Stockholm Nordost är positiv till att Trafikverket pekar ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och önskar skapa samsyn kring stråkens funktion. Trafikverkets förslag till funktionellt prioriterat vägnätet är baserat på nuläget. Stockholm Nordost anser att Trafikverket behöver förtydliga hur det vägnät som föreslås vara funktionellt prioriterat interagerar med andra regionala planer och strategier med avseende på stråkens funktion och målstandard. För att tydligare visa på hur rapporten ska hållas uppdaterad bör det tydligare anges att detta kommer att göras i samband med nya regionala systemanalyser eller inför arbetet med nya länstransportplaner och regionala utvecklingsplaner.

Ett exempel på risken med nulägesbeskrivningar kan exemplifieras med Danderyds utredning tillsammans med bl.a. Trafikverket om överdäckning/tunnelförläggning av E18. Ett förväntat resultat är stadsutveckling kring överdäckningen varpå en strikt nulägesbeskrivning riskerar ge en förenklad bild av länets trafiksystems utmaningar och kommande behov.



2015-08-19
YTTRANDE
ARBETSMATERIAL

Det är en brist att tillgänglighet för övriga trafikslag inte ingår i arbetet eftersom vägnätet endast utgör en del av transportsystemet. Särskilt på Nordosts landsbygd och i Roslagen bor många utmed de utpekade vägarna och behovet är stort att gå och cykla till grannar, hållplatser och närliggande tätorter. De oskyddade trafikanterna har stora behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gör anspråk på vistelse i samma gaturum som pekas ut som prioriterat för bil, buss och lastbil. Dessa geografiska delar av regionen ingår heller inte i länets cykelplan. Det är därför angeläget att gång- och cykelperspektiv lyfts in i arbetet.

Genomgående i Trafikverkets rapport används begrepp såsom *viktigast, prioriterat, underlag för planering samt samsyn*, vilket ger upphov till stora förväntningar. Det presenterade materialet innehåller ingen målpunktsanalys som visar på beslutade och planerade investeringar som kan komma att medföra en påverkan av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Övriga synpunkter

De utpekade vägarna är ofta samma för flera av funktionerna; godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Stockholm Nordost anser att det bör göras tydligare hur de olika funktionerna prioriteras när de vägs samman. Principer för hur framkomligheten för de skilda trafikslagen kan hanteras är på remiss i Trafikverkets förslag till Framkomlighetsprogram. För de centrala delarna av stombusslinjenätet pågår utredningar med målsättningen att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Motsvarande arbete bör också göras för flaskhalsar på vägnätet längre ut i regionen, exempelvis väg 276.

Trafikverket menar att det vägnät som inte pekats ut i första hand har en lokal trafikuppgift och har därför inte tagits med i arbetet. En stor del av landsbygdsbefolkningen inom nordostsektorn bor utmed det statliga vägnätet med behov av god tillgänglighet till de prioriterade stråken för fungerande arbetsresor med bil och kollektivtrafik samt gång- och cykel. Det är viktigt att dessa vägar inte prioriteras bort i fråga om åtgärdsbehov och investeringar samt tilldelning av medel för drift och underhåll för att "säkerställa en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet som bidrar till utvecklingskraft i hela landet".

För Stockholm Nordost

Michaela Fletcher
Kommunstyrelsens ordförande i Österåker
Ordförande i Stockholm Nordost 2015



Vi ska peka ut

Sveriges viktigaste vägnät



Vilket vägnät
är viktigast?

Vi ska peka ut Sveriges viktigaste vägnät

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

Vilka av våra vägar är viktigast för vår tillgänglighet och för att bidra till nationell och regional utveckling?

Det finns i dag vägar och stråk som har pekats ut av många olika skäl, till exempel för pendling, för gods och för personer med funktionsnedsättning. Dessutom är vägnätet indelat i olika vägkategorier, utifrån väghållaransvar och så vidare. Men det saknas många gånger ett gemensamt ställningstagande till vilka av våra vägar som är viktigast för tillgängligheten.

