

REMISS

Motiv till förändring av Trafikverkets sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse

2024-06-18 – 2024-09-13



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Motiv till förändring av Trafikverkets sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse

Författare: Lina Thölix

Dokumentdatum: 2024-06-14

Ärendenummer: TRV 2023/117625

Kontaktperson: Lina Thölix, nationellsamhallsplanering@trafikverket.se

Illustration framsida: Trafikverket

Innehåll

Om dokumentet	4
Upplägg.....	4
Sammanfattning av föreslagna förändringar av kriterier	5
Sektorsbeskrivning	7
Kapitel 3. Riksintresse för kommunikation	7
Kapitel 4.4 Planerade och framtida anläggningar av riksintresse	7
Kriterier för riksintressen för kommunikation – trafikslagens anläggningar.....	8
Kriterier för riksintressen för trafikslagens anläggningar	8
1. Noder i transportsystemet.....	8
2. Stråk och länkar i transportsystemet.....	12
3. Stödfunktioner	17

Om dokumentet

Syftet med detta dokument är att tydliggöra vilka förändringar Trafikverket föreslår för "Riksintressen för trafikslagets anläggningar. Sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande" samt motiven till förändringarna.

Upplägg

I följande kapitel om sektorsbeskrivningen finns först en beskrivning av övergripande, mindre justeringar som föreslås och därefter en beskrivning och motiv till större förändringar av sektorsbeskrivningen.

I det efterföljande kapitlet som rör kriterier presenteras Trafikverkets senast beslutade formulering av ett kriterium för riksintresse. Därefter kommer en kommentar som tydliggör huruvida några förändringar föreslås av kriteriet och motivet till förändringarna. Slutligen presenteras eventuell ny formulering av kriteriet. Målsättningen är att detta upplägg gör det enkelt för den som läser remissen att se hur kriterierna ser ut idag, hur de föreslås förändras och varför förändringarna sker.

Sammanfattning av föreslagna förändringar av kriterier

I tabellen nedan presenteras kort hur de nuvarande kriterierna föreslås ändras samt vilka kriterier som tillkommer.

Tabell 1: Förändringar av kriterium

Kriterium	Åtgärd
1a) Noder som ingår i stomnätet i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T	Inga justeringar föreslås
1b) Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet eller andra motsvarande flygplatser som inte är statligt ägda	Föreslås omformuleras i stor utsträckning
1c) Flygplatser som bidrar till att upprätthålla grundläggande tillgänglighet	Föreslås göras om i sin helhet
1d) Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer	Mindre justeringar föreslås
1e) Allmänna hamnar med viss godsmängd och antal passagerare	Föreslås göras om i sin helhet
1f) Övriga hamnar av central betydelse för landet	Föreslås utgå som kriterium
1x) Kombiterminal	Föreslås tillkomma som nytt kriterium
2a) Stråk som ingår i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T stomnät (vägar, järnvägar och inre vattenvägar)	Inga justeringar föreslås
2b) Nationella stamvägnätet	Inga justeringar föreslås
2c) Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse	Mindre justeringar föreslås
2d) Länkar som behövs för att leda om trafik i riksintressestråk i vissa situationer (vägar, banor och farleder)	Inga justeringar föreslås
2e) Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik	Inga justeringar föreslås
2f) Väglänkar och banor som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer	Inga justeringar föreslås
2g) Farled till hamn av riksintresse	Mindre justeringar föreslås

2h) Farled till enskild hamn av större betydelse	Föreslås utgå som kriterium
2i) Farledssträckor som har förutsättningar att utgöra del av en kustospännande inomskärsled	Föreslås utgå som kriterium
2j) Sjötrafikstråk	Föreslås omformuleras i stor utsträckning
2x) Farled av stor vikt för genomfartstrafik	Föreslås tillkomma som nytt kriterium
3a) Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande	Inga justeringar föreslås
3b) Stationer utmed järnväg av riksintresse	Mindre justeringar föreslås
3c) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet	Mindre justeringar föreslås, delar av kriteriet blir eget kriterium 1x)
3d) Ankarplatser	Mindre justeringar föreslås

Sektorsbeskrivning

I detta avsnitt redovisas motiven till de större förändringarna som har gjorts i sektorsbeskrivningen. I övrigt så har följande gjorts:

- Layoutmässiga förändringar där bland annat innehållsförteckning tillkommit.
- Uppdelning av det som tidigare varit kapitel 2 i två delar. Se mer om det nedan under 3. Riksintresse för kommunikation.
- Språklig granskning inklusive vissa förtydliganden.
- Uppdatering av statistik och liknande information som har förändrats.
- Översyn av begrepp, tabeller och länkar i bilagor

Kapitel 3. Riksintresse för kommunikation

Ramarna för hur riksintressen för kommunikationer ska tolkas finns i hushållningsbestämmelserna och dess förarbeten. Hushållningsbestämmelserna syftar till att främja en från en ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Det har saknats en tydlig beskrivning kring hur Trafikverket tolkat Hushållningsbestämmelsernas regler vad gäller vilka områden som bör omfattas av riksintresse för kommunikationer. För att förtydliga dokumentet har tidigare kap 2 delats upp i två delar och ett nytt avsnitt om Trafikverkets tolkning av hushållningsförordningen har lagts in i inledningen av det nya kap. 3. I detta stycke beskrivs att värdet, eller funktionen hos kommunikationsanläggningar är tillgänglighet. Här motiveras också varför Trafikverket gör anspråk för områden för såväl befintliga som planerade och framtida anläggningar.

Kapitel 4.4 Planerade och framtida anläggningar av riksintresse

Trafikverket upplever att det funnits en otydlighet i vad som avses med planerade och framtida anläggningar av riksintresse. Dels vad respektive begrepp innebär och dels vad som skiljer dessa åt. Vid den större översyn av anspråken som beslutades 2022 tillkom dessutom begreppet ”framtida utveckling av befintlig anläggning”. Detta har fått som effekt att de aktörer som använder sig av och behöver förstå riksintressena som planeringsunderlag har haft svårt att hantera dessa. Kapitlet i sektorsbeskrivningen som berör just planerade och framtida anläggningar av riksintresse är med bakgrund i ovanstående omskrivet med målsättningen om att förtydliga och göra det enklare att förstå vad som är vad och syftet med att också göra denna typ av anspråk.

Kriterier för riksintressen för kommunikation – trafikslagets anläggningar

I detta avsnitt presenteras Trafikverkets senast beslutade formulering av ett kriterium för riksintresse, följt av en kommentar som tydliggör huruvida några förändringar föreslås av kriteriet och motivet till förändringarna. Slutligen presenteras eventuell ny formulering av kriteriet.

Kriterier för riksintressen för trafikslagets anläggningar

1. Noder i transportsystemet

1a) Noder som ingår i stomnätet i det transeuropeiska transportnätet

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och kusthamnar samt järnvägs-/vägterminaler. Syftet med TEN-T-riktlinjerna är bland annat att bidra till förbättrad sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet. Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Noderna som ingår i stomnätet och därmed anses som viktigt i ett europeiskt perspektiv, ska också betraktas som riksintresse. Noderna utgörs av flygplatser, hamnar och kombiterminaler.

Kommentar: Inga förändringar föreslås

1b) Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet eller andra motsvarande flygplatser som inte är statligt ägda

Det nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportssystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet har beslutats av regeringen.

De flygplatser som ingår i basutbudet idag är Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, Åre/Östersund. 8 av dessa flygplatser förvaltas av det statliga flygplatsbolaget Swedavia medan 2 förvaltas av försvarsmakten. En flygplats som ingår i det nationella basutbudet får inte läggas ner utan regeringens godkännande även om den går med förlust. Säkrandet av dessa flygplatser i statligt ägande ökar

sannolikheten att flygplatser med ett nationellt huvudintresse lever vidare. Det hindrar dock inte att kapaciteten för dessa flygplatser kan begränsas av ny exploatering i dess närhet. Delvis av det skälet ska dessa flygplatser anses utgöra riksintresse. Det kan även finnas behov av att peka ut flygplatser som har motsvarande funktioner och är placerade i anknytning till betydande befolknings- och produktionscentra, men inte är statligt ägda.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Nuvarande kriterium för flygplatser innehåller information som kan förändras över tid samt information som bättre passar in i en funktionsbeskrivning för en flygplats. Det omformulerade kriteriet är tänkt att vara tydligare och enklare att förstå. Vi har också valt att ta bort möjligheten att inom detta kriterium göra ytterligare anspråk för flygplatser som inte ingår i det av regeringen utpekade basutbudet eftersom det varit otydligt vad detta innebär och orsakat förvirring mellan regeringens beslut och Trafikverkets anspråk för riksintresse. Ytterligare behov av flygplatsanspråk täcks istället in genom omformuleringen av kriterium 1c).

