

Riksantikvarieämbetet Maria Wikman
maria.wikman@raa.se

Kopia:
Diariet
Ärendeberedning PL
Webbredaktionen webbstod@trafikverket.se
Veronica Molin
Johan Bergkvist PLkvm
Ulrika Lundin PLkvm
Malin Kotake PLkvm
Ylva Millde IVtmaö
Nina Karlsson IVtman
Johan Folkesson PLnpv

Trafikverkets remissyttrande gällande nationell världsarvsstrategi

Trafikverket har beretts möjlighet att yttra sig över Riksantikvarieämbetets avrapportering av regeringsuppdraget att utarbeta en nationell världsarvsstrategi: Sveriges världsarvsstrategi 2020-2030.

Sammanfattning

Trafikverket tillstyrker att en världsarvsstrategi tas fram, att rollfördelningen i arbetet tydliggörs, att världsarvssamordnarnas tjänster föreslås medfinansieras av staten och att världsarv per automatik ska utses till riksintressen. Trafikverket har inga synpunkter på innehållet i föreslagen Världsarvsförordning och tillstyrker en sammanhållen författning med hänvisning i respektive myndighets instruktion.

Trafikverket bedömer dock att strategin inte ger tillräckligt stöd för utveckling och att delmål saknas. Trafikverket saknar skrivningar om infrastrukturens påverkan på världsarv och landskap. Trafikverket beskrivs i strategin som en beslutsfattande myndighet, men Trafikverket är också byggherre och förvaltare vilket bör framgå i strategin.

Gestaltningsfrågor är en central del i utveckling och förvaltning av världsarven och bör ges större utrymme i strategin.

Övergripande synpunkter

Trafikverket tillstyrker att en världsarvsstrategi tas fram, att rollerna i arbetet tydliggörs och att världsarvssamordnarnas tjänster föreslås medfinansieras av staten. Trafikverket stödjer förslaget om att tydliggöra en process som syftar till att förhindra potentiell skada vid förändringar i eller i anslutning till världsarven. Trafikverket stödjer även förslaget att centrala myndigheter ska tydliggöra vad förvaltningsplanerna bör innehålla.

Vidare tillstyrker Trafikverket förslaget att världsarv per automatik även bör utses till riksintresse enligt Miljöbalken, med beskrivningar som omfattar världsarvets stora universella värden, autenticitet, integritet, geografiska gränser samt buffertzoner. Trafikverket bedömer att hanteringen av världsarv därigenom skulle underlättas. I strategin bör det tydliggöras hur en automatisk utnämning av världsarv till riksintressen skulle påverka ansvarsförhållandena gentemot Boverket.

Trafikverket bedömer dock att strategin i dess nuvarande form inte ger tillräckligt stöd för utveckling. Strategin har för stort fokus på nulägesbeskrivning, rollfördelning samt på hur skador på världsarv ska undvikas, medan mycket lite nämns kring *hur* uppsatta mål om hållbart bevarande ska nås och hur världsarven bör *utvecklas*. Genom att bryta ner de övergripande målen till konkreta delmål kan ökad tydlighet uppnås.

Trafikverket saknar skrivningar om infrastrukturens påverkan på världsarv och landskap. Vidare beskrivs Trafikverket i strategin som en beslutsfattande myndighet, vilket är korrekt med avseende på att vi prövar och fastställer väg- och järnvägsplaner, men Trafikverket är också byggherre och förvaltare. Trafikverkets olika roller behöver tydliggöras.

Gestaltungsfrågor är en central del i utveckling och förvaltning av världsarven och bör därför ges större utrymme i strategin (frågan omnämns endast i ett par meningar under 2.6 Legalt skydd). Väglagen och Lagen om byggande av järnväg är inte anpassade för att hantera infrastruktur i världsarvens känsliga natur- och kulturmiljöer. Strategin bör innehålla en övergripande ambitionsnivå tillsammans med strategiska beskrivningar av exempelvis tillgänglighet.

För Trafikverkets remissvar hade det varit en fördel för förståelsen om bilagorna bifogats. Det hade också varit intressant att exempelvis kommentera den strategiska inriktningen för kommunikation kring världsarv i bilaga 6.

Trafikverket har inga synpunkter på innehållet i föreslagen Världsarvsförordning och tillstyrker en sammanhållen författning med hänvisning i respektive myndighets instruktion.

Detaljerande synpunkter

Sidan 14.

Det är bra att en jämförelse mellan de nordiska länderna har gjorts i förarbetet. Vilka skillnader och likheter som hittats bör framgå i texten.

2.1. Strategin i korthet

RAÄ ger tre förslag på hur det legala skyddet kan stärkas. Det framgår av punkt två att länsstyrelserna ska uppmanas att överväga att utnyttja plan- och bygglagens möjlighet att utse de områden som världsarven omfattar till "särskilda granskningsområden". Detta skulle behöva förtydligas så att man förstår vad det i så fall innebär och vilken skillnad det skulle göra. Granskningsområden nämns sedan på återkommande i texten (s 56-57, 61) men utan förtydligande blir det svårt att förstå.

2.5.3 Länsstyrelserna

Sidan 41: Under rubriken *Driva på att världsarven förvaltas väl* framgår att det inte är ett krav att länsstyrelserna ska utse råden, samordnarna eller att ta fram planerna, utan att uppdraget istället är att driva på att det görs. Detta blir svårtolkat då det inte finns någon annan som har ansvar för detta. Om ingen annan myndighet utpekats som ansvarig är det troligt detta primärt uppfattas som en länsstyrelseuppgift.

2.2. Vision för världsarvsarbetet 2020-2030

I avsnittet framgår att Sverige ska ha högre ambitionsnivå och gå före i att nå målen, vilket Trafikverket ställer sig positiv till. Det bör tydliggöras vilka delar av strategin som är att likställa med andra länders världsarvsarbete och vilka delar av strategin som utgör den högre ambitionsnivån.

2.5 Nationell organisering, ansvar och roller

I stycke tre bör Trafikverkets arbete med landskapsanpassad infrastruktur nämnas.

Det saknas skrivningar om infrastrukturens påverkan på världsarv och landskap. Förslag till formulering:

Byggande och förvaltning av vägar och järnvägar påverkar världsarven och de landskap de befinner sig i. För att kunna hanteratur- och kulturlandskap samt gestaltungsfrågor på ett integrerat sätt behövs ett helhetsperspektiv på landskapets resurser, värden och förändringsprocesser.¹

¹ För fördjupning se Landskapet är arenan. Integrerad landskapskaraktärsanalys, en metodbeskrivning. 2017:180 https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/35569/ineko.Product.RelatedFiles/2017_180_landskapet_ar_arenan_integrerad_landskapsanalys_en_metodbeskrivning.pdf

2.5.4 Statliga och privata ägare och nyttjanderättsinnehavare

”Försvarsanläggningar kan inte alltid vara publika av *naturliga skäl*”. Byt kursiverat till ”militära skäl”.

2.5.5 Beslutsfattande myndigheter/2.5.6 Kommuner

Avsnitten bör lyfta fram möjligheter till positiv påverkan, kombinerat med delmål för önskad utveckling.

Positiva exempel som visar på myndigheters och kommuners möjligheter att utveckla, tillgängliggöra och belysa världsarven bör lyftas fram. Från Trafikverkets verksamhet är världsarven i Falun och Tanum bra exempel, där samarbete resulterat i att infrastrukturens utformning och gestaltning framhäver platsernas betydelse samt gör det enkelt och lockande för vägresenärer att besöka världsarven (se även synpunkter för 2.9).

2.5.8 Förvaltningsrådets samordnare

Av första stycket framgår att titeln samordnare ska användas för en mer enhetlig benämning. Detta är dock en mycket allmän titel och samordnarens uppgifter bör tydliggöras.

2.6 Legalt skydd

För- och nackdelar med nuvarande legala skydd jämfört med en egen lagstiftning bör framgå i texten.

2.7.3 Skydd – Hantering av succesiv negativ påverkan

Strategin bör tydliggöra vilka medel som finns att tillgå om en privatägd fastighet inom ett världsarv förfaller eller vanvårdas.

2.9 Kunskapsförsörjning – kompetensutveckling, forskning och utveckling

Tanum-projektet lyfts fram som ett lyckat forskningssamarbete mellan Göteborgs universitet och Vitlycke museum. Även Trafikverkets deltog i projektet. Projekt E6 Tanum vann vid Sveriges Arkitekters årliga arkitektur gala 2017 utmärkelsen Trafikverkets arkitekturpris för samspelet mellan landskapets karaktär och anläggningens utformning.²

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Transportkvalitet Marie Hagberg. Föredragande har varit biträdande utredare kulturmiljö Julia Litborn. I den slutliga handläggningen har utredningsledare Veronica Molin från verksamhetsstyrning deltagit. Samråd har skett med kulturmiljöspecialister på verksamhetsområdena Planering och Investering, chefsarkitekt Johan Folkesson samt enhetschef miljö verksamhetsområde Planering Malin Kotake.



Marie Hagberg

Chef avdelning Transportkvalitet, Planering.

² <https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/pressmeddelanden/lansvisa-pressmeddelande/Vastra-Gotaland/2017/e6-genom-varldsarvet-i-tanum-far-trafikverkets-arkitekturpris/>