Trafikverket har tagit initiativ till att i samarbete med länsplaneupprättarna peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät och kommer att utgöra ett uppdaterat och samlat planeringsunderlag för

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

Funktionellt prioriterat vägnät avser tillgänglighet för godstransporter, personbilar och kollektivtrafik.

Syfte:

- Att skapa samsyn av vilket vägnät som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet
- Att skapa en gemensam plattform för att tillsammans främja grundläggande tillgänglighet
- Att bidra till tydligare och mer sammanhållna prioriteringar (att ensa och rensa bland befintliga utpekanden)

"Vi ska ta fram ett nytt uppdaterat utpekande..."

5 frågor och svar...

1. Vad är ett funktionellt vägnät?

Vägarna pekats ut och beskrivs utifrån fyra funktioner. Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekats ut utifrån en eller flera funktioner. I utpekandet av vägarna beaktas också andra aspekter såsom sammanhängande stråk och ett trafikslagsövergripande perspektiv.



Godstransporter

- Väggar som är viktiga för nationella och regionala godstransporter
- Väggar med kopplingar till viktiga noder



Dagliga personresor

- Kortväga/regionalt resande
- Väggar som är viktiga för arbets- och studiependling samt till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus



Långväga personresor

- Långväga regionalt/nationellt resande
- Väggar till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus
- Väggar som är viktiga för tjänsteresor och turistnäringen



Kollektivtrafik

- Väggar med frekvent busstrafik
- Utgångspunkt är de prioriterade stråk eller stomlinjer som de Regionala kollektivtrafikmyndigheterna pekat ut

Dessutom delas vägarna in i tre skikt,

1. nationellt och internationellt viktiga vägar
 - nationella stamvägar och TEN-T-vägar (nuvarande vägindelning frångås ej)
2. regionalt viktiga vägar
 - vägar som sammanbinder län och funktionella regioner (t.ex. arbetsmarknadsregioner) (i regel riksvägar, men det kan även vara länsvägar)
3. kompletterande regionalt viktiga vägar
 - vägar som sammanbinder kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län (i regel länsvägar, men det kan även vara riksvägar).

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

2. Hur ska det användas?

Det funktionellt prioriterade vägnätet kommer att utgöra ett planeringsunderlag. I och med att berörda aktörer är överens om vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och vilka vägarnas viktigaste funktioner är, utgör vägnätet en bra grund att utgå från i andra verksamheter.

Trafikverkets utgångspunkt är att den regionala och nationella tillgängligheten ska prioriteras på de vägar som ingår i det prioriterade nätet, både när det gäller att värna befintlig tillgänglighet och att vid behov höja den. Det prioriterade vägnätet kommer därtill utgöra ett kompletterande underlag för drift- och underhållsåtgärder, för att insatserna bättre ska kunna anpassas utifrån vägarnas viktigaste funktioner.

Det funktionellt prioriterade vägnätet samt tillhörande förhållningssätt till vägarna kommer att finnas tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Vägnätet kommer efter att det är beslutat att läggas in i NVDB (Nationell vägdatabas).

Ett gemensamt förhållningssätt

Till det funktionellt utpekade vägnätet tas ett ”förhållningssätt” fram. Förhållningssättet har tagits fram för att 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 som vi kan prioritera utveckling där vi får ut mest nytta. Förhållningssättet fungerar på så sätt både som ett gemensamt underlag för att värna om vägarna och som ett underlag för prioritering av åtgärder för att värna och höja tillgängligheten.

Transportpolitiska mål och politisk inriktning



Funktionellt prioriterat vägnät i planeringsprocessen.

Exempel på användningsområden

Bristbeskrivningar och prioritering av åtgärder

Det prioriterade vägnätet kommer att utgöra ett underlag för bristbeskrivningar i och med att det visar vilka vägar som är viktigast samt vilka funktioner som är viktigast på vägarna.

Det utgör en grund för prioritering av åtgärder för att värna om vägnas funktion och vid behov öka vägnas tillgänglighet.

