

RAPPORT

# Funktionsbeskrivningar för trafikslagens anläggningar

Riksintresse kommunikationer



**Trafikverket**

Postadress: Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar: riksintresse  
kommunikationer

Författare: Lina Sandberg & Kerstin Sondén

Dokumentdatum: 2022-09-26

Ärendenummer: TRV 2020/131663

Version: 1.3

Kontaktperson: Lina Sandberg & Kerstin Sondén

Foto omslag: Järnväg, Stellan Stephenson/Gullers; Fartyg ©Kalyakan, stock.adobe.com;

Flygplan, Jean-Marie Skoglund; Väg Roine Magnusson/johner.se

Publikationsnummer: 2022:122

ISBN: 978-91-8045-076-8

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1.	Syfte .....	5
1.2.	Innehåll.....	5
1.3.	Bakgrund - lagstiftning.....	5
<b>2</b>	<b>Järnväg .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Utveckling som kan innebära skador eller synergier .....	6
2.2.	Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar ....	7
2.2.1.	TEN-T stornät .....	7
2.2.2.	TEN-T övergripande nät.....	8
2.2.3.	Järnväg som trafikeras av godstrafik.....	8
2.2.4.	Järnväg som trafikeras av långväga persontrafik .....	9
2.2.5.	Omledningsbana.....	9
2.2.6.	Station utmed järnväg av riksintresse.....	9
2.2.7.	Järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse .....	10
2.2.8.	Järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer	10
2.2.9.	Anläggning för tjänst .....	10
<b>3</b>	<b>Väg .....</b>	<b>13</b>
3.1.	Utveckling som kan innebära skador eller synergier ....	13
3.2.	Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar ..	14
3.2.1.	TEN-T stornät .....	14
3.2.2.	TEN-T övergripande nät.....	15
3.2.3.	Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse .....	16
3.2.4.	Omledningslänk .....	16
3.2.5.	Funktionellt prioriterat vägnät.....	16
3.2.6.	Rekommenderad färdväg för farligt gods .....	17
3.2.7.	Väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer	17
3.2.8.	Led i storstadsområde .....	18
<b>4</b>	<b>Sjöfart .....</b>	<b>20</b>
4.1.	Utveckling som kan innebära skador eller synergier ....	20
4.2.	Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar ..	21

4.2.1.	Allmän hamn.....	21
4.2.2.	Hamn av central betydelse.....	21
4.2.3.	TEN-T hamn .....	21
4.2.4.	Allmän farled.....	22
4.2.5.	TEN-T inre vattenvägar.....	22
4.2.6.	Sjötrafikstråk .....	23
4.2.7.	Ankarplats.....	23

## 5 Luftfart ..... 24

5.1.	Utveckling som kan innebära skador eller synergier ....	24
5.2.	Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar ..	25
5.2.1.	TEN-T stornät .....	25
5.2.2.	Nationella basutbudet .....	25
5.2.3.	Grundläggande tillgänglighet .....	25
5.2.4.	Alternativflygplatser.....	26

# 1 Inledning

## 1.1. Syfte

Syftet med denna rapport är att skapa en enhetlig beskrivning av vilka funktioner, eller värden, som utgör riksintressen för kommunikationer vad gäller trafikslagets anläggningar. Funktionsbeskrivningarna ska också tydliggöra vilken annan utveckling som kan innebära skador på, eller skapa synergier med dessa anläggningar av riksintresse. Tanken är att funktionsbeskrivningarna ska utgöra ett stöd vid planering och lovgivning enligt plan- och bygglagen och 3-5 kapitlet miljöbalken.

## 1.2. Innehåll

Funktionsbeskrivningarna är uppdelade efter trafikslag. Texten om respektive trafikslag inleds med en generell beskrivning av vilken utveckling som kan leda till skador eller synergier med trafikslaget i fråga. Därefter följer beskrivningar av ett antal beskrivningar av olika typer av med anläggningar med liknande funktioner som är vanligt förekommande för riksintressen inom trafikslaget.

I karttjänsten för riksintressen som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida, samt i förteckning över riksintressen (Exceltabell) går det att se vilka mer specifika funktioner Trafikverket tillskriver varje enskild anläggning av riksintresse.

## 1.3. Bakgrund - lagstiftning

En utgångspunkt för Trafikverkets funktionsbeskrivningar är bestämmelser om riksintressen enligt lag om hushållning med naturresurser (hushållningsförordningen) och miljöbalken. Enligt 3 kap. miljöbalken skall mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan ”påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”.

Enligt prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser (sid. 75 och 167) måste möjligheterna att nyttja anläggningar av riksintresse så långt möjligt beaktas vid beslut om åtgärder som rör markanvändningen i direkt berörda eller angränsande områden. Enligt propositionen kan detta innebära att bebyggelse ska undvikas i närheten av en verksamhet som ger upphov till miljöstörningar. I annat fall kan inskränkningar eller begränsningar i verksamheten behöva föreskrivas av exempelvis Länsstyrelsen, vilket skulle kunna innebära påtagligt försvårande av nyttjandet.

Trafikverket har också att följa krav på informationssäkerhet. Det gör att vi valt att inte lämna detaljerade funktionsbeskrivningar om specifika anläggningar av riksintresse i samlad form. I stället har vi valt att ta fram generella funktionsbeskrivningar för olika typer av anläggningar som har gemensamma egenskaper och funktioner.

## 2 Järnväg



Foto: Stellan Stephenson, Gullers

### 2.1. Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Riksintresseanspråket för järnväg består dels av banor och dels av anläggning för tjänst, vilket omfattar bland annat depåer, kombiterminaler och rangerbangårdar. Anspråket för järnvägsbanor omfattar samtliga banor som hör till järnvägen.

