

RAPPORT 2020:26



Översyn kriterier riksintressen

Bilagor

Översyn kriterier riksintressen

Bilagor

Titel: Översyn kriterier riksintressen I
Rapportnummer: 2020:26
Utgivare: Boverket, november, 2020
ISBN tryck: 978-91-7563-726-6
ISBN pdf: 978-91-7563-727-3
Diarienummer: 3.4.1 565/2020

Rapporten kan beställas från Boverket.

Webbplats: www.boverket.se/publikationer
E-post: publikationsservice@boverket.se
Telefon: 0455-35 30 00
Postadress: Boverket, Box 534, 371 23 Karlskrona

Rapporten finns i pdf-format på Boverkets webbplats.
Den kan också tas fram i alternativt format på begäran.

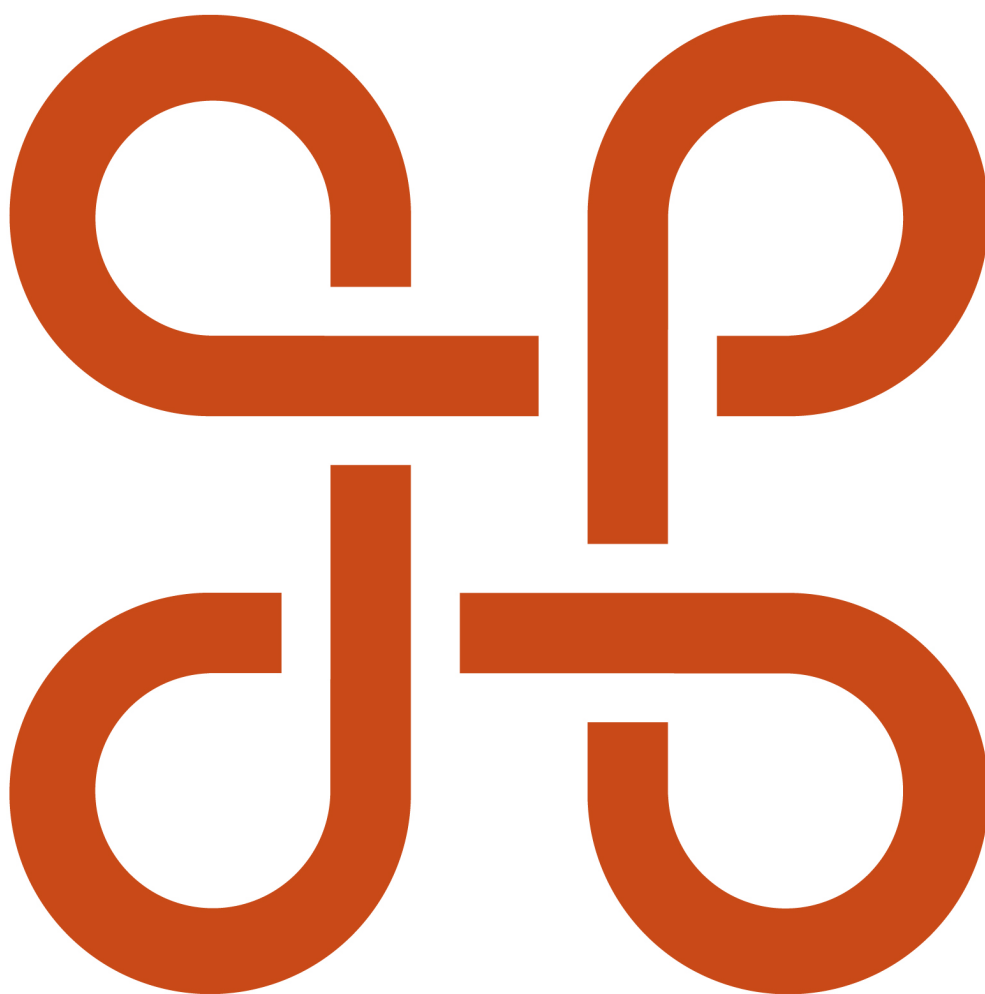
Innehåll

Bilagor från Riksantikvarieämbetet

Bilaga från Trafikverket

Bilagor

Bilagor till Riksantikvarieämbetets redovisning
av regeringsuppdraget
om att se över kriterierna för och anspråken
på områden av riksintresse, del 1.
2020-11-20



Bilaga 1.

