

RAPPORT

# Värdebeskrivningar

Remissversion November 2025



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Värdebeskrivning Trafikverkets riksintressen, remissversion 2025

Författare: Kerstin Sondén, PLgs

Dokumentdatum: 2025-11-26

Ärendenummer: TRV 2024/129227

Kontaktperson: Kerstin Sondén, PLgs, Elina Brodén, PLgs

# Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1 Syfte .....	5
1.2 Innehåll.....	5
1.3 Bakgrund – lagstiftning .....	5
1.4 Bedömning av eventuellt påtagligt försvårande av nyttjande .....	6
<b>2 Järnväg .....</b>	<b>8</b>
2.1 Trafikslagets värden .....	8
2.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier .....	8
2.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning.....	9
2.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning .....	10
2.3.1 Järnväg som trafikeras av godstrafik.....	10
2.3.2 Järnväg som trafikeras av persontrafik .....	10
2.3.3 Omledningsbana.....	11
2.3.4 Station utmed järnväg av riksintresse .....	11
2.3.5 Järnväg som binder samman noder av riksintresse .....	12
2.3.6 Kombiterminal.....	12
2.3.7 Anläggning för tjänst.....	13
<b>3 Väg .....</b>	<b>16</b>
3.1 Trafikslagets värden .....	16
3.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier .....	16
3.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning .....	18
3.3.1 Väg som binder samman noder av riksintresse .....	18
3.3.2 Omledningsväg.....	19
3.3.3 Färdväg för farligt gods.....	19
3.3.4 Led i storstadsområde .....	20
<b>4 Sjöfart.....</b>	<b>21</b>
4.1 Trafikslagets värden .....	21
4.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier .....	21
4.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning.....	21
4.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning .....	21
4.3.1 Hamn.....	21

4.3.2 Kombiterminal.....	23
4.3.3 Farled .....	23
4.3.4 Sjötrafikstråk.....	24
4.3.5 Led för omledning av vintersjöfart .....	24
4.3.6 Ankarplats.....	24
<b>5 Luftfart.....</b>	<b>26</b>
5.1 Allmänna värden.....	26
5.2 Utveckling som kan innebära konflikter eller synergier .....	26
5.2.1 Riksintressets markanspråk och påverkansområden .....	26
5.2.2 System för kommunikation, navigering och övervakning.....	28
5.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning .....	28
5.3.1 Flygplats.....	28
<b>Bilaga 1: Begreppsförklaring.....</b>	<b>30</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Syfte

Syftet med denna rapport är att skapa en enhetlig beskrivning av vilka värden som utgör riksintressen för kommunikationer vad gäller trafikslagets anläggningar. Värdebeskrivningarna ska också tydliggöra vilken annan utveckling som kan innebära konflikter (försvårande av nyttjande) eller skapa synergier med dessa anläggningar av riksintresse. Tanken är att värdebeskrivningarna ska utgöra ett stöd vid planering och lovgivning enligt plan- och bygglagen och 3-5 kapitlet miljöbalken.

## 1.2 Innehåll

Värdebeskrivningarna är uppdelade efter trafikslag. Texten om respektive trafikslag inleds med en generell beskrivning av vilken utveckling som kan leda till konflikter genom att försvåra nyttjandet, eller synergier med trafikslaget i fråga. Därefter följer beskrivningar av olika typer av anläggningar med liknande funktioner som är vanligt förekommande för riksintressen inom trafikslaget.

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

## 1.3 Bakgrund – lagstiftning

En utgångspunkt för Trafikverkets värdebeskrivningar är bestämmelser om riksintressen enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden samt miljöbalken. Enligt 3 kap. miljöbalken skall mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan *”påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”*.

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

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

## 1.4 Bedömning av eventuellt påtagligt försvårande av nyttjande

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

Begreppen påtaglig skada, eller påtagligt försvårande av nyttjande som det kallas när det handlar om riksintresse för anläggningar, är de centrala begreppen för tillämpningen av hushållningsbestämmelsen om riksintressen och har stor betydelse för hur ett riksintresseområde bör skyddas.

Bedömningen av vad som utgör påtagligt försvårande är beroende av plats och föreslagen åtgärds art och omfattning. Generellt gäller att en åtgärd som innebär att ett område förlorar de värden som motiverat dess utpekande ska bedömas som påtagligt försvårande av nyttjande.

En åtgärd kan innebära påtaglig skada på ett riksintresse och därför vara otillåten även om åtgärden vidtas utanför riksintresseområdet. Det är åtgärdens konsekvenser för riksintressets värden och egenskaper som ska bedömas (jämför propositionen 1985/86:3 sidorna 117-118).

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.

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<sup>1</sup>. Trafikverkets bedömning är att tillfälliga begränsningar av ett riksintresses funktion, såsom underhållsåtgärder, utgör en påverkan på anläggningen, men i regel inte 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

---

<sup>1</sup> Boverket (2023). Påtaglig skada. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/riksintressen/riksintressen-pbl/pataglig-skada/> Hämtad 2025-11-19

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<sup>2</sup>.

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. Följande skrivningar om samhällsekonomi finns i underlag som är intressanta i sammanhanget:

- I förarbeten till riksintresselagstiftningen (prop. 1985/86:3 sid 75) skrivs att ”anläggningar som behövs för avgörande funktioner i samhället får en lämplig lokalisering och en ändamålsenlig utformning är angeläget inte minst från samhällsekonomisk synpunkt”.
- Det övergripande transportpolitiska målet som är beslutat av riksdagen är att ”säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.
- I 1 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”.

---

<sup>2</sup> Boverket (2023). Påtaglig skada. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/riksintressen/riksintressen-pbl/pataglig-skada/> Hämtad 2025-11-19

## 2 Järnväg

### 2.1 Trafikslagets värden

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.

Den svenska järnvägen binder samman viktiga knutpunkter i landet. På medellånga sträckor mellan orter i järnvägssystemet är det ofta det snabbaste trafikslaget. Järnvägen är 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 mm) som hör till järnvägsstråket.

Följande kan 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.
- 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.)

- Markanvändning som bidrar till ökning av antalet passager över järnvägen (av såväl bilar som oskyddade trafikanter), om det kan antas leda till nedsatt hastighet eller krav på kostsamma åtgärder, 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 positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade järnvägar:

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

### **2.2.1 System för kommunikation, navigering och övervakning**

Järnvägen är beroende av system för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande för att fungera. Om anläggning för sådana system är bundna till en viss geografisk plats och inte kan flyttas utan större kostnader eller påtagliga negativa effekter kan en påverkan på dessa komma att 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 Järnväg som trafikeras av godstrafik

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

Särskilt viktigt för funktionen hos järnvägar för godstrafiken är möjligheter till omlastning till och från sjöfart och vägtrafik. Därmed är tillgängligheten till anläggningar för tjänst av särskild vikt för att kunna upprätthålla godstrafiken.

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:

- Konflikter
  - Försvårande kan uppstå om kopplingarna till omlastningsplatser eller industrier försämras.
  - Exploatering som inskränker möjligheten av transporter av olika typer av gods (inklusive farlig gods), t.ex. överdäckningar och tunnlar, eller bostäder i närheten av järnvägen. Störningskänslig bebyggelse i närheten av järnvägen behöver prövas med hänsyn till risknivå, utrymningsmöjligheter och möjligheter till räddningsinsats.
- Synergier
  - Synergieffekter skapas av förbättrad anslutning till andra banor som trafikeras av godstransporter. Det är viktigt att se banorna som en del av ett nät. Deras inbördes relationer till varandra och gemensamma målpunkter ger möjligheter till omlastning och att godset kan nå fler destinationer.

### 2.3.2 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 2.1) gäller följande för järnvägar som trafikeras av långväga persontrafik:

- Konflikter
  - Konflikter kan uppstå om tillgängligheten vid stationer försämras (exempelvis genom att funktioner som cykel-/bilverkningar eller anslutande kollektivtrafik försvinner)

- Synergier
  - Synergieffekter skapas av förbättrad anslutning till andra banor som trafikeras av långväga persontrafik eller annan anslutande kollekttrafik 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.

### 2.3.3 Omledningsbana

För att bibehålla funktionen i det riksintressanta järnvägssystemet är det av stor vikt att det finns utpekade länkar för att leda om trafik vid behov, exempelvis i samband med underhållsarbeten eller vid akuta trafikstörningar och 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.

