

Ärendenummer
TRV 2019/45782

PM

Dokumentdatum
2020-08-12

Sidor
1(22)



TRAFIKVERKET

Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande

1 Bakgrund

1.1 Syfte

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

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

Dokumentet vänder sig främst till dem som arbetar med utpekande och/eller bevakning av riksintressen i samhällsplaneringen på Trafikverket, Länsstyrelser och Boverket.

1.2 Trafikverkets ansvar för utpekande av riksintresseområden

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

Ur miljöbalken 3:e kapitel:

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

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Trafikverket och Post- och telestyrelsen ansvarar för att lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelserna om områden som myndigheterna anser vara av riksintresse för kommunikationer inom sina respektive verksamhetsområden. För Trafikverkets del handlar det om riksintressen för transporter inom områdena väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

1.2 Trafikverkets planeringsunderlag

Trafikverket har valt att presentera sitt kunskapsunderlag (för tillämpning av 3-5 kapitlen i miljöbalken och av plan- och bygglagen) framför allt i form av publikationen ”Transportsystemet i samhällsplaneringen”.

Trafikverket har även geografiskt underlagsmaterial, som finns tillgängligt i den nationella vägdatan, NVDB. Kartlager finns också tillgängliga att ladda hemma via Trafikverkets hemsida.

Trafikverket avser att tydligare presentera de viktigaste kartlagren som behövs inom samhällsplaneringen. Trafikverket avser att som en del i detta kartmaterial peka ut anläggningar som är av särskild betydelse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, men som inte uppfyller kriterierna för att räknas vara av riksintresse. Det

kan handla om anläggningar som är särskilt viktiga ur ett regionalt perspektiv. Det kan också handla om utredningsområden för en framtida anläggning, som bedöms vara för stora för att hävda som område av riksintresse.

1.3 Riksintressesystemet och samverkan mellan statliga verk och länsstyrelser

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

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

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

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

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

Utvecklingen av hushållningen med mark- och vatten inom respektive sektor följs på lämpligt sätt. Det kan handla om hur sektorns frågor, bl.a. riksintressena hanteras i fysisk planering och i prövningsärenden.

Hela systemet med riksintressen förutsätter att de statliga myndigheterna samverkar på ett bra sätt. Därför vill Trafikverket bidra till att utveckla formen för dialog och samverkan med länsstyrelserna, Boverket och andra statliga myndigheter.

För riksintressen till havs gäller en beslutad havsplan framför de olika myndigheternas riksintresseutpekanden. Trafikverkets samarbete med Havs- och vattenmyndigheten är därför viktigt för att transportsystemets anläggningar till havs ska kunna tillgodoses.

1.4 Trafikverkets arbete med riksintressen och aktualisering av riksintressematerialet

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

- motiv för utpekandet och hur det aktuella området svarar mot kriterierna i sektorsbeskrivningen
- kort redogörelse för de samråd som hållits

- geografisk precisering på karta av aktuellt område med motivering för vald avgränsning (storleken på det avgränsade området bör uppges.)
- funktionsbeskrivning (värdebeskrivning) som ger underlag för bedömningar av eventuella konflikter med andra intressen men också eventuella synergier

I funktionsbeskrivningarna finns information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk. Funktionsbeskrivningen ska ge underlag för bedömningar av eventuella konflikter med andra intressen men också eventuella synergier. Beskrivningen bör vara så tydlig att det utifrån den går att förhålla sig till om en viss åtgärd kan skada det utpekade intresset.

Trafikverket tar också fram preciseringar av riksintresseområden. Preciseringarna av ett riksintresse är ett fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset avser att skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen. Preciseringar initieras och utförs av Trafikverkets regioner. I preciseringen beskrivs riksintressets funktion på ett mer utförligt sätt än vad som gjordes i funktionsutredningen vid utpekandet. Preciseringen innehåller vanligtvis en beskrivning av nuvarande trafiksituation, trafikprognoser och utvecklingsmöjligheter för anläggningen samt en beskrivning av riksintressets markanspråk och de områden som påverkar eller påverkas av riksintresset.

