

RAPPORT

Riksintressen för trafikslagens anläggningar

Sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Remissversion, Trafikverket Sektorsbeskrivning och kriterier för riksintressen

Författare: Lina Thölix, Kerstin Sondén

Dokumentdatum: 2024-06-14

Ärendenummer: TRV 2023/117625

Kontaktperson: Lina Thölix, nationellsamhallsplanering@trafikverket.se

Publikationsnummer: (Kompletteras vid beslut och publicering)

ISBN (Kompletteras vid beslut och publicering)

Foto framsida: johnner.se/Viktor Holm, johnner.se/Karl Forsberg, Depiction AB, Jean-Marie Skoglund

Innehåll

1 Bakgrund.....	4
1.1 Syfte.....	4
1.2 Trafikverkets ansvar för utpekande av riksintresseområden	4
1.3 Trafikverkets planeringsunderlag.....	5
1.4 Riksintressesystemet och samverkan mellan statliga verk och länsstyrelser	5
1.5 Trafikverkets arbete med riksintressen och aktualisering av riksintresse materialet.....	6
1.6 Behov av sekretess och hantering av sekretessbelagd information .	8
2 Beskrivning av transportsektorn.....	9
2.1 Transporter och transportsystemet i Sverige	9
2.2 Nationella och internationella mål för transportsektorn	10
2.3 Generella värden och kvaliteter som är av betydelse för att skydda eller utveckla områden utifrån sektorns behov	12
3 Riksintresse för kommunikation	13
3.1 Synergier och konflikter med annan verksamhet	13
3.2 Påverkansområden och påverkansfaktorer	15
3.3 Bedömning av sektorns framtida markanspråk.....	16
4 Kriterier för riksintressen för kommunikation - trafikslagets anläggningar	19
4.1 Boverkets generella kriterier för riksintressen	19
4.2 Beslut om gemensamma och övergripande kriterier för utpekande av anspråk på riksintresse för trafikslagen från 1999	19
4.3 Kriterier för riksintressen för trafikslagets anläggningar	20
4.4 Planerade och framtida anläggningar av riksintresse	27
Bilaga 1: Begreppsförklaring.....	29
Bilaga 2: Sammanställning av kriterier	31
Bilaga 3: Referenser	33

1 Bakgrund

1.1 Syfte

Detta dokument beskriver Trafikverkets kriterier för utpekande av områden av riksintressen. I enlighet med kraven i Boverkets vägledning för riksintressemyndigheter ingår kriterierna i en så kallad sektorbeskrivning för sektorn kommunikationer (för trafikslagets anläggningar).

Dokumentet ska utgöra ett stöd vid utpekande av områden av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Det beskriver Trafikverkets arbete med utpekande av riksintresse och ger en bakgrund till syftet med utpekande av riksintresseområden, liksom en beskrivning av synergier och målkonflikter med annan markanvändning.

Sektorsbeskrivningen kommer att kompletteras med utpekande av områden av riksintresse. Den vänder sig främst till dem som arbetar med utpekande och/eller bevakning av riksintressen i samhällsplaneringen på Trafikverket, Länsstyrelser och Boverket.

1.2 Trafikverkets ansvar för utpekande av riksintresseområden

Trafikverket ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kapitlen i miljöbalken och av plan- och bygglagen. I miljöbalken ingår bland annat grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

Ur miljöbalken 3:e kapitel:

8 § Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Trafikverket och Post- och telestyrelsen ansvarar för att lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelserna om områden som myndigheterna anser vara av riksintresse för kommunikationer inom sina respektive

verksamhetsområden. För Trafikverkets del handlar det om riksintressen för transporter inom områdena väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

Trafikverket använder i nuläget endast möjligheten att göra riksintresseanspråk, inte möjligheten att göra anspråk på områden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer. Sådana anläggningar inom Trafikverkets verksamhetsområde skulle kunna vara anläggningar särskilt viktiga ur ett regionalt perspektiv. I framtiden kan det finnas behov av att göra båda typerna av anspråk, i så fall behöver även kriterier för områden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer tas fram.

1.3 Trafikverkets planeringsunderlag

Trafikverket har valt att presentera sitt kunskapsunderlag (för tillämpning av 3-5 kapitlen i miljöbalken och av plan- och bygglagen) framför allt i form av publikationen ”Transportsystemet i samhällsplaneringen”. Trafikverket har även geografiskt underlagsmaterial, som finns tillgängligt via Trafikverkets hemsida eller i Planeringskatalogen.

1.4 Riksintressesystemet och samverkan mellan statliga verk och länsstyrelser

Den formella kopplingen mellan statlig och kommunal nivå i den fysiska planeringen sker genom att statliga myndigheter anger vilka områden och anläggningar som de anser är av riksintresse. Riksintressenas markanspråk ska sedan beaktas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.

Kommunen ska i sin översiktsplan tala om hur man avser att tillgodose riksintressena efter en dialog med länsstyrelsen. I översiktsplanen ska kommunen också bedöma vilket riksintresse som ska ges företräde om olika riksintressen påtagligt kan skada varandra.

Enligt 5-8 §§ miljöbalken skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Behövs området eller del av detta för en anläggning för totalförsvaret skall försvarsintresset ges företräde.

De utpekade riksintressena är att betrakta som anspråk på riksintressen. Om ett område eller en funktion faktiskt är av riksintresse eller inte, liksom hur det intresset ska prioriteras mot andra riksintressen avgörs först när frågan prövas enligt annan lagstiftning. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken samt plan- och bygglagen (2010:900). Kommunens översiktsplan, inklusive

länsstyrelsens granskningsyttrande, ska vara vägledande för dessa beslut. Länsstyrelsen ska verka för att riksintressen tillgodoses i kommunala planer.

