

# Beskrivning av järnvägens riksintressen

ANKI INGELSTRÖM OCH BIRGER SANDSTRÖM





Banverket  
Jussi Björlings väg 2, Borlänge  
781 85 Borlänge

Tel 0243-44 50 00  
Fax 0243-44 50 09  
banverket@banverket.se  
www.banverket.se

## Förord

Banverket har gjort en översyn av järnvägens riksintressen. Den nu genomförda översynen innebär att Banverket pekar ut banor och större anläggningar för tåg bildning (godstransporter) som Banverket bedömer är av riksintresse för kommunikationsändamål, enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken (MB). Utpekandet har gjorts för att tillgodose järnvägens anspråk på mark- och vattenområden för kommunikationer fram till år 2030.

Områden som är av riksintresse för järnvägens anläggningar skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktigt hållbar utveckling.

Statliga järnvägar som inte pekats ut som riksintresse är i regel av allmänt intresse och skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Den nu gjorda översynen har ej omfattat stationer. Banverkets avsikt är att under 2007 även precisera riksintresset för stationer för resandeutbyte.

Arbetet med uppdateringen har bedrivits inom en projektgrupp bestående av representanter från såväl Banverkets regionala enheter som huvudkontoret. För att kvalitetssäkra projektet och få in externa kunskaper har en referensgrupp knutits till projektet. Denna referensgrupp har träffats vid två olika tillfällen då värdefulla synpunkter har tillförts projektet. Referensgruppen har bestått av representanter från länsstyrelserna, andra regionala organ, Boverket, de övriga trafikverken m.fl.

Förslaget har varit remitterat till Boverket, samtliga länsstyrelser, de övriga trafikverken, Rikstrafiken, SLTF och Tågoperatörerna i syfte att få användarnas synpunkter på såväl föreslagna riksintressen som på redovisningsformen. Även andra organisationer har givits möjlighet att inkomma med synpunkter.

Efter den externa remissen har materialet bearbetas med beaktande av inkomna synpunkter. De inkomna synpunkterna har sammanställts, analyserats och kommenterats. Denna remissammanställning redovisas i en särskild bilaga.

Järnvägens riksintressen finns beskrivna på Banverkets hemsida [www.banverket.se/riksintressen](http://www.banverket.se/riksintressen). Här finns också en geografisk redovisning med kortfattade funktions- och värdebeskrivningar för varje utpekad bandel och utpekade tåg bildningsanläggningar.

Det är nu projektgruppens förhoppning att de utpekade riksintressena och denna beskrivning ska tydliggöra vad som gäller för järnvägens intressen i den fysiska planeringen så att järnvägens olika funktioner beaktas och att utvecklingen av ett fungerande och robust järnvägssystem i samhället därmed främjas.

Borlänge i december 2006

Anki Ingelström

Birger Sandström



## Innehåll

<b>Förord</b>	<b>1</b>
<b>BESKRIVNING AV JÄRNVÄGENS RIKSINTRESSEN</b>	<b>3</b>
<b>1. Banverkets ansvar och bakgrunden till översynen</b>	<b>3</b>
<b>2. De centrala verkens ansvar enligt förordningen (1998:896) om hushållningen med mark- och vattenområden m.m.</b>	<b>3</b>
2.1 Definition av begreppet riksintresse	3
2.2 Tillämpningen av 3 kapitlet miljöbalken (MB)	4
2.3 Statlig kontroll och överprövning (överklagande)	5
2.4 Riksintresset är inte kopplat till ansvaret för banhållningen	5
<b>3. Kriterier för utpekande av riksintressen</b>	<b>5</b>
3.1 Gemensamma och övergripande kriterier för trafikverken	5
3.2 Kriterier till ledning för utpekande av järnvägens riksintressen	6
3.3 Kriterier för banor	6
3.4 Begrepp och kriterier för godstrafikens anläggningar	7
3.5 Kriterier för stationer	10
3.6 Andra anläggningar för järnvägsdriften	10
<b>4. Nyheter och förändringar vid utpekade banor och terminaler</b>	<b>11</b>
4.1 Utpekandet sker i ett längre tidsperspektiv	11
4.2 Digital redovisning	11
4.3 Redovisning av anläggningar för större ranger-/växlingsbangårdar och kombiterminaler	11
4.4 Nya riksintressen	11
4.5 Befintliga riksintressen har slopats för följande banor:	13
4.6 Utpekade orter med anläggningar av riksintresse för godstrafiken	14
<b>5. Redovisning, ansvar mm</b>	<b>15</b>
5.1 Kartor och i tabeller	15
5.2 Ansvarsförhållanden inom Banverket	15
<b>Referenser:</b>	<b>15</b>
<b>Bilagor:</b>	<b>16</b>
Bilaga 1. Förklaringar till några använda begrepp	16
Bilaga 2. Utpekade befintliga stråk och bandelar av riksintresse	18
Bilaga 3. Att hämta digitalt material	21
Bilaga 4. Sammanställning av remissvar	22

### Kartor

- Befintligt järnvägsnät av riksintresse
- Markanspråk för planerade anläggningar av riksintresse
- Befintliga och planerade anläggningar för tåg bildning

## Beskrivning av järnvägens riksintressen

### 1. Banverkets ansvar och bakgrunden till översynen

Banverket är, enligt förordningen (1998: 1392) med instruktion för Banverket, skyldigt att inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken (MB) och plan- och bygglagen (PBL). Ett aktuellt kunskapsunderlag för järnvägssektorn är av väsentlig betydelse för att järnvägssektorns intressen skall kunna bli behandlade på ett korrekt sätt i kommunernas fysiska planprocesser, vid prövning av bygglov mm. Ett sådant kunskapsunderlag speglar också Banverkets engagemang i den fysiska planeringen. Behovet av detta engagemang har lyfts fram bland annat i Banverkets sektorsprogram.

Banverkets tidigare utpekande av järnvägens riksintressen gjordes 1999 – 2002 och utgick från den tidigare banhållningsplanen, som ej längre är aktuell eftersom den ersatts av den nu gällande Framtidsplanen. Riksintressena har inte varit grupperade enligt de övergripande kriterier som tagits fram gemensamt av Boverket och trafikverken för att peka ut anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Det tidigare utpekandet har heller inte utgått från ett sektorsövergripande perspektiv vilket bl.a. medfört att järnvägens riksintressen inte utpekats oberoende av vem som är banhållare. Sammantaget har det alltså funnits flera skäl att genomföra en uppdatering av järnvägens riksintressen.

### 2. De centrala verkens ansvar enligt förordningen (1998:896) om hushållningen med mark- och vattenområden m.m.

Enligt förordningen (1998:896) om hushållningen med mark- och vattenområden m.m. skall Banverket jämte ett antal andra angivna centrala förvaltningsmyndigheter i skriftlig form lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt 3 kapitlet MB. Innan myndigheten fattar beslut och materialet överlämnas till länsstyrelserna skall samråd ha skett med Boverket och andra berörda förvaltningsmyndigheter.

Enligt 12 kapitlet i PBL skall länsstyrelsen pröva kommunens beslut om att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser, om det kan befaras att beslutet innebär att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kapitlen i MB inte tillgodoses eller att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kapitlet i MB inte iakttas.

#### 2.1 Definition av begreppet riksintresse

Begreppet riksintresse återfinns i kapitel 3 och 4 i MB samt i PBL. Samtliga områden som anges i MB 4 kapitel är - enligt lagen - av riksintresse på grund av sina natur- och kulturvärden. Bestämmelser om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns i miljöbalken.

#### **3 kapitlet 8 § MB:**

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

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

De allmänna intressena, som anges i 3 kapitlet 5-9 §§ MB kan vara av riksintresse om de är av stor betydelse i ett nationellt perspektiv eller av stor regional betydelse.

Riksintressen enligt 3 kapitlet pekas ut i dialog mellan centrala verk, länsstyrelser och kommun och är en särskild process som regleras dels i miljöbalkens hushållningsförordning, dels i plan- och bygglagen.

Av 4 kapitlet PBL om översiktsplan framgår bland annat att det vid redovisningen av riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet MB skall framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Det anges i förarbetena till lagstiftningen att riksintresset skall beaktas även i områden utanför det område som angivits som riksintresse, så att påtaglig skada inte uppkommer. Det är innehållet i riksintresset som är avgörande för hur skyddet utformas.

Riksintressena redovisas som vatten- och markområden erforderliga för nuvarande och planerad **järnvägsanläggning** samt byggnader och anläggningar som har direkt samband med funktionen att bedriva tågtrafik. De områden – av varierande bredd – som gränsar till järnvägsområdet är viktiga **influensområden** för att trygga såväl järnvägsanläggningens nuvarande som framtida funktion.

För **influensområdena** behövs någon form av riktlinjer för såväl markanvändningen som hur verksamheter och byggnader ska placeras och utformas. Sådana riktlinjer bör utgå från en beskrivning av de faktorer som är viktiga för att upprätthålla järnvägens funktion. Banverket avser ta fram sådana förtydligade funktionsbeskrivningar för såväl banor, anläggningar för tåg bildning som för stationer för resandeutbyte.

Genom denna uppdelning – **anläggningsområde** respektive **influensområde** - hålls en tydlig rågång mellan vad som är själva riksintresset och hur man genom planeringsåtgärder och annat kan åstadkomma ett skydd mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, d.v.s. i förekommande fall vidmakthålla och bygga järnväg samt att bedriva tågtrafik.

## 2.2 Tillämpningen av 3 kapitlet miljöbalken (MB)

För tillämpningen av riksintressen enligt 3 kapitlet MB gäller i korthet följande:

- Först måste de områden som är av det unika slag att de kan betraktas som riksintressen pekas ut.
- För dessa områden inträder den konsekvensen att de, då beslut fattas om ändrad markanvändning enligt ett antal särskilt angivna lagar, får ett starkt skydd. Dessa områden skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.
- Skyddet gäller utom då något motstående intresse också är av riksintresse. Om det handlar om motstående riksintressen enligt 4 kapitlet 1 § miljöbalken (s.k. geografiska riksintressen) skall dessa enligt huvudregeln alltid ha företräde. Dessa riksintressen får dock inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet (MB 4 kapitlet 1 § 2 stycket). Om det är motstående riksintressen, som regleras enligt 3 kapitlet miljöbalken, gäller att försvarsintresset alltid har företräde om området behövs för en anläggning för totalförsvaret. I annat fall skall företräde alltid ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Innan riksintresseområden pekas ut är det nödvändigt att fastlägga vilka allmänna egenskaper som ett område ska ha för att kunna klassificeras som riksintresse, det vill säga att ange vilka uppsatta kriterier som uppfylls.

När ett område bedömts som riksintresse för ett visst ändamål betraktas det som viktigt i ett nationellt perspektiv eller att det är av stor regional betydelse. Härigenom får skyddet av området särskild tyngd. Det är inte längre bara den enskilde sakägaren som kan bevaka att områdets värde bibehålls. Länsstyrelsen är, som företrädare för statens samlade intressen, skyldig att i den kommunala planeringen se till att områdena skyddas mot annan markanvändning. Länsstyrelserna skall också särskilt verka för att riksintressena tas tillvara vid prövning av mål och ärenden enligt de lagar som hushållningsbestämmelserna skall tillämpas för.