Trafikverket har som ambition att uppdatera utpekade riksintresseområdena en gång varje år. Då ingår uppdateringar som omfattar att planerade projekt blir färdigbyggda, det vill säga befintliga, samt andra mindre förändringar i det utpekade nätet. En fördjupad översyn av materialet avser Trafikverket göra vart fjärde år för att aktualitetspröva materialet i enlighet med plan- och bygglagen.

För områden som rör planerade och framtida anläggningar behöver man vara extra uppmärksam på att se över aktualiteten i informationen. När ett område övergår från att vara ett framtida till planerat eller från planerat till befintligt ska informationen i kartmaterial och funktionsbeskrivning ändras.

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

1.5 Behov av sekretess och hantering av sekretessbelagd information

Information om Trafikverkets riksintresseområden för kommunikationer ska i normalfallet vara öppet tillgängliga. Det gäller även den funktionsbeskrivning och eventuella preciseringar som är kopplade till riksintresseområdet.

Det kan finnas information om anläggningarna, som kan vara känsliga att sprida med hänsyn till totalförsvarets intressen och Sveriges säkerhet. Det gäller inte minst detaljerad information vid precisering av riksintresseområde.

Behovet av sekretess ska alltid värderas i samband med arbetet med utpekande av riksintresseområden och vid precisering av anläggning. Samråd med Försvarsmakten kan också behöva göras om det kan antas innehålla känslig information. Materialet ska då i samrådet hanteras som säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

Man behöver alltid överväga hur mycket information som behöver hållas allmänt tillgängligt, även om inte sekretess gäller. Det viktiga är att tillräcklig information finns för att tillgodose riksintresseanspråket i samhällsplaneringen och i olika beslut.

2 Beskrivning av transportsektorn

2.1 Transporter och transportsystemet i Sverige

Sverige är en liten och öppen ekonomi som är mycket beroende av internationell handel. Varje år transporteras drygt 700 miljoner ton gods inom, eller till och från Sverige. Omfattningen beror mycket på den svenska basindustrin, vilken genererar många tunga transporter. (Till basindustrin räknas gruvor, järn-, stål- och metallverk, liksom baskemikalie-, cement, massa- och pappersindustrin.)

Merparten av de internationella godstransporterna sker via hamnarna och en stor del av persontransporter till utlandet sker med flyg. Inrikes godstransporter sker huvudsakligen med tunga lastbilar (90 procent år 2016), medan sjöfartstransporterna dominerar i utrikes trafik (70 procent år 2016). Järnvägstransporter spelar en viktig roll för malm- och ståltransporter. Luftfart används främst för varor som har ett högt värde och varor som kräver snabb leverans.

En vanlig dag åker närmare 1 miljon människor buss, nästan lika många väljer att cykla, 4,5 miljoner åker bil och 370 000 åker tåg. Varje dag sker också 70 000 persontransporter med vägfärja. Över 400 000 ton gods transporteras dagligen på väg och järnväg.

Sveriges järnvägsnät är drygt 16 500 spårkilometer. Av detta förvaltar Trafikverket infrastrukturen för drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg.

Det svenska vägnätet består av 98 500 km statliga vägar (2 145 km är motorväg, exklusive av- och påfarter), 42 300 km kommunala vägar och 74 000 km enskilda vägar med statsbidrag, 16 600 broar, ett tjugotal tunnlar och 39 färjeleder.

2.2 Nationella och internationella mål för transportsektorn

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



Bild: Transportpolitiska målen – funktionsmål och hänsynsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. För att uppfylla funktionsmålet har ett antal preciseringar fastställts:

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

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Hänsynsmålet kan också kopplas till klimatlagen som trädde i kraft 1 januari 2018. Enligt denna lag ska Sverige, senast år 2045, inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Som etappmål på vägen dit ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg (som ingår i EU:s handelssystem med utsläppsrätter) minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010.

