TRAFIKVERKET

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Översyn av riksintresseanspråk

Samrådstid 28 november – 6 mars



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern
Dokumenttitel: Samrådsredogörelse
Författare: Sondén Kerstin, PLgs, Mörk Eleonor PLgs
Dokumentdatum: 2026-10-14
Ärendenummer: TRV 2024/129227
Kontaktperson: Sondén Kerstin, PLgs, Mörk Eleonor PLgs

Foto: Johners bildbyrå, Trafikverkets bildarkiv

Innehåll

1 Om Trafikverkets översyn 5

1.1 Bakgrund 5

1.2 Övergripande beskrivning av remissen 5

2 Vanligt förekommande frågor i yttranden 7

2.1 Frågor där det finns delade meningar 7

2.2 Vad innebär det att en anläggning inte längre är av riksintresse? 8

2.3 Trafikverkets möjligheter att identifiera riksintresseanspråk för totalförsvaret. 8

2.4 Vad innebär det att ett område för anläggning bedöms vara av riksintresse? 9

2.5 Vad får ett riksintresseanspråk för konsekvens för kommunens planeringsmöjligheter? 9

2.6 Vad är skillnaden mellan ett riksintresse för befintlig, planerad respektive framtida anläggning? 10

2.7 Varför delar ni upp i befintlig, planerad och framtida anläggning? Spelar det någon roll för omhändertagande av riksintresseanspråken? 10

2.8 Varför har Trafikverket inte tagit hänsyn till andra riksintresseanspråk eller kommunernas/regionernas planer i sina anspråk? 11

2.9 Varför har inte externa aktörer bjudits in när urvalet av anläggningar gjordes? 12

2.10 Varför behöver man beakta anläggningarnas funktion, inte enbart markområde? 12

2.10.1 Varför pekar ni ut ett sammanhållande nät av vägar och järnvägar? . 14

2.11 Varför har ni inte unika värdebeskrivningar för varje enskild anläggning? .. 16

2.12 Kan ni inte ha kvar fler typer av värdebeskrivningar? 16

2.13 Varför ska riksintresseanspråk hävdas om det finns annan lagstiftning som kan skydda anläggningens nyttjande? 16

2.14 Synpunkter med koppling till kriterier för utpekande 17

2.14.1 Utpekande av områden för hamnar av riksintresse 18

2.14.2 Begreppet allmän hamn 18

2.14.3 Riksintressen för totalförsvaret 18

2.15 Mark- och vattenanspråk för hamnar, farleder och ankarplatser 18

2.15.1 Markanspråk för hamnar 18

2.15.2 Synpunkter på ytor för preciserade hamnar 19

2.15.3 Farleder 19

2.15.4 Ankarplatser 19

2.15.5 Otydlighet i remissmaterialet 20

2.16 Synpunkter rörande övriga anläggningar 20
2.16.1 Väganslutning till hamn eller flygplats 20
2.16.2 Övrigt 20

3 Ändringar i materialet till följd av remissen 22

3.1 Förändringar i anspråk 22
3.1.1 Genomförda förändringar jämfört med remiss 22

1 Om Trafikverkets översyn

1.1 Bakgrund

Trafikverket beslutade i december 2024 att anta en uppdaterad Sektorsbeskrivning med kriterier för utpekande av riksintresseområden för kommunikationer[1]. Till följd av dessa revideringar såg Trafikverket över vilka anläggningar som bör utgöra riksintresseanspråk utifrån de nya kriterierna.

Huvuddelen av de ändringar som gjorts inom aktuell översyn beror på de reviderade kriterierna i Sektorsbeskrivningen. De största ändringarna berör riksintresseanspråk för sjöfarten.

Sjöfartsverket har varit delaktig i att bedöma vilka hamnar, farleder, sjötrafikstråk och ankarplatser som uppfyller kriterierna. I övrigt har statistik över mängden gods och passagerare använts för att bedöma vilka anläggningar som uppfyller något kriterium för att vara av riksintresseanspråk.

Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet har kartlagts genom att kombinera ett nationellt perspektiv med regional kunskap.

1.2 Övergripande beskrivning av remissen

Trafikverkets förslag till riksintresseanspråk var på remiss den 28 november - 6 mars 2026. Syftet med remissen var att få ett förankrat material som ger goda förutsättningar för samhällsplanering och som planeringsunderlag.

Remissmaterialet bestod av:

- Karttjänst, remissversion
- Förteckning över riksintresseanspråk (Excel fil), remissversion
- PM Beskrivning av riksintresseförslaget och föreslagna ändringar
- Rapport Värdebeskrivningar, remissversion
- Svarsmall

Urvalet av remissmottagare gjordes enligt de krav som ställs på Trafikverket i förordning (1998:896) om hushållning med mark och vatten (hushållningsförordningen).

Denna samrådsredogörelse visar översiktligt vilka synpunkter som inkommit under remissen samt hur Trafikverket har behandlat dessa. Avslutningsvis redovisas vilka

[1] Riksintressen för trafikslagens anläggningar, Sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande

skillnader som har gjorts mellan remissmaterialet och det material som Trafikverket fattar beslut om.

2 Vanligt förekommande frågor i yttranden

I detta avsnitt redovisas vanligt förekommande frågor som inkommit under remissen. Syftet är att räta ut de frågetecken som finns och göra det så tydligt som möjligt vilka avvägningar Trafikverket har gjort och varför. Många av dessa frågor ställdes i specifika kontexter men här besvaras de ur ett mer generellt perspektiv, förhoppningsvis bidrar detta till att fler får en ökad förståelse för hur översynen av riksintresseanspråken har gått till och vad förändringarna innebär. Det finns också en viss meningsskiljning mellan vissa remissinstanser.