Den fysiska planeringen

Förhållningssättet kommer att utgöra ett underlag för vad som är viktigt att beakta för de prioriterade vägarna. Exempel på detta är korsningsutformning, anslutningsvägar och trafikstrandbebyggelse intill vägarna samt andra typer av åtgärder som kan påverka vägnas tillgänglighet.

Riksintressen

Det prioriterade vägnätet kommer att utgöra ett underlag för

- vilka vägar som är viktigast och därmed som bör övervägas om de ska pekas ut som riksintressen
- funktionsbeskrivning av riksintressen.

Samhällsplaneringens olika skeden

- Det prioriterade nätet med tillhörande förhållningssätt blir ett underlag i samhällsplaneringen, t.ex. i tidiga diskussioner mellan olika aktörer och vid remissvar på kommuners detaljplaner.
- Genom att vi är överens om vilka våra viktigaste vägar är och vilka aspekter som är viktiga för dessa, behöver vi inte börja från början i varje ny planeringssituation.

Regionala hastighetsanalyser

Det prioriterade vägnätet utgör ett underlag för var vi ska prioritera åtgärder som möjliggör bevarade och höjda hastighetsgränser.

3. Vad innebär det för vägar som inte prioriteras?

Det prioriterade nätet kommer inte att ersätta den vanliga (fysiska och ekonomiska) planeringsprocessen eller de befintliga prioriteringsgrunderna till exempel samhällsekonomisk lönsamhet, utan det kommer att utgöra ett kompletterande underlag utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

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

Funktionellt prioriterat vägnät är ett underlag för att säkerställa tillgängligheten, det vill säga det tar inte hänsyn till alla aspekter som behöver hanteras, 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/lågprioriterade vägnätet kommer inte att påverkas av utpekandet av vägnätet, utan de förändringar som kan bli aktuella är justeringar/anpassningar inom det prioriterade vägnätet.

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

4. Varför gör vi det nu och varför tar Trafikverket initiativet?


Anledningen till att Trafikverket tar initiativ nu är att vi ska vara redo vid exempelvis

- nästa åtgärdsplanering
- nästa översyn av riksintressen
- genomförandet av de regionala hastighetsanalyserna.

Det prioriterade vägnätet behövs även i den löpande verksamheten, i samhällsplaneringens olika skeden, i tidiga diskussioner med olika aktörer och vid hantering av till exempel detaljplaner.

Trafikverket tar initiativet till att peka ut vägnätet i samarbete med länsplaneupprättarna för att möjliggöra ett sammanhållet arbete i hela landet. På det sättet kan vi arbeta utifrån samma utgångspunkter och ta fram ett likvärdigt prioriterat nät i hela landet.

Det möjliggör också att ett nationellt sammanhållet vägnät tas fram, det vill säga att utpekade vägar inte slutar vid en läns- eller regiongräns.



"Vi möjliggör att ett sammanhållet vägnät tas fram"

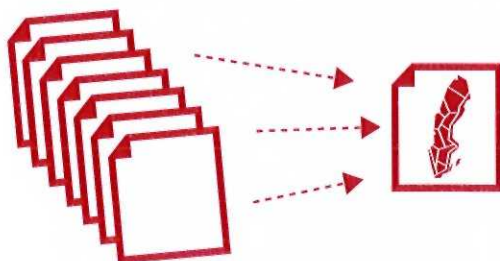
5. På vilket sätt blir det enklare?

Det prioriterade vägnätet kommer att utgöra en bra grund att utgå från i andra verksamheter, i och med att vi är överens om vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och vilka vägarnas viktigaste funktioner är. Det gäller bland annat inför framtagande av bristanalyser och identifiering av behov av åtgärder.

Det gemensamma förhållningssättet till vägarna kommer att utgöra ett underlag för hur vi ska hantera vägarna i den fysiska planeringen, både när gäller att värna och förbättra vägarnas funktion. Det kommer också att utgöra ett stöd i diskussioner med olika aktörer.