De mark- och vattenområden, som berörs av utpekade befintliga och planerade banor, spårområden och terminaler samt de stationer som är belägna vid dessa banor, skall skyddas med stöd av miljöbalkens bestämmelser i 3 kapitlet 8 §. Områdena skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av järnvägsanläggning. Funktionen av dessa anläggningar skall skyddas så att såväl de transportpolitiska målen som miljömålen inte motverkas.

### **2.3 Statlig kontroll och överprövning (överklagande)**

Enligt 12 kapitlet i PBL skall länsstyrelsen pröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser, om det kan befaras att beslutet innebär en påtaglig skada på ett riksintresse enligt 3 eller 4 kapitlen i MB. Om så är fallet upphäver länsstyrelsen det kommunala antagandebeslutet. Länsstyrelsens beslut kan överklagas av kommunen till regeringen.

För att länsstyrelsen skall kunna bedöma vad som utgör påtaglig skada på kommunikationsintresset är det således av stor betydelse att järnvägssektorn har tydliga, relevanta och väl beskrivna utpekade riksintressen

### **2.4 Riksintresset är inte kopplat till ansvaret för banhållningen**

Utpekade riksintressen har ingen koppling till ansvaret för banhållningen. Detta innebär att utpekade banor eller terminaler av riksintresse inte behöver förvaltas av Banverket utan kan ägas av kommun eller annan intressent.

## **3. Kriterier för utpekande av riksintressen**

### **3.1 Gemensamma och övergripande kriterier för trafikverken**

Trafikverken och Boverket har tillsammans utformat gemensamma och övergripande kriterier till ledning vid utpekande av transportsektorns riksintressen. Dessa kriterier, som finns redovisade i Boverkets beslut 1999-07-05 (Dnr B411-670/98) rörande underlag för redovisning av transportsektorns riksintressen, bygger på att funktionsbegreppet ska ligga till grund vid utpekandet av dessa riksintressen. I funktionsbegreppet ingår generellt en viss värdebedömning av trafikplaneringens betydelse från såväl ett internationellt som ett nationellt och ett särskilt regionalt perspektiv. Det är således angeläget att ange motiv för i vilket avseende funktionen ska skyddas.

Ny bebyggelse eller verksamheter, som kan skada riksintresset, bör därför inte lokaliseras i anslutning till utpekade befintliga eller planerade järnvägsanläggningar om det kan befaras att den nuvarande eller framtida funktionen på något sätt skadas. Ett samverkande och sammanhållet transportnät är ett nationellt intresse i syfte att främja samverkan mellan transportslagen. Därför är det angeläget att trafikverken har gemensamma övergripande kriterier för utpekande av riksintressen inom respektive transportslag. Följande gemensamma och övergripande kriterier har formulerats för redovisning av transportsektorns riksintressen enligt Boverkets beslut 1999-07-05.

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

Med dessa övergripande kriterier som underlag bör varje trafikverk utforma egna kriterier, som ger närmare vägledning vid utpekandet av riksintressena för det aktuella transportslaget. Denna modell har tillämpats i detta projekt.

### 3.2 Kriterier till ledning för utpekande av järnvägens riksintressen

Vid jämförelse med väginfrastrukturen är järnvägsnätet i högre grad ett sammanhängande tekniskt system där även de kapillära banorna - i form av hamnspår och industrispår - är av väsentlig betydelse för att kunna genomföra sammanhängande järnvägstransporter. Detta har skapat problem och gett upphov till frågeställningar om var ribban ska läggas för vilka banor på det regionala planet som bör pekas ut som riksintressen och att formulera tydliga kriterier till ledning för detta.

Inom ramen för detta projekt har följande kriterier upprättats till vägledning för redovisning av järnvägens riksintressen. Kriterierna har under projektets gång ständigt behövts bearbetats av olika skäl och i syfte att få dem så relevanta och tydliga som möjligt för alla. En sådan ansats är att dela upp riksintresseanspråket i två kategorier till skydd för

- befintliga anläggningar
- markanspråk för planerade anläggningar.

Mot denna bakgrund har följande kriterier formulerats. Noteras bör att samma kriterier gäller för såväl befintliga som planerade spår- och anläggningar.

### 3.3 Kriterier för banor

*Befintliga och planerade spår- och anläggningar som*

- är av internationell betydelse och ingår eller kan komma att ingå i TEN-T, det TransEuropeiska Transportnätverket.
- är av nationell, interregional, särskild regional betydelse eller är av särskild betydelse för den regionala utvecklingen
- behövs för omledning av trafik i vissa situationer.
- förbinder bana av riksintresse med andra utpekade noder, anläggningar eller områden av riksintresse såsom:
  - Hamnar
  - Flygplatser
  - Befintliga och planerade områden för godstrafikens anläggningar
  - Viktiga industrianläggningar
  - Viktiga rekreationsområden



De befintliga spåranläggningar som pekats ut med stöd av dessa kriterier redovisas på bifogad karta. Närmare värdebeskrivningar med uppgifter om de stråk och bandelar som redovisas kan hämtas från tillhörande tabell över bandelar.

*Nya anspråk på mark- och vattenområden*

- för planerade ny- eller ombyggnadsåtgärder i det befintliga järnvägsnätet av riksintresse eller för nya banor som uppfyller någon av de ovan angivna kriterierna. Utpekandet av riksintresset bygger på de planer och program som finns för järnvägens långsiktiga utveckling. Här är Banverkets Framtidsplan för perioden 2004-2015 ett viktigt underlag. Dessutom pekas de anläggningar ut som Banverket bedömer har sannolika byggstarter före 2030. Det är dock viktigt att notera att utpekade markanspråk för omläggning eller utbyggnad av befintliga banor eller för nya banor – utöver de objekt som finns upptagna i Framtidsplanen – inte är ett löfte om att det specifika objektet kommer att prioriteras eller inrymmas i Banverkets kommande investeringsplanering.

På bifogad karta redovisas alla befintliga banor som pekats ut som riskintresse. Här redovisas också flertalet övriga banor med grå bakgrundsfärg.

Kartan med redovisning av markanspråk för planerade anläggningar av riksintresse utgår ifrån att såväl helt nya banor (med nya namn) som längre omläggningar (>5 km) och nya sträckningar med stora strukturbildande effekter redovisas som planerade nya banor/bansträckningar. Detta innebär exempelvis att tunneln genom Hallandsås, förbifart Kiruna och Ostlänken redovisas som nya banor respektive bandelar.

Planerade åtgärder i befintligt järnvägsnät kan avse *åtgärder i befintlig bansträckning* i kombination med vissa *omläggningar av befintlig bansträckning*, till exempel uträtning av kurvor för att medge högre hastigheter. Markanspråk för åtgärder i befintlig sträckning redovisas endast när objekten finns upptagna i Framtidsplanen.

När det gäller planerade nya banor handlar det om anläggande av nya banor i nya sträckningar och/eller med nya funktioner. För flera av dessa banor finns inga exakta markanspråk redovisade. Det är i regel först när järnvägsutredning finns framtagen som markanspråket kan preciseras. Istället redovisas symboliska sträckningar på översiktligt kartmaterial. Exempel på sådana nya banor är Norrbotniabanan, Ostlänken och Västlänken i Göteborg.

### **3.4 Begrepp och kriterier för godstrafikens anläggningar**

#### ***3.4.1 Använda begrepp för godstrafikens anläggningar***

I arbetet med att peka ut dessa anläggningar har det konstaterats att det finns ett flertal begrepp för godstrafikens anläggningar med i flera fall oklara definitioner om anläggningens funktion. Eftersom funktionsbegreppet är grundläggande vid utpekandet av transportsektorns riksintressen är anläggningens funktion en viktig uppgift att kunna lämna till mottagaren för att motivera varför just den anläggningen pekats ut. Dessa värdebeskrivningar finns att hämta i tabellen "Platser för tågbildning"

I samband med de analyser som gjorts inom projektets ram har slutsatsen nu blivit att det övergripande begreppet för alla bangårdar och terminaler bör vara ***tågbildning***.

**Tågbildningsplats** är det övergripande begreppet för de platser eller spårområden där tåg bildas, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Tåg bildning är i sin tur uppdelade i begreppen **spårområden** och **godsterminaler**.

Begreppet **spårområden** innefattar för godstrafikens anläggningar **rangerbangårdar** för godståg, **växlingsbangårdar** för gods och resandetåg samt **linjeplatser och övriga bangårdar** medan begreppet **godsterminaler** avser **kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler**.

Tåg bildning				
Spårområden		Godsterminaler		
<b>Rangerbangårdar</b>	<b>Linjeplatser</b>	<b>Kombi-terminaler</b>	<b>Hamnar</b>	<b>Last- och lossningsterminaler</b>
<b>Växlingsbangårdar</b>	<b>Övriga bangårdar</b>			
Dessa befintliga och planerade anläggningar pekas ut på karta med ortsnamn och särskild symbol	Dessa platser pekas inte ut men ingår i riksintresset för utpekad bandel	Dessa befintliga och planerade större anläggningar pekas ut på karta med ortsnamn och särskild symbol	TEN-hamnar med järnvägsanslutning och som är hamnar av riksintresse för sjöfarten, pekas ut på karta med ortsnamn och särskild symbol	Dessa befintliga och planerade anläggningar innefattar även terminaltyperna frilast- och vagnlast-terminaler. Platserna pekas inte ut men ingår i riksintresset för utpekad bandel

Figur 1. Illustration av använda begrepp och terminologier för godstrafikens anläggningar

Det är angeläget att notera att det är terminalorten eller noden som pekas ut. Inom en nod kan det finnas flera terminaler.

Utmärkande för angivna **spårområden** är att de utgör en funktion i järnvägsnätet där tågsätt delas eller sätts samman för vidare transport till olika destinationer. Dessa anläggningar är således *inte* att betrakta som godsterminaler.

Befintliga och planerade större **rangerbangårdar** och **växlingsbangårdar** redovisas på karta som riksintressen med särskilda symboler. Dessa anläggningar har i regel stor omgivningspåverkan, kräver stora och för ändamålet lämpliga markområden, vilket sammantaget innebär att nya strategiska lägen är svåra att hitta. Även **linjeplatserna** och **övriga bangårdar** är av riksintresse och förutsätts ingå i riksintresset för utpekad bandel. Således är alla spår för tåg bildning av sådan betydelse att dess funktioner måste skyddas och utpekas som riksintressen.

Grunddefinitionen av begreppet **godsterminaler** inom järnvägssektorn kan formuleras som ett funktionellt avgränsat spårområde med tillhörande terminalanläggningar, som har spåranslutning till det övergripande järnvägsnätet och som är avsett för lastning och lossning av gods och lastbärare eller för omlastning av gods mellan tåg och andra trafikslag.

I begreppet godsterminaler ingår följande anläggningar eller funktioner för hantering av gods:

- Kombiterminaler, som även kan betraktas som intermodala terminaler.
- Hamnar
- lastnings- och lossningsterminaler, som innefattar terminaltyperna frilast- och vagnslastterminaler

Gränsdragningen mellan dessa typer av terminaler är flytande. Lastnings- och lossningsterminaler kan till exempel ofta vara intermodala, det vill säga användas för att flytta godset från tåg till bil.

**Kombiterminaler** kännetecknas av att de är noder där de olika transportslagen kan samverka vid lastning och lossning av gods och att de är öppna för flera trafikutövare. De är utrymmeskrävande, kan störa omgivningen på olika sätt och bör vara strategiskt belägna vid det övergripande väg- och järnvägsnätet. Dessa anläggningar måste skyddas så att dess funktion inte skadas av annan markanvändning. Befintliga och planerade kombiterminaler redovisas därför på karta med särskilda symboler.

**Hamnar**, i detta fall med järnvägsanslutning, är viktiga intermodala noder som hanterar enhetsberett gods av varierande slag. I dessa terminaler hanteras bland annat containrar, semitrailers, pappersrullar, nya bilar och sågade trävaror. Hamnarna är viktiga noder för samverkan mellan land- och sjötransporter. Sjöfartsverket har pekat ut de hamnar som är av riksintresse för sjöfarten. Dessa hamnar med järnvägsanslutning anges på karta med särskild symbol.

Riksintresset för anslutningsbanor till hamnar sträcker sig i regel fram till respektive hamn eller då det är fråga om genomgående internationell tågtrafik ända fram till färjeklaffen på kajen. För större hamnar kan det vara problem med att bland flera spår ange det eller de spår som bedöms vara av riksintresse. Inom ramen för det arbete som pågår eller förväntas ske om att närmare avgränsa och precisera hamnar av riksintresse kommer att redovisas och beskrivs mer i detalj järnvägens koppling till hamnfunktionen.

**Lastnings- och lossningsterminaler** kännetecknas av att det till dessa terminaler finns spår- och väganslutningar samt att det inom området finns hårdgjorda ytor där gods kan lastas och lossas mellan tåg och vägfordon. Inom området kan också finnas möjlighet att till exempel förvara sågade trävaror under tak i avvaktan på vidare transporter. Även dessa terminaler är av riksintresse för järnvägssektorn men pekas inte ut med några symboler utom i de fall de är av särskild betydelse och hot från andra exploateringsintressen kan befaras.

På godsterminaler hanteras även farligt gods, vilket ställer särskilda krav på skyddsåtgärder både för godset (security) och på omgivningen (safety).

Inom Banverket pågår ett arbete med att ta fram en anläggningsstrategi som stöd för tåg bildning. I detta arbete ingår att peka ut strategiskt viktiga tåg bildningsplatser utifrån ett antal funktionella krav.

I regeringens transportpolitiska proposition 2005/06:160 ”Moderna transporter” påtalas behovet av att utveckla strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar. Regeringen har därför gett Banverket i uppdrag att föreslå vilka terminaler som skall ingå i detta strategiska nät. Resultatet av detta uppdrag ska redovisas till regeringen senast 2007-10-01. Nämnade utredningar kan föranleda en kommande uppdatering av de nu utpekade orterna.

### **3.4.2 Kriterier för godstrafikens anläggningar**

Mot bakgrund av ovanstående har följande resonemang legat till grund vid utpekande av de anläggningar som är av riksintresse för godstrafiken. På kartan med "Befintliga och planerade anläggningar för tåg bildning" redovisas de orter där dessa anläggningar är belägna. Det handlar om spår för tåg bildning, som har eller förväntas få funktioner som viktiga noder i transportsystemet och som är av betydelse för intermodala transporter, det vill säga samverkan mellan transportslagen. Få lägen uppfyller de krav som dessa anläggningar har på lokalisering bl.a. från miljösynpunkt, varför dessa unika lägen måste ges ett särskilt skydd. För varje redovisad terminal beskrivs i tabell dess värden utifrån följande strategiska lägen:

- Terminalen är eller blir lokaliserad till betydande konsumtions- och produktionsområden.
- Terminalen är eller blir lokaliserad till hamn, som är av riksintresse eller har annan stor betydelse, eller annan viktig knutpunkt.
- Terminalen är eller blir lokaliserad till ett läge med goda anslutningar till det övergripande spår- och vägnätet.

Dessutom anges om terminalen har förutsättningar för utvecklings- och expansions- möjligheter, bland annat från miljösynpunkt.

### **3.5 Kriterier för stationer**

Banverket har i sitt utpekande av riksintressen från 1999-2002 hävdade att alla stationer för resandeutbyte är av riksintresse. Inom Banverket pågår för närvarande ett arbete med att klassificera järnvägsstationer utifrån dess funktioner. Tillsammans med Vägverket pekas vidare ett prioriterat nät ut med stationer som ska göras tillgängliga för funktionshindrade. Banverket har även tillsammans med Vägverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett program för kollektivtrafik. Sammantaget innebär detta att det för närvarande inte finns tillräckligt underlag för att precisera riksintresset för stationer utan det tidigare beslutet gäller tills vidare, det vill säga att alla stationer med resandeutbyte, belägna vid utpekade banor av riksintresse, är av riksintresse.

Banverket avser att i sitt fortsatta arbete precisera vilka stationer som ska hävdas som riksintresse. Värdebeskrivningar för dessa avses utvecklas i kommande delprojekt.

### **3.6 Andra anläggningar för järnvägsdriften**

Utöver själva banan så är befintliga och planerade teleanläggningar, trafikledningscentraler och omformarstationer som ingår i bannätet generellt av riksintresse för järnvägssektorn. Dessa anläggningar är dock inte lämpliga att markera på karta. Detta innebär att funktionen av dessa inte får påtagligt skadas av andra exploateringsintressen i den fysiska planeringen. Bedömningar av aktuell påverkan måste göras i varje särskilt fall av berörd banregion i samråd med aktuell kommun och länsstyrelse.

#### 4. Nyheter och förändringar vid utpekade banor och terminaler

I detta avsnitt redovisas några nyheter och förändringar som gjorts vid jämförelse med det gällande underlagsmaterialet om riksintressen, som nu skall ersättas.

##### 4.1 Utpekandet sker i ett längre tidsperspektiv

Horisontåret har av flera skäl satts till 2030. Detta är en avsevärt längre period än tidigare.

##### 4.2 Digital redovisning

Banverket har, efter samråd med bl.a. referensgruppen, funnit att materialet om järnvägens riksintressen främst skall levereras i digital form till mottagarna. Teknik för detta har utvecklats inom projektets ram. Detta förutsätts underlätta hanteringen hos mottagaren och möjliggör en i tiden anpassad och smidig hantering.

##### 4.3 Redovisning av anläggningar för större ranger-/växlingsbangårdar och kombiterminaler

I det planeringsunderlag som nu skall ersättas gäller - angående ”definition av järnvägen som riksintresse” - att de bangårdar för godshantering och övriga spåranläggningar som behövs för att säkerställa transportfunktionen och som tillhör det utpekade bannätet, är av riksintresse. I detta underlag pekas på karta ut de orter som innehåller områden av riksintresse för befintliga och planerade större ranger-/växlingsbangårdar samt kombiterminaler och hamnar med spåranslutning. Alla godstrafikens anläggningar är – som tidigare nämnts – av riksintresse när de är belägna vid utpekade banor av riksintresse och ingår således som en del i riksintresset för banan.

##### 4.4 Nya riksintressen

Följande nya riksintresseanspråk har tillkommit i samband med denna uppdatering rörande befintliga och planerade nya banor. För närmare upplysningar om banans funktion och planerade åtgärder hänvisas till informationen i Banverkets karttjänst Gisila ([www.banverket.se/riksintressen](http://www.banverket.se/riksintressen)) eller till de tabeller som kan hämtas från hemsidan.

Ny eller befintlig bana	Namn eller sträckning	Underlag från
Ny	Botniabanan, mellan Nyland och Umeå.	Framtidsplanen
Ny	Norrbotniabanan, mellan Umeå och Luleå, en etapp finns med i Framtidsplanen	Framtidsplanen
Ny	Nya Haparandabanan, ny bandel mellan Kalix och Haparanda,	Framtidsplanen
Ny	Ny bansträckning vid Kiruna	
Ny	Ny bana till Aitik	
Ny	Ny dragning av Ådalsbanan mellan Härnösand och Veda samt mellan Bollstabruk och Norr Nyland	Framtidsplanen
Ny	Bergsåkerstriangeln, nytt förbindelse-spår mellan Mittbanan och Ådalsbanan.	Framtidsplanen

Ny eller befintlig bana	Namn eller sträckning	Underlag från
Ny	Triangelspår i Söderhamn, mellan Ostkustbanan och stråk 49 Söderhamn - Kilafors	Framtidsplanen
Ny	Ny dragning av Bergslagsbanan mellan Falun och Borlänge. Delarna närmast Falun respektive Borlänge byggs först och ingår i Framtidsplanen	Framtidsplanen
Ny	Delvis ny dragning av Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle	
Ny	Ny dragning av Ostkustbanan mellan Skutskär och Furuviik	Framtidsplanen
Ny	Ostlänken, ny bana, etapp 1 finns med i Framtidsplanen	Framtidsplanen
Ny	Citybanan i Stockholm, ny bana, särskilda medel förutsätts i Framtidsplanen	Framtidsplanen
Befintlig	Stångådalsbanan, Linköping - Kalmar	
Befintlig	Hamnspår till hamnterminalerna i Värtan, Norrköping, Oxelösund, Västerås och Köping	
Befintlig	Pendeltågsnätet i Stockholmsregionen	
Ny	Västlänken, genom Göteborg	
Befintlig och ny	Hamnbanan i Göteborg, utökad korridor	
Ny	Kust-till-Kustbanan Göteborg – Borås, utökad korridor (en etapp i Framtidsplanen)	Framtidsplanen
Ny	Nordlänken (Göteborg – Öxnered) utökad korridor, inklusive triangelspår Marieholm	Framtidsplanen
Ny	Västkustbanan vid Falkenberg och Varberg	Framtidsplanen
Befintlig	Viskadalsbanan – viktig för omledning av godstrafik	-
Befintlig	Österlenbanan, Ystad-Simrishamn	-
Befintlig	Jönköping – Vaggeryd	-
Ny	Västkustbanan, nytt dubbelspår under Hallandsåsen	Framtidsplanen
Ny	Götalandsbanan mellan Göteborg via Jönköping och Mjölby	



Ny eller befintlig bana	Namn eller sträckning	Underlag från
Ny och befintlig	Simrishamnsbanan, befintlig bana mellan Malmö och Staffanstorp samt ny bana mellan Staffanstorp och Tomelilla	Framtidsplanen
Ny	Citytunneln i Malmö	Framtidsplanen
Ny	Ny bana till Sturups flygplats	
Ny	Nytt industrispår till planerad terminal i Törsjö utanför Örebro	
Befintlig	Roslagsbanan	
Befintlig	Saltsjöbanan	

#### 4.5 Befintliga riksintressen har slopats för följande banor:

Slopas	Forsmo-Hoting
Slopas	Bollnäs – Furudal, bandel 251
Slopas	Dellenbanan, Ljusdal - Hudiksvall
Slopas	Mora – Märbäck, bandel 371
Slopas	Mora – Vika, bandel 361
Slopas	Nässjö – Vaggeryd
Slopas	Värnamo – Landeryd

#### 4.6 Utpekade orter med anläggningar av riksintresse för godstrafiken

Följande lägesangivna riksintresseanspråk för rangerbangårdar/växlingsbangårdar och kombiterminaler med tillhörande förbindelsespår redovisas på karta med sina respektive symboler på följande orter. För närmare upplysningar om anläggningarnas funktion och planerade åtgärder hänvisas till informationen i Banverkets karttjänst Gisila ([www.banverket.se/riksintressen](http://www.banverket.se/riksintressen)) eller till de tabeller som kan hämtas från hemsidan.

Befintliga rangerbangårdar/växlingsbangårdar	Kiruna, Gällivare, Boden, Kalix, Haparanda, Luleå, Piteå, Skelleftehamn, Vännäs, Älvsbyn, Umeå, Holmsund, Örnsköldsvik (kommer att flyttas till Arnäsvall 2008) Östersund, Ånge, Sundsvall, Ljusdal, Insjön, Borlänge, Avesta, Gävle, Hallsberg, Örebro, Västerås, Eskilstuna, Köping, Uppsala, Brista, Årsta, Tomtebodav, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Kimstad, Jönköping, Nässjö, Kalmar, Alvesta, Älmhult, Hässleholm, Ystad, Trelleborg, Malmö, Helsingborg, Halmstad, Varberg, Sävenäs, Skövde, Falköping, Stenungsund, Uddevalla, Karlstad, Kil, Kristinehamn, Åmål och Lysekil.
Planerade nya ranger- eller växlingsbangårdar	Husum, Arnäsvall
Befintliga kombiterminaler	Gammelstad, Östersund, Ånge, Sundsvall (nya lägen diskuteras), , Insjön, Borlänge, Gävle, Västerås, Hallsberg, Årsta, Eskilstuna, Älmhult, Nässjö, Jönköping, Trelleborg, Malmö, Helsingborg, Göteborg Gullbergsvass
Planerade kombiterminaler med nya markanspråk	Umeå, färdig 2010, Örnsköldsvik/Arnäsvall, Sundsvall (alternativa lägen diskuteras), Törsjö, Stockholm Combi Nord, Händelsö, Norvik (Nynäshamn), Hässleholm  Planerade kombiterminaler i Skaraborg (Skövde/Falköping), Värmland (Karlstad/Kil/Kristinehamn), Alvesta
Hamnar av riksintresse, som har spåranslutning, med tillhörande kombiterminaler	Stockholm/Värtan, Norrköping, Västerås, , Södertälje , Malmö, Helsingborg, Göteborg
Kombiterminaler som finns eller planeras i hamnar av riksintresse, som har spåranslutning.	Ystad, Karlshamn, Karlskrona, Varberg och Halmstad.

## 5. Redovisning, ansvar mm

### 5.1 Kartor och i tabeller

På upprättade kartor och tabeller redovisas de järnvägsanläggningar som pekats ut som riksintressen med vägledning av redovisade kriterier. Vidare redovisas värdebeskrivningar och hänvisningar till de pågående och planerade projekt som berör stråket i de fall dessa finns tillgängliga på Banverkets externa hemsida - [www.banverket.se](http://www.banverket.se) - där närmare information kan inhämtas.

1. Beslut om Banverkets riksintressen, daterat 2006-12-20
2. Denna beskrivning
3. Bilagor till beskrivningen
  - Förklaringar till några använda begrepp
  - Utpekade befintliga stråk och bandelar av riksintresse
  - Sammanställning av inkomna remissvar
  - Anvisningar för åtkomst av digitalt material
  - Kartor i PDF-format
    - Befintligt järnvägsnät av riksintresse
    - Markanspråk för planerade anläggningar av riksintresse
    - Befintliga och planerade anläggningar för tåg bildning

En karttjänst för att studera och hämta hem det digitala materialet finns på Banverkets hemsida <http://www.banverket.se/riksintressen>

### 5.2 Ansvarsförhållanden inom Banverket

Det av Banverket beslutade materialet om järnvägens riksintressen förvaltas av Huvudkontoret. Översyn och uppdateringar av nätet avses ske minst vart fjärde år. Informationen om anläggningarna, dess funktion och planerade åtgärder med mera behöver uppdateras varje år.

### Referenser:

1. Banverkets Framtidsplan
2. Underlag för redovisning av transportsektorns riksintressen gällande Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket (numera Luftfartsstyrelsen). Boverkets beslut 1999-07-05.
3. Banverkets nuvarande planeringsunderlag med utpekade riksintressen.
4. De övriga trafikverkens planeringsunderlag med utpekade riksintressen.
5. PBL-kommitténs slutbetänkande; Får jag lov, 2005:77.
6. Järnvägsutredningen, SOU 2002-11-26 om förvaltning av järnvägens fastigheter
7. Regeringens uppdrag till Banverket att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler. (N2006/3928/TP)
8. En strategi som stöd för tåg bildning, arbetsmaterial
9. Regeringens proposition 2005/06 ”Moderna transporter”

## Bilagor:

### Bilaga 1. Förklaringar till några använda begrepp

#### Använda begrepp med anknytning till PBL och MB

**Allmänt intresse** är ett uttryck som förekommer i svensk miljö-, plan, och bygglagstiftning. Lagstiftningen skiljer på allmänna och enskilda intressen. Exempel på allmänna intressen är kravet på god livsmiljö, bevarandet av kultur- och naturvärden samt säkerställande av mark för kommunikationer. Offentliga organ i stat, region och kommun företräder allmänna intressen. Allmänna intressen kan delas upp i riksintressen och övriga allmänna intressen. Allmänna intressen för kommunikationsanläggningar skall enligt miljöbalken så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

**Riksintresse** är områden med tillhörande anläggningar som skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna och där staten genom länsstyrelserna kan ingripa mot åtgärder som kan skada intresset.

**Kunskapsunderlag** eller **planeringsunderlag** är ett underlag för tillämpning av plan- och bygglagen och miljöbalken som varje central sektorsmyndighet ska upprätta. Detta underlag ska redovisa vad myndigheten – i detta fall Banverket - bedömer vara områden av riksintresse för järnvägssektorn. Dessa intressen ska redovisas på sådant sätt att de ska kunna bli behandlade på ett korrekt sätt i kommunernas fysiska planprocesser, vid prövning av bygglov mm.

**Påtaglig skada** kan vara en markanvändning eller omgivningspåverkan som gör att en järnvägsanläggning inte kan användas eller utvecklas fullt ut för sitt ändamål. Intressets nuvarande och framtida funktion har då skadats.

**Kriterier** är kännetecken, prøvosten eller prövningsmedel till ledning för beslut om anläggningens betydelse.

**Värdebeskrivning** är en text som ger viktig information om den specifika järnvägsanläggningens funktion och betydelse från såväl ett internationellt som ett nationellt och ett särskilt regionalt perspektiv.

#### Järnvägsspecifika begrepp

**Banhållning** innebär drift och underhåll av järnvägsnätet samt ansvar för nybyggnad.

**Dubbelspår** är järnvägslinjer som har två spår och där tågen kan mötas utan att göra uppehåll.

**Enkelspår** är järnvägslinjer som har ett spår och på vilka tågmöten sker vid mötesstationer.

**Framtidsplanen** är en av riksdagen fastställd plan för investeringar i järnvägsnätet. Den gällande framtidsplanen för järnvägen omfattar perioden 2004–2015.

**Fyrspår** är järnvägslinjer som har fyra spår i bredd. På fyrspår kan tågen mötas utan att göra uppehåll och långsamma och snabba tåg kan köras på egna spår.

**Järnvägsanläggning** innefattar spår med tillhörande anläggningar för tågdrift, stationshus, anläggningar för tåg bildning m.m.

## Godstrafikens anläggningar

**Bangård** är ett område med flera inbördes förbundna järnvägsspår. En bangård ska innehålla minst en växel och minst ett spår vid sidan av huvudspåret.

**Godsterminaler** definieras inom järnvägssektorn som ett funktionellt avgränsat spårområde med tillhörande terminalanläggningar, som har spåranslutning till det övergripande järnvägsnätet och som är avsett för lastning och lossning av gods och lastbärare eller för omlastning av gods mellan tåg och andra trafikslag.

I begreppet godsterminaler ingår följande anläggningar eller funktioner för hantering av gods:

- Kombiterminaler, som även kan betraktas som intermodala terminaler.
- Hamnar
- Lastnings- och lossningsterminaler, som innefattar terminaltyperna frilastterminaler och vagnslastterminaler.

**Hamnar** I detta fall avses hamnar av riksintresse med järnvägsanslutning. Dessa hamnar är viktiga intermodala noder som hanterar enhetsberett gods av varierande slag. Där hanteras bland annat containrar, semitrailers, pappersrullar, nya bilar och sågade trävaror.

**Kombiterminaler** kännetecknas av att de fungerar som noder där de olika transportslagen kan samverka vid lastning och lossning av gods och att de är öppna för flera trafikutövare.

**Lastnings- och lossningsterminaler** kännetecknas av att det till dessa terminaler finns spår- och väganslutningar samt att det inom området finns hårdgjorda ytor där gods kan lastas och lossas mellan tåg och vägfordon. Inom området kan också finnas möjlighet att till exempel förvara sågade trävaror under tak i avvaktan på vidare transporter.

**Linjeplats** är en plats längs en bana där man kan ställa upp ett tåg på ett separat spår.

**Rangerbangård** är ett spårområde där tågsätt delas och vagnar sätts samman till nya tågsätt. En rangerbangård ska bland annat innehålla utdragsspår, växelautomatik, vall och riktningsspår.

**Tågbildningsplats** är den övergripande benämningen för de platser där tåg sätts samman oavsett om det är gods- eller resandetåg. En tågbildningsplats kan bland annat användas för tågbildning, gruppbildning, finsortering, buffring (vagnuppställning), lokuppställning, lokbyte, anslutning till lastkaj, anslutning till kombiterminal, överlämning till hamn och färja samt för personalbyte.

**Växlingsbangård** är ett spårområde för tågbildning som består av tre eller fler spår samt utdragsspår. En växlingsbangård är mindre än en rangerbangård.

**Bilaga 2. Utpekade befintliga stråk och bandelar av riksintresse**

Övriga banor, som inte är utpekade som riksintressen, är i regel av allmänt intresse. För närmare upplysningar om banans funktion och planerade åtgärder hänvisas till informationen i Banverkets karttjänst Gisila ([www.banverket.se/riksintressen](http://www.banverket.se/riksintressen)) eller till de tabeller som kan hämtas från hemsidan.

<b>Stråk</b>	<b>Banans namn</b>	<b>Mellan orterna</b>	<b>Kommentarer</b>
1	Västra Stambanan	Stockholm - Göteborg	Hela banan är av riksintresse
2	Södra Stambanan	Järna - Arlöv(Malmö)	Hela banan är av riksintresse
3	Väst kustbanan	(Göteborg)-Almedal - Lund	Hela banan är av riksintresse
4	Kust till kustbanan	(Göteborg)-Almedal - Kalmar/ Karlskrona	Hela banan är av riksintresse
5	Ostkustbanan	Sundsvall - Uppsala (Ulriksdal)	Hela banan är av riksintresse
6	Dalabanan	Mora – Borlänge – Avesta/Krylbo - Uppsala	Hela banan är av riksintresse
7	Stambanan genom övre Norrland	Luleå - Boden - Långsele - Bräcke	Hela banan är av riksintresse
8	Norra Stambanan	Bräcke - Ånge- Storvik (Ockelbo) - Gävle	Hela banan är av riksintresse
9	Godsstråket genom Bergslagen	Storvik - Mjölby	Hela banan är av riksintresse
10	Bergsslagsbanan	Gävle - Storvik - Ställdalen - Frövi, Kil	Hela banan är av riksintresse
11	Norge/Vänernbanan med Nordlänken	Kil – Öxnared - Göteborg och Skälebol - Kornsjö	Hela banan är av riksintresse
12	Värmlandsbanan	Charlottenberg - Kil - Karlstad - Laxå	Hela banan är av riksintresse
13	Skånebanan	Helsingborg, Åstorp - Kristianstad	Banan är av riksintresse (ej delen Åstorp- Kattarp)
14	Jönköpingsbanan	Falköping - Jönköping - Nässjö	Hela banan är av riksintresse
15	Älvsborgsbanan	Uddevalla - Öxnared – Herrljunga - Borås	Hela banan är av riksintresse
16	Mälarbanan	Hovsta - Västerås - Sundbyberg	Hela banan är av riksintresse
17	Svealandsbanan	Valskog - Södertälje	Hela banan är av riksintresse
18	Sala-Eskilstuna-Oxelösund	Sala - Oxelösund	Hela banan är av riksintresse
19	Nynäsbanan	Älvsjö - Nynäshamn	Hela banan är av riksintresse
20	Mittbanan	Storlien - Sundsvall	Hela banan är av riksintresse
21	Malmbanan	Riksgränsen - Kiruna - Boden, inkl. banorna till Svappavaara och Koskullskulle	Banorna är av riksintresse, inklusive planerad ny bansträckning vid Kiruna och till Aitik



<b>Stråk</b>	<b>Banans namn</b>	<b>Mellan orterna</b>	<b>Kommentarer</b>
22		Stockholm Älvsjö - Ulriksdal/Sundbyberg	Hela banan är av riksintresse
23	Göteborg Almedal/G Kville/G Marieholm/G C/Partille	Göteborg C -Almedal	Banan är av riksintresse
	Göteborg Almedal/G Kville/G Marieholm/G C/Partille	Göteborg C - Göteborg Kville - Partille	Banan är av riksintresse
	Hamnbanan i Göteborg	Göteborg Kville - Skandiahamnen	Hela banan är av riksintresse
24	Arlöv, Malmö C, Lockarp, Lernacken	Arlöv - Malmö - Lernacken	Hela banan är av riksintresse
26	Godsstråket genom Skåne	Ängelholm - Kävlinge - Trelleborg	Hela banan är av riksintresse
27	Stockholm övrigt, Värtabanan	Tomtebodavägen - Värtahamnen	Hela banan är av riksintresse
28	Botniabanan	Nyland - Umeå	Ny bana, utbyggnad pågår. Hela banan är av riksintresse
29	Haparandabanan	Boden C - Haparanda	Hela banan är av riksintresse
30	Arlandabanan	Myrbacken - Arlanda flygplats - Skavstaby	Hela banan är av riksintresse
31	Ådalsbanan	Långsele - Härnösand - Sundsvall	Hela banan är av riksintresse
32	Rååbanan	Helsingborg - Teckomatorp - Eslöv	Hela banan är av riksintresse
33	Markarydsbanan	Eldsberga - Hässleholm	Hela banan är av riksintresse
41	(Morjärv )- Karlsborgsbruk	Morjärv - Karlsborgsbruk	Hela banan är av riksintresse
42		Nyfors – Munksund, inklusive stickspår till hamnen på Haraholmen	Hela banan av riksintresse
43		Umeå - Holmsund (Hamnen)	Hela banan av riksintresse
45	Skelleftebanan	Bastuträsk - Skellefteå Rönnskärsverken (hamnen)	Hela banan är av riksintresse
49		Kilafors – Söderhamn	Hela banan är av riksintresse
53	Västerdalsbanan	Malungsfors - Vansbro - Repbäcken	Utpekad bana av riksintresse på delen Repbäcken – Malung
55	Hargshamnsbanan	Örbyhus - Hallstavik	Hela banan är av riksintresse
56		Folkesta - Nybybruk	Hela banan är av riksintresse
59		Södertälje hamn – Södertälje C	Hela banan är av riksintresse
62		Kumla – Närkes Kvarntorp	Hela banan är av riksintresse
63	Bergslagspendeln	Ludvika – Fagersta - Kolbäck	Hela banan är av riksintresse

<b>Stråk</b>	<b>Banans namn</b>	<b>Mellan orterna</b>	<b>Kommentarer</b>
65	Stångådalsbanan	Linköping – Kalmar inklusive Berga – Oskarshamn och Blomstermåla – Mönsterås Bruk	Hela banan är av riksintresse
70	Frykdalsbanan	Kil – Torsby	Hela banan är av riksintresse
72	Lysekilsbanan	(Munkedal)- Smedberg - Lysekil	Hela banan är av riksintresse
73	Bohusbanan	Smedberg - Munkedal – Uddevalla-Göteborg	Hela banan är av riksintresse
77	Viskadalsbanan	Borås - Varberg	Hela banan är av riksintresse
80		Nässjö - Hultsfred	Hela banan är av riksintresse
83		Jönköping – Vaggeryd - Värnamo	Hela banan är av riksintresse
84		Halmstad (Furet)– Torup-Hyltebruk	Bandel som är av riksintresse
88	Blekinge kustbana	Kristianstad - Karlskrona	Hela banan är av riksintresse
89		Älmhult - Olofström	Hela banan är av riksintresse
90	Ystadbanan	Lockarp - Ystad - Simrishamn	Hela banan är av riksintresse
94	Simrishamnsbanan	Östervärn – Brågarp	Banan är av riksintresse mellan dessa orter
96		Karlstad - Skoghall	Bana av riksintresse till hamnen
	Roslagsbanan		Hela banan är av riksintresse
	Saltsjöbanan		Hela banan är av riksintresse
	Övriga banor	Banor( förbindelsespår) till hamnar av riksintresse och till SSAB i Oxelösund	Se redovisade hamnar av riksintresse på karta

### Bilaga 3. Att hämta digitalt material

Digitalt material hämtas på Banverkets hemsida, [www.banverket.se/riksintressen](http://www.banverket.se/riksintressen).

Där kan du hämta hem shape-filer med tillhörande databaser. Du kan också hämta hem PDF-filer med hela tabeller.

På hemsidan kommer du också åt Gisila, som är en karttjänst för att ta fram selekterad information om bandelar och anläggningar för tåg bildning.. Karttjänsten är uppbyggd av ett antal informationslager. För att tända eller släcka ett lager klickar du i boxen framför lagrets namn. Är det ett plustecken framför namnet är det flera lager som grupperats, till exempel för terminaler. Då kan du visa de ingående lagren genom att klicka på plustecknet.

Vill du förflytta dig genom att zooma i kartan kan du använda förstörings- respektive förminskningsglaset. Markera en av ikonerna och klicka eller dra i kartan.

Om du vill få information om ett visst objekt (bandel, ny bana eller anläggning för tåg bildning) gör du det i två eller tre steg:

1. Markera i-knappen och klicka därefter på önskat objekt i kartan. Då visas information från samtliga informationskällor som informationen kan hämtas från. Om du t.ex. klickar på en tåg bildningsanläggning som samtidigt ligger på en bandel visas rader med alla bandelar och en ruta längst ner med en tåg bildningsanläggning. Denna första information innehåller hänvisningar till formulär med detaljerad information.
2. Du väljer objekt och får då fram ett ifyllt formulär, där informationen har hämtats från de tabeller som bifogats ovan.
3. Angående information om planerade åtgärder per bandel, finns i flera fall hänvisningar till Banverkets hemsidor, som innehåller mer information.

#### Bilaga 4. Sammanställning av remissvar

##### *Allmänt.*

- Framhålls att det är viktigt med ett aktuellt och pedagogiskt utformat kunskaps- och planeringsunderlag. Det är av betydande värde för andra nämnda aktörer än kommunerna
- Det framgår inte generellt i länsstyrelsernas yttranden i vilken omfattning kommunerna beretts tillfälle att inkomma med synpunkter.
- Även om det är svårt att närmare precisera framtida anläggningar är det viktigt att tidigt i någon form peka ut sådana markreservat av riksintresse för järnvägar
- Sjöfartsverket lyfter fram betydelsen av att riksintresseanspråken med hamnanknytning, dvs. sjöfart/hamn, väg och järnväg ses som ett sammanhållet system för att stärka förutsättningarna för en god intermodalitet i hela transportkedjan.
- Det saknas banor, bl a Inlandsbanan, som bör finnas med på bakgrundskartorna, i tabeller och övrigt planeringsunderlag
- Befintliga järnvägsspår fungerar som reservat för spårbunden trafik, både för befintliga anläggningar och inte minst för framtida satsningar som underlättas av att en korridor redan finns

#### **Presentation och redovisning, allmänt**

- Presentationsformen är lättläst och pedagogisk

- Kartorna är tydliga men tabellerna är ostrukturerade och svårtillgängliga
- För bättre förståelse bör språkbruket för de olika varianterna av tågbildning bearbetas
- För tillgängligheten bör riksintresseinformationen redovisas i både digital och tryckt form.
- Det redovisade kartmaterialet och beskrivningen av de enskilda riksintresseobjekten måste göras mer detaljerade för att kunna användas t.ex. i samband med detaljplanering.
- Bansträckningarna bör redovisas minst fram till respektive hamn eller då det är fråga om genomgående internationell trafik ända fram till färjeklaffen på kajen.
- Bättre hänvisning önskas till Startsidan på BV hemsida
- Banverkets GIS-presentation på hemsidan bör vidareutvecklas med riksintresseinformationen.
- Det förväntas att de riktlinjer som finns i PilotGIS-standarden har tagits i beaktande.

#### **Kriterierna**

- Möjligheterna att föra in kriterier för säkerhetsavstånd till bandelar och terminaler bör diskuteras.
- Det bör tydligare framgå att samma kriterier gäller för såväl befintliga som planerade anläggningar
- Kriteriet ”av betydelse för regional utveckling och betydelse för omledning” bör delas i två kriterier

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tåg bildning	
Boverket	Lämnat synpunkter av principiellt intresse och från ett nationellt perspektiv.  Kommer att ta initiativ till diskussioner om hur Banverkets planeringsunderlag ska bli tillgängligt via Planeringsportalen.	Innan en geografisk precisering föreligger för framtida projekt kan förslaget endast betraktas som inledning till en diskussion.		Boverket förordar fortsatta överläggningar om vilken redovisning som kan vara lämplig. Anser att kriterierna är tydliga. Viktigt att skilja på områden för anläggningar och dess influensområde. Områden som redovisas som <i>område av riksintresse</i> för järnvägens räkning bör begränsas till järnvägssträckningen och dess expansionsområde, samt byggnader och anläggningar som har direkt samband med funktionen att bedriva tågtrafik. <b>Åtgärd: Begreppet influensområde tas in i riksintressebeskrivningen</b>
Luftfarts styrelsen	Påtarar att det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande.	Ny bana mellan Malmö och Sturups flygplats. <b>Åtgärd: Anspråk på ny förbindelse redovisas och pekas ut som riksintresse. Detta innebär ej ställningstagande från BV avseende banhållning eller turordning.</b>		
Vägverket	Inga erinringar mot redovisade förslag till riksintressen för banor, bandelar samt platser för spår områden och godsterminaler.  Avstämningar har gjorts mot Vägverkets regioner			Önskar en parameter som beskriver kapacitetsnivåer i utnyttjande av spår och terminaler skall redovisas.  <b>Åtgärd: Ingen. På sikt ev. möjligt att redovisa kapacitetsöverskott.</b>
Sjöfartsverket	Riksintresseanspråken med hamnanknytning, dvs. sjöfart/ hamn, väg och järnväg måste ses som ett sammanhållet system för att stärka förutsättningarna för en god intermodalitet i hela transportkedjan.  Samråd har ägt rum med Sveriges Hamnar, som i sin tur remitterat materialet till respektive berörd hamn.  Sjöfartsverket ser fram emot att i dialog vidareutveckla riksintressena för kommunikationer, inklusive en enhetlig GIS-redovisning.			Tydligare och mer lättlästa tabeller föreslås. <b>Åtgärd: Tabellerna ses över</b> Den hamnanknutna informationen är i vissa fall inte helt uppdaterad. Varit bra om aktuella uppgifter inhämtats från respektive berörd hamn. <b>Åtgärd: Översyn görs</b> Frågan om en eventuell klassning som rikskombiterminal borde inte kommenteras. <b>Åtgärd: Kommentarer tas bort</b> Önskar redovisning av bansträckningarna fram till respektive hamn eller fram till färjeklaffen på kajen. <b>Åtgärd: Kartmaterialet har fn inte tillräcklig detaljeringsgrad. Hänvisning kan däremot göras till mer detaljerat material och geometrier redovisas där det är möjligt.</b>

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Riks trafiken		Anser att även sträckorna Nässjö-Vaggeryd och Värnamo-Landeryd Ska utgöra riksintresse <i>Åtgärd: Sträckorna pekas inte ut som riksintressen. Pågående utredning om lågtrafikerade banor avvaktas.</i>		
SKL	Avstår från att lämna synpunkter			
Stockholms lst (AB-län)		Påtar att Roslagsbanan och Saltsjöbanan ingår i kollektivtrafiknätet  <i>Åtgärd: Pekar ut eftersom banorna är av särskild betydelse för den regionala utvecklingen</i>  Järnvägen till Hallstavik/Hallsta pappersbruk bedömas vara av riksintresse. <i>Åtgärd: Pekar ut som möjlig bana för omledning av trafik till befintlig hamn som kan få framtida betydelse i transportsystemet, pga nuvarande osäkerheter om hamnstrukturer i Stockholmsområdet</i>	Bristaanläggningen, vilken vidareförmedlar flygbränsle till Arlanda.,. <i>Åtgärd: Brista pekas ut som område för tågbildning och redovisas med ortsnamn på karta 3.</i>	Viktigt med tydliga beskrivningar av järnvägens olika funktioner.  Bra att rapporten innehåller tydliga definitioner av olika begrepp som rör järnvägstrafiken så att det blir entydigt vad som avses.  Utgå från de övergripande gemensamma kriterierna som Boverket och trafikverken kommit överens om.  Strukturera tydligare på vad som är <b>beskrivning</b> av olika typer av ”järnvägsfunktioner” och vad som är <b>kriterier</b> .  Förslag lämnas på såväl uppdelning av befintliga kriterier som förslag på nya. <i>Åtgärd: Berört avsnitt förtydligas och kriterierna ändras</i>  Det är angeläget att värdebeskrivningarna renodlas och utvecklas innehållsligt. De har nu mer karaktär av kommentar.  Viktigt att nya planerade banor får tydliga värdebeskrivningar. <i>Åtgärd: Värdebeskrivningarna kommer att ses över både inför beslut och i fortsatt arbete</i>



Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Uppsala- lst (C- län)	<p>Tillstyrker i väsentliga delar Banverkets förslag till riksintressen.</p> <p>Banverket bör i ett fortsatt projektarbete ta fram ett mer detaljerat underlagsmaterial som preciserar järnvägens intressen i den fysiska planeringen.</p> <p>Länets kommuner har beretts tillfälle inkomma med synpunkter. Enköpings och Östhammars kommuner har lämnat synpunkter till länsstyrelsen. Uppsala och handelskammaren har lämnat egna yttranden</p> <p>Materialiet har betydande värde för andra aktörer än kommunerna.</p>	<p>Hargshamnsbanan, delen Tobo-Hallstavik, bör kvarstå som riksintresse.</p> <p><i>Åtgärd: Pekas ut, se kommentarer AB-län.</i></p> <p>Ny bana mellan Enköping och Uppsala.</p> <p><i>Åtgärd. Ingen – underlag för att peka ut Enköpingsbanan saknas för närvarande.</i></p>		<p>Det redovisade kartmaterialet och beskrivningen av de enskilda riksintresseobjekten måste göras mer detaljerade för att kunna användas t.ex. i samband med detaljplanering.</p> <p><i>Åtgärd: Ingen, beskrivningarna hänvisar till mer detaljerat material eller till allmänt kartverk.</i></p> <p>Viktigt att materialet blir pedagogiskt, åskådligt och lättläst.</p> <p><i>Åtgärd: Tabellerna ses över</i></p>
Sörmlands lst (D-län)	Tillstyrker Banverkets förslag till riksintressen.	<p>Påtarar översynen av riksintresset Oxelösunds hamn med tillhörande bandelar. Bandelen till SSAB föreslås utpekad.</p> <p><i>Åtgärd: Pekas ut.</i></p> <p><i>Värdebeskrivningen kompletteras med förtydliganden.</i></p>		
Östergötlands lst (E-län)	Ser positivt på en bredare översyn av riksintressena. Instämmer i de allmänna principerna för utpekandet.	<p>Riksintresse även för avsnittet Mjölby – Tranås.</p> <p><i>Åtgärd. Bandelen är sen tidigare utpekad.</i></p>		<p>Påpekar behov av störningszoner.</p> <p><i>Åtgärd: Ingen, se även Boverkets yttrande. Påverkan på influensområde kommer att utredas i kommande delprojekt.</i></p>
Jönköpings lst (F-län)	Samråd har skett med Regionförbundet i Jönköpings län. Sträckan Halmstad-Nässjö-Oskarshamn bör ses som en framtida viktig tvärförbindelse mellan väst- och östkusten.	<p>Hela sträckan Nässjö – Halmstad skall redovisas som riksintresse.</p> <p><i>Åtgärd: Sträckorna pekas inte ut som riksintressen. Pågående utredning om lågtrafikerade banor avvaktas.</i></p>		<p>Banverket bör anlägga ett stråktänkande då banor av riksintresse pekas ut.</p>

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Kronobergs lst (G-län)	Synpunkter har inhämtats från länets kommuner.	<p>Markanspråk för planerad Sydostlänk, delen Älmhult-Olofström-Karlshamn med anslutning till Blekinge kustbana.</p> <p><b>Åtgärd: Sträckan pekas inte ut för närvarande. Alternativa godsstråk mot Östersjöstaterna ska studeras.</b></p>		<p>Möjligheterna att föra in kriterier för säkerhetsavstånd till bandelar och terminaler bör diskuteras.</p> <p><b>Åtgärd: Ingen, se även Boverkets yttrande. Påverkan på influensområde kommer att utredas i kommande delprojekt</b></p> <p>Södra Stambanans interregionala och regionala betydelse bör uppmärksammas. <i>finns redan</i></p> <p>Kust till Kustbanans kommande betydelse för internationella godstransporter bör övervägas</p> <p>Markarydsbanans interregionala betydelse för persontransporter poängteras. <i>ovisad för detta.</i></p> <p>Alvesta terminal bör även ges beteckningen för kombiterminal. s .</p> <p>Älmhults terminal bör kompletteras med kriterierna för E3 och E4. s .</p>
Kalmar lst (H-län)	Förslaget är i huvudsak bra, lättläst, med tydliga kriterier och innehåller ett bra och tydligt kartmaterial.	<p>Tjustbanan, mellan Västervik och Linköping. Uppfyller kriterierna 3 och 4 samt devis även 2.</p> <p><b>Åtgärd: Sträckan pekas inte ut som riksintresse. Banan är dock av allmänt intresse.</b></p>	Kalmar hamn vill ha hamnen redovisad trots att den inte är utpekad som riksintresse av Sjöfartsverket. <b>Åtgärd: Ingen.</b>	Förslaget är lättläst, med tydliga kriterier och innehåller ett bra och tydligt kartmaterial.