Figur 1. Antalet riksintressen för kulturmiljövård per län 2019.

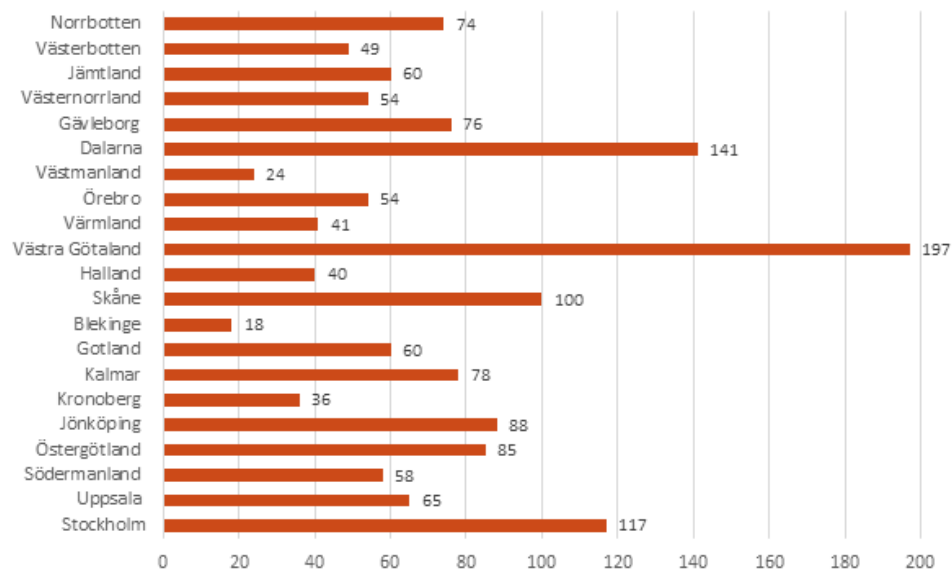
Tabell 1. Areella anspråk. Riksintresseområden för kulturmiljövården per län 2019.

Figur 2. Länsvis redovisning av markanvändningen inom kulturmiljövårdens riksintressen 2017.

Bilaga 2.

Översyn av områden av riksintresse för kulturminnesvården. Allmänna råd. Riksantikvarieämbetet promemoria 1985-09-23. Bilaga till statens planverks meddelande Dnr 407/85.

Bilaga 1.



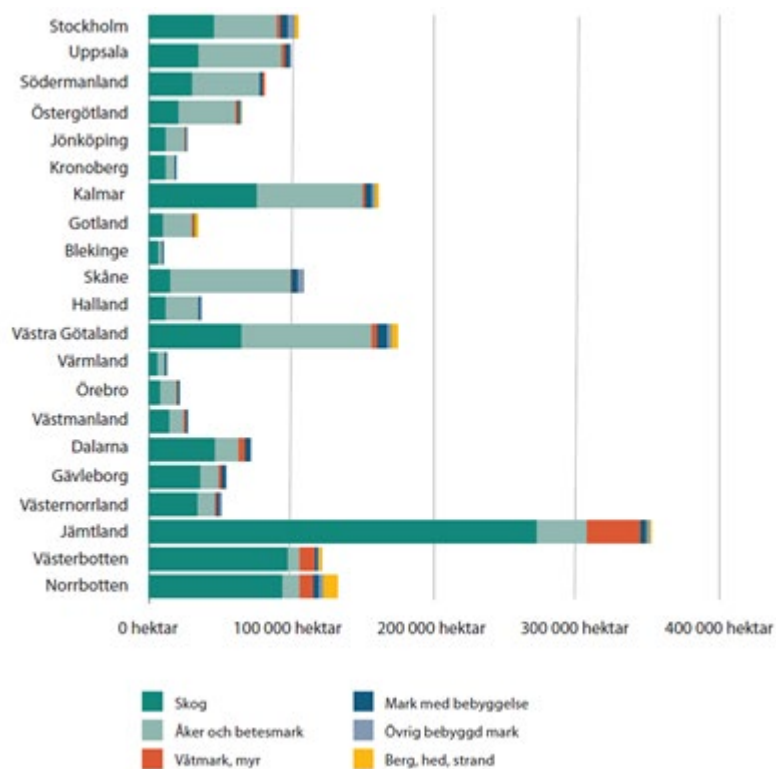
Figur 1. Antalet riksintressen för kulturmiljövård per län 2019.