Riksintressemyndigheterna ska enligt 1 § förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden (populärt kallad hushållningsförordningen) i samverkan med länsstyrelserna följa utvecklingen av frågor om hushållningen med mark- och vattenområden. Tyngdpunkten i denna verksamhet ska läggas på frågor som har stor betydelse i ett nationellt perspektiv och frågor vars utveckling Sverige enligt internationella åtaganden ska följa.

Utvecklingen av hushållningen med mark- och vattenområden inom respektive sektor följs på lämpligt sätt. Det kan handla om hur sektorns frågor, bl.a. riksintressena, hanteras i fysisk planering och i prövningsärenden. Hela systemet med riksintressen förutsätter att de statliga myndigheterna samverkar på ett bra sätt. Därför vill Trafikverket bidra till att utveckla formen för dialog och samverkan med länsstyrelserna, Boverket och andra statliga myndigheter. För riksintressen till havs gäller en beslutad havsplan framför de olika myndigheternas riksintresseutpekanden. Trafikverkets samarbete med Havs- och vattenmyndigheten är därför viktigt för att transportsystemets anläggningar till havs ska kunna tillgodoses.

1.5 Trafikverkets arbete med riksintressen och aktualisering av riksintressematerialet

Trafikverket pekar med stöd av kriterierna ut områden av riksintresse, efter samråd med berörda Länsstyrelser. Beslut som rör riksintresseanspråk bör, i enlighet Boverkets vägledning innehålla:

- motiv för utpekandet och hur det aktuella området svarar mot kriterierna i sektorsbeskrivningen
- kort redogörelse för de samråd som hållits
- geografisk precisering på karta av aktuellt område med motivering för vald avgränsning (storleken på det avgränsade området bör uppges.)
- värdebeskrivning (funktionsbeskrivning) som ger underlag för bedömningar av eventuella konflikter med andra intressen men också eventuella synergier

Funktionsbeskrivning

Funktionsbeskrivningen ska ge underlag för bedömningar av eventuella konflikter med andra intressen men också eventuella synergier. Beskrivningen bör vara så tydlig att det utifrån den går att förhålla sig till om en viss åtgärd kan skada det utpekade intresset.

För transportsystemet är det funktionen i en anläggning och i systemet som helhet som utgör det värde som behöver skyddas inom riksintressesystemet. Därför har Trafikverket valt att använda benämningen funktionsbeskrivning istället för värdebeskrivning.

Eventuella behov av framtida markanspråk ryms generellt inte i funktionsbeskrivningen, men tydliggörs i Trafikverkets förteckning över riksintressen för den enskilda anläggningen där behovet finns.

Precisering

Trafikverket tar också vid behov fram preciseringar av riksintresseområden. Preciseringarna av ett riksintresse är ett fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset avser att skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen. Preciseringar initieras oftast av Trafikverket, men även annan part kan lyfta behovet av en precisering till Trafikverket. Preciseringen utförs av Trafikverket i samverkan med andra berörda parter såsom Länsstyrelse och aktuell kommun. I preciseringen beskrivs riksintressets funktion på ett mer utförligt sätt än vad som gjordes i funktionsbeskrivningen vid utpekandet.

Preciseringen innehåller vanligtvis en beskrivning av nuvarande trafiksituation, trafikprognoser och utvecklingsmöjligheter för anläggningen samt en beskrivning av riksintressets markanspråk och de områden som påverkar eller påverkas av riksintresset.

Aktualitet

Trafikverket har som ambition att se över aktualiteten i sina riksintressen årligen. Då ingår uppdateringar som omfattar att planerade projekt blir färdigbyggda samt andra mindre förändringar i det utpekade nätet. En fördjupad översyn av materialet avser Trafikverket göra vart fjärde år för att aktualitetspröva materialet i enlighet med plan- och bygglagen.

För områden som rör planerade och framtida anläggningar är det särskilt viktigt att vara extra uppmärksam på aktualiteten i informationen. När ett område övergår från att vara ett framtida till planerat eller från planerat till befintligt ska informationen i kartmaterial och funktionsbeskrivning ändras. Även aktualiteten i underliggande beslut om planerad eller

framtida anläggning, exempelvis om rekommenderad åtgärd i åtgärdsvalsstudie eller liknande, bör ses över årligen. Åtgärder som av olika skäl inte längre bedöms som genomförbara eller önskvärda (nu eller i framtiden) ska inte ligga kvar som riksintresseanspråk.

1.6 Behov av sekretess och hantering av sekretessbelagd information

Information om Trafikverkets riksintresseområden för kommunikationer ska i normalfallet vara öppet tillgängliga. Det gäller även den funktionsbeskrivning och eventuella preciseringar som är kopplade till riksintresseområdet. Det kan finnas information om anläggningarna, som kan vara känsliga att sprida med hänsyn till totalförsvarets intressen och Sveriges säkerhet. Det gäller inte minst detaljerad information vid precisering av riksintresseområde. Behovet av sekretess ska alltid värderas i samband med arbetet med utpekande av riksintresseområden och vid precisering av anläggning. Samråd med Försvarsmakten kan också behöva göras om det kan antas innehålla känslig information. Materialet ska då i samrådet hanteras som säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter. Det ska alltid övervägas hur mycket information som behöver hållas allmänt tillgängligt, även om inte sekretess gäller. Det viktiga är att tillräcklig information finns för att tillgodose riksintresseanspråket i samhällsplaneringen och i olika beslut.

