

RAPPORT
**Trafikverkets översyn av
riksintressen**

Besvarande av regeringsuppdrag att se över kriterierna för och anspråken på områden av riksintresse



Trafikverket

781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rapport Trafikverkets översyn av riksintressen Slutrapport

Författare: Niklas Nilsson, Lina Sandberg, Kerstin Sondén & Anton Udd

Dokumentdatum: 2021-08-18

Ärendenummer: TRV 2020/10772

Konfidentialitetsnivå 1

Version: 1.0

Kontaktperson: Niklas Nilsson, niklas.nilsson@trafikverket.se

Foto förstasida: Stellan Stephenson

Innehåll

Förord.	4
1 Översyn av riksintresseanspråk.....	5
2 Trafikverkets arbete med riksintressen	6
3 Förändring av riksintresseanspråk.....	7
3.1. Förändring av antal riksintresseanspråk	7
3.1.1. Befintliga anläggningar	7
3.1.2. Planerade anläggningar.....	7
3.1.3. Framtida anläggningar	7
3.2. Förändring i areell utbredning av riksintresseanspråk....	8
3.2.1. Befintliga anläggningar	8
3.2.2. Planerade anläggningar.....	8
3.2.3. Framtida anläggningar	8
4 Konsekvensanalys.....	8

Förord

Trafikverket vill lyfta fram att riksintressesystemet utgör ett viktigt verktyg för att upprätthålla ett robust transportsystem för medborgare i hela landet. Härigenom bidrar riksintressena till att skapa förutsättningar för en god samhällsutveckling och samhällsplanering i hela Sverige.

Riksintressesystemets övergripande funktion ställer krav på en nationell och myndighetsgemensam likartad hantering av riksintresseanspråken. Samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till att olika sektors riksintressen har olika typer av värden som behöver beaktas vid planering av verksamhet inom eller i närheten av riksintresseområdena. Trafikverket ser gärna ett ökat samarbete kring riksintressen mellan berörda myndigheter för att mer kontinuerligt kunna dela med sig av sina erfarenheter av att förvalta och utveckla arbetet med riksintressen.

För transportsektorn handlar värdet av riksintressesystemet främst om att upprätthålla viktiga strukturer genom att möjliggöra utbyggnad och nyttjande av nationellt viktiga anläggningar för väg, järnväg, luft- och sjöfart.

Trafikverket arbetar aktivt med riksintresseanspråk för alla fyra transportslagen och ser kontinuerligt över behov av utveckling av dessa. Bland annat arbetar myndigheten med att ta fram preciseringar för viktiga riksintresseanspråk.

Inom ramen för regeringsuppdraget har vi också arbetat med att utveckla funktionsbeskrivningarna för olika typer av anläggningar. Både genom preciseringar och tydligare funktionsbeskrivningar hoppas Trafikverket att öka förståelsen för anläggningarnas värden och för att underlätta för kommuner och Länsstyrelser i deras hantering av riksintressena i samhällsplaneringen.

Trafikverket bedömer att verket med denna leverans har fullföljt slutrapporteringen i regeringsuppdraget och ser fram mot att senare fatta beslut om nytt anspråk för trafikslagets anläggningar.

1 Översyn av riksintresseanspråk

Under inledningen av 2020 erhöll Trafikverket, tillsammans med fyra andra myndigheter och Boverket, ett uppdrag om att se över och precisera kriterierna för vilka områden som ska anses vara av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken samt att utvärdera om de nuvarande anspråken på områden av riksintresse motsvarar de kriterier som tas fram och ta ställning till om dessa anspråk behöver ändras.

I november 2020 genomfördes en gemensam delrapportering ledd av Boverket. Till denna delrapportering hade Trafikverket sett över och beslutat om uppdaterade kriterier för riksintresseanspråk inom transportsektorn¹.

Trafikverket bedömde att de grundläggande kriterier som togs fram av trafikverken tillsammans med Boverket 1999 i princip bör fortsätta gälla. Omarbetning och precisering samt förtydligande av Trafikverkets kriterier har dock skett, i enlighet med Boverkets vägledning för riksintressemyndigheter. Det innebär bland annat att vi utgått från Boverkets generella kriterier för riksintresse, samt att kriterierna satts i sitt sammanhang i en så kallad sektorsbeskrivning. I delrapportens kapitel 13.5 framgår hur Trafikverket gjorde översynen och preciserade kriterierna. Således genomförde Trafikverket den första delen av regeringsuppdraget till delrapporteringen.

Efter delrapporteringen har Trafikverket börjat se över de gällande riksintresseanspråken, för att de bättre ska motsvara de nya kriterierna. Förslag till reviderade riksintresseanspråk har tagits fram i bred förankring inom Trafikverket och samråd har skett i enlighet med Boverkets vägledning för riksintressemyndigheterna². Materialet har remitterats under perioden 1 februari till 23 april 2021. Mottagarna av remissen var länsstyrelserna, Boverket, riksintressemyndigheterna samt Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och LFV. Länsstyrelserna valde i flera fall att remittera vidare Trafikverkets material till kommuner och andra aktuella aktörer i länet.

Under remissen inkom synpunkter om kriterier för utpekande som varit svåra att beakta då de redan var samradda och beslutade i tidigare skede. Vissa synpunkter tyder också på att man ifrågasätter själva syftet med utpekande av anläggningar av riksintresse, vilket Trafikverket inte bedömer ryms inom ramen för remissen eller för detta regeringsuppdrag.

Som en kontrast har Trafikverket också mottagit synpunkter som betonar vikten av utpekande av riksintresseanspråk för trafikslagets anläggningar och många svarande, inte minst kommuner, vill att riksintresseanspråk för enskilda anläggningar kvarstår. Detta kan delvis ha sin grund i en felaktig sammankoppling av riksintresseanspråk med finansiering av utbyggnad och underhåll av anläggningarna, men det tyder samtidigt på att man ser det som viktigt med ett väl fungerande transportsystem.

Trafikverkets ambition har varit att balansera behovet av riksintresseanspråk för transportinfrastrukturen med regeringsuppdragets mål att minska riksintresseanspråken i så väl yta som antal anläggningar.

¹ [Trafikverkets sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse](#)

² [Boverket - Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksintressen i 3 kap. miljöbalken](#)

Trafikverket har för avsikt att bearbeta materialet efter en genomgång av inkomna remissynpunkter för att därefter fatta beslut om uppdaterade riksintresseanspråk.

Således har Trafikverket både genomfört den andra delen av regeringsuppdraget, att utvärdera om de nuvarande anspråken motsvarar de nya kriterierna, samt kommit långt i arbetet med att ta fram nya riksintresseanspråk.

2 Trafikverkets arbete med riksintressen

Trafikverket har som ambition att uppdatera de riksintresseområden som myndigheten har pekat ut anspråk för en gång varje år. Då ingår uppdateringar som följer av att planerade projekt blir färdigbyggda, det vill säga befintliga, samt andra mindre förändringar i det utpekade nätet. En fördjupad översyn av materialet avser Trafikverket göra vart fjärde år för att aktualitetspröva sina riksintresseanspråk.

För områden som rör planerade och framtida anläggningar avser Trafikverket att vara extra uppmärksam på att se över aktualiteten i informationen. När ett område övergår från att vara ett framtida till planerat, eller från planerat till befintligt, ska informationen i kartmaterial och funktionsbeskrivning ändras. Genom att kontinuerligt se över aktualiteten kommer Trafikverket att aktivt följa samhällsutvecklingen och underlätta för kommuner och Länsstyrelserna i deras arbete med lovgivning och planering enligt PBL.

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

Trafikverket har inte planerat för någon framtida översyn av kriterier för utpekande. Det är dock lämpligt att vid den större översynen av anspråken vart fjärde år även se över om det bör göras justeringar av kriterierna, eller tolkningarna av dem. Om det sker en förändring av nationella mål med betydelse för trafiksektorn behöver kriterierna också ses över och vid behov ändras för att stämma överens med gällande mål för sektorn.

Trafikverket har i arbetet med riksintresseöversynen arbetat med att ta fram generella funktionsbeskrivningar för anläggningar med liknande karaktär och funktion. Dessa ger en grundläggande beskrivning av riksintressenas funktion, och kompletteras sedan med den specifika information som krävs för respektive anläggning. Ambitionen är att härigenom få tydligare funktionsbeskrivningar, för att skapa en större förståelse för riksintressenas värden och funktion. Genom att tydligare beskriva vad som påtagligt kan skada funktionen, hoppas vi också underlätta kommunernas samhällsplanering. Trafikverkets ursprungliga ambition var att publicera mer specifik värdebeskrivning för respektive utpekad anläggning. Viss information är dock av säkerhetssynpunkt inte möjlig att publicera samlat på Trafikverkets webbsida.

När det finns särskilda behov av att fördjupa beskrivningen av en viss anläggning, tar Trafikverket fram en så kallad precisering av riksintresset. Detta avser Trafikverket att göra även fortsättningsvis. Arbetssätt och stöddokument för framtagande av precisering kring detta ska också vid behov uppdateras.

Som en följd av översynen av riksintresseområden för framtida kommunikationsanläggningar kommer inte längre stora utredningsområden eller schematiska pilar att

redovisas geografiskt som riksintresseanspråk. Istället kommer Trafikverket fortsättningsvis endast redovisa de kritiska passager som bedöms nödvändiga för att möjliggöra byggande av framtida anläggningar av riksintresse. I övrigt redovisas de framtida anläggningar som Trafikverket bedömer kommer att få ett utpekade riksintresseområde område längre fram i en tabell.

3 Förändring av riksintresseanspråk

3.1. Förändring av antal riksintresseanspråk

Trafikverket bedömer att antalet utpekade riksintressen kommer att minska till följd av de kriterier som beslutats under 2020 och efterföljande översyn.

En utmaning i att bedöma förändring i antal riksintresseanspråk är att transportsystemets anläggningar går att redovisa på flera olika sätt. En järnvägsanläggning kan delas upp i flera olika anspråk beroende på deras respektive funktion i systemet. Det samma gäller för vägar.

3.1.1. Befintliga anläggningar

Trafikverket bedömer att antalet utpekade befintliga anläggningar kommer att minska. Minskningen kommer bland annat ske för befintliga vägar. Detta beror till stor del på att det i kriterierna från 2010 fanns ett kriterium som möjliggjorde för att göra riksintresseanspråk för regionalt viktiga vägar. I översynen av kriterierna gjordes bedömningen att det inte är i linje med riksintresselagstiftningen att göra så omfattande anspråk för anläggningar som endast har en regional funktion.

Ett antal vägar som Trafikverket tidigare gjorde anspråk för som regionalt viktiga vägar bedöms fortfarande vara av riksintresse, bland annat för att upprätthålla nationellt viktiga strukturer eller för omledning av trafik i särskilda situationer. Men ett stort antal vägar av regional betydelse bedöms inte längre vara av riksintresse.

3.1.2. Planerade anläggningar

Planerade anläggningar avser anläggningar som har en beslutad korridor. Trafikverket har i samband med översynen av riksintresseanspråken även sett över vilka anläggningar som vi har behov av att redovisa som enskilda objekt och vilken utveckling som kan ske inom riksintresseanspråket för en befintlig anläggning. Förändringen av hur anspråk görs och bedömningen av vilka anspråk som behövs för att säkerställa funktioner av riksintresse kommer att få en effekt på hur många anspråk som görs inom denna kategori.

Utveckling av befintlig anläggning i nuvarande sträckning kommer till skillnad mot tidigare inte längre att redovisas som ett eget planerat riksintresse, vilket bedöms ge en viss minskning av antalet utpekade anläggningar. Det ger i sig inte en minskning av riksintresseanspråkens fysiska utbredning, men ger på många sätt en rättvisare bild av verkligheten avseende riksintressenas framtida omfattning. Många av de föreslagna utbyggnaderna är små till ytan och efter byggnation kan exempelvis en ny sträckning av en väg ersätta en tidigare sträckning, vilket innebär att ytan efter byggnation påverkas marginellt.

3.1.3. Framtida anläggningar

Framtida anläggningar avser anläggningar som ännu inte har en beslutad korridor. Tidigare redovisades sådana anläggningar ibland som schematiska pilar. Vår avsikt är att, när det är möjligt, istället redovisa kritiska passager för de framtida anläggningarna som markanspråk i karttjänsten. För framtida anläggningar som ännu inte kan avgränsas fysiskt kommer dock

även i framtiden dialog ske med länsstyrelserna, kommuner och regioner. Sammantaget bedömer vi att anspråket kommer innehålla färre framtida anläggningar. Detta innebär att Trafikverket kommer att behöva lägga mer resurser på att i tidiga skeden utreda vilka markområden som är kritiska för projektets genomförande.

3.2. Förändring i areell utbredning av riksintresseanspråk

Trafikverket bedömer att riksintresseanspråkets areella utbredning kommer att minska.

