

Enheten för regional tillväxt
Marcus Smedman, 054-7011034
marcus.smedman@regionvarmland.se

Datum
2015-03-19

Dnr RV2014-566

Trafikverket

Remiss- Funktionellt prioriterat vägnät

Bakgrund och mål som Trafikverket beskriver dem.

Bakgrund

Trafikverket (Trv) har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Utpekandet har skett i samverkan med länsplaneupprättarna i respektive län.

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 idag en mängd olika utpekanden av vägnät, till exempel vägar för arbetspendling, godstransporter och för personer med funktionsnedsättning. Dessutom är vägnätet indelat i vägkategorier utifrån väghållaransvar och standard etc. Det saknas dock ett gemensamt ställningstagande till vilka vägar som är viktigast för tillgängligheten.

Det finns i flera sammanhang ett behov av ett sådant utpekat vägnät, bl.a. för kommande åtgärdsplaneringar, regionala hastighetsanalyser och översyn av riksintressen. De viktigaste vägarna delas därför in i olika huvudsakliga funktioner där tillgänglighet är prioriterat:

- Godstransporter
- Långväga personresor
- Dagliga personresor
- Kollektivtrafik

Inom respektive funktion görs också en indelning i tre skikt: nationellt och internationellt viktiga vägar, regionalt viktiga vägar samt kompletterande regionalt viktiga vägar.

Syftet med indelningen är att bättre kunna tillgodose trafikanternas behov vid till exempel drift- och underhåll, analys av vägarnas brister och behov samt prioritering av åtgärder för att bevara eller höja tillgängligheten.

Följande aspekter ska beaktas vid utpekande av vägarna:

- Sammanhängande stråk
- Ett trafikslagsövergripande perspektiv genom kopplingar till noder och andra trafikslag
- Internationella förbindelser
- Nationell och regional utveckling och tillväxt

Mål

Målet med det funktionellt prioriterade statliga vägnätet är att:

- Skapa samsyn om vilket vägnät som 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 och avser lastbilar, personbilar och bussar

Region Värmlands synpunkter

Region Värmland (RV) har samverkat med Trv genom att ange de vägar som sedan tidigare är identifierade och beslutade i RV:s systemanalys för olika funktioner¹. Trv:s och RV:s utpekanden är inte helt kompatibla eftersom Trv har tre nivåer medan RV har två nivåer (primära och sekundära vägar) och utpekade nationella stråk för pendling och godstransporter.

Turiststråk utgör en egen funktion i RV:s systemanalys medan det är en delfunktion i Trv:s ”långväga personresor”. Trv:s utpekande omfattar funktionen kollektivtrafik vilket inte är en egen funktion i systemanalysen.

¹ Region Värmland, Regional systemanalys Värmland 2013 och 2008, bilaga 2
Funktioner i systemanalysen -regionala pendlingsstråk (primära och sekundära), godsstråk (primära och sekundära), turiststråk och nationella pendlings- och godsstråk

RV svarar på remissen enligt Trv:s önskade struktur:

- Synpunkter på utpekade vägar samt dess indelning i skikt och funktioner
- Synpunkter på förhållningssättet
- Övriga synpunkter

RV utgår i möjligaste mån från tidigare utpekanden i systemanalysen och lämnar endast kommentarer på det som bedöms vara fel, är föremål för diskussion eller är tveksamt i Trv:s underlag. Av Trv:s rapport framgår inte om de olika skiktnivåerna har någon annan betydelse än befintlig administrativ indelning, vilket i huvudsak utgörs av stam- och TEN-T-vägar (skikt 1), riksvägar (skikt 2) och länsvägar (skikt 3).

RV gör tolkningen att vägens huvudsakliga funktion är överordnad dess nuvarande administrativa indelning i förhållande till vilket skikt den kan anses tillhöra.