Uppgift om antalet riksintressen per län hämtad från Kulturmiljöstatistik 2020, s. 30.

Tabell 1. Areella anspråk.**Riksintresseområden för kulturmiljövården per län 2019.**

Tabelluppgifter hämtade från Kulturmiljöstatistik 2020, s. 31.

Län	Areal land och vatten, hektar	Riksintressens andel (procent) av länets totala areal (land och vatten)	Andel vatten av riksintressen (procent)
Stockholm (AB)	187 017	11,2	45
Uppsala (C)	112 119	9,2	4
Södermanland (D)	99 007	11,4	16
Östergötland (E)	96 713	6,6	30
Jönköping (F)	28 632	2,4	6
Kronoberg (G)	21 587	2,3	12
Kalmar (H)	158 846	7,8	19
Gotland (I)	46 426	3,1	2
Blekinge (K)	17 641	2,5	38
Skåne (M)	117 026	6,9	7
Halland (N)	37 167	4,3	7
Västra Götaland (O)	214 698	6,3	18
Värmland (S)	12 967	0,6	7
Örebro (T)	22 134	2,3	6
Västmanland (U)	35 112	6,2	21
Dalarna (W)	94 406	3,1	23
Gävleborg (X)	66 198	2,6	17
Västernorrland (Y)	68 331	2,4	23
Jämtland (Z)	384 728	7,2	7
Västerbotten (AC)	149 924	2,2	20
Norrbotten (BD)	161	1,4	17
Totalt	2 132 131	4,0	17



Figur 2. Länsvis redovisning av markanvändningen inom kulturmiljövårdens riksintressen 2017 (N=1 526). Källor: Länsstyrelsernas GeodataKatalog (riksintresseareal) och Naturvårdsverket (markanvändning).

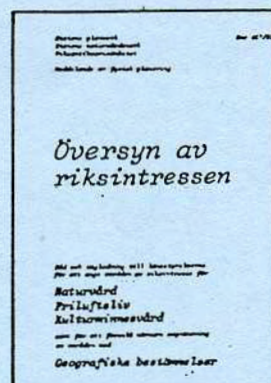
Bilden är hämtad från Riksintressen i siffror – statistik över kulturmiljövårdens riksintressen, s. 27, Riksantikvarieämbetet, 2017.

Översyn av riksintressen...

Mv
(Dr.)

RIKSANTIKVARIEÄMBETET PROMEMORIA
1985-09-23

Bilaga till
statens planverks
meddelande
Dnr 407/85



Översyn av områden av riksintresse för kulturminnesvården

Allmänna råd

- yttre förutsättningar
- riktlinjer och ramar för urvalet
- avgränsning och skyddsbehov
- register över riksobjekt
- exempel på registerblad (bilaga)

Yttre förutsättningar

Inför arbetet med den fysiska riksplaneringen gjordes en genomgång och ett urval av de från bevarandesynpunkt mest värdefulla natur- och kulturmiljöerna i vårt land. Kulturminnesvårdens urval redovisades i civildepartementets serie Underlagsmaterial (U 23). I samband med remissbehandlingen av detta underlagsmaterial och rapporten Hushållning med mark och vatten (SOU 1971:75) gjordes även vissa kompletteringar som ett resultat av programskedet i den fysiska riksplaneringen. I samband med att denna vägledning remissbehandlades översändes en kopia av denna förteckning över riksintressena till respektive länsstyrelse.

Motiven som gällde när kulturminnesvårdens riksintressen valdes ut för den fysiska riksplaneringen, är fortfarande aktuella

Beträffande flertalet av dessa områden var stat och kommun överens om värdet och vilka åtgärder som erfordras för att detta värde skall kunna bibehållas. *Det torde således inte finnas anledning att ompröva huvudparten av urvalet.* Kommunerna har också genomfört ett mycket omfattande och ambitiöst arbete för att tillgodose områdenas skyddsbehov i bl a riktlinjer och bestämmelser i kommunöversikter och markanvändningsplaner. Dessa bör således i många fall kunna överföras oförändrade till de nya översiktsplanerna.