Följande kan generellt riskera att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos riksintresseutpekade järnvägar:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller. Det kan leda till begränsningar i nyttjandet av järnvägen.
- Uppförande av anläggningar som kan generera störningar (EMC) och riskerar att störa radiotrafiken samt signal- el- eller teleanläggningar som i sin tur kan påverka driften av järnvägstrafiken. Det kan exempelvis handla om solcellsanläggningar eller vindkraftverk.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde för farligt gods som kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Införande av begränsningar, exempelvis förelägganden eller områdesskydd (exempelvis Natura 2000) som kan påverka trafikering eller kapacitet och försvårar nyttjandet av riksintresseområdet.
- Markanvändning som på annat sätt påtagligt påverkar tillgänglighet/framkomlighet för gods- och/eller persontransporter på järnvägen. Det kan exempelvis handla om anläggandet av farlig verksamhet i nära anslutning till

järnväg eller byggande av anläggning vars riskområde kan påverka tillgänglighet och drift av järnvägen.

- Exploatering nära spåret som kan påverka markens stabilitet och järnvägens konstruktion, vilket i sin tur kan påverka vilken typ av transporter som kan nyttja järnvägen.
- Markanvändning som bidrar till ökning av antalet passager över järnvägen (av såväl bilar som oskyddade trafikanter), om det kan antas leda till nedsatt hastighet eller krav på kostsamma åtgärder.

*Gällande planerad eller framtida anläggning:*

- Åtgärder som placeras inom eller i anslutning till utpekade riksintresseområden för en planerad eller framtida anläggning kan försvåra tillkomsten av anläggningen. Det kan handla om åtgärder som leder till att vägen blir fysiskt omöjlig att bygga eller att kostnaden för byggande av anläggningen påtagligt ökar.

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade järnvägar:

- Ombyggnad till fler säkra korsningspunkter
- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan transportslag (exempelvis omlastning från väg/järnväg)
- Åtgärder som innebär att flaskhalsar i systemet byggs bort
- Samhällsutveckling i stationsnära lägen som syftar till ett hållbart resande, hållbara transportsätt och bättre nyttjande av befintlig infrastruktur. Det innebär att möjligheten att nyttja andra anläggningar av riksintressen kan förbättras.

## 2.2. Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar

### 2.2.1. TEN-T stornät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stornätskorridorer inrättats. TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag.

TEN-T stornätet är koncentrerat till de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna. Uppbyggnaden av stornätet är baserat på korridorer som knyter samman hela Europa längs med utpekade stråk.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för TEN-T järnväg stornät:

- TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU för passagerare och gods. Länkarna som kopplar samman de olika transportslagen är särskilt viktiga för TEN-T. Utveckling som innebär att tillgängligheten minskar mellan hamnar och anordningar för överföring av gods

mellan olika transportslag kan innebära skador på riksintresset. TEN-T bygger på att det mest lämpliga transportsättet väljs för varje del av resan eller transporten. Därmed kan försämrade förutsättningar i anslutande infrastruktur påverka riksintresset negativt, till exempel försämrade förutsättningar att transportera gods på väg eller försämrade möjligheter att lasta om gods mellan trafikslag.

### 2.2.2. TEN-T övergripande nät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling har stamnätskorridorer inrättats. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag.

Det övergripande TEN-T nätet kompletterar stamnätet. Att en anläggning är en del av TEN-T övergripande nät är inte grund för att vara ett riksintresse, men många av riksintressevägarna är en del av TEN-T nätverket och har således en funktion även i det gränsöverskridande transportnätverket.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för TEN-T järnväg övergripande nät:

- TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU för passagerare och gods. Länkarna som kopplar samman de olika transportslagen är särskilt viktiga för TEN-T. Utveckling som innebär att tillgängligheten minskar mellan hamnar och anordningar för överföring av gods mellan olika transportslag kan innebära skador på riksintresset. TEN-T bygger på att det mest lämpliga transportsättet väljs för varje del av resan eller transporten. Därmed kan försämrade förutsättningar i anslutande infrastruktur påverka riksintresset negativt, till exempel försämrade förutsättningar att transportera gods på väg eller försämrade möjligheter att lasta om gods mellan trafikslag.

### 2.2.3. Järnväg som trafikeras av godstrafik

För järnvägar som trafikeras av gods behöver möjligheten att transportera olika typer av gods beaktas. Det är viktigt att beakta om planerad exploatering kan leda till inskränkningar för olika typer av godstransporter, exempelvis farligt gods.

Särskilt viktigt för funktionen hos järnvägar för godstrafiken är möjligheter till omlastning till och från sjöfart och vägtrafik. Därmed är tillgängligheten till anläggningar för tjänst av särskild vikt för att kunna upprätthålla godstrafiken. Utveckling som kan innebära skador eller synergier.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för järnväg som trafikeras av godstrafik:

- Skador kan uppstå om kopplingarna till omlastningsplatser eller industrier försämras.
- Byggande av bostäder och annan känslig markanvändning som kan leda till restriktioner av godstransporter.
- Exploatering som inskränker möjligheten av transporter av olika typer av gods (inklusive farlig gods), t.ex. överdäckning och tunnlar



- Synergieffekter skapas av förbättrad anslutning till andra banor som trafikeras av godstransporter. Det är viktigt att se banorna som en del av ett nät. Deras inbördes relationer till varandra och gemensamma målpunkter ger möjligheter till omlastning och att godset kan nå fler destinationer.

#### 2.2.4. Järnväg som trafikeras av långväga persontrafik

Banor som trafikeras av långväga persontrafik knyter samman orter och städer i Sverige och utgör ett viktigt nät för persontransporter. För att persontrafiken ska kunna fungera är det av vikt att stationer finns utmed banan. Stationerna utgör en bytespunkt för persontrafiken till andra färdmedel.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för banor som trafikeras av långväga persontrafik:

- Synergieffekter skapas av förbättrad anslutning till andra banor som trafikeras av långväga persontrafik. Det är viktigt att se banorna som en del av ett nät. Deras inbördes relationer till varandra och gemensamma målpunkter ger möjligheter till resandeutbyte och för personerna som nyttjar järnvägen att nå fler destinationer.