En bakgrund till målen i klimatlagen är Parisavtalet, som Sverige åtagit sig att följa. Enligt Parisavtalet ska den globala temperaturökningen uppgå till maximalt 2 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå, men länderna ska sträva efter att begränsa den till maximalt 1,5 grad. Transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilberoendet måste brytas.

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

Ett ytterligare mål som vi anser relevant i sammanhanget är Nollvisionen som beslutades av Riksdagen 1997. Nollvisionen innebär till viss del ett annorlunda synsätt än det "sammällsekonomiskt effektiva" eftersom det snarare innebär ett slags nolltolerans mot trafikfaror.

De transportpolitiska målen (både funktionsmål och hänsynsmål), TEN-T, klimatlagen och nollvisionen ger oss en grund för vilka värden och funktioner vi ska beakta vid

utpekande av riksintresseanspråk. Det ger också en bakgrund till vilka hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa som behöver tas i transportsektorn. För att peka ut de anläggningar som bäst motsvarar målen finns det anledning att ha ett trafikslagsövergripande synsätt vid utpekande av riksintresseområden.

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

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

För att skapa god tillgänglighet är det viktigt att det finns ett sammanhängande nät, som kan skapa kontinuitet och sammanhang. Det är också viktigt med tillförlitlighet och framkomlighet i systemet.

Restid är ett viktigt mått på tillgängligheten, men även anläggningens kapacitet för olika typer av transporter. För godstransporter är god bärighet viktig och en jämn hastighet bidrar till att undvika bullerstörningar vid bostäder och verksamheter lokaliserade i vägens närhet.

2.4 Synergier och konflikter med annan verksamhet

Transportinfrastrukturen är en förutsättning för att andra verksamheter i samhället ska kunna fungera. Den skapar tillgänglighet för invånare till arbetstillfällen, varor och tjänster, bostäder och utbildning. Infrastrukturen är också en förutsättning för att näringslivet och godsflöden ska fungera. Samtidigt påverkar transporterna miljön i städer och tätorter, exempelvis genom att skapa barriäreffekter, buller, sämre luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Möjligheten att bygga ut en ny, eller nyttja en befintlig väg, järnväg, farled, hamn eller flygplats kan å sin sida försvåras av andra verksamheter i dess närhet. Om bostäder byggs i infrastrukturens närhet finns risk för inskränkningar eller begränsningar av utnyttjandet av transportsystemet på grund av hänsyn till hälsa och säkerhet. Det kan exempelvis medföra förbud för viss typ av transport, som transport med farligt gods, eller restriktioner för verksamheter på godsbangårdar och i hamnar med hänsyn till industribuller. Det kan också handla om krav på sänkta hastigheter på väg eller järnväg.

För flygplatser kan höga byggnader i närheten påverka möjligheten att landa och för sjöfarten kan exempelvis vindkraftsanläggningar påverka framkomligheten i utpekade farleder för sjöfarten.

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

Framför allt kring våra större städer kan exploatering av verksamhet i närheten av statlig väg generera vägtrafik som kan leda till köbildning som ger längre restider och lägre tillförlitlighet i transportsystemet. Det kan leda till svårigheter att nå mål om god

tillgänglighet. Det innebär också att kvaliteten för näringslivets transporter försämrats, vilket också kan påverka landets konkurrenskraft negativt. Köerna kan också innebära att trafiksäkerheten och luftkvaliteten påverkas negativt.

Transportsystemet är beroende av kontinuitet och sammanhang för att fungera. Anläggningarna är ofta mycket platsbundna och komplexa och svåra att bygga ut eller ersätta. I och kring stora städer är också markutrymmet begränsat och det är ofta inte realistiskt, vare sig ur ett ekonomiskt, ekologiskt eller socialt perspektiv, att bygga ut nya körfält, förbifarter eller tunnlar för att minska framkomlighetsproblemen.