2.1 Frågor där det finns delade meningar

Det finns ett antal generella frågor om riksintressen för kommunikationer och riksintressesystemet i stort där remissinstanserna har delade meningar. Dessa beskrivs nedan:

Fråga	Den ena uppfattningen	Den andra uppfattningen
Hur strikt kriterierna ska tillämpas	Kriterierna behöver användas konsekvent för att avgränsa riksintressena.	En alltför strikt tillämpning kan utesluta nationellt viktiga transportfunktioner.
Hur många hamnar och farleder som ska omfattas	Anspråken bör utgå från tydliga kriterier och relevanta funktioner.	Fler hamnar och farleder bör behållas eller få riksintressestatus för att säkra framtida transport- och beredskapsbehov.
Hur områden ska redovisas geografiskt	Precisa och avgränsade ytor underlättar planering och bedömning.	Detaljerade eller snäva avgränsningar riskerar att inte spegla anläggningens funktion eller framtida behov, en symbol kan vara att föredra.
Riksintressen kontra kommunal utveckling	Nationella transportfunktioner måste skyddas långsiktigt.	Skyddet får inte skapa oproportionerliga hinder för bostäder, verksamheter och annan samhällsutveckling.
Konsekvenser av att ta bort anspråk	Förändrade förutsättningar kan motivera att anspråk tas bort eller minskas.	Borttagande kan försvaga långsiktigt skydd, investeringar och möjligheten att utveckla.
Vilka faktorer som ska styra bedömningen	Kapacitet, funktion och transportbehov behöver beaktas i bedömningen av infrastrukturens betydelse.	Kapacitetsbrist eller samhällsekonomiska faktorer kan inte användas som grund för att hävda påtaglig skada på ett riksintresse.
Omfattning av riksintresseanspråken	Många önskar fler riksintresseanspråk. Det	Andra anser att anspråken är för omfattande, men sällan

	gäller såväl vägar, järnvägar, hamnar som flygplatser.	specificerat vilka områden som bör tas bort.

2.2 Vad innebär det att en anläggning inte längre är av riksintresse?

När Trafikverket riksintresseanspråk för en anläggning innebär det att anläggningen inte längre har den särställning i den fysiska planeringen som riksintressen har. Därmed behöver den inte längre specifikt redovisas i översiktsplanen och varken Trafikverket eller länsstyrelsen kan hindra annan utveckling med hänvisning till påtaglig skada eller påtagligt försvårande. Ett fungerande transportsystem är dock ett allmänt intresse i enlighet med plan- och bygglagen. I ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov ska exempelvis bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö vid planläggning.

Att en anläggning inte längre är av riksintresse har ingen påverkan på möjligheter till finansiering av åtgärder genom nationell plan eller länsplanerna. Det har inte heller någon påverkan på hur underhåll prioriteras eller vilken typ av trafik som får trafikera anläggningen.

2.3 Trafikverkets möjligheter att identifiera riksintresseanspråk för totalförsvaret

Trafikverket är en av tolv riksintressemyndigheter och har mandat att identifiera riksintresseanspråk. Trafikverket har ansvar för sektorn transporter inom kommunikationer.

Vilken myndighet som har vilket ansvar styrs av miljöbalken (1998:808) och förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden. Myndigheten för civilt försvar (MCF) och Försvarsmakten har mandat att identifiera riksintresseanspråk för totalförsvaret inom sina respektive ansvarsområden. Såväl Försvarsmakten som MCF har möjlighet enligt Trafikverkets bedömning att identifiera riksintresseanspråk för anläggningar med en transportfunktion om dessa anläggningar har ett nationellt värde för totalförsvaret.

Det är möjligt för två myndigheter att göra anspråk för samma anläggning utifrån två olika perspektiv. Det kan uppstå både synergier och konflikter mellan riksintresseanspråken, det ingår i länsstyrelsernas uppdrag att göra avvägningar mellan olika intressen i de fall påtaglig skada riskerar att uppstå. Riksintressesystemet är begränsat och Trafikverket kan inte använda

riksintressesystemet för att uppfylla andra uppdrag som ges till myndigheten, till exempel det sektorsansvar Trafikverket har för beredskapssektorn transporter.

Trafikverket kan, i egenskap av sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter, ge inspel till MCF om sådana behov av skydd inom riksintressesystemet för viktiga kommunikationsanläggningar för det civila försvaret identifieras. Huruvida dessa anläggningar sedan bedöms vara av riksintresse eller ej är upp till MCF att avgöra utifrån deras bedömning.

2.4 Vad innebär det att ett område för anläggning bedöms vara av riksintresse?

Trafikverket och Länsstyrelserna bevakar riksintresseanspråken i planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. Anläggningarna ska skyddas mot påtagligt försvårande av nyttjande. Bevakningen görs utifrån den information som Trafikverket tar fram om respektive anläggning, det vill säga förteckningen över våra riksintresseanspråk, värdebeskrivningar och kartmaterial. Även eventuella preciseringar av riksintresseanspråk används som underlag vid bedömning av påtagligt försvårande.

Att ett område för anläggning bedöms vara av riksintresse ställer inga krav på mark-/anläggningsägaren och ger inte heller några garantier för någon typ av statligt stöd. Det handlar enbart om planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.

2.5 Vad får ett riksintresseanspråk för konsekvens för kommunens planeringsmöjligheter?

Områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikationer skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen måste ta hänsyn till riksintresseanspråken i sin planläggning och lovgivning, så att nyttjandet av anläggningen inte påtagligt försvåras. I översiktsplanen tar kommunen ställning till de riksintresseanspråk som finns, och länsstyrelsen lämnar synpunkter på kommunens ställningstagande.

Att Trafikverket gör riksintresseanspråk för ett område och en funktion kan för framtiden påverka förutsättningar för till exempel bygglov eller detaljplanering. Det är endast när någon vill ändra markanvändningen på ett sätt som kräver rättsligt beslut, som ett riksintresseanspråk får betydelse. Huruvida ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra intressen avgörs alltså först när frågan ska prövas enligt annan lagstiftning. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken eller plan- och bygglagen.

Ett riksintresseanspråk har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning.

2.6 Vad är skillnaden mellan ett riksintresse för befintlig, planerad respektive framtida anläggning?

En kortfattad sammanfattning om skillnaden mellan riksintresseanspråk för befintlig, planerad respektive framtida anläggning (mer om detta läses i sektorsbeskrivningen):

- Befintlig anläggning: Anläggning som är uppförd.
- Planerad anläggning: Anläggning som har en beslutad sträckning men ännu inte är byggd.
- Framtida anläggning: Anläggning som ännu inte har en beslutad sträckning, och där riksintresseanspråk kan redovisas som korridorer eller kritiska passager innan hela anläggningens sträckning är beslutad.

Både planerade och framtida anläggningar av riksintresse är att betrakta som riksintresse så länge funktionen är kopplad till ett markanspråk. När markanspråk ännu inte går att redovisa går det inte heller att göra ett riksintresseanspråk för en funktion.

För att upprätthålla funktionen hos befintliga anläggningar kan viss utveckling av anläggningen ske inom befintligt riksintresseanspråk, till exempel redovisas i regel inte utbyggnad till fler spår eller mötesseparering i befintlig sträckning som planerade anläggningar. Detta beskrivs, om det är aktuellt, i värdebeskrivningen av den befintliga anläggningen i kolumnen ”framtida utveckling”.

2.7 Varför delar ni upp i befintlig, planerad och framtida anläggning? Spelar det någon roll för omhändertagande av riksintresseanspråken?

Vi bedömer att det finns relevans i att kategorisera riksintresseanspråken utifrån om de avser befintliga, planerade eller framtida kommunikationsanläggningar. Kategoriseringen har betydelse för hur riksintressena presenteras geografiskt på karta och hur de förstås och beaktas vid planering inom eller i närheten av de utpekade områdena.

Såväl befintliga, planerade och framtida anläggningar av riksintresse är att betrakta som riksintresseanspråk. Detta innebär dock inte att det saknas anledning att tydliggöra vad respektive anspråk avser. Tvärtom kan en sådan kategorisering bidra till en mer transparent och ändamålsenlig redovisning av riksintressena och underlätta förståelsen för deras geografiska utbredning och innebörd i den fysiska planeringen.

Oavsett om ett riksintresse avser en befintlig, planerad eller framtida kommunikationsanläggning är det fråga om ett riksintresseanspråk som behöver beaktas vid planering. Det centrala är därför att värdebeskrivningen tydligt redovisar de värden och förutsättningar som anspråket avser, samtidigt som kartredovisningen ger tillräcklig vägledning för hur anspråket ska förstås och beaktas i förhållande till annan mark- och vattenanvändning.

Mot denna bakgrund anses kategoriseringen har ett informations- och planeringsvärde, även om den inte är avsedd att innebära någon skillnad i den grundläggande hanteringen av riksintresseanspråken. Vid övergång till nationell specifikation kan detta komma att presenteras på annat sätt för att motsvara de gemensamma framtagna principerna för redovisning i karta.

2.8 Varför har Trafikverket inte tagit hänsyn till andra riksintresseanspråk eller kommunernas/regionernas planer i sina anspråk?

Trafikverket har ett uppdrag och ett ansvar enligt miljöbalken (1998:808) och förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden att göra anspråk för anläggningar av riksintresse inom vårt sektorsområde, vilket omfattar samtliga fyra trafikslag. Trafikverket måste grunda sina riksintresseanspråk i beslutade kriterier.

Kommunen ska i sin översiktsplan tala om hur man avser att tillgodose riksintressena efter en dialog med länsstyrelsen. Kommunen har i detta skede möjlighet att ta ställning till de riksintresseanspråk som respektive sektorsmyndighet har gjort inom kommunens gränser. Det är först i översiktsplaneringen som det går att få en tydlig bild av hur ett riksintresseanspråk harmonierar med andra riksintresseanspråk och den utveckling som kommunen önskar.

Trafikverket utgår alltså från de beslutade kriterierna när riksintresseanspråk görs för anläggningar. Kriterierna beaktar inte vilka andra riksintressen som kan påverka transportsystemet och därmed har andra sakområden ingen påverkan på vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse för kommunikationer. Riksintressemyndigheterna gör sina respektive anspråk och det är sedan upp till länsstyrelserna att göra avvägningar mellan olika utvecklingsanspråk, exempelvis vid planering eller lovgivning enligt PBL.

Det är inte en del av riksintressemyndigheternas uppgift att beakta kommunala eller regionala intressen vid utpekande av riksintresseanspråk. Riksintressemyndigheterna ska genom riksintressesystemet värna nationella intressen och tydliggöra deras funktioner gentemot kommuner och andra aktörer med påverkan på samhällsplaneringen. Sen är det länsstyrelserna som gör

avvägning mellan olika intressen om dessa riskerar att innebära att påtagligt försvårande av nyttjandet av en anläggning av riksintresse. Däremot kan övriga riksintressemyndigheter och kommuner bidra med värdefull information till Trafikverkets arbete med att bedöma vad som är av nationellt intresse.

2.9 Varför har inte externa aktörer bjudits in när urvalet av anläggningar gjordes?

Trafikverket har ett uppdrag och ett ansvar enligt miljöbalken (1998:808) och förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden att göra anspråk för anläggningar av riksintresse inom vårt sektorsområde, vilket omfattar samtliga fyra trafikslag. Riksintresseanspråken ska utgå från beslutade kriterier. Urvalet av vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse är Trafikverkets ansvar. Kommunerna har möjlighet att ta ställning till Trafikverkets anspråk i översiktsplaneringen.

Trafikverket tydliggör vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse, publicerar dessa och förser länsstyrelserna med planeringsunderlag för avvägningar mellan olika intressen. Kommunen tydliggör vilken syn den har på respektive anläggning i översiktsplaneringen. Länsstyrelsen gör avvägningar mellan olika intressen och anspråk vid bland annat detaljplanering, bygglov eller byggande av väg enligt väglagen. Det finns således ett tillvägagångssätt för hantering av riksintressen och Trafikverket har i sin process vid översyn av riksintresseanspråk följt denna.

2.10 Varför behöver man beakta anläggningarnas funktion, inte enbart markområde?

Några remissinstanser menar att riksintressesystemet enbart handlar om konkurrens om markområden, det vill säga att det endast är den fysiska markytan som ska skyddas från annan markanvändning. En remissinstans hänvisar till bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken, som anger i vilka mål och ärenden som bestämmelserna om riksintressen ska tillämpas, när frågan gäller ändrad användning av mark- och vattenområden.

Bestämmelserna anger dock när reglerna om riksintressen ska tillämpas, inte vilka omständigheter som får beaktas vid bedömningen av om en åtgärd påtagligt kan försvåra utnyttjandet av en anläggning. Att prövningen avser ändrad användning av mark- och vattenområden innebär alltså inte att åtgärdens funktionella konsekvenser för anläggningen ska lämnas obeaktade.

Riksintressena avser markområden där en viss användning eller vissa värden ska skyddas. Det är alltså inte markområdet i sig som ska skyddas från annan markanvändning, utan möjligheten att använda marken för det ändamål som

riksintresset avser. Därför kan viss annan markanvändning vara förenlig med ett riksintresse, även inom ett område som är av riksintresse. Samtidigt kan en markanvändning utanför själva riksintresseområdet innebära påtaglig skada på riksintresset, om den påverkar möjligheten att använda marken för det ändamål som riksintresset avser.

Enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken står uttryckligen att områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Områdets betydelse måste därför beskrivas utifrån de förutsättningar som behövs för att anläggningen ska kunna byggas, användas och fylla sin avsedda funktion.

I förarbeten till lagstiftningen, proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m.[2] beskrivs detta mer utförligt:
”*Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn till andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär till exempel att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningarna för de boende.”*

Skadan handlar alltså om påverkan på riksintressets värden, själva grunden för utpekandet, inte konkurrens om marken i sig. Om marken inte kan nyttjas för det ändamål som föranledde utpekandet av riksintresse, finns heller inga motiv för att göra riksintresseanspråk för marken.

På samma sätt som ett område för riksintresse för naturvård kan skadas om en viss typ av biotop försvinner (värdet är inte bara att det är ett markområde med natur, utan det handlar om att där finns särskilda naturvärden som utgör grund för utpekandet) kan värdet av ett visst markområde för kommunikationer förlora sitt värde ur nationellt perspektiv om det inte längre kan nyttjas på det sätt som utgjorde själva grunden för utpekandet.

Värdet av ett riksintresse för kommunikationer handlar inte heller enbart om att det går att nyttja för transporter – det handlar även om hur väl det går att nyttja för det behov som föranleder utpekandet, exempelvis möjlighet att transportera farligt gods.

Begreppet funktion används också i förarbetena för att förklara varför kommunikationer behöver finnas med bland riksintressena, dvs. varför kommunikationer är en nationell hushållningsfråga:

[2] Proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m

”Tekniska system för transporter och försörjning kräver kontinuitet och sammanhang för att de skall fungera på ett rimligt och ekonomiskt sätt. Inom de korridorer i landskapet som bildas längs olika ledningssystem behöver hänsyn tas till systemets funktion.” (s. 75)

Trafikverket anser att påtagligt längre restider, eller krav på dyra infrastrukturinvesteringar har stor betydelse för systemets funktion och hur väl en anläggning fungerar på ett ”rimligt och ekonomiskt sätt”. Så länge en anläggning inte längre tillräckligt väl kan fylla den funktion som föranledde utpekandet (exempelvis för viss typ av transporter), anser vi att nyttjandet påtagligt försvåras. På PBL kunskapsbanken finns mer information om när påtagligt försvårande kan ske.

Redan i Boverkets beslut om gemensamma riktlinjer för riksintressen för kommunikationer framgår att funktion är avgörande för riksintressen för kommunikationer. *”I det arbete som ägt rum mellan trafikverken och Boverket har den samlade bedömningen blivit att funktionsbegreppet bör ligga till grund vid utpekandet av transportsektorns riksintressen. I funktionsbegreppet ingår generellt en viss värdebedömning av en transportleds betydelse, t.ex. för näringslivets transporter. Ny bebyggelse och verksamheter bör således inte lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder, flygplatser eller hamnområden så att verksamhetens funktion äventyras. Ett samverkande och sammanhållet transportnät är av ett nationellt intresse.* [3]

Det innebär inte att all påverkan på tillgänglighet innebär påtaglig skada, den bedömningen måste göras från fall till fall och avse om den aktuella aspekten är en konkret del av den funktion som riksintresset skyddar samt om påverkan når upp till nivån ”påtagligt försvåra utnyttjande”. Vi förtydligar i dokumentet Värdebeskrivningar att det endast handlar om exploatering som leder till regelbunden och återkommande överbelastning av länkar (vägsträckor som inte störs av anslutningar) som ger tydligt mätbara effekter på framkomligheten. Ett nytt avsnitt om påtagligt försvårande läggs till i rapporten.

2.10.1 Varför pekar ni ut ett sammanhållande nät av vägar och järnvägar?

Vägar och järnvägar utgör tillsammans grundläggande delar av det nationella transportsystemet. Deras betydelse ligger inte enbart i enskilda anläggningars funktion, utan också i hur de samverkar och bildar sammanhängande stråk och nätverk som möjliggör person- och godstransporter inom och mellan olika delar av landet.

[3] Boverket - Underlag för redovisning av transportsektorns riksintressen gällande Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, 1999-07-05, Dnr B411-670/98

Ett avbrott eller en begränsning i en enskild del av infrastrukturen kan få konsekvenser som sträcker sig långt utanför den berörda anläggningen. Konsekvenserna kan även fortplantas till andra transportslag och till de verksamheter och samhällsfunktioner som är beroende av fungerande person- och godstransporter.

För att transportsystemet ska fungera effektivt behöver dessa funktionella samband beaktas och värnas i ett helhetsperspektiv. Detta synsätt har också stöd i förarbetena till den fysiska planeringen. Redan i proposition 1985/86:3, framhålls betydelsen av att skydda mark- och vattenområden för anläggningar som ingår i större sammanhängande system av nationellt eller regionalt intresse:

”Som jag har framhållit i den allmänna motiveringen (avsnitt 3,8) skall bestämmelserna vara tillämpliga bl.a. på mark- och vattenområden för anläggningar som ingår i större sammanhängande system av nationellt eller i vissa fall av regionalt intresse. Detta kan när det gäller transportförsörjningen vara fallet beträffande större vägar, järnvägar, kanaler, sjötrafikleder för transporter av gods, flygplatser som ingår i det reguljära flyglinjenätet samt hamnar som har stor betydelse for godstransporterna till sjöss.” (s. 168)

”Tekniska system för transporter och försörjning kräver kontinuitet och sammanhang för att de skall fungera på ett rimligt och ekonomiskt sätt. Inom de korridorer i landskapet som bildas längs olika ledningssystem behöver hänsyn tas till systemets funktion.” (s. 75)

Uttalandena tydliggör att transportinfrastrukturens betydelse inte enbart är knuten till enskilda anläggningar, utan också till deras funktion som delar av större

”Restriktioner, begränsningar och hinder

Vissa typer av riksintressen medför i sig en omgivningspåverkan. Det kan till exempel vara buller från flygfält, skjutfält eller från väg och järnväg. En åtgärd som kan medföra restriktioner för ett områdes nyttjande för det ändamål som föranlett riksintresset kan då utgöra en påtaglig skada. Det kan till exempel gälla om man uppför ett bostadsområde i anslutning till ett flygfält. Skada kan även uppstå genom att man utanför det avgränsade riksintresseområdet utför åtgärder som hindrar nyttjandet av riksintresset. Det gäller särskilt höga byggnadsverk som till exempel kan påverka flygtrafik, radarspaning eller elektronisk kommunikation. Även en avfallsdeponi som lockar till sig fåglar som skulle kunna utgöra en fara för flygtrafiken, skulle kunna utgöra en påtaglig skada.”

”Barriäreffekter, samband och sammanhang

Även olika typer av barriäreffekter och brutna samband kan innebära påtaglig skada på ett riksintresse. För kulturmiljövården kan olika siktsamband och landskapssammanhang vara av väsentlig betydelse. Består det utpekade riksintresset till exempel av en agrar miljö är det ofta väsentligt att det omgivande landskapet har en agrar prägel. För naturvården kan olika spridnings- eller flyttningskorridorer för växter och djur vara av väsentlig betydelse. Avser det utpekade riksintresset att ett område ska kunna nyttjas för ett visst ändamål, till exempel hamn eller industri, kan tillgången till kommunikationer vara av avgörande betydelse.”

Källa: Boverket PBL Kunskapsbanken (2026-02-17)[1]

sammanhängande system. Mot denna bakgrund bör utpekandet omfatta väg- och järnvägsnäten som sammanhängande helheter, snarare än enbart enskilda områden, eftersom nätens samlade funktion och förmåga att upprätthålla transportflöden är beroende av att även sambanden mellan dess olika delar värnas.

2.11 Varför har ni inte unika värdebeskrivningar för varje enskild anläggning?

En detaljerad och samlad beskrivning av specifik transportinfrastruktur är en risk ur ett informationssäkerhetsperspektiv. Trafikverket bedömer att öppet redovisa detaljer om enskilda anläggningar för hela landet i en aggregerad sammanställning är inte förenligt med gällande regler för informationssäkerhet.

Trafikverket bedömer inte heller att det är ändamålsenligt eller nödvändigt att upprätta enskilda, platsspecifika värdebeskrivningar för varje enskild väg eller järnväg av riksintresse. Detta beror främst på att de hänsyn och påverkansfaktorer som behöver beaktas i samhällsplaneringen är i stort sett desamma för samma typ av infrastruktur. Till skillnad från bevarandeintressen (såsom natur- eller kulturmiljö), vilka bygger på unika geografiska värden och helt platsbundna kvaliteter som kan behöva beskrivas detaljerat, definieras riksintresset för kommunikationer av anläggningarnas funktion i det nationella transportsystemet.

Trafikverket har därför valt att ta fram generella beskrivningar anpassade för olika typer av anläggningar och stråk. Detta tillvägagångssätt säkerställer en förutsägbar och enhetlig hantering i planeringsprocessen, utan att generera onödig administration.

2.12 Kan ni inte ha kvar fler typer av värdebeskrivningar?

Några önskar att fler typer av värdebeskrivningar behålls, då de tydliggör anläggningarnas värde. Efter samrådet har vi gått igenom de olika typerna av värdebeskrivningar igen och bedömt att värdet ”TEN-T stomnät” är relevant att redovisa, då det nätet är av strategisk vikt ur ett europeiskt perspektiv och det finns koppling till internationella åtaganden. Begreppet har därför lagts tillbaka i förteckningen över riksintresseanspråk och i rapporten Värdebeskrivningar.

2.13 Varför ska riksintresseanspråk hävdas om det finns annan lagstiftning som kan skydda anläggningens nyttjande?

Det finns många olika aspekter som styr plan- och lovgivning enligt PBL, som måste hanteras parallellt. Enligt förarbetena kan inte utläsas att riksintressen endast får pekas ut, eller beaktas, enbart när annan lagstiftning är otillräcklig.

Riksintressesystemet har en självständig funktion genom att tidigt identifiera och väga in nationellt betydelsefulla mark- och vattenanspråk i planering och tillståndsprövning. Att annan lagstiftning i vissa fall också kan skydda anläggningen innebär inte att riksintresseanspråket saknar grund eller att det endast får användas som en sista utväg.

Varför även befintliga anläggningar kan utgöra riksintresse beskrivs redan i Boverkets beslut från 1999 med gemensamma riktlinjer för redovisning av transportsektorns riksintressen. Här beskrivs bland annat att det skydd som uppkommer med stöd av 3 kap. 8 MB, andra stycket är av helt annan karaktär än det skydd som ianspråktagen mark har på annat sätt. När ett område bedömts som riksintresse för ett visst ändamål, betraktas det som viktigt i ett nationellt perspektiv. 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 till vara vid prövning av mål och ärenden enligt de lagar där hushållningsbestämmelserna skall tillämpas.

Även en befintlig väg eller järnväg kan ha behov av underhåll eller utbyggnad, som kan omöjliggöras om det finns ett konkurrerande riksintresse som påverkas av utbyggnaden. Det finns då ingen möjlighet för staten att väga den nationellt viktiga intressen mot varandra.

Trafikverket är inte heller innehavare av vägrätt eller fastighet för alla anläggningar av riksintresse, inte heller vad gäller vägar och järnvägar. Det innebär att staten har svårt att skydda dessa anläggningar i det fall exploatering riskerar att påverka anläggningarnas funktion negativt.

2.14 Synpunkter med koppling till kriterier för utpekande

Det har kommit in en del synpunkter rörande Trafikverkets sektorbeskrivning och kriterier för utpekande. Sektorsbeskrivningen med kriterier fattas i särskild ordning, när Trafikverket ser behov av en sådan revidering. Vi kan därför inte ta hänsyn till dessa synpunkter inom denna översyn, men noterar synpunkterna och ska beakta behovet av en framtida översyn av kriterierna.

En del av synpunkterna i remissen är kopplade till kriterier för utpekande. Trafikverket kan därför inte peka ut anläggningar som riksintresse om de inte har stöd i kriterierna, vilket bland annat gäller farleder till industrihamnar/ej allmänna hamnar och kustfarleder. Att det inte längre finns kriterium för att peka ut dem beror på att Trafikverket anser att det inte finns skäl till sådana riksintresseanspråk.

2.14.1 Utpekande av områden för hamnar av riksintresse

När det gäller kriterier för utpekande av hamnar finns synpunkten att godsvolymer som parameter för utpekande av hamnar är svårtillämpat eftersom det förändras över tid och utgör heller inte en geografisk aspekt. Vi är medvetna om detta, och det är en av anledningarna till att de nya kriterierna nu är mer flexibla vad gäller detta kriterium. Det nya kriteriet för utpekande av allmänna hamnar som riksintresse innebär en bedömning av olika aspekter, där godsvolym är en av flera aspekter. Det kriterium som Trafikverket hade tidigare för utpekande av hamnar av riksintresse utgick enbart från godsmängd. Förändringen utifrån de nya kriterierna bör därmed vara i linje med länsstyrelsernas synpunkter. Andra aspekter som analyseras utifrån det nya kriteriet är bland annat godstyp, omlastningsmöjligheter, förbindelser till omlandet, kajdjup och kajlängd.

Att peka ut riksintresseanspråk är en bedömning och det är inte möjligt att ange exakta bedömningsgrunder. Synpunkterna gäller bedömningen av hamnar, men bedömningar görs även för övriga trafikslag, som då verkar vara mer accepterat.

2.14.2 Begreppet allmän hamn

Begreppet allmän hamn har väckt frågor. Det används i Trafikverkets sektorsbeskrivning med kriterium för utpekande av allmän hamn av riksintresse. I riksintresseutpekandet används det inte, men det har råkat finnas med i begreppsförklaringen i värdebeskrivningen. Detta har nu tagits bort eftersom det inte nämns i övrigt i det dokumentet.

2.14.3 Riksintressen för totalförsvaret

Trafikverket gör inte riksintresseanspråk för anläggningar som är av nationellt intresse enbart utifrån ett totalförsvarsperspektiv, då Försvarsmakten och Myndigheten för civilt försvar har ett utpekat ansvar att peka ut anläggningar som är av riksintresse för totalförsvaret enligt hushållningsförordningen.

2.15 Mark- och vattenanspråk för hamnar, farleder och ankarplatser

2.15.1 Markanspråk för hamnar

Många remissinstanser efterfrågar motivering för nu framtagna markanspråk för hamnar. Generellt har ytorna för markanspråken tagits fram utifrån det som tydligt ingår i hamnen, bland annat kajer, lasthanteringsytor, uppställningsytor, lagringsytor och byggnader för omhändertagande av gods. Det har också varit en avvägning mellan aktuella detaljplanebestämmelser, fastighetsgränser och

hamnområdets skalskydd (ISPS). Områden för utveckling av hamnen ingår generellt inte.

Flera av hamnytorna har korrigerats utifrån inkomna synpunkter i remissen. Framöver kan ytorna revideras ytterligare om Trafikverket tillsammans med berörda parter tar fram en riksintressepreciseringför den specifika hamnen. Vi har fått synpunkter kring utvidgning med hänsyn till framtida utveckling av hamn som vi inte kunnat justera, då detta kräver vidare utredning. Finns ett sådant behov kan det också utgöra en anledning att sen ta fram en precisering över hamnen.

Det är flera remissinstanser som efterfrågar riksintressepreciseringar av hamnar. Trafikverket håller med om behovet och kommer arbeta vidare med riksintressepreciseringar i den takt som resurserna tillåter.

2.15.2 Synpunkter på ytor för preciserade hamnar

För de hamnar som det finns särskilda riksintressepreciseringar görs inga ändringar i en riksintresseöversyn, utan ändringar av geografiska ytor för de hamnarna får göras i en reviderad riksintressepreciseringen.

2.15.3 Farleder

Några remissinstanser ifrågasatte varför vi förlängde riksintresseanspråket för farleder ända fram till hamnarnas kajer, medan andra ville ha riksintresseanspråk för fler farleder fram till fler kajer.

Farleder pekas ut som riksintresse för att de binder samman hamnar med varandra och med internationella sjötrafikstråk. Därför behöver farlederna gå ända fram till kaj, så att det inte blir något glapp mellan hamnen och farleden. Farlederna visas också fram till kaj i sjökort det innebär att vår redovisning stämmer med farledens utbredning i sjökorten.

Även för de hamnar som har en precisering och ett definierat vattenområde som riksintresse pekar vi ut farleden som riksintresse fram till kaj. Det innebär att ett vattenområde kan vara utpekat som riksintresseanspråk för både hamn och farled.

2.15.4 Ankarplatser

Det har inkommit synpunkter på att det pekats ut nya ankarplatser. Ankarplatser märks ut i sjökort. De ankarplatser som pekats ut som riksintresse finns utmärkta i sjökort, det är alltså inga nya ankarplatser som tillkommer utan det handlar om att befintliga ankarplatser.

2.15.5 Otydlighet i remissmaterialet

I kartmaterialet markerades inte vilka farleder som skulle tas bort. Det beskrevs i remissmaterialet, men utifrån inkomna synpunkter framgår det att det varit otydligt. Inför kommande revideringar ska det förtydligas så att detta inte kan missförstås.

2.16 Synpunkter rörande övriga anläggningar

2.16.1 Väganslutning till hamn eller flygplats

Det har inkommit önskemål om att peka ut nya riksintresseanspråk för anslutningsvägar till flygplats eller hamn. För närvarande är ett flertal preciseringar av flygplatser och hamnar på gång. Trafikverket bedömer att det är lämpligt att lämplig väganslutning utreds i samband med dessa preciseringar. När förslag till lämplig väg har samrådts med berörda parter inom ramen för precisering av riksintresse, kan beslut om nytt riksintresse fattas och anslutningsväg läggas in i riksintressekartan. I normalfallet pekas endast en väganslutning ut, såvida inte särskilda skäl för fler anslutningar finns.

2.16.2 Övrigt

Sedan remissen genomfördes har projektet Ny järnväg Göteborg-Borås har korridor för utbyggnad fastställts. För Ostlänken har vissa delsträckors järnvägsplaner vunnit laga kraft. För båda projekten finns osäkerhet om hur markanspråket översiktligt ska säkerställas dels öster om Borås mot Jönköping, dels genom Linköping. I dessa fall har det bedömts minst risk för missförstånd att behålla geografisk redovisning enligt lokaliseringsutredningar och kompletterande riksintressepreciseringar.

För uppdatering av geografisk yta för Ny järnväg Göteborg-Borås inväntas uppdatering av PM Förtydligande av utpekande Riksintresse för ny stambana, delen Göteborg – Borås, 2021-09-16. När det arbetet är samrått kan riksintresseområdet justeras.

När samtliga järnvägsplaner för Ostlänken vunnit laga kraft justeras riksintresseområdet för korridoren.

Utöver de ändringar som beskrivs i nästa avsnitt förekommer även en del mindre justeringar/rättningar i karttjänst och excelfil ”Förteckning över riksintresseanspråk 2026”, exempelvis p.g.a. ändrad sträckning för befintlig väg.

I kartan saknas vissa kortare väglänkar, framför allt vid trafikplatser och cirkulationsplatser. Det beror på att vägnätet skapas genom ett script som hämtar och sammanfogar vägavsnitt från NVDB mellan angivna punkter. I samband med

detta kan vissa kortare vägavsnitt, exempelvis vid cirkulationsplatser och avfarter, falla bort. Manuella korrigeringar är inte en långsiktig lösning eftersom bristerna riskerar att återkomma vid nästa körning. Problemet har funnits sedan tidigare, men bedöms inte påverka planerarnas möjligheter att förstå och använda kartan i praktiken. Bristerna kommer att åtgärdas när en hållbar teknisk lösning finns på plats.

3 Ändringar i materialet till följd av remissen

3.1 Förändringar i anspråk

Under remissen valde många kommuner och andra aktörer att yttra sig kring vilka anläggningar som borde eller inte borde bedömas vara av riksintresse. För att en anläggning ska anses vara ett riksintresse enligt Trafikverket behöver den uppfylla ett eller flera av de kriterier för riksintresseanspråk som myndigheten har beslutat. Det måste också finnas ett behov av att skydda anläggningen inom riksintressesystemet.

De fullständiga kriterierna återfinns i Sektorsbeskrivningen som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida[4]. I korthet behöver en anläggning ha en viktig funktion i det nationella transportsystemet för att anses vara av riksintresse. Det räcker inte att en anläggning är av lokal eller regional vikt.

När det i ett yttrande kommit in ett förslag på anläggning som borde bedömas annorlunda, antingen att anläggningen borde eller, vilket sker mer sällan, inte borde vara av riksintresse, har Trafikverket bedömt denna gentemot de beslutade kriterierna. Om bedömningen har gjorts att anläggningen uppfyller ett eller flera kriterier och Trafikverket anser att det finns behov av att göra riksintresseanspråk för den har våra anspråk förändrats.

3.1.1 Genomförda förändringar jämfört med remiss

Utöver nedanstående listade ändringar har justeringar gjorts för en del anläggningar i kolumnerna ”Värdebeskrivning” och ”Framtida utveckling”. En del felaktigheter i redovisningen av olika anläggningar i karttjänsten har också justerats.

Värdet ”TEN-T stomnät” har också lagts tillbaka som typ av anläggning för de olika riksintressena. Rapporten värdebeskrivningar har därför också justerats.

Järnväg

- Järnvägsanslutning till Sölvesborgs hamn: nytt riksintresseanspråk
- Anslutning till Kristinehamns hamn: nytt riksintresseanspråk
- Tunnel i Varberg på Västkustbanan: riksintresseanspråk borttaget (färdigbyggd)
- Ådalsbanan sträckan Sundsvall-Härnösand: justeringar i geometri pga. nya ställningstaganden i projektet

[4] Trafikverkets informationssida för riksintresse

- Järnvägsanslutning till Stilleryd i Karlshamns hamn: Järnvägen läggs tillbaka som riksintresse (något avkortad)
- Ny järnväg Byarum – Tenhult: justerad i geometri

Kombiterminal

- Karlskronas kombiterminal: fortsatt riksintresse (i remissen var förslaget att ta bort riksintresset)
- Falköping kombiterminal – uppdelat i anläggning för tjänst och kombiterminal.
- Karlshamns godsbangård – nytt riksintresse för framtida anläggning för tjänst

Väg

- Anslutning till Otterbäckens hamn: fortsatt riksintresse (i remissen var förslaget att ta bort hamn och anslutning)
- Anslutning till Kristinehamns hamn: nytt riksintresse
- Anslutning till Lidköpings hamn – rättning av geometrier
- Anslutning till Linköpings flygplats - nytt riksintresse
- Planerad järnväg Jämjö-Lösen tas bort (färdigbyggd)
- Anslutning till Stockholms hamnar ligger kvar som tidigare (riksintressepreciseringen pågår och vi avvaktar denna innan eventuell ändring av anslutningsväg)
- E16 Norr Amsberg-Sifferbo; planerad ny sträckning – läggs till som riksintresse

Luftfart

- Örnsköldsvik: nytt riksintresse för befintligt markområde för flygplatsen inklusive rullbana samt hinderbegränsad yta och TAA/MSA-område

Sjöfart

Ankarplatser

- Norrköping: Ankarplats Esterön O vid farleden in till Norrköping tillagd.
- Uddevalla: Ankarplats Uddevalla U1 Byfjorden är justerad och utökad enligt synpunkt från kommun/hamn.

Farleder och sjötrafikstråk

- Lilla Edet: Farledsytan för planerad farled av riksintresse för ny sluss är justerad.
- Trollhättan: Farledsytan för planerad farled av riksintresse för ny sluss är justerad.
- Vänersborg: Farledsytan för planerad farled av riksintresse för ny sluss är justerad.
- Norrköping: Ny geometri för farled 431 till Norrköping pga. ankarplats.
- Norrköping: Farled 4318 utgått enligt Norrköpings hamns synpunkt. Något justerad utbredning av 4317 i skarven mot 4318.
- Skelleftehamn: Ändrad utbredning av farled 743 i Skelleftehamn.

- Söderhamn Orrskär: Farled 634 är justerad utifrån ny kaj i Orrskär. Kajen är inte inmätt i sjökort och ortofoto använts.
- Uddevalla: Farled 152 är justerad till kaj K4 enligt önskemål. Justering även söder om kajen för att passa ihop med riksintressepreciseringen.
- Varberg: Farled 182, delen till Varbergs inre hamndelar har utgått.
- Norvik: Korrigeringar på farled 521 till Norvik pga. utökat hamnområde.
- Norvik/Nynäshamn och Landsort: Justerat de planerade farlederna Norvik angöring (farled 521) och Landsortsfarleden (510), för att inte överlappa varandra.
- Örnsköldsvik: Farled 671 justerad i Örnsköldsviksfjärden för att enbart innefatta Hörneborg och Shellpiren.
- Luleå: Justerat farled 763 i Luleå hamn, där delen till Stadskajen/Södra kajen i centrala Luleå utgått. Farleden går till Svartökajen där isbrytarna är. Delen till cementkajen borttagen.
- Otterbäcken: Justerat farled 841 närmast Otterbäckens hamnområde.
- Sölvesborg: Mindre justering av farled 251 till Sölvesborgs hamn i enlighet med befintlig farledsutmärkning.
- Strömstad: Farled 110 justerad, där delen söder om färjehamnen i Strömstad, till den sedan länge nedlagda oljehamnen, utgått.
- Sundsvall: Farled 653 justerad, där delen till cementkajen utgått (dvs. farledsavsnittet innanför Sundsvallsbron).
- Sundsvall: Farled 652 och 6514 (dvs. farlederna runt Alnön) med kriterium 2d tillagd. Viss trafik går här vintertid pga. is.
- Malmö: Två farledsdelar i Malmö hamn har utgått.
- Helsingborg: Farled 222 Inloppen till Helsingborg justerad. Bulkhamnen tillagd utifrån att hamndelen är med som utvecklingsområde i riksintressepreciseringen för Helsingborgs hamn.

Hamnar

- Otterbäcken: Hamnen kvarstår som riksintresseanspråk med hänsyn till samstämmiga remissynpunkter från länsstyrelse, kommuner och region. (Enligt remiss förslogs riksintresseanspråket tas bort med motiv om alternativa hamnar i Vänern och att Otterbäckens saknade järnvägskoppling.)
- Kristinehamn: Hamnen kvarstår som riksintresseanspråk med hänsyn till samstämmiga remissynpunkter från länsstyrelse, kommuner och region. Enligt remiss förslogs riksintresseanspråket tas bort med motiv om alternativa hamnar i Vänern och att Kristinehamn har låga godsmängder.

Hamnars ytor och centrumpunkt

- Varberg: Centrumpunkten för Varbergs hamn justerad. Justerad yta enligt synpunkt.
- Brofjorden: Raffinaderiet utgått. Hamnyta uppdelad i två polygoner för råolje- respektive produktkaj.
- Wallhamn: Ytor utgått enligt synpunkt.
- Sölvesborg: Fastighet (Skanslyckan 14) tillagd enligt synpunkt.
- Söderhamn Orrskär: Nyanlagd kaj tillagd enligt synpunkt.
- Örnsköldsvik: Stora justeringar. Allt utom Hörneborg och Shellpiren har utgått.
- Otterbäcken: Hamnyta tillagd på nytt. Avgränsad i strandlinje och skalskydd.

- Kristinehamn: Hamnyta tillagd på nytt. Avgränsad i strandlinje, skalskydd och fastighetsgräns.
- Sundsvall: Cementkajen utgått, inklusive farled.
- Skelleftehamn: Justerad enligt synpunkt från kommunen. Cementkaj utgått, andra delar tillagda.
- Landskrona: Justerad hamnyta enligt synpunkt.
- Norvik: Justerad hamnyta enligt synpunkt.
- Kapellskär: Justerad hamnyta enligt synpunkt.

Bilaga 1. Sammanställning av justeringar av riksintresseanspråk 2026 (generella och per län)

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