Redovisningen av riksintressena 1969 skedde med starka reservationer för att det fanns brister i materialet. Man hade ju tidigare över huvud taget inte gjort någon sådan rikstäckande redovisning av kulturminnesvårdens intressen. Sedan detta första urval företogs 1969 har dock kunskapsläget förbättrats avsevärt genom inventeringar, utredningar och inte minst vid den systematiska genomgång som skett av kulturmiljön i arbetet med att upprätta regionala och kommunala program för kulturminnesvården.

Förutsättningarna förändras också på annat sätt - här formulerade i förslaget till ny plan- och bygglag (se sid 440): "Det är givet att motiven för bevarande förändras och att synen på vad som är mer eller mindre värdefullt inte förblir densamma. De senaste decenniernas utveckling har också inneburit betydande åsiktsförskjutningar i dessa avseenden. Den har exempelvis fört med sig en ny betoning av de sociala skälen för att bevara en historisk kontinuitet i miljön och att förena för-

Vitterhetsakademiens bibliotek



18400 000066947

nyelsen med en varsam förvaltning av kvaliteterna i den befintliga bebyggelsen. Den har också fört med sig en mycket starkare betoning av det lokala perspektivet på bebyggelsens och kulturlandskapets värden. Samtidigt har tyngdpunkten i planeringen för bevarande ytterligare förskjutits från enstaka, särskilt värdefulla kulturminnen till samlade kulturmiljöer. I den här utvecklingen har både målet att bevara och formerna för bevarande mer och mer integrerats i kommunernas fysiska planering".

I några avseenden var inte heller utgångspunkterna för urvalet 1969 desamma som gäller för urvalet idag. Bestämmelserna i förslaget till naturresurslag skall t ex gälla överallt, d v s även inom tätorterna. Beträffande den begränsning av områdena som enligt lagförslaget bör ske i förhållande till tidigare gjorda bedömningar se de s k större områden av betydelse för kulturminnesvården sid 7 I lagförslaget har vidare en begränsning skett av områden med s k geografiska riktlinjer (vissa älvar, insjöområden m m).

Riktlinjer och ramar för urvalet

Enligt den proposition till naturresurslag som nu läggs på höstriksdagens bord bör kriterierna ses över för vad som är att betrakta som områden av riksintresse. Som skäl anges bl a att de av riksdagen tidigare givna riktlinjerna för den fysiska riksplaneringen nu lagregleras som delar i en bred naturresurslag, där det också ingår allmänna hushållningskrav - ett grundskydd - som alltid skall tillämpas. De s k större områdena av betydelse för kulturminnesvården nämns där särskilt bland sådana områden, som borde kunna begränsas i förhållande till tidigare bedömningar med tanke på det skydd de nu kommer att få.

Vad som utgör riksintresse kan knappast definieras entydigt eller fixeras vid en fast punkt på en värdeskala. Många gånger skiljer sig också områdena åt så mycket till innehåll och karaktär att de över huvud taget inte är direkt jämförbara sinsemellan. Skyddsbehovet och tyngden i de motiv som angivits för urvalet i varje enskilt fall blir då utslagsgivande för urvalet. Stora krav måste därför ställas på att motivet för urvalet anges på ett nyanserat och träffande sätt.

Kulturvärdena i de utvalda områdena skall vara så stora att områdena har få motsvarigheter i regionen, i riket eller internationellt sett

Med kulturvärden avses vetenskapliga och upplevelsemässiga värden i den av människan odlade, byggda och påverkade miljön som huvudsakligen har sin grund i historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värderingar.

Enligt lagförslaget till naturresurslag bör urvalet av riksobjekt särskilt väl belysa olika skeden i natur- och kulturlandskapets utveckling. Man kan därför dra slutsatsen att det sammantagna urvalet av områden som väljs ut med utgångspunkt från historiska och kulturhistoriska värderingar också skall ge en god och tämligen fullständig bild av den historiska och kulturhistoriska utvecklingen i landet. I beslut om kulturpolitiken har riksdagen tidigare t ex uttalat att kulturminnesvårdens insatser bör gälla hela samhällets historia. Skall urvalet av skyddsvärda miljöer och objekt spegla hela samhällets historia och kontinuitet i utvecklingen förutsätter detta givetvis att urvalet också för en stor bredd. Områden med olika kulturhistoriskt innehåll kan ju inte ersätta varandra.