Skiktindelningen är problematisk eftersom att det många gånger inte finns några skarpa gränser mellan de olika skikten. En väg är i regel en del av flera skikt där trafiken kan vara lokal, regional och nationell. Att dela in vägarna i skikt som utgår från ett antagande om huvudsaklig trafiktyp blir därför något av en gissningslek om man ska frånga de befintliga administrativa indelningarna. RV gör bedömningen att nuvarande indelning i Europa- och stamvägar, riksvägar och länsvägar i stort sett speglar vilken typ av trafik man kan förvänta sig på dessa vägar.

Av rapporten framgår att skiktnivåerna inte har någon direkt koppling till trafikmängder, som även i fortsättningen kommer ligga till grund för investeringar samt drift och underhåll. RV kommer mot bakgrund av det inte föra något djupgående resonemang om vilket skikt en väg kan anses tillhöra, i annat fall än när det finns särskilda skäl att uppmärksamma det.

För kollektivtrafik utgår RV från befintliga stomlinjer för buss i länstrafiken.

Synpunkter på utpekade vägar samt dess indelning i skikt och funktioner

Godstransporter²

E16 Torsby-riksgränsen (fd 239) bör vara utpekad även i Värmland trots relativt låga trafikmängder³ Motivet för ett utpekande är att den ingår i ett längre sammanhängande stråk (är antagen som E-väg av Sverige och Norge och är en nationell stamväg) och sträcker sig över både lands- och länsgränser och utgör en länk till viktiga noder som Gardemoen och Oslo för Dalarna och norra Värmland.

² Funktionsdefinition: Vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter och vägar med kopplingar till nationellt och regionalt viktiga noder

³ (ÅDT 550 varav 35 tunga fordon norr om Lekvattnet till 1550 varav 150 tunga fordon närmast Torsby, mätår 2009, Trv)

Väg **61** är i en administrativ mening en regional väg men har i praktiken lika många gränsöverskridande tunga transporter som E18⁴. Väg 61 bör tillhöra skikt 1 (och inte skikt 2) mot bakgrund av den höga gränsöverskridande trafiken.

I stråket Arvika-Säffle/Åmål-Göteborg (söder om E18) utgör vägarna **545/531/2258** ett genare stråk i förhållande till väg **175** för den länsöverskridande trafiken. I systemanalysen är det genare stråket angivet som sekundärt godsstråk med samma status som väg 175. Väg 545 har de senaste åren varit föremål för bärighetshöjande åtgärder för att klara av den tunga trafiken. Erfarenhetsmässigt bör man dock prioritera ett stråk om det finns två närliggande parallella stråk med liknande funktion. Vid en ev. prioritering av de båda stråken förordar RV väg 175 som den viktigaste vägen, i enlighet med Trv:s förslag.

Långväga personresor⁵

Ingen av nedan nämnda vägar är utpekade i RV:s systemanalys. Det beror på att RV endast har pekat ut nationella pendlingsstråk för långväga personresor. Det finns dock anledning att nämna nedan vägar utöver de som finns i Trv:s förslag:

E 16 Torsby-riksgränsen bör ingå med samma motivering som anges för godstransporter.

Väg **175** binder ihop västra Värmland med Västra Götaland/Göteborg via E 45 och fyller samma funktion för långväga personresor som godstransporter.

Väg **63** binder ihop Karlstadsregionen med Dalarna via väg 26 och utgör en viktig länk primärt för turistresor.

Väg **237** är utpekad i Örebro län och om det ska vara ett sammanhängande stråk bör den vara det även i Värmland. Väg 237 ansluter till väg 26 som är ett viktigt stråk för turisttrafiken till Dalarna.

För väg **61** bedöms skiktnivå 1 (och inte 2) vara lämplig med samma motivering som för godstransporter.

Dagliga personresor⁶

Dagliga personresor bedöms huvudsakligen motsvara det som benämns ”Regionala pendlingsstråk” i systemanalysen. I Trv:s underlag saknas följande vägar som är utpekade som sekundära regionala pendlingsstråk i systemanalysen:

E16 Kongsvinger-riksgränsen-Torsby-Stöllet

E45 Grums-Kil (Fagerås, anslutning till väg 61)

⁴ (ÅDT 61: Total trafik/tung trafik är 7160/690 resp 5490/740 för E18, båda mätningarna vid riksgränsen, mätår 2010, Trv)

⁵ Funktionsdefinition: Vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande över 10 mil, t.ex. tjänsteresor, resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus, vägar som är viktiga för turistnäringen

⁶ Funktionsdefinition: Vägar som är viktiga för dagliga personresor: Kriterier: arbets- och studiependling, resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus, i första hand vana resenärer som färdas där regelbundet eller dagligen

Väg **62** Ekshärad-Sysslebäck

Väg **240** Molkom-Hagfors

Väg **177** Vännacka-Åmotfors

Väg **237** Storfors- Karlskoga (länsgränsen Örebro, den är utpekad på Örebro sidan)

Väg **238** som en del i relationen Arvika-Sunne är varken omnämnd i systemanalysen eller i Trv:s underlag men har fler arbetspendlare än flera av ovan nämnda relationer.

RV gör sammantaget bedömningen att arbets- och studiependlingen är relativt begränsad i dessa relationer medan de kan ha en större betydelse för att nå centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus. Av ovan nämnda relationer bedöms arbetspendlingen vara störst på väg 240 och 237.

Pendling och resande kopplat till handel på väg 62 och 45 i norra Värmland har sannolikt ökat i viss mån sedan Långflons köpcentrum (vid riksgränsen, väg 62) öppnade hösten 2014. Köpcentrumet förväntas bygga ut ytterligare de närmaste åren.

Väg **26** återfinns i RV:s systemanalys (utpekande från 2008) som sekundärt pendlingsstråk i relationen Filipstad-Lesjöfors men är angiven som skikt 2 i Trv:s underlag ända till Dalarnas länsgräns. Väg 26 är inte utpekad i Dalarna som ett stråk för dagliga personresor till Värmland. RV har ingen tillgänglig pendlingsstatistik mellan Filipstad-Vansbro men delar Region Dalarnas bedömning att pendlingen är marginell.

Väg 26 i relationen Filipstad-Lesjöfors-Dalarna har större betydelse för funktionerna godstransporter och långväga persontransporter som en länk i ett längre sammanhängande stråk.

Kollektivtrafik⁷

RV är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Värmland. Efter avstämning med berörda tjänstemän inom RKM anser RV att de utpekade vägarna för kollektivtrafik i första hand ska motsvara länets stomlinjer för buss.

I Trv:s underlag saknas väg 62 (stomlinje 600) i relationen Skåre-Värnäs (mellan korsningarna 61/62 och E45/62)

Väg 237 (linje 403 till Karlskoga, ej stomlinje) i relationen Storfors-länsgränsen till Örebro kan också vara aktuell i detta sammanhang. Väg 237 är utpekad som prioriterat kollektivtrafikstråk i Örebro län.

För väg 61 och E18 bör utpekandet sträcka sig ända till riksgränsen. RV vill utveckla kollektivtrafiken mellan Värmland och Norge även för busstrafiken och då är både E18 och 61 viktiga stråk ända till gränsen.

⁷ Funktionsdefinition: Vägar som är viktiga för kollektivtrafik är de prioriterade stråk eller stomlinjer med frekvent busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har pekat ut.

Synpunkter på förhållningssättet till funktionellt prioriterat vägnät

RV delar i stort Trv:s förhållningssätt.

RV vill ändå betona vikten av att vägarna inte har ett egenvärde i sig. Att de har utvecklat viktiga funktioner beror just på att verksamheter och bosättning efter stråken har skett genom tiderna. Vägarna bör värnas och utvecklas utifrån de särskilda funktioner de fyller. Framtida etableringar av såväl boende som näringsliv ska inte ske på bekostnad av framkomlighet och försämrad funktion av vägnätet. Samtidigt får inte framtida etableringar avslås med motiveringen att de skadar vägarnas funktion.