#### 2.2.5. Omledningsbana

För att bibehålla funktionen i det riksintressanta järnvägssystemet är det av stor vikt att det finns utpekade länkar för att leda om trafik vid behov. Länkarna kopplar ihop utpekade riksintressestråk så att dessa även kan nyttjas vid avbrott.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för omledningsbanor:

- Funktionen som omledning kräver att järnvägen har en tillräcklig kapacitet för att vid särskilda händelser också kunna hantera den trafik som annars nyttjat riksintresselänken.
- Förbättrade anslutningar mellan omledningsbanan och riksintresset skapar synergier genom att det underlättar omledningen. Förbättrad bärighet, kapacitet och mer trafiksäkra korsningspunkter skapar också synergier som stärker järnvägens funktion som omledningsbana.

#### 2.2.6. Station utmed järnväg av riksintresse

Alla stationer med resandeutbyte längs med järnväg av riksintresse är en del av riksintresset. Riksintresseutpekandet av stationer omfattar stationens kärnfunktion, det vill säga: plattform med väntfunktion, plattformsförbindelser och trafikinformation. Övriga delar av stationen ingår inte i riksintresseutpekandet om inte annat anges i en precisering.

Stationerna har en central funktion för att persontransporter med järnväg ska fungera eftersom det är platser där det går att ha ett resandeutbyte. Stationen är således en stödjande funktion till järnvägens funktion.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för stationer:

- För att stationen ska fungera som en effektiv bytespunkt och underlätta för persontransporter på järnväg krävs funktioner utöver kärnfunktionen. Utveckling

av bytespunkten genom till exempel busshållplats, cykelparkering och service påverkar stationen positivt. Ändrad markanvändning i närheten av stationen kan påverka möjligheten att ta sig till stationen både positivt och negativt. Stationens och järnvägens funktion behöver således beaktas vid fysisk planering i anslutning.

- Det krävs ytor kring stationen för att resenärer skall kunna komma till och från plattformarna på ett snabbt, säkert och enkelt sätt. Man behöver även beakta hur säkerheten kan påverkas vid utbyggnad i stationens närhet.

### 2.2.7. Järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse

Järnvägar som binder samman anläggningar av riksintresse kan vara av riksintresse för att skapa ett sammanhängande nät. För att bibehålla och skydda funktionen hos riksintressanta anläggningar så behöver transporterna till och från anläggningarna fungera väl. Dessa länkar är av särskilt värde för godstransporter, för vilka det är extra viktigt att undvika onödig omlastning.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för järnvägar som binder samman anläggningar av riksintresse:

- Skador på järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse får framförallt konsekvenser för anläggningarna i fråga. Bristande kapacitet och bärighet på anslutande infrastruktur skadar riksintresset.

### 2.2.8. Järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Dessa järnvägars funktion är att skapa en nationell struktur av viktiga banor. Det innebär möjligheter till resor och transporter från regionala centra till Stockholm, Göteborg och Malmö samt kopplingar till våra grannländer. Järnvägarna försörjer såväl godsflöden som persontransporter varvid båda perspektiven bör beaktas vid utveckling som sker i närheten eller som på annat vis kommer att påverka möjligheter till transporter.

Ett regionalt centra utgår från indelningen i FA-regioner. Eftersom det finns geografiska och demografiska skillnader mellan olika delar av landet har dock utpekandet enligt FA-regioner kompletterats.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer:

- För att kunna bedöma skador och synergier på järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer krävs ett systemperspektiv där den enskilda banans funktion förstås som en del av ett större nät.

### 2.2.9. Anläggning för tjänst

Riksintresseutpekande av anläggning för tjänst sker för de anläggningar som krävs för att riksintressejärnvägarnas funktion ska kunna upprätthållas. Anläggning för tjänst är en övergripande benämning för de spårområden som möjliggör för uppställning, omlastning, rangering och underhåll av tåg. Alla anläggningar för tjänst är beroende av en god koppling till järnvägssystemet och behöver vara lokaliserade så att de passar in i såväl gods- som persontågstrafikens omloppsbanor.

I storstadsområden kan konkurrensen om mark vara stor och det kan finnas andra anspråk på de spårområden som kompletterar järnvägen. I och med att funktionen hos anläggningar för tjänst är beroende av kopplingen till järnvägen samt tågens rutter och linjer är det viktigt att hänsyn visas till anläggningar för järnvägens tjänster i storstadsområden eftersom alternativ mark för anläggningarna är svår att tillgå.

Trafikverket driver inte några depåer eller kombiterminaler i egen regi. Detta sköts av andra aktörer på marknadsmässiga grunder. Depåer och kombiterminaler är dock en förutsättning för att trafikeringen av järnvägen ska kunna fungera samt för att överförflyttning från och till andra trafikslag ska kunna ske. Riksintresseutpekandet sker för att långsiktigt säkerställa att anläggningarna ska kunna finnas.

Nedan följer en beskrivning av olika typer av anläggning för tjänst:

- Godsbangård

En godsbangård kan innehålla flera olika funktioner för järnvägen. Tågbildning sker på godsbangårdar, vilket kan medföra buller. Det kan också finnas möjligheter för uppställning av tåg, lastning, underhåll och växling. Godsbangården behöver fungerande kopplingar till det övergripande järnvägssystemet för att dess funktion i systemet ska kunna upprätthållas.

- Kombiterminal

En kombiterminal möjliggör för omlastning av gods mellan olika trafikslag. Förutom järnvägskopplingen är det centralt för kombiterminalens funktion att dess anslutningar till väg, *flygplats* och/eller hamn upprätthålls.

- Rangerbangård

På en rangerbangård finns en rangervall, som används för att sortera vagnar beroende på var deras slutdestination finns. Rangeringen pågår stora delar av dygnet och medför buller varvid det är viktigt att störningskänslig bebyggelse som kan begränsa tiden rangering kan genomföras inte uppförs i anslutning till rangerbangården. Det kan även finnas andra faktorer som påverkar lämpligheten för bebyggelse i anslutning till rangerbangården. En rangerbangård är beroende av kopplingar till det övergripande järnvägssystemet för att transportererna ska kunna ske. Den är däremot inte beroende av kopplingar till annan infrastruktur så som vägar för att upprätthålla sin funktion.

- Depå

Depåer är verkstadsområden inklusive uppställningsområden. Såväl godståg som persontåg behöver regelbundet underhållas. När tågen transporteras till eller från depåerna upptar de tid i spår och ju längre avstånd det är till depån desto mer resurser nyttjas. En depås lokalisering är av central vikt för att dess funktion i systemet ska kunna upprätthållas. Att flytta en depå kan få stora konsekvenser för trafikeringen på järnvägen i och med att ledtiderna blir längre.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.1) gäller följande för anläggning för tjänst:

- Anläggningar för tjänst är stödjande till järnvägen och nödvändiga för en fungerande järnvägstrafik. Det innebär att åtgärder som innebär hinder för

verksamheten på anläggningen kan påverka tågtrafiken negativt. Exempel på åtgärder som skulle kunna innebära hinder är:

- uppförande av störningskänslig bebyggelse i anslutning till rangerbangård
  - försämrad väganslutning till kombiterminal
  - flytt av depå till ett mer perifert läge i förhållande till tågens omloppsbanor.
  - Markanvändning som begränsar framkomligheten till spårområdet
- Riktvärden för industribuller behöver beaktas vid exploatering av störningskänslig bebyggelse, då verksamheten vid lastning och lossning omfattas av dessa.
  - Synergier kan skapas då industrier och andra verksamheter med stora transportbehov etableras i anslutning till omlastningsplatser så som kombiterminaler.

## 3 Väg



Foto: Roine Magnusson, johner.se

### 3.1. Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Följande kan riskera att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos riksintresseutpekade vägar:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller eller luftkvalitetsnormer. Det kan leda till begränsningar i nyttjandet av vägen.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde från led för farligt gods som kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Införande av begränsningar, exempelvis förelägganden eller områdesskydd (exempelvis Natura 2000) som kan påverka trafikering eller kapacitet och försvårar nyttjandet av riksintresseområdet.
- Anläggandet av farlig verksamhet i nära anslutning till vägar vars riskområde kan påverka tillgänglighet och drift av vägen.
- Åtgärder som fysiskt kan skada anläggningen, så att nyttjandet av vägen påtagligt försvåras. Om skadan inte går att åtgärda utan betydande ekonomiska konsekvenser, eller om det kan medföra omfattande negativa konsekvenser i övrigt, kan det leda till att nyttjandet påtagligt försvåras. Exempel på åtgärder är riskfyllda anläggningar som kan påverka bropelare och liknande i anslutning till dessa, åtgärder som kan leda till sättningar i vägen eller skada på tryckbankar. Om risk för fysisk påverkan kan befaras behöver riskfrågan utredas.

- Exploatering som leder till regelbunden och återkommande överbelastning av länkar (vägsträckor som inte störs av anslutningar) som ger tydligt mätbara effekter på framkomligheten.
- Etablering av trafikallstrande målpunkt som enskilt leder till en betydande försämring av vägens framkomlighet. Exempel på sådan verksamhet är handelsetableringar, turistanläggningar och större industri- eller bostadsområden. Det gäller framför allt i områden med befintliga kapacitetsproblem.
- Förändringar i infrastruktur som påtagligt försämrar tillgängligheten/ framkomlighet för gods eller persontransporter. Framkomligheten och kapaciteten kan exempelvis försämrans genom tillkomsten av fler korsningspunkter eller på-/avfarter.
- Åtgärder som leder till regelbunden och återkommande överbelastning av anslutningar (korsningar, cirkulationer och trafikplatser) som ger tydligt mätbara effekter på framkomligheten. För att en anslutning ska fungera väl ska belastningen under dimensionerande timme (den timme som anslutningen byggs för att kunna hantera) helst vara under 80 % av maxkapaciteten. Det uttrycks normalt som att belastningsgraden ska understiga 0,8. Trafikverkets generella bedömning är därför att påtagligt försvårande kan aktualiseras när belastningsgraden kommer att uppgå till 0,8 eller mer. (I storstadsmiljö kan det vara svårt att undvika en belastningsgrad på under 0,8. Läs mer under Led i storstad.)

#### *Planerad eller framtida anläggning*

- Åtgärder som placeras inom eller i anslutning till utpekade riksintresseområden för en planerad eller framtida anläggning kan försvåra tillkomsten av anläggningen. Det kan handla om åtgärder som leder till att vägen blir fysiskt omöjlig att bygga eller att kostnaden för byggande av anläggningen påtagligt ökar.

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade vägar:

- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan transportslag (exempelvis omlastning från väg/järnväg)
- Åtgärder som innebär att flaskhalsar i systemet byggs bort påverkar riksintresset positivt och kan bidra till synergieffekter.
- Steg 1- och 2-åtgärder som minskar behovet av bilresor. Exempelvis åtgärder som minskar behovet av kortare bilresor genom satsning på ökad cykling eller ökat distansarbete. På så sätt kan vägsystemet bättre nyttjas till de resor som är svårare att ersätta.

## 3.2. Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar

### 3.2.1. TEN-T stornät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning . För att understödja en samordnad

gränsöverskridande utveckling, har stamnätsskorridorer inrättats. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag. Vägnätet inom TEN-T består av motorvägar och vägar av hög standard. Användarna ska garanteras en hög, jämn och kontinuerlig nivå på service, komfort och säkerhet.

TEN-T stamnätet är koncentrerat till de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna. Uppbyggnaden av stamnätet är baserat på korridorer som knyter samman hela Europa längs med utpekade stråk.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för TEN-T vägar i stamnätet:

- TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU för passagerare och gods. Länkarna som kopplar samman de olika transportslagen är särskilt viktiga för TEN-T. TEN-T bygger på att det mest lämpliga transportsättets väljs för varje del av transporten. Därmed kan försämrade förutsättningar i anslutande infrastruktur påverka riksintresset negativt, till exempel försämrade möjligheter att lasta om gods mellan trafikslag.
- Utveckling som innebär att ett annat transportslag inom TEN-T-nätverket kan erbjuda en förbättrad kapacitet för TEN-T-vägnätet genom överförflyttning till mer lämpligt transportsätt bidrar till synergieffekter. Detta eftersom belastningen på TEN-T-vägnätet minskar och de transporter som även fortsättningsvis sker på vägnätet får minskad trängsel.

### 3.2.2. TEN-T övergripande nät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning . För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stamnätsskorridorer inrättats. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag. Vägnätet inom TEN-T består av motorvägar och vägar av hög standard. Användarna ska garanteras en hög, jämn och kontinuerlig nivå på service, komfort och säkerhet.

Det övergripande TEN-T nätet kompletterar stamnätet. Att en anläggning är en del av TEN-T övergripande nät är inte grund för att vara ett riksintresse, men många av riksintressevägarna är en del av TEN-T nätverket och har således en funktion även i det gränsöverskridande transportnätverket.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för TEN-T vägar i det övergripande nätet:

- TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU för passagerare och gods. Länkarna som kopplar samman de olika transportslagen är särskilt viktiga för TEN-T. TEN-T bygger på att det mest lämpliga transportsättets väljs för varje del av transporten. Därmed kan försämrade förutsättningar i anslutande infrastruktur påverka riksintresset negativt, till exempel försämrade möjligheter att lasta om gods mellan trafikslag.
- Utveckling som innebär att ett annat transportslag inom TEN-T-nätverket kan erbjuda en förbättrad kapacitet för TEN-T-vägnätet genom överförflyttning till mer lämpligt transportsätt bidrar till synergieffekter. Detta eftersom belastningen på

TEN-T-vägnätet minskar och de transporter som även fortsättningsvis sker på vägnätet får minskad trängsel.

### 3.2.3. Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse

Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse kan vara av riksintresse för att skapa ett sammanhängande nät. För att bibehålla och skydda funktionen hos riksintressanta anläggningar behöver transporterna till och från anläggningarna fungera väl. De vägar som pekas ut enligt detta kriterium är viktiga för att transportnätet ska bli sammanhängande. Många av de vägar som har denna funktion har andra väghållare än Trafikverket.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för vägar som binder samman anläggningar av riksintresse:

- När skadan på en väg av riksintresse ska bedömas behöver även skadan det medför på anläggningen av riksintresse som vägen leder till beaktas.
- Förbättrad kapacitet eller framkomlighet på en väg som binder samman två eller flera riksintressen kan skapa synergieffekter och underlätta för transporterna till och från anläggningen. Förbättrad bärighet kan till exempel medföra att färre lastbilar behövs för att transportera samma mängd gods.

### 3.2.4. Omledningslänk

För att bibehålla funktionen i det riksintressanta vägsystemet är det av stor vikt att det finns utpekade länkar för att leda om trafik vid behov. Funktionen som omledningslänk kräver att vägen har en tillräcklig kapacitet att kunna hantera den trafik som annars hade trafikerat riksintressevägen. Länkarna utgörs i regel av tvärförbindelser mellan vägar och innebär inte ett fullständigt omledningsnät.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för omledningslänkar:

- Förbättrade anslutningar mellan omledningslänken och den primära riksintressevägen skapar synergier i och med att omledningen underlättas. Förbättrad framkomlighet, kapacitet och mer trafiksäkra korsningspunkter skapar också synergier som stärker vägens funktion som omledningsväg.

### 3.2.5. Funktionellt prioriterat vägnät

Det funktionellt prioriterade vägnätet är de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det pekas ut utifrån en eller flera av följande fyra funktioner: godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Utgångspunkten för vägarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken trafik som är viktigast där.

Alla vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet är inte utpekade som riksintresseanspråk, men många av de vägar som är av riksintresse har också en funktion som funktionellt prioriterat vägnät.

Vägar som är funktionellt prioriterade för godstransporter är internationellt, nationellt eller regionalt viktiga för långväga godstransporter. Särskilt viktigt för dessa vägar är kopplingen till målpunkter för godset och noder för omlastning.



En annan viktig aspekt är att en jämn hastighet bör kunna hållas. Inbromsning och acceleration ökar bullret och utsläppen av olika föroreningar från trafiken och ger även högre bränslekostnader. En godtagbar framkomlighet och förutsägbarhet även i rusningstrafik är också viktigt för godstrafiken på det funktionellt prioriterade vägnätet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor ska tillgodose framkomlighet och tillgänglighet för personresor. Centralt är kopplingen till målpunkter så som centra för boende och/eller arbetsplatser. För persontrafiken är det särskilt viktigt att en godtagbar framkomlighet och förutsägbarhet upprätthålls även i rusningstrafik.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för det funktionellt prioriterade vägnätet:

- Utveckling som leder till hastighetsförändringar på delar av vägnätet kan innebära skador på funktionen. Exploatering längs med vägarna som är störningskänsliga vad gäller buller, vibrationer och luftkvalitet kan försvåra upprätthållandet av funktionen på vägen genom risk för förelägganden som kan leda till exempelvis sänkt hastighet. Exploatören kan behöva bidra till åtgärder för att kompensera så att tillgängligheten kan bibehållas.
- Välplanerade anslutningar till vägen ökar tillgängligheten. Kopplingar i bytespunkter för kollektivtrafiken till andra färdmedel ökar också tillgängligheten och förbättrar funktionen.

### 3.2.6. Rekommenderad färdväg för farligt gods

De rekommenderade färdvägarna för farligt gods syftar till att säkerställa en god framkomlighet även för farligt gods med minimerade risker. De är av god trafiksäkerhetsstandard för att minimera sannolikheten för att en olycka ska inträffa. Vägarna och influensområdet är även utformade så att konsekvenser av en olycka minimerats. Det finns ett primärt vägnät som utgör stommen i vägnätet och bör i så stor utsträckning som möjligt användas av genomfartstrafiken.