3.2.1. Befintliga anläggningar

Anspråket areella utbredning bedöms minska i relation till antalet utpekade riksintressen. För ”anläggningar för tjänst” på järnvägar bedöms dock utbredningen öka till följd av att dessa kommer att redovisas på ett nytt sätt.

3.2.2. Planerade anläggningar

Vi bedömer att det areella anspråket för planerade anläggningar kommer att minska i relation till antalet utpekade anläggningar.

3.2.3. Framtida anläggningar

Utbredningen av de framtida anläggningarna bedöms minska. Detta beror främst på att stora utredningsområden och schematiska pilar inte längre kommer att pekas ut som riksintresseområden. Istället pekas områden för framtida anläggningar endast ut när kritiska passager har identifierats.

4 Konsekvenser av förändrat riksintresseanspråk

I delrapporteringen framförde Trafikverket att en konsekvens som följer av ett minskat riksintresseanspråk är att anläggningar som tidigare varit utpekade inte kommer kunna skyddas genom riksintressesystemet. Trafikverket och länsstyrelserna kommer dock fortsatt bevaka dessa som allmänna intressen.

Enligt Boverkets plan- och byggenkäter är det sällsynt att detaljplaner upphävs på grund av att de står i strid med riksintressen för transportsystemets anläggningar³. Trafikverket bedömer att detta beror både på Länsstyrelsens hantering av planprövningar och att riksintressen beaktats tidigare under planprocessen.

En utkomst av arbetet med generella funktionsbeskrivningar är att anläggningar med liknande karaktär och funktion beskrivits enhetligt i hela landet. Konsekvensen av detta är en utvecklad systematisk beskrivning av trafikslagets riksintressen och utvecklad ambition om gemensam förståelse och likvärdiga underlag för bedömningar.

Utpekande av befintliga anläggningar

Att ett område för en befintlig anläggning inte längre pekas ut som riksintresse kan göra det svårare och dyrare att genomföra mindre ombyggnationer som står i strid med andra intressen. Anläggningars funktion blir även svårare att skydda mot åtgärder utanför exempelvis vägområdet eller järnvägsfastigheten. Om en anläggning ägs av någon annan än staten, har staten inte längre möjlighet att värna anläggningens nationella funktion. Trafikverket bedömer att den förändring i anspråk som nu kommer att göras inte kommer att försvåra utnyttjandet av anläggningar som har en betydande nationell funktion.

³ [Boverkets Plan-, bygg- och tillsyns enkäter](#)

Bedömningen grundar sig i att de anläggningar som kan komma att utgå främst är av regionalt intresse.

Redovisning av framtida anläggningar

Riksentressen för framtida anläggningar kan utgöra skydd för mark som behövs för genomförandet av viktiga infrastrukturinvesteringar, men som ännu inte har en vald korridor. Utan detta skydd skulle anläggningar kunna bli dyrare och i vissa fall bli omöjliga att bygga. Redovisningen av dessa intressen har dock varit av varierande kvalitet i Trafikverkets kartunderlag. I vissa fall har tydligt avgränsade ytor redovisats, men i många fall har endast en schematisk pil redovisats på karta. I andra fall har de redovisats i form av stora utredningsområden, vilket innebär att de varit geografiskt omfattande.

I samband med översynen kommer de stora utredningsområdena och schematiska pilarna att tas bort. Istället kommer särskilt viktiga passager pekats ut geografiskt. De framtida anläggningar som inte har något avgränsat markanspråk kommer istället att redovisats i en lista, för att tydliggöra att fysiska anspråk kommer göras så snart Trafikverket bedömer att det är lämpligt.

Trafikverket bedömer att konsekvensen av detta ändrade förhållningssätt blir en ökad tydlighet för alla inblandade om vilka planeringsförutsättningar som finns i områden där framtida anläggningar planeras. De schematiska pilarna har inte utgjort ett tillräckligt tydligt planeringsunderlag och har därmed varit svåra att beakta i samhällsplanering och bygglovgivning. Trafikverket bedömer därför att dessa ändringar inte kommer att utgöra någon betydande påverkan på kostnader för, eller möjligheten att genomföra viktiga infrastrukturinvesteringar. Det nya förhållningssättet kommer istället sätta ytterligare fokus på behovet av dialog mellan Trafikverket och kommuner och regioner om vilka markområden som bör skyddas för dessa anläggningar.

