TRAFIKVERKET

RAPPORT

Värdebeskrivningar

Riksintressen för kommunikation – trafikslagens anläggningar



Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig
Dokumenttitel: Värdebeskrivning Trafikverkets riksintressen
Författare: Kerstin Sondén, PLgs, Eleonor Mörk, PLgs
Dokumentdatum: 2026-10-15
Ärendenummer: TRV 2024/129227
Kontaktperson: Kerstin Sondén, PLgs, Eleonor Mörk, PLgs

Foto: Johan Ekstam, Trafikverkets bildarkiv

Innehåll

1 Inledning 5

1.1 Syfte 5

1.2 Innehåll 5

1.3 Bakgrund – lagstiftning 5

1.4 Generella värden och kvaliteter som är av betydelse utifrån sektorns behov . 6

1.5 Bedömning av eventuellt påtagligt försvårande av utnyttjande 6

2 Järnväg 9

2.1 Trafikslagets värden 9

2.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier 9

2.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning 10

2.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning 10

2.3.1 TEN-T stomnät 10

2.3.2 Järnväg som trafikeras av godstrafik 11

2.3.3 Järnväg som trafikeras av persontrafik 12

2.3.4 Omledningsbana 12

2.3.5 Station utmed järnväg av riksintresse 13

2.3.6 Järnväg som binder samman noder av riksintresse 13

2.3.7 Kombiterminal 14

2.3.8 Anläggning för tjänst 15

3 Väg 17

3.1 Trafikslagets värden 17

3.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier 17

3.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning 19

3.3.1 TEN-T stomnät 19

3.3.2 Väg som binder samman noder av riksintresse 20

3.3.3 Omledningslänk 20

3.3.4 Färdväg för farligt gods 21

3.3.5 Led i storstad 21

4 Sjöfart 23

4.1 Trafikslagets värden 23

4.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier 23

4.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning 23
4.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning 23
4.3.1 TEN-T stomnät 23
4.3.2 Hamn 24
4.3.3 Kombiterminal 25
4.3.4 Farled 26
4.3.5 Sjötrafikstråk 26
4.3.6 Led för omledning av vintersjöfart 27
4.3.7 Ankarplats 27

5 Luftfart 28
5.1 Trafikslagets värden 28
5.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier 28
5.2.1 Riksintressets markanspråk och påverkansområden 28
5.2.2 System för kommunikation, navigering och övervakning 30
5.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning 30
5.3.1 TEN-T stomnät 30
5.3.2 Flygplats 31

Bilaga 1: Begreppsförklaring 33

1 Inledning

1.1 Syfte

Syftet med värdebeskrivningarna är att ge en enhetlig beskrivning av de värden och funktioner som utgör grunden för riksintresseanspråken för kommunikationer avseende trafikslagens anläggningar.

Värdebeskrivningarna ska också tydliggöra vilken annan utveckling som kan innebära konflikter, eller skapa synergier för anläggningarna med riksintresseanspråk. De ska utgöra ett stöd vid bedömningar av påtaglig skada på eller påtagligt försvåra utnyttjandet av ett riksintresse för kommunikationer.

Värdebeskrivningarna ska ge stöd vid fysisk planering, lovgivning och andra beslut som kan påverka anläggningar av riksintresse genom att tydliggöra vilka värden och funktioner som behöver beaktas vid bedömningar av åtgärders påverkan på riksintresset.

1.2 Innehåll

Rapporten är indelad efter trafikslag. Inom varje trafikslag beskrivs först trafikslagets övergripande värden och sådana typer av utveckling som kan påverka trafikslaget generellt. Därefter följer värdebeskrivningar för specifika anläggningstyper.

Rubrikerna för anläggningstyper har samma benämning som i Trafikverkets excel-fil ”Förteckning över riksintresseanspråk 2026”och karttjänst över riksintressen. Benämningarna ska läsas tillsammans med uppgifterna om den enskilda anläggningen i förteckningen och karttjänsten.

Enligt Boverkets vägledning till riksintressemyndigheter ska myndigheterna redovisa eventuella konflikter respektive synergier för utpekade riksintresseanspråk, varför dessa begrepp används i värdebeskrivningarna.

1.3 Bakgrund – lagstiftning

En utgångspunkt för Trafikverkets värdebeskrivningar är bestämmelser om riksintressen enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden samt miljöbalken.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken skall mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer, långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan ”*påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar*”.

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

Hanteringen av information om riksintresseområden ska ske med beaktande av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) om försvarssekretess, samt säkerhetsskyddslagen (2018:585), i tillämpliga delar.

Trafikverket har valt att inte lämna detaljerade värdebeskrivningar om specifika anläggningar av riksintresse i samlad form. Istället har Trafikverket valt att ta fram generella värdebeskrivningar för olika typer av anläggningar som har gemensamma egenskaper, värden och funktioner. Det är dessa som beskrivs i detta dokument.

1.4 Generella värden och kvaliteter som är av betydelse 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.

1.5 Bedömning av eventuellt påtagligt försvårande av utnyttjande

Bostadsbebyggelse och annan störningskänslig markanvändning kan medföra intressekonflikter i form av bland annat buller, vibrationer, luftföroreningar och olycksrisker. Beroende på förutsättningarna kan sådana konflikter aktualisera krav

på skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått. Det kan i sin tur påverka förutsättningarna för att nyttja eller utveckla transportinfrastrukturen.

Vid planering av ny markanvändning i anslutning till anläggningar av riksintresse för kommunikationer behöver hänsyn tas till anläggningarnas nuvarande och framtida funktion samt till förutsättningarna för att bedriva, underhålla och utveckla infrastrukturen.

Vid bedömningen av om en åtgärd kan påtagligt försvåra utnyttjandet av en anläggning av riksintresse behöver därför även beaktas hur den planerade markanvändningen kan påverka anläggningens långsiktiga funktion och utvecklingsmöjligheter. Bedömningen ska utgå från förhållandena vid den aktuella anläggningen och innebära en konkret prövning av den befarade påverkan.

För att en åtgärd ska anses medföra en påtaglig skada så ska den antingen ha en bestående negativ inverkan på det aktuella intresset eller tillfälligt ha mycket stor påverkan på detta[1]. Trafikverkets bedömning är att tillfälliga begränsningar av ett riksintresses funktion, såsom underhållsåtgärder, utgör en påverkan på anläggningen, men i regel inte en påtaglig skada.

Generellt gäller att en åtgärd som innebär att ett område förlorar de värden som motiverat dess utpekande ska bedömas som påtagligt försvarande av nyttjande. Vissa typer av riksintressen medför i sig en omgivningspåverkan. Det kan till exempel vara buller från hamn, flygfält eller från väg och järnväg. En åtgärd som kan medföra restriktioner för ett områdes nyttjande för det ändamål som föranlett riksintresset kan då utgöra en påtaglig skada.

Syftet med bestämmelserna om riksintressen är att ett visst mark- eller vattenområde ska kunna användas för det ändamål som det är bäst lämpat för. Det innebär inte att alla åtgärder som medför negativa konsekvenser för den verksamhet som utnyttjar en viss anläggning är otillåtna. Att en viss verksamhet drabbas av vissa merkostnader borde inte utgöra en påtaglig skada så länge som det inte medför att tillkomsten eller utnyttjandet av en viss anläggning påtagligt försvåras.

För att bedöma när en viss konflikt är av sådan betydelse att den också kan innebära ett påtagligt försvårande kan resonemang om samhällsekonomi användas. Anledningen till detta är den direkta kopplingen som finns till hushållning, inte bara med statens resurser utan med hela samhällets resurser.

I förarbeten till riksintresselagstiftningen (prop. 1985/86:3 sid 75) skrivs att *”anläggningar som behövs för avgörande funktioner i samhället får en lämplig*

[1] Boverket (2026). Påtaglig skada.

lokalisering och en ändamålsenlig utformning är angeläget inte minst från samhällsekonomisk synpunkt".

I kap. 1 § miljöbalken anges att balken ska tillämpas så att *"mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas".*

Grunden för att peka ut anläggningar av kommunikationer är att skapa en god tillgänglighet. En viktig del av detta är framkomlighet. Stöd för att tillgänglighet och kapacitet ska beaktas vid bedömning av eventuell påtagligt försvårande av utnyttjande finns dels i allmänna skrivningar i miljöbalken och förarbeten till lagstiftningen (se mer i avsnitt 1.3), samt i en dom i Mark- och miljööverdomstolen (MÖD). I mål M 8396-14[2] beaktade domstolen bland annat hur utformning för en planerad bro påverkar sjöfartens möjligheter att passera Göta älv. Påverkan på framkomligheten bedömdes vara godtagbar utifrån det antal broöppningar som beslutades i målet. Domstolen föreskrev också att antalet broöppningar kunde komma att behöva utökas, för att inte skada riksintressets värden. Domen ger därmed stöd för att tillgänglighet är en relevant aspekt vid bedömningen av om en åtgärd påtagligt försvårar nyttjandet av en anläggning av riksintresse.

[2] Dom om anläggande av ny bro över Göta älv

2 Järnväg

2.1 Trafikslagets värden

Den svenska järnvägen binder samman viktiga noder i landet. Järnvägen har som trafikslag en stor kapacitet och är ett effektivt sätt att transportera stora volymer över långa avstånd på land. Det är det mest energieffektiva och miljövänliga trafikslaget. På långa och medellånga sträckor mellan orter i järnvägssystemet är det också ofta det snabbaste trafikslaget för personresor. Trafikslaget är ofta speciellt viktig för personer utan tillgång till bil eller körkort.

2.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier

Riksintresseanspråk för järnväg består av järnvägar, kombiterminaler, stationer samt anläggningar för tjänst. Anläggningar för tjänst omfattar bland annat depåer och rangerbangårdar. Anspråket för järnvägar omfattar samtliga banor (såsom stickspår m.m.) som hör till järnvägsstråket. I riksintressekartan redovisas generellt endast huvudspåren. Även sidospår och anläggning för tjänster utmed banan kan dock räknas som en del av järnvägen.

Följande kan leda till konflikter och därmed riskera att försvåra nyttjandet av alla typer av riksintresseutpekade järnvägar:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller. Det kan leda till begränsningar i nyttjandet av järnvägen, exempelvis genom förelägganden med krav på sänkt hastighet.
- Uppförande av anläggningar som kan generera störningar (EMC) och riskerar att störa radiotrafiken samt signal-, el- eller teleanläggningar som i sin tur kan påverka driften av järnvägstrafiken. Det kan exempelvis handla om solcellsanläggningar eller vindkraftverk.
- Införande av begränsningar, exempelvis förelägganden eller områdesskydd (exempelvis Natura 2000) som kan påverka trafikering eller kapacitet och försvårar nyttjandet av riksintresseområdet.
- Ny markanvändning som på annat sätt försämrar tillgängligheten/framkomligheten för transporter på järnvägen. Det kan exempelvis handla om anläggandet av farlig verksamhet i nära anslutning till järnväg eller byggande av anläggning vars riskområde kan påverka tillgänglighet och drift av järnvägen.

- Exploatering nära spåret som kan påverka markens stabilitet och järnvägens konstruktion, vilket i sin tur kan påverka vilken typ av transporter som kan nyttja järnvägen. (Exempelvis påverkan på grundvatten som kan leda till sättningar.)

- Ny markanvändning som bidrar till ökning av antalet passager över järnvägen (såväl biltrafik som gående och cyklister), om det kan antas leda till nedsatt hastighet eller krav på kostsamma åtgärder, exempelvis planskilda korsningar.

Gällande planerad eller framtida anläggning:

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

Följande innebär generellt synergier med funktionen hos riksintresseutpekade järnvägar:

- Ombyggnad till fler säkra korsningspunkter

- Åtgärder som innebär bättre möjligheter för samordning mellan trafikslag (exempelvis omlastning från väg/järnväg)

- Ny bebyggelse i stationsnära lägen som gynnar möjligheten till ökat resande med hållbara färdsätt och bättre nyttjande av befintlig infrastruktur.

2.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning

Järnvägens funktion är beroende av bland annat kommunikationssystem, trafikledning och elförsörjning. Om anläggningar för dessa system är knutna till en viss geografisk plats och inte kan flyttas utan stora kostnader eller påtagliga negativa konsekvenser, kan påverkan på dem även påverka riksintressets funktion. Detta måste beaktas vid utbyggnad av solceller, radioutrustning, radaranläggning, batterilager m.m. i närheten av järnvägen.

2.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning

2.3.1 TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, hamnar samt järnvägs-/vägterminaler (kombiterminaler). Utbyggnaden av TEN-T-nätet regleras genom en

EU-förordning, (EU) 2024/1679, och syftar bland annat till att utveckla ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem inom EU.

Stomnätet består av sträckningar och noder av hög strategisk betydelse och fyller en viktig funktion för långväga person- och godstransporter samt för tillgängligheten mellan regioner och länder. För de delar av stomnätet som omfattas av riksintresseanspråk ska denna funktion beaktas vid planering och prövning av åtgärder som kan påverka anläggningarnas funktion eller nyttjande.

TEN-T bygger på att olika trafikslag ska kunna samverka och komplettera varandra. Det innebär att riksintressets funktion kan vara beroende av såväl den utpekade anläggningen som dess anslutningar och kopplingar till andra trafikslag.