1b) Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet

Det nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet har beslutats av regeringen.

1c) Flygplatser som bidrar till att upprätthålla grundläggande tillgänglighet

Syftet med detta kriterium är att det utifrån tillgänglighetsmålen ska vara möjligt för alla medborgare och organisationer att nå stora delar av landet med någon form av kommunikation. Vid bedömning av vilka flygplatser som ska pekas ut enligt detta kriterium ska utgångspunkten vara kriterier för grundläggande tillgänglighet.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Målsättningen är att den nya formuleringen av kriteriet ska göra det tydligare vilka faktorer som ligger till grund för att en flygplats bedöms vara av riksintresse. Fokus på den nationella funktionen hos flygplatsen stärks. Vår bedömning är att det inte går att formulera exakta gränsvärden i ett kriterium för vilka flygplatser som bedöms vara av riksintresse eller ej. En sammanvägd bedömning behöver ske av flera olika faktorer. Trafikverkets målsättning är att vara transparenta kring hur denna bedömning skett när anspråk sedan görs.

1c) Flygplatser som bidrar till att upprätthålla en grundläggande nationell tillgänglighet

Flygplatser som bidrar till att skapa ett nationellt sammanbindande nät av flygplatser (utöver det nationella basutbudet) kan utgöra riksintresse. Vilka flygplatser som bedöms vara av riksintresse enligt detta kriterium beror på flera faktorer som analyseras sammanvägt. Bland annat utgörs dessa faktorer av:

- Arbetsmarknadens nationella och internationella betydelse,
- Befolkningsstorleken runt flygplatsen
- Övrig etablering och funktioner av nationell betydelse i flygplatsens omland. Exempel på övrig etablering och funktioner är offentliga intuitioner så som universitet och högskolor samt samhällsservice så som akut- och specialistsjukvård.

1d) Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer

Syftet med detta kriterium är att det med hänsyn till flygsäkerhet ska vara möjligt att landa på en alternativ flygplats vid händelse av att någon av de mest trafikerade flygplatserna stängs. En stängning kan exempelvis ske till följd av en olyckshändelse.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Ändringarna syftar till att tydligare förklara vad som motiverar behovet av alternativflygplatser. Dessa nyttjas framförallt till följd av extremväder, men även systemfel.

1d) Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer

Alternativflygplatser syftar till att säkerställa att det med hänsyn till flygsäkerhet ska vara möjligt att landa på en alternativ flygplats vid händelse av att någon av de mest trafikerade flygplatserna stängs. En stängning kan exempelvis behöva ske till följd av systemfel eller extremväder så som stor nederbörd eller mycket vind.

1e) Allmänna hamnar med viss godsmängd och antal passagerare

Allmänna hamnar som fyller en nationell funktion i transportnätet och som uppfyller ställda kriterium för godsmängd och/eller passagerarmängd kan pekas ut som riksintresse. Godsvolymen i hamnen ska uppgå till över 100.000 ton per år. För persontrafiken ska passagerarvolymen uppgå till minst 200.000 passagerare per år.

Transportvolymerna ska ha varit uppfyllt i genomsnitt under en femårsperiod för att bli utpekad som riksintresse. För att förlora sin status krävs att det aktuella kriteriet inte uppfyllts under en period av 5 år.

Industrihamn som utgör riksintresse för industriell produktion utpekas i förekommande fall av Tillväxtverket.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Idag baseras Trafikverkets bedömningar av vilka hamnar som anses vara av riksintresse endast på godsmängd och passagerarantal. Detta möjliggör inte för en analys av vilka hamnar som behövs ur ett nationellt och internationellt systemperspektiv. Vår bedömning är att det nya förslaget till kriterium bättre möjliggör för ett systematiskt tillvägagångssätt där hamnens funktioner och hamnens betydelse ur ett nationellt perspektiv står i centrum. En avvägning av kvantitativa och kvalitativa resonemang tydliggör gemensamt motivet till varför en hamn borde eller inte borde utgöra ett riksintresse. Trafikverkets målsättning är att vara transparenta kring hur denna bedömning skett när anspråk sedan görs.