2 Beskrivning av transportsektorn

2.1 Transporter och transportsystemet i Sverige

Sverige är en liten och öppen ekonomi som är mycket beroende av internationell handel. Varje år transporteras cirka 700 miljoner ton gods inom, eller till och från Sverige. Omfattningen beror mycket på den svenska basindustrin, vilken genererar många tunga transporter.

Merparten av de internationella godstransporterna sker via hamnarna. Sjöfarten stod för 80 procent av de internationella godstransporterna under 2022. Inrikes sker de flesta godstransporter med lastbil, nästan 90 procent av godsmängden inrikes transporterades på vägnätet under 2022. Järnvägstransporterna spelar en viktig roll för malm och ståltransporter. Luftfart används främst för varor som har ett högt värde och varor som kräver snabb leverans.

Godstransporter 2022, tusental ton ¹	Luftfart	Sjöfart	Järnväg	Väg
Utrikes	137	146 293	34 015	4 323
Inrikes	2	21 958	37 501	442 178
Totalt	139	168 251	71 516	446 501

En vanlig dag åker närmare 1 miljon människor buss, ännu lite fler väljer att cykla, 4,1 miljoner åker bil och 420 000 åker tåg². Transportsystemet möjliggör för dessa resor, det är en viktig byggsten i så väl människors vardag som när de ska göra längre resor. En stor del av luftfartens persontransporter sker till och från utlandet, det samma gäller för sjöfarten. Resor på väg och järnväg dominerar inrikes resor.

Sveriges järnvägsnät är drygt 16 500 spårkilometer, den allra största delen (80 procent) är elektrifierad. Det svenska vägnätet består av drygt 200 000 kilometer statliga, kommunala och enskilda vägar med statsbidrag, där till kommer ett mycket stort antal enskilda vägar utan statsbidrag, de flesta så kallade skogsbilvägar. Till vägnätet hör också 16 600 broar, ett tjugotal tunnlar och 40 färjeleder.

¹ Statistiken om godstransporter är inhämtad från Trafikanalys och har undersökningsår 2022. Läs mer om hur den är framtagen på deras hemsida.

² Statistiken om persontransporter är inhämtad från Trafikanalys och har undersökningsår 2022. Läs mer om hur den är framtagen på deras hemsida.

2.2 Nationella och internationella mål för transportsektorn

De transportpolitiska målen (både funktionsmål och hänsynsmål), TEN-T, klimatlagen och nollvisionen ger oss en grund för vilka värden och funktioner Trafikverket bedömer behöver beaktas vid utpekande av riksintresseanspråk. Det ger också en bakgrund till vilka hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa som behöver tas i transportsektorn. För att peka ut de anläggningar som bäst motsvarar målen finns det anledning att ha ett trafikslagsövergripande synsätt vid utpekande av riksintresseområden.

De transportpolitiska målen

Regeringen har i Proposition 2008/09:93 (Mål för framtidens resor och transporter) tagit fram mål för transportsektorn. Trafikverket har i uppdrag att verka för att nå de transportpolitiska målen inom sitt verksamhetsområde. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet ska uppnås inom ramen för hänsynsmålen.

Bild: De transportpolitiska målen – funktionsmål och hänsynsmål



Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela

landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. För att uppfylla funktionsmålet har ett antal preciseringar fastställts:

1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
2. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
3. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
4. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
5. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
6. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
7. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet kan också kopplas till klimatlagen som trädde i kraft 1 januari 2018. Enligt denna lag ska Sverige, senast år 2045, inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Som etappmål på vägen dit ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg (som ingår i EU:s handelssystem med utsläppsrätter) minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. En bakgrund till målen i klimatlagen är Parisavtalet, som Sverige åtagit sig att följa.

Enligt Parisavtalet ska den globala temperaturökningen uppgå till maximalt 2 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå, men länderna ska sträva efter att begränsa den till maximalt 1,5 grad. Transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilberoendet måste brytas.

Det transeuropeiska transportnätet TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, vilket definierats i en EU-förordning. Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den gränsöverskridande dimensionen. TEN-T-förordningen definierar också krav för infrastrukturen, med tydliga målår: år 2030 för stomnätet och år 2050 för hela TEN-T-nätet. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser.

Nollvisionen

Ett ytterligare relevant mål i sammanhanget är Nollvisionen som beslutades av Riksdagen 1997. Enligt nollvisionen ska ingen skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. Det innebär också att det inte är lika tydligt kopplat till samhällsekonomi som de transportpolitiska målen.

2.3 Generella värden och kvaliteter som är av betydelse för att skydda eller utveckla områden utifrån sektorns behov

Ett fungerande transportsystem skapar nyttor för både näringsliv och invånare. God tillgänglighet för arbetsresor, tjänsteresor och godstransporter ger förutsättningar för tillväxt och sysselsättning. En förbättrad tillgänglighet för arbetsresor underlättar för arbetstagare att ta sig till och från arbetet. Samtidigt underlättar det för arbetsgivare att hitta den kompetens de behöver. Väl fungerande godstransporter kan också vara av betydelse för en god sysselsättningsutveckling.

