

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
Översyn av riksintresseanspråk

Remisstid 1 februari-23 april 2021



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för översyn av riksintresseanspråk

Författare: Lina Sandberg & Kerstin Sondén

Dokumentdatum: 2022-09-26

Ärendenummer: TRV 2020/131663

Version: 1.0

Kontaktperson: Lina Sandberg & Kerstin Sondén

Innehåll

1	Om Trafikverkets översyn	4
1.1.	Tidigare översyn av kriterier	4
1.2.	Process för översyn av riksintresseanspråk	4
1.3.	Övergripande beskrivning av remissen	4
2	Vanligt förekommande frågor i yttranden	5
2.1.	Varför har Trafikverket förändrat vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse?	5
2.2.	Vilka kriterier har Trafikverket utgått från när bedömning av riksintresse har skett?	6
2.3.	Vad innebär det att en anläggning inte längre är av riksintresse?	6
2.4.	Vad innebär det att en anläggning bedöms vara av riksintresse?	6
2.5.	Vad får ett riksintresse för konsekvens för kommunens planeringsmöjligheter?	7
2.6.	Vad är skillnaden mellan ett riksintresse för planerad anläggning och för framtida anläggning?	7
2.7.	Varför har Trafikverket inte tagit hänsyn till andra riksintressen eller kommunernas/regionernas planer i sina anspråk?	7
2.8.	Varför har inte externa aktörer bjudits in när urvalet av anläggningar gjordes?	8
2.9.	Vilka värden eller funktioner är det som ska skyddas?	8
3	Förändringar i materialet till följd av remissen	9
3.1.	Förändringar i anspråk	9
	Genomförda förändringar jämfört med remiss	10
3.2.	Förteckning i vilken anläggningar av riksintresse redovisas	12
3.3.	Funktionsbeskrivningar	12
3.4.	Tittskåp för kartmaterial	13
4	Förändringar i kartmaterialet	13

1 Om Trafikverkets översyn

1.1. Tidigare översyn av kriterier

Under 2017 påbörjade Trafikverket arbetet med att se över myndighetens kriterier för utpekande av riksintresse och under hösten var förslaget till kriterier på remiss¹ hos Boverket, riksintressemyndigheterna och länsstyrelserna. Efter omarbetning skedde en kompletterande remiss² i juni 2019 till de remissinstanser som påverkas av förändringarna. I samband med att regeringsuppdraget att se över kriterierna för riksintresse inkom i januari 2020 skedde en mindre översyn och i augusti 2020 fattades beslut om ”Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande”³. Dessa kriterier ersätter i sin helhet myndighetens tidigare kriterier från 2010.

1.2. Process för översyn av riksintresseanspråk

Översynen har utgått från de kriterier som togs beslutades 2020. Översynen har alltså inte utgått från Trafikverkets tidigare riksintresseanspråk utan har baserats på de nya kriterierna. Kriterium för kriterium har en kartläggning skett över vilka anläggningar som har uppfyllt kriteriet. Som exempel har tillvägagångssättet för att ta fram vägar av riksintresse sett ut som följande: först skapas ett nät av riksintressevägar genom att markera ut TEN-T stomnät och stamvägnätet. När anspråken för hamnar, flygplatser i det nationella basutbudet och kombiterminaler är på plats kan vägnätet kompletteras med anslutningar till dessa. Först därefter kompletteras med omledningsvägar vid behov och vägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.

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

I översynen har såväl regionala och nationella samhällsplanerare och utredare deltagit, men även experter inom olika områden och ansvariga för olika pågående och planerade infrastrukturprojekt.

1.3. Övergripande beskrivning av remissen

Trafikverkets förslag till riksintresseanspråk var på remiss den 1 februari-23 april 2021. Syftet med remissen var att få ett förankrat material som ger goda förutsättningar för samhällsplanering och som fungerar som planeringsunderlag.

¹ Ärendenummer: TRV 2017/95086

² Ärendenummer: TRV 2019/45782

³ [Trafikverkets sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse](#)

Remissmaterialet bestod av:

- Förteckning över riksintresseanspråk
- Generella funktionsbeskrivningar
- Karttjänst

Som stöd fanns även en förteckning över förändringar i anspråk jämfört med Trafikverkets nuvarande riksintresseanspråk uppdelad per län samt en svarsmall.

Urvalet av remissmottagare gjordes enligt de krav som ställs på Trafikverket i förordning (1998:896) om hushållning med mark och vatten hushållningsförordningen. I Boverkets vägledning för sektorsmyndigheterna ges en rekommendation att samrådstiden ska vara så väl tilltagen att den medger för länsstyrelserna att inhämta synpunkter från kommuner, regioner och övriga som finnes lämpliga. Remisstiden sattes därför till tolv veckor.