Alla vägar som är rekommenderad färdväg för farligt gods är inte riksintresseutpekande, men många av de vägar som är av riksintresse har också en funktion som rekommenderad färdväg för farligt gods.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för rekommenderade färdvägar för farligt gods:

- Det är av särskild vikt att skyddsavstånd för farligt gods respekteras längs med dessa leder. Utveckling i närheten av vägarna som begränsar vilken typ av gods som kan transporteras innebär skador på riksintresset och försvårar påtagligt möjligheterna att transportera farligt gods inom Sverige.
- Ombyggnad till fler säkra korsningspunkter kan påverka de rekommenderade färdvägarna för farligt gods positivt.

### 3.2.7. Väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Dessa länkars funktion är att bidra till att upprätthålla nationellt viktig väginfrastruktur. De ska bidra till goda möjligheter till resor och transporter från regionala centra till Stockholm, Göteborg och Malmö samt kopplingar till våra grannländer. Vägarna är av varierande typ, men kan bland annat utgöras av motorvägar, motortrafikled och landsvägar. Väglänkarnas

funktion är beroende av deras sammanhang. Vägarna försörjer såväl godsflöden som persontransporter varvid båda perspektiven bör beaktas vid utveckling som sker i närheten eller som på annat vis kommer att påverka väglänken i fråga.

Ett regionalt centra utgår från indelningen i FA-regioner. Eftersom det finns geografiska och demografiska skillnader mellan olika delar av landet har dock utpekandet enligt FA-regioner kompletterats.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer:

- För att kunna bedöma skador och synergier på väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer krävs ett systemperspektiv där den enskilda vägens funktion förstås som en del av ett större nät.
- Upprustning av anslutande vägar så att den totala standarden på vägen mellan regionalt centra och Stockholm/Göteborg/Malmö ökar kan innebära synergier för väglänken i fråga.

### 3.2.8. Led i storstadsområde

Att en väg utgör en led i storstad ligger inte till grund för att den blir utpekad som riksintresse, men när väg av riksintresse går genom en storstad finns specifika förutsättningarna som kan behöva belysas särskilt.

I en storstad är ofta konflikterna om och anspråken på markområden högre än i andra miljöer. Trafikintensiteten på leder genom storstäder är också ofta hög. Leder genom storstäder är komplexa då de ska hantera långväga transporter och transporter mellan målpunkter i närområdet. Både gods och persontransporter ska samsas om utrymmet och kapaciteten behöver vara hög.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.1) gäller följande för led i storstadsområde:

- Ökad belastning av lokala transporter till följd av nya exploateringar eller förändringar på kringliggande vägnät kan skada och/eller hindra möjligheterna för långväga transporter att nyttja leden för genomfart. Ny bebyggelse är en självklarhet i storstäder men bebyggelsen bör lokaliseras till de platser där det finns störst möjlighet till yteffektiva och hållbara transporter, såsom gång- och cykel och kollektivtrafik. Det är därför viktigt att olika lokaliseringar prövats i ett tidigt skede i planeringsprocessen.
- Genom att ta hänsyn till transporteffektivitet vid ny bebyggelse kan man undvika påverkan på led av riksintresse och nå både mål om ökat bostadsbyggande och tillgodose anläggningar av riksintresse. Hänsyn till påverkan på riksintresse behöver tas såväl vid bebyggelse i storstadens kärna, som i storstadsområdets ytterområden.
- I storstadsmiljö kan det vara svårt att undvika en belastningsgrad på under 0,8. Ett kriterium kan i stället vara att påtagligt försvarande inträffar när den ökade belastningen (som kunde undvikts med en mer genomtänkt planering) leder till köbildning som ger systempåverkande effekter på restid och restidsosäkerhet.
- Systempåverkande effekter är sådana effekter som inte bara påverkar framkomligheten på den aktuella vägsträckan, utan också påverkar det omgivande vägsystemet. Som underlag för sådana bedömningar krävs beskrivning av vägens

funktion samt analys av belastning och framkomlighet i ett systemperspektiv. Kommunal översiktlig planering samt regional planering är väsentliga som stöd för att belysa den systempåverkande påverkan av åtgärden och föreslå möjliga alternativa lösningar.

