

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-09-28Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690Handläggare  
Jens Plambeck  
08 - 686 16 51  
jens.plambeck@sll.seTrafiknämnden  
2015-10-13, info punkt 10Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Remissvar på Funktionellt prioriterat vägnät (TRV 2014/72378)

### Ärendebeskrivning

Till trafikförvaltningen har inkommit remissförfrågan för Funktionellt prioriterat vägnät. Ärendet är en information avseende remissvaret som lämnas av trafikförvaltningen i samråd med tillväxt- och regionplaneförvaltningen, TRF. Bilagda remissvar lämnas till Trafikverket senast 30 oktober 2015.

### Underlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 28 september 2015.  
Remissvar på Funktionellt prioriterat vägnät (TRV 2014/72378), 2015-09-10.

### Förvaltningens remissvar

#### *Sammanfattning*

I funktionellt prioriterat vägnät anges vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet i hela landet utifrån funktionerna; godstransporter, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. De utpekade vägarna för kollektivtrafik är framtagna i samråd med trafikförvaltningen och stöder resor med stombusstrafik, direktbusstrafik samt god tillgänglighet till skärgården via de största replipunkterna utpekade i RUFS.

I handledningen (förhållningssättet) bör grundläggande faktorer, såsom jämn hastighet, restidspålitlighet, bra underhåll och bra vinterväghållning värnas för alla funktioner. Att ökad framkomlighet längs det funktionellt prioriterade vägnätet kan underlätta förstörade arbetsmarknadsregioner bör också anges som grundläggande faktor som gäller alla funktioner.

Förhållningssättet saknar prioriteringsgrunder för hur prioritering ska göras då konflikter mellan de olika funktionerna uppstår.

När det gäller tät stadsbebyggelse vill trafikförvaltningen framhålla att en tätare bebyggelse kan leda till minskat transportbehov totalt och större andel gång- cykel- och kollektivtrafik samt att lägre hastighetsgränser kan möjliggöra ökad framkomlighet för vissa trafikslag.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-09-28Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Utmaningen ligger i hur bebyggelse och transportsystem kan integreras som en helhet. Även förhållningssättet är framtaget i diskussioner med trafikförvaltningen och förvaltningen ser positivt på en fortsatt samverkan för ett effektivt och hållbart transportsystem.

### *Bakgrund*

Detta är ett arbete som bedrivits parallellt inom alla regioner i Sverige för att få ett utpekad funktionellt prioriterat sammanhållet vägnät för hela landet.

Som en del i Trafikverkets uppdrag att främja tillväxt och utveckling pekas i remissen ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät och ska utgöra planeringsunderlag för

- vilka vägar det är speciellt viktigt att värna och höja tillgängligheten på
- hur åtgärder ska prioriteras enligt fyrstegsprincipen<sup>1</sup>
- hur vägarna ska hanteras i samhällsplaneringens skeden och i avvägningar mellan olika intressen

Utgångspunkten är god tillgänglighet i vägsystemet för godstransporter, personbilstrafik och kollektivtrafik.

Vägarna beskrivs utifrån fyra funktioner; godstransporter, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Funktionerna kan överlappa varandra så att vägarna prioriteras utifrån flera funktioner samtidigt. Dessutom delas vägarna in i tre skikt; nationellt och internationellt viktiga vägar, regionalt viktiga vägar och kompletterande regionalt viktiga vägar.

### *Överväganden*

Trafikförvaltningen ser positivt på att Trafikverket har tagit fram detta prioriterade vägnät samt ett Framkomlighetsprogram som stöd för framtida utveckling av regionen. Trafikförvaltningen har deltagit i arbetet med att ta fram det prioriterade vägnät i kartmaterialet som tillhör denna remiss och har inga synpunkter på innehållet i detta samt ser fram emot fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor. De utpekade vägarna stöder resor med stombusstrafik, direktbusstrafik samt god tillgänglighet till skärgården via de största replipunkterna utpekade i RUFSS.