Målsättningen bör således vara att det sammantagna urvalet skall ge oss ett så komplett åskådningsmaterial som möjligt

- o av samhällsutvecklingen i landet - en rättvisande och väl vägd helhetsbild av det förflutna. I arbetet med kulturminnesvårdsprogrammen har miljön studerats sektor för sektor från denna utgångspunkt.
- o i tidsperspektivet av den historiska och kulturhistoriska utvecklingen samt en så bred och representativ bild som möjligt av varje fas i denna utveckling.
- o av de regionala skillnaderna i denna utveckling. Naturförustättningarna har ju exempelvis haft en mycket stor betydelse för människans försörjning i alla tider och påverkat utvecklingen på olika sätt i olika delar av landet. Som underlag när det t ex gäller det agrara kulturlandskapet kan utnyttjas det tidigare översända förslaget till regionindelning, som våren 1985 överlämnades till Nordiska ministerrådet.

Urvalet är dock sällan så enkelt att det i varje val-situation bara finns ett område att välja som har denna kvalitet och vetenskapligt - pedagogiska karaktär. Flera områden kan t ex ha likartat eller snarlikt kulturhistoriskt innehåll utan att detta därför är direkt jämförbart. De kulturhistoriska dragen från ett visst tids-skede framträder kanske inte heller så påtagligt på grund av överlagringar som skett under andra epoker. Skälet varför ett av områdena måste sättas framför de andra brukar då kunna sammanfattas i en värdegrundande egenskap hos området - i allmänhet är det flera sådana egenskaper som pekar åt samma håll - här kallade kriterier. Det kan vara egenskaper hos *innehållet* och *möjligheterna att uppleva detta*, det *aktuella tillståndet* inom området, *möjligheten att bibehålla värdet*, *förekomstfrekvensen* i förhållande till liknande områden o s v som särskilt starkt har påverkat urvalet.

Sådana beskrivande kriterier består vanligen av motsatspar av typen: *sällsynt* (rar, unik) - *representativ* (karakteristisk), *mångformig* (sammansatt, komplex) - *enhetlig* (homogen), *levande* - *övergiven* (relikt, fossil) o s v. Ett område som karakteriseras med den ena egenskapen i ett sådant motsatspar kan i och för sig ha lika stort värde som ett område som karakteriseras med dess motsats, men beskrivningen ger oss en närmare uppfattning om av vad slags karaktär värdet är. Givetvis skall då dessa kriterier hänföra sig till området som helhet och inte till enskildheter och detaljer i detta.

Kriterier beträffande innehållet

Från kulturhistorisk synpunkt måste det i första hand vara avgörande för urvalet att området har något att berätta om sin tid d v s att det genom sitt dokumentvärde förmedlar kunskaper om äldre tiders förhållanden.

Att innehållet är *karakteristiskt* (typiskt, representativt) för ett visst tidsskede eller för en speciell bruksform är givetvis av stort värde. *Märklig* och *säregen* (särpräglad) är egenskaper som talar om att värdet hos ett område består i att dess kulturhistoriska innehåll på ett intressant och markant sätt skiljer sig från vad som är typiskt för regionen. *Enhetlighet* och *homogenitet* kan i vissa fall vara av värde t ex för upplevelsen av en speciell epok eller av helheten i en anläggning från ett visst tidsskede. Att det kan vara ett värde att en bebyggelsemiljö eller annan kulturmiljö är rikt *sammansatt* (komplex, mångformig) vittnar bl a våra gamla stadskärnor om.

Kriterier av upplevelsemässig karaktär

Det är givetvis också ett värde om det kulturhistoriska innehåll som föranlett urvalet framträder *pedagogiskt tydligt* om det t ex kan ge en historisk upplevelse.

Det kan också finnas områden som i sig har så stora värden - exempelvis från miljömässig eller konstnärlig synpunkt - att det är dessa värden som utgör det egentliga skälet för urvalet och att dessa helt överskuggar de värden av mera vetenskaplig - pedagogisk karaktär som här tidigare nämnts.

Kriterier beträffande tillståndet i området

Att helheten i ett område är *välbevarad* (orörd, ursprunglig, oförvanskad, saknar sentida ingrepp) är givetvis ett värde. Därigenom blir det dokumentariska värdet större, de kulturhistoriska sammanhangen lättare att utläsa, utvecklingen lättare att förstå och kulturvärdena framträder tydligare.