Det viktiga i sammanhanget är att berörda parter finner lämpliga och rimliga åtgärder i varje enskilt fall, nu och i framtiden, där både behov av etablering/regional och kommunal utveckling kan ske samtidigt som vägarnas funktioner upprätthålls. Åtgärderna ska vara rimliga och proportionerliga i förhållande till behoven.

För kommunernas del innebär det t.ex. att man tar ansvar för en aktiv och framsynt översikts- och detaljplanering samt bygglovshantering, som tar höjd för långsiktigt hållbara och utvecklingsbara lösningar, där man även tar hänsyn till de statliga vägarnas funktioner. Det kan t.ex. röra sig om att planera/utföra ett parallellt vägnät som försörjer aktuella och kommande etableringar som inte kommer i konflikt med den statliga vägen.

För Trv:s del är det viktigt att ha en positiv grundsyn till nya etableringar, i enlighet med sitt uppdrag att medverka till nationell och regional utveckling, genom att vara lösningsorienterad och ta ansvar som samhällsutvecklare i sin helhet och inte enbart värna vägarnas funktioner.

För exploatören är det bl.a. viktigt att ta sin del av ansvaret genom planering och finansiering av nödvändiga åtgärder för att inte etableringen ska försämra vägarnas funktioner.

Övriga synpunkter

RV anser att det är svårt att få något bra grepp om hur Trv ser på skiktindelningen av vägnätet och om det har någon praktisk betydelse. Nuvarande indelning verkar till stor del utgå från den befintliga administrativa indelningen av vägnätet där europavägar per automatik tillhör skikt 1 medan riksvägar och länsvägar tillhör skikt 2 respektive 3. Trv:s synsätt på skiktnivåerna verkar inte ha någon självklar koppling till vägarnas betydelse i form av relativa trafikmängder. RV gör därmed tolkningen att skiktindelningen i sig inte har någon annan betydelse än en bedömning om trafiken är av regional, nationell eller internationell karaktär.

När det gäller investeringar ansvarar RV för beslut om det regionala vägnätet och gör sina prioriteringar utifrån regeringens direktiv på motsvarande sätt som Trv gör för det nationella vägnätet. En tungt vägande faktor i det sammanhanget är samhällsekonomiskt effektiva åtgärder där trafikmängder och trafiksäkerhet har en stor betydelse. Det funktionellt utpekade vägnätet utgör därmed inte något nytt i förhållande till vilka prioriteringar som görs inom ramen för väginvesteringar i läns- eller nationella planer.

När det gäller kopplingen till drift, underhåll och bärighet kommer det enligt Trv:s rapport fortfarande vara verkligheten som är styrande, trafikmängder är

även här en tungt vägande faktor. För bärighetsåtgärder är det fortfarande det särskilt utpekade bärighetsvägnätet som ligger till grund för fördelning av bärighetsmedel.

Inga särskilda medel är aviserade till utveckling eller underhåll av det utpekade vägnätet. Mot bakgrund av ovan är det något svårt att se den stora vinsten med ett utpekat funktionellt vägnät samt om och i sådana fall vilka praktiska konsekvenser det faktiskt kommer innebära.

RV tycker dock att det är bra att vi kan ha en gemensam syn på vilka vägar som i första hand ska prioriteras utifrån tillgänglighet i samhällsplaneringens alla skeden.

Det RV vidare kan förutse är att det utpekade vägnätet kommer ligga till grund för den kommande hastighetsöversynen, där vägar som inte omfattas av utpekandet i första hand kan bli föremål för hastighetssänkningar. RV motsätter sig hastighetssänkningar om det enda skälet till sänkningen är att aktuell väg inte är utpekad som funktionellt viktig i detta sammanhang. Andra skäl i form av påvisade och allvarliga trafiksäkerhetsbrister bör istället vara vägledande för eventuella hastighetssänkningar.

REGION VÄRMLAND



Lars Christensen
Regiondirektör