Åtgärder som exempelvis begränsar möjligheterna att transportera gods till eller från en hamn eller kombiterminal som ingår i TEN-T-nätet, försämrar anslutningarna mellan väg och järnväg eller försvårar framkomligheten till en anläggning inom TEN-T-nätet kan därmed påverka riksintressets funktion. Vid planering ska även relevanta krav enligt TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679 beaktas. Trafikverkets rapport Kraven för TEN-T (publikation 2025:051) utgör ett underlag för att identifiera och förstå sådana krav.

2.3.2 Järnväg som trafikeras av godstrafik

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

Särskilt viktigt för funktion för godstrafiken är möjligheten till omlastning mellan järnväg, sjöfart och vägtrafik. Därmed är tillgängligheten till anläggningar för tjänst av särskild vikt för att kunna upprätthålla godstrafiken.

Utöver de punkter kring försvårande av nyttjande och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.2) gäller följande för järnväg som trafikeras av godstrafik:

- *Konflikt* – Åtgärder som leder till försämrade kopplingar till omlastningsplatser eller industrier.
- *Konflikt* – Åtgärder som inskränker möjligheten att transportera olika typer av gods (inklusive farlig gods), t.ex. överdäckningar och tunnlar, eller utbyggnad av bostäder i närheten av järnvägen. Störningskänslig bebyggelse i närheten av järnvägen behöver prövas med hänsyn till risknivå och möjligheter till utrymning och räddningsinsats.

- *Konflikt* – Åtgärder som påverkar anläggningar för tjänster utmed banan så som krav eller andra förutsättningar som begränsar när och hur rangering, verkstadsarbeten, provkörning, fordonsrörelser kan ske.

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

2.3.3 Järnväg som trafikeras av persontrafik

Banor som trafikeras av långväga persontrafik knyter samman platser i Sverige och utgör ett viktigt nät för persontransporter.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.2) gäller följande för järnvägar som trafikeras av långväga persontrafik:

- *Konflikt* – Åtgärder som leder till försämrad tillgänglighet vid stationer genom att exempelvis funktioner som väganslutning, cykelparkeringar eller anslutande kollektivtrafik försvinner.

- *Synergi* - Förbättrade anslutningar till andra banor som trafikeras av långväga persontrafik eller annan anslutande kollektrafik och pendelparkeringar. Det är viktigt att se banorna som en del av ett nät. Deras inbördes relationer till varandra och gemensamma målpunkter ger möjligheter till resandeutbyte och för personerna som nyttjar järnvägen att nå fler destinationer.

2.3.4 Omledningsbana

För att bibehålla funktionen i järnvägssystemet är det av stor vikt att det finns utpekade länkar för att leda om trafik vid behov. En omledningsbana kan användas för att leda om järnvägstrafik när en ordinarie länk inte kan trafikeras, exempelvis vid underhåll, trafikstörningar eller andra särskilda händelser. Länkarna kopplar ihop utpekade riksintressestråk så att dessa även kan nyttjas vid avbrott.

Omledningsbanor kan pekas ut där särskilda behov av omledning finns, exempelvis vid kritiska punkter och utgör inte ett fullständigt omledningsnät.

Funktionskrav på omledningsbanan är att den kan hantera de olika typer av trafik som annars hade trafikerat huvudlänken. Det kan dock accepteras att framkomligheten inte är lika stor som på huvudbanan.

Utöver de försvårande av nyttjande och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.2) gäller följande för omledningsbanor:

- *Konflikt* - Åtgärder som påverkar omledningsbanan så att den inte kan hantera den trafik som annars nyttjat huvudlänken.

2.3.5 Station utmed järnväg av riksintresse

Stationer utmed ett nationellt eller betydande interregionalt resandeutbyte utmed järnväg av riksintresse. Riksintresseanspråket 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 är nödvändiga för persontransporter då det är där resandeutbyte sker. Stationen är således en stödjande funktion till järnvägens funktion.

Ändrad markanvändning i närheten av stationen kan påverka möjligheten att ta sig till stationen. Stationens och järnvägens funktion behöver således beaktas vid fysisk planering i anslutning till stationen.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.2) gäller följande för stationer:

- *Konflikt* – Åtgärder som leder till att exempelvis funktioner som väganslutning, cykelparkeringar eller anslutande kollektivtrafik försvinner.
- *Synergi* - Förbättrad tillgänglighet till stationen och järnvägen genom utveckling av stationen som bytespunkt, utöver kärnfunktionen, med exempelvis busshållplatser, cykelparkering och service.
- *Konflikt* - Det krävs ytor kring stationen för att resenärer ska kunna komma till och från plattformarna på ett snabbt, säkert och enkelt sätt, även säkerheten kan påverkas vid utbyggnad i stationens närhet.

2.3.6 Järnväg som binder samman noder av riksintresse

De järnvägar som binder samman noder av riksintresse såsom hamnar, kombiterminaler och flygplatser, kan vara av riksintresse för att skapa ett sammanhängande transportnät.

Dessa länkar är av särskilt värde för godstransporter, för vilka det är viktigt att undvika onödig omlastning. För att bibehålla och skydda funktionen hos riksintressanta anläggningar så behöver transporterna till och från anläggningarna fungera väl.

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

- *Konflikt* – Åtgärder som påverkar järnväg som binder samman noder av riksintresse får framförallt konsekvenser för noderna i fråga. Bristande kapacitet och bärighet på anslutande infrastruktur skadar riksintresset för noden.

2.3.7 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.

I städer 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 tas till anläggningar för järnvägens tjänster i storstadsområden eftersom alternativ mark för anläggningarna är svår att tillgå.

Exploatering av bostäder och annan exploatering som är störningskänsliga vad gäller buller, vibrationer och luftkvalitet kan försvåra upprätthållandet av funktionen på kombiterminalen, exempelvis genom risk för förelägganden som kan inskränka nyttjandet av terminalen.

Exploatering av bostäder eller annan verksamhet som är särskilt viktiga att skydda från olyckor med farligt gods kan också leda till förelägganden, vilket kan begränsa möjligheten att hantera farligt gods.

Kombiterminaler är nödvändiga för en fungerande godstrafik på järnväg. Det innebär att åtgärder som innebär hinder för verksamheten på anläggningen kan påverka transporter på järnvägen negativt.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.2) gäller följande för kombiterminaler:

- *Konflikt* - Riktvärden för industribuller behöver beaktas vid exploatering av störningskänslig bebyggelse, då verksamheten lastning och lossning omfattas av dessa.

- *Konflikt* - Markanvändning som innebär försämrad tillgänglighet för vägtransporter till kombiterminalen, exempelvis genom risk för förbud mot viss typ av transport.

- *Konflikt* - Markanvändning som begränsar framkomligheten till spårområdet.

- *Synergi* - Samordningsfördelar kan skapas då industrier och andra verksamheter med stora transportbehov etableras i anslutning till kombiterminalen.

2.3.8 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, växling, rangering och underhåll av tåg enligt definitionen i järnvägsmarknadslagen SFS 2022:365. 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 centrala markområden 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.

Depåer, godsterminaler och rangerbangårdar är 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.