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Blekinge län	<p>Länets kommuner och Region Blekinge har beretts tillfälle att lämna synpunkter.</p> <p>Påtalar att hamnarnas och sjöfartens roll i infrastrukturen tydliggörs.</p>	<p>Banan (industrispåret) mellan Blekinge Kustbana och Södra Cell AB <b>Åtgärd: Ingen, då Södra Cells område ej är utpekade som riksintresse.</b></p> <p>Förbindelsespåren till hamnarna i Karlskrona och Karlshamn. <b>Åtgärd: Spåren är redan utpekade vilket framgår av värdebeskrivningen.</b></p> <p>Sydostlänken, ny bana mellan Olofström och Blekinge kustbana. <b>Åtgärd: Sträckan pekas inte ut för närvarande. Alternativa godsstråk mot Östersjöstaterna ska studeras.</b></p>		<p>Blekinge kustbana bör kompletteras med trafikering av Godstrafik.</p> <p><b>Åtgärd: Tabellen kompletteras.</b></p>
Skåne lst (M-län)	<p>Påpekar att i gällande Framtidsplan ingår relativt omfattande åtgärder i befintligt järnvägsnät avseende Trelleborgsbanan, Skånebanan, Söderåsbanan och Lommabanan.</p>	<p>Åhusbanan bör övervägas. Pga stor betydelse för den regionala utvecklingen. <b>Åtgärd: Ingen, då industriområdet i Åhus ej är riksintresse.</b></p> <p>Marieholmsbanan, delen Teckomatorp-Eslöv. Värdefull från flexibilitets- och sårbarhetssynpunkt. <b>Åtgärd: Pekas ut.</b></p> <p>Åstorp-Kattarp, viktig för omledning av trafik. <b>Åtgärd: Pekas inte ut.</b></p> <p>Ny bana till Sturups flygplats med koppling till Ystadsbanan bör pekas ut. <b>Åtgärd: Pekas ut (se kommentarer till luftfartsstyrelse).</b></p> <p>Yttre godsbanor förbi Lund respektive . Malmö. <b>Åtgärd: Pekas inte ut särskilt eftersom de indirekt är utpekade som alternativa kapacitetsförstärkande åtgärder på Södra stambanan.</b></p> <p>Europabanan, bör redovisas på något sätt: <b>Åtgärd: Pekas inte ut eftersom banan ej bedöms kunna påbörjas före år 2030</b></p> <p>Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör. Av stor betydelse att den redovisas <b>Åtgärd: Pekas inte ut eftersom banan ej bedöms kunna påbörjas före år 2030.</b></p>		<p>Presentationsformen är lättläst och pedagogisk.</p> <p>I rapporten måste löpande text och rubriksättning överensstämma. <b>Åtgärd. Texten ses över</b></p> <p>Det bör tydligare framgå att samma kriterier gäller för såväl befintliga som planerade anläggningar. <b>Åtgärd. Texten ses över</b></p> <p>Det är värdefullt med kriteriet ”betydelse för den regionala utvecklingen”.</p>

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
Hallands Ist (N-län)	<p>Anser att befintliga järnvägar skall bevaras för att senare kunna utvecklas för framtida behov och bör därför vara av riksintresse.</p> <p>Fel att dela upp naturliga stråk som delar som är av riksintresse och i delar som inte är av riksintresse.</p> <p>Ett antal miljö kvalitetsmål redovisas som förutsätter transporter på järnväg.</p>	<p>Hela järnvägen mellan Halmstad och Nässjö. <b>Åtgärd: Hela Banan Halmstad - Nässjö pekas inte ut (se tidigare kommentarer).</b></p>	<p>Halmstad och Varberg bör även klassas som riksintresse för kombiterminal <b>Åtgärd: Kompletteras med symbol för kombiterminal</b></p>	<p>Strukturen i bilagan över banor bör göras mer lättillgänglig. <b>Åtgärd: Tabellen ses över</b></p> <p><b>Synpunkter på angivna kriterier på terminalorterna Halmstad och Varberg.</b> <b>Åtgärd: Beskrivningen kompletteras med information om att utredning pågår om lokalisering av kombiterminal.</b></p>
Västra Göta-lands Ist (O-län)	<p>Tillstyrker förslagets innehåll och lämnar några kompletterande synpunkter.</p> <p>Befintliga järnvägsspår fungerar som reservat för spårbunden trafik, både för befintliga anläggningar och inte minst för framtida satsningar som underlättas av att en korridor redan finns.</p>	<p>Anser att Norra Bohusbanan ska pekas ut . <b>Åtgärd: Pekas inte ut. Utredningen om lågtrafikerade banor avvaktas.</b></p>		<p>Det är viktigt att respektive riksintresse åtföljs av tydliga och aktuella värdebeskrivningar, som anger på vilket sätt som banan har ett särskilt regionalt eller nationellt skyddsvärde.</p>
Värmlands Ist (R-Län)	<p>Även om det är svårt att närmare precisera framtida anläggningar är det viktigt att tidigt i någon form peka ut sådana markreservat av riksintresse för järnvägar.</p>	<p>Nobelbanan, markanspråk för nytt spår mellan Örebro och Kristinehamn. <b>Åtgärd: Ingen. Bedöms ej påbörjas före 2030.</b></p> <p>Hasselforssvängen, en förbättrad anslutning av Värmlandsbanan till Västra stambanan. <b>Åtgärd: Ingen Bedöms ej påbörjas före 2030.</b></p> <p>Vålbergsrakan mellan Karlstad och Vålberg. Markanspråk. <b>Åtgärd: Ingen Bedöms ej påbörjas före 2030.</b></p> <p>Fryksdalsbanan, delen Kil –Torsby. Av stor regional betydelse <b>Åtgärd: Pekas ut eftersom banan bedöms ha särskild betydelse för den regionala utvecklingen</b></p> <p>Inlandsbanan, delen Nykroppa – Kristinehamn, såsom viktig länk mellan Bergslagsbanan och Värmlandsbanan. <b>Åtgärd: Pekas inte ut</b></p>		<p>Kartorna är tydliga men tabellerna är ostrukturerade och svårtillgängliga.</p> <p>Bättre hänvisning på startsidan till underlagsmaterial för den fysiska planeringen behövs på BV hemsida.</p>

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Örebro lst T-län)	Samråd har skett med länets kommuner, Länstrafiken och Regionförbundet i Örebro län.	<p>Nobelbanan, markanspråk för nytt spår mellan Örebro och Kristinehamn, via Örebro flygplats och Karlskoga. <b>Åtgärd: Pekas inte ut.</b></p> <p>Nytt spår, för i huvudsak gods, väster om Örebro stad. <b>Åtgärd: Pekas inte ut.</b></p> <p>Nytt industrispår från den planerade Törsjöterminalen till Godsstråket genom Bergslagen. <b>Åtgärd: Pekas ut.</b></p> <p>För delar av Godsstråket genom Bergslagen, från Hallsberg och söderut, bör tydliggöras att nya banor planeras. <b>Åtgärd: Ingen Banan är redovisad som riksintresse ,med planerade åtgärder i tabell. Koppling till länk finns.</b></p>	<p>Törsjöterminalen, ny kombiterminal söder om Örebro, som skall ersätta terminalen vid Svampen i Örebro <b>Åtgärd: Pekas ut</b></p>	<p>För att tabellerna ska bli tydliga och mer lättlästa bör banorna hållas samman och redovisas i geografisk ordningsföljd. <b>Åtgärd: Tabellerna ska ses över</b></p> <p>Språkbruket för de olika varianterna av tågbildning kan vara svåra att skilja på. <b>Åtgärd: Tydligare definitioner görs i beskrivningen</b></p> <p>GIS-presentationen på hemsidan bör utvecklas.</p> <p>Förväntas att PilotGIS-standarden beaktats.</p>
Västman lands lst (U-län)	<p>Befintligt järnvägsnät i länet med person- och godstrafik bör i enlighet med redovisat förslag ha fortsatt status som riksintresse.</p> <p>Behov av mark för att tillgodose järnvägens riksintresse stråkvis även inom angränsande län.</p>	<p>Stockholm, Mälartunneln Mäljarbanan.</p> <p>Tomtebodan - Kallhäll - Kallhäll - Bålsta, befarad kapacitetsbrist.</p> <p>Västerås - Kolbäck - Sala - Västerås - Kvikksund), behov av nytt spår.</p> <p>Kolbäck - Örebro.</p> <p>Svealandsbanan Södertälje - Valskog Dalabanen, Bergslagspendeln.</p> <p>Godsstråket genom Bergslagen.</p> <p><b>Åtgärder: Inga. Länkar finns till projekten för samtliga ovanstående banor: Värdebeskrivningen kompletteras, banorna är redan utpekade och underlag för att identifiera kommande markbehov saknas.</b></p>	<p>Järnvägsspåren inom de aktuella hamnar såväl Västerås som Köping.</p> <p>Riksintresset i Västerås bör även omfatta spår och spårväxlar för koppling mellan Mäljarbanan och berörda terminalområden i hamnen mm</p> <p>För Köpings del bör spår och spårväxel till Mäljarbanan ingå.</p>	<p>Det är angeläget att riksintresse sjöfart och järnväg samspelar så att terminalverksamhet i anslutning till dessa hamnområden kan fungera på ett optimalt sätt.</p>

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Dalarnas lst (W-län)		Västerdalsbanan. Såväl befintlig sträckning Borlänge-Malung som en framtida sträckning Malung - Sälen skall ingå. <b>Åtgärd: Befintlig bana pekas ut till Malung, då banan är viktig för godstrafiken. Pekas inte ut vad gäller ny bana. Alternativt vägval till Sälen finns via Mora.</b>		Viktigt att beskrivningen av riksintresset, som finns direkt tillgängligt i ett digitalt underlagsmaterial, är uttömmande och anpassat till de myndigheter som använder underlaget till grund för sina beslut. Värdebeskrivningarna behöver utvecklas för bättre förståelse av järnvägsintresset. Förslag till frågor som behöver tas upp och hur man kan gå tillväga redovisas. <b>Åtgärd. Värdebeskrivningarna kommer att ses över både inför i beslut och i kommande projekt.</b>  Det kan finnas behov av att följa upp beskrivningen av ett riksintresse, som legat till grund för ett planbeslut flera år tillbaka i tiden.
Gävleborgs lst (X-län)		Nytt dubbelspår till Gävle hamn <b>Åtgärd: Ingen. Spårförbindelsen till hamnen är utpekad som riksintresse,, Underlag saknas för redovisning av dubbelspår.</b>  Det ännu inte byggda triangelspåret till Gävle hamn. <b>Åtgärd: Värdebeskrivningen kompletteras.</b>		Värdebeskrivningen för Gävle hamn stämmer inte med de förhållanden som råder.  <b>Åtgärd: Värdebeskrivningen ses över</b>
Väster-norr-lands lst (Y-län)	Beskrivningen av lagstiftningen och riksintressenas roll samt kriterier för urval mm är bra. Den ger bra bild av riksintressenas roll i planeringssystemet.	Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand <b>Åtgärd: Banan är utpekad. Planerade åtgärder redovisas med särskild markering</b>  Ostkustbanan mellan Hudiksvall och Sundsvall . <b>Åtgärd: Banan är utpekad. Kompletteras med särskild markering för planerade banåtgärder.</b>  Mittbanan mellan Ånge och Sundsvall. <b>Åtgärd: Värdebeskrivningen kompletteras.</b>  Triangelspåret vid Maland i Sundsvall. <b>Åtgärd: pekas inte ut. Pågående utredningar avvaktas.</b>		Kartmaterialet för "befintligt järnvägsnät.." kan göras tydligare så att det klart framgår att alla fyra kategorierna utgör riksintresse.  Tabell ".. platser för tågbildning" kan med fördel kompletteras med klasser för Säkerhet och skydd samt Miljö. Svårt att förstå vissa klassningar ex att Mittbanan får kryss för rekreation på vissa delar men inte andra. <b>Åtgärd: Kompletteras i erforderlig omfattning</b>  Ostkustbanan bör kryssas för i Industri-kolumnen, B4, <b>Åtgärd: Ingen, eftersom området f.n. ej är redovisat som riskintresse för industri.</b>  Ostkustbanan till Gävle kryssas för B2, dvs anslutning till flygplats <b>Åtgärd: Ingen. Endast bandelen från Uppsala klassificeras som anslutning till flygplats.</b>

Remissinstans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Jämtlands lst	Yttrande saknas 2006-11-14			
Västerbottens lst AC-län)	<p>Länsstyrelsen har ingen avvikande mening vad gäller principerna för och urvalet av järnvägar av riksintresse.</p> <p>Vilka anläggningar som faller över nivån för att bli riksintresse utifrån kriterier är enligt länsstyrelsens mening ibland svårbedömt.</p>			<p>Ett antal rättelser och kommentarer till beskrivningarna i tabellerna föreslås. <b>Åtgärd: <i>Värdebeskrivningarna ses över</i></b></p> <p>Inlandsbanan bör finnas med på bakgrundskartorna, i tabeller och övrigt planeringsunderlag. <b>Åtgärd: <i>Inlandsbanan redovisas i tabellen som järnväg av allmänt intresse och redovisas på kartan.</i></b></p> <p>En digital redovisning är bra. Materialet ska dock även lätt kunna vidarebefordras t ex till kommuner som papperskopior.</p> <p>På kartan över befintligt respektive planerat järnvägsnät bör ortnamnen Holmsund och Vännäs finnas med. <b>Åtgärd: <i>Ortsnamnen läggs in.</i></b></p> <p><b>Planerad växlingsbangård i Husum läggs in.</b></p> <p>För befintliga och planerade anläggningar för tågbildning redovisas förslag till textkompletteringar (se vidare om detta i remisskrivelsen). <b>Åtgärd: <i>Värdebeskrivningarna ses över.</i></b></p>

Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Norrbotens lst (BD-län)	<p>Kommunerna har getts möjlighet att kommentera länsstyrelsen yttrande i efterhand.</p> <p>Ett kompletterande yttrande, daterat 2006-10-26, har lämnats efter remisstidens utgång med bifogade yttranden från Piteå och Kiruna kommuner.</p>	<p>Ny kustnära järnväg mellan Luleå och Kalix. <b>Åtgärd: Pekas inte ut. Byggstart ej trolig före 2030</b></p> <p>Bandelen mellan Piteå rangerbangård och Haraholmen. <b>Åtgärd: Pekas ut eftersom hamnen är av riksintresse</b></p>		<p>Beskrivningarna av bandelarnas funktion och trafikering har stora brister. <b>Åtgärd: Värdebeskrivningarna ses över vilket även inbegriper de synpunkter som lämnats nedan</b></p> <p>Hela Malmbanan samt bandelen Boden –Morjärv bör markeras med grön färg. (Morjärv) – Kalix Karlsborgsbruk, klassas A1. <b>Haparandabanan, delen Kalix-Haparanda har fått tillåtighet. Åtgärd: Hänvisa till hemsida</b></p> <p>Boden-Gällivare-Kiruna bör även markeras med B5. Malmbanan bör klassas som en E4. Gällivare- Koskullskulle, B5 föreslås utgå. <b>Åtgärd: Redovisas som banor med godstrafik</b></p> <p>Nya Haparandabanan bör även betecknas med D,F och I. <b>Åtgärd: Kompletteras med kriterierna D och E.</b></p> <p>Alla platser för tågbildning bör ha en beskrivning i matrisen. Förslag till textkompletteringar till Boden C, Gammelstad, Haparanda och Luleå hamn.</p>
Helsingborgs hamn	Stödjer BV:s förslag till riksintressen vad gäller befintligt och planerat järnvägsnät och terminaler.			
Karlskrona kommun / Hamn	Utpökade riksintressen ligger helt i linje med Karlskrona kommuns ambitioner.			<p>Bör framgå att hamnen har koppling även till Blekinge kustbana.</p> <p>Bör övervägas om inte Karlskrona C och Verkö skall beskrivas som en enhet. <b>Åtgärd: Framförda synpunkter tillgodoses i värdebeskrivningen</b></p>
Kalmar hamn	Anser att hamnen står i tur för att pekas ut som riksintresse. Paradoxalt att hamnen inte nämns.		Kalmar hamn vill ha hamnen redovisad trots att den inte är redovisad som ett riksintresse av Sjöfartsverket. <b>Ingen åtgärd</b>	Redovisar kriterier som anses vara uppfyllda ( B1, E2). Se närmare i remissvaret.





Remiss instans	Allmänt	Förslag på ändrade och nya riksintressen		Synpunkter på värdebeskrivning, kriterier eller redovisning
		banor	tågbildning	
Uddevalla hamn				Uddevalla hamn skall ha ”grön fyrkant”, symbolen för rangerbangård <b>Åtgärd: Tabell och karta kompletteras</b> Komplettering av kriterier för Älvsborgbanan, delen Uddevalla-Öxnered <b>Åtgärd: Ingen</b>
Stockholms hamnar				Redovisar några förtydliganden i textinnehållet rörande bl.a Norvik. <b>Åtgärd: Framförda synpunkter tillgodoses i värdebeskrivningen</b>
Varbergs hamn				Varbergs hamn har synpunkter på redovisade kriterier för terminalplats Varberg och Viskadalsbanan (se remissyttrandet) <b>Åtgärd: Terminalplats Varberg redovisas med symbol för kombiterminal.</b>
Piteå hamn		Banan mellan rangerbangården i Piteå och hamnen i Haraholmen. <b>Åtgärd: Banan pekas ut</b>		
Sveriges Hamnar	Informerar om pågående avgränsningar av riksintresset för hamnarna i Västerås och Köping.			Förslag till textkorrigeringar redovisas för hamnarna i Värtan och Västerås. För terminalen i Västerås. <b>Åtgärd: Framförda synpunkter tillgodoses i värdebeskrivningen</b>
Västerviks Logistik & Industri AB		Tjustbanan har regional, interregional och nationell betydelse. <b>Åtgärd: Banan pekas inte ut, men är av allmänt intresse.</b>		
Handelskammaren i Uppsala län	I projektet saknas företrädare för industrin och en bredare representation från kunderna på näringslivssidan.	Hargshamnsbanan  Ny Enköpingsbana mellan Uppsala och Enköping. <b>Åtgärd: Se kommentarer under länsstyrelsens yttrande</b>		
Baltic-Link Association				Kust till Kustbanans funktion även av internationell betydelse. Ifrågasätter särredovisningen av Karlskrona och Verkö hamn. Alvesta bör redovisas även som planerad kombiterminal <b>Åtgärd: Framförda synpunkter tillgodoses i möjligaste mån i värdebeskrivningenl.</b>
Uppsala kommun		Utpekandet av ny Enköpingsbana bör avvakta en förstudie/järnvägsutredning. <b>Åtgärd: Synpunkten beaktas</b>		


# Befintligt järnvägsnät av riksintresse

Banans funktion är:

 av internationell betydelse (TEN-T)

 av nationell, interregional, särskild regional betydelse eller av särskild betydelse för den regionala utvecklingen

 en förbindelse mellan bana av riksintresse och utpekad nod av riksintresse


 av betydelse för omledning av trafiken




Järnvägens riksintressen.

Kartan är upprättad av Banverket  
Avd. Järnväg och Samhälle  
Dec 2006

# Markanspråk för planerade anläggningar av riksintresse

 Befintlig bana där beslut finns om planerade åtgärder med markanspråk

 Planerade nya banor



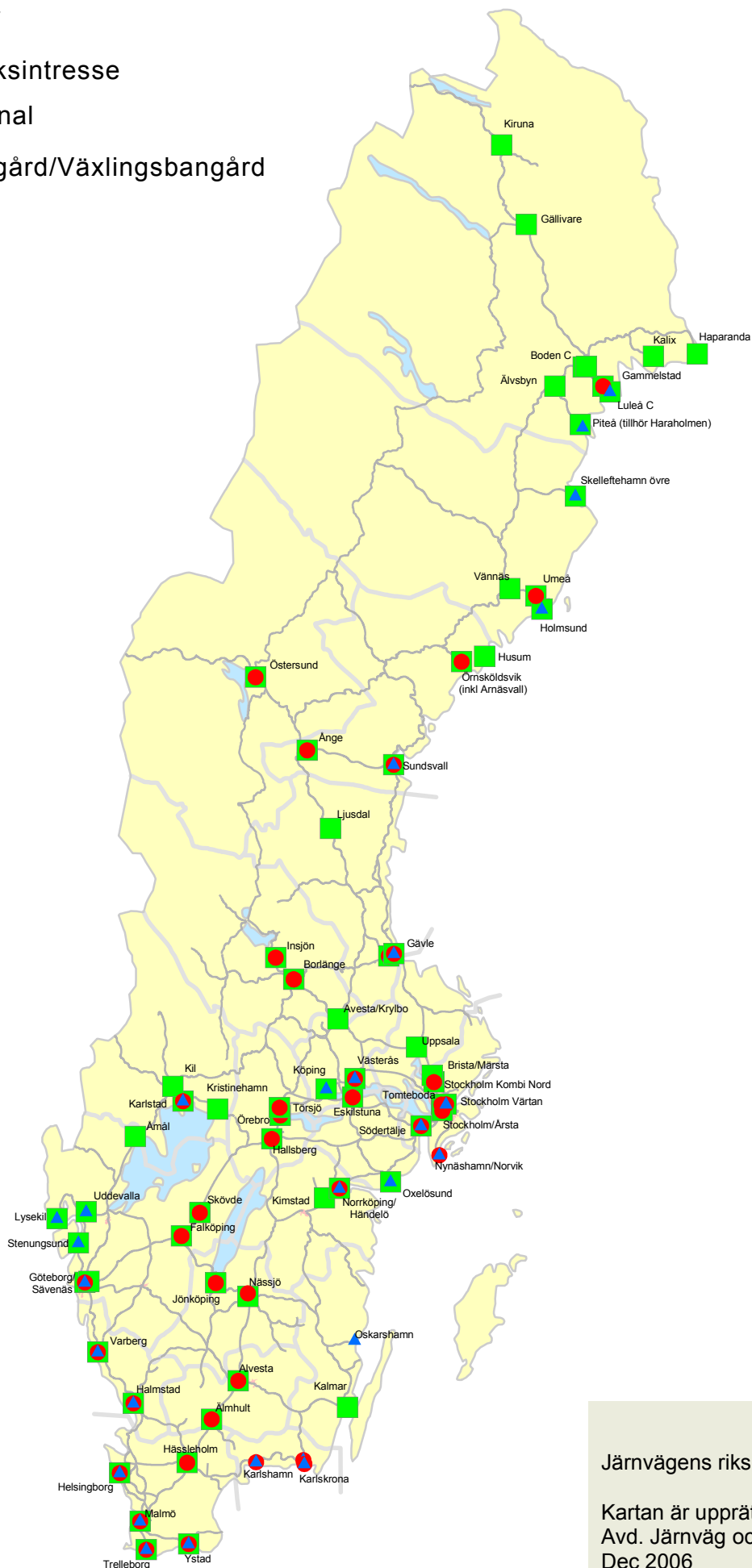
Järnvägens riksintressen.

Kartan är upprättad av Banverket  
Avd. Järnväg och Samhälle  
Dec 2006

# Befintliga och planerade anläggningar för tåg bildning

## Terminaltyper

- ▲ Hamn av riksintresse
- Kombiterminal
- Rangerbangård/Växlingsbangård



Järnvägens riksintressen.

Kartan är upprättad av Banverket  
Avd. Järnväg och Samhälle  
Dec 2006