Kriterier beträffande förekomsten (frekvensen)

Om ett område har så stora kulturvärden att det klart höjer sig över andra områden och det därtill är *sällsynt* (unik, en raritet, av ovanligt slag, eller kanske det enda kända kvarvarande exemplet från ett speciellt utvecklingsförlopp) måste urvalet i de flesta fall anses vara självklart.

Under senare år har intresset allt starkare inriktats mot bevarandet av större miljöer. Samtidigt med att miljösynpunkterna betonats har intresset också vidgats från de unika företeelserna mot de karakteristiska, men ofta mer anspråkslösa delarna av miljön, som kan vara väsentliga för upplevelsen och förståelsen av denna. För urvalet av sådana områden måste gälla - förutom att det verkligen finns ett innehållsmässigt värde man vill slå vakt om - att just de *representativa* (karakteristiska, typiska) egenskaperna är tydligare, lättare att iakttä eller sammanhangen lättare att förstå i det område som väljs ut än i övriga områden med likartad karaktär.

Kulturvärdena skall vara avgörande för urvalet men därutöver måste ställas ytterligare villkor

Kriterier beträffande
områdets storlek

Kulturminnesvården har tidigare till väsentlig del gått ut på att bevara enstaka objekt/kulturminnen. Åtskilliga av dessa är det ett nationellt intresse att bevara. Flertalet åtnjuter dock redan lagskydd så till vida att det fordras särskilt tillstånd från länsstyrelsen för att ta bort eller väsentligt förändra dem, i åtskilliga fall också för att förändra deras närmaste omgivning. *Enstaka objekt/kulturminnen* som kan skyddas tillräckligt med en tydlig speciallagstiftning bör inte tas med i urvalet - oberoende av det kulturhistoriska värdet. Endast när dessa behöver ett betydligt vidare miljöskydd än vad speciallagstiftningen kan erbjuda bör naturresurslagens bestämmelse om riktintresse (2 kap 6 § andra stycket) utnyttjas.

Inför den fysiska riksplaneringen angavs 1969 som urvalskriterium att kulturminnesvårdens riksintressen kan innehålla en eller flera kategorier kulturminnen - forn-lämningar, bebyggelse, industriminnen etc - av allmänt intresse eller karakteristiska för området men att *de områden var av speciellt intresse som ger en samlad bild av ett kulturhistoriskt utvecklingsförlopp eller en epok.*

I inventeringsmaterialet ingick även en kartredovisning över enstaka objekt/kulturminnen. Denna visade sig dock vara alltför detaljerad och kunde därför inte föras vidare i säkerställandearbetet under planeringsskedet. Vid redovisningen på karta av miljöerna skedde vidare en generalisering så till vida att områden på mindre avstånd från varandra än 1000 meter sammanfördes till en miljö - och 500 meter om områdena var under 50 hektar. Med tanke på den funktionella aspekt miljöbegreppet har inom kulturminnesvården bör sådana sammanbindningar undvikas mellan miljöer där det kulturhistoriska innehållet är av olika karaktär.

Kriterier beträffande
skyddsbehovet

Mot bakgrund bl a av det grundskydd kulturvärdena får genom naturresurslagen har man i lagförslaget förutsatt att en begränsning kommer att ske av riksintressena i förhållande till tidigare gjorda bedömningar. Särskilt har då nämnts friluftslivets riksintressen och de s k större områdena av betydelse för kulturminnesvården.

Med tanke på den restriktivitet som måste iakttas bör därför i urvalet ingå endast sådana områden som verkligen har största kulturhistoriska värde. När det gäller kulturmiljön kan detta sägas vara avsett i första hand för samlade miljöer och mönster i större landskapsavsnitt som återspeglar olika former av mänsklig verksamhet.

De s k större områdena av betydelse för kulturminnesvården

Begreppet "miljö av riksintresse för kulturminnesvården" kommer således i princip att ersättas av "områden som är av riksintresse på grund av sina kulturvärden" - här har även uttrycket "riksobjekt" utnyttjats. Begreppet "större område av betydelse för kulturminnesvården" kommer däremot inte att få någon motsvarighet i den nya lagstiftningen.

Några enstaka av dessa s k större områden av betydelse för kulturminnesvården t ex innerstaden i Stockholm med Djurgården och Araslövs farmer i Kristianstads län som är av miljökaraktär, kan visserligen ha så stort värde från kulturhistorisk synpunkt och ha sådant behov av skydd att de utgör självklara riksobjekt enligt lagförslaget. För det stora flertalet gäller dock att kulturvärdena inte har kunnat preciseras tillräckligt för att så omfattande markområden skall kunna behållas som riksobjekt enligt den nya lagstiftningen.

I samband med planeringsskedet av den fysiska riksplaneringen angav riksantikvarieämbetet bl a i planverkets rapport 44 del 6 (sid 32-37) att flertalet av de större områdena borde kunna avföras som sådana i planerings-sammanhang så snart skyddsbehovet inom dessa preciserats geografiskt och tillgodosetts inom ramen för den kommunala planeringen även om dessa större områden givetvis fortfarande utgör särskilt intressanta områden för kulturminnesvården och från vetenskaplig synpunkt.

I flertalet av de större områdena gjorde man redan inför programskedet en sådan precisering genom att lyfta fram miljöer av riksintresse för kulturminnesvården inom de s k större områdena. Arbetet med kulturminnesvårdsprogrammen, inventeringar och utredningar bör nu ha givit tillräckligt material för att innehållet skall kunna preciseras där man icke gjort detta tidigare eller där man nu vill ge riksintressestatus åt ett avsnitt av ett sådant större område. Inför de diskussioner som nu skall tas upp med kommunerna om översynen av riksintressena kan det dock vara viktigt att erinra om att det är det tidigare schematiska urvalet med både miljöer och s k större områden som tillsammans utgjorde en helhet som nu skall ersättas av de nya, mera preciserade urvalet.

De möjligheter som finns till samordning skall givetvis utnyttjas

Att naturlandskapet har en mycket stor betydelse för kulturmiljön har berörts tidigare. I flera avseenden har naturvården och kulturminnesvården också en likartad målsättning. Båda sektorerna vill ge ett historiskt och geografiskt perspektiv på dagens natur- och kulturmiljö

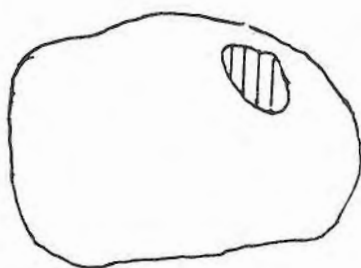
och båda syftar till att slå vakt om dokument för den framtida forskningen, att lyfta fram studieobjekt för utbildningen och för den enskilda människan visa på vad som är sevärt och som kan underlätta för henne att förstå hur natur- och kulturlandskapet uppstått, utvecklats och alltjämt förändras. De faktorer som ger ett område dess naturvärde eller kulturvärde gör också många gånger området intressant för turism och rekreation.

Givetvis förstärks bevarandevärdet om flera av bevarandesektorernas intressen på detta sätt sammanfaller inom ett och samma område. *Vid urvalet är därför helhetssynen på natur- och kulturlandskapet viktigt.* Givetvis har varje sektor att ta till vara sina specifika intressen i urvalet - i synnerhet gäller detta om det urval som sker för den framtida forskningen. Naturvårdsverket och riksantikvarieämbetet förutsätter att urvalet nu sker i samverkan mellan de båda sektorerna - och att detta leder till ett bättre urval - inte minst mot bakgrund av den helhetssyn på natur- och kulturlandskapet som nu håller på att växa fram.

Avgränsning och skyddsbehov

Av planverkets meddelande Dnr 407/85 framgår att kommunerna och länsstyrelserna överväger hur den närmare avgränsningen av områdena och hur bevarandevärdena skall beaktas vid planläggning och tillståndsbeslut. Hur kommunen avser att tillgodose riksintressena anges sedan i den kommunala översiktsplanen. Skulle det i något fall råda delade meningar mellan stat och kommun om hur riksintresset skall tillgodoses framgår även detta av översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande som fogats till denna.

Det är angeläget att det finns en klar och tydlig dokumentation av vad som utgör område av riksintresse men det är också viktigt att komma ihåg att naturresurslagens skydd hänförs till åtgärder. Lagskyddet gäller således även utanför det område som avgränsats som riksintresse - om riksintresset påtagligt skulle skadas av en viss åtgärd utanför det avgränsade området.



I samma meddelande (se sid 4-5) framgår också att innehållet kan differentieras och skyddsbehovet nyanseras inom ett område på det sätt som anges på vidstående figur.

Som kartunderlag används i första hand topografisk karta, ekonomisk karta eller översiktskarta (huvudversionen) beroende på vilken kartskala som är lämpligast för kartredovisningen på en A4-blankett.