Risker kopplade till rangering av farligt gods, där ett utsläpp, en brand eller en explosion behöver beaktas. Olyckor kan få konsekvenser även utanför bangårdsområdet. Bebyggelse i direkt anslutning behöver därför prövas med hänsyn till risknivå, samt möjligheter till utrymning och räddningsinsats.

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

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

- *Kombiterminal* - Vissa riksintresseområden som är utpekade enligt kriterium 3c, Anläggning för tjänster, kan innehålla ytor för kombiterminal. Detta gäller i de fall kombiterminalen inte bedömts vara av sådan vikt att den pekas ut som ett eget riksintresse enligt kriterium för nod av riksintresse. För att tydliggöra att funktionen ändå finns, nämns det även under denna värdebeskrivning. För information om vilka hänsyn som behöver tas, läs stycke 2.3.6.

- *Rangerbangård* - På en rangerbangård finns en rangervall, vilken används för att sortera vagnar beroende på var deras slutdestination finns.

Rangeringen pågår stora delar av dygnet och medför buller. Det är viktigt att störningskänslig bebyggelse, som kan begränsa tiden för när rangering kan genomföras, inte uppförs i anslutning till rangerbangården. Det kan även finnas andra faktorer som påverkar lämpligheten för bebyggelse i anslutning till rangerbangården. För att transporterna ska kunna ske är en rangerbangård beroende av kopplingar till det övergripande järnvägssystemet. 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 ofta av central vikt för att dess funktion i systemet ska kunna upprätthållas. Att flytta en depå kan därför få stora konsekvenser för trafikeringen på järnvägen i och med att ledtiderna blir längre.

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.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på järnvägar (se avsnitt 2.2) gäller följande för anläggning för tjänst:

- *Konflikt* - Flytt av depå till ett mer perifert läge i förhållande till tågens omloppsbanor.
- *Konflikt* - Markanvändning som begränsar framkomligheten till spårområdet.
- *Konflikt* - Riktvärden för industribuller behöver beaktas vid exploatering av störningskänslig bebyggelse, då verksamheten vid lastning och lossning omfattas av dessa. Även buller från rangering och uppställning kan räknas som industribuller.
- S*ynergi* - Samordningsfördelar kan skapas då industrier och andra verksamheter med stora transportbehov etableras i anslutning till omlastningsplatser så som kombiterminaler.

3 Väg

3.1 Trafikslagets värden

Vägtrafiken är det dominerande trafikslaget för inrikes transporter. Vägtrafiken är också avgörande för persontransporter. I vissa delar av landet är resandeunderlaget lågt och möjligheten att ta sig med järnväg begränsade. I dessa geografier är vägar avgörande för att upprätthålla grundläggande tillgänglighet.

Trafikslagets styrka är att det kan ge tillgänglighet även till geografiskt perifera platser och en stor flexibilitet vad gäller tid, rutt och godstyp. Vägtrafik fungerar ofta stödjande till transporter på järnväg och sjöfart.

En annan styrka är att det ofta är det snabbaste och mest punktliga transportsättet på kortare och medellånga resor.

3.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier

Följande är konflikter som kan riskera att försvåra nyttjandet av alla typer av riksintresseutpekade vägar:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller eller luftkvalitetsnormer. Det kan leda till förelägganden, exempelvis med krav på ändrad hastighetsgräns eller kostsamma skyddsåtgärder.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde från led för farligt gods som kan leda till begränsningar, exempelvis av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Införande av områdesskydd och andra skyddsbestämmelser enligt miljöbalken, exempelvis naturreservat, Natura 2000 och biotopskydd, som genom sina föreskrifter eller begränsningar kan påverka möjligheterna att nyttja, underhålla eller utveckla vägen.
- Anläggandet av farlig verksamhet i nära anslutning till vägar vars riskområde kan påverka möjligheterna att nyttja, underhålla eller utveckla vägen.
- Åtgärder som fysiskt kan skada anläggningen, så att nyttjandet av vägen påtagligt försvåras. Om skadan inte går att åtgärda utan betydande ekonomiska konsekvenser, eller om det kan medföra omfattande negativa konsekvenser i övrigt, kan det leda till att nyttjandet påtagligt försvåras. Exempel på åtgärder är farlig verksamhet som kan påverka bropelare och

liknande i anslutning till dessa, åtgärder som kan leda till sättningar i vägen eller skada på tryckbankar. Om risk för fysisk påverkan kan befaras behöver riskfrågan utredas.

- Etablering av trafikalstrande målpunkt som enskilt leder till en betydande försämring av vägens framkomlighet. Exempel på sådan verksamhet är handelsetableringar, turistanläggningar och större industri- eller bostadsområden. Det gäller framför allt i områden med befintliga kapacitetsproblem.

- Förändringar i infrastruktur som påtagligt försämrar tillgängligheten/framkomlighet för gods eller persontransporter. Framkomligheten och kapaciteten kan exempelvis försämras genom tillkomsten av fler korsningspunkter eller på-/avfarter.

- Åtgärder som leder till regelbunden och återkommande överbelastning av vägsträckor eller anslutningar (korsningar, cirkulationer och trafikplatser), vilka ger tydligt mätbara effekter på framkomligheten. För att en anslutning ska fungera väl ska belastningen under dimensionerande timme (den timme som anslutningen byggs för att kunna hantera) helst vara under 80 % av maxkapaciteten. Det uttrycks normalt som att belastningsgraden ska understiga 0,8. Detta mått kan vara en indikator på när framkomligheten är oacceptabel. Bedömningen om påverkan på riksintressets funktion bör dock grundas på en samlad analys av såväl befintlig som framtida trafiksituation och den förändring som den aktuella åtgärden medför. [3] (I storstadsmiljö kan det vara svårt att undvika en belastningsgrad på under 0,8. Läs mer nedan i avsnitt 3.3.4 Led i storstad.)

  Mer information om kapacitetsberäkningar finns i Beräkningshandledning och riktlinjer kapacitetsanalyser väg 2.0[4].

Planerad eller framtida anläggning

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

[3] Vägars och gators utformning TRVINFRA-00396

[4] Beräkningshandledning och riktlinjer kapacitetsanalyser väg 2.0

Följande innebär generellt synergier med funktionen hos riksintresseutpekade vägar:

- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan trafikslag (exempelvis omlastning från väg/järnväg)
- Kopplingar i bytespunkter för kollektivtrafiken till andra färdmedel ökar också tillgängligheten och förbättrar funktionen.
- Åtgärder som innebär att flaskhalsar i systemet byggs bort påverkar riksintresset positivt.
- Åtgärder som ökar anläggningens robusthet över tid, exempelvis anpassning till ett förändrat klimat.
- Steg 1- och 2-åtgärder som minskar behovet av bilresor, exempelvis genom satsning på ökad cykling eller ökat distansarbete. På så sätt kan vägsystemet bättre nyttjas till de resor som är svårare att ersätta.
- God utformning och lokalisering av väganslutningar som leder till förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för vägen.
- Ombyggnad till fler säkra korsningspunkter kan påverka vägens funktion positivt.

