

Generella funktionsbeskrivningar, samrådsversion

1. Inledning

Syftet med de generella funktionsbeskrivningarna är att skapa samsyn kring, och en enhetlig beskrivning av, vilka funktioner, eller värden, som utgör Trafikverkets riksintressen. De generella funktionsbeskrivningarna ska också tydliggöra vilken annan utveckling som kan innebära skador på eller medföra synergier med Trafikverkets anläggningar av riksintresse. De generella funktionsbeskrivningarna är tänkta att underlätta för samhällsutveckling i synergi med trafikslagets anläggningar och tydliggöra funktionerna i transportsystemet.

Informationen är uppdelad per trafikslag. Texten om respektive trafikslag inleds med en generell beskrivning av vilken utveckling som kan innebära skador eller synergier med trafikslaget i fråga. Därefter följer beskrivningar av ett antal generella funktioner som är vanligt förekommande för riksintressen inom trafikslaget.

I karttjänsten samt i förteckningen över riksintressen (excel) går det att se vilka generella funktioner Trafikverket tillskriver varje enskild anläggning av riksintresse.

1. Inledning	1
2. Järnväg	2
3. Väg	13
4. Sjöfart.....	23
5. Luftfart	31

2. Järnväg

2.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier	2
2.2 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner	3
2.2.1 TEN-T stornät	3
2.2.2 TEN-T övergripande nät	4
2.2.3 Järnväg som trafikeras av godstrafik	5
2.2.4 Järnväg som trafikeras av långväga persontrafik.....	6
2.2.5 Omledningsbana	7
2.2.6 Station utmed järnväg av riksintresse.....	8
2.2.7 Järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse	9
2.2.8 Järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.....	10
2.2.9 Anläggning för tjänst.....	11

Trafikverkets anspråk 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.

2.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse inom område kring järnvägen där riktvärden för buller eller luftkvalitetsnormer riskerar att överstigas.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde eftersom detta kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Införande av begränsningar, exempelvis förelägganden eller områdesskydd som kan påverka trafikering eller kapacitet och försvårar nyttjandet av riksintresseområdet.
- Markanvändning som på något annat sätt påverkar tillgänglighet/framkomlighet för gods- och/eller persontransporter på järnvägen.
- Exploatering nära spåret kan påverka markens stabilitet och järnvägens konstruktion vilket i sin tur kan påverka vilken typ av transporter som kan nyttja länken i fråga.
- Markanvändning som bidrar till fler passager över järnvägen.

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade järnvägar:

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

2.2 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner

2.2.1 TEN-T stornät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning¹. 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.

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 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.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

2.2.2 TEN-T övergripande nät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning². För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stomnätsskorridorer 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. Vägnetet 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 stomnätet. 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.

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 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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

2.2.3 Järnväg som trafikerar av godstrafik

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 trafikerar av godstrafik:

Skador kan uppstå om kopplingarna till omlastningsplatser eller industrier försämras.

Remissversion

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.

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 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.

Remissversion

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.

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 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 omledningen och riksintresset skapar synergier i och med att omledningen underlättas. Förbättrad bärighet, kapacitet och mer trafiksäkra korsningspunkter skapar också synergier som stärker järnvägens funktion som omledningsbana.

Remissversion

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.

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 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 transporter till och från anläggningarna fungera väl. Dessa länkar är av särskilt värde för godstransporter, för vilka det är extra viktigt att undvika onödig omlastning.

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 järnvägar som binder samman anläggningar av riksintresse:

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

Remissversion

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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå på järnvägarvägar (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 sker av andra aktörer på marknadsmissiga 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.

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.

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 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

Ärendenummer
TRV 2020-161363

Dokumentdatum
2021-01-22

anslutning till rangerbangård, försämrad väganslutning till kombiterminal eller flytt av depå till ett mer perifert läge i förhållande till tågens omloppsbanor.

Markanvändning som begränsar framkomligheten till spårområdet kan påverka järnvägens funktion negativt. Utöver de skador och synergier som gäller för järnvägen generellt, behöver även riktvärden för industribuller 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.

Remissversion

3. Väg

3.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier	13
3.2 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner	14
3.2.1 TEN-T stamnät	14
3.2.2 TEN-T övergripande nät	15
3.2.3 Nationella stamvägnätet.....	16
3.2.4 Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse	17
3.2.5 Omledningslänk	18
3.2.6 Funktionellt prioriterat vägnät.....	19
3.2.7 Rekommenderad färdväg för farligt gods.....	20
3.2.8 Väglinkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer	21
3.2.9 Led i storstad.....	22

3.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

- Uppförande av ny störningskänslig bebyggelse inom det område som utgör påverkansområde för buller eller annan risk. Det kan leda till begränsningar i framkomligheten i vägnätet
- Förändringar i infrastruktur som på något sätt påverkar tillgängligheten/framkomlighet för gods eller persontransporter. Framkomligheten kan försämrats till följd av en betydligt ökad trafikmängd. Normal trafik tillväxt till följd av växande tätorter innebär dock inte en påtaglig skada. Framkomligheten och kapaciteten kan försämrats genom tillkomsten av fler korsningspunkter eller på-/avfarter.
- Införandet av begränsningar så som områdesskydd som försvårar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet, genom exempelvis begränsningar i tillståndspliktig verksamhet, uppförandet av anläggningar m.m.
- Åtgärder som placeras inom eller i anslutning till en korridor för en planerad eller framtida anläggning kan försvåra tillkomsten av anläggningen. Det kan leda till att vägen blir fysiskt omöjlig att bygga eller att kostnaden ökar så mycket att den inte längre kan finansieras inom infrastrukturplaneringen.