Funktionen som omledningsbana kräver att den kan hantera 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 2.1) gäller följande för omledningsbanor:

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

### 2.3.4 Station utmed järnväg av riksintresse

Stationer med ett nationellt eller betydande interregionalt resandeutbyte utmed järnväg av riksintresse. Riksintresseutpekandet av stationer omfattar stationens kärnfunktion, det vill säga: plattform med väntfunktion, plattformsförbindelser och trafikinformation. Övriga delar av stationen ingår inte i riksintresseutpekandet om inte annat anges i en precisering.

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

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

- Ändrad markanvändning i närheten av stationen kan påverka möjligheten att ta sig till stationen både positivt och negativt. Stationens och järnvägens funktion behöver således beaktas vid fysisk planering i anslutning till stationen.
- Genom att utveckla stationen som bytespunkt, utöver det som ingår i själva kärnfunktionen exempelvis med busshållplats, cykelparkering och service kan ge synergier genom en förbättrad tillgängligheten till stationen och järnvägen.
- Det krävs ytor kring stationen för att resenärer ska kunna komma till och från plattformarna på ett snabbt, säkert och enkelt sätt. Man behöver även beakta hur säkerheten kan påverkas vid utbyggnad i stationens närhet.

### **2.3.5 Järnväg som binder samman noder av riksintresse**

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:

- Konflikter på 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.

### **2.3.6 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 2.1) gäller följande för kombiterminaler:

- Konflikter
  - Riktvärden för industribuller behöver beaktas vid exploatering av störningskänslig bebyggelse, då verksamheten lastning och lossning omfattas av dessa.
  - Markanvändning som innebär försämrad tillgänglighet för vägtransporter till kombiterminalen (exempelvis genom risk för förbud mot viss typ av transport).
  - Markanvändning som begränsar framkomligheten till spårområdet.
- Synergier
  - Synergier kan skapas då industrier och andra verksamheter med stora transportbehov etableras i anslutning till kombiterminalen.

### 2.3.7 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, utrymningsmöjligheter och möjligheter till 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 varvid det är viktigt att störningskänslig bebyggelse som kan begränsa tiden rangering kan genomföras inte uppförs i anslutning till rangerbangården. Det kan även finnas andra faktorer som påverkar lämpligheten för bebyggelse i anslutning till rangerbangården. En rangerbangård är beroende av kopplingar till det övergripande järnvägssystemet för att transporterna ska kunna

ske. Den är däremot inte beroende av kopplingar till annan infrastruktur så som vägar för att upprätthålla sin funktion.

- Depå

Depåer är verkstadsområden inklusive uppställningsområden. Såväl godståg som persontåg behöver regelbundet underhållas. När tågen transporteras till eller från depåerna upptar de tid i spår och ju längre avstånd det är till depån desto mer resurser nyttjas. En depås lokalisering är 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.

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

- Konflikter

- Anläggningar för tjänst är stödjande till järnvägen och nödvändiga för en fungerande järnvägstrafik. Det innebär att åtgärder som innebär hinder för verksamheten på anläggningen kan påverka tågtrafiken negativt. Exempel på åtgärder som skulle kunna innebära hinder är:
  - Uppförande av störningskänslig bebyggelse i anslutning till rangerbangård kan skapa konflikter kopplade till buller, säkerhet och risker. Bebyggelsen kan både begränsa rangeringens driftförutsättningar och själv utsättas för risker vid hantering av farligt gods.
  - Flytt av depå till ett mer perifert läge i förhållande till tågens omloppsbanor.
  - Markanvändning som begränsar framkomligheten till spårområdet.
  - Riktvärden för industribuller behöver beaktas vid exploatering av störningskänslig bebyggelse, då verksamheten vid lastning och lossning omfattas av dessa. Även buller från rangering och uppställning kan räknas som industribuller.

- Synergier

- Synergier 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, många är beroende av vägtransporter för att ta sig till arbete, skola och service, framför allt utanför städerna.

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, för att få en resa dörr till dörr att fungera.