---

<sup>1</sup> Ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas och konkretiseras utifrån följande steg: 1 Tänk om – åtgärder som påverkar transportefterfrågan, 2 Optimera – åtgärder som ger effektivare nyttjande av befintligt vägnät, 3 Bygg om – mindre vägförbättringsåtgärder och 4 Bygg nytt – nyinvesteringar och större ombyggnader.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-09-28Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handledningen (förhållningssättet) kan läsas som att vissa grundläggande faktorer, såsom jämn hastighet, restidspålitlighet, bra underhåll och bra vinterväghållning inte ska värnas för alla funktioner. Dessa grundläggande faktorer borde gälla för alla funktioner och sedan är det vissa andra faktorer som är särskiljande mellan funktionerna gods, personbil och buss. Särskilt viktigt är det för kollektivtrafiken med restidspålitlighet (jämn hastighet och få störningar). Delar av det som anges om tung trafik under godstransporter gäller även för busstrafik. En buss, i egenskap av tungt fordon, ställer liknande krav på infrastrukturen som lastbilar när det gäller t.ex. bärighet och buller.

Att ökad framkomlighet längs det funktionellt prioriterade vägnätet kan underlätta förstörade arbetsmarknadsregioner bör också anges som grundläggande faktor som gäller alla funktioner hellre än att hamna under en specifik funktion. Särskilt olyckligt är det om detta förknippas endast med dagliga resor med personbil.

Är funktionerna dagliga och långväga personresor underförstått tänkta att göras med personbil? Det blir otydligt när inte trafikslaget anges men beskrivningen så tydligt pekar mot att resan förmodligen görs med den egna bilen. Om avsikten är att även dessa resor kan göras t.ex. med buss bör det framgå tydligare i texten.

Förhållningssättet saknar prioriteringsgrunder för hur prioritering ska göras mellan de olika prioriterade funktionerna vid konflikter. Det blir i praktiken i stort sett samma vägnät som utpekats för samtliga funktioner. Hur ska detta hanteras? T.ex. har vissa av de vägar som är viktiga för dagliga personresor med bil väldigt mycket nytta av att även ha effektiv kollektivtrafik, så stor nytta att det kan vara lönsamt att göra åtgärder för att prioritera busstrafiken på bekostnad av dagliga resor med personbil.

När det gäller förutsättningar i storstadsområden vill trafikförvaltningen framhålla att sänkta hastigheter inte alltid behöver vara framkomlighetsbegränsande för alla trafikslag. Lägre hastigheter kan leda till högre kapacitet och större frihet vid dimensionering av gatubredder som kan möjliggöra ökad framkomlighet för vissa trafikslag. Körbanor för bil kan göras smalare till förmån för kollektivtrafik och/eller cykelbanor. En tätare bebyggelse kan också leda till minskat transportbehov totalt och ändrade färdmedelsfördelningar med större andel gång-, cykel- kollektivtrafik. Utmaningen ligger i hur bebyggelse och transportsystem kan integreras som en helhet.

Även förhållningssättet är framtaget i diskussioner med trafikförvaltningen och förvaltningen ser positivt på en fortsatt samverkan för ett effektivt och hållbart transportsystem.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-09-28

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### **Ekonomiska konsekvenser**

En prioritering av kollektivtrafiken i det funktionellt prioriterade vägnätet ger goda förutsättningar för en kostnadseffektiv stombusstrafik och direktbusstrafik.

Om prioriteringen inte görs eller av någon anledning inte får den förväntade effekten riskerar kollektivtrafiken att hamna i kö med ökade trafik kostnader som följd.

En ökad tillgänglighet i regionen ger förutsättningar för ökad ekonomisk tillväxt bl. a genom att arbetsmarknader förs närmare varandra.

### **Sociala konsekvenser**

Funktionellt prioriterat vägnät stöder främst resandet med stombuss- och direktbusstrafiken, d.v.s. i första hand lite längre arbets- och studiependlingsresor. Kortare restider och bättre restidpålithet ger människor bättre möjligheter att planera sin vardag.

Det prioriterade vägnätet värnar också den regionala kopplingen till skärgården via de största utpekade replipunkterna i RUFSS.

### **Konsekvenser för miljön**

En satsning på kapacitetsstarka färdmedel ger positiva effekter på miljön och bidrar till gällande klimatmål.

### **Riskbedömning**

Eftersom ärendet är en information om ett remissvar gällande en extern parts arbete görs ingen intern riskbedömning.

Ragna Forslund  
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling  
Planering

REMISSVAR  
2015-08-27

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Mari Widegren  
08 - 686 33 26  
mari.widegren@sll.se

## **Remissvar Funktionellt prioriterat vägnät, TRV 2014/72378**

Till trafikförvaltningen har inkommit remiss om funktionellt prioriterat vägnät. Detta remissvar är framtaget i samråd med tillväxt- och regionplaneförvaltningen, TRF.