1e) Allmänna hamnar av nationell eller internationell betydelse

Allmänna hamnar av stor nationell eller internationell betydelse kan vara av riksintresse. Vilka hamnar som bedöms vara av riksintresse beror på flera faktorer som analyseras sammanvägt. Bland annat utgörs dessa faktorer av:

- Godsmängd, godstyp och passagerarantal som hamnen hanterar.
- Hamnens nationella och internationella förbindelser.
- Hamnens betydelse i transportsystemet över tid.
- Hamnens unika förutsättningar, t ex vilken typ av fartyg som kan anlöpa hamnen, anordningar för att hantera specifika typer av gods och kopplingar till omlandet. Det vill säga det som särskiljer hamnen från andra hamnar i omgivningen och har en viktig nationell betydelse.

1f) Övriga hamnar av central betydelse för landet

Hamn med verksamhet som inte fångas in av ovanstående kriterium men som är av central betydelse för landet. Det omfattar främst hamnar vid kärnkraftverk. Det kan också handla om hamnar som behövs för framtida behov att avlasta landinfrastrukturen.

Kommentar: Föreslås utgå som kriterium för riksintresse. Efter den föreslagna justeringen av kriterium 1e) finns möjlighet att vid behov även göra anspråk för allmänna hamnar som i framtiden kommer utgöra viktiga noder ur ett nationellt eller internationellt perspektiv. I övrigt ser inte Trafikverket ett behov av att göra anspråk för denna typ av hamnar. Andra myndigheter har också möjlighet att göra riksintresseanspråk för hamnar om de bedömer att de har en central betydelse för landet, till exempel så som Tillväxtverket gör anspråk för vissa industrihamnar.

1¹x) Kombiterminaler av nationell betydelse

Utöver de kombiterminaler som ingår i stomnätet i TEN-T kan det finnas behov av att göra ytterligare riksintresseanspråk i syfte att säkerställa funktionaliteten i de internationella och nationella godstransporterna. Kombiterminaler har ofta strategiskt viktiga lägen och är beroende av goda anslutningar med järnväg och väg. Vilka kombiterminaler som bedöms vara av riksintresse beror på flera faktorer som analyseras sammanvägt. Bland annat utgörs dessa faktorer av:

- Kombiterminalens geografiska läge
- Spårlängd
- Anslutningsmöjligheter
- Konkurrensneutralitet
- Ytor för lastning och lossning av gods.

Kombiterminaler kan också vara lokaliserade i en hamn. Om hamnen är av riksintresse ingår dessa omlastningsmöjligheter i anspråket för hamnen.

Kommentar: Förslag på nytt tillkommande kriterium enligt ovan.

Kombiterminaler har tidigare ingått som en del i stödfunktionen ”Anläggningar för tjänster inom järnvägsområdet”. Kriteriet för stödfunktionen har varit otillräckligt i omfattning för att kunna göra systematiska avvägningar mellan vilka anläggningar som behöver vara av riksintresse för att säkerställa en nationell och internationell funktionalitet för kommunikationer. Vår målsättning är att genom detta kriterium bättre kunna göra en avvägning utifrån kvantitativa och kvalitativa data av vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse.

2. Stråk och länkar i transportsystemet

2a) Stråk som ingår i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, stomnät (vägar, järnvägar och inre vattenvägar)

Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Stråken som ingår i stomnätet ska också betraktas som riksintresse. (Läs mer om TEN-T nätet under kriterium 1a)

Kommentar: Inga förändringar föreslås.

¹ Beteckning justeras efter samråd för att följa i bokstavsordning

2b) Nationella stamvägnätet

Nationella stamvägnätet är beteckningen på Sveriges viktigaste vägar och är beslutade av Riksdagen. De är tänkta som rekommenderade huvudvägar både för långväga godstransporter och långväga persontransporter.

Kommentar: Inga förändringar föreslås.