3.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning

3.3.1 TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, hamnar samt järnvägs-/vägterminaler (kombiterminaler). Utbyggnaden av TEN-T-nätet regleras genom en EU-förordning, (EU) 2024/1679, och syftar bland annat till att utveckla ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem inom EU.

Stomnätet består av sträckningar och noder av hög strategisk betydelse och fyller en viktig funktion för långväga person- och godstransporter samt för tillgängligheten mellan regioner och länder. För de delar av stomnätet som omfattas av riksintresseanspråk ska denna funktion beaktas vid planering och prövning av åtgärder som kan påverka anläggningarnas funktion eller nyttjande.

TEN-T bygger på att olika trafikslag ska kunna samverka och komplettera varandra. Det innebär att riksintressets funktion kan vara beroende av såväl den utpekade anläggningen som dess anslutningar och kopplingar till andra trafikslag.

Åtgärder som exempelvis begränsar möjligheterna att transportera gods till eller från en hamn eller kombiterminal som ingår i TEN-T-nätet, försämrar

anslutningarna mellan väg och järnväg eller försvårar framkomligheten till en anläggning inom TEN-T-nätet kan därmed påverka riksintressets funktion. Vid planering ska även relevanta krav enligt TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679 beaktas. Trafikverkets rapport Kraven för TEN-T (publikation 2025:051) utgör ett underlag för att identifiera och förstå sådana krav.

3.3.2 Väg som binder samman noder av riksintresse

För att bibehålla och skydda funktionen hos riksintressanta noder behöver transporterna till och från dem fungera väl. Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse kan därför vara av riksintresse för att skapa ett sammanhängande transportnät med god tillgänglighet. Kriteriet omfattar länk mellan väg, järnväg, farled eller sjötrafikstråk av riksintresse och nod av riksintresse (exempelvis kombiterminal, hamn eller flygplats). Många av de vägar som har denna funktion har andra väghållare än Trafikverket.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.2) gäller följande för vägar som binder samman anläggningar av riksintresse:

- *Konflikt* - När skadan på en väg av riksintresse ska bedömas behöver även skadan det medför på anläggningen av riksintresse (hamn, flygplats eller kombiterminal) som vägen leder till beaktas.
- *Synergi* - Förbättrad kapacitet eller framkomlighet på en väg som binder samman två eller flera noder av riksintresse (t.ex. hamn eller kombiterminal) kan underlätta för transporterna till och från noden. Förbättrad bärighet kan till exempel medföra att färre lastbilar behövs för att transportera samma mängd gods.

3.3.3 Omledningslänk

För att bibehålla funktionen i vägsystemet av riksintresse är det av stor vikt att det finns möjlighet att leda om trafik vid behov, exempelvis i samband med underhållsarbeten eller vid akuta trafikstörningar och andra särskilda händelser. Omledningslänkar kan pekas ut där särskilda behov av omledning finns, exempelvis vid kritiska punkter och utgör inte ett fullständigt omledningsnät.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.2) gäller följande för omledningslänkar:

- *Konflikt* - Omledningslänken ska kunna hantera olika typer av trafik som annars hade trafikerat huvudvägen. Vägar som är utpekade enligt detta kriterium är särskilt känsliga för försämringar i kapacitet eftersom de ofta redan har en lägre kapacitet än den länk som de utgör omledning för. Ytterligare försämringar av kapacitet riskerar därmed att få följdeffekter ut i systemet när länken används för omledning. Det kan dock ofta accepteras

att framkomligheten inte är lika stor som på huvudvägen. Hänsyn bör i sammanhanget tas till den aktuella platsen och hur ofta vägen behöver nyttjas för omledning.

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

3.3.4 Färdväg för farligt gods

En del av de riksintresseutpekade vägarna är av särskild vikt för transporter av farligt gods. De vägar som fått denna typ av värdebeskrivning knutet till sig bygger i huvudsak på rekommenderad färdväg för farligt gods. Dessa vägar syftar till att säkerställa en god framkomlighet även för farligt gods med minimerade risker. De är av god trafiksäkerhetsstandard för att minimera sannolikheten för att en olycka ska inträffa. Vägarna är även utformade så att konsekvenser av en olycka minimerats.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.2) gäller följande för färdvägar för farligt gods:

- *Konflikt* - 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.

- *Synergi* - Ombyggnad till fler säkra korsningspunkter kan påverka de rekommenderade färdvägarna för farligt gods positivt.

3.3.5 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 också ofta hög. Leder genom storstäder är komplexa då de ska hantera långväga transporter och transporter mellan målpunkter i närområdet. Både gods och persontransporter ska samsas om utrymmet och kapaciteten behöver vara hög.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå på vägar (se avsnitt 3.2) gäller följande för led i storstadsområde:

- Ökad belastning av lokala transporter till följd av nya exploateringar eller förändringar på kringliggande vägnät kan skada och/eller hindra möjligheterna för långväga transporter att nyttja leden för genomfart. Ny

bebyggelse är en självklarhet i storstäder men bebyggelsen bör lokaliseras till de platser där det finns störst möjlighet till de mest yteffektiva färdsätten gång-, kollektiv- och cykeltrafik. Det är därför viktigt att olika lokaliseringar prövats i ett tidigt skede i planeringsprocessen.

- Genom att ta hänsyn till transporteffektivitet vid ny bebyggelse kan man undvika påverkan på led av riksintresse och nå både mål om ökat bostadsbyggande och tillgodose anläggningar av riksintresse. Hänsyn till påverkan på riksintresse behöver tas såväl vid bebyggelse i storstadens kärna, som i storstadsområdets ytterområden.

- I storstadsmiljö kan det vara svårt att undvika en belastningsgrad på under 0,8. Ett kriterium kan i stället vara att påtagligt försvårande inträffar när den ökade belastningen (som kunde undvikts med en mer genomtänkt planering) leder till köbildning som ger systempåverkande effekter på restid och resttidsosäkerhet.

- Systempåverkande effekter är sådana effekter som inte bara påverkar framkomligheten på den aktuella vägsträckan, utan också påverkar det omgivande vägsystemet. Som underlag för sådana bedömningar krävs beskrivning av vägens funktion samt analys av belastning och framkomlighet i ett systemperspektiv. Kommunal översiktlig planering samt regional planering är väsentliga som stöd för att belysa åtgärdens systempåverkan och föreslå möjliga alternativa lösningar.

4 Sjöfart

4.1 Trafikslagets värden

Sjöfarten är mycket viktig för Sveriges export och import och stärker svensk varuförsörjning och beredskap. Sjöfarten har även betydelse för persontransporter. Färjetrafik knyter samman Sverige med andra länder och bidrar till tillgänglighet för invånare, besöksnäring och näringsliv.

Sjöfartens stora fördel är att den har en stor kapacitet och har därmed relativt låga kostnader per transporterat ton gods. Stordriften inverkar på bränsleförbrukningen och gör sjöfarten till ett energieffektivt trafikslag. Trafikslaget har också en förhållandevis låg olycksfrekvens jämfört med andra trafikslag.

Trafikslaget kommer som bäst till sin rätt vid transporter av stora volymer över längre avstånd. Sjöfarten kan avlasta trafiken på vägar och järnvägar, vilket kan förbättra trafikflödet på dessa, samt minska slitaget på dessa. Behovet av investeringar i den statliga infrastrukturen till sjöss är ofta begränsat jämfört med väg och järnväg, men hamnar, farleder och anslutande landinfrastruktur kräver investeringar för att säkra tillgänglighet, kapacitet och robusthet.

4.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier

4.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning

Sjöfarten är beroende av system för kommunikation, navigering och övervakning för att fungera. Detta gäller hamnar såväl som farleder. Om anläggningar för dessa system är bundna till en viss geografisk plats och inte kan flyttas utan större kostnader eller påtagliga negativa konsekvenser kan påverkan på dem även påverka riksintressets funktion. Utrustning så som solceller, radioutrustning, radaranläggning m.m. som installeras i hamnområden eller längs farleder måste därför uppfylla gällande krav för att inte störa fartygens navigationsutrustning.

4.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning

4.3.1 TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, hamnar samt järnvägs-/vägterminaler (kombiterminaler). Utbyggnaden av TEN-T-nätet regleras genom en

EU-förordning, (EU) 2024/1679, och syftar bland annat till att utveckla ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem inom EU.

Stomnätet består av sträckningar och noder av hög strategisk betydelse och fyller en viktig funktion för långväga person- och godstransporter samt för tillgängligheten mellan regioner och länder. För de delar av stomnätet som omfattas av riksintresseanspråk ska denna funktion beaktas vid planering och prövning av åtgärder som kan påverka anläggningarnas funktion eller nyttjande.

TEN-T bygger på att olika trafikslag ska kunna samverka och komplettera varandra. Det innebär att riksintressets funktion kan vara beroende av såväl den utpekade anläggningen som dess anslutningar och kopplingar till andra trafikslag.

Åtgärder som exempelvis begränsar möjligheterna att transportera gods till eller från en hamn eller kombiterminal som ingår i TEN-T-nätet, försämrar anslutningarna mellan väg och järnväg eller försvårar framkomligheten till en anläggning inom TEN-T-nätet kan därmed påverka riksintressets funktion. Vid planering ska även relevanta krav enligt TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679 beaktas. Trafikverkets rapport Kraven för TEN-T (publikation 2025:051) utgör ett underlag för att identifiera och förstå sådana krav.

4.3.2 Hamn

Hamnen fyller en funktion som koppling mellan sjö- och landtransporter. I hamnens verksamhetsområde ingår både ytor på land och i vatten. Hamnar av riksintresse utgörs av allmänna hamnar, vilka 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.

För hamnens funktion kan bland annat tillgängligheten från sjösidan, fungerande farleder, ytor för hamnverksamhet, anslutningar till väg och järnväg samt möjligheten att bedriva verksamheten med erforderlig kapacitet vara betydelsefulla. Vilka förutsättningar som är avgörande behöver bedömas utifrån den aktuella hamnens funktion.

Hamnverksamheten, så som lastning, lossning och lagerverksamhet kan påverkas av utveckling av annan markanvändning i eller i närheten av hamnen. Det kan handla om utökade bullerrestriktioner, eller påverkan på vilken typ av gods som får hanteras i hamnen.

Även fartygens möjlighet till bunkring, proviantering, service, underhåll, avlämning av sopor och avlopp, liksom besättningsbyten och liknande som inte är möjligt till sjöss är viktiga aspekter för hamnens funktion.

Följande kan leda till konflikter och därmed riskera att försvåra nyttjandet av alla riksintresseutpekade hamnar:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller eller risk.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde för farligt gods eftersom detta kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Uppförande av utrustning som bländar eller stör ut fartygen elektromagnetiskt och därmed stör en säker navigation till och från en hamn (exempelvis solceller, radioutrustning mm).
- Förändringar i infrastruktur som försämrar tillgängligheten/ framkomlighet för gods eller persontransporter. Detta gäller såväl anslutande infrastruktur på land som farleder.
- Införandet av begränsningar såsom områdesskydd som försvårar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet, genom exempelvis begränsningar i tillståndspliktig verksamhet, uppförandet av anläggningar m.m.
- Åtgärder som försämrar tillgänglighet eller framkomlighet på anslutande vägar, järnväg eller farled (befintliga eller planerade) kan innebära att hamnens verksamhet påverkas negativt.
- Andra verksamheter runt hamnen som för hamnen kan innebära exempelvis utökade bullerrestriktioner, minskad tid på dygnet när arbete får utföras och minskade ytor för lagerverksamhet.

Följande innebär generellt synergier med funktionen hos riksintresseutpekade hamnar:

- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan trafikslag.
- Flaskhalsar i systemet byggs bort.

4.3.3 Kombiterminal

I många fall finns inom hamnområdet också en kombiterminal. Det är viktigt att ta hänsyn till dess funktion.

Läs mer om vilken utveckling som kan innebära konflikter eller synergier för kombiterminalen under avsnitt 2.3.6.

4.3.4 Farled

En farled är en sjöväg anvisad genom sjösäkerhetsanordningar eller utmärkt i sjökort eller i nautisk publikation. Ihop med sjötrafikstråken fyller farleden funktionen som en del av sjötransporten i transportsystemet.

Följande kan leda till konflikter och därmed riskera att försvåra nyttjandet av alla riksintresseutpekade farleder:

- Införandet av begränsningar så som områdesskydd som försvårar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet, som exempelvis möjlighet till muddring och drift av sjösäkerhetsanordningar.
- Farledens funktion påverkas av utveckling både på land och i vatten. Minskad kapacitet i en farled kan påverka gods- eller passagerarvolymer i negativ riktning. Byggnationer eller annan verksamhet än sjöfart i en farled eller i dess närhet kan leda till en sådan utveckling.
- Uppförande av bebyggelse inom riskområde för farligt gods eftersom detta kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.
- Uppförande av störande utrustning (exempelvis solceller) som bländar eller stör ut fartygen elektromagnetiskt och därmed stör en säker navigation till och från en hamn.
- Hastighetsbegränsningar i farleden kan ha en negativ påverkan på farledens funktion. Även omfattande förbudsområden kan påverka framkomligheten i farleden och därmed dess funktion negativt.
- Etablering av havsbaserad vindkraft och andra anläggningar i eller i direkt närhet till en farled utgör en konflikt, då det påverkar möjligheten att trafikera hela farleden. Vid etablering av sådana anläggningar ska säkerhetsavstånd till farleder tillgodoses. En vindkraftpark kan också försvåra möjligheten att bedriva vintersjöfart, eftersom de kan påverka isens karaktär och öka behovet av isbrytning.
- Etablering av vattenbruk i eller i närheten av farleden (musselodlingar etc.).

4.3.5 Sjötrafikstråk

Ett sjötrafikstråk utgör den kortaste navigerbara sjövägen mellan två punkter, med hänsyn tagen till tillräckligt vattendjup. Fartygsstråk är inte föreskrivna eller utmärkta i sjökort (jämför farled), förutom fartygsstråk som omfattas av och ingår i ruttsystem beslutade av IMO (International Maritime Organization). Stråken återfinns oftast längre ut till havs och påverkas därför inte bara av svensk lagstiftning utan även av internationell lagstiftning.

Följande kan leda till konflikter och därmed riskera att försvåra nyttjandet av alla riksintresseutpekade sjötrafikstråk:

- Etablering av havsbaserad vindkraft och andra anläggningar i eller i direkt närhet till ett sjötrafikstråk utgör en konflikt, då det påverkar möjligheten att trafikera hela sjötrafikstråket. Vid etablering av denna typ av anläggningar ska säkerhetsavstånd till sjötrafikstråket tillgodoses. En vindkraftpark kan också försvåra möjligheten att bedriva vintersjöfart, eftersom de kan påverka isens karaktär och öka behovet av isbrytning.
- Införandet av begränsningar så som områdesskydd som försvårar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet.

4.3.6 Led för omledning av vintersjöfart

Under vintertid kan vissa farleder och sjötrafikstråk drabbas av isbildning vilket påverkar sjöfartens möjlighet att nyttja dem. För att trygga framkomligheten vintertid har ett antal farleder för omledning pekats ut som riksintresse.

Utöver de konflikter och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.2.1, 4.3.3 och 4.3.4) gäller följande för farleder för omledning av trafik:

- *Konflikt* - Åtgärder som påverkar omledningsleden så att den inte kan hantera de olika typer av trafik som annars hade trafikerat huvudstråket.

4.3.7 Ankarplats

Ankarplatser ligger i anslutning till farled och/eller hamn och nyttjas av fartyg i väntan på reseorder, lots eller dylikt. Ankarplatser används även för bunkring mellan fartyg. De kan fylla en säkerhetsmässig funktion för sjöfarten.

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

Följande kan leda till konflikter och därmed riskera att försvåra nyttjandet av alla riksintresseutpekade ankarplatser:

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

5 Luftfart

5.1 Trafikslagets värden

Luftfartens främsta styrka är snabbheten över långa avstånd, särskilt för persontrafik, högvärdigt gods och andra tidskritiska leveranser. Den utgör samtidigt en viktig länk för samhällsviktiga transporter.

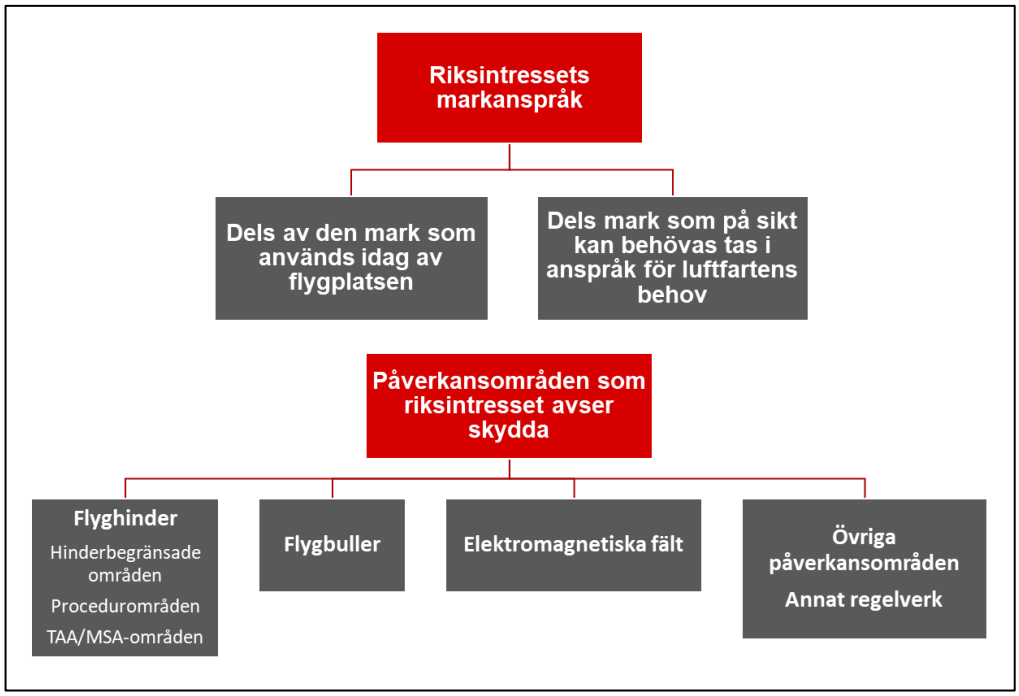
Luftfarten är central för svenska exportföretag genom att underlätta handel och attrahera utländska investeringar, och den stödjer besöks- och mötesnäringen. Den möjliggör också internationella samarbeten och utbyten inom forskning och högre utbildning. Därtill gör flyget det möjligt att med rimliga restider nå hela landet där andra alternativ saknas eller är otillräckliga.

5.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier

5.2.1 Riksintressets markanspråk och påverkansområden

Underlagsmaterialet för luftfartens riksintressen består dels av flygplatsens markanspråk och dels av påverkansområden, vilka omfattar buller- och hinderytor (exempelvis MSA-eller TAA-ytor), elektromagnetiska fält och övriga påverkansområden kopplat främst till luftfartens regelverk (från Transportstyrelsen, ICAO, EASA), se figur 1 nedan.

Figur 1. Flygplats riksintresse

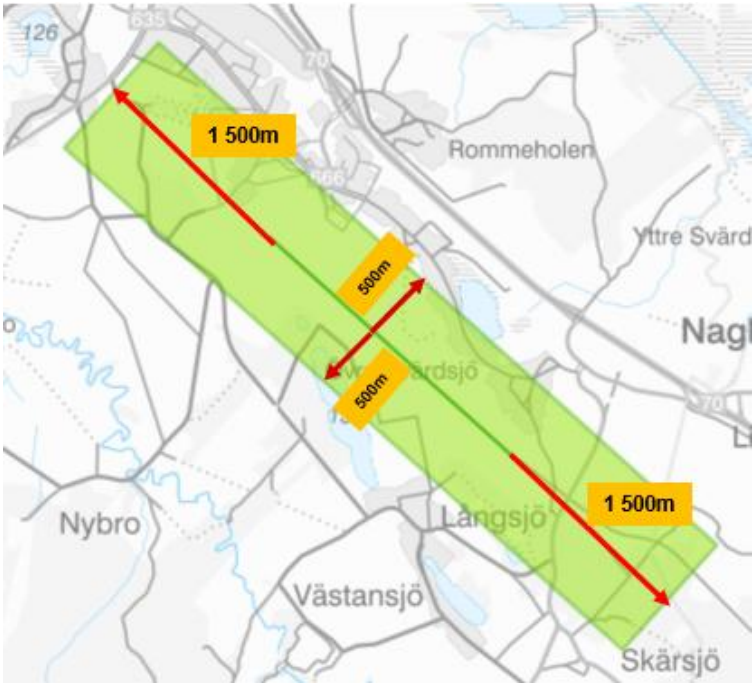


Flygplatsens markanspråk omfattas dels av den mark som för närvarande används för flygplatsverksamhet, såsom befintlig rullbana och säkerhetsområden, dels den mark som kan komma att behövas i framtiden för luftfartens behov.

Säkerhetsområdet definieras schablonmässigt som 500 meter på vardera sidan om banans centrumlinje samt 1 500 meter i längdriktningen ut från respektive banände (se figur nedan). Avgränsningen syftar till att tillgodose flygsäkerheten genom att skapa en säkerhetszon som ska säkerställa följande:

- En tillräckligt stor säkerhetszon för händelsen att ett plan glider av banan eller får problem med att stanna.
- Säkerställa inflygningsljusen som finns mellan 400 och 900 meter från banändar.
- Möjlighet för piloten till visuell inflygning, ser inflygningsljus och bana.
- Undvika elektromagnetiska fält för att säkerställa markbunden CNS-utrustning, (Communication, Navigation, Surveillance) såsom radioutrustning, navigationshjälpmedel samt utrustning för radar och övervakning som är av betydelse för flygplatsens funktion.
- Hänsyn till riskområde för tredje man i förlängningen av banan.

Figur 2. Markanspråket runt en flygplats av riksintresse



5.2.2 System för kommunikation, navigering och övervakning

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

Eventuell påverkan på riksintressets funktion ska beaktas vid etablering eller utbyggnad av exempelvis solcellsparker, radioutrustning, radaranläggningar och batterilager. För att skydda flygplatsens tekniska system har Trafikverket definierat ett påverkansområde som utgörs av två cirklar med radien 4 500 meter, med centrum i respektive bantröskel, se figur 3 nedan. Inom detta område bör alla nya höga objekt eller anläggningar som kan alstra elektromagnetiska störningar analyseras med avseende på påverkan på flygplatsens drift och flygtekniska system.

Figur 3. Påverkansområde för ärenden avseende annat regelverk



5.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning

5.3.1 TEN-T stomnät

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, hamnar samt järnvägs-/vägterminaler (kombiterminaler). Utbyggnaden av TEN-T-nätet regleras genom en EU-förordning, (EU) 2024/1679, och syftar bland annat till att utveckla ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem inom EU.

Stomnätet består av sträckningar och noder av hög strategisk betydelse och fyller en viktig funktion för långväga person- och godstransporter samt för tillgängligheten mellan regioner och länder. För de delar av stomnätet som omfattas av riksintresseanspråk ska denna funktion beaktas vid planering och prövning av åtgärder som kan påverka anläggningarnas funktion eller nyttjande.

TEN-T bygger på att olika trafikslag ska kunna samverka och komplettera varandra. Det innebär att riksintressets funktion kan vara beroende av såväl den utpekade anläggningen som dess anslutningar och kopplingar till andra trafikslag.

Åtgärder som exempelvis begränsar möjligheterna att transportera gods till eller från en hamn eller kombiterminal som ingår i TEN-T-nätet, försämrar anslutningarna mellan väg och järnväg eller försvårar framkomligheten till en anläggning inom TEN-T-nätet kan därmed påverka riksintressets funktion. Vid planering ska även relevanta krav enligt TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679 beaktas. Trafikverkets rapport Kraven för TEN-T (publikation 2025:051) utgör ett underlag för att identifiera och förstå sådana krav.

5.3.2 Flygplats

En flygplats fyller en funktion som nod i transportsystemet. Den möjliggör person- och godstransporter med flyg och knyter samman regionala, nationella och internationella transportnät.

Följande kan leda till konflikter och därmed riskera att försvåra nyttjandet av alla riksintresseutpekade flygplatser:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom påverkansområde för buller
- Uppförande av verksamhet eller bostäder inom flygplatsens markanspråk, risk för ”tredje man”
- Uppförande av anläggningar som kan generera störningar (EMC) och riskerar att störa radiokommunikation mellan flygplan och ATS och/eller mellan flygplan och markbunden navigerings-/landningsutrustning.
- Uppförande av hinder såsom byggnader, master etc. som riskerar att tränga igenom flygplatsens nuvarande och framtida hinderytor och därmed menligt påverka flygplatsens operativa verksamhet.
- Införandet av begränsningar såsom 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 synergier med funktionen hos riksintresseutpekade flygplatser:

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

Bilaga 1: Begreppsförklaring

CNS-utrustning: CNS står för Communication, Navigation, Surveillance och består av kommunikationsutrustning, navigeringshjälpmedel och övervakningsutrustning och finns på en flygplats för att möjliggöra flygtrafikledning, navigering och andra flygtrafiktjänster. 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.

Länk: Sträckning, stråk, farled till annan riksintresseanläggning.

MSA-ytor eller TAA-ytor - Runt en flygplats finns ett område som antingen kallas MSA-yta (Minimum Sector Altitude) eller TAA-yta (Terminal Arrival Altitude). Syftet med detta område är att säkerställa den lägsta anflygningshöjden in mot flygplatsen där ett luftfartyg kan flyga med lägsta marginal av 300 meter (1000 ft) till högsta terräng och hinder i området.

Den huvudsakliga skillnaden mellan MSA och TAA är att MSA baseras på markbaserade navigationshjälpmedel, såsom VOR, NDB eller flygplatsens referenspunkt (ARP). MSA-ytan utformas som en cirkulär yta med en radie på cirka 5,6 mil (30 NM) från flygplatsen. TAA-ytan, som istället är baserad på satellitbaserade inflygningsprocedurer, utgår från en eller flera fixpunkter (waypoints) belägna ungefär två mil i banans riktning ut från flygplatsen. Eftersom TAA-ytan täcker ett större område än MSA-ytan, erbjuder den samma funktion men med en annorlunda struktur och utgångspunkt.

Nod: Plats eller knutpunkt av strategisk betydelse.

Påverkansområde: Ett område utanför själva riksintresseområdet där åtgärder kan påverka riksintressets värden eller funktioner.

Storstad: kommun med minst tvåhundratusen invånare *och* minst tvåhundratusen invånare i den största tätorten: Stockholm, Göteborg och Malmö (inklusive omgivande storstadsområden)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se