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

2.5 Påverkansområden och påverkanfaktorer

Runt kommunikationsanläggningarna finns ett så kallat påverkansområde (tidigare benämnt influensområde). Ett påverkansområde är ett område inom vilket åtgärder som exempelvis ny bebyggelse kan påverka eller påverkas av kommunikationsanläggningens funktion. Områdets fysiska utbredning från t.ex. en väg, järnväg, hamn eller farled varierar beroende på den geografiska platsen samt vilken typ av åtgärd som ska vidtas.

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

Eftersom det inte är möjligt att ange ett generellt påverkansområde för vägtrafik, spårtrafik och sjöfart bör hänsyn tas till de så kallade påverkanfaktorerna vid förändring av markanvändning i närheten av kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Påverkanfaktorer är faktorer som har betydelse för bedömningen av påverkansområdets utbredning. Dessa faktorer kan exempelvis vara buller, vibrationer, barriäreffekter, trafiksäkerhet, elsäkerhet, transporter av farligt gods och elektromagnetiska fält. Faktorerna ska särskilt beaktas vid ändring av markanvändning intill kommunikationsanläggningar av riksintresse.

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

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

För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintresseområdet även dessa omgivande påverkansområden skyddas.

För närmare information om vad som kan påverka kommunikationsanläggningarnas funktion läs Trafikverkets planeringsunderlag ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

2.6 Bedömning av sektorns framtida markanspråk, bland annat mot bakgrund av teknikutveckling och andra ändrade förhållanden

Utvecklingen av efterfrågan på transporter styrs av befolkningstillväxt och utveckling av bebyggelsestrukturen (var vi väljer att lokalisera exempelvis bostäder, arbetsplatser, handel och annan service). Den beror också på hur ekonomisk konjunktur, teknik, skatter, avgifter, lagar och regler, men även hur värderingar i samhället utvecklas.

Dagens befolkningsprognoser pekar på en, i europeiskt perspektiv, relativt snabbt ökande befolkning. Enligt SCB:s senaste prognos kommer Sveriges folkmängd passera 11 miljoner under 2029 och 12 miljoner i början av 2050-talet. Befolkningsökningen leder till ökad efterfrågan av både fler bostäder och fler transporter. Befolkningsökningen väntas koncentreras till de tre storstadsområdena. Det innebär också att transportvolymerna inom och mellan dessa storstadsområden kan förväntas öka ytterligare.

Enligt Trafikverkets senaste prognoser väntas godstransportarbetet i Sverige öka med 1,8 procent per år fram till år 2040. Persontransportarbetet beräknas under samma period öka med 1,1 procent per år genomsnittligt.

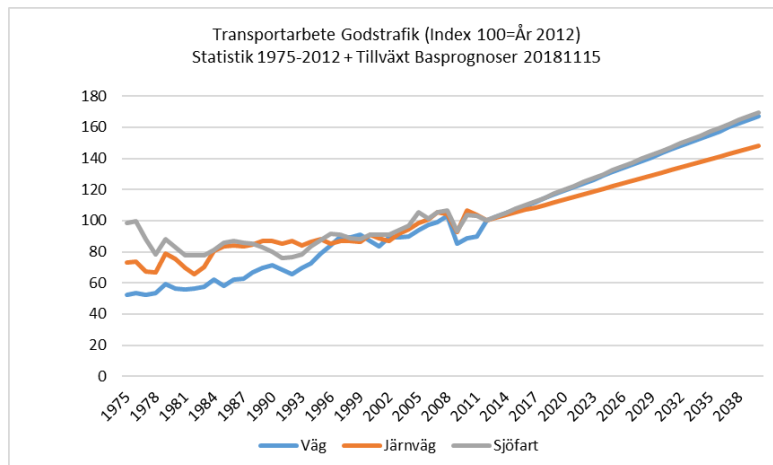


Diagram: Transportarbetsförändring godstrafik med index 100=År 2012.
Historiska data 1975–2012 och prognostiserad tillväxt 2012–2040.

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

Om vi ska följa de uppsatta klimatmålen enligt klimatlag och Parisavtalet är en omställning till mer hållbara transporter en nödvändighet. För att klara målen krävs en kraftfull teknisk utveckling, både genom energieffektivisering och genom introduktion av förnybar energi. Ett exempel på omställning till förnybar energi kan vara utbyggnad av elvägar för tunga transporter, vilket kan innebära behov av åtkomst till mark för infrastruktur för elförsörjning vid vägen.