Register över riksobjekten

MALL

1) _____

2) _____

Sid 1 ()

REGISTERBLAD

K

3) _____

OMRÅDE (DELOMRÅDE) AV RIKSINTRESSE FÖR KULTURMINNESVÄRDEN

i 4)

LÄN

5) Nr

6)

7)

KOMMUN(ER)

8) antal delområden:

9) Karta:10) Läge:11) Area: ha12) Kulturgeografisk(a) region(er):13) Naturgeografisk(a) region(er):14) Specifikation av naturförutsättningar:15) Vilka motiv har i första hand styrt urvalet:16) Eventuella kompletterande värden:17) Innehåll (sektorvis, tidsskede, sökord)18) Förutsättningar för att kulturvärdena skall bibehållas:19) Säkerställandeläge:20) Området berör område av riksintresse för naturvård nroch område av riksintresse för friluftsliv nr21) Området ingår även i

kommun(er)

län (land)

Sid 2 ()

REGISTERBLAD

3) _____

22) Områdets huvuddragSammanfattande värdetext23) Anmärkningar24) Källor:

Här föreslås de uppgifter som skall föras in under resp position på mallen till registerblanketten sid 10-11.

Med VERSALER anges UTKAST eller FÖRSLAG, LÄN, OMRÅDESNAMN och KOMMUN.

Positionsbeteckningar stryks under.

- Pos 1) Namn på den som ställt samman informationen. Exempel:
M Gårdö
J E Tomtlund
- 2) Under arbetet anges här UTKAST eller FÖRSLAG. Detta avlägsnas när registerbladet färdigställts.
- 3) Datum för registreringen: år-månad-dag
Även reviderat år-månad-dag
- 4) LÄN där området ligger (anges i KLARTEXT). Länsbokstaven anges i pos 5. Sträcker sig området in i något annat län (land) anges detta i pos 21.
- 5) Områdets (delområdets) löpnummer inom länet anges med länsbokstav och siffra. Börja om möjligt numreringen i sydväst på kartan, sluta i nordost. Begreppet delområde används när en miljö av särskilt intresse eller med ett skyddsbehov av annorlunda karaktär än omgivningen har avgränsats inom riksobjektet. Numrering av delområden sker enligt följande exempel. Om riksobjektet har nummer AC 004 får delområde 2 inom detta nummer AC 004,2.
- 6) OMRÅDETS NAMN. En kort karakteristik såsom by, koppargruva, bruk, fiskeläge som tillägg till namnet kan öka informationsvärdet. Försök välja unika namn. I vissa fall behövs någon form av lägesangivelse för att undvika förväxling med andra områden som har samma namn.
- 7) KOMMUN(ER) anger i klartext var området ligger. Kommunnummer anges inom parentes. Sträcker sig området in i ett annat län anges detta i pos 21.
- 8) Förekommer delområden anges här det totala antalet delområden inom riksobjektet.
- 9) Topografiskt kartblad anges med alfanumerisk beteckning. Exempel: 25 G, 26 G, 20 H NV, 20 H NO. Utnyttjas flera blad av samma storblad skrivs hela kartbeteckningen ut.
- 10) Finns en utpräglad intressetynqdpunkt anges läget för denna i koordinater - annars anges områdets mittpunkt. Koordinaterna anges för närmaste en-kilometerspunkt.
- 11) Ytberäkning utföres vid behov. Med tanke på kartredovisningen kan det vara av intresse om området är mer eller mindre än 100 ha.
- 12) Kulturgeografisk region anges med nummer och benämning enligt det förslag till regionindelning som överlämnades till Nordiska ministerrådet våren 1985.
Exempel: 12 Mälardalens odlingsbygder

Pos 13) Naturgeografisk region anges med nummer och benämning enligt Naturgeografisk regionindelning av Norden (Nordiska ministerrådet 1984).

Exempel: 24 Östra Svealands sprickdalsterräng

14) Här kan anges benämningar från ytterligare nedbruten regionindelning om man arbetar med en sådan på länsnivå. Vidare kan anges fakta rörande naturförutsättningarna som är av intresse i det aktuella fallet t ex beträffande förhållandet till vatten (kust, flod, insjö) och höjden över havet när det gäller områden med förhistoriskt innehåll, brutenhet, landskapstyp