Transportkostnaden utgör för många företag en stor del av de totala kostnaderna och är därmed avgörande för konkurrenskraften. För att skapa god tillgänglighet är det viktigt att det finns ett sammanhängande nät, som kan skapa kontinuitet och sammanhang. Det är också viktigt med tillförlitlighet och framkomlighet i systemet. Restid är ett viktigt mått på tillgängligheten, men även anläggningens kapacitet för olika typer av transporter. För godstransporter är god bärighet viktig och en jämn hastighet bidrar till att undvika bullerstörningar vid bostäder och verksamheter lokaliserade i vägens närhet.

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. Utgångspunkten är att kunna tillgodose behov för långsiktig hushållning utifrån en samhällsekonomisk bedömning och politiska beslut.

De områden som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämpade för anläggningar för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Trafikverkets tolkning av lagen avseende kommunikationsanläggningar för transporter är att det främst handlar om att värna de anläggningar vi redan har. Genom att göra riksintresseanspråk för viktiga befintliga anläggningar går det att undvika behov av utbyggnad av ny infrastruktur, eller riskera en försämrad tillgänglighet. Det är viktigt att skydda nyttjandet och vid behov möjlighet till utbyggnad av de anläggningar som bedöms vara av riksintresse.

Ibland finns också behov av att bygga nya anläggningar för att tillgodose viktiga kommunikationsbehov. Om dessa anläggningar bedöms vara av riksintresse vid färdigställandet behöver möjligheten att säkerställa tillkomsten av dessa anläggningar skyddas genom att göra riksintresseanspråk för den planerade eller framtida anläggningen.

Värdet av, eller funktionen hos kommunikationsanläggningar är tillgänglighet. Tillgängligheten är beroende av kapacitet, punktlighet, robusthet och användbarhet. Punktlighet, robusthet och användbarhet kan inte heller nås utan tillräcklig kapacitet i systemet. Det är alltså omöjligt att uppnå god funktion i ett transportsystem som har kapacitetsproblem.

3.1 Synergier och konflikter med annan verksamhet

Transportinfrastrukturen är en förutsättning för att andra verksamheter i samhället ska kunna fungera. Den skapar tillgänglighet för invånare till arbetstillfällen, varor och tjänster, bostäder och utbildning.

Infrastrukturen är också en förutsättning för att näringslivet och godsflöden ska fungera. Samtidigt påverkar transporterna närmiljön,

exempelvis genom att skapa barriäreffekter, buller, sämre luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Påverkan på infrastrukturen

Möjligheten att bygga ut en ny, eller nyttja en befintlig väg, järnväg, farled, hamn eller flygplats kan å sin sida försvåras av andra verksamheter i dess närhet. Om bostäder byggs i infrastrukturens närhet finns risk för inskränkningar eller begränsningar av utnyttjandet av transportsystemet på grund av hänsyn till hälsa och säkerhet. Det kan exempelvis medföra förbud för viss typ av transport, som transport med farligt gods, eller restriktioner för verksamheter på godsbangårdar och i hamnar med hänsyn till industribuller. Det kan också handla om krav på sänkta hastigheter på väg eller järnväg, vilket påverkar riksintressets värde negativt. För flygplatser kan höga byggnader i närheten påverka möjligheten att landa och för sjöfarten kan exempelvis vindkraftsanläggningar påverka framkomligheten i utpekade farleder för sjöfarten.

För att anläggningen ska kunna nyttjas krävs också att den skyddas mot åtgärder som fysiskt kan skada anläggningen. Om det inte går att åtgärda skadan utan betydande ekonomiska konsekvenser, eller omfattande negativa konsekvenser i övrigt, kan det leda till att utnyttjandet försvåras påtagligt. Det kan exempelvis handla om påverkan på bropelare och liknande om riskfyllda anläggningar tillåts i anslutning till dessa. Det kan också handla om åtgärder som påverkar grundvattnet och därmed kan leda till sättningar eller annan skada på anläggningen. Det är viktigt att vid bedömningen av risker också beakta effekterna av ett förändrat framtida klimat.

Framför allt kring våra större städer kan exploatering av verksamhet i närheten av väg av riksintresse generera trafik som kan leda till köbildning som ger längre restider och lägre tillförlitlighet i transportsystemet. Det kan leda till svårigheter att nå mål om god tillgänglighet. Det innebär också att kvaliteten för näringslivets transporter försämras, vilket också kan påverka landets konkurrenskraft negativt. Köerna kan också innebära att trafiksäkerheten och luftkvaliteten påverkas negativt.

Svårighet att flytta eller bygga ut

Transportsystemet är beroende av kontinuitet och sammanhang för att fungera. Anläggningarna är ofta mycket platsbundna och komplexa och svåra att bygga ut eller ersätta. I och kring stora städer är också markutrymmet begränsat och det är ofta inte realistiskt, vare sig ur ett

ekonomiskt, ekologiskt eller socialt perspektiv, att bygga ut nya körfält, förbifarter eller tunnlar för att minska framkomlighetsproblem.

Konsekvensen av att inte beakta anläggningarnas funktion kan innebära stor negativ påverkan i transportsystemet. Om tillgänglighetsproblemen inte kan lösas är det medborgare och näringsliv som drabbas, exempelvis genom begränsningar av vilka typer av transporter som tillåts eller genom längre restider. De olika transportslagen är också beroende av varandra för att fungera. Exempelvis kan begränsning av transporter på en väg eller järnväg mot en hamn i sin tur skapa problem för sjöfarten.

Samordning och samverkan

För att undvika konflikter och istället skapa synergier med annan markanvändning, krävs en god samordning mellan planering av bostäder, verksamheter och infrastruktur. Samordningen är avgörande för att kunna använda marken på ett resurseffektivt sätt och skapa en hållbar tillgänglighet. Det är också en förutsättning för att nå uppsatta mål såväl för transportsektorn, som mål för näringsliv och bostadsbyggande.

Vid samverkan i tidiga skeden kan kommunerna och Trafikverket tillsammans diskutera lösningar som är gynnsamma både för byggande av bostäder eller verksamheter och för infrastrukturen. Det kan exempelvis göras genom att ta fram trafikstrategier som komplement till översiktsplanen.

Minska behovet av transporter

Planering som tar hänsyn till behovet av tillgänglighet redan i ett tidigt skede kan minska behovet av transporter. Det handlar exempelvis om placering av bostäder i mer centrala lägen, funktionsblandad bebyggelse, kollektivtrafiksatsningar, lägre parkeringstal mm. Detta motsvarar så kallade steg 1- och 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Genom att utnyttja dessa möjligheter går det också att undvika att försvåra utnyttjandet av näralliggande anläggningar av riksintresse. Alla dessa åtgärder har fördelen att de också bidrar till en bättre hushållning med mark och vatten och en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

3.2 Påverkansområden och påverkansfaktorer

Runt kommunikationsanläggningarna finns ett så kallat påverkansområde (tidigare benämnt influensområde). Ett påverkansområde är ett område inom vilket åtgärder som exempelvis ny bebyggelse kan påverka eller påverkas av kommunikationsanläggningens funktion. Områdets fysiska

utbredning från t.ex. en väg, järnväg, hamn eller farled varierar beroende på den geografiska platsen samt vilken typ av åtgärd som ska vidtas.

Av den anledningen är det inte möjligt att ange ett generellt avstånd från anläggningen som utgör påverkansområdet, utan det är något som måste bedömas i varje enskilt fall. Exempelvis kan buller i öppna områden uppfattas som störande på flera hundra meters avstånd från en väg eller järnväg medan det i ett kuperat område på samma avstånd inte är några problem alls. Uppförande av nya bebyggelseområden kan ha stor påverkan på trafikmängder och trafiksäkerheten på stora avstånd från själva nybyggnationen.

Eftersom det inte är möjligt att ange ett generellt påverkansområde för vägtrafik, spårtrafik och sjöfart bör hänsyn tas till de så kallade påverkansfaktorerna vid förändring av markanvändning i närheten av kommunikationsanläggningar av riksintresse. Påverkansfaktorer är faktorer som har betydelse för bedömningen av påverkansområdets utbredning. Dessa faktorer kan exempelvis vara buller, vibrationer, barriäreffekter, trafiksäkerhet, elsäkerhet, transporter av farligt gods och elektromagnetiska fält. Faktorerna ska särskilt beaktas vid ändring av markanvändning intill kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Däremot finns det geografiskt avgränsade påverkansområden till flygplatserna som är av riksintresse. Det finns tre typer av påverkansområden kring en flygplats:

- Påverkansområde med hänsyn till flyghinder
- Påverkansområde med hänsyn till flygbuller
- Påverkansområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintresseområdet även dessa omgivande påverkansområden skyddas. För närmare information om vad som kan påverka kommunikationsanläggningarnas funktion läs Trafikverkets planeringsunderlag ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

3.3 Bedömning av sektorns framtida markanspråk

Utvecklingen av efterfrågan på transporter styrs av befolkningstillväxt och utveckling av bebyggelsestrukturen (var vi väljer att lokalisera exempelvis bostäder, arbetsplatser, handel och annan service). Den beror också på hur

ekonomisk konjunktur, teknik, skatter, avgifter, lagar och regler, men även hur värderingar i samhället utvecklas.

Befolkningsökning och ökade transporter

Dagens befolkningsprognoser pekar på en, i europeiskt perspektiv, relativt snabbt ökande befolkning. Enligt SCB:s senaste prognos kommer Sveriges folkmängd passera 11 miljoner under 2032 och 12 miljoner i början av 2050-talet. Befolkningsökningen leder till ökad efterfrågan av både fler bostäder och fler transporter. Befolkningsökningen väntas främst koncentreras till de tre storstadsområdena (men även till Västerbottens kustnära områden). Det innebär också att transportvolymerna inom och mellan dessa områden kan förväntas öka ytterligare.

Enligt Trafikverkets senaste prognoser väntas det tunga transportarbetet på väg i Sverige öka med 1,3 procent per år fram till år 2045. Det lätta trafikarbetet på väg beräknas under samma period öka med 0,9 procent per år.

Urbanisering

Konkurrensen om mark och gatuutrymme är redan idag stor i städerna. Med ökad urbanisering kan konkurrensen komma att öka ytterligare. Stadsbebyggelsen har spridit ut sig geografiskt. Bostadsområden och köpcentrum har etablerat sig utanför stadskärnorna vilket har inneburit behov av fler transporter. Samtidigt sker en förtätning av städernas centrala delar, liksom en ökad e-handel, vilket kan innebära behov av fler varuleveranser i bostadsområden. I städerna blir de externa effekterna från transporter också stora eftersom många människor påverkas. Det är en utmaning att hantera de målkonflikter som uppkommer när städerna växer och behovet av fler transporter i tätbebyggda områden ökar.

Klimatomställningens och anpassning till förändrat klimat

En omställning till mer hållbara transporter är en nödvändighet för att nå de uppsatta klimatmålen, enligt klimatlag och Parisavtalet. För att klara målen krävs en kraftfull teknisk utveckling, både genom energieffektivisering och genom ökad användning av förnybar energi. Ett exempel på omställning till förnybar energi kan vara utbyggnad av elvägar för tunga transporter, vilket kan innebära behov av åtkomst till mark för infrastruktur för elförsörjning vid vägen. Samtidigt kan omställning leda till lägre nivåer av buller och luftföroreningar vilket innebär minskat behov av stora påverkansområden. Luftfartens och sjöfartens omställning

kan i framtiden komma att innebära att mer mark kan behöva tas i anspråk för att säkerställa nya typer drivmedel samt säkerhetsmarginaler för hantering av dessa. Det räcker dock inte enbart med ny teknik och energieffektivisering för att nå klimatmålen. För att nå lägre utsläpp av koldioxid utan att försämra tillgängligheten behöver våra samhällen planeras mer transportsnålt.

Tillgängligheten och effektiviteten i transportsystemet beror bland annat på hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till kollektivtrafik. Det finns också en politisk ambition att ställa om godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Medvetenheten om klimatförändringens avgörande betydelse kommer troligen också att öka i framtiden. Detta kan ge effekter på vilka prioriteringar som görs vid investering i statlig infrastruktur, val av eventuella styrmedel för omställning från fossila drivmedel, och för hur privatpersoner och företag väljer att resa.

Samtidigt innebär klimatförändringarna att infrastrukturen kommer att bli mer utsatt för risk för översvämning, ras, skred och erosion. Vi kommer därför att behöva anpassa infrastrukturen, exempelvis för att klara mer frekventa skyfall, förändrade vattenflöden och högre havsvattennivåer. Det innebär att mer mark i närheten av infrastrukturen kan behöva tas i anspråk för riskförebyggande åtgärder. Även vid planering av nya anläggningar kan mark behövas för klimatanpassning. På sikt kan det också innebära att anläggningar kan behöva flyttas från områden som är utsatta för klimatrelaterade risker. Trafikverket är förordningsmyndighet för klimatanpassning och tillhandahåller mer information om klimatanpassning kopplat till infrastrukturen på sin hemsida³.

³ Klimatanpassning - Bransch (trafikverket.se)

4 Kriterier för riksintressen för kommunikation - trafikslagens anläggningar

4.1 Boverkets generella kriterier för riksintressen

Enligt Boverkets vägledning för riksintressemyndigheterna ska beslutet för att ett område ska vara av riksintresse grundas på en nationell bedömning och det ska vara väl dokumenterat att området uppfyller något av följande kriterium:

1. området hyser värden av stor nationell vikt
2. området behövs för att uppfylla Sveriges internationella åtaganden eller
3. området behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer

4.2 Beslut om gemensamma och övergripande kriterier för utpekande av anspråk på riksintresse för trafikslagen från 1999

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket beslutade tillsammans med Boverket 1999 om gemensamma och övergripande kriterier för utpekande av anspråk på riksintresse. Dessa kriterier, som finns redovisade i Boverkets beslut 1999-07-05 (Dnr B411-670/98) rörande underlag för redovisning av transportsektorns riksintressen, bygger på att funktionen ska ligga till grund vid utpekandet av dessa riksintressen. Följande gemensamma och övergripande kriterier har formulerats för redovisning av transportsektorns riksintressen enligt Boverkets beslut 1999-07-05:

- Mark- och vattenområden för såväl befintliga, planerade, som för vissa framtida kommunikationsanläggningar kan pekats ut som riksintresse.
- Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelse vid bedömningen.
- Funktionen kan vara av internationell (ingå i TEN-T, det Trans Europeiska Transportnätverket), nationell eller av särskild regional karaktär. Av särskilt intresse är länkar som sammanbinder andra

kommunikationsanläggningar av riksintresse inom transportsektorn eller noder som är av betydelse för samverkan mellan trafikslagen.

- Unika lägesbundna naturförutsättningar kan också vara av riksintresse.

Trafikverket bedömer att kriterierna fortfarande är aktuella. Vi förtydligar dock genom denna sektorsbeskrivning att funktion som är av särskild regional karaktär inte i sig ska utgöra ett kriterium för utpekande, utan det är anläggningens betydelse ur ett nationellt perspektiv som räknas.

4.3 Kriterier för riksintressen för trafikslagens anläggningar

Utgångspunkten för att ett mark- och vattenområde ska kunna pekas ut som ett riksintresse för trafikslagens anläggningar är att Boverkets generella kriterier enligt ovan uppfylls och att anläggningen således är av nationell betydelse för Sverige. När det gäller riksintresse för transportsektorn handlar det främst om områden som behövs för att genomföra och upprätthålla nationellt (och internationellt) viktiga strukturer för tillgänglighet. Ofta kan det dessutom handla om anläggningar som i sig hyser värden av stor nationell vikt eller som behövs för att uppfylla internationella åtaganden. En utgångspunkt för utpekande av riksintressen är nationella och internationella mål och åtaganden som rör transportsektorn (se avsnitt 2.1).

De utpekade anläggningarna ska vara särskilt viktiga för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. En flytt av anläggningarna skulle innebära avsevärda kostnader eller praktiska svårigheter eller innebära stora nackdelar i övrigt att omlokalisera.

En anläggnings funktion är central vid bedömning av anläggningens betydelse, men funktionen är beroende av de geografiska förutsättningarna. Det är när de geografiska förutsättningarna är avgörande för att upprätthålla funktionen som område av riksintresse kan behöva pekas ut. De geografiska förutsättningarna kan vara av olika karaktär. På systemnivå handlar det om att beakta strategiska nät och samband, som karaktäriseras av nationens yta och inneboende avstånd, liksom av var befolkning och företag är lokaliserade. På terrängnivå handlar det om de faktiska fysiska förutsättningarna. Exempel på när funktionen kommunikation möjliggörs genom lokaliseringens förutsättningar ges nedan:

- Systemnivå: Det finns viktiga noder, i form av exempelvis regionala centra, som behöver nås för att upprätthålla tillräcklig tillgänglighet.
- Terrängnivå/fysiska förutsättningar: exempelvis kuperade områden, Natura 2000-områden, redan bebyggda områden och vattendrag utgör exempel på terrängtyper, naturvärden eller fysiska miljöer som påtagligt kan försvåra alternativa sträckningar.

Om en anläggning bedöms vara av nationell betydelse och det geografiska läget måste skyddas enligt definitionen ovan kan anläggningen pekas ut som riksintresse. Nedan preciseras de kriterier som ligger till grund för Trafikverkets riksintresseanspråk för kommunikationsanläggningar. Samtliga anläggningar som uppfyller ett eller flera kriterier nedan blir inte automatiskt ett riksintresseanspråk utan en bedömning av varje anläggning sker (om inte annat framgår av beskrivningen nedan).

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.

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 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

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 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.

1x) Kombiterminaler av nationell betydelse

Utöver de kombiterminaler som ingår i stömnätet 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.

2. Stråk och länkar i transportsystemet

2 a) 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)

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.

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 riksintressestråk 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.

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.

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).

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.

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.

2x) 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.

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 och liknande som behövs för att trygga huvudanläggningens funktion.

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

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

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

4.4 Planerade och framtida anläggningar av riksintresse

Majoriteten av Trafikverkets riksintressen är befintliga anläggningar för kommunikationer. Men det finns i vissa fall även behov av att göra anspråk på mark för att möjliggöra för ännu ej byggda transportlösningar som när de är färdigställda kommer utgöra en riksintressant nod, länk eller stödsystem. Dessa benämns som planerade eller framtida kommunikationsanläggningar av riksintresse. De kan både vara befintliga anläggningar som omlokaliseras och helt nya anläggningar. Närliggande finns begreppet framtida utveckling av befintlig anläggning.

- **Planerad kommunikationsanläggning:** Anläggningar för vilka det finns en vald korridor eller lokalisering. Det vill säga, planläggningsprocessen för eller byggnation av anläggningen pågår. Avgränsningen av riksintresset följer de beslut om avgränsning av anläggningen som görs inom planläggningsprocessen.
- **Framtida kommunikationsanläggning:** Anläggningar som ligger i ett tidigt planeringskede och där beslut om slutlig lokalisering saknas. Det behöver fortfarande finnas ett avgränsat geografiskt område som underlag samt tydliga motiv för avgränsningen. Detta innebär att ett riksintresseanspråk för en framtida kommunikationsanläggning inte behöver omfatta hela anläggningen utan kan göras för vissa kritiska passager som kan identifieras och avgränsas i ett tidigt skede. En kritisk passage skulle till exempel kunna utgöras av särskilda naturgivna förutsättningar som medför att anläggningen måste passera inom ett visst område. Större utredningsområden för framtida kommunikationsanläggning är inte lämpliga att göra riksintresseanspråk för, de kan däremot beskrivas som en framtida utveckling av en befintlig anläggning (enligt punkten nedan) om något sådant samband finns.
- **Framtida utveckling av befintlig kommunikationsanläggning:** Denna utveckling beskrivs som en del av beskrivningen av ett befintligt riksintresse. Det är alltså inte egna anspråk. Här går det till exempel att finna information om kända brister eller identifierade åtgärder som ännu inte är geografiskt avgränsade. Det finns också möjlighet att beskriva sådana åtgärder som sker i befintligt läge, det vill säga inte kräver något större markanspråk och därför inte innebär ett anspråk som planerad eller framtida

kommunikationsanläggning. Exempel på detta är mötesstationer och mittseparering.

Många av de planerade och framtida anläggningarna som ryms inom Trafikverkets riksintressen återfinns också i fastställd nationell plan eller i länsplanerna. Grunden för anspråken är dock inte i första hand den ekonomiska planeringen utan den fysiska planeringsprocessen. Det innebär att planerade och framtida åtgärder som idag helt saknar finansiering kan anses vara av riksintresse om det finns tillräckliga underlag där värdet hos anläggningen och den geografiska lokaliseringen tydligt framgår. Dessa underlag kan utgöras av att åtgärden är rekommenderad i en åtgärdsvalsstudie eller underlag som framkommit inom planlägningsprocessen. Om det inte finns någon ekonomisk planering som stödjer åtgärder behöver det göras en bedömning om att det är rimligt att anta (till exempel utifrån samhällsekonomiska bedömningar eller uppfyllelse av transportpolitiska mål) att anläggningen kan komma att byggas ut i framtiden.

När Trafikverket preciserar en anläggning av riksintresse, till exempel en hamn eller flygplats, och det finns behov av utveckling av anläggningen för att säkerställa riksintressets funktion kan preciseringen innehålla såväl befintlig kommunikationsanläggning som planerade och framtida områden.

Bilaga 1: Begreppsförklaring

Allmän hamn: Allmän hamn betecknas i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS 2013:4). Drygt 50 hamnar betecknas som allmänna hamnar. Dessa hamnar är (eller har varit) av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln.