Under remissen inkom synpunkter om kriterier för utpekande som varit svåra att beakta då de redan är samradda och beslutade i tidigare skede. Vissa synpunkter tyder också på att man ifrågasätter själva syftet med utpekande av anläggningar av riksintresse, vilket inte är en fråga som Trafikverket ska ta ställning till.

Som en kontrast har Trafikverket också mottagit synpunkter som betonar vikten av riksintresseanspråk för trafikslagets anläggningar och många svarande, inte minst kommuner, vill att riksintresseanspråk för enskilda riksintressen som Trafikverket tagit bort ska kvarstå. I vissa fall beror det på att det sker en felaktig koppling mellan riksintresseanspråk och finansiering av utbyggnad och underhåll av anläggningarna. Det tyder dock samtidigt på att man ser det som viktigt med ett väl fungerande transportsystem.

Trafikverkets ambition har varit att inte göra större riksintresseanspråk för transportinfrastruktur än vad som är nödvändigt utifrån det uppdrag myndigheten har enligt Miljöbalken och Hushållningsförordningen.

Denna samrådsredogörelse visar översiktligt vilka synpunkter som inkommit under remissen samt hur Trafikverket har behandlat dessa. Avslutningsvis redovisas vilka skillnader som har gjorts mellan remissmaterialet och det material som Trafikverket fattar beslut om.

2 Vanligt förekommande frågor i yttranden

I detta avsnitt redovisar vi vanligt förekommande frågor som inkommit under remissen. Syftet är att rätta ut de frågetecken som finns och göra det så tydligt som möjligt vilka avvägningar vi på Trafikverket har gjort och varför. Många av dessa frågor ställdes i specifika kontexter men här har vi besvarat dem ur ett mer generellt perspektiv, förhoppningsvis bidrar detta till att fler får en ökad förståelse för hur översynen av riksintressen har gått till och vad förändringarna innebär.

2.1. Varför har Trafikverket förändrat vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse?

Trafikverkets riksintresseanspråk baseras på de kriterier som myndigheten har beslutat. Kriterierna avgör vilka anläggningar som det är möjligt att göra riksintresseanspråk för. När

Trafikverket bildades 2010 beslutades myndighetens första trafikslagsövergripande kriterier för utpekande av riksintresse. Dessa har legat till grund för Trafikverkets riksintresseanspråk 2010-2021. I augusti 2020 beslutade Trafikverket om reviderade kriterier för utpekande av riksintresse. Som effekt av de förändrade kriterierna skedde också en förändring av vilka anläggningar som det är möjligt att göra riksintresseanspråk. Förklaringen till att Trafikverket förändrar sina riksintresseanspråk är således att kriterierna har förändrats. Revideringen av kriterierna gjordes för att säkerställa att kriterierna var i linje med tillämpningen och tolkningen av lagstiftningen samt för att följa den vägledning som Boverket tagit fram för samtliga riksintressemyndigheter. Det underlättar för en systematisk hantering av riksintressen i efterföljande planering när riksintressemyndigheterna redovisar sina riksintressen på ett likartat sätt.

2.2. Vilka kriterier har Trafikverket utgått från när bedömning av riksintresse har skett?

Trafikverket har utgått från de kriterier som tagits fram i sektorsbeskrivning, beslutade under 2020. Trafikverket har utgått från de generella kriterier som Boverket förordar i sin vägledning för riksintressemyndigheter.

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

När Trafikverket inte gör riksintresseanspråk för en anläggning innebär det att anläggningen inte längre har den särställning i 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. Exempelvis ska 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, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov.

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.

2.4. Vad innebär det att en anläggning bedöms vara av riksintresse?

Det innebär att 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, funktionsbeskrivningen och kartmaterial. Även eventuella preciseringar av riksintresseanspråk används som underlag vid bedömning av påtagligt försvårande.

2.5. Vad får ett riksintresse 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 sina synpunkter på kommunens ställningstagande.

Att Trafikverket gör anspråk för ett område och en funktion som riksintresse 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. 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 planerad anläggning och för framtida anläggning?

Detta går det att läsa mer om i sektorsbeskrivningen, men här är en kortfattad sammanfattning:

- 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, vid behov kan korridorer eller kritiska passager redovisas som riksintresse 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 funktionsbeskrivningen av den befintliga anläggningen i kolumnen "framtida utveckling".

2.7. Varför har Trafikverket inte tagit hänsyn till andra riksintressen 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 riksintresse harmonierar med andra riksintressen och den utveckling som kommunen önskar.