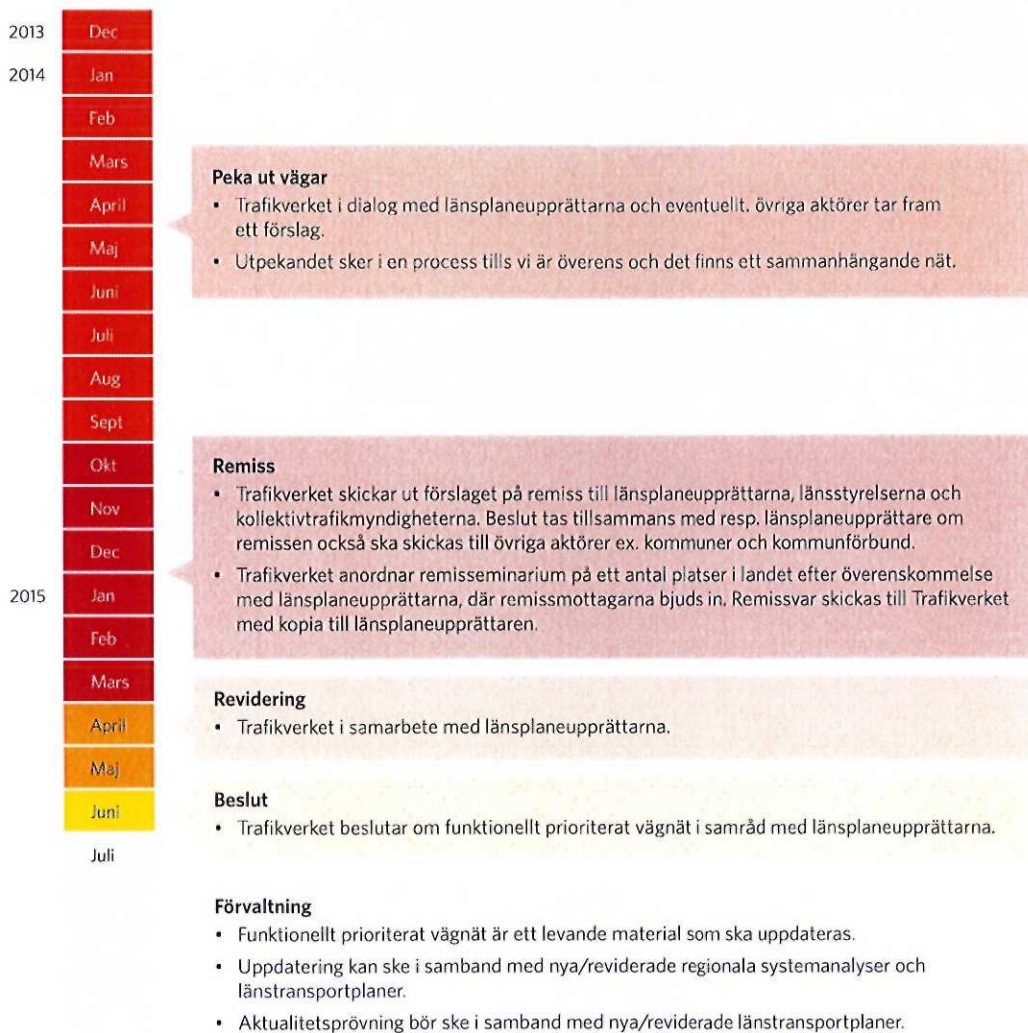
Vägnätet kommer att utgöra ett uppdaterat och samlat utpekande av vilka vägar som är viktigast för tillgängligheten och kommer att ersätta befintliga utpekade nät. Det gör det enklare att veta vilket underlag som ska användas och till vad.

Det prioriterade nätet kommer att utgöra navet för andra utpekade nät. Nya utpekade nät kommer antingen att ingå i eller utgå från det prioriterade vägnätet, exempelvis trafikledningsvägnät och bärighetsvägnät.



Vägnätet kommer att utgöra ett uppdaterat och samlat utpekande som ska ersätta befintliga utpekade nät.

Så här ser arbetsprocessen och tidplanen ut



Mer information?

Mer information om det funktionellt prioriterade vägnätet finns på www.trafikverket.se

Välkommen
till dialog!



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se