

Handledning

Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: FPV-Förhållningssätt

Författare: Lars Bergman

Dokumentdatum: 2016-03-04

Version: 1.0

Kontaktperson: Lars Bergman

Innehåll

BAKGRUND	4
SYFTE	4
OMFATTNING	5
FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT	6
Generellt	6
Större städer och storstadsområden	6
Att värna tillgänglighet för de olika funktionerna i FPV	7
Att utveckla tillgänglighet för de olika funktionerna i FPV	7

Bakgrund.

Trafikverket har ett övergripande och samhällsutvecklande uppdrag att tillsammans med andra aktörer bidra till tillväxt och utveckling genom att verka för ett tillgängligt och livskraftigt Sverige. Verket har ett helhetsansvar som omfattar hela kedjan från att samordna behov och brister till att utveckla och förvalta landets transportinfrastruktur med syftet att stimulera och underlätta tillgängligheten 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 tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Detta utpekande har gjorts i samarbete med i första hand länsplaneupprättarna och kallas för funktionellt prioriterat vägnät (fortsättningsvis förkortat FPV) och är ett planeringsunderlag och utgör stöd för:

- Prioritering av insatser för att värna/utveckla tillgängligheten för resor/transporter längs med de utpekade vägarna
- Samhällsplanering och utformning av vägarna samt avvägning av olika intressen
- För mer information om FPV se **Rapport Funktionellt prioriterat vägnät**.

Syfte.

Den här handledningen ska tydliggöra vilket förhållningssätt vi bör ha för att kunna värna och vid behov utveckla tillgängligheten ”längs med” vägarna i FPV för dess valda funktioner. Dessa funktioner är:

- godstransporter
- långväga personresor med bil
- dagliga personresor med bil
- kollektivtrafik med buss

Hur de valda funktionerna ska prioriteras och vägas mot varandra ska avgöras i varje enskild planeringssituation. Med detta planeringsunderlag kan risken minskas att tillgängligheten längs med vägen försämras och därmed kan Trafikverket ta bättre ansvar för förvaltning av gjorda investeringar.

Varje planeringssituation är unik och FPV är ett av flera viktiga underlag i planeringen. Vid tillämpning av det här förhållningssättet behöver man förutom det enskilda fallets förutsättningar även ta hänsyn till den samlade bilden utifrån övriga trafikslag samt göra avvägningar mot transportpolitikens hänsynsmål.

Omfattning.

FPV är framtaget med fokus på tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv för de valda funktionerna. Vägar som i första hand har lokal betydelse har inte pekats ut.

FPV utgår från funktionsmålet "tillgänglighet" i det nationella transportpolitiska målet. Definitionen av tillgänglighet är bred och tar sikte på att transportsystemet ska vara öppet och användbart för oss alla, både medborgare och näringsliv. I utpekandet av FPV fokuseras på en snävare definition utifrån perspektiven regional och nationell tillgänglighet i vägnätet.

I urvalet av de funktionellt prioriterade vägarna har behovet av lokal tillgänglighet eller det bredare begreppet användbart för alla inte vägts in. Med lokalt kan man avse trafik invid och korsande av de prioriterade stråken som underordnas trafiken i huvudriktningen. Det kan också syfta på det övriga statliga vägnätet (ej utpekade) som till större del har trafik som gör kortare resor, inomkommunala resor och resor till målpunkter av mer lokal karaktär. Dessa ska naturligtvis också beaktas i sammanvägningen, men har i underlaget FPV en lägre prioritet.

Tillgänglighet för alla syftar här på oskyddade trafikanter, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, dessa ska också beaktas, men hanteras inte i FPV utan i andra underlag.

Enkelt uttryckt har vi i FPV utifrån en övergripande systemsyn angivit vilka vägar som det ur nationellt och regionalt perspektiv är allra viktigast att säkra en hög transportfunktion på.

Det innebär inte att Trafikverket i planeringsfallet kan bortse från lokala tillgänglighetsbehov eller en bredare syn på tillgänglighets- och hänsynsmålen. Bara att dessa kriterier inte legat till grund för utpekandet av FPV.

FPV behandlar "vägssystemet" men de kopplingar som är viktiga för hela transportsystemet som t ex till resecentrum, terminaler, flygplatser och hamnar är viktiga att ta med i utpekandet.

För planeringen är FPV framför allt ett underlag för vägnätet, men det visar även på sambandet till spår och sjö. Valen mellan olika trafikslag i den trafikslagsövergripande planeringen görs däremot framförallt med hjälp av andra underlag.

Gång- och cykelvägar pekas inte ut inom FPV. Vid användning av FPV i åtgärds- och samhällsplanering vägs underlag för gång- och cykelnätens utvecklingsbehov och funktion in tillsammans med andra viktiga underlag.

Avsikten är att FPV ska hållas aktuellt och revideras allt eftersom behov finns. Planerade förändringar i vägnätet redovisas däremot inte.

Utpekanden i FPV är inte något ställningstagande till det övriga vägnätet. Trafikverket har samma ansvar för samhällsplanering, åtgärder och underhåll av detta som tidigare.

Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät

Generellt

För vägar inom FPV tillämpas Trafikverkets normer och anvisningar vad gäller t.ex. standard, dimensionering, kapacitet, utformning m.m. precis som vanligt. Det påverkar inte heller betydelsen av eller förhållningssättet till hänsynsmålen i planeringen. Med utpekande av FPV tydliggörs behovet av att söka lösningar som ger god tillgänglighet och kontinuitet längs med dessa vägar. Tillgängligheten längs med vägarna i FPV ska värnas och, där det behövs mest och är möjligt, utvecklas.