Detta är ett arbete som bedrivits parallellt inom alla Trafikverkets regioner i Sverige för att få ett utpekad funktionellt prioriterat sammanhållet vägnät för hela landet.

Som en del i Trafikverkets uppdrag att främja tillväxt och utveckling anges remissen ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät och ska utgöra planeringsunderlag för:

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

och utgår från god tillgänglighet i vägsystemet för godstransporter, personbilstrafik och kollektivtrafik.

Vägarna beskrivs utifrån fyra funktioner; godstransporter, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Funktionerna kan överlappa varandra och vägarna prioriteras utifrån flera funktioner. Dessutom delas vägarna in i tre skikt; nationellt och internationellt viktiga vägar, regionalt viktiga vägar och kompletterande regionalt viktiga vägar.

### **Trafikförvaltningens synpunkter**

Det är glädjande att Trafikverket har tagit fram detta prioriterade vägnät samt ett Framkomlighetsprogram som stöd för framtida utveckling av regionen.

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Strategisk utveckling  
Planering

REMISSVAR  
2015-08-27

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen har deltagit i arbetet med att ta fram utpekat prioriterat vägnät i kartmaterialet som tillhör denna remiss och har inga synpunkter på innehållet i detta samt ser fram mot fortsatt gott samarbete i dessa viktiga frågor. De utpekade vägarna stöder resor med stombusstrafik, direktbusstrafik samt god tillgänglighet till skärgården via de största replipunkterna utpekade i RUF.S.

Handledningen (förhållningssättet) kan läsas som att vissa grundläggande faktorer, såsom jämn hastighet, restidspålitlighet, bra underhåll och bra vinterväghållning inte ska värnas för alla funktioner. Dessa grundläggande faktorer borde gälla för alla funktioner och sedan är det vissa andra faktorer som är särskiljande mellan trafikslagen gods, personbil och buss. Särskilt viktigt är det för kollektivtrafiken med restidspålitlighet (jämn hastighet och få störningar). Delar av det som anges om tung trafik under godstransporter gäller även för busstrafik. En buss, i egenskap av tungt fordon, ställer liknande krav på infrastrukturen som lastbilar när det gäller t ex bärighet och buller.

Att ökad framkomlighet längs det funktionellt prioriterade vägnätet kan underlätta förstörade arbetsmarknadsregioner bör också anges som grundläggande faktor som gäller alla funktioner hellre än att hamna under en specifik funktion. Särskilt olyckligt är det om detta förknippas endast med dagliga resor med personbil.

Är funktionerna dagliga och långväga personresor underförstått tänkta att göras med personbil? Det blir otydligt när inte trafikslaget anges men beskrivningen så tydligt pekar mot att resan förmodligen görs med den egna bilen. Om avsikten är att även dessa resor kan göras t ex med buss bör det framgå tydligare i texten.

Förhållningssättet saknar prioriteringsgrunder för hur prioritering ska göras mellan de olika prioriterade funktionerna vid konflikter. Det blir i praktiken i stort sett samma vägnät som utpekas för samtliga funktioner. Hur ska detta hanteras? T.ex. har vissa av de vägar som är viktiga för dagliga personresor med bil väldigt mycket nytta av att även ha effektiv kollektivtrafik, så stor nytta att det kan vara lönsamt att göra åtgärder för att prioritera busstrafiken på bekostnad av dagliga resor med personbil.

När det gäller förutsättningar i storstadsområden vill trafikförvaltningen framhålla att sänkta hastigheter inte alltid behöver vara framkomlighetsbegränsande för alla trafikslag. Lägre hastigheter kan leda till högre kapacitet och större frihet vid dimensionering av gatubredder t.ex. som kan möjliggöra

Strategisk utveckling  
*Planering*

REMISSVAR  
2015-08-27

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-2690

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

ökad framkomlighet för vissa trafikslag. Körbanor för bil kan göras smalare till förmån för kollektivtrafik och/eller cykelbanor. En tätare bebyggelse kan också leda till minskat transportbehov totalt och ändrade färdmedelsfördelningar med större andel gång-, cykel- kollektivtrafik. Utmaningen ligger i hur bebyggelse och transportsystem kan integreras som en helhet.

Även förhållningssättet är framtaget i diskussioner med trafikförvaltningen och förvaltningen ser positivt på en fortsatt samverkan för ett effektivt och hållbart transportsystem.

Med vänliga hälsningar

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling

För kännedom: