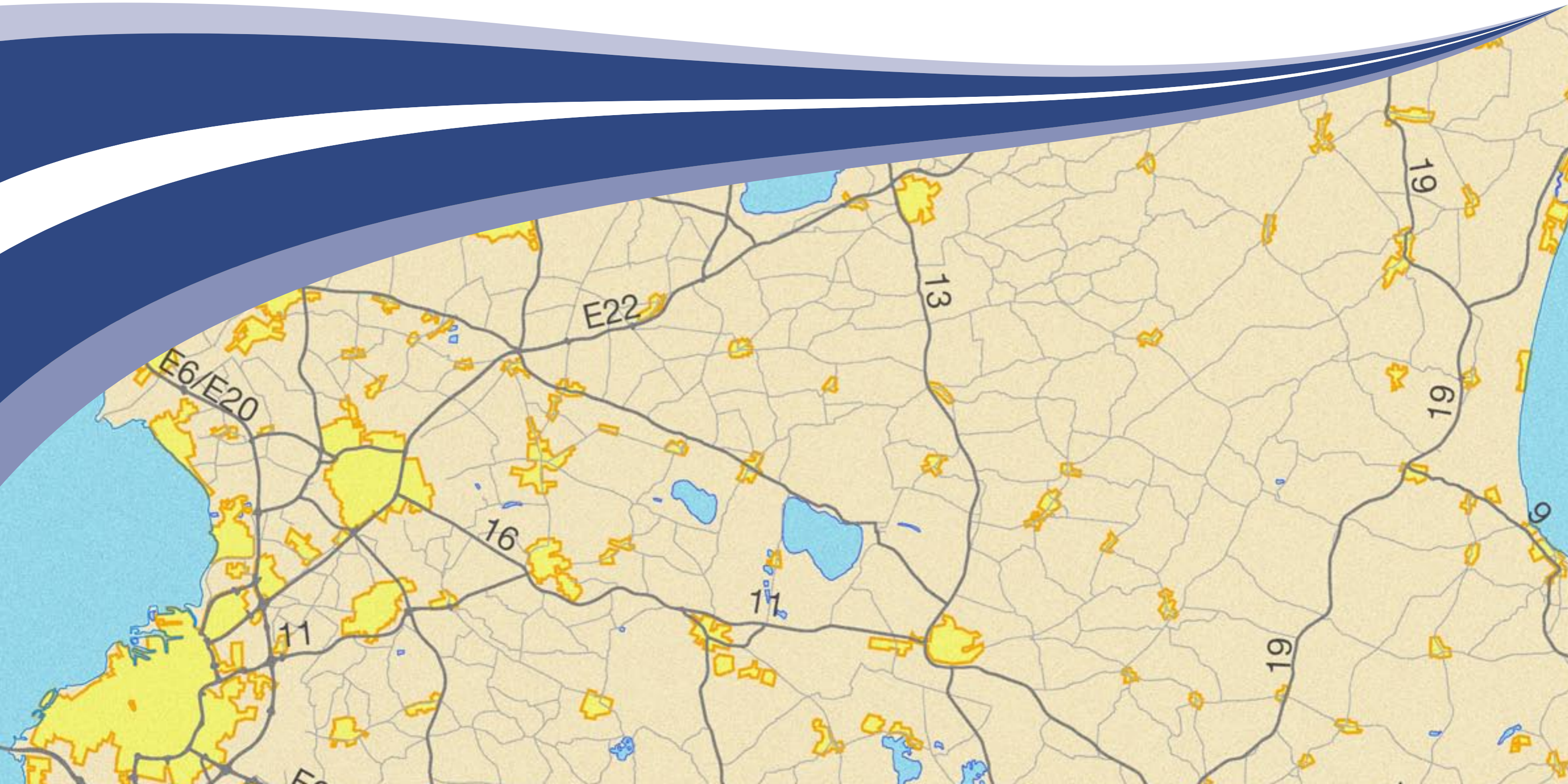


# Underlagsmaterial för samhällsplanering

Vägverket Region Skåne



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Sammanfattning</b> . . . . .	<b>3</b>	<b>Myndighetsutövning</b> . . . . .	<b>16</b>
<b>Vägverkets vision och verksamhetsidé</b> . . . . .	<b>3</b>	Byggnad intill allmän väg . . . . .	16
<b>Inledning</b> . . . . .	<b>4</b>	Bygglov . . . . .	16
Det nationella underlagsmaterialet . . . . .	4	Anslutning till allmän väg . . . . .	16
Det regionala underlagsmaterialet . . . . .	4	Golfbana intill allmän väg . . . . .	18
Motiv för Vägverkets medverkan i den fysiska planeringen . . . . .	4	Master intill allmän väg . . . . .	18
Vägverkets kundorienterade arbetssätt . . . . .	4	Vindkraftverk intill allmän väg . . . . .	18
		Skyltar . . . . .	19
		Ledningar inom vägområde . . . . .	20
		Statsbidrag . . . . .	20
<b>Politiska Mål</b> . . . . .	<b>5</b>	<b>Sektorsansvaret</b> . . . . .	<b>21</b>
Transportpolitiska mål . . . . .	5	Trafiksäkerhet . . . . .	21
Övriga politiska mål . . . . .	5	Kollektivtrafik . . . . .	21
		Cykel . . . . .	22
<b>Trafik</b> . . . . .	<b>6</b>	Barn och unga . . . . .	22
Trafikutveckling i Skåne . . . . .	6	Funktionshindre . . . . .	24
Trafikalstring . . . . .	6	Miljöarbete inom sektorsansvaret . . . . .	24
Trafikanalys . . . . .	8	Luftkvalitet . . . . .	24
Trafikplatser . . . . .	8	Buller . . . . .	25
Förbifarter . . . . .	8	Farligt gods . . . . .	26
Vägar av riksintresse . . . . .	9	<b>Gestaltning och utformning av vägar och vägars närområde</b> . . . . .	<b>28</b>
Trafik för en attraktiv stad (TRAST) . . . . .	11	Vägars och gators utformning (VGU) . . . . .	28
		Vägars närområde . . . . .	28
		Gestaltning av vägar . . . . .	28
<b>Vägplaneringsprocessen</b> . . . . .	<b>12</b>	<b>Miljö</b> . . . . .	<b>30</b>
Nationell plan för vägtransportsystemet (NPVS) . . . . .	12	Alléer . . . . .	30
Regional Transportinfrastrukturplan (RTI-plan) . . . . .	13	Artrika vägkanter . . . . .	30
Övriga objekt . . . . .	14	Kulturbroar . . . . .	31
Fysisk planering med koppling till VägL, PBL och MB . . . . .	14	Kulturvägar . . . . .	32
Lagar och riktlinjer . . . . .	15	Vattentäkter . . . . .	32
Fyrstegsprincipen . . . . .	15		

**Titel:** Vägverket Region Skånes underlagsmaterial för samhällsplanering

**Publikation:** 2006:1

**Utgivningsdatum:** 2006-01-09

**Utgivare:** Vägverket Region Skåne

**Kontaktpersoner:** Gert-Inge Schödin och Andréas Hall

**Layout:** Fredrik Colljin

**Tryck:** Holmbergs, Malmö

**ISSN:** 1401-9612

**Distributör:** Vägverket Region Skåne, Box 543, 291 25 Kristianstad

vagverket.kri@vv.se, telefon: 0771-119 119

Vägverket Region Skånes underlagsmaterial för samhällsplanering uppdateras kontinuerligt på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).

De Vägverkspublikationer som hänvisas till i materialet finns att ladda ner på Vägverkes hemsida eller går att beställa från Vägverkets butik i Borlänge.

## SAMMANFATTNING

Denna handling är Vägverket Region Skånes underlagsmaterial för samhällsplanering och skall vara ett stöd för kommunernas fysiska planering och för länsstyrelsens tillsyn. Förutom detta regionala underlagsmaterial finns det även en rapportserie som innehåller Vägverkets nationella underlagsmaterial.

Det inledande kapitlet förklarar syftet med underlagsmaterialet och Vägverkets medverkan i den fysiska planeringen. Därefter görs en genomgång av de trafikpolitiska delmålen och andra närliggande politiska mål som måste samspela för att få goda effekter på välfärden. Kapitel tre handlar om trafik och kopplingen mellan bebyggelseutvecklingen och infrastrukturen i form av vägar och följs av ett kapitel med en redovisning av vägplaneringsprocessen. I det femte kapitlet redovisas myndighetsutövningen inom Vägverket och i det sjätte Vägverkets sektorsansvar. Det sjunde kapitlet handlar om gestaltning och utformning av vägar och vägars närområde. Avslutande kapitel åtta hanterar miljöfrågor.

Publikationen kan även ses som en sammanfattning av det material och de rapporter som finns tillgängliga inom Vägverket och som kan underlätta för kommunerna i deras fortsatta fysiska planering.

## VÄGVERKET'S VISION OCH VERKSAMHETSIDÉ

Vägverket har formulerat en vision och verksamhetsidé, som visar hur vi ser på vårt ansvar på vägen till målen.

### Vision



### Verksamhetsidé

Med människan i centrum skapar Vägverket möjligheter till effektiva, säkra och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv.

# INLEDNING

Länsstyrelserna ska enligt Plan- och Bygglagen tillhandahålla ett underlag för kommunens bedömningar om allmänna intressen. Länsstyrelserna har ett samordningsansvar för alla statliga myndigheters underlagsmaterial inför kommunernas fysiska planering. Detta innebär att Vägverket ska redovisa ett underlagsmaterial som beskriver Vägverkets ansvar för vägtransportssystemet. Materialet ska ligga till grund för kommunernas fysiska planering enligt Plan- och bygglagen samt Miljöbalken.

Inom Vägverket ska det finnas ett nationellt respektive ett regionalt underlagsmaterial. Vägverkets regioner tillhandahåller materialet till länsstyrelserna, vilka i sin tur väger samman Vägverkets material med andra sektorsmyndigheters material till planeringsunderlaget för kommunerna.

Vägverket Region Skånes underlagsmaterial finns även digitalt på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se). Det digitala materialet uppdateras en gång per år därför hänvisas till detta materialet för den senaste versionen. Målsättningen är att uppdatera den analoga versionen vart tredje år.

## Det nationella underlagsmaterialet

Vägverkets nationella underlagsmaterial, *Vägverkets underlagsmaterial för tillämpning av PBL och MB*, togs fram 1997 och sedan dess har vissa delar uppdaterats. Materialet består av en rapportserie i sex delar som finns på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).

## Det regionala underlagsmaterialet

Syftet med Vägverkets regionala underlagsmaterial för tillämpning av PBL och MB är att:

- redovisa Vägverkets ansvarsområden, bl a sektorsuppgifter, myndighetsutövning och statlig väghållning ur ett regionalt perspektiv. Byggnad och produktion hanteras inte i detta dokument.
- redovisa Vägverkets fysiska intresseområden.
- ge kommunerna förutsättningar att ta hänsyn till Vägverkets intressen.
- underlätta en dialog mellan Vägverket, Länsstyrelse och kommun i ett tidigt planeringsstadium, exempelvis vid framtagandet av en översiktsplan.
- förtydliga Vägverkets roll och ansvar, internt och externt, i den fysiska planeringen.

Vägverkets regionala underlagsmaterial syftar till att bidra till att skapa förutsättningar för en effektiv och väl fungerande planeringsprocess, där olika uppfattningar kan vägas samman till en konstruktiv samsyn redan i tidiga planeringsskeden.

## Motiv för Vägverkets medverkan i den fysiska planeringen

Vägverket har ett samlat ansvar för hela vägtransportssystemet och dess utveckling. Ett samspel mellan planeringen av transportsystem och bebyggelse är en förutsättning för att åstadkomma hållbara städer och regioner. Medverkan i samhällsplaneringen är därmed fokuserad på att i större utsträckning än tidigare verka för att integrera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter.

Planmonopolet innebär att kommunerna har ansvar för den fysiska planeringen och dess konsekvenser. Enligt Plan- och bygglagen ska kommunerna samråda med Vägverket i plan- och bygglovsärenden som berör Vägverkets ansvarsområden. Syftet med Vägverkets medverkan i den fysiska planeringen är bl a att verka för att de transportpolitiska målen (se kapitel två) kan uppnås samt bevaka att Vägverkets intressen beaktas i de kommunala planerna. Samtidigt vill Vägverket vara en delaktig och aktiv samrådspart och föra en dialog om hur begränsade resurser ska användas för att effektivt kunna nå politiska mål.

### Litteraturtips

*Miljöbalken* (1998:808)

*Plan- och Bygglagen* (1987:10)

*Väglag* (1971:948)

Vägverket (1997): *Vägverkets underlagsmaterial för tillämpningen av PBL och MB*.

## Vägverkets kundorienterade arbetssätt

Vägverket har ett kundorienterat arbetssätt för att bidra till att medborgare och näringsliv får ett bättre vägtransportssystem. Vägverket arbetar kontinuerligt med att förbättra dialogen med våra kunder. Genom dialogen får vi ny kunskap om problem och behov som gör att vi förbättrar vår verksamhet.

Vägverket kan nu för första gången redovisa en samlad bild av de viktigaste behoven, kraven och förväntningarna på det svenska vägtransportssystemet genom de två nya kundprogrammen, ett för medborgarna och ett för näringslivet.

Kundprogrammen används som underlag för:

- Att planera vår verksamhet de närmaste åren.
- Dialog med kunderna.
- Att tydliggöra kundbehoven i vår dagliga verksamhet.
- Dialog med regeringen.

### Litteraturtips

Vägverket (2005): *Kundprogram Medborgarnas resor*, Publikation 2005:88.

Vägverket (2005): *Kundprogram Näringslivets transporter*, Publikation 2005:89

# POLITISKA MÅL

## Transportpolitiska mål

Arbetet inom transportsystemet styrs framför allt av den svenska transportpolitiken men även av vad som händer internationellt, främst inom EU.

Det övergripande målet för transportpolitiken är enligt riksdagens beslut: *Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet* och därigenom bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling (Ur Prop 1997/98:56: *Transportpolitik för en hållbar utveckling*). Målet förtydligas i sex delmål som anger ambitionsnivån för transportpolitiken på lång sikt:

- **Ett tillgängligt transportsystem:** Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- **Hög transportkvalitet:** Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- **Positiv regional utveckling:** Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- **Säker trafik:** Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- **God miljö:** Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hus hållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.
- **Ett jämställt vägtransportsystem:** Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

## Övriga politiska mål

Andra närliggande mål som är viktiga är arkitektur-, kultur-, miljö-, hälso- och regionalpolitiska mål. Alla dessa olika målområden ska sedan samspela för att få goda effekter på välfärden.

### Litteraturtips

*Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*, Prop 2001/02:20

*Transportpolitik för en hållbar utveckling*, Prop 1997/98:56

# TRAFIK

## Trafikutveckling i Skåne

Prognoser visar att personresandet i Skåne kommer att fortsätta öka kraftigt, dessutom förväntas gods-transporterna med lastbil att öka mer än vad som tidigare förutsatts. Idag står Skåne för ca 12% av Sveriges totala trafikarbete. De senaste 10 åren har Skåne haft ett kraftigt ökat trafikflöde i jämförelse med övriga riket. Mellan åren 1990–2000 har det på de statliga vägarna i Skåne skett en ökning på mellan 10% – 50%.

Tung trafik har stått för den största trafikökningen, i nuläget (2005) ökar lastbilstrafiken dubbelt så fort som personbilstrafiken. Störst ökning har skett på E6 vid Hofterup som under 10 år nästan har fått en fördubbling av tung trafik (se diagrammen till höger).

I och med utvidgningen av EU kommer sannolikt transportmönstret att förändras. Eftersom Skåne har ett geografiskt gynnsamt läge till kontinenten och övriga EU-länder kommer sannolikt de långväga transporterna genom Skåne att öka. Den största ökningen kommer antagligen att ske inom vägtransporterna.

Majoriteten av arbetsresorna i Skåne är korta, ca 75 % är kortare än 15 km. De flesta antalet resor i Skåne sker på fritiden och det mest använda färdmedlet är bilen även om många resor också sker med cykel eller till fots. Fritidsresor tillsammans med service/inköpsresor står för ca 60 % av det totala antalet resor (se stapeldiagrammen nästa sida).



Foto: Yvonne Palm-Lundström

Studeras istället trafikarbetet för antalet resor syns det en markant skillnad i användandet av färdmedel. Här används näst intill uteslutande bilen inom alla ärenden. Även nu är fritidsresor den mest förekommande resan dock har service/inköpsresorna minskat lite i förhållande till andra ärenden. Detta beror på att service/inköpsresorna ofta är kortare resor.

Mer information finns att hämta på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).

## Trafikalstring

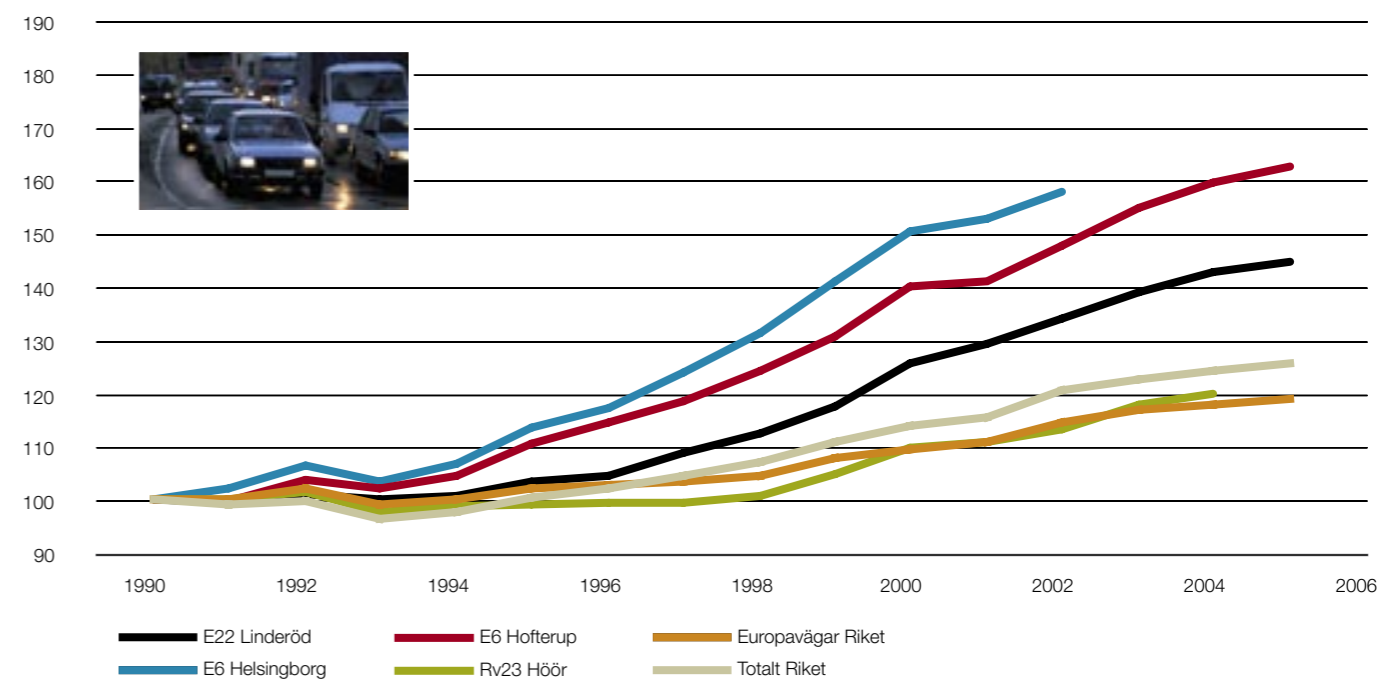
För att göra grova bedömningar av omfattningen på de resor som kan komma att uppstå till och från ett nytt exploateringsområde eller på en ny väg kan schablonmässiga trafikstringstal användas. Dessa tal anger hur många bilresor som förväntas uppstå till följd av ett områdes funktion. Siffrorna varierar beroende på en mängd olika förutsättningar såsom bebyggelsestruktur, tillgänglighet till kollektivtrafik och avstånd till centrum m.m. Även socioekonomiska variabler har stor påverkan på trafikstringen. Störst påverkan har inkomst och bildisposition, vilka signifikant ökar resalstringen med bil. Det får dessutom inte glömmas bort att trafik inte bara alstras av de boende i ett område, det tillkommer även trafik från besökande, leveranser m.m.

I Vägverkets "Effektsamband 2000" räknar man med att en helårsbostad genererar ca 4 resor/dygn. Fördelningen per boende för olika typer av bostadsområden visas i tabellen nedan.

Bostadsområde	Antal bilförflyttningar per boende och dygn
Glesbygd	1
Tätort – flerbostadshus	1,1 – 1,5
Tätort – småhus	1,3 – 2,1

Trafikalstring per boende och dygn för olika typer av bostadsområden. Källa: Effektsamband 2000 – Nybyggnads- och förbättringsåtgärder

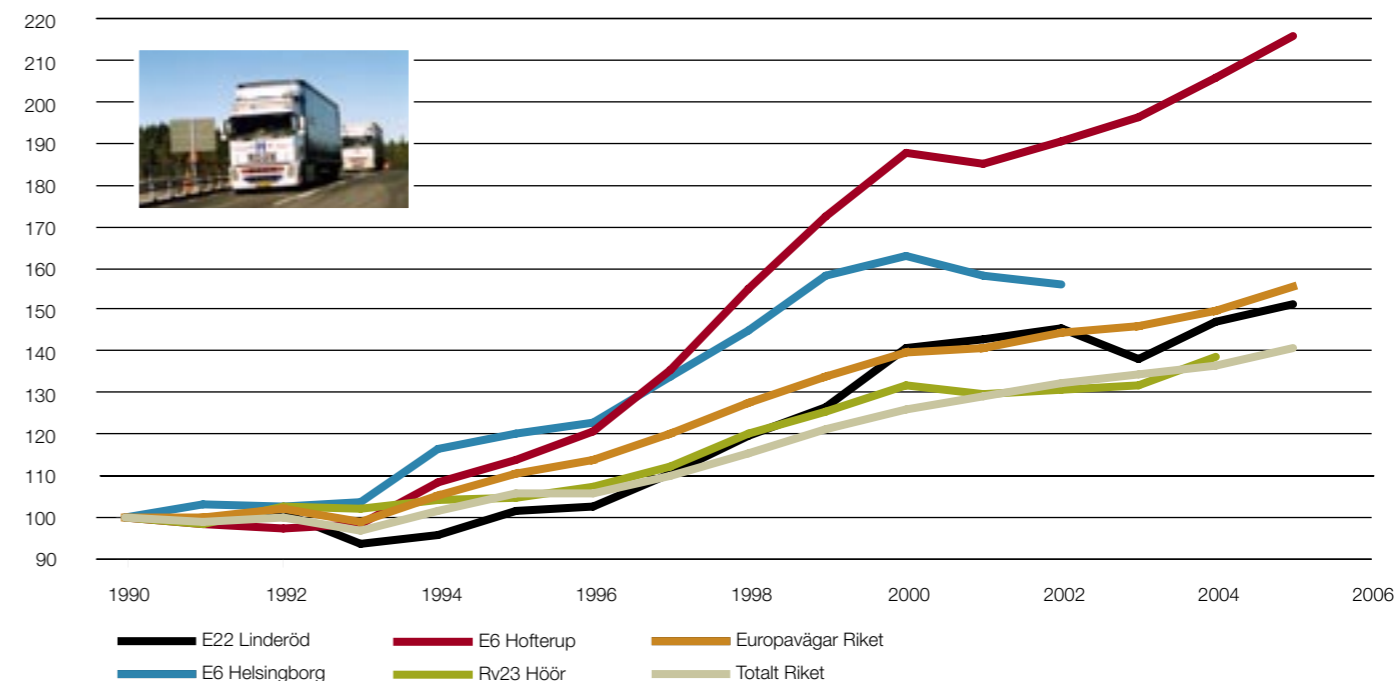
Trafikökning, index 1990=100



Trafikökning på större vägtrafikstråk i Skåne

Källa: Vägverket Region Skåne, 2005

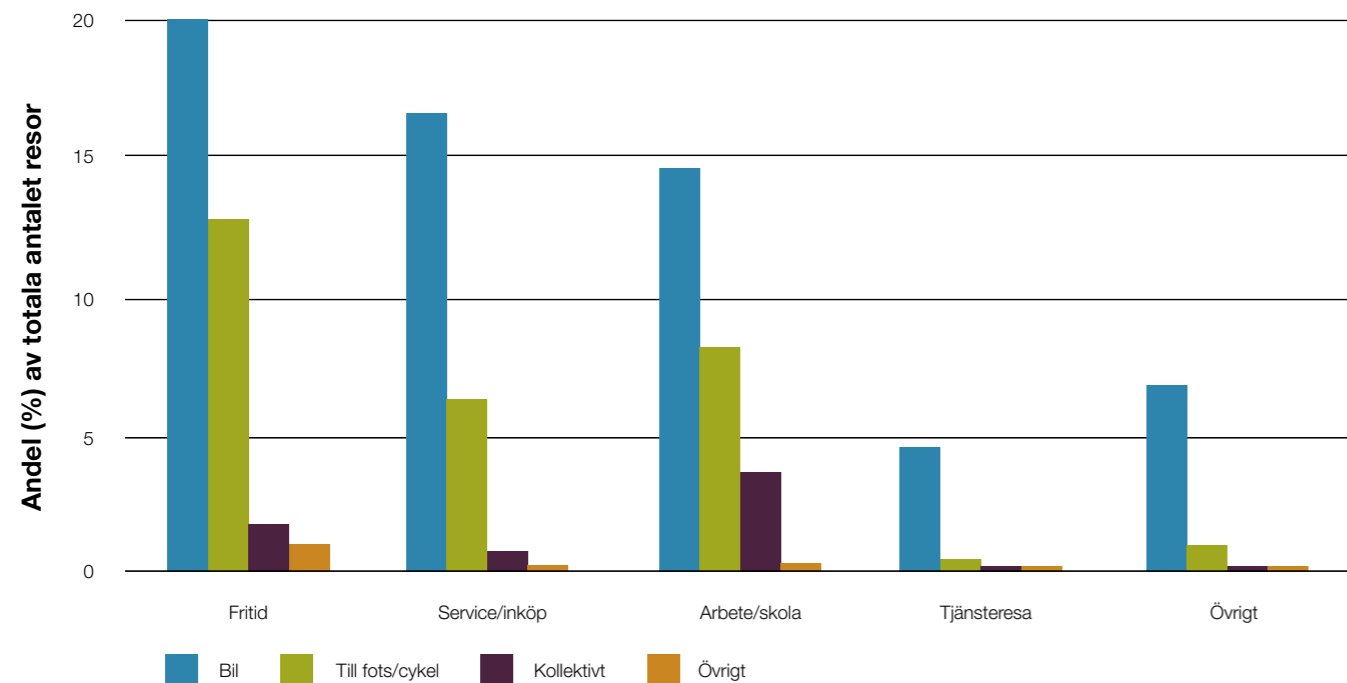
Trafikökning Lastbilar, index 1990=100



Trafikökning för tunga fordon på större vägtrafikstråk i Skåne

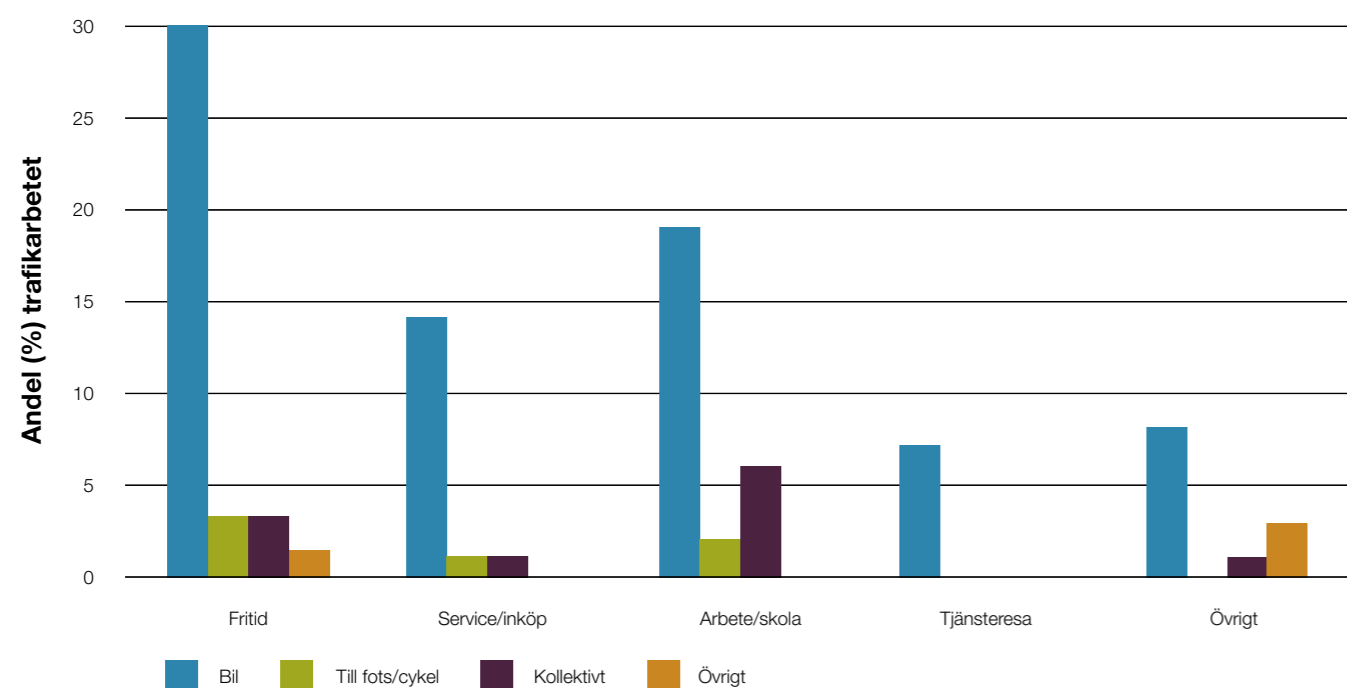
Källa: Vägverket Region Skåne, 2005

Fördelning (%) av antalet resor efter färd sätt och ärende inom Skåne



Fördelning över antalet resor efter färd sätt och ärende inom Skåne  
Källa: Vägverket Region Skåne 2002

Fördelning (%) av trafikarbetet (personkilometer) inom Skåne efter färd sätt och ärende



Fördelning av trafikarbetet inom Skåne efter färd sätt och ärende  
Källa: Vägverket Region Skåne

Ett områdes markanvändning har en stor effekt på trafikströmmarna. Det är därför viktigt att uppgifter om trafikströmmarna till och från ett område redovisas. Det är också betydelsefullt att ta hänsyn till omkringliggande tätorter och fundera över utbytet av arbetskraft och arbetspendling. Variationerna kan vara mycket stora varför det är av stort värde att göra framtida bedömningar av trafikmängder genom trafikräkningar i varje enskilt fall.

Om annat underlag saknas kan nedanstående schablonvärden användas per sysselsatt och årsvardagsdygn (se tabellen nedan):

Verksamheter	Ungefärligt antal bilförflyttningar per sysselsatt och vardagsdygn
Industri, genomsnitt	2-3
Stor industri	1
Småindustri	7
Detaljhandel, genomsnitt	10
Närbutiker	6
Stormarknader	25
Kontor	3

Trafikalstring av olika markanvändning  
Källa: Effektsamband 2000 – Nybyggnads- och förbättringsåtgärder

Det bör noteras att tabellen ovan gäller för årsvardagsdygn. Vissa av verksamheterna, som stormarknader, alstrar mer trafik under helgerna medan kontor alstrar mindre trafik under helger.

I rapporten "Bebyggelseutveckling i storstadsregionerna" som tagits fram av Inregia AB på uppdrag av Vägverket, radas ett antal förutsättningar upp för att utveckla bebyggelsestruktur som medger miljövänliga transporter i både teori och empiri. Med miljövänliga transporter menas resor med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. För att uppnå stor andel resor med gång och cykel förutsätts att avstånden är korta, att det inte är



Foto: Linnea Strömberg

vinter och att inga barn är med på resan. För att uppnå stor andel kollektivtrafik förutsätts att det går att samla ihop ett relativt stort antal personer, att folk åker vid ungefär samma tid och att folk åker till samma ställe. Alla dessa faktorer är inte möjliga att påverka men vissa av dem är möjliga att nå med planering.

Det är inte bara bebyggelsens utveckling som har påverkan på trafiken, det finns även en motsatt riktning i påverkan från infrastrukturen till bebyggelse. Genom att skapa tillgänglighet till ett område kan man påverka ett områdes lämplighet för olika verksamheter. Normalt brukar hög tillgänglighet vara attraktivt för såväl boende som verksamheter och därigenom kan transportinfrastruktur driva bebyggelseutvecklingen. Trafiken ger också upphov till störningar i form av buller och utsläpp vilket ger en negativ påverkan på ett områdes attraktivitet.

**Litteraturtips**

Inregia AB och WSP Samhällsbyggnad (2003): *Stadsplanering och res- och trafikströmmar*, FoU-projekt finansierat av Vägverket.

Inregia AB på uppdrag av Vägverket (2005): *Bebyggelseutveckling i storstadsregionerna – Plan och utfall*.

## Trafikanalys

Då en större exploatering planeras finns det ofta anledning till att reflektera över hur mycket trafik exploateringen kommer att alstra och vilka trafikslag som kommer att användas. Ett större bostadsområde eller stormarknad kommer att ge effekter på omgivningen. Vägar, korsningspunkter, trafikplatser samt hållplatser på både det statliga och kommunala vägnätet, kan få en väsentligt ökad trafikföring och/eller ett förändrat rörelsemönster. Därför efterfrågar ofta Vägverket Region Skåne i samband med planarbete en trafikanalys/trafikutredning som visar hur kommunen resonerat kring trafiken och hur en fungerande lösning ska se ut. I enklare fall kan det räcka med en uppskattning, men ibland kan en större utredning behövas.

Förslag till innehåll i en trafikutredning:

- bakgrund och syfte med planen/exploateringen
- beskrivning av förslaget (detaljplanen m m)
- trafikteknisk standard
  - vägens funktion och nättillhörighet
  - uformning; vägbredd, avstånd mellan korsningar, korsningstyper, separeringsform
- trafikmängder (kan med fördel redovisas på en karta)
  - utförda trafikmätningar
  - trafikutveckling, dels allmänt, dels som en följd av förslaget, beskriv osäkerhetsfaktorerna och på vilka förutsättningar trafikutvecklingen baserats.
- kapaciteter och belastning
  - dimensionerande årstid (sommartrafik viktigt i regionens perifera delar)
  - kapacitetsberäkningar och belastningsgrader
- effekter och konsekvenser (tex miljö, hälsa och barriär)
- tillgänglighet
- trafiksäkerhet
- kollektivtrafik
- Cykeltrafik

## Trafikplatser

Skåne och Öresundsregionen är en expansiv region med många invånare och kraven på en väl fungerande infrastruktur är stor. Det finns ett stort exploateringstryck. En snabb framtida tillväxt i Öresundsregionen förutsätter att en stor volym bostäder och verksamheter kommer till. Tidigare obebyggd mark tas i anspråk, fritidshusområden permanentiseras och befintliga områden förtätas. Ofta förutsätter ny bebyggelse närhet till kollektivtrafik och/eller ett väl fungerande vägtransportsystem. I samband med detta kan det komma att krävas nya trafikplatser eller andra investeringar i det statliga vägnätet.

Trafikplatser ska placeras så att en lämplig anslutning kan fås mellan vägen och det övriga vägnätet. Med trafikplatser bör en avvägning göras, där nyttan av täta anslutningar för att avlasta det omkringliggande vägsystemet, vägs mot de störningar som en trafikplats innebär. Alltför många trafikplatser leder till en sämre vägstandard på primärvägen ur framkomlighets- och trafiksäkerhets synpunkt. Trafikplatserna bör begränsas för att:

- ge god framkomlighet och små störningar för primärvägens trafik.
- begränsa antalet konfliktpunkter (av- och påfarter) till vägen.
- hålla nere anläggningskostnaderna samt kostnader för drift och underhåll.

### Litteraturtips

Vägverket (2004): *Vägars och gators utformning*, Publikation 2004:80.

## Förbifarter

Vägar har ofta tidigare gått genom ort till ort. En ökning av trafikflödena har därmed medfört ett ständigt växande problem för miljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet. För att komma tillrätta med problemen byggs förbifarter kring tätorten så att genomfartstrafiken inte ska behöva passera genom tätorten.



Fredrikbergs trafikplats.

Copyright Lantmäterverket. Ärende nr M2004/5067

En påtaglig effekt av förbifarter är att bebyggelsen tenderar att sprida sig mot denna och efter några år har lokaliseringar uppstått kring den. För verksamheter som lokaliserats nära förbifarten har hög tillgänglighet varit en viktig faktor och en stor andel av kunderna kommer via förbifarten.

Förbifarten utgör dels en länk i det övergripande vägsystemet, vars uppgift är att knyta samman

städer och regioner, dels ett medel att reducera olika former av störningar i en tätort. Förbifarten utgör således ett medel för att uppnå mål på såväl lokal som regional/nationell nivå. Kommunen ser ofta förbifarten som ett medel att avlasta de centrala delarna från genomfartstrafik samtidigt som den är en resurs för kommunens expansion.

I många fall kan det finnas alternativ till en förbifart som inte är lika kostsamma eller ger samma typer av negativa konsekvenser. Ofta kan man åtgärda problemen genom att tex separera gång- och cykeltrafiken, anpassa gatans geometriska utformning, ta bort tomtanslutningar, minska antalet korsningar m.m. I flera skånska tätorter har miljöprioriterade genomfarter byggts istället för förbifarter. Det innebär vanligen att hastigheten minskas för biltrafiken genom farthinder, avsmalningar, sidoförskjutningar eller gupp. Tätortens början kan markeras med en "port" som anger att trafikanterna bör anpassa sig till stadens lugnare trafikrytm.

#### Litteraturtips

Chalmers Tekniska Högskola, Tema Stad & Trafik (2001): *Förändringar av stadens markanvändning till följd av förbifarter*, Publikation 2001:5

Vägverket (1999): *Förbifarter och genomfarter – effekter för trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet och markanvändning*, Publikation 1999:43.

Vägverket (1997): *Vackert Rättvik – Riksväg 70, miljöupprustad genomfart i Rättvik: olika trafikantgruppers syn på genomfarten*, Publikation 1997:82

#### Vägar av riksintresse

Vägverket har pekat ut det vägnät som har så speciella funktioner för vägtransportssystemet att de mark- och vattenområden som berörs av dessa vägar är av riksintresse. Det utpekade vägnätet kallas "vägar av riksintresse" även om det enligt miljöbalkens bestämmelser endast är berörda mark- och vattenområden som är av riksintresse.

Vägens funktion ligger till grund för utpekan- det. I funktionsbegreppet ingår bedömning av en transportleds betydelse, vilket t.ex. innebär att ny bebyggelse och nya verksamheter inte får lokalise- ras i anslutning till viktiga transportleder på ett sätt som kan äventyra vägens funktion.

De utgångspunkter som ligger till grund för utpe- kande är att vägnätet är av internationell, natio- nell eller särskild regional karaktär. Kriterierna utgörs av:

- vägar som ingår i den svenska delen av "Trans European Network", TEN.
- vägar som ingår i det nationella stamväg- nätet.
- vägar som utgör förbindelse mellan regionala centra.
- vägar som är av särskild betydelse för regio- nal eller interregional trafik.
- vägar som förbinder kommunikationsanlägg- ningar av riksintresse.

De mark- och vattenområden som berörs av utpekat befintligt vägnät skyddas med stöd av bestä- melser i 3 kap. 8§ miljöbalken. Områdena skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvå- ra tillkomst eller utnyttjande av väganläggning. Enligt Vägverket innebär det att vägens funktioner skall skyddas avseende möjligheterna att erhålla:

- god transportkvalitet och god nåbarhet till andra regioner
- god tillgänglighet för samtliga trafikanter som färdas både längs vägen och tvärs vägen
- god trafiksäkerhet
- god miljö, ur hälsosynpunkt, skydd av stads- och landskapsbild samt estetisk utformning
- jämställdhet

Vägverket hävdar enligt särskilt beslut, riks- intresse för område som behövs för att säker- ställa funktionen i ett vägnät av regionalt eller nationellt intresse. I vägutredning eller i annan särskild utredning skall framgå om riksintresse anses hävdas och i sådant fall motiv för detta, avgränsningar av området och syftet med riks- intresset. I tidiga skeden av vägplaneringen kan Vägverket förklara att riksintresse kommer att hävdas när vägkorridoren lagts fast. Riksintresse

#### Vägar av riksintresse



#### Teckenförklaring

- Vägar som ingår i den svenska delen av det transeuropeiska transportnätet
- Vägar som ingår i det nationella stamvägnätet
- Vägar som utgör förbindelse mellan regionala centra
- Vägar av särskild betydelse för regional eller interregional trafik
- Vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse



kan också hävdas för befintlig väg som behöver breddas eller byggas om.

Det aktuella beslutet om riksintressen togs 2004-11-08 (se kartan *Vägar av riksintresse, föregående sida*). Vägverket avser att revidera beslutet vart fjärde år. Innan beslut tas skickar Vägverket förslaget på remiss till kommuner, länsstyrelser och berörda myndigheter. Beslutet finns på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).

### 1. Vägar som ingår i den svenska delen av det trans-europeiska transportnätet (TEN)

Vägnummer	Delsträcka
E4	Helsingborg – Haparanda
E6	Trelleborg – Svinesund
E20	Riksgränsen Öresundsbron – tpl Petersborg (Malmö)
E22	Malmö – Norrköping
E65	Malmö – Ystad

### 2. Övriga nationella och regionala vägar av riksintresse

#### A. Vägar som ingår i det nationella stamvägnätet

Vägnummer	Delsträcka	Kommentar
E4	Helsingborg – Haparanda	Ingår i TEN.
E6, E20	Trelleborg – Svinesund	Ingår i TEN.
E22	Malmö – Norrköping	Ingår i TEN.
E65	Malmö – Ystad	Ingår i TEN.

#### B. Vägar som utgör förbindelse mellan regionala centra

Vägnummer	Delsträcka	Kommentar
19/(23)	Kristianstad – Östanå	Del av förbindelse mellan Kristianstad – Växjö.
21/(24)	Kristianstad – Hässleholm	Del av förbindelse mellan Kristianstad – Halmstad
(19)/23	Östanå – Växjö	Del av förbindelse mellan Kristianstad – Växjö
(21)/24	Hässleholm – (E6/E20) Mellbystrand	Del av förbindelse mellan Kristianstad – Halmstad

### C. Vägar av särskild betydelse för regional eller interregional trafik

Vägnummer	Delsträcka	Kommentar
13	Höör – Ystad	Del av viktigt förbindelse från Mellansverige till södra Skåne
19	Kristianstad – Ystad	Del av viktigt förbindelse från Småland till de östra och södra delarna av Skåne
21	Hässleholm (Finja) – Åstorp	Viktig västlig förbindelse mellan Kristianstad/Hässleholm och Helsingborgsområdet.
23	(E22) Gudmuntorp – Höör – (19) Syd Östanå	Del av viktig alternativ förbindelse mellan Malmö/Lund och Växjö.
112	(E4) Åstorp – E6	Viktig länk mellan E4 och E6.
117	Hässleholm – Markaryd	Norrgående länk från Kristianstad/Hässleholm till E4.
121	(E22) Pukavik – Olofström – (23) Loshult	Viktig förbindelse från Blekingekusten och Olofström till 23/E4 (tillsammans med länken G124/G594/G592/G120).

### D. Vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse

#### Väganslutning till kommunikationsanläggning av riksintresse

Vägnummer	Delsträcka	Kommentar
108	E22	Viktig förbindelse till hamn. Förbindelse mellan Lund och Trelleborg utan att passera Malmö.

#### Kortare väganslutning till kommunikationsanläggning av riksintresse

Flygplats	Vägnummer	Anslutning från	Kommentar
Ängelholm	M1710/ M1701/ M1702	13/(E6/E20) tpl Rebbelberga	Infart söderifrån
Ängelholm	105/M1701/ M1702	(E6/E20) tpl Hjärnarp	Infart norrifrån
Kristianstad	M1633	19	
Sturup	M813	E65	
Sturup	M816/M813	108	

Hamn	Vägnummer	Anslutning till/från	Kommentar
Helsingborg			E4 utgör anslutning
Malmö	E6.01/tpl Spillepengen	E6	
Trelleborg	Strandgatan (9)/108	E6	E6 utgör anslutning
Ystad			E65 utgör anslutning

Riksrangerbangård	Delsträcka	Anslutning till/från
Helsingborg	E4.23/Ängelholmsvägen/ Hälsövägen/Järnvägsgatan	E4
Malmö	E6.01/Väst kustvägen	E6

### Trafik för en attraktiv stad (TRAST)

Kommunerna, Vägverket och Boverket har under 1990-talet arbetat med olika studier och verktyg för att stimulera en samhällsutveckling i enlighet med de transportpolitiska målen. Flera av de områden som under tidigare decennier inte har haft någon stor genomslagskraft har nu visat sig vara allt viktigare för helhetsplaneringen. Det gäller miljö och trafiksäkerhet likaväl som estetisk utformning och tillgänglighet för alla. Därför har en handbok med Underlag för övergripande planering, TRAST (Trafik för en attraktiv stad), tagits fram. Huvudsyftet med TRAST är att lotsa användaren igenom en stadsplaneringsprocess som innefattar hänsyn både till bebyggelseplaneringens och till trafikplaneringens olika intressen. TRAST tar vid där Boverkets skrift Stadsplanera slutar och ska implementera den kunskap som tagits fram inom senare tids forskning och utveckling avseende tätortsfrågor.

TRAST går att beställa via Sveriges Kommuners och Landstings hemsida: [www.skl.se](http://www.skl.se)



# VÄGPLANERINGSPROCESSEN

För att säkerställa en långsiktig god utveckling av transportsystemet och en effektiv användning av tillgängliga resurser upprättas strategiska 10–12-åriga planer där staten fördelar medel till trafikens infrastruktur. Planerna revideras efter ca vart fjärde år.

Den långsiktiga planeringen för vägtransport-systemet är uppdelad på två nivåer; den nationella och den regionala. Planeringsramarna innebär inget direkt åtagande från statsmakterna utan riksdagens årliga anslag till vägtransportsystemet bestämmer i vilken takt och omfattning planerna kan genomföras.

Följaktligen övergår det strategiska planeringsarbetet för statliga vägar, som resulterar i nationell plan respektive länstransportplanerna, till att hanteras i Vägverkets kortsiktiga prioriteringsprocess – den s k verksamhetsplaneringen, vilken omfattar 1–3 års perioder.

## Nationell plan för vägtransport-systemet (NPVS)

Vägverket är skyldig att upprätta en nationell väg-hållningsplan (SFS 1997:262), som redovisar satsningen på vägar och transporter. Planen sträcker sig över tolv år, och ska vart fjärde år förnyas om inte regeringen i det enskilda fallet beslutar något annat. Gällande plan sträcker sig mellan åren 2004–2015.

Innan planen upprättas inhämtas synpunkter från länsstyrelser, kommuner och andra som kan ha ett väsentligt intresse av planen. Planen fastställs av regeringen.

Den nationella väg-hållningsplanen ska ange:

- ett rikstäckande nät av riksvägar av särskild betydelse (stamvägnätet) och förslag till standard på detta vägnät
- den inriktning på nyinvesteringar och förbättringsåtgärder på stamvägnätet som är nödvändig för att nå de transportpolitiska målen
- inriktningen på drifts- och underhållsåtgärder på det statliga vägnätet

- inriktningen på åtgärder för förbättrad miljö på det statliga vägnätet
- inriktningen på sektorsåtgärder
- en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen<sup>1</sup>

Följande objekt ingår i den nationella planen för åren 2004–2015 (se kartan *Planerade utbyggnad enligt NPVS*). Fler än de som redovisas nedan finns med i planen men är redan byggda. För närmare information om planeringsläge och förväntad utbyggnadstidpunkt hänvisas till Vägverket Region Skåne tel: 0771-119119.

### E6 Trelleborg – Svinesund

För Skånes del gäller det:

- Utbyggnad till mötesfri motortrafikled 2+2 mellan Trelleborg och Vellinge.
- Ombyggnad av trafikplats Spillepengen.
- Utbyggnad av ny trafikplats Lomma S.

### E22 Malmö – Norrköping

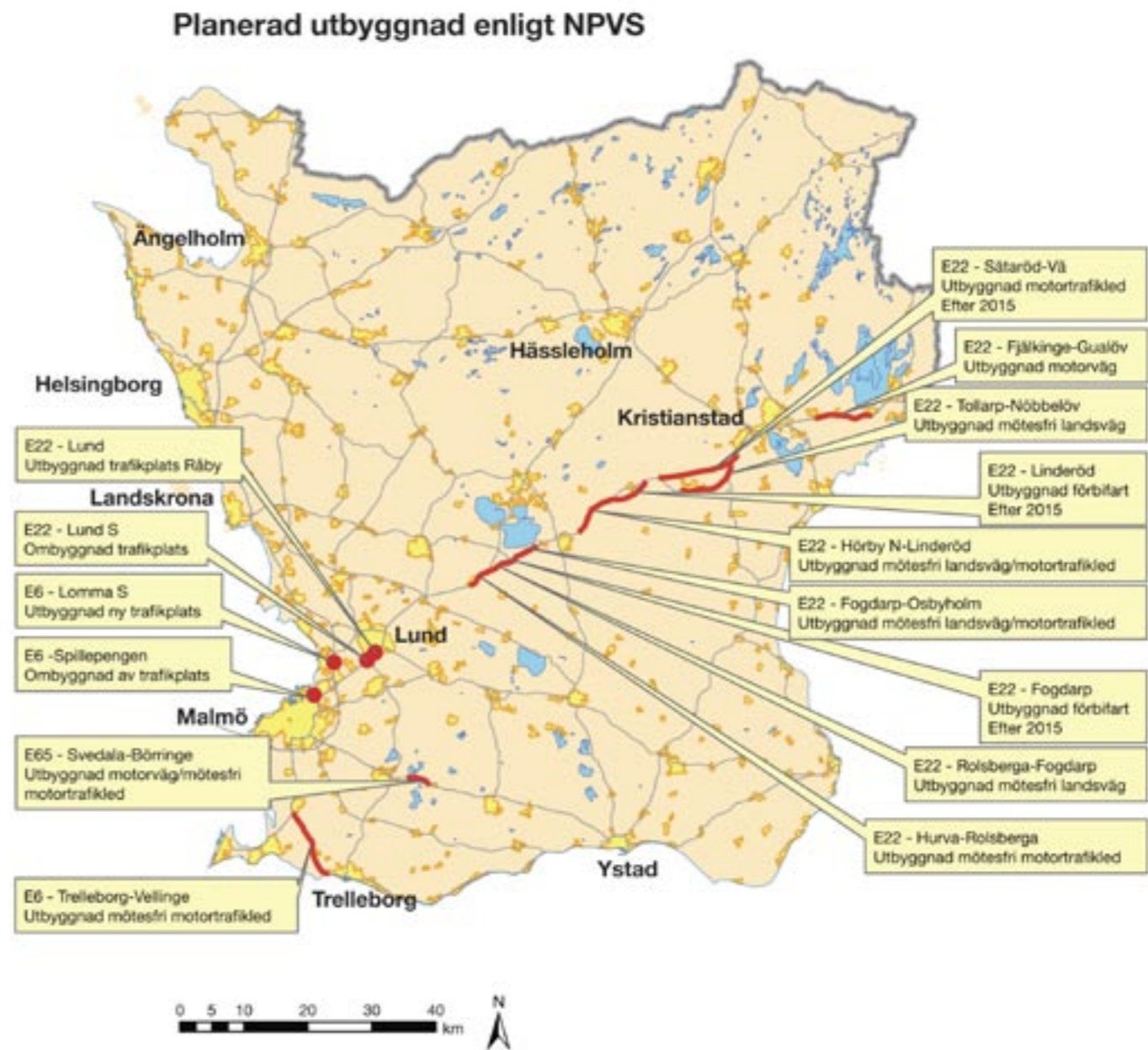
För Skånes del gäller det:

- Utbyggnad till mötesfri motortrafikled 2+2 i befintlig sträckning mellan Hurva och Rolsberga.
- Utbyggnad till mötesfri landsväg mellan Rolsberga – Fogdarp.
- Utbyggnad till mötesfri landsväg och motortrafikled i befintlig sträckning mellan Fogdarp – Osbyholm.
- Utbyggnad till mötesfri landsväg och motortrafikled i befintlig sträckning mellan Hörby N – Linderöd.
- Utbyggnad till motorväg i delvis ny sträckning på delen Fjälkinge – Gualöv.

### E65 Malmö – Ystad

Följande planeras:

- Utbyggnad till motorväg/mötesfri motortrafikled med fyra körfält delvis i nysträckning mellan Svedala och Börringe.



Copyright Lantmäterverket. Ärende nr M2004/5067

## Övrigt

I den nationella planen finns förutom ovan redovisade större utbyggnadsprojekt medel avsatta bl a för riktade trafiksäkerhetsåtgärder såsom mötesseparering på delar av vägnätet som inte byggs om under planperioden eller som en "tillfällig" åtgärd i avvaktan på en större ombyggnad. Vidare finns medel för riktade miljöåtgärder på hela det statliga vägnätet. Denna typ av åtgärder konkretiseras närmare i samband med den årliga verksamhetsplaneringen.

## Litteraturltips

Vägverket (2003): *Den goda resan – Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015*, Publikation 2003:86

## Regional Transportinfrastrukturplan (RTI-plan)

Den regionala transportinfrastrukturplanen ansvarar Region Skåne för att upprätta med hjälp av underlag från bl.a. Vägverket, Banverket, kommunerna och kollektivtrafikmyndigheter. Tidigare innehöll RTI-planen även järnvägssatsningar, men till den nu gällande planomgången 2004–2015 ingår inte detta. Undantag är Region Skånes satsning på 50 miljoner kr på Staffanstorpsbanan. Även länsplanen sträcker sig över tolv år, och förnyas vart fjärde år om inte regeringen i det enskilda fallet beslutar något annat.

Länsplanen ska ange:

- standard på anläggningarna
- den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder på dessa anläggningar som är nödvändig för att nå de transportpolitiska målen
- redovisning av de större objekt som beräknas bli utförda under planens giltighetstid

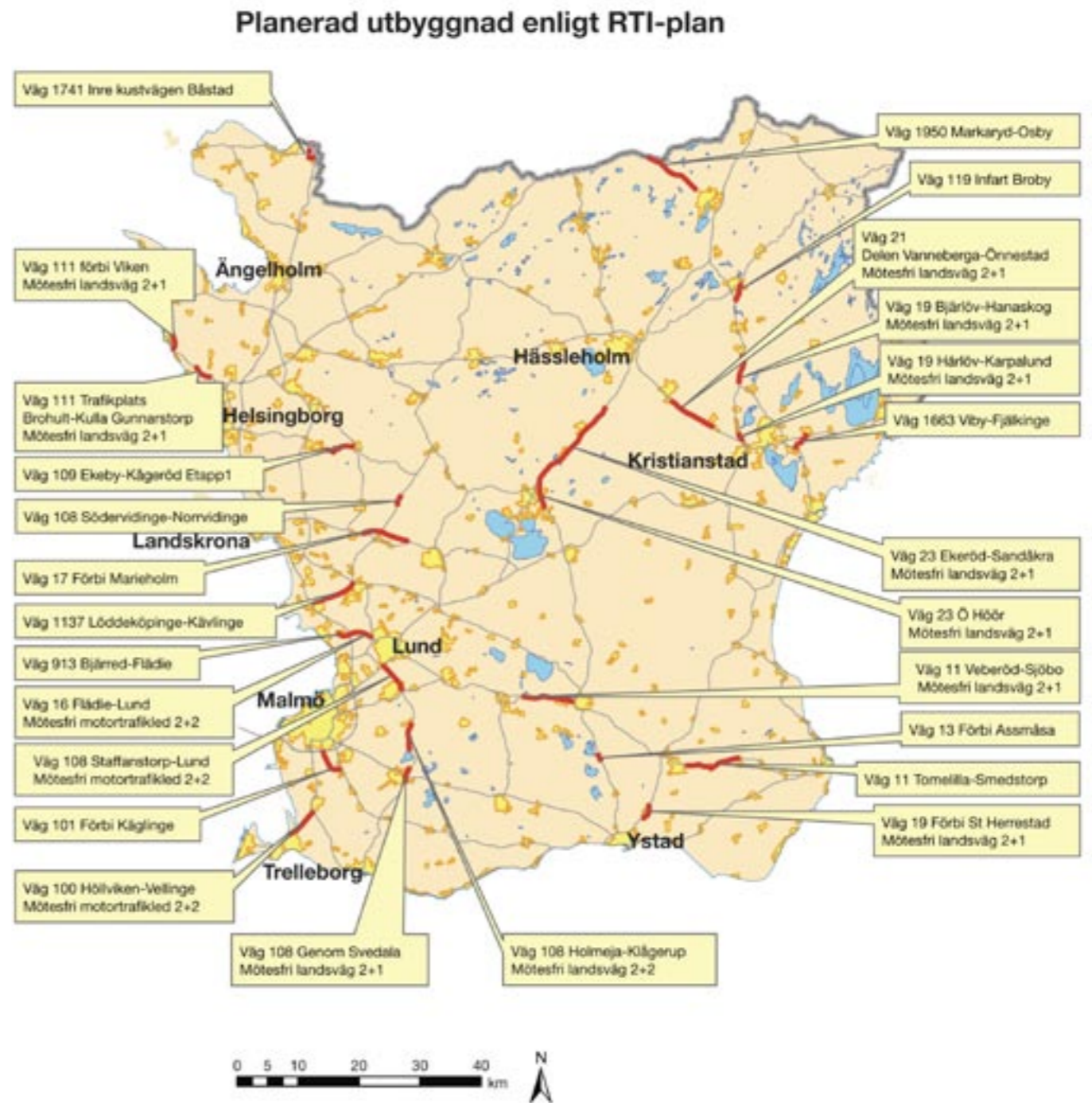
- redovisning av åtgärdernas beräknade kostnader
- redovisning av beräknade årliga bidrag för olika ändamål
- en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen

Underlaget som lämnas från de olika parterna avseer gällande nationella planeringsföresättningar och anger inriktningsmål för trafiken, samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Därutöver lämnar Vägverket förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras samt lämnar en redovisning av objektens beräknade kostnader.

Följande objekt ingår i den regionala planen som sträcker sig över åren 2004–2015 (se kartan *Planerad utbyggnad enligt RTI-plan*). Fler än de som redovisas nedan finns med i planen men är redan byggda. För närmare information om planeringsläge och förväntad utbyggnadstidpunkt hänvisas till Vägverket Region Skåne tel: 0771-119119.

MLV – mötesfri landsväg  
MML – mötesfri motortrafiked  
tpl – trafikplats

Vägnr	Delsträcka	Åtgärd
11	Veberöd – Sjöbo etapp vid Vomb	MLV 2+1
11	Veberöd – Sjöbo återstående del	MLV 2+1
11	Tomelilla – Smedstorp	9 m
13	Förbi Assmåsa	9 m
16	Flädie – Lund	MML 2+2
17	Förbi Marieholm	9 m
19	Förbi Stora Herrestad	MLV 2+1
19	Bjälöv – Hanaskog	MLV 2+1
19	Härlöv – Karpalund	MLV 2+1
21	Hässleholm – Kristianstad, del Vanneberga – Önnestad	MLV 2+1
23	Ö Höör	MLV 2+1



Vägnr	Delsträcka	Åtgärd
23	Ekeröd – Sandåkra	MLV 2+1
100	Höllviken – Vellinge	MML 2+2
101	Förbi Käglinge	9m
108	Holmeja – Klågerup	MLV 2+2
108	Genom Svedala	MLV 2+1
108	Staffanstorps – Lund	MML 2+2
108	Södervidinge – Norrvidinge	9 m
109	Ekeby – Kågeröd etapp 1	9 m
111	Förbi Viken	MLV 2+1
111	Trafikplats Brohult – Kulla Gunnarstorp	MLV 2+1
119	Infart Broby	9m
913	Bjärred – Flädie	9m
1137	Löddeköpinge – Kävlinge	9m
1663	Viby – Fjälkinge	9m
1741	Inre Kustvägen Båstad	9m
1950	Markaryd – Osby	9m

### Övrigt

I RTI-planen finns därutöver medel avsatta för bl a riktade trafiksäkerhetsåtgärder (mitträcken, korsningsombyggnad, säkrare sidområden), åtgärder i mindre tätorter, utbyggnad av cykelvägar, buss-hållplatser och rastplatser samt för bidrag till kommuner (trafiksäkerhets- och miljöåtgärder) och trafikhuvudman (kollektivtrafikanläggningar). Denna typ av åtgärder konkretiseras närmare i samband med den årliga verksamhetsplaneringen.

### Litteraturtips

Region Skåne (2003): *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004–2015*. Planen finns att hämta på Region Skånes hemsida [www.skane.se](http://www.skane.se).

### Övriga objekt

Utöver de utbyggnader som ingår i de nationella och regionala planerna för perioden 2004–2015 pågår planering i olika stadier för utbyggnader som kan vara aktuella i ett lite längre perspektiv. För en fullständig och uppdaterad lista över dessa objekt hänvisas till Vägverket Region Skåne tel: 0771-119119.

Bland övriga objekt kan särskilt nämnas följande fyra utbyggnadsetapper på väg E22, vilka lyftes ut ur den nationella planen i samband med regeringens satsningar kring Trollhättan:

- Ombyggnad av trafikplats Lund Södra
- Utbyggnad av trafikplats Råby
- Utbyggnad av förbifart Fogdarp
- Utbyggnad av förbifart Linderöd
- Utbyggnad delen Sätaröd – Vä i ny sträckning

För dessa objekt kommer planeringsaktiviteter att ske i den utsträckning som krävs för att ha erforderlig beredskap för att genomföra objekten vid en kommande revidering av den nationella planen.

Vad avser utbyggnad av trafikplats Råby, har regeringen i särskilt beslut påtalat att Vägverket för den statliga delen skall reservera ett ekonomiskt utrymme från de särskilda medel som avsatts i den nationella planen för perioden 2004–2015 för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder samt att genom avtal med övriga intressenter säkerställa att utbyggnaden finansieras med såväl statliga som kommunala medel.

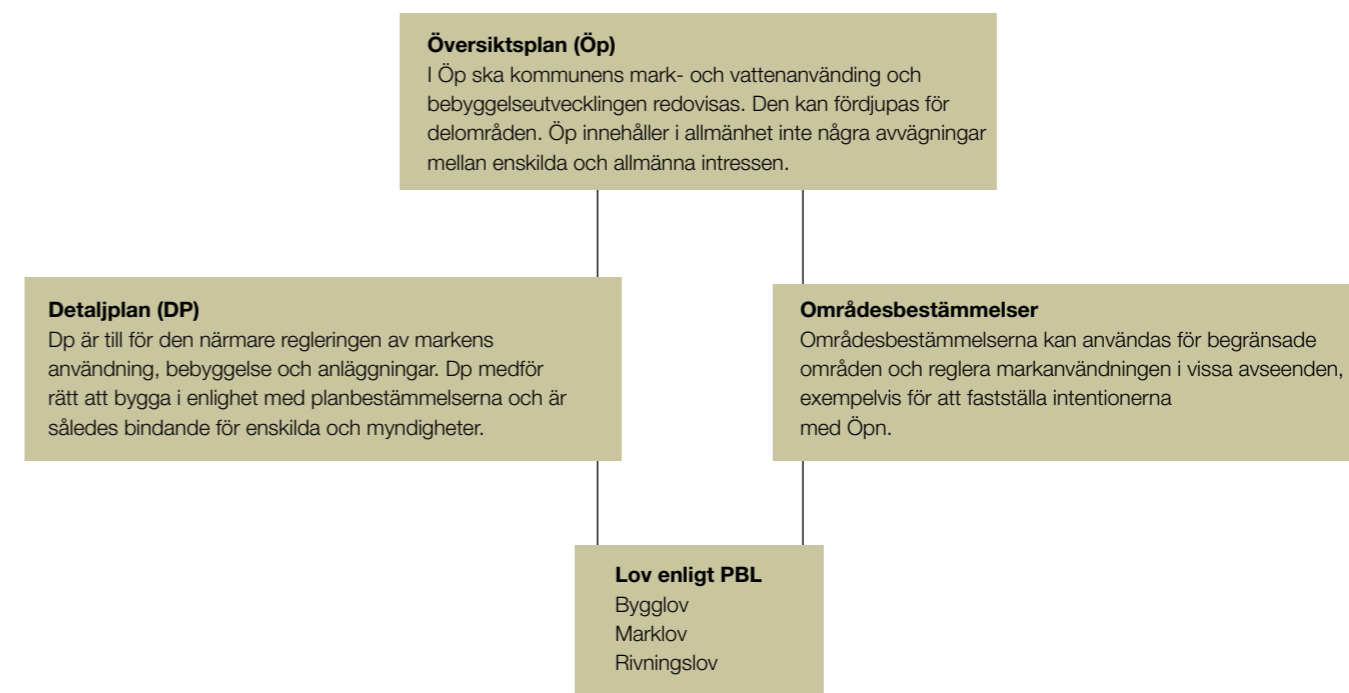
### Fysisk planering med koppling till VägL, PBL och MB

Den fysiska vägplaneringen består av flera planeringskedan med olika detaljeringsgrad. Syftet är att den bästa lösningen på problemet till slut ska utkristalliseras. I början av vägplaneringsprocessen görs övergripande utredningar och ju längre

processen pågår desto mer detaljerade blir de. De olika delarna i vägplaneringsprocessen kan jämföras med den kommunala markanvändningsplaneringen. I förstudien och vägutredningen tas stor hänsyn till allmänna intressen och kan jämföras

med kommunens översiktsplan. I arbetsplanen och bygghandlingen tas större hänsyn till de enskilda intressena och den delen av vägplaneringsprocessen kan jämföras med kommunens detaljplan och bygglovgivning.

### De olika stegen i den kommunala markanvändningsplaneringen:



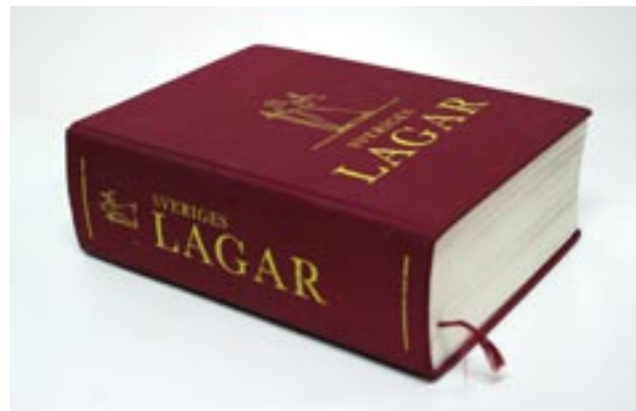
### De olika stegen i vägplaneringsprocessen:

Förstudie	Vägutredning	Arbetsplan	Bygghandling
<b>OM</b> vägen skall byggas?	<b>VAR</b> vägen skall byggas?	<b>HUR</b> vägen skall byggas?	<b>NÄR</b> vägen skall byggas
Visar förutsättningarna för fortsatt arbete. Allmänna synpunkter är viktigare än enskilda. Miljöbedömning sker. Samråd hålls tidigt med berörda.	Underlag för val av vägkorridor och standard på vägen. Allmänna synpunkter är viktigare än enskilda. Miljökonsekvensbeskrivning görs.	Underlag för markåtkomst och fastställelseprövning. Redovisning av bland annat vägområde, vägbredd och korsningsutförande. Miljökonsekvensbeskrivning görs.	Utgör underlag för byggprocessen

## Lagar och riktlinjer

Planering av mark- och vattenområden regleras framförallt i Plan- och Bygglagen och Miljöbalken med en övergripande målsättning om en hållbar utveckling. I den portalparagrafen i PBL anges att bestämmelserna i lagen syftar till att "främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer".

I PBL anges även att all planläggning ska ske "med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar".



I 2 kap PBL tydliggörs planläggningens primära och långsiktiga syfte. För Vägverkets del ger lagstiftningen ett stöd för diskussioner med kommunerna i deras planläggning om hur ett miljöanpassat transportbehov ska kunna nås, hur transporter ska minska m m. I 4 kap anges att översiktsplanen ska redovisa allmänna intressen enligt PBL samt de miljö- och riks faktorer som kommunen anser bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Områden av riksintresse ska särskilt anges. Kommunerna behöver i sin planläggning bl a känna till de miljöförhållanden som

råder utmed de statliga vägarna. Vidare anges i PBL att kommunerna ska samråda med t ex statliga myndigheter som Vägverket vid upprättande av en översiktsplan. Vägverket kan bl a genom detta underlagsmaterial tillhandahålla information om statliga vägar av riksintressen, framhålla lämpligheten att utföra konsekvensbeskrivningar för trafiken, redovisa sektorsfrågor som bör beaktas samt föreslå miljö- och riskfaktorer som är lämpliga att redovisa i den kommunala planeringen m m.

Vid utarbetande av detaljplan och områdesbestämmelser håller kommunen samråd med de aktörer som berörs. Vägverket ges här en möjlighet att samråda om de har ett "väsentligt intresse" av planen, vilket vi alltid kan sägas ha när Vägverket är väghållare eller när en plan berör Vägverkets sektorsansvar. Detta berör även de fall då Vägverkets intressen på en enskild plats bör beaktas i de kommunala planerna.

I Miljöbalkens portalparagraf anges att syftet med bestämmelserna i balken är att främja en långsiktig hållbar utveckling. Miljöbalken omfattar alla verksamheter eller åtgärder som påverkar människors hälsa eller miljö, däribland transportsektorn. I kap 3–4 återfinns Miljöbalkens hushållningsbestämmelser som bl a ska tillämpas vid större infrastrukturanläggningar. Dessa kan ses som ett planeringsinstrument som beskriver förutsättningarna för hur mark- och vattenområden bör utnyttjas. I 4 kap MB anges vad som är ett riksintresse, att dessa ska skyddas och att de inte får utsättas för påtaglig skada m m.

## Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet. Den lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel, men har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning med resurser och minskning av vägtransportssystemets nega-

tiva effekter. Fyrstegsprincipen ska tillämpas i alla Vägverkets åtgärdsanalyser inom planering, projektering och sektorsarbete.

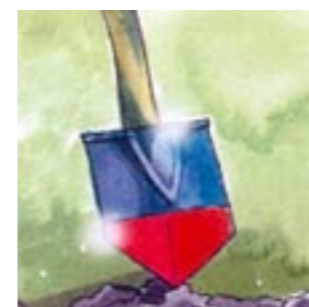
Fyrstegsprincipen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt. En grundtanke är att åtgärder utanför vägtransportssystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed behovet av åtgärder inom vägtransportssystemet. Först handlar det om att pröva lösningar utanför och därefter åtgärder inom vägtransportssystemet enligt fyra steg:



1. Påverka transportbehov och transportsätt



2. Effektivare utnyttjande av vägnätet



3. Begränsade ombyggnadsåtgärder



4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

# MYNDIGHETSUTÖVNING

Myndighetsutövning innebär att utfärda föreskrifter och regelverk samt att tillämpa dem. Regler och föreskrifter som bl a rör kommunernas planering är byggnadsfritt avstånd, anslutning till allmän väg, regler om reklamskyltar och vägvisning. I myndighetsutövning ingår även att ta fram och tillämpa regler för fordon, körkort, yrkestrafik m m.

Precis som för övriga verksamheter inom Vägverket ska myndighetsutövningen bedrivas i en riktning mot de transportpolitiska målen. Myndighetsutövningens bidrag i arbetet mot målen är påverkan på hur det befintliga vägnätet nyttjas. För att nyttjandet ska bli effektivt är det viktigt att bebyggelse, verksamheter eller andra anläggningar vid eller i anslutning till befintliga eller planerade vägar utformas så att:

- hänsyn tas till behovet av skydd mot trafikolyckor.
- hänsyn tas till behovet av skydd mot miljöstörningar.
- områden kan kollektivtrafikförsörjas på ett effektivt sätt.
- vägens avsedda funktion kan upprätthållas.
- drift och underhåll av vägen kan ske på ett rationellt sätt.
- planerade vägar kan lokaliseras och byggas på ett tekniskt och ekonomiskt försvarbart sätt som svarar mot vägens funktion.

Punkterna ovan kan kännas nästan självklara men kring en väg finns det flera intressenter med många olika förväntningar. Det finns väghållaren som vill att vägen ska utnyttjas effektivt, företag som vill etablera sig i "skyltlägen", exploatörer som vill anlägga nya byggnader, boenden m fl. Kommunen kan i dessa lägen ha flera olika roller, exempelvis som väghållare, bygglovsgivare och som exploatör.

Om detaljplan saknas bör kontakt alltid tas med Vägverket innan bygglov beviljas, om detta kan inverka på vägens bestånd, drift eller brukande.

## Litteraturtips

Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län (2004): *Vägars närområde – En planeringsinriktning för markanvändning*, VV Publikation 2004:168, Lst Rapport 2004:22.

## Byggnad intill allmän väg

Intill allmänna vägar skall det så långt det är möjligt inte finnas byggnader eller andra anordningar som kan äventyra säkerheten för trafiken på vägen eller för människor som vistas intill denna.

Enligt Väglagen 47§ får inte utan Länsstyrelsen tillstånd uppföras byggnader eller andra anordningar inom ett avstånd av 12 meter från vägområdesgräns. För de större vägarna har detta avstånd utökats till 30 eller 50 meter (se kartan *Utökad byggnadsfritt avstånd, nästa sida*). Tillstånd krävs inte inom detaljplanelagt område och inte heller för åtgärder som är bygglovpliktiga.

Väghållningsmyndighet bör dock alltid ges tillfälle att yttra sig i bygglovshantering som kan komma att medföra konsekvenser för vägnätet, t.ex. anslutningsfrågor.

## Bygglov

Väglagens bestämmelser om byggnadsfritt avstånd m m gäller inte för bygglovpliktiga objekt. Kommunen förutsätts istället ta tillvara det allmänna intresset vid handläggning av bygglov för byggnader och andra anläggningar intill ett vägområde. I närheten av ett vägområde för statlig väg ska Vägverket betraktas som sakägare enligt PBL 8 kap 22§ och ges tillfälle att avge yttrande över ansökan om bygglov. Kommunen inhämtar då Vägverkets yttrande i bygglovsskedet eller i förekommande fall redan då förhandsbesked sökes. Detta är av stor vikt för den sökande i de fall man också är beroende av väghållningsmyndighetens till-

stånd, exempelvis för utfart till allmän väg. I följande fall bör väghållningsmyndigheten ges tillfälle att yttra sig:

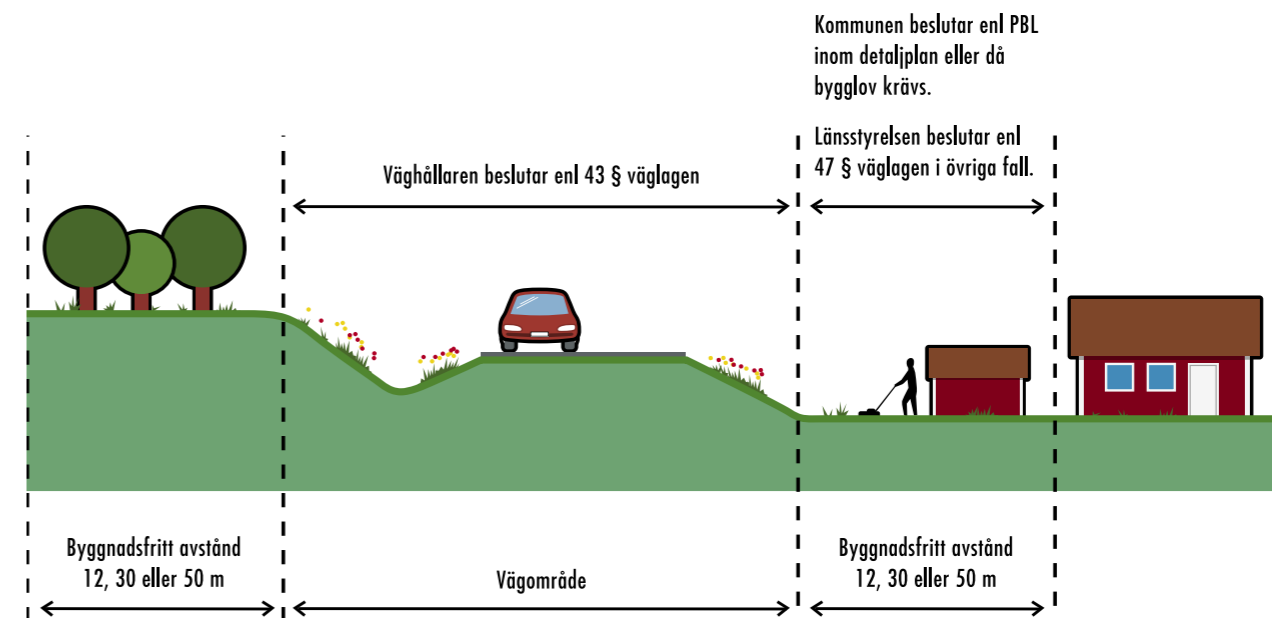
- om platsen för byggnaden ligger närmare statlig väg än vad som anges för byggnadsfritt avstånd i Väglagen, dvs 12, 30 resp. 50 meter.
- om nybyggnationen sannolikt kommer att behöva ny eller ändrad utfart till statlig väg.
- om den nya bebyggelsen kan bli utsatt för bullerstörning från trafiken på statlig väg.
- om ansökan gäller reklamplanering som har trafikanterna på statlig väg som målgrupp.
- om master eller torn planeras närmare statlig väg än ett avstånd motsvarande anläggningens höjd eller om serviceväg kan behöva anslutas till statlig väg.
- om ansökan gäller marklov intill ett vägområde.
- om kommunen i annat fall önskar samråda med Vägverket.

## Anslutning till allmän väg

Enskild väg får enligt Väglagen 39§ inte anslutas till allmän väg utan tillstånd. Det är väghållningsmyndigheten som utfärdar tillståndet, oftast Vägverket men ibland kommunen. Enligt samma lagparagraf får befintlig anslutning inte heller förändras utan tillstånd. Väghållande myndighets beslut enligt 39§ väglagen kan överklagas hos Länsstyrelsen enligt 73§ väglagen. Är den enskilda vägen redovisad i formell detaljplan eller områdesbestämelse krävs dock inget tillstånd från Väglagen.

## Nya anslutningar

För att på ett enkelt sätt visa hur Vägverket bedömer möjlighet för tillstånd till anslutning har en illustrativ karta tagits fram (se kartan *Riktlinjer för anslutning till allmän väg, nästa sida*). Kartan redovisar fyra nivåer och bygger på vägnätets funktion, trafikbelastning, hastighet samt fysisk standard. Varje tillståndsprövning sker dock från fall till fall och kartan är endast avsedd som en fingervisning för möjligheter till ett eventuellt tillstånd.



Olika lagars tillämpningsområden

### Utökad byggnadsfritt avstånd



#### Teckenförklaring

— 50 meter

— 30 meter

Övriga vägar 12 meter



Copyright Lantmäterverket. Ärende nr M2004/5067

### Riktlinjer för anslutning till allmän väg



#### Teckenförklaring

— Tillstånd lämnas som regel inte

— Tillstånd kan medges i undantagsfall om säkerhets- och framkomlighetskraven uppfylls

— Tillstånd kan medges om säkerhets- och framkomlighetskraven uppfylls

Övriga vägar:

Tillstånd medges som regel om erforderliga säkerhets- och framkomlighetskrav uppfylls



Copyright Lantmäterverket. Ärende nr M2004/5067

### Utformning

Anslutningen skall som regel utformas enligt anvisningar i VGU (se avsnitt 4.6.).

Den geometriska utformningen preciseras i beslutet, liksom eventuella krav på avvattningsbeläggning, siktröjning mm. Arbetet skall alltid utföras i samråd med VSK:s entreprenörer, vilket anges i beslutet.

För god trafiksäkerhet ska enligt VGU fri sikt finnas längs primärvägen från en punkt 5 m in på sekundärvägen. Vid mindre utfarter med liten trafik, t.ex. tomtutfarter bör en något lägre siktstandard dock kunna accepteras. Siktsträckorna längs vägen är desamma, men kan mätas från en punkt närmre vägen. (3 meter istället för 5).

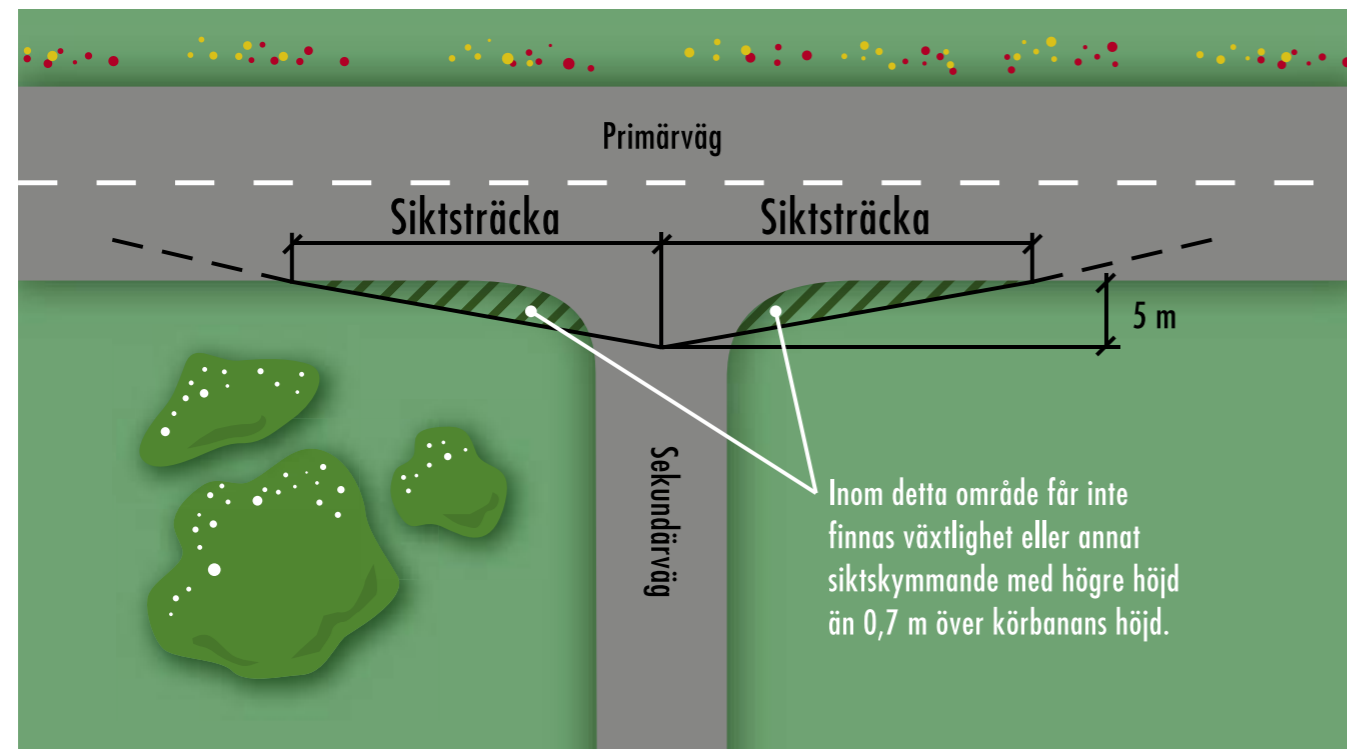
För att uppnå god trafiksäkerhetsstandard vid väjningsplikt behövs enligt Vägverkets dokument "Vägars och gators utformning, VGU" (Publikation 2004:80) följande siktsträckor åt båda håll:

Tillåten hastighet	Siktsträcka
50 km/h	= 110 m
70 km/h	= 170 m
90 km/h	= 240m
110 km/h	= 320 m

### Golfbana intill allmän väg

Golfbanor kan innebära trafiksäkerhetsrisker om de lokaliseras intill allmän väg. Vägverket har därför viss krav på lokalisering och skyddsåtgärder:

- Slagriktning minst 30° från väg
- Skyddsavstånd – ingen del av golfbanan inom det byggnadsfria avståndet (mellan 12–50 m från vägområdet).
- Undvika lokalisering på båda sidor av allmän väg (då detta kräver gångpassage över vägen).



Fri sikt i korsning

För att ge underlag till planering av golfbanor har Vägverket givit ut en publikation Rekommendationer för anläggande av golfbanor intill allmän väg, Publikation 2003:73. Publikationen finns att hämta på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).



### Master intill allmän väg

Master ska i normalfallet inte uppföras inom område som behövs för vägändamål. Masten bör inte heller placeras på mark som kan behövas för om- och tillbyggnad av väg, exempelvis ombyggt trafikplats och pendelparkering.

Nya master som placeras inom vägområde eller område som omfattas av arbetsplan kräver tillstånd enligt väglagen 43§, 45§ och/eller 48§.

#### Mastens lokalisering i landskapet

Ur landskapsbildssynpunkt och ur trafikantperspektiv bör mastens placering i möjligaste mån anpassas till omgivande landskap och bebyggelse. Gestaltningsprogram eller rekommendationer för hur vägens närområde ska bevaras och utvecklas har under senare år tagits fram för ett flertal vägar. I ett sådant program kan det finnas utpekade särskilda områden i landskapet där det är viktigt att utblickar bevaras. Intentionerna i gestaltningsprogram eller liknande bör följas vid bedömningen av mobilmaster.

### Avstånd till vägområde

Master kan utgöra en fara för trafiksäkerheten om de placeras alltför nära en väg. För att minimera riskerna bör master:

- I normalfall placeras på minst en masts höjds avstånd från vägen.
- I speciella fall placeras på minst 2/3 masts höjds avstånd då fallriktningen samtidigt inte är vinkelrät mot vägen.

### Utförande

Masten bör vara diskret utformad för att inte ta trafikanternas uppmärksamhet i anspråk. Reklamskyltar på mast eller teknisk bod ska inte förekomma.

Vägverket ser gärna att samordning sker mellan aktörerna för att minska antalet mobilmaster i landskapet.

### Litteraturtips

Vägverket (2001): *Vägverkets rekommendationer avseende placering av mobilmaster intill vägar*, Publikation 2001:110.

### Vindkraftverk intill allmän väg

Vindkraftverk prövas dels enligt plan- och bygglagen (PBL), dels enligt miljöbalken (MB). Bygglov krävs för att uppföra vindkraftverk. Dessutom krävs antingen Länsstyrelsens tillstånd eller anmälan till kommunen. Skälen till att åtgärderna bl.a. är lovpliktiga är huvudsakligen att vindkraftverk utgör framträdande inslag i landskapsbilden. Ett annat skäl är säkerhetsaspekter, vilket förklarar varför Försvarsmakten och Luftfartsverket medverkar i hanteringen av ärenden av detta slag.

Vid prövning av nya vindkraftsanläggningar bör Boverkets handbok "Planering och prövning av vindkraftsanläggningar" (januari 2003) följas:



Foto: Gerl-Inge Schönlin

- Vindkraftverk bör samlas i mindre grupper.
- Vid placering av grupper av vindkraftverk bör stor hänsyn tas till landskapets och bebyggelsens karaktär.
- Vindkraftverk ska placeras och utformas på ett från trafiksäkerhetssynpunkt acceptabelt sätt.
- Kommunerna bör i sin planering tydliggöra att avståndet till vägområdet ska vara minst vindkraftverkets totalhöjd, dock minst 50 m.
- Reklam på vindkraftverk ska inte medges.

## Skyltar

Skyltar kan indelas i två huvudgrupper, vägmärken (som finns angivna i vägmärkesförordningen) respektive reklamskyltar eller andra skyltanordningar. Vägmärken är till för att på olika sätt informera trafikanterna under färd och därför är det viktigt att de inte utsätts för störande konkurrens av andra anordningar, som exempelvis reklamskyltar.

Viss reklam kan i begränsad omfattning medges, men den måste då innehålla för trafikanten relevant information. I trafikmiljöer med mycket trafik och högt tempo krävs stor uppmärksamhet för att kunna framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

I sådana miljöer måste stor restriktivitet mot reklam tillämpas.

Natur- och kulturlandskapet har så stort värde att det i allt väsentligt bör hållas fritt från reklamordningar. Även mycket väl utformade skyltar kan upplevas som störande och förfulande om de placeras i dessa områden.

Användning av vägmärken regleras i Vägmärkesförordningen (VMF). För reklamskylt eller annan skyltanordning som inte finns angiven i VMF krävs tillstånd enligt plan- och bygglagen (PBL), väglagen (VägL) och/eller lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (LGS). Se bilden nedan.

Målsättning för skyltning:

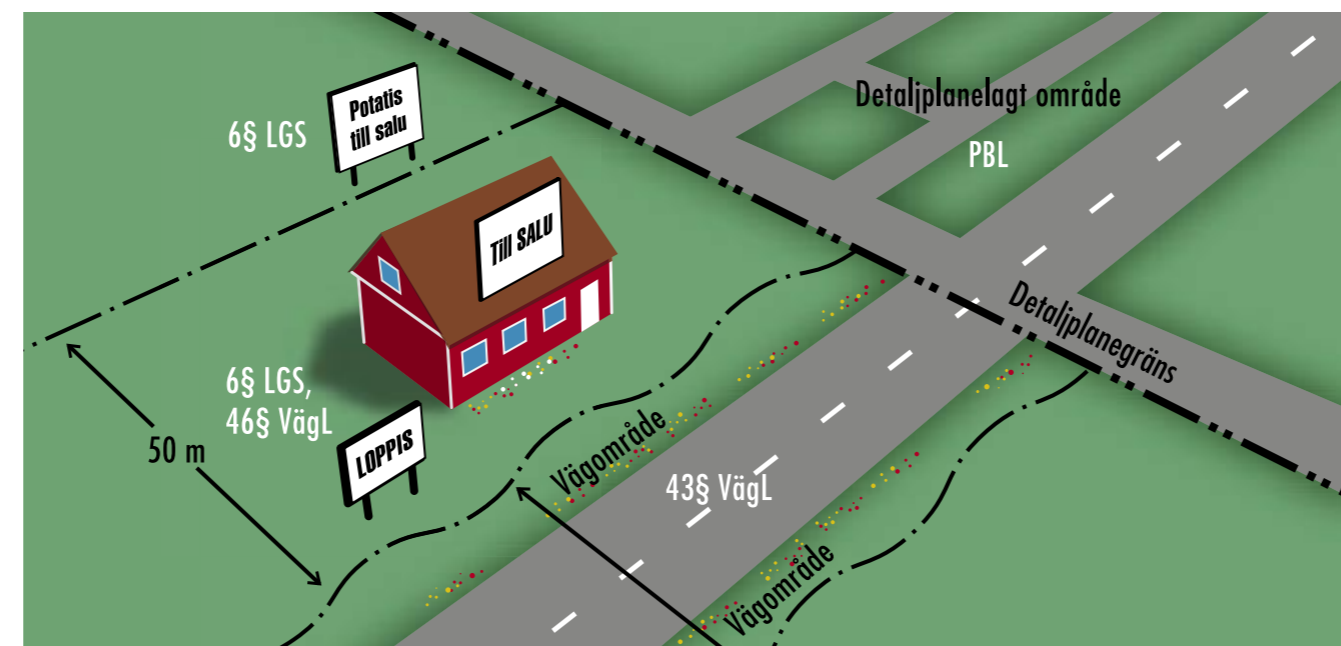
- Skyltning ska ge trafikanterna bra och relevant information.
- Reklam ska placeras och utformas på ett från trafiksäkerhetssynpunkt acceptabelt sätt.
- Antal reklamskyltar och andra reklamordningar ska minimeras.

Rekommendationer för skyltning:

- Skyltar ska placeras så att de inte utgör en påkörningsrisk eller skymmer sikten för trafikanterna.
- Skyltar ska placeras så att de inte stör bevarandevärda utblickar och vyer eller verkar förfulande i natur- och kulturlandskapet.
- I samråd med väghållaren kan kommunerna vid behov utarbeta riktlinjer beträffande skyltning utanför planlagt område.
- Regler kan införas i detaljplaner beträffande storlek, placering och utformning av skyltar på fristående pelare.

Beträffande reklamskyltar och andra reklamordningar rekommenderas vidare att:

- de normalt placeras på byggnadsfasad och anpassas till denna samt att budskapet på skylten har en tydlig koppling till i byggnaden pågående verksamhet.
- de utformas på ett stilrent sätt med enkel och tydligt läsbar information.



Olika lagars tillämpning gällande skyltning

- glasfronter eller annat material som kan förorsaka bländning undviks.
- bildväxlande skyltar och skyltar med rullande text inte tillåts.
- flaggor och flaggspel anpassas till omgivningen samt lokaliseras och utformas på sådant sätt att de inte medför fara för trafikanterna.



Foto: Inge Borjesson

## Litteraturtips

Vägverket (2003): *Vägvisning till inrättningar och serviceanläggningar samt reklam, anslag och information*, Publikation 2003:19.

Vägverket (2003): *Vägvisning till turistiskt intressanta mål*, Publikation 2003:20.

Vägverket (2002): *Handbok vägmärken*, Publikation 2002:160.

## Ledningar inom vägområde

Det är ofta samhällsekonomiskt lönsamt att utnyttja marken i vägområdet till att förlägga ledningar. Detta måste naturligtvis i så fall ske under sådana former att drift och underhåll av vägen inte fördröjas, att skador på vägkonstruktionen inte uppstår eller att fara eller hinder för trafiken inte vållas på grund av ledningen eller dess kringutrustning eller vid tillsyn eller underhåll av dessa. Enligt väglagen måste ledningsägaren söka tillstånd hos väghållningsmyndigheten innan man drar fram ny ledning eller utför arbete på befintlig ledning i vägområdet. Nyanläggning av luftledningar i stolplinjer nära vägen tillåts inte heller av trafiksäkerhetsskäl. Utbyte av stolpar tillåts i begränsad omfattning, men på sikt bör sådana ledningar istället förläggas i marken eller flyttas så långt från vägen att påkörningsrisk inte föreligger.

### Litteraturtips

Vägverket (2000): *Ledningsarbeten inom väg- och gatuområde*, Publikation 2000:84.

## Statsbidrag

### Statsbidrag till miljö, trafiksäkerhet och kollektivtrafikåtgärder

Vägverket ger statsbidrag till:

- Kommuner för åtgärder på det kommunala vägnätet i syfte att förbättra trafiksäkerhet och miljö.
- Trafikhuvudmän för investeringar i anläggningar för regional kollektivtrafik och åtgärder för ökad tillgänglighet i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och öka dess tillgänglighet.

Bidragen för trafiksäkerhet lämnas i första hand till åtgärder som syftar till att minska antalet dödade och svårt skadade samt att förbättra för de oskyddade trafikanterna. Bidragen för miljö lämnas till åtgärder för att minska miljöbelastningen. Kollektivbidrag lämnas för att påskynda den anpassning av kollektivtrafiken som krävs för att funktionshindrade ska ha möjlighet att använda transportsystemet. Förväntade effekter av genomförda åtgärder redovisas gentemot de 6 transportpolitiska delmålen

Bidrag ges i normalfallet för 50% av åtgärds-kostnaden. I vissa fall kan dock bidrag ges för 75% av åtgärds-kostnaden, exempelvis då en åtgärd ligger i en kommun men nyttan av åtgärden till stor del tillfaller någon annan kommun.

### Statsbidrag till enskilda vägar

Vägverket lämnar statsbidrag till enskilda vägar om de uppfyller vissa kriterier.

### Kriterier för bidrag till enskilda vägar

Väg kategori	Funktion	Högsta bidragsandel
A	Väg för fast boende inom landsbygdsområde (om det finns en permanentbostad vid ändpunkten och sträckan > 1 km)	70%
B	Väg för fast boende inom bebyggelseområde och där vägen inte har funktionen enbart som lokalväg.	40%
C	Genomfartsväg för andra än boende utmed vägen och som till övervägande del alstrar trafiken samt ÅDT (Årsdygnstrafik) > 25	80%
D	Väg för det rörliga friluftslivet och som inte är av kategori A samt ÅDT > 25	50%
E	Väg för > 25 fritidshus och där den fungerar som uppsamlingsväg för bebyggelsen	40%
F	Väg för näringslivet. ÅDT > 25.	70%

# SEKTORSANSVARET

I Vägverkets uppgifter ingår ett sektorsansvar för vägtransportssystemet. Sektorsansvaret innebär att Vägverket skall företräda staten i frågor som rör vägtransportssystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, effektivitet och bidrag till regional utveckling. Ansvaret gäller även väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik samt tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportssystemet. Varje år redovisar Vägverket tillståndet i vägtransportsektorn genom en så kallad "sektorsredovisning", där man visar hur vägtransportsektorn har utvecklats gentemot de transportpolitiska målen och miljömål och hur man förväntar sig att framtiden kommer att gestalta sig utifrån vad som planeras.

## Trafiksäkerhet

Riksdagen beslutade i oktober 1997 att nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet. Målet är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet.

För att uppnå etappmålet 2007 krävs att alla parter bidrar till en säkrare trafikmiljö. Här handlar det om få säkrare fordon, trafikanter och trafikmiljö. De utpekade problemområdena på beteendesidan är:

- Förbättrad nykterhet i trafiken
- Ökad bältesanvändning
- Bättre efterlevnad av gällande hastighetsgränser

När det gäller den fysiska trafikmiljön krävs det att Kommunernas trafiksäkerhetsarbete i linje med "Lugna gatan" fortsätter. Kommunernas trafiksäkerhetsarbete har givit gott resultat på senare år, mycket tack vare att man prioriterat hastighetsfrågan och åtgärdar de större gatorna där de svåra olyckorna är koncentrerade. När det gäller

de oskyddade trafikanternas problem är de koncentrerade till tätorter.

På de statliga vägarna gäller det att fortsätta arbetet med att mötesseparera huvudvägnätet. Med mötesfrihet elimineras de svåra frontalkollisionerna och en hel del av singelolyckorna får radikalt lindrigare konsekvenser. På det vägnät som inte går att bygga om inom en snar framtid hoppas vi att andra åtgärder kan förbättra trafiksäkerheten. Ett utvecklingsprojekt med "räfflor" vid mittlinjen och vid sidolinje hoppas vi skall bidra till färre singelolyckor och mötesolyckor samt bidra till sänkt hastighet. Automatisk hastighetskontroll ATK kommer också att vara ett viktigt instrument för att åstadkomma bättre efterlevnad av hastighetsgränserna.

Eftersom krockkrafterna ökar med högre hastighet, är hastigheten avgörande för överlevnaden vid en kollision. Den hastighet vi normalt överlever vid en

- Frontalkollision mellan bilar är 70 km/tim
- Sidokollision mellan bilar är 50 km/tim
- Kollision mellan bil och oskyddad trafikant är 30 km/tim

Sedan 1997 genomför Vägverket en djupstudie av alla dödsolyckor som sker i trafiken. Anledningen är dels att få mer information om olycksförlopp och skadeförlopp men också som en direkt respons på nollvisionens synsätt att en dödsolycka skall betraktas som en katastrof och ett misslyckande för vägtransportssystemet. Vägverket arbetar vidare med OLA-konceptet Detta innebär att man för en del av djupstudierna utnyttjar ett nytt angreppssätt, där att man utifrån en eller flera liknande olyckor kallar samman de systemutformare som i någon mån har ansvar för eller kan påverka uppkomsten av liknande olyckor. Beteckningen OLA kommer från ledorden "Objektiva fynd", "Lösningar på problemet" och "Avsiktsförklaringar". Med hjälp av dessa OLA-möten och de avsiktsförklaringar de

resulterar i är förhoppningen att arbetet med att förhindra framtida dödsolyckor skall intensifieras. Genom att samla olika systemutformare, där väghallaren är en och transportutföraren kan vara en annan, breddas trafiksäkerhetsarbetet.

Ett exempel på att OLA-arbetet kan ge resultat har vi sett som följd av det OLA-arbete som hade sin grund i olyckan där en berusad lastbilschaufför vänder på motorvägen och kolliderar med två bilar där totalt fem personer omkommer. Numera kan vi se att intresset för alkohol i lastbilar och bussar har ökat påtagligt. Att även rederier kan bidra till ökad nykterhet i trafiken blev också uppenbart i detta arbete.

Aktuellt material om trafiksäkerhetssituationen i Skåne finns i *Olycksboken*, som produceras varje år av Vägverket Region Skåne och där det bland annat presenteras analyser av olycksstatistiken för Skåne. Olycksboken finns endast tillgängligt digitalt på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se) under publikationer och sedan trafiksäkerhet.

## Litteraturtips

Vägverket (1998): Vägverkets trafiksäkerhetspolicy

Vägverket (2003): *Den goda resan – Förslag till Nationell plan för vägtransportssystemet 2004–2015, Underlagsrapport trafiksäkerhet*, Publikation 2003:101.

Näringsdepartementet (1999): *Elva punkter för ökad trafiksäkerhet*

*Nollvisionen* – se [www.vv.se](http://www.vv.se) under trafiksäkerhet

Aktuell statistik hittar man under [www.vv.se](http://www.vv.se) under trafiksäkerhet och sedan statistik om trafiksäkerhet.

Vägverket har initierat en rad litteraturstudier som finns publicerade på vägverkets hemsida som sammanfattar aktuell forskning.

## Kollektivtrafik

Att utveckla och skapa förutsättningar för ökad kollektivtrafik med hög kvalitet, tillgänglighet och komfort är en av grundpelarna för att nå målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Kollektivtrafiken ska vara lätt att nå och användbar för alla. Att kunna göra effektiva och bekväma anslutningsresor är viktigt för kollektivtrafikens attraktivitet och gör att resenären lättare kan kombinera olika former av resande. Bra och säkra infarts- och cykelparkeringar förstärker ytterligare dessa möjligheter.

## Trygga kollektivtrafikanläggningar

De allra flesta trafikanter upplever det som tryggt att resa med kollektivtrafiken under dagtid, oavsett färdmedel. Däremot känner sig många otrygga under kvällar och nätter. Kvinnor känner större



Foto: Yvonne Palm-Lundström

otrygghet på väg till eller från kollektivtrafiken än under själva resan. Den lokala miljöns utformning påverkar risken för överfall och brott. Alltför anonyma miljöer, mörka och svåröverblickbara utrymmen och passager samt gångvägar genom ensliga områden gör att människor känner sig mer utsatta än om de kan förflytta sig längs upplysta stråk där också andra människor rör sig.

Gång- och cykelbanan som leder till hållplatsen bör inte ha några konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och övrig trafik. För många äldre och funktionshindrade är det avståndet till kollektivtrafik snarare än fordonens standard som avgör om man åker kollektivt eller inte.

Skånetrafiken har genom skriften "Skånetrafikens Hållplatshandbok 2004" tagit fram riktlinjer för utformning av busshållplatser.

#### Vad gör Vägverket

Vägverket har, med anledning av sitt sektorsansvar för kollektivtrafik på väg, i samråd med övriga aktörer, tagit fram ett nationellt kollektivtrafikprogram. Programmet visar vad alla aktörer, var för sig och gemensamt, kan bidra med för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Att åka kollektivt istället för att ta bilen minskar trafikens miljöpåverkan. Vägverket vill stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom att:

- driva på utvecklingen och träffa överenskommelser med andra aktörer inom området. Samarbete kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Därigenom ökar möjligheten att uppnå ett miljöanpassat och säkert vägtransportssystem.
- öka möjligheterna för alla att resa genom att kollektivtrafikens tillgänglighet ökar.
- påtala vikten av att bebyggelse lokaliseras nära kollektivtrafik.

Vägverket arbetar som sektorsansvarig för en mer tillgänglig kollektivtrafik, kvalitet i hela resan, bättre information, attitydpåverkan samt forsk-

ning och utveckling. Som myndighet arbetar Vägverket med anpassning av regelverk för fordon och förare samt statsbidragsbestämmelser i takt med nya krav och behov. Vaghållarrollen innebär för Vägverket att göra mera tillgängliga och säkra bytespunkter och att genom framkomlighetsåtgärder minska restiden för resenärerna.

Vägverket, Region Skåne har i samarbete med Skånetrafiken tagit fram ett regionalt program som redovisar hur och på vilka sätt Vägverket kan bidra till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Programmet gäller för åren 2000–2005. Vägverket Region Skåne har som övergripande mål att i samverkan och på egen hand stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

#### Litteraturtips

Skånetrafiken (2004): *Skånetrafikens Hållplatshandbok 2004*.

Vägverket (1998): *Nationellt kollektivtrafikprogram*, Publikation 1998:37.

Vägverket Region Skåne (2000): *Regionalt kollektivtrafikprogram*, Publikation VSK 2000:05B

### Cykel

#### Nationellt cykelprogram

Nationellt är följande två dokument vägledande för Vägverkets hanterande av cykelfrågor:

*Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik* samt *Mer cykeltrafik på säkrare vägar*

Cykelstrategin pekar ut två övergripande mål:

- cykeltrafiken ska bli säkrare
- cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

För att nå målen krävs satsningar på cykeltrafiken i kombination med en medveten samhällsplanering.

Den nationella strategin finns på Vägverkets hemsida under [www.vv.se](http://www.vv.se).



Foto: Yvonne Palm-Lundström

#### Regionalt program för Skåne

##### 1. Strategiskt program för cykeltrafik

Programmets intentioner är att arbeta efter de riktlinjer och mål som framkom i den nationella cykelstrategin som färdigställdes våren 2000. Se ovan.

Det strategiska programmet är först och främst ett dokument för Vägverket Region Skånes hantering och ställningstagande i viktiga frågor som rör cykeltrafiken. Syftet med programmet är att klargöra inriktning och mål med cykeltrafiken och genom detta bidra till ett ökat och säkert cyklande i Skåne.

Ett förslag till en handlingsplan redovisas i programmet. Den utgör på inget sätt en fullständig lista men pekar ut olika förbättringsmöjligheter för cykeltrafiken.

Det strategiska programmet finns på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).

##### 2. Cykelledsplan för Skåne

Planen redovisar angelägna cykelvägar för utbyggnad under perioden 2002–2011. Kostnaden uppgår till ca 400 miljoner kronor och kostnadsnivån motsvarar ungefärligt den verkliga cykelvägsutbyggnaden de gångna åren, inriktningen enligt gällande 10-årsplan samt en ökning av anslagsnivån i linje med vårt strategiska program för cykeltrafik. Vi utgår även ifrån att kommunerna bidrar med delar

till utbyggnadskostnaden – vilket varit fallet de senaste åren.

Cykelledsplanen ska uppdateras vart fjärde år och revidering pågår i år, 2005, för att ta fram en ny plan som gäller 2006–2015. Genomförda objekt redovisas, eventuellt inaktuella objekt plockas bort och nya angelägna objekt diskuteras och prioriteras tillsammans med respektive kommun.

Nu gällande cykelledsplan: Cykelledsplan Skåne 2002–2011 (Publikationsnr: VSK 2001:11) finns på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se).

### Barn och unga

Kundgruppen Barn och unga omfattar åldrarna 0–18 år, vilka utgör ca 23 procent av Skånes befolkning. Att utveckla transportsystemet efter barns och ungas behov handlar bl. a om att samhället ska bli tillgängligt för barn, dvs. att barn och unga kan ta sig fram säkert och tryggt på egen hand i samhället utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna. Utformningen av den fysiska miljön har en avgörande betydelse för barnens hälsa och välbefinnande. Barn utvecklas genom att tillsammans med andra barn få leka och utforska närmiljön. De är viktigt att se barns utemiljö som en utvecklingsmiljö. Att genom samverkan mellan myndigheter, kommuner och organisationer skapa god tillgänglighet, miljö och säkerhet för barn är allas vårt ansvar och vår uppgift. Barn utsätts dagligen för skade- och hälsorisker i trafiken.

Enligt FN:s konvention om barns rättigheter (Barnkonventionen) ska barnets bästa alltid beaktas i beslutsfattandet. Beslutande myndigheter bör ha försäkrat sig om att detta har kommit med i avvägningen och redovisats i beslutsprocessen. Enligt prop. 2003/04:47, strategi för att förverkliga barnkonventionen i Sverige, ska barns rättigheter som samhällsmedborgare stärkas. Propositionen framhåller att barnets bästa ska beaktas inom

samhälls- och trafikplaneringen även där beslutsfattandet inte handlar om enskilda ärenden. Barns och ungdomars inflytande i samhälls- och trafikplaneringen ska utvecklas.

#### Vägverkets inriktning för barnfrågor

Vägverket har antagit en policy för barnfrågor. Denna lägger grunden för hur Vägverket inom sitt ansvarsområde medverkar till att uppfylla kraven i FN:s konvention om barnets rättigheter. Syftet är att barn på samma villkor som andra samhällsmedlemmar utifrån sina behov och förutsättningar skall tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela vägtransportssystemet. Med barn avses personer 0 till 18 år.

Barn och unga är en av Vägverket utpekad kundgrupp och med FN:s barnkonvention och Vägverkets policy som utgångspunkt har ett kundgruppsdokument för barn och unga tagits fram. Dokumentet innehåller utpekade åtgärder som ska öka barnperspektivet inom Vägverkets alla verksamhetsområden.

Följande strategiska mål och strategier gäller för Vägverkets arbete med Barn och unga.

- Antalet barn som dödas eller skadas svårt i trafiken ska halveras till år 2007.
- Barns tillgänglighet till skola och fritidsanläggningar ska öka.
- Buller och avgaser i barns närmiljö ska reduceras.
- Barns delaktighet och inflytande i trafik-, miljö- och samhällsplaneringen ska öka.
- Kunskap om barn i vägtransportssystemet ska öka.

#### Barnperspektiv

Säkra och trygga miljöer för barn medför möjlighet att gå eller cykla till sina målpunkter i stället för att alltid åka bil korta sträckor. Detta medför också bättre hälsa för barnen, vilket ger stora samhällsvinster. Barn är skyldiga att gå i skolan

och de ska ha rätten att ta sig till denna utan risk för liv och hälsa. Kommunerna är enligt skollagens 4 kap 6§ (1985:1100) skyldiga att vid utformning av grundskolans verksamhet beakta vad som är ändamålsenligt för eleverna ur kommunikationssynpunkt.

Ett transportsamhälle som är attraktivt för barnen kännetecknas bl.a. av:

- att barn får möjlighet att säkert och tryggt kan utforska och röra sig fritt i sin närmiljö tillsammans med andra barn och vuxna.
- Att vägen till skolan är gen, säker och trygg så att barn inte tvingas gå omvägar t.ex. på grund av hårt trafikerade gator.
- trafiksäkra miljöer som möjliggör att barnen på egen hand kan röra sig fritt mellan bostad, skola, och fritidsaktiviteter är av stor betydelse för barns och ungas lärande och utveckling.
- att det inte finns barriärer som innebär stora risker eller hindrar barnen att gå eller cykla på egen hand till de olika målpunkterna.
- en miljö där det är lätt att orientera sig. Brist på variation och monotona upprepningar hindrar nyfikenhet och lust att lära.
- en god kollektivtrafik utifrån barnens behov samt trafiksäkra hållplatser och gångvägar till dessa.
- att barns skolresor med buss eller taxi samt hållplatser och gångvägar till dessa är trafiksäkra.

#### Barns delaktighet och inflytande

I barnkonventionen anges att barn ska tillförsäkras rätten att fritt uttrycka egna åsikter och att barnets åsikter ska tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad. Vägverket har under de senaste åren arbetat för att öka barns delaktighet och inflytande i trafik-, miljö- och samhällsplanering. De unga har erfarenhet, kunskap och perspektiv på sin trafikmiljö som är viktig att tillvarata och beakta.



Foto: Mats Fjellström

Barns och ungas intressen står ofta i ett motsatsförhållande till intressen hos starka grupper som är skickliga på att föra fram sina krav och har makt att få sina intressen tillgodosedda. För att utforma miljöer som är bra för barn ska vi samråda med barn och unga. De har erfarenhet, kunskap och perspektiv på sin trafikmiljö som är viktig att tillvarata och beakta. Delaktighet och ökat inflytande för barn och ungdomar leder till ökat samhällsansvar och ökad tilltro till demokratiska beslutsformer.

#### Litteraturtips

Vägverket, Borlänge, 2000: *Vägverkets policy för barnfrågor*, Publikation 2000:1

På Vägverkets hemsida finns "Hit o dit" Vägverkets Webb för barn mellan 6 och 12 år. Barn kan på webbplatsen ställa frågor till Vägverket och även till varandra. De kan också få publicera sina arbeten med trafik i skolan. På Vägverkets hemsida finns även mer information om barn och närsamhälle med forskning, statistik och annan fakta. På regeringens hemsida [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se) finns strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter.

## Funktionshindre

Mer än 1,2 miljoner människor i Sverige har något slag av permanent funktionshinder. Med funktionshinder avses en person som har en begränsad funktionsförmåga till följd av en skada och som blir begränsad i sitt dagliga liv till följd av skadan. Det kan t ex gälla rörelsehinder, synskada, hörsel-skada, allergi eller utvecklingsstörning.

Många äldre har ofta åldersrelaterade försämringar av orienteringsförmågan som t ex nedsatt syn, hörsel och rörelseförmåga. Gemensamt är att de ofta har problem när de ska förflytta sig och/eller har svårighet att orientera sig i komplexa trafikmiljöer. Hur pass tillgängligt samhället är blir därmed mycket viktigt för dessa personer.

Riksdagen antog den 31 maj 2000 en nationell handlingsplan för handikappolitiken – Från patient till medborgare. Handlingsplanen sträcker sig fram till år 2010 och målen innebär att handikapperspektivet ska genomsyra alla samhällsområden, skapa ett tillgängligt samhälle samt förbättra bemötandet.

Det långsiktiga målet, beslutat av riksdagen år 2002, är att all kollektivtrafik bör vara tillgänglig och fullt användbart för alla senast 2010. Funktionshindre med tillgång till bil har idag en bättre tillgänglighet än de som är hänvisade till kollektivtrafiksystemet, inklusive färdtjänst. Långa avstånd mellan bostad och hållplats är en bidragande orsak till detta. Dessutom finns det stora brister avseende hållplatser, fordon och information.

### Vägverkets ansvar

Statliga myndigheter har ett särskilt ansvar för att handikapperspektivet integreras i den ordinarie verksamheten. Utgångspunkten ska vara FN:s standardregler om delaktighet och jämlikhet för personer med funktionshinder.

Vägverket har ett övergripande ansvar för att hänsyn tas till de funktionshindrades behov inom hela vägtransportssystemet. Vägverkets policy i

handikappfrågor, Publikation 1998:3, lägger grunden för arbetet för att funktionshindre alltid ska ha samma möjligheter som andra att resa och för att de ska ha tillgång till information och service. Arbetet bedrivs främst genom intern och extern samverkan:

- genom samverkan och samråd skapa förutsättningar för funktionshindrades delaktighet och jämlikhet inom vägtransportssystemet.
- undanröja hinder för funktionshindre att använda vägtransportssystemet.
- ställa krav på tillgänglighet från början, när den fysisk miljö planeras, projekteras och byggs.
- göra information och dokumentation tillgänglig.
- stimulera alla aktörer att ta hänsyn till funktionshindrades behov av tillgänglighet inom hela vägtransportssystemet.

Vägverket har ett nationellt handikappråd och Vägverket Region Skåne har ett regionalt handikappråd. Huvuduppgift för rådet är att verka för en ökad tillgänglighet till vägtransportssystemet för funktionshindre. Det är främst frågor kring utformningen av trafikmiljön och kollektivtrafiken som behandlas. I det regionala rådet ingår representanter från Vägverket, handikapporganisationerna och kommunerna genom Kommunförbundet Skåne. Vägverkets regionchef är ordförande i rådet.



Foto: Gert-Inge Schönlin

### Litteraturtips

Förordning (1997:652) med instruktion för Vägverket

Handikappsombudsmannen (1993): *FN:s standardregler om delaktighet och jämlikhet för personer med funktionsnedsättning*.

Regeringens proposition 1999/2000:79, *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken*.

Socialstyrelsen (2002): *ICF-klassifikation av funktionshinder och hälsa (WHO)*.

Vägverket (1998): *Vägverkets policy för handikappfrågor*, Publikation 1998:3

Vägverket (2004): *Kundgruppsdokument för funktionshindre*.

### Miljöarbete inom sektorsansvaret

Vägverket har det samlade ansvaret för vägtransportsektorns miljöpåverkan, s k sektorsansvar för miljö. Detta innebär att verket ansvarar för att uppnå resultat även inom områden som någon annan har det operativa ansvaret för. Vägverket måste därför sträva efter att samla, stödja och driva på transportsektorns samtliga aktörer. I sektorsansvaret ingår också att förse regeringen med underlag och förslag till mål och styrmedel för verksamheten inom sektorn.

Inom ramen för miljöarbetet ska Vägverket genom sitt sektorsansvar arbeta med åtgärder för att t ex dämpa trafikarbetet och minska bränsleförbrukningen. Detta sker exempelvis inom Vägverkets program för

- *Hållbart resande*

För att på längre sikt minska miljöeffekterna av persontransporter krävs det en omställning av resandet. I projektet Hållbart resande försöker man hitta resalternativ som kan ersätta bilresandet, t ex gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik.

- *Kvalitetssäkring av transporter*

Inom Vägverket bedrivs arbetet med Kvalitetssäkring av transporter ur miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv för att utveckla säkrare och mer miljöanpassade transporter. Syftet är att förmå aktörerna att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv och arbeta enligt principen om ständiga förbättringar. Arbetet ska medverka till att skapa en marknad som efterfrågar trafiksäkra och miljöanpassade transporter. Vägverket Region Skåne har inriktat sig på transportköpare inom livsmedelsbranschen eftersom denna bransch är stor i Skåne.

- *Sparsam körning*

Genom att bl.a. ändra körstil kan man minska bensinförbrukningen med upp till 10%. Vägverket informerar om och genomför flera projekt för att sprida kunskaper om sparsam körning.

### Litteraturtips

Vägverket Region Skåne (2005): *Plan för miljöåtgärder i Vägverket, Vägverket Region Skåne 2006–2010*.

### Luftkvalitet

Genom Miljöbalken infördes flera nyheter av betydelse för transportområdet. En av dessa är miljökvalitetsnormer som för närvarande finns för bl a högsta halt i utomhusluft av kvävedioxid, svavel-dioxid, bly och partiklar.

Enligt miljöbalken får inte en miljökvalitetsnorm överskridas och en plan eller verksamhet får inte medverka till att en norm överskrids. Miljökvalitetsnormen är bindande och får inte åsidosättas vid en eventuell avvägningssituation.

Eftersom biltrafiken är huvudkällan till förhöjda kvävedioxidhalter är det i första hand i trafik-

politiken och den fysiska planeringen som normen behöver beaktas på lokal nivå. Åtgärder kan handla om miljözoner, parkeringspolitik, restriktioner eller satsningar på kollektivtrafik. Det handlar även om den infrastrukturella planeringen som sker i bl a Vägverkets regi, t ex trafikavlastningar och förbifarter, där dessa normer kan komma att behöva vägas in.

Utöver miljö kvalitetsnormer har riksdagen fastslagit utsläppsmål av luftföroreningar och klimatgaser för transportsektorn. Målet om att utsläppen av svaveldioxid ska minskas med 15 procent från 1995 till 2005 har redan uppnåtts och överträffats. Förklaringen till detta är användningen av lågsavlig diesel.

Det enda mål som inte ser ut att kunna uppnås av utsläppen av luftföroreningar är målet om att koldioxidutsläppen 2010 inte ska vara högre än år 1990. Möjliga åtgärder för att påverka koldioxidutsläppen är att minska bränsleförbrukningen genom kvalitets-säkring av transporter och förbättrat körsätt samt inblandningar av etanol i konventionella bränslen. På längre sikt är möjliga åtgärder utbyte av fordonsparken till en som nyttjar andra bränslen än dagens.

Trafiken ger även upphov till flyktiga organiska ämnen. Den katalytiska avgasreningen har medfört att utsläppen av flyktiga kolväten (VOC) har minskat. Målet om en minskning med 60 procent från 1995 till 2005 ser ut att kunna uppnås.

#### Litteraturtips

SNV och Vägverket (2001): *Handbok för vägtrafikens luftföroreningar*, VV Publikation 2001:128).  
Vägverket (2004): *Klimatstrategi för vägtransportsektorn*, Publikation 2004:102.

## Buller

Vägverket har såväl som sektorsmyndighet som väghållningsmyndighet intresse av att samhällsplaneringen sker på ett sådant sätt att bullerproblem till följd av vägtrafik kan minimeras.

Skåne är efter svenska förhållanden relativt tätbefolkat. Biltrafiken är tät och vägnätet är finmaskigt. Antalet personer i Skåne, som beräknas vara utsatta för vägtrafikbuller över 65 dBA i anslutning till bostad, har inventerats (*Vägtrafikbuller i Skåne 1995*) och summerats till cirka 28 000 personer varav 22 500 personer invid kommunala vägar och gator. Vägverket har kontinuerligt genomfört åtgärder och det kvarstående behovet invid statliga vägar 2005-01-01 har beräknats till cirka 1680 personer.

#### Riktvärden för vägtrafikbuller (Gäller ny eller väsentligt ombyggd väg)

Riktvärdena för bostadsbebyggelse, enligt tabellen nedan, är antagna av riksdagen och således bindande när åtgärder vidtas. Övriga riktvärden är inte bindande.



Foto: Gerit Inge Schödin

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dBA för dygn	Maximal ljudnivå i dBA kl. 22-06
<b>Utomhus</b>		
Bostadsbebyggelse <sup>1)</sup> (permanent- och fritidshus)	55	70 <sup>2)</sup>
Vårdlokaler och undervisningslokaler	55	–
Rekreationsytor i tätbebyggelse	55	–
Arbetslokaler	65	–
<b>Inomhus</b>		
Bostadsbebyggelse <sup>1)</sup> (permanent- och fritidshus)	30	45 <sup>2)</sup>
Vårdlokaler	30	–
Undervisningslokaler	30	–
Arbetslokaler	40	–
<b>Områden med låg bakgrundnivå utomhus</b>		
Friluftsområden	40	–
Bostadsområden med låg bakgrundnivå	45	–

<sup>1)</sup> Med bostadsbebyggelse avses även vårdlokaler där vårdtagare vistas under bostadslignande förhållanden.

<sup>2)</sup> Inget mer detaljerat uttalande från statsmakterna. Får enligt överenskommelse mellan trafikverken överskridas högst fem gånger per natt (kl. 22-06).

Källa: Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket Publ. 2001:88

#### Målsättning i befintlig miljö

Det långsiktiga målet för befintlig miljö är densamma som vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad. Åtgärdsprogrammets första etapp omfattar befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Åtgärd-

erna bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåerna som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå. Etappmålet skall för det statliga vägnätet vara uppnått år 2005 och för det kommunala år 2007. Därefter skall arbetet fortsätta med en andra etapp.

#### Bullerskyddsområde

55 dBA ekvivalentnivå uppnås på olika avstånd från vägmitt till fasad beroende på bland annat årsmedeldygnstrafik, andel tung trafik, vägbredd och hastighet. Se nedanstående exempel och kartan *Trafikbuller utmed större allmän väg*:

Hastighet km/h	ÅDTF (fordon)	ÅDTL % (lastbilar)	Vägbredd	Avstånd vägmitt, m
110	30 000	12	23	240
110	10 000	12	23	115
90	10 000	10	13	85
90	5 000	10	7,5	55
70	10 000	10	13	60
70	5 000	10	6,5	40
50	7 500	13	10	35
50	3 000	10	6,5	21

Observera att ovanstående exempel förutsätter plan och mjuk mark (dvs inte betong, asfalt eller vatten) mellan väg och fastighet.

#### Buller i planeringsprocessen

##### Bebyggelseplanering

Bebyggelse som är okänslig för buller kan lämpligen planeras såsom avskärmning för bakomliggande bebyggelse. Exempel på sådana okänsliga byggnader är garage, parkeringshus och vissa industrier. Alternativt kan bostadshusen utformas så att de vänder bullerokänsliga delar såsom kök, badrum och förråd mot vägen.

##### Översiktsplan

Översiktsplanen bör redovisa områden som avses

## Trafikbuller utmed större allmän väg

Avstånd från väg där det är troligt att ljudnivåer över 55dB(A) kan uppnås



Copyright Lantmäterverket. Ärende nr M2004/5067

bibehållas som särskilt tysta områden. Här bör klargöras om konflikt finns med planerad ny väg. God ljudnivå (<55dB(A)) bör uppnås genom samhällsplanerutformning och inte genom skyddsåtgärder.

Planering intill vägar med relativt höga bullernivåer ska ske med beaktande av rekommenderade riktvärden.

### Detaljplan

Detaljplanering skall ske med hänsyn till de skyddsfrågor som redovisats i underlagsmaterialet, detta gäller såväl säkerhetsaspekten (utökat byggnadsfritt avstånd) som miljöaspekten (utökat skyddsområde utmed vissa vägar).

### Bygglovshantering

Lokaliserings- och utformningsfrågor skall ske i samråd med Vägverket.

### Vägprojektering

Vid vägprojektering bör främst beaktas avståndsdämpning, anpassning av linjeföring i plan och profil samt möjlighet att utföra skyddsåtgärder.

Bullerskyddsåtgärder som beaktas i ett tidigt skede i planeringsprocessen blir oftast billigare, tex. genom att använda överskottsmassor från anläggandet av väg eller bostadsområde till vallar. Genom att utföra vallar i samband med övriga markarbeten finns goda förutsättningar att anpassa dem till landskapet så att de inte blir visuellt störande.

### Litteraturtips

Förordningen (2004:657) om omgivningsbuller, SFS 2004:675

Infrastrukturinriktning för framtida transporter, Prop. 1996/97:53

Vägverket (2001): *Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket*, Publikation 2001:88

Vägverket (1995): *Temablad Trafikbuller*, Publikation 1995:40

Vägverket (1995): *Vägtrafikbuller i Skåne*

## Farligt gods

Med farligt gods menas gods som består av eller innehåller hälso- och/eller brandfarliga varor i fast-, vätske- eller gasform och som kan medföra skador på människor, djur, egendom eller miljö. I Lagen om transport av farligt gods (SFS 1982:821) anges vad som kan utgöra farligt gods och specificering och klassificering sker i Förordningen om farligt gods (SFS 1982:923). Dessutom finns räddningstjänstlagen som föreskriver hur kommunens räddningstjänst ska organiseras samt arbetsmiljölagstiftningen som föreskriver hur farliga ämnen ska hanteras ur arbetssynpunkt.

### Ansvarsfördelning gällande farligt gods

Enligt Miljöbalken har väghållaren ett ansvar för miljöstörning till följd av byggande, drift och underhåll. I ansvaret ingår att utforma ett vägnät så att olyckor i möjligaste mån förebyggs och att konsekvenserna av en eventuell olycka begränsas.

Vägverket har ansvar för det statliga vägnätet och ska vid kommunernas fysiska planering lämna synpunkter på hur bebyggelse och andra anläggningar, vid eller vid sidan av vägen, bör lokaliseras och utformas. Vägverket ska också vid planerande och byggande av väg utforma dessa så att effekterna av en olycka med farligt gods minimeras.

Räddningsverket är samordnande myndighet inom området farligt gods. Kommunerna har det lokala ansvaret att minska riskerna med farligt gods, bl a vad gäller den fysiska planeringen som olycksförebyggande och skadebegränsande verksamhet. Hur farligt gods ska transporteras och skyddsavstånd till transportlederna ska enligt PBL redovisas i kommunens översiktsplan. Kommunerna rekommenderas också utarbeta riskanalyser. Varje kommun bör i översiktsplanen även reservera mark för uppställning av fordon lastade med farligt gods. Dessutom bör det finnas angivet lämpliga platser dit ett skadat fordon kan transporteras.

Länsstyrelserna har enligt PBL ett ansvar för

## Rekommenderat vägnät för transport av farligt gods



### Teckenförklaring

- Rekommenderat vägnät
- - - Gällande förbudsväg för transporter av farligt gods
- Anläggningar med stora mängder kemikalier eller andra farliga ämnen/större hamnar
- Befintlig uppställningsplats för fordon med farligt gods



Copyright Lantmäteriverket. Ärende nr M2004/5067

att frågor om riskhantering, hälsa och säkerhet behandlas på ett tillfredsställande sätt i den fysiska planeringen. Länsstyrelsen utfärdar också eventuella lokala trafikföreskrifter, t ex förbud mot transport av farligt gods på visst vägnät.

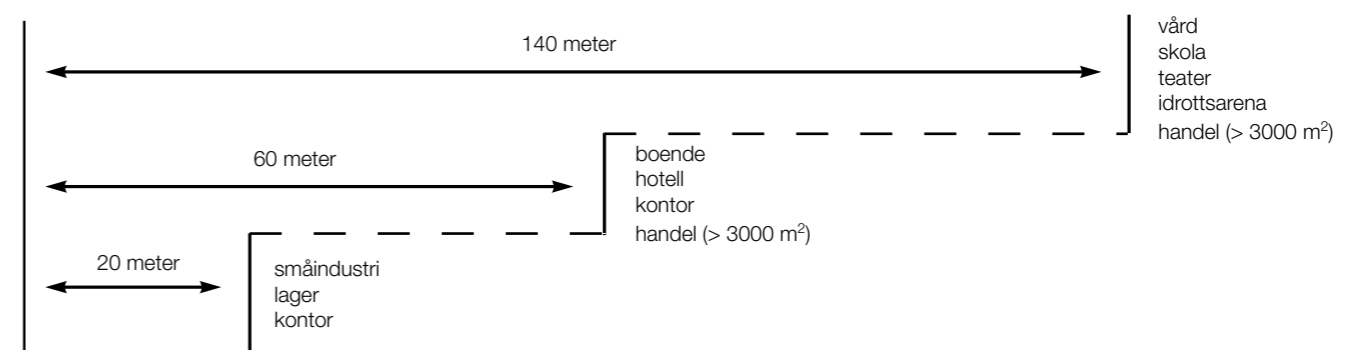
För att minimera olycksriskerna och konsekvenserna av en olycka med farligt gods utarbetar Länsstyrelsen rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods och förbudsvägar för transport av farligt gods (se kartan *Rekommenderat vägnät för farligt godstransporter i Skåne län – statligt vägnät*).

Det är viktigt att transporter med farligt gods kanaliseras till lämpliga leder där framkomlighet och säkerhet är stor. Detta innebär att vägar med hög utformnings- och driftstandard i första hand nyttjas.

### Riskhänsyn i samhällsplaneringen

I den fysiska planeringen skall hänsyn tas till de hälso- och säkerhetsrisker som finns där farligt gods transporteras eller förvaras. Bebyggelse skall i så stor utsträckning som möjligt separeras med ett rimligt skyddsavstånd från sådan verksamhet. Länsstyrelsen i Skåne län har tagit fram "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen", RIKTSAM, avseende transportleder för farligt gods på väg och järnväg. Rapporten finns under [www.m.lst.se](http://www.m.lst.se).

Skissen nedan visar rekommenderade skyddsavstånd till olika verksamheter enligt RIKTSAM. Avstånden räknas från vägkant till fasad.



Anläggningar som alstrar transporter med farligt gods bör förläggas till industriområden med goda anslutningar till det rekommenderade vägnätet för farligt gods.

Lokalisering av vattentäcker intill vägar rekommenderade för farligt gods bör så långt möjligt undvikas. Om det inte går att undvika bör särskilda åtgärder vidtas längs vägarna. Exempelvis kan diken förses med tätskikt, särskilda uppsamlingsbrunnar anordnas etc. Se vidare i Vägverkets handbok "Yt- och grundvattenskydd", Publikation 1995:1.

### Litteraturtips

Förordningen om farligt gods (SFS 1982:923)  
Lagen om transport av farligt gods (SFS 1982:821)  
Länsstyrelsen i Skåne län (2004): *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen* (RIKTSAM)  
Vägverket (1995): *Yt- och grundvattenskydd*, Publikation 1995:1.

# GESTALTNING OCH UTFORMNING AV VÄGAR OCH VÄGARS NÄROMRÅDE

I samband med att en ny väg byggs ökar exploateringsstrycket i anslutning till vägen. En medveten och samstämmig planering och utformning av vägens närområde ökar förutsättningarna för att vägen och det omgivande landskapet ska samverka på ett positivt sätt.

## Vägars och gators utformning (VGU)

Vägars och gators utformning (VGU) är ett dokument som ersätter både VU 94 och ARGUS. VGU saknar utformningsråd för lokalgator vilket gör att ARGUS fortfarande används. I VGU ingår även tätortsråd och ska användas vid projektering av nybyggnads- och förbättringsåtgärder samt ska förmedla kunskap så att

- vägar och gator får en god utformning
- dokumentet stödjer beställare och utförare i val av olika lösningar
- enhetlighet uppnås i utformningen så att trafikanterna känner igen trafiklösningarna och säkerhetskraven tillgodoses
- projekteringsarbetet underlättas och därmed effektiviseras
- dokumentet kan användas för produktbeskrivning vid upphandlingar

VGU stöder planerings-, investerings-, och driftskedena genom att ange ramar inom vilka väghållaren och projektören har att utforma och sköta väganläggningen, så att trafikuppgiften kan lösas i enlighet med uppställda mål på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt. Vägbyggandet är en del i samhällsbyggandet.

### Litteraturtips

Vägverket (1997): *Underlagsmaterial för PBL och MB, rapport 2.3 Vägplanering och vägprojektering*, Publikation 1997:6.

Vägverket (1999). *En väg blir till*, VV 88210.

Vägverket (2000): *Effektsamband 2000 – Gemensamma förutsättningar*, Publikation 2000:113.

Vägverket (2002): *Åtgärdsanalys enligt Fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet*, Publikation 2002:72

Vägverket (2004): *Vägars och gators utformning*, Publikation 2004:80



## Vägars närområde

I samband med utbyggnaden av Yttre Ringvägen kring Malmö togs mål och riktlinjer för utformning av vägens närområde fram i "Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde". Detta var ett samarbetsprojekt mellan berörda kommuner, Vägverket, SVEDAB och Länsstyrelsen. Under 2004 gjordes en vidarebearbetning av detta projekt med avsikt att skapa ett likartat synsätt för markanvändning kring vägarna i Skåne. Detta mynnade ut i dokumentet "Vägars närområde – en plane-

ringsinriktning för markanvändning". Dokumentets huvudsyfte är att redovisa målsättningar och rekommendationer för utformning av landskapselement, bebyggelse och andra anläggningar i de allmänna vägarnas närområde samt att ge råd för hur dessa kan tillämpas i vägplaneringen och i den kommunala plan- och lovhanteringen. Avsikten är att redovisa den syn som Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län vill förmedla beträffande önskvärd markanvändning och utformning av närområdet kring de allmänna vägarna. Dokumentet ska kunna användas i bl.a. olika planprocesser med avsikt att främja en utveckling mot ett attraktivt och långsiktigt hållbart samhälle.

Målsättningarna och rekommendationerna som anges i dokumentet bör i tillämpliga delar arbetas in i kommunernas översiktsplaner eller andra planeringsdokument som t.ex. kvalitetsprogram. För områden utmed allmän väg som avses detaljplanläggas kan dokumentet ge information om lagstiftning och förslag på mål och rekommendationer som därmed kan underlätta framtagande av beslutsunderlag.

### Litteraturtips

Vägverket (1999): *Vägens närområde – angreppssätt för att hantera exploateringsintressen vid större vägar*, Publikation 1999:81 a och b.

Vägverket Region Skåne (2000): *Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde*

Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län (2004): *Vägars närområde – en planeringsinriktning för markanvändning*, VV Publikation 2004:168, Lst Rapport 2004:22.

## Gestaltning av vägar

Som samhällsbyggare strävar Vägverket efter att uppnå samverkan mellan bebyggelse- och vägplanering i syfte att uppnå en god bebyggd miljö.



Genom att göra gestaltungsprogram kan man uppnå en tydlighet och enhetlighet i vägmiljön, vilket gör den enklare och vackrare.

För att uppmärksamma gestaltungsfrågorna har Vägverket tillsatt en chefsarkitekt, och på både nationell och regional nivå finns det skönhetsråd, i vilka man diskuterar gestaltungsfrågor.

För att uppmuntra god vägararkitektur har Vägverket instiftat "Vackra vägars pris" som delas ut vartannat år.

### Gestaltungsprogram

Ett gestaltungsprogram är en arbetsmetod som leder fram till ett dokument där idéer och riktlinjer för den estetiska utformningen av ett vägprojekt formuleras och redovisas på ett samlat sätt i en visuell redovisning med text, bilder och skisser. Både arbetsmetoden och det dokument där övergripande idé och riktlinjer för gestaltungsningen redovisas kallas gestaltungsprogram.

Huvudsyftet med ett gestaltungsprogram är att skapa vackrare vägar. Gestaltungsprogrammet ska fungera som ett samlat dokument som lyfter fram gestaltungsfrågorna genom hela vägplaneringsprocessen. Gestaltungsprogrammet är ett hjälpmedel för att bättre beakta de värden som inte är mätbara utan har med känslor, upplevelser, estetisk m m att göra.

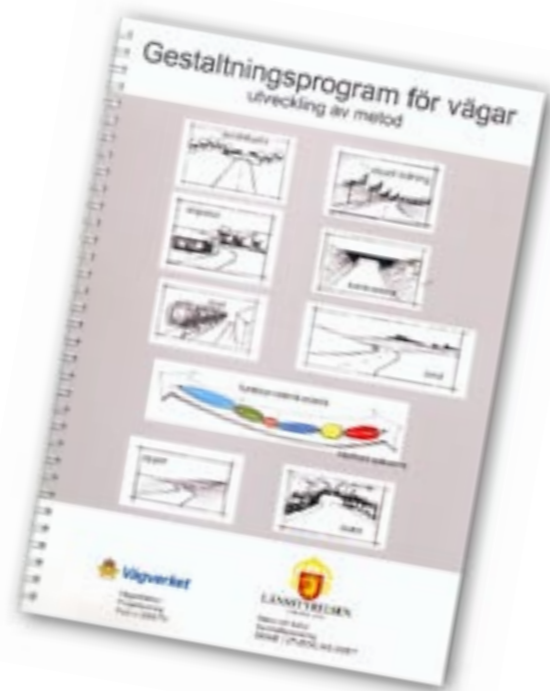
Vägverket Region Skåne har tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne län tagit fram en metodhandbok för gestaltungsprogram. I denna finns mallar för hur ett gestaltungsprogram ska arbetas fram i de olika skederna i vägplaneringsprocessen.

#### Ljussättning

Ljussättningen är en viktig del i både gestaltning och trafiksäkerhetsarbetet och måste ske med stor omsorg. Ljuset ökar känslan av trygghet och kan bidra till orienteringen.

#### Litteraturtips

Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län (2005): *Gestaltungsprogram för vägar – utveckling av metod*, Publikation 2005:74.



# NATUR- OCH KULTURMILJÖ

Vägtransportsystemet skall utvecklas så att miljö, hälsa och välfärd inte äventyras nu eller i framtiden. Vägverkets miljöpolicy lägger grunden för att vägtransportsystemet inklusive Vägverkets egen verksamhet utvecklas mot:

- en acceptabel klimatpåverkan
- en hållbar energiförsörjning
- hållbara utsläpp av föroreningar
- acceptabla bullernivåer
- en hållbar hushållning med naturresurser samt en infrastruktur anpassad till natur och kulturmiljön.

I Vägverkets nationella miljöprogram anges tre svåra och viktiga miljöfrågor som står i centrum för allt Vägverkets miljöarbete:

- Energianvändning och koldioxidutsläppen.
- Hälsopåverkan från luftföroreningar och buller.
- Vägarnas inverkan på stadens och landsbygden natur- och kulturvärden.

Detta slås fast i Vägverkets andra nationella miljöprogram som gäller för perioden 2002 till 2005. Programmet gäller för hela Vägverket utom resultatenheter. Ett nytt program håller på att tas fram under 2005.

## Alléer

Vägverket i Skåne är förvaltare av det troligen mest värdefulla allébeståndet i landet. Många mil av våra vägar kantas av ett trädbestånd med omistliga värden för vår kulturhistoria, naturmiljö och trafikanternas reseupplevelser. Det är en stor utmaning att bevara och utveckla dessa värden.

Grunden för allévårdsplanen utgörs av ett inventeringsarbete som genomfördes sommaren 1995. Vårdplanen är en gedigen rapport som behandlar alla våra drygt 570 alléer, inklusive skötsel- och återplanteringsrekommendationer – ett hjälpmedel

för att hantera ett betydande natur- och kulturarv längs vägarna. För att bl.a. uppnå en ökad biologisk mångfald och en bättre utformad vägmiljö kommer insatser fortlöpande att genomföras för alléerna i Skåne, i samråd med länsstyrelsen, kommuner och markägare. Genom att värna om alléerna med beaktande av trafiksäkerhet och framkomlighet kan vi bevara och utveckla något av det mest kännetecknande för vårt landskap – träden längs de skånska vägarna.

Alléerna utgör biotopsskyddsområde och regleras av Miljöbalkens 7 kap 11§ samt Förordningen om områdeskydd enligt miljöbalken m.m.; 5§. Det är länsstyrelsen som medger dispens för åtgärder inom biotopsskyddsområden.

## Inventering och klassning

Alla alléer längs det statliga vägnätet har inventerats. Olika data har samlats in som allélängd, antal träd, trädarter, trädens storlek, trädens status, behov av skötsel och planteringsåtgärder mm. Alla alléerna har fotograferats och redovisas kommunvis med kartor och planskisser.

Alléerna har klassificerats utifrån två aspekter:

- a) kulturhistoriskt värde och skönhetsvärde med en indelning i fyra klasser; A, B, C och D, där A är den högsta och D den lägsta klassen.



Foto: Berit Heggeston/Hampus Trilid

- b) Värde som biotop med indelning i tre klasser; Högt, medelhögt och Lågt värde. Inventeringsmaterialet förvaras i sin helhet på Vägverket Region Skåne.

## Allégrupp

En arbetsgrupp (allégrupp) har bildats bestående av representanter från Vägverket Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län och Regionmuseet i Kristianstad. Gruppen verkar för att stärka samsynen och arbetar för att värna och utveckla Skånes alléer.

## Litteraturtips

Vägverket Region Skåne (1996): *Allévårdsplan – Skötsel och vård för samtliga alléer på det statliga vägnätet i Skåne.*

## Artrika vägkanter

I och med att jord- och skogsbruket har utvecklats mot storskaliga och ekonomiskt rationella driftformer har många växter som var vanliga i de äldre odlings- och skogslandskapet minskat påtagligt. Vägkanterna har blivit den mark i landskapet som fortfarande behållit förutsättningarna för en örtrik flora som gynnas av magra förhållanden och slätter. Därmed har Vägverket och andra väghållare en möjlighet att bidra till den biologiska mångfalden. För att göra det har Vägverket pekat ut sk artrika vägkanter (se kartan *Artrika vägkanter, nästa sida*). De artrika vägkanterna är ofta en del av de vidsträckta slätter- och betesmarker som förr karakteriserade det öppna kulturlandskapet.

Väggkantens betydelse har över tiden förändrats och är idag värdefull som:

- ersättningsmark för många missgynnade växt- och därmed även djurarter.
- spridningskorridorer för många växt- och djurarter.
- en viktig del i vår historia.
- stora estetiska värden.

## Inventeringen

Som en del i att bevara och utveckla den biologiska mångfalden vid vägkanterna genomförde Vägverket Region Skåne 1995 en inventering av Skånes vägkanter. Syftet var att utifrån resultatet skapa förutsättningar för att bevara och utveckla artrikedomen i vägkanterna. Resultatet av inventeringarna blev att ett 60-tal objekt på olika platser i Skåne valdes ut och att dessa utpekade vägkanter nu sköts enligt speciella skötselanvisningar.

Kontinuerligt görs återbesök på de utpekade vägkanterna. Syftet med dessa är att följa upp om skötselanvisningarna för de artrika vägkanterna är ändamålsenliga. Återbesöken är också till för att ta ställning om ytterligare åtgärder behövs för att bevara artrikedomen utmed vägarna.



Foto: Yvonne Palm-Lundström

## Bränning av vägimpediment

Vägverket Region Skåne har under 2003, 2004, 2005 även drivit ett utvecklingsprojekt inom huvudrubriken artrika vägkanter. Projektet kallas "Bränning av vägimpediment". Denna del handlar om bevarande av en mager, artrik flora i isolerade



ytor tex trafikplatser, slänter m.m. Vägverket har 4 försöksplatser där man bränner istället för att slåtra och det är viktigt att dessa ytor inte störs på annat sätt (projekt, ingrepp m.m.) för att man så småningom ska kunna dra rätt slutsatser om skötselmetoder.

#### Litteraturtips

Vägverket (1994): *Program för skötsel av vägkanter*, Publikation 1994:106.

Vägverket (1996): *Artrikare vägkanter – en idéskrift*, Publikation 1996:074.

Vägverket (1999): *Artrika vägkanter – inventering växtsäsongen 1999*, RAP 1999:0385.

Vägverket (2004): Uppföljning av arbetet med artrika vägkanter.

Vägverket Region Skåne (2003): *Väggkantflora och bränning – försök på fyra olika lokaler*, Rapport 1 –Utgångsläge.

Vägverket Region Skåne (2004): *Väggkantflora och bränning – försök på fyra olika lokaler*, Rapport 2.

#### Kulturbroar

Vägverket förvaltar ett stort antal broar som utgör allmän väg över vattendrag. Till följd av ökade krav på belastning och säkerhet genomgår våra broar fortlöpande förändringar. De ersätts eller byggs om i ganska snabb takt. Broarna åtnjuter inget automatiskt skydd, trots ålder och historisk förankring, allra minst värdesätts broarna från vårt eget sekel. Olika förstärknings- och ombyggnadsåtgärder kan innebära att vi under början av nästa sekel knappast kommer att ha kvar några av de broar som på tidigt 1900-tal ersatte äldre sten- och träbroar. Främst gäller detta balk- och valvbroar av betong samt stålbroar med nitar och fackverk. Utan en bra kunskap om en bros sällsynthet och ursprunglighet kan en åtgärd innebära att oersättliga värden förloras. Med god kunskap om detta blir beslutsunderlaget mer komplett och

allsidigt och konsekvenserna av en broåtgärd kan förutses.

Skriften "Skånska broar – Kulturhistoriskt värdefulla broar längs det statliga vägnätet" är resultatet av ett projekt som genomfördes 1998. Projektet växte fram ur Vägverkets ökade ansvar för kulturmiljön som en del av sektorsansvaret för vägtransportsystemet. Syftet med rapporten är att den ska bli ett levande dokument som ger en vägledning för att välja bra åtgärder när broarna i Skåne restaureras, inte minst de äldre kulturbroarna.

#### Inventering och klassning

De statliga broarna har inledningsvis granskats avseende kulturhistoriskt värde och graden av ursprunglighet genom studier av äldre bygghandlingar i Vägverkets brodatabas och brologgare. Ett urval av potentiellt intressanta broar har därefter inventerats och bedömts i fält. Olika data har samlats in såsom brotyp, vägavsnitt, byggnadsår, längd, antal valv och spännvidd. Vidare finns en historisk/teknisk beskrivning av bron. Redovisningen innehåller textdokumentation, karta och fotografier.

Kulturbroarna har delats in i klasserna I+, I och I I. Klass I+ består av broar med omistliga kulturhistoriska värden. Dessa är till största delen



Foto: Perry Nordberg

## Kulturvägar och kulturbroar



Copyright Lantmäterverket. Ärende nr M2004/5067

intakta med unika särdrag beträffande ålder, ursprunglighet och upplevelse. Endast denna klass, bestående av totalt 26 broar, redovisas fullständigt i "Skånska kulturbroar" (se kartan *Kulturvägar och kulturbroar*).

### Litteraturtips

Vägverket Region Skåne (1998): *Skånska kulturbroar – Kulturhistoriskt värdefulla broar längs det statliga vägnätet*.

### Kulturvägar

De skånska vägarna utgör en viktig och integrerad del av kulturlandskapet. I Skåne finns ca 800 mil allmänna vägar med skiftande kvaliteter och utseende. Av dessa utgör ungefär hälften vägmiljöer med historiska värden. 1996 presenterade Vägverket Region Skåne skriften "Vägen – ett kulturarv". Skriften beskriver i ord och bild de drygt 20 mil vägar som är av yppersta klass och därmed omistliga.

"Vägen – ett kulturarv" är en viktig grundsten för Vägverkets målsättning att trygga natur- och kulturvärden i Skånes vägmiljöer. Mindre vägåtgärder såsom breddning, dikning, beläggningsarbeten, kurvvrättning och skötsel av vägkanter ska kännetecknas av ett hänsynstagande till dessa värden. Genom att värna om vårt kulturarv ger vi även kommande generationer en historisk tillbakablick i det kommunikationssystem som knutit ihop mänskliga aktiviteter i alla tidsåldrar – vägnätet.

### Inventering och klassning

Det statliga vägnätet har inledningsvis granskats avseende graden av ursprunglighet genom studier av äldre kartmaterial. Ett urval av potentiellt intressanta vägsträckor har därefter inventerats och bedömts i fält. Olika data har samlats in såsom väglängd, vägbredd och slityta. Vidare finns en his-

torisk beskrivning av vägen, dess troliga ursprung och de platser/orter/bysamlingar den passerar. Slutligen följer skötselrekommendationer för vägen och dess sidoområden. Redovisningen innehåller textdokumentation, karta och fotografier.

Kulturvägarna har delats in i klasserna I+, I och II. Det är dock enbart klass I+ som finns redovisad i "Vägen – ett kulturarv", totalt 46 vägar (se kartan *Kulturvägar och kulturbroar*). Klass I+ består av vägar med omistliga kulturhistoriska värden. Dessa har en äldre välbevarad karaktär, hög ålder, löper i ursprunglig sträckning och genom ett intressant kulturlandskap.



Foto: Berit Helgeson/Hampus Treild

### Litteraturtips

Vägverket Region Skåne (1996): *Vägen – Ett kulturarv: Kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer på det statliga vägnätet i Skåne värda att bevara*.

### Vattentäkter

Vägverket publicerade 1995 skriften Yt- och grundvattentäkter, Publikation 1995:1. Skriften innehåller riktlinjer för att bedöma behovet av vattenskyddsåtgärder för att förebygga skador av föroreningar från vägar. Vattenresurser med högt

värde och hög sårbarhet bör skyddas medan vattentäkter med gott naturligt skydd och/eller med lågt värde kan lämnas utan skyddsåtgärder. I rapporten har metoden tillämpats på kända skånska vattenresurser som kan påverkas av vägar. För att få kännedom om vilka vattentäkter som kan vara aktuella inbjöds kommunerna i länet att lämna uppgifter via enkät och vid särskilda möten som genomfördes hösten 1997. Vägverket i Skåne valde att aktivt efterforska vattenskyddsbehovet utmed statliga vägar. Den regionala översynen av vattenskyddsbehovet innehåller förslag på skyddsåtgärder i prioritetsordning utifrån redovisade prioriteringskriterier. Prioritering och åtgärdsförslag kan och bör diskuteras allteftersom nya kunskaper och fakta tillkommer eller om förutsättningar väsentligt förändras.

Rapporten ligger till grund för Vägverket Region Skånes arbete med planering och projektering av skydd av vattentäkter. Åtgärder finansieras via den nationella planen med speciella medel till riktade åtgärder. För närvarande åtgärdas 1–4 täkter per år.

**Litteraturtips**

Vägverket (1995): *Yt- och grundvattentäkter*, Publikation 1995:1.

**Vägverket**

Region Skåne. 291 25 Kristianstad

[www.vv.se](http://www.vv.se). [vagverket.kri@vv.se](mailto:vagverket.kri@vv.se)

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-75090. Fax: 044-19 51 95



***Vägverket***