Det räcker dock inte enbart med ny teknik och energieffektivisering för att nå klimatmålen. För att nå lägre utsläpp av koldioxid utan att försämra tillgängligheten

behöver våra samhällen planeras mer transportsnålt. Tillgängligheten och effektiviteten i transportsystemet beror bland annat på hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till kollektivtrafik. Det finns också en politisk ambition att ställa om godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Medvetenheten om klimatförändringens avgörande betydelse kommer troligen också att öka i framtiden. Detta kan ge effekter på vilka prioriteringar som görs vid investering i statlig infrastruktur, val av eventuella styrmedel för omställning från fossila drivmedel, och för hur privatpersoner och företag väljer att resa.

Samtidigt innebär klimatförändringarna att infrastrukturen kommer att bli mer utsatt för risk för översvämning, ras, skred och erosion. Vi kommer därför att behöva anpassa infrastrukturen, exempelvis för att klara mer frekventa skyfall, förändrade vattenflöden och högre havsvattennivåer. Det kan också innebära att mark i närheten av infrastrukturen behöver tas i anspråk för riskförebyggande åtgärder. På sikt kan det också innebära att anläggningar kan behöva flyttas från områden som är utsatta för klimatrelaterade risker.

3 Kriterier för riksintressen för kommunikation - trafikslagens anläggningar

3.1 Boverkets generella kriterier för riksintressen

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

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

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

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

Följande gemensamma och övergripande kriterier har formulerats för redovisning av transportsektorns riksintressen enligt Boverkets beslut 1999-07-05:

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

- Unika lägesbundna naturförutsättningar kan också vara av riksintresse.

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

3.3 Kriterier för riksintressen för trafikslagets anläggningar

Utgångspunkten för att ett mark- och vattenområde ska kunna pekas ut som ett riksintresse för trafikslagets anläggningar är att Boverkets generella kriterier enligt ovan uppfylls och att anläggningen således är av nationell betydelse för Sverige.

När det gäller riksintresse för transportsektorn handlar det om områden som behövs för att upprätthålla nationellt (och internationellt) viktiga strukturer. Ofta kan det dessutom handla om anläggningar som i sig hyser värden av stor nationell vikt eller som behövs för att uppfylla internationella åtaganden.

En utgångspunkt för utpekande av riksintressen är nationella och internationella mål och åtaganden som rör transportsektorn (se avsnitt 2.1). Det utpekade anläggningarna ska vara särskilt viktiga för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

En flytt av anläggningarna skulle innebära avsevärda kostnader eller praktiska svårigheter eller innebära stora nackdelar i övrigt att omlokalisera.

En anläggnings funktion är central vid bedömning av anläggningens betydelse, men funktionen är beroende av de geografiska förutsättningarna. Det är när de geografiska förutsättningarna är avgörande för att upprätthålla funktionen som område av riksintresse kan behöva pekas ut.

De geografiska förutsättningarna kan vara av olika karaktär. På systemnivå handlar det om att beakta strategiska nät och samband, som karaktäriseras av nationens yta och inneboende avstånd, liksom av var befolkning och företag är lokaliserade. På terrängnivå handlar det om de faktiska fysiska förutsättningarna. Exempel på när funktionen kommunikation möjliggörs genom lokaliseringens förutsättningar ges nedan:

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

Om en anläggning bedöms vara av nationell betydelse och det geografiska läget måste skyddas enligt definitionen ovan kan anläggningen pekas ut som riksintresse. Nedan ges exempel på anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Tabellen nedan ska inte tolkas som att samtliga anläggningar som uppfyller ett eller flera kriterium enligt nedan automatiskt ska pekas ut som riksintresse (om inte annat framgår av beskrivningen nedan).