2c) Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse

Syftet med detta kriterium är att skapa sammanhängande transportnät med god tillgänglighet. Det omfattar länk mellan väg eller järnväg av riksintresse till nod av riksintresse (exempelvis kombiterminal, hamn eller flygplats)

Anläggningarna av riksintresse för sjöfarten och järnvägstrafiken är många till antalet. Om alla ska länkas ihop med stråk av riksintresse skapar det ett mycket finmaskigt riksintressevägnät, vilket Trafikverket inte anser vara befogat. Av den anledningen begränsas det här kriteriet till att enbart omfatta kombiterminalerna och hamnar av riksintresse. För hamnarna behöver en bedömning av behovet av utpekande göras utifrån systemmässiga och terrängmässiga faktorer. Kriterier omfattar också endast flygplatserna inom basutbudet.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Det andra stycket i nuvarande formulering av kriteriet är svårt att förstå och svårt att använda i arbetet med att göra riksintresseanspråk. Förenklingen nedan föreslås för att kunna göra en bättre bedömning av varje enskilt anspråk utifrån behovet.

2c) Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse

Syftet med detta kriterium är att skapa sammanhängande transportnät med god tillgänglighet. Det omfattar länk mellan väg eller järnväg av riksintresse till nod av riksintresse (exempelvis kombiterminal, hamn eller flygplats). Riksintresseanspråk görs när Trafikverket bedömer att det finns ett behov av att upprätthålla en nationellt viktig struktur. Denna bedömning utgår från nodens nationella eller internationella behov av transporter på väg eller järnväg.

2d) Länkar som behövs för att leda om trafik i riksintressestråk i vissa situationer (vägar, banor, farleder)

Detta kriterium avser vägar, banor och farleder som är av nationell betydelse för att leda om trafik, exempelvis i samband med underhållsarbeten eller vid akuta trafikstörningar och andra särskilda händelser. Länkar enligt detta kriterium utgör tvärleder som möjliggör omledning av trafik som normalt går på väg, bana eller farled som är utpekad som riksintresse enligt annat kriterium, där alternativa länkar för omledning saknas. Länkarna kopplar ihop utpekade riksintessestråk så

att dessa även kan nyttjas vid avbrott. Syftet är att säkra möjlighet för alla typer av transporter (exempelvis tunga transporter) att ta sig fram på länken.

Kommentar: Inga ändringar föreslås.

2e) Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik

Detta kriterium innefattar de banor som behövs för att möjliggöra ett järnvägssystem som på lång sikt kan försörja viktiga målpunkter för långväga persontrafik samt godstrafik med järnvägstransporter. Utpekandet utifrån detta kriterium sker ur ett systemperspektiv.

Kommentar: Inga ändringar föreslås.

2f) Väglänkar och banor som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Utöver stamvägnätet och banor som innefattas av kriterium 2e) kan det i vissa fall finnas motiv för att peka ut andra länkar för att upprätthålla nationellt viktiga kommunikationer och strukturer. Länkar enligt detta kriterium kan exempelvis pekas ut när det krävs för att uppnå tillräckligt god tillgänglighet för långväga transporter till och från regionala centra eller andra viktiga noder. Syftet med kriteriet är att skapa ett sammanhängande och nationellt täckande nät. Utpekandet ska motiveras utifrån de övergripande kriterierna (se avsnitt 4.1).

Kommentar: Inga ändringar föreslås.

2g) Farled till hamn av riksintresse

Farleden är nödvändig för att fartyg ska kunna ta sig till hamnen. Farled till hamn av riksintresse bör därför utgöra riksintresse.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Nuvarande kriterium ger otillräckligt stöd i hanteringen av mängden farleder som bedöms vara av riksintresse vid anslutning till hamn. Målsättningen är att förtydligandet nedan ska ge en bättre förståelse för när det kan behövas flera anslutningar till en hamn.

2g) Farled till hamn av riksintresse

Farleden är nödvändig för att fartyg ska kunna ta sig till hamnen. Därför är i regel en farled till hamn av riksintresse också av riksintresse. I vissa situationer kan flera farleder till en hamn bedömas vara av riksintresse, till exempel om hamnen består av flera delar som har olika inlopp.

2h) Farled till enskild hamn av större betydelse

Farlederna till enskilda industrihamnar kan också behöva skyddas genom utpekande av riksintresseområde. För att pekas ut som riksintresse ska godsvolymen uppgå till över 100 000 ton och/eller minst 200 000 passagerare per år i genomsnitt under en femårsperiod.