Vid planeringsfall med ny eller ökad trafik på befintliga anslutningar till FPV blir frågan ännu viktigare om hur de ska lokaliseras och utformas så att de inte påverkar tillgängligheten längs med vägen. Trafikanalyser bör alltid utföras för att visa hur bl.a. kapacitet och trafiksäkerhet påverkas. En lösning som att samla ihop flera befintliga anslutningsvägar i en anslutningspunkt kan t.ex. vara ett sätt att uppnå bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet, men även planskilda korsningar bör prövas.

Vid exploateringar kan exploatören behöva bidra till åtgärder så att tillgängligheten inte försämras. När det finns oskyddade trafikanter är alltid planskilda passager ett alternativ, särskilt där barn rör sig. Vid lägre trafikflöden och/eller hastigheter kan passager i plan vara ett alternativ, men om de blir för många på en sträcka kan tillgängligheten längs med vägen påverkas negativt.

På delar av FPV saknas naturliga möjligheter till omledning och där är det extra viktigt att tillgängligheten upprätthålls.

Regionalt viktiga målpunkter som resecentrum, högskolor och sjukhus nås oftast via kommunala gator och vägar, vilket även kan gälla för hamnar, godsterminaler och flygplatser. För dessa vägar är det viktigt att respektive kommun tar hänsyn till tillgängligheten. Vid arbetspendling med bil eller buss in till en större tätort är det vanligt att en stor del av restiden går åt för färden inom kommunens väghållningsområde. Resecentrum och andra viktiga bytespunkter är en viktig del i helheten.

Större städer och storstadsområden

Vid höga trafikflöden kan det vara svårt att undvika köbildning. En övergripande ambition är då att begränsa tiden med köer och variationen i restid. Här är det särskilt viktigt att ha en väl fungerande störningshantering med aktiv trafikledning som bidrar till att trafiken har en så jämn framkomlighet som möjligt.

Behovet av god tillgänglighet för färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik är särskilt stor i täta stadsmiljöer. Köer som återkommande hindrar busstrafikens framkomlighet är vanligare i storstadsområden och där är det viktigare att prioritera bussar vid höga trafikflöden, till exempel genom prioritet i trafiksignaler och med särskilda busskörfält.

Förtätning av områden med bostäder och verksamheter leder ofta till önskemål om att bygga nära vägarna och att ansluta ny bebyggelse och nya anläggningar till dessa. När man bygger i närheten av vägar där bullernivåer och partikelhalter är höga kan detta direkt påverka tillgängligheten.

För det primära vägnätet i Storstockholm har ett särskilt framkomlighetsprogram tagits fram. I det utvecklas förhållningssättet för de högratifierade vägarna i anslutning till regionkärnan.

Att värna tillgänglighet för de olika funktionerna i FPV

Förutsägbarhet och hög tillförlitlighet vad gäller restid och vägstandard, även vintertid, är generellt viktigt för vägarna inom FPV. Man bör eftersträva att bibehålla en så jämn tillåten hastighet som möjligt, även vid mindre tätorter och korsningar. Tillgängligheten har alltid ett samband med trafiksäkerhetsnivån.

För godstransporter är god bärighet viktig och en jämn hastighet bidrar till att undvika bullerstörningar vid bostäder och verksamheter lokaliserade i vägens närhet. Detta behöver bevakas vid planering av dessa i vägens närhet.

När det gäller långväga och dagliga personresor med bil är det viktigt att anslutningar till vägen planeras och utformas så att tillgängligheten längs med denna är godtagbar vid vanligt förekommande trafiksituationer. För dagliga personresor med bil och kollektivtrafik med buss är förutsägbarheten särskilt viktig under högratifik vid arbetspendling. Även mer sällan förekommande personresor till evenemang och säsongsbetonade aktiviteter är viktiga att värna tillgängligheten för utifrån den stora variationen på trafikflöden som kan förekomma.

Tillkommande aspekter kring tillgängligheten vid kollektivtrafik med buss är vid byten av olika färdstätt vid hållplatser samt de gång- och cykelvägar som ansluter till dessa. Här ställer även trafiksäkerheten krav på hur dessa områden planeras och utformas.

Att utveckla tillgänglighet för de olika funktionerna i FPV

Att öka punktligheten och tillförlitligheten genom att planera för få störningar och kortare restid, även vintertid, är generellt viktigt för vägarna inom FPV. Förutom att planera för en så jämn tillåten hastighet som möjligt bör man överväga hur trafikinformationen kan förbättras vid oplanerade och planerade störningar. Tillgängligheten har även här alltid ett samband med trafiksäkerhetsnivån.

För samtliga funktioner är det viktigt att anslutningar till vägen planeras och utformas för att förbättra tillgängligheten längs med denna vid vanligt förekommande trafiksituationer. Precis som vid värna är det under högratifik vid arbetspendling samt evenemang och säsongsbetonade aktiviteter som det är viktigast att utveckla tillgängligheten utifrån den stora variationen på trafikflöden som kan förekomma. I storstadsområden och andra områden med hög trafikbelastning blir det vid dessa situationer viktigt att se möjligheter med ett trafikslagsövergripande synsätt samt alternativa lösningar som t.ex. trängselskatt.

För långväga godstransporter och till viss del långväga personresor med bil eller buss är en utökning av möjligheterna till rast och uppställning av fordon viktigt att se över.

När det gäller tillgänglighet för kollektivtrafik med buss i högratifik blir överväganden om att säkra och/eller korta restiderna genom olika åtgärder för prioritering av busstrafik viktiga att överväga.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se