1) Noder i transportsystemet

a) *Noder som ingår i stomnätet i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T*
Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och kusthamnar samt järnvägs-/vägterminaler. Syftet med TEN-T-riktlinjerna är

bland annat att bidra till förbättrad sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet.

Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Noderna som ingår i stomnätet och därmed anses som viktigt i ett europeiskt perspektiv, ska också betraktas som riksintresse. Noderna utgörs av flygplatser, hamnar och kombiterminaler.

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

Det nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet har beslutats av regeringen. De flygplatser som ingår i basutbudet idag är Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, Åre/Östersund. 8 av dessa flygplatser förvaltas av det statliga flygplatsbolaget Swedavia medan 2 förvaltas av försvarsmakten.

En flygplats som ingår i det nationella basutbudet får inte läggas ner utan regeringens godkännande även om den går med förlust. Säkrandet av dessa flygplatser i statligt ägande ökar sannolikheten att flygplatser med ett nationellt huvudintresse lever vidare. Det hindrar dock inte att kapaciteten för dessa flygplatser kan begränsas av ny exploatering i dess närhet. Delvis av det skälet ska dessa flygplatser anses utgöra riksintresse.

Det kan även finnas behov av att peka ut flygplatser som har motsvarande funktioner och är placerade i anknnytning till betydande befolknings- och produktionscentra, men inte är statligt ägda.

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

d) Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer

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

e) Allmänna hamnar med viss godsmängd och antal passagerare

Allmänna hamnar som fyller en nationell funktion i transportnätet och som uppfyller ställda kriterium för godsmängd och/eller passagerarmängd kan pekas ut som riksintresse. Godsvolymen i hamnen ska uppgå till över 100 000 ton per år. För persontrafiken ska passagerarvolymen uppgå till minst 200 000 passagerare per år.

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

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

f) Övriga hamnar av central betydelse för landet

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

2) Stråk och länkar i transportsystemet

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

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

b) Nationella stamvägnätet

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

c) Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse

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

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

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

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

alternativa länkar för omledning saknas. Länkarna kopplar ihop utpekade riksintressestråk så att dessa även kan nyttjas vid avbrott. Syftet är att säkra möjlighet för alla typer av transporter (exempelvis tunga transporter) att ta sig fram på länken.

e) Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik

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

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

Utöver stamvägnätet och banor som innefattas av kriterium *e* kan det i vissa fall finnas motiv för att peka ut andra länkar för att upprätthålla nationellt viktiga kommunikationer och strukturer. Länkar enligt detta kriterium kan exempelvis pekas ut när det krävs för att uppnå tillräckligt god tillgänglighet för långväga transporter till och från regionala centra eller andra viktiga noder.

Syftet med kriteriet är att skapa ett sammanhängande och nationellt täckande nät. Utpekande ska motiveras utifrån de övergripande kriterierna (s. 11).

g) Farled till hamn av riksintresse

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

h) Farled till enskild hamn av större betydelse

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

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

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

j) Sjötrafikstråk

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

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

3) Stödfunktioner

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

a) Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande

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

b) Stationer utmed järnväg av riksintresse

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

c) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

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

- Begreppet spårområden innefattar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar.
- Med godsterminaler avses kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.
- Depåer innefattar verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov.

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

d) Ankarplatser

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

3.4 Planerade och framtida anläggningar av riksintresse

Planerade och framtida kommunikationsanläggningar av riksintresse innebär anspråk på mark för att möjliggöra nödvändiga transportlösningar som när de är byggda kommer utgöra en riksintressant nod, stråk/länk eller stödsystem. Det kan både vara befintliga anläggningar som omlokaliseras och helt nya anläggningar. Utbyggnad av befintlig infrastruktur i stort sett i oförändrat läge, till exempel mötesstationer och mittseparering, markeras inte som enskilda anspråk.