Kommentar: Föreslås utgå som kriterium för riksintresse. Trafikverket ser att vi utifrån kriterium 2g) vid behov har möjlighet att göra riksintresseanspråk för farleder även till riksintresseanspråk för hamn som andra myndigheter gjort, till exempel riksintresse för industrihamn eller energiändamål. I övrigt ser inte Trafikverket att farleder till hamnar som inte är av riksintresse borde utgöra riksintresse.

2i) Farledssträckor som har förutsättningar att utgöra del av en kustomspännande inomskärsled

Detta kriterium syftar till att tillgodose möjligheten skapa en framtida kustomspännande inomskärsled.

Kommentar: Föreslås utgå som kriterium för riksintresse. Trafikverket anser inte att dessa farledssträckor generellt utgör ett nationellt eller internationellt betydande kommunikationsintresse.

2j) Sjötrafikstråk

Utomskärs sjöfart löper naturligt i de för sjötrafiken mest lämpade stråken. Sjötrafikstråk utpekade som riksintresse är lokaliserade och utformade för att tillförsäkra sjötrafiken korridorer som ger den kortaste resvägen med tillräckligt vattendjup med beaktande av sjösäkerheten. Sträckningen och omfattningen av dessa stråk bestäms av:

- Trafiksepareringssystem (TSS) beslutade av IMO (International Maritime Organization)
- HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission)
- RAIS-analyser av faktiska fartygsrörelser

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Med nuvarande kriterium har det varit svårt att göra en avgränsning mellan olika sjötrafikstråk och på ett tillräckligt sätt kunna motivera och förklara detta för de som påverkas av riksintressena. Genom den föreslagna formuleringen av kriteriet tydliggörs varför sjötrafikstråk är av stor nationell och internationell vikt samt hur deras geografiska koppling ser ut. Målsättningen är att genom dessa förändringar kunna göra mer systematiska anspråk för sjötrafikstråk som säkrar den nödvändiga nationella framkomligheten samtidigt som internationella åtaganden upprätthålls.

2j) Sjötrafikstråk av nationell eller internationell vikt för genomfartstrafik

Möjligheten att transportera gods och passagerare mellan hamnar av riksintresse, mellan hamnar av riksintresse och internationella målpunkter samt mellan internationella målpunkter är av stor nationell vikt. Hamnar behöver förbindas med varandra för att sjöfartens grundläggande funktion ska kunna upprätthållas. Därför finns det behov av att göra riksintresseanspråk för sjötrafikstråk av stor vikt för genomfartstrafik. Även om sjöfarten kan nyttja flera olika stråk avgränsas vilka stråk som är av riksintresse till de sträckor som är av störst nationell och/eller internationell vikt.

Utomskärs löper sjöfarten naturligt i de för ändamålet mest lämpade stråken. Men det finns förutsättningar som påverkar var det är möjligt att framföra trafik. Anspråken baseras därför på en sammanvägd bedömning av flera faktorer:

- De stråk där trafiken framförs, dessa framkommer av de trafiksepareringssystem som är beslutade av International Maritime Organization, HELCOM och analyser av faktiska fartygsrörelser
- Var målpunkter är lokaliserade, till exempel viktiga internationella hamnar i länderna runt Östersjön.
- Var det finns hinder för sjöfarten, dessa kan till exempel utgöras av fysiska förutsättningar så som öar, grund eller beslutade områden för havsbaserad vindkraft eller annan etablering till havs som påverkar var det är möjligt för sjöfarten att framföras.

2²x) Farled av nationell eller internationell vikt för genomfartstrafik

Farleder av stor vikt för genomfartstrafik är de farleder som inte direkt ansluter till en hamn, men som kan förbinda inloppen mellan flera hamnar med varandra eller med andra stråk av stor nationell eller internationell vikt. Dessa möjliggör för trafik av stor nationell eller internationell betydelse att passera mellan noder som behövs för att upprätthålla nationellt viktiga strukturer för sjöfarten.