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 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 begränsningar i nyttjandet av vägen, exempelvis genom förelägganden med krav på sänkt hastighet eller krav på 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 begränsningar, exempelvis förelägganden eller områdesskydd (exempelvis Natura 2000) som kan påverka trafikering eller kapacitet och försvårar nyttjandet av riksintresseområdet.
- Anläggandet av farlig verksamhet i nära anslutning till vägar vars riskområde kan påverka tillgänglighet och drift av vägen.
- Åtgärder som fysiskt kan skada anläggningen, så att nyttjandet av vägen påtagligt försvåras. Om skadan inte går att åtgärda utan betydande ekonomiska konsekvenser, eller om det kan medföra omfattande negativa konsekvenser i övrigt, kan det leda till att nyttjandet påtagligt försvåras. Exempel på åtgärder är 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.

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

#### Planerad eller framtida anläggning

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

Följande innebär generellt positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekade vägar:

- Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan 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 och kan bidra till synergieffekter.
- Åtgärder som ökar anläggningens robusthet över tid, exempelvis anpassning till ett förändrat klimat.
- Steg 1- och 2-åtgärder som minskar behovet av bilresor. Exempelvis åtgärder som minskar behovet av kortare bilresor genom satsning på ökad cykling eller ökat distansarbete. På så sätt kan vägsystemet bättre nyttjas till de resor som är svårare att ersätta.
- Välplanerade anslutningar till vägen leder till förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet.
- Ombyggnad till fler säkra korsningspunkter kan påverka de vägarnas funktion positivt.

### 3.3 Värdebeskrivning för specifik typ av anläggning

#### 3.3.1 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 3.1) gäller följande för vägar som binder samman anläggningar av riksintresse:

- Konflikter
  - 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.
- Synergier
  - Förbättrad kapacitet eller framkomlighet på en väg som binder samman två eller flera noder av riksintresse (t.ex. hamn eller kombiterminal) kan skapa synergieffekter och underlätta för transporterna till och från noden. Förbättrad bärighet kan till exempel medföra att färre lastbilar behövs för att transportera samma mängd gods.

### 3.3.2 Omledningsväg

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 3.1) gäller följande för omledningsvägar:

- Konflikter
  - Omledningsvägen 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 följeffekter ut i systemet när länken används för omledning. Det kan dock accepteras att framkomligheten inte är lika stor som på huvudvägen.
- Synergier
  - 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.

### 3.3.3 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 och influensområdet är även utformade så att konsekvenser av en olycka minimerats.

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

- Det är av särskild vikt att skyddsavstånd för farligt gods respekteras längs med dessa leder. Utveckling i närheten av vägarna som begränsar vilken typ av gods som kan transporteras innebär skador på riksintresset och försvårar påtagligt möjligheterna att transportera farligt gods inom Sverige.

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

### 3.3.4 Led i storstadsområde

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 3.1) gäller följande för led i storstadsområde:

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

# 4 Sjöfart

## 4.1 Trafikslagets värden

Sjöfarten är mycket viktig för Sveriges export och import och stärker svensk varuförsörjning och beredskap.

Sjöfartens stora fördel är att den har en stor kapacitet och kan 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 infrastrukturen när det gäller sjöfarten till havs är också låg i förhållande till de andra trafikslagen.

## 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 sjöfarten ska fungera. Detta gäller hamnar såväl som farleder. Om anläggning för sådana system är bundna till en viss geografisk plats och inte kan flyttas utan större kostnader eller påtagliga negativa effekter kan en påverkan på dessa komma att 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 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.

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 riskera att försvåra nyttjandet av en riksintresseutpekad hamn:

- 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 positiva synergier med funktionen hos riksintresseutpekad hamn:

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

### 4.3.2 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 2.2.8.

### 4.3.3 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 generellt riskera att utgöra försvårande av nyttjandet av riksintresseutpekad farled:

- 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 passagerarvolymen 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 innebär en skada, då det påverkar möjligheten att trafikera hela farleden. Vid etablering av denna typ av 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.).