Ankarplatser: Platser som nyttjas av fartyg i väntan på reseorder, lots eller dylikt. Ligger i anslutning till farled och/eller hamn.

CNS-utrustning: Utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance), till exempel radarstationer. Dessa behöver inte alltid finnas i flygplatsers omedelbara närhet eftersom det även handlar om övervakning av trafik på hög höjd på väg från en destination till en annan.

Funktionell analysregion, FA-region: En funktionell analysregion (FA-region) är en region, inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. Indelningen i FA-regioner är främst tänkt att användas vid regionala analyser. En FA-region består av en eller flera kommuner och baseras i grunden på arbetspendling över kommungräns. Den baseras även på ett antal antaganden som härleds från historisk utveckling och framtidsprognoser. Den senaste indelningen som gjordes av Tillväxtanalys år 2015 delar in Sverige i 60 FA-regioner. Denna indelning är tänkt att kunna användas under cirka 10 år.

Helcom-rutter: Fastställda rutter Helsingforskonventionen som syftar till att minska övergödning, spridning av miljöfarliga ämnen och även skydda och bevara den biologiska mångfalden i havet.

Länk: Sträckning, stråk, farled till annan riksintresseanläggning.

Nationellt stamvägnät: Nationella stamvägar är en beteckning på Sveriges viktigaste vägar. Riksdagen beslutar vilka vägar som ska vara nationella stamvägar. Stamvägarna är tänkta som rekommenderade huvudvägar både för långväga godstransporter och långväga persontransporter. Det nationella stamvägnätet omfattar samtliga europavägar och några riksvägar.

Nod: Plats eller knutpunkt av strategisk betydelse.

RAIS (Radar Automatic Identification System): används för att återge de för sjötrafiken naturligt mest lämpade stråken och dess omfattning. De fastställs genom så kallad RAIS-analys där fartygsstråken kartläggs utifrån faktiska rörelser.

Regionalt centrum: Som en utgångspunkt vid bedömning av vad som utgör regionala centrum bör man använda sig av huvudort och ev. "tvillingort" (annan större ort av liknande vikt) med över 40 000 invånare inom de så kallade funktionella analysregionerna (FA-regioner). Dessa orter motsvarar i princip definitionen av regionala centrum enligt riksintressekriterierna från 2010. Dessa beskrevs då som residensstäder (inklusive de städer som var residensstäder före länssammanslagningarna under 1990-talet) och eventuella "tvillingorter" till residensstäder i regionen, samt högskoleorter med över 100 000 invånare.

TEN-T Det transeuropeiska transportnätet: (Trans-European Transport Networks,) TEN-T, är ett EU-initiativ med syfte att skapa ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och havshamnar samt järnvägs-/vägterminaler till ett integrerat nät som omfattar alla medlemsstater. Det består av ett övergripande nät och ett stomnät. Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Det övergripande nätet utgör basnivån för TEN-T. Det ska garantera tillgänglighet till stomnätet samt bidra till en sammanhållen och effektiv kommunikationslösning för passagerar- och godstrafik.

Traffic Separation Scheme (TSS): är ett trafiksepareringssystem som har för avsikt att reglera trafik i högrafikerade eller problematiska områden.

Upphandlad trafik: Trafikverket upphandlar interregional kollektivtrafik där kommersiell trafik inte bär sig men där restiden till vissa strategiska punkter anses för omfattande för att platsen ska kunna anses ha godtagbar tillgänglighet.

Bilaga 2: Sammanställning av kriterier

Noder i transportsystemet

Noder i transportsystemet

Luffart	Väg	Järnväg	Sjöfart
TEN-T stomnät		TEN-T Stomnät	TEN-T Stomnät
Flygplatser i det nationella basutbudet		Kombiterminaler av nationell betydelse	Allmänna hamnar av nationell eller internationell betydelse
Flygplatser som bidrar till att upprätthålla en grundläggande nationell tillgänglighet			
Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer			

Stråk och länkar i transportsystemet

Lufft	Väg	Järnväg	Sjöfart
	TEN-T stornät	TEN-T Stornät	TEN-T Stornät
	Nationella stamvägnätet	Järnväg som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik	Farled till hamn av riksintresse
	Väg som binder samman anläggningar av riksintresse	Järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse	Farled av nationell eller internationell vikt för genomfartstrafik
	Väg som behövs för att leda om trafik i vissa situationer	Järnväg som behövs för att leda om trafik i vissa situationer	Farled som behövs för att leda om trafik i vissa situationer
	Väg som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer	Järnväg som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer	Sjötrafikstråk av nationell eller internationell vikt för genomfartstrafik

Stödfunktioner i transportsystemet

Lufft	Väg	Järnväg	Sjöfart
CNS-utrustning inklusive frekvensberoende som är av nationell betydelse		Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet	Ankarplatser
Ledningscentraler		Stationer utmed järnväg av riksintresse	Trafikinformatios och ledningscentraler
		Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande	Kustradiosystem och referensstationer
			System för positionering och säkerhet

Bilaga 3: Referenser

Trafikverkets hemsida om Klimatanpassning [Klimatanpassning - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

Trafikverket (2024) Prognos för persontrafiken 2045 - Trafikverkets basprognoser 2024

Boverket (2017) Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksintressen i 3 kap. miljöbalken

Trafikverket (2022) Transportsystemet i samhällsplaneringen – Trafikverkets underlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen

Regeringskansliet (2018) Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

Trafikanalys (2024) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024
RAPPORT 2024:4

REMISSVERSION

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se