Kommentar: Förslag på nytt tillkommande kriterium enligt ovan. Trafikverkets nuvarande kriterier motiverar endast farledsanspråk som utgör en direkt anslutning till hamn. Men ur såväl ett nationellt som ett internationellt perspektiv finns behov av att även kunna transportera gods och passagerare mellan hamnar. Idag finns det flera olika anspråk till havs, till exempel havsbaserad vindkraft. Vi bedömer det därför som väldigt viktigt att riksintresseanspråken för sjöfarten blir tydligare och enklare att förstå. Detta tillkommande kriterium är tänkt att tydligare motivera olika funktioner hos farleder av riksintresse.

² Beteckning justeras efter samråd för att följa i bokstavsordning

3. Stödfunktioner

Stödfunktionerna utgörs av anläggningar som stödjer och säkrar huvudanläggningens funktion. Om de är bundna till en viss geografisk plats och inte kan flyttas utan större kostnader, eller påtagliga effekter i övrigt kan de omfattas av riksintresse.

3a) Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande

Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning som behövs för att trygga huvudanläggningens funktion.

Kommentar: Inga ändringar föreslås förutom språkliga

3b) Stationer utmed järnväg av riksintresse

Stationer utmed järnväg av riksintresse utgör en stödjande funktion och ska räknas som riksintresse. Vid behov kan en precisering av stationen tas fram.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Nuvarande formulering i kriteriet inkluderar fler stationer i riksintresseanspråken än vad Trafikverket anser är motiverat utifrån det nationella värdet. Kriteriet föreslås omformuleras för att mer nyanserat redovisa vilka stationer som bedöms vara av riksintresse samt vad som avses med en station i detta sammanhang.

3b) Stationer utmed järnväg av riksintresse

Stationer med ett nationellt eller betydande interregionalt resandeutbyte utmed järnväg av riksintresse utgör en stödjande funktion och ska räknas som riksintresse. Generellt avses endast järnvägens kärnfunktion i riksintresset, det vill säga: plattform med väntfunktioner, plattformsförbindelser, trafikinformation och spårområde inklusive i förekommande fall den bangård eller de uppställningsspår som ingår.

3c) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

Ett övergripande begrepp för de platser eller spårområden där tåg bildas (vagnar kopplas samman) eller där vissa servicefunktioner kopplade till tågtrafiken finns, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Anläggning för tjänst kan i sin tur inbegripa spårområden, godsterminaler och depåer.

- Begreppet spårområden innefattar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar.

- Med godsterminaler avses kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.
- Depåer innefattar verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov.

Syftet med detta kriterium är att peka ut de anläggningar som krävs för att trafiken på de järnvägar som är av riksintresse ska kunna bedrivas och kopplas ihop med samhället i övrigt.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Delen som rör kombiterminaler och hamnar föreslås vara ett eget kriterium under 1x) Kombiterminal av stor nationell betydelse. I övrigt förtydligas vilka delar som ingår i riksintresseanspråket för järnvägen.

3c) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet är ett övergripande begrepp för de platser eller spårområden där tåg bildas eller där vissa servicefunktioner kopplade till tågtrafiken finns, oavsett om det är gods- eller resandetrafik. Dessa kan utgöra viktiga stödfunktioner till järnvägen och bidrar till att säkerställa att trafiken på de järnvägar som är av riksintresse ska kunna bedrivas och kopplas ihop med samhället i övrigt. Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet omfattar:

- Rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar. Dessa ingår i regel i ett anspråk för järnvägen, enskilda anspråk görs om särskilda behov föreligger eller om anläggningen bedöms ha behov av hänsynstagande utöver det som finns för järnvägen.
- Depåer, det vill säga verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov. Endast depåer som hanterar nationellt viktig trafik kan inkluderas som en stödfunktion.

3d) Ankarplatser

Platser som nyttjas av fartyg för ankring i anslutning till hamn i väntan på reseorder, lots eller liknande, samt för bunkring. Ankarplatser kan behöva skyddas eftersom det finns risk att fartyg annars hindrar framkomligheten i en farled. Ankarplatserna ska alltid knytas till en farled av riksintresse.

Kommentar: Föreslås ändras enligt nedan. Beskrivningen av vad en ankarplats är flyttas istället till begreppsförklaringen i bilaga 1.

3d) Ankarplatser

Ankarplatser kan vid behov behöva pekas ut som riksintresse i syfte att stödja funktionen hos en hamn och/eller en farled.

REMISS

REMISS

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se