## 4 Sjöfart

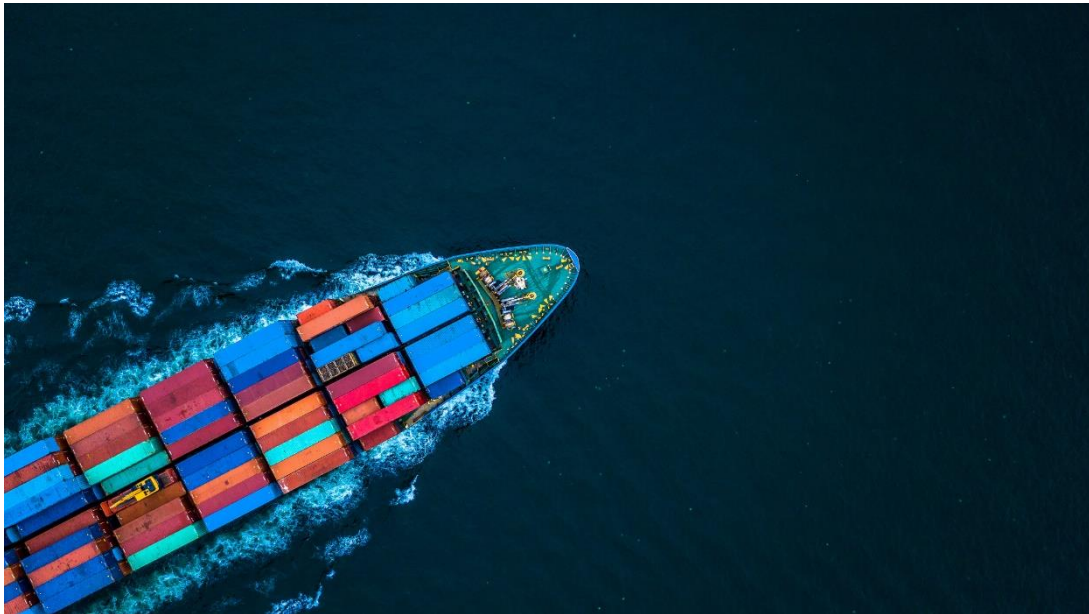


Foto: ©Kalyakan, stock.adobe.com

### 4.1. Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Följande kan generellt riskera att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos riksintresseutpekad sjöfart:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller eller risk.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde för farligt gods eftersom detta kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Förändringar i infrastruktur som på något sätt påverkar tillgängligheten/framkomlighet för gods eller persontransporter. Detta gäller såväl anslutande infrastruktur på land som farleder.
- Införandet av begränsningar så som områdesskydd som försvårar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet, genom exempelvis begränsningar i tillståndspliktig verksamhet, uppförandet av anläggningar m.m.

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekad sjöfart:

- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan transportslag eller att flaskhalsar i systemet byggs bort påverkar riksintresset positivt och kan bidra till synergieffekter.

## 4.2. Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar

### 4.2.1. Allmän hamn

Allmänna hamnar är av särskild betydelse för den allmänna trafiken. En allmän hamn får inrättas om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän hamn är öppen för allmän sjötrafik, vilket innebär att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser. Hamnen fyller en funktion som koppling mellan sjö- och landtransporter. I hamnens verksamhetsområde ingår både ytor på land och i vatten. Allmänna hamnar kan både ha funktionen att hantera persontransporter och godstransporter. Möjligheten till att lasta och lossa fartyg samt att omlasta gods till andra fartyg, järnväg- eller vägtransport är en central funktion för hamnen.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för allmänna hamnar:

- Med hänsyn till funktionen som koppling mellan sjö- och landtransporter kan hamnar påverkas av händelser och åtgärder både på land och i vatten. Åtgärder som försämrar tillgänglighet eller framkomlighet på anslutande vägar, järnväg eller farled (befintliga eller planerade) kan innebära att hamnens verksamhet påverkas negativt.
- Själva hamnområdet där lastning, lossning och lagerverksamhet utförs kan påverkas av utvecklingen i anslutande ytor och om delar av hamnområdet tas i anspråk för andra ändamål till exempel i form av utökade bullerrestriktioner, minskad tid på dygnet när arbete får utföras och minskade ytor för lagerverksamhet.

### 4.2.2. Hamn av central betydelse

Dessa hamnar utgör inte nödvändigtvis samma koppling mellan land- och sjötransporter som de utpekade allmänna hamnarna. Exempel på detta kan vara hamnar som bedömts kunna utgöra ersättning för andra hamnar eller på något sätt kan användas för att avlasta landinfrastrukturen.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för hamnar av central betydelse:

Se avsnitt o.

### 4.2.3. TEN-T hamn

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stomnätsskorridorer inrättats. TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag.

En TEN-T hamn fyller i princip samma funktion som beskrivits under allmänna hamnar. Endast TEN-T hamnar som ingår i stomnätet pekas ut som riksintresse, men många av de hamnar som är av riksintresse ingår i TEN-T övergripande nät.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för TEN-T hamn:

- Med hänsyn till funktionen som koppling mellan sjö- och landtransporter kan hamnar påverkas av händelser och åtgärder både på land och i vatten. Åtgärder som försämrar tillgänglighet eller framkomlighet på anslutande vägar, järnväg eller farled (befintliga eller planerade) kan innebära att hamnens verksamhet påverkas negativt.
- Själva hamnområdet där lastning, lossning och lagerverksamhet utförs kan påverkas av utvecklingen i anslutande ytor och om delar av hamnområdet tas i anspråk för andra ändamål till exempel i form av utökade bullerrestriktioner, minskad tid på dygnet när arbete får utföras och minskade ytor för lagerverksamhet.

#### 4.2.4. Allmän farled

En farled är en sjöväg anvisad genom sjösäkerhetsanordningar eller utmärkt i sjökort eller i nautisk publikation. Ihop med sjötrafikstråken fyller farleden funktionen som en del av sjötransporten i transportsystemet, den del som börjar eller slutar i hamnen. Farledens kapacitet anges i maximala dimensioner för djupgående, längd, bredd och i förekommande fall även segelfri höjd. Restriktioner kan också förekomma för vindstyrka och mörkernavigering.

Farleder till hamn av riksintresse eller enskild hamn av större betydelse pekas ut som riksintresse.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för farleder till hamn av riksintresse:

- Farledens funktion påverkas av utveckling både på land och i vatten. Minskad kapacitet i en farled kan påverka gods- eller passagerarvolymerna i negativ riktning. Byggnationer eller annan verksamhet än sjöfart i en farled eller i dess närhet kan leda till en sådan utveckling.
- Hastighetsbegränsningar kan ha en negativ påverkan på farledens funktion. Även alltför omfattande förbudsområden kan påverka funktionen negativt.

#### 4.2.5. TEN-T inre vattenvägar

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stamnätskorridorer inrättats. TEN-T omfattar alla transportslag och bidrar till att säkerställa den fria rörligheten inom EU. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag.

I Sverige har det inte funnits samma tradition av att dela upp sjöfart i en havsdel och en inlandsdel. De farleder som ingår i TEN-T inre vattenvägar i Sverige skiljer sig i egentlig mening inte från andra farleder.