Många av de planerade och framtida kommunikationsanläggningarna som pekas ut som riksintressen återfinns i fastställd nationell eller regional plan för

transportinfrastrukturen. Grunden för utpekande är dock i första hand inte den ekonomiska planeringen utan den fysiska planeringsprocessen. Detta innebär att planerade och framtida åtgärder som i dag helt saknar finansiering kan pekats ut som riksintressen. Det ska dock vara rimligt att anta (exempelvis utifrån samhällsekonomiska bedömningar och uppfyllelse av transportpolitiska mål) att anläggningen kan komma att byggas ut i framtiden. För att kunna pekats ut som riksintresseanspråk ska åtgärden ha identifierats i åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande utredning) som en rekommenderad åtgärd.

- *Planerade kommunikationsanläggningar:* Med planerade anläggningar avses anläggningar för vilka det finns en vald korridor eller lokalisering (eller eventuellt regeringsbeslut om tillåtlighet).
- *Framtida kommunikationsanläggning:* Framtida anläggning används här som begrepp för en anläggning som ligger tidigt i planeringsprocessen och där beslut om slutlig lokalisering saknas. Geografiskt avgränsade områden för framtida kommunikationsanläggning kan i vissa fall också pekats ut som riksintresseanspråk om någon typ av utredning (exempelvis riksintresseprecisering eller inledande skeden av väg- respektive järnvägsplan) har visat på ett sådant behov. Det gäller i de fall de geografiska förutsättningarna (på systemmässig eller terrängmässig nivå enligt generella kriterierna) är av särskild betydelse för möjligheten att få anläggningen till stånd.

Större utredningsområden för framtida kommunikationsanläggning ska dock inte pekats ut som riksintresseområde. De kan däremot synliggöras i lista över funktioner där områden kommer pekats ut längre fram, eller i karta som ett planeringsunderlag. De kan vid behov också pekats ut som område av särskild betydelse enligt första stycket 3 kap. 8 § miljöbalken. (Läs mer i avsnitt planeringsunderlag.)

Bilaga 1

Begreppsförklaring

Nod

Plats eller knutpunkt av strategisk betydelse.

Länk

Sträckning, stråk, farled till annan riksintresseanläggning.

Stödsystem

Stödfunktionerna utgörs av anläggningar som stödjer och säkrar huvudanläggningens funktion, till exempel system för styrning, övervakning och kommunikation.

TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Transport Networks,) TEN-T, är ett EU-initiativ med syfte att skapa ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och havshamnar samt järnvägs-/vägterminaler till ett integrerat nät som omfattar alla medlemsstater. Det består av ett övergripande nät och ett stomnät.

Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Det övergripande nätet utgör basnivån för TEN-T. Det ska garantera tillgänglighet till stomnätet samt bidra till en sammanhållen och effektiv kommunikationslösning för passagerar- och godstrafik.

Upphandlad trafik

Trafikverket upphandlar interregional kollektivtrafik där kommersiell trafik inte bär sig men där restiden till vissa strategiska punkter anses för omfattande för att platsen ska kunna anses ha godtagbar tillgänglighet. Läs mer här: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/utredningar-om-trafikavtal/tillganglighetsanalys/kriterier-for-grundlaggande-tillganglighet/>

CNS-utrustning

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

Allmän hamn

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

TSS

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

Helcom-rutter

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

RAIS

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

DGPS

Differential Global Positioning System, (DGPS), är ett satellitbaserat radionavigeringssystem.

VHF

Very High Frequency (VHF) är ett radiokommunikationssystem som används av alla kategorier av yrkessjöfart och fritidsbåtar. Huvudsakliga funktioner; nödradio, kommunikationsradio och mottagare för maritim säkerhetsinformation (MSI).

AIS

Automatic Identification System (AIS) är ett system som gör det möjligt att identifiera ett fartyg och följa dess rörelser från andra fartyg och från fartygstrafikservicens kontrollrum.

Ankarplatser

Platser som nyttjas av fartyg i väntan på reseorder, lots eller dylikt.

Nationellt stamvägnät

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

Vägfärjesträckning

Trafikverket använder färjor som ersättning för väg, i syfte att skapa grundläggande tillgänglighet för människor och företag på platser där bro av en eller annan anledning inte har varit aktuell.