Trafikverket utgår alltså från de beslutade kriterierna när riksintresseanspråk görs för anläggningar. Kriterierna medger inte för att beakta vilka andra riksintressen som kan påverka transportsystemet och låta dessa påverka vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse. Riksintressemyndigheterna gör sina respektive anspråk fristående från varandra och det är sedan upp till länsstyrelserna att göra avvägningar mellan olika utvecklingsanspråk. Länsstyrelserna gör också avvägningar mellan allmänna intressen och kommunens planer i relation till riksintressena.

Det är inte en del av riksintressemyndigheternas uppgift att ta hänsyn till 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.

2.8. 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.

2.9. Vilka värden eller funktioner är det som ska skyddas?

Synpunkter kring vad som utgör ett riksintresses värde har framkommit i vissa remissvar. Synpunkterna handlar i något fall om att man anser att det enbart är den fysiska ytan som kan skyddas mot påverkan och inte sådant som har med nyttjandet, alltså själva trafikeringen, att göra.

Enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken ska dock områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikationer skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

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

”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.”

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. (Se utdrag nedan.)

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 landskapsammanhang 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 (2022-06-15)

3 Förändringar 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 på Trafikverkets hemsida. 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.

Trafikverket gör inte heller anspråk för anläggningar som är viktiga för totalförsvaret, då Försvarsmakten och Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap har ett utpekat ansvar för detta enligt hushållningsförordningen.

När det i ett yttrande kommit in ett förslag på anläggning som borde bedömas annorlunda, antingen att anläggningen borde eller 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 förändrats⁴.

Genomförda förändringar jämfört med remiss

Utöver nedanstående har justeringar gjorts för en del anläggningar i kolumnerna "Funktionsbeskrivning" och "Framtida utveckling". En del felaktigheter i redovisningen av olika anläggningar i karttjänsten har också justerats, bland annat för flertalet bangårdar, terminaler och depåer som inte redovisades korrekt vid remissen.

Efter remissen har en genomgång också skett av farleder och sjötrafikstråk av riksintresse tillsammans med Sjöfartsverket. De farleder som utgått eller tillkommit redovisas nedan. Mindre justeringar har gjorts av några sjötrafikstråk och korrigeringar har gjorts av vissa farleder för att uppdatera underlaget mot nuvarande användning och förutsättningar.

- Luftfart:
 - Västerås flygplats bedöms vara av riksintresse.
- Sjöfart:
 - Vänersborgs hamn bedöms vara av riksintresse till följd av en ökande godsmängd de senaste åren.
 - Söderhamns hamn redovisas nu som två objekt, ett för Sandarne och ett för Orrskär/Ljusne eftersom hamndelarna är åtskilda geografiskt.
 - Bergs oljehamn bedöms inte längre vara av riksintresse.
 - Farled 220, Höganäs angöring med tillhörande ankringsområde, utgår som riksintresse då den inte uppfyller något kriterium.
 - Farled 223, Inloppet till Helsingborg, Västhamnen, tillkommer som riksintresse då den uppfyller kriterium.
 - Farled 225, Haken-Landskrona hamn med tillhörande ankringsområde, utgår som riksintresse då den inte uppfyller något kriterium.
 - Farled 228, Inloppet till Helsingborg, Sydhamnen, tillkommer som riksintresse då den uppfyller kriterium.

⁴ Se "Förteckning över riksintresseanspråk", diarienummer TRV 2021/131663

- Farled 311, Bergkvara angöring – Bergkvara hamn, utgår som riksintresse då den inte uppfyller något kriterium.
- Farled 322, Degerhamns angöring – Degerhamn, utgår som riksintresse då den inte uppfyller något kriterium.
- Farled 845, Marpiilen-Sjötorp, utgår som riksintresse då den inte uppfyller något kriterium.
- Farled 850, Lilla Milskär-Otterbäckens angöring, utgår som riksintresse då den inte uppfyller något kriterium.
- Farled 855, Inloppet till Lidköping, tillkommer som riksintresse då den uppfyller kriterium.
- Järnväg:
 - Inlandsbanan, delen Hoting-Storuman har inkluderats i riksintresseanspråket som omledningsmöjlighet för Stambanan genom Övre Norrland
 - Nässjö-Vetlanda, delen Vetlanda-Åseda hade felaktigt kommit med i riksintresseanspråken vid remissen, den är nu borttagen.
 - Stångådalsbanan, Mönsterås-Blomstermåla har inkluderats i riksintresseanspråket. Sträckan har tillräcklig godstrafik för att vara av riksintresse och hade felaktigt fallit ur remissmaterialet.
 - Hamnbanan, Eriksberg-Pölsebo, planerad anläggning har tillkommit.
 - Insjön kombiterminal samt anslutningsbana har inkluderats i riksintresseanspråket.
 - Gränsbanan Arvika-Norge, framtida anläggning, är inte längre med i riksintresseanspråket eftersom det inte finns tillräckliga underlag för att göra markanspråk.
 - Nobelbanan Örebro-Kristinehamn, framtida anläggning, är inte längre med i riksintresseanspråket eftersom det inte finns tillräckliga underlag för att göra markanspråk.
 - Ny stambana Linköping-Jönköping, Hässleholm-Jönköping och Borås-Jönköping, framtida anläggningar, är inte längre med i riksintresseanspråket eftersom det inte finns tillräckliga underlag för att göra markanspråk.
- Väg:
 - Anslutning till Söderhamn hamn, Sandarne. Väg 642/583 har tillkommit som riksintresseanspråk.
 - Anslutning till Skellefteå hamn, justering av anslutningsväg till endast väg 372 till anslutning med E4.
 - Anslutning till Visby flygplats, justering av anslutningsväg till ringled istället för genom centrum.
 - Anslutning till Skavsta flygplats, tillagd som riksintresseanspråk, saknad länk i remissmaterialet.