En indelning av områden baserade på våghöjd finns dock i Sverige, där andra regler rörande fartyskonstruktion och bemanning gäller enligt vad Transportstyrelsen föreskrivit.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för TEN-T inre vattenvägar:

- Farledens funktion påverkas av utveckling både på land och i vatten. Minskad kapacitet i en farled kan påverka gods- eller passagerarvolymen i negativ riktning. Byggnationer eller annan verksamhet än sjöfart i en farled eller i dess närhet kan leda till en sådan utveckling.
- Hastighetsbegränsningar kan ha en negativ påverkan på farledens funktion. Även alltför omfattande förbudsområden kan påverka funktionen negativt.

#### 4.2.6. Sjötrafikstråk

Ett sjötrafikstråk är en sjöväg som utgör den kortaste navigerbara vägen mellan två punkter med hänsyn tagen till tillräckligt vattendjup. Fartygsstråk är inte föreskrivna eller utmärkta i sjökortet (jämför farled), förutom i de avsnitt av fartygsstråket som omfattas av ruttsystem. Sjötrafikstråk fyller tillsammans med farleden en del av sjötransporten i transportsystemet. Dessa stråk återfinns oftast längre ut till havs och påverkas därför inte bara av svensk lagstiftning utan även av internationell lagstiftning.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för sjötrafikstråk:

- I och med att allt fler verksamheter pågår till havs kan funktionen av dessa stråk påverkas. Havsbaserad energiproduktion har setts som en potentiell källa till konflikt om den inte anpassas till sjöfartens behov.
- Alltför omfattande förbudsområden kan påverka funktionen negativt.

#### 4.2.7. Ankarplats

Ankringsområden och rekommenderade ankringsplatser anvisas där bottenbeskaffenheten och bottenpografien och sjötrafiksituationen är sådan att ankring är lämplig.

Ankringsområden har en definierad yta och visas som sådan i sjökort.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för ankarplatser:

- Minskad kapacitet vid en ankarplats kan påverka hamnens gods- eller passagerarvolymen i negativ riktning. Byggnationer eller annan verksamhet än sjöfart vid en ankarplats eller i dess närhet kan leda till en sådan utveckling.
- Alltför omfattande förbudsområden kan påverka funktionen negativt.

## 5 Luftfart



Foto: Jean-Marie Skoglund

### 5.1. Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Riksintresseanspråket för luftfart består dels av markområde och dels av påverkansområden, vilka omfattar buller- och hinderytor (exempelvis MSA-tytor)<sup>1</sup>. Inom markområdena och hinderytor finns CNS-utrustningar såsom, radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning/övervakning som är av betydelse för flygplatsens funktion.

Vissa CNS-utrustningar som är bundna till en viss geografisk plats (som ligger utanför flygplatsens område) och inte kan flyttas utan större kostnader, eller påtagliga negativa effekter i övrigt kan omfattas av riksintresse.

Följande kan generellt riskera att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos riksintresseutpekade flygplatser:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom påverkansområde för buller
- Uppförande av verksamhet eller bostäder inom flygplatsens markanspråk, risk för ”tredje man”
- Uppförande av anläggningar som kan generera störningar (EMC) och riskerar att störa radiokommunikation mellan flygplan och ATS och/eller mellan flygplan och markbunden navigerings-/landningsutrustning.

---

<sup>1</sup> [Hinderytor \(lfv.se\)](http://lfv.se)



- Uppförande av hinder som byggnader, master etc. som riskerar att tränga igenom flygplatsens nuvarande och framtida hinderytor och därmed menligt påverka flygplatsens operativa verksamhet.
- Införandet av begränsningar så som områdesskydd som försvårar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet, genom exempelvis begränsningar i tillståndspliktig verksamhet, uppförandet av anläggningar mm och som i framtiden kan begränsa flygplatsens utveckling.

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade flygplatser:

- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan transportslag eller att flaskhalsar i systemet byggs bort påverkar riksintresset positivt och kan bidra till synergieffekter.

## 5.2. Funktionsbeskrivning för olika typer av anläggningar

### 5.2.1. TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stomnätskorridorer inrättats. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag.

TEN-T stomnätet är koncentrerat till de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna. Uppbyggnaden av stomnätet är baserat på korridorer som knyter samman hela Europa längs med utpekade stråk.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier:

Se avsnitt 5.1.

### 5.2.2. Nationella basutbudet

Det nationella basutbudet består av flygplatser som har beslutats av regeringen. Enligt regeringen är syftet med nationella basutbudet att säkerställa en del av ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. En flygplats som ingår i det nationella basutbudet får inte läggas ner utan regeringens godkännande även om den går med förlust.

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för luftfarten (se avsnitt 5.1) gäller följande för nationella basutbudet:

- För flygplatserna inom basutbudet utgör väg och järnväg som angör flygplatsens terminal ett riksintresse.

### 5.2.3. Grundläggande tillgänglighet

Utifrån det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela

landet. Utifrån detta har därför Trafikverket pekat ut ett antal flygplatser som riksintresse. Dessa flygplatser utgör en central infrastruktur/kommunikationsanläggning för att tillgodose grundläggande tillgänglighet och åtkomlighet för en region. Med åtkomlighet avses när en person som reser med första avgång från exempelvis Karlstad flygplats i avsikt att besöka Bryssel och återvända med sista avgången hem. Tillgänglighet innebär att en person som reser från Bryssel vill göra en förrättning över dagen i Karlstad. Tillgången till flygtrafik såväl inom landet som till regioner i Europa skapar förutsättningar för en grundläggande tillgänglighet. Flygplatserna fungerar även för att kunna kopplas samman med andra transportslag för att uppnå en god tillgänglighet i hela regionen.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier:

Se avsnitt 5.1.

#### 5.2.4. Alternativflygplatser

Trafikverket pekar ut ett antal alternativ flygplatser utifrån flygsäkerhet. Det ska vara möjligt att landa på en alternativ flygplats vid särskilt händelse. En stängning kan exempelvis ske till följd av en olyckshändelse eller att viktiga stödfunktioner är ur funktion.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier:

Se avsnitt 5.1.



Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[trafikverket.se](http://trafikverket.se)