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade vägar:

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

3.2 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner

3.2.1 TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning³. 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. 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 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

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

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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

3.2.2 TEN-T övergripande nät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning⁴. 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. Vägnetet 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 stomnätet. 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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 överfölyttning 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.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

3.2.3 Nationella stamvägnätet

Vägarna i det nationella stamvägnätet är fastställda av riksdagen. Stamvägnätet ska hantera långväga person- och godstransporter.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

Stamvägnätets kapacitet är av central vikt för långväga person- och godstransporter. Påtaglig skada kan uppstå när illa vald lokalisering av trafikallstrande målpunkt som enskilt leder till en betydande försämring av vägens framkomlighet och kapacitet sker.

Remissversion

3.2.4 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 pekats 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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.

3.2.5 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 omledningsväg 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

Förbättrade anslutningar mellan omledningsvägen 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.

3.2.6 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 vägnätets 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 riksintresseutpekande, men många av de vägar som är av riksintresse har också en funktion som funktionellt prioriterat vägnät.

- Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter

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.

- Funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor

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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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.

3.2.7 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. 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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.

3.2.8 Väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Dessa länkars funktion är att skapa en nationell struktur av viktiga vägar. Det innebär 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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.

3.2.9 Led i storstad

I en storstad är ofta konflikterna om och anspråken på markområden högre än i andra miljöer. Trafikintensiteten på leder genom storstäder är 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.

Att en väg utgör en led i storstad ligger inte till grund för att den blir utpekad som riksintresse, men flera viktiga vägar av riksintresse utgör också en led i storstad varvid det är viktigt att framhålla de specifika förutsättningarna för denna funktion.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

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 måste lokaliseras på de platser där det finns störst möjlighet till yteffektiva transporter. Det är därför viktigt att olika lokaliseringar prövats i ett tidigt skede i planeringsprocessen.

4. Sjöfart

4.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier	23
4.2 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner	24
4.2.1 Allmän hamn	24
4.2.2 Hamn av central betydelse	25
4.2.3 TEN-T hamn.....	26
4.2.4 Allmän farled.....	27
4.2.5 TEN-T inre vattenvägar	28
4.2.6 Sjötrafikstråk	29
4.2.7 Ankarplats	30

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 ny störningskänslig bebyggelse inom det område som utgör påverkansområde för buller eller annan risk. Hamnens verksamhet pågår i regel dygnet runt.
- 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 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner

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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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. Brister, existerande eller nya, i väg, järnväg eller farled kan innebära en negativ utveckling för hamnens verksamhet. 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 ökade 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

Med hänsyn till funktionen som koppling mellan sjö- och land transporter kan hamnar påverkas av händelser och åtgärder både på land och vatten. Brister, existerande eller nya, i väg, järnväg eller farled kan innebära en negativ utveckling för hamnens verksamhet. 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.

4.2.3 TEN-T hamn

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning⁵. 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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 land transporter kan hamnar påverkas av händelser och åtgärder både på land och i vatten. Brister, existerande eller nya, i väg, järnväg eller farled kan innebära en negativ utveckling för hamnens verksamhet. 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.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

4.2.4 Allmän farled

En farled är en sjöväg anvisad genom sjösäkerhetsanordningar eller utmärkt i sjökort eller i nautisk publikation. I hop 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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

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

4.2.5 TEN-T inre vattenvägar

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning⁶. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling, har stommättskorridorer 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 inte samma tradition av att dela upp sjöfart i en havsdel och en inlandsdel funnits. 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 fartygskonstruktion och bemanning gäller enligt vad Transportstyrelsen föreskrivit.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

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

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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. Även alltför omfattande förbudsområden kan påverka negativt.

4.2.7 Ankarplats

Ankringsområden och rekommenderade ankringsplatser anvisas där bottenbeskaffenheten och bottentopografin och sjötrafiksituationen är sådan att ankring är lämplig. Ankringsområden har en definierad yta och visas som sådan i sjökort.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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 passagerarvolym i negativ riktning. Byggnationer eller annan verksamhet än sjöfart vid en ankarplats eller i dess närhet kan leda till en sådan utveckling. Även alltför omfattande förbudsområden kan påverka negativt.

Remissversion

5. Luftfart

5.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier	31
5.2 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner	32
5.2.1 TEN-T stornät	32
5.2.2 Nationella basutbudet	33
5.2.3 Grundläggande tillgänglighet	34
5.2.4 Övrig flygplats	35

5.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier

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

- Uppförande av störningskänsliga anläggningar (bebyggelse) inom påverkansområde för buller eller risk.
- 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.
- 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 Generell beskrivning av ofta förekommande funktioner

5.2.1 TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, definierat i EU-förordning⁷. 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. Vagnätet 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 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.

⁷Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013

Ärendenummer
TRV 2020-161363

Dokumentdatum
2021-01-22

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.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Se avsnitt 5.1.

Remissversion

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.⁸ 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.

Remissversion

⁸ Transportstyrelsen gör årligen en tillgänglighetsrapport, där åtkomlighet och tillgänglighet från ett antal flygplatser i Sverige undersöks.

Ärendenummer
TRV 2020-161363

Dokumentdatum
2021-01-22

5.2.4 Övrig flygplats

Dessa flygplatser har en viktig funktion i den nationella infrastrukturen.

Utveckling som kan innebära skador eller synergier

Se avsnitt 5.1.

Remissversion