#### 4.3.4 Sjötrafikstråk

Ett sjötrafikstråk är en sjöväg som utgör den kortaste navigerbara vägen mellan två punkter, med hänsyn tagen till tillräckligt vattendjup. Fartygsstråk är inte föreskrivna eller utmärkta i 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 generellt riskera att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos sjötrafikstråk av riksintresse:

- Etablering av havsbaserad vindkraft och andra anläggningar i eller i direkt närhet till ett sjötrafikstråk innebär en skada, 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.

#### 4.3.5 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 4.1) gäller följande för farleder för omledning av trafik:

- Omledningsleden ska kunna hantera olika typer av trafik som annars hade trafikerat huvudstråket.

#### 4.3.6 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 generellt riskera att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos riksintresseutpekad ankarplats:

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

Remissversion

# 5 Luftfart

## 5.1 Allmänna värden

Luftfartens främsta styrka är snabbheten över långa avstånd – särskilt för persontrafik, högvärdigt gods och andra tidskritiska leveranser och 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-tytor), elektromagnetiska fält och övriga påverkansområden kopplat främst till luftfartens regelverk (från Transportstyrelsen, ICAO, EASA), se figur 3 nedan.

Figur 1 Riksintresse Flygplats

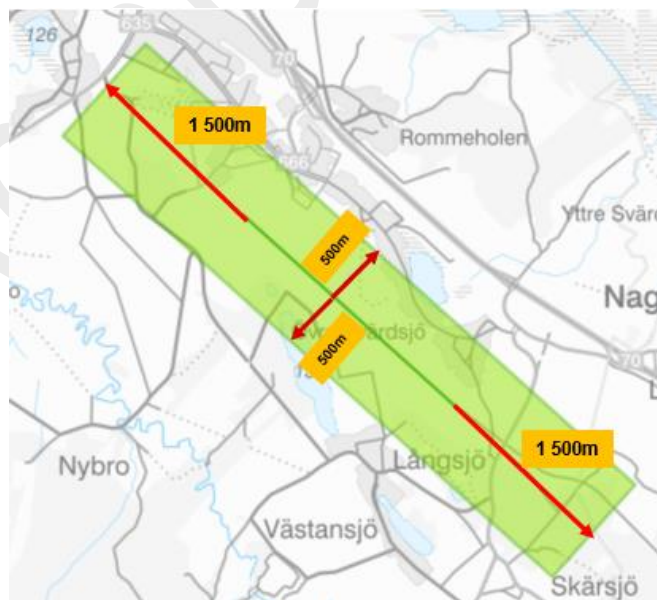


Flygplatsens markanspråk omfattas dels av den mark som för närvarande används för flygplatsverksamhet, såsom befintlig rullbana och säkerhetsområden, dels den mark som kan komma att behövas i framtiden för luftfartens behov.

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**

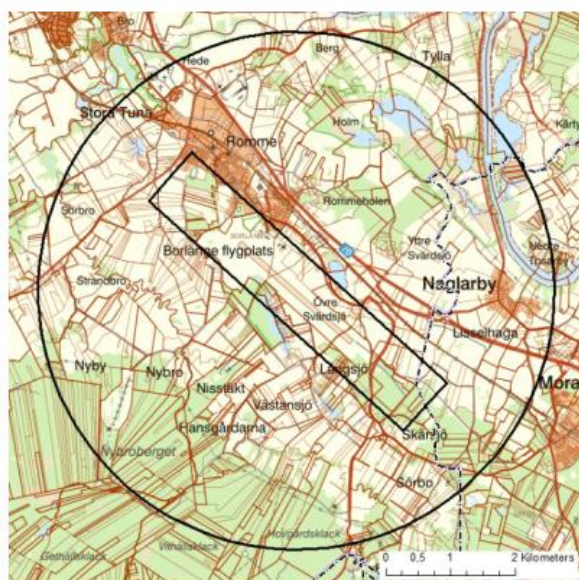


## 5.2.2 System för kommunikation, navigering och övervakning

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 i övrigt kan omfattas av riksintresse.

Eventuell påverkan på riksintressets funktion ska beaktas vid etablering eller utbyggnad av exempelvis solcellsparkar, 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 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 Flygplats

Följande kan riskera att försvåra nyttjandet av 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 positiva 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.

Remissversion

# Bilaga 1: Begreppsförklaring

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

**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.

**Storstad:** Stockholm, Göteborg, Malmö

Remissversion

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**