Regionalt centrum

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



Funktionell analysregion, FA-region

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



Bilaga 2

Kriterier för riksintressen för trafikslagens anläggningar – efter trafikslag

Noder i transportsystemet

Luftfart	Väg	Järnväg	Sjöfart
Noder som ingår i TEN-T stomnät	Noder som ingår i TEN-T stomnät (kombiterminaler)	Noder som ingår i TEN-T stomnät (kombiterminaler)	Noder som ingår i TEN-T stomnät (hamnar)
Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet			Allmänna hamnar med godshantering på minst 100 000 ton
Flygplatser som bidrar till ett nationellt täckande nät			Allmänna hamnar med fler än 200 000 passagerare per år
Alternativflygplatser			Övriga hamnar av central betydelse för landet - främst hamnar vid kärnkraftverk

Stråk och länkar i transportsystemet

Luftfart	Väg	Järnväg	Sjöfart
	Vägar som ingår i TEN-T	Banor som ingår i TEN-T	Inre vattenvägar som ingår i TEN-T
	Nationellt stamvägnät	Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik	Sjötrafikstråk definierade av TSS, HELCOM och RAIS-analyser
	Vägar som behövs för att leda om trafik i vissa situationer	Banor som behövs för att leda om trafik i vissa situationer	Farleder som behövs för att leda om trafik i vissa situationer
	Väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt täckande nät	Banor som bidrar till att upprätthålla nationellt täckande nät	Farledssträckor som har förutsättningar att utgöra del av en kustomspännande inomskärsled
	Väg som utgör länk till nod av riksintresse	Bana som utgör länk till nod av riksintresse	Farled som leder till hamn av riksintresse
			Sjötrafikstråk som leder till och från landets utpekade



			inomskärsfarleder och längs med kusten
--	--	--	--

Stödfunktioner – anläggningar som stödjer och säkrar huvudanläggningens funktion

Luftfart	Väg	Järnväg	Sjöfart
CNS-utrustning inklusive frekvensberoende som är av nationell betydelse		Anläggning för tjänst	Ankarplatser i anslutning till hamnar
Ledningscentraler		Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande	Trafikinformations- och lednings-centraler (VTS samt JRCC)
		Stationer utmed järnväg av riksintresse	Kustradiosystem (VHF och GV) och referensstationer för AIS och DGPS
			Sjösäkerhetsanordningar som fysiskt är belägna utanför den preciserade ytan för farled av riksintresse

Referenser

Trafikverket (2010) Riksintressen för trafikslagens anläggningar

https://www.trafikverket.se/contentassets/abd1df346fe0447e8721eab6d8fcb665/pm_rik_sintressen_for_trafikslagens_anlaggningar_2010-11-17.pdf

Trafikverket (2018) Reviderade prognoser för person och godstransporter 2040
Trafikverkets basprognoser 20180401

https://www.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbafd4b34a4591bod4e00f855/2018/reviderade_prognoser_for_person_godstransporter_2040_trafikverkets_basprognoser_20180401_ver_181115.pdf

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

https://www.boverket.se/contentassets/14b52a33580944c6b9358dfd4bd3b713/vagledning_for_riksintressemyndigheter.pdf

Trafikverket (2017) Transportsystemet i samhällsplaneringen – Trafikverkets underlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen

<https://trafikverket.ineko.se/se/transportsystemet-i-samhallsplaneringen-trafikverkets-underlag-for-tillampning-av-3-5-kap-miljobalken-och-av-plan-och-bygglagen>

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

<https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>

Trafikanalys (2017) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning, RAPPORT

https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_10-sambandet-mellan-atgarder-inom-transportområdet-produktivitet-och-sysselsattning.pdf

Trafikanalys (2019) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019 RAPPORT 2019:6

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2019.pdf

Trafikverket (2017) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10603/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_096_anlaggning_for_tjanster_inom_jarnvagsområdet.pdf

Trafikverket (2017) Nationell färdplan för elvägar

https://www.trafikverket.se/contentassets/65d358a188d740c38ca4713893345168/nationell-fardplan-for-elvagar_slutlig.pdf