- Anslutning till Bergs oljehamn, bedöms inte vara av riksintresse då hamnen inte längre är med i anspråket.
- E4.04 Malmslättsvägen, tillagd som riksintresseanspråk, saknad länk i remissmaterialet.

3.2. Förteckning i vilken anläggningar av riksintresse redovisas

För samtliga trafikslag finns nu information om vilket eller vilka kriterier som ligger till grund för varje enskilt riksintresseanspråk. Kriterierna återfinns i sektorsbeskrivningen. Syftet med detta är att öka transparensen och förståelsen för de anspråk Trafikverket gör.

För hamnar och flygplatser finns nu också information om vilka anläggningar som är preciserade samt när preciseringen gjordes. Länk finns till websidan där samtliga preciseringar återfinns. Syftet med detta är att göra det lättare för användaren att se helheten.

För järnväg, anläggning för tjänst har det tydliggjorts vilken typ av anläggning för tjänst som anspråket avser. Syftet med detta är att tydliggöra vilka av funktionerna inom området som är av riksintresse. En järnvägsanläggning kan ha många olika funktioner men samtliga behöver inte vara av riksintresse.

Framtida riksintressen, det vill säga de anläggningar som ännu inte har ett avgränsat eller beslutat markanspråk och som vi därmed inte kan göra riksintresseanspråk för ännu, har tagits bort från förteckningen. Syftet med detta är att göra det enklare att förstå vilka anspråk Trafikverket gör samt vad innebörden av dessa är.

3.3. Funktionsbeskrivningar

Det som i remissen gick under benämningen ”generella funktionsbeskrivningar” kallas nu i materialet endast för ”funktionsbeskrivningar” i stället. Tidigare fanns både generella och specifika funktionsbeskrivningar, men nu finns endast en nivå på beskrivning vilket innebär att det räcker att den heter funktionsbeskrivningar.

Funktionsbeskrivningarna har kompletterats och justerats utifrån inkomna synpunkter. Bland de något större justeringar som gjorts kan nämnas nedanstående justeringar gjorts:

- Särskild funktionsbeskrivning för det nationella stamvägnätet har tagits bort, då den mer generella funktionsbeskrivning i regel räcker för att beskriva vilka aspekter som behöver beaktas vid exploatering i vägens närhet. Att de specifika beskrivningarna tagits bort beror även på att alltför mycket detaljerad information samlad på ett ställe, inte bedöms lämplig att utifrån ett informationssäkerhetsperspektiv. Vid behov kan en precisering av en specifik anläggning eller del av anläggning tas fram. Preciseringen tas då fram av berörd Trafikverksregion.
- Beskrivningen av påtaglig skada p.g.a. minskad framkomlighet har delvis skrivits om och utvecklats. Bland annat då skrivningarna om vad som är normal trafiktillväxt har upplevts som otydliga.

3.4. Tittskåp för kartmaterial

Förändringar av anläggningar som gjorts i tittskåpet återspeglas i WMS-tjänsten och GeoPackage som finns tillgängliga för nedladdning.

4 Förändringar i kartmaterialet

Tittskåpet har kompletterats med länk till Trafikverkets hemsida där sektorsbeskrivning och kriterier samt förteckning över riksintresseanspråk finns tillgängliga. Syftet med denna förändring är att underlätta hanteringen och förståelsen för våra riksintresseanspråk.

Bakgrundskartan har justerats för att det ska bli enklare att läsa och se riksintressena.

Ankarsymbolen för hamnar har justerats i storlek för att det ska bli enklare att se hamnarna.

Justering har gjorts så att samtliga lager och anläggningar är synliga vid samma inzoomning.

Sjötrafikstråk som sträcker sig utanför Sveriges ekonomiska zon har fått en annan manérsättning i karttjänsten för att schematiskt visa vilken relation riksintresset för sjötrafikstråken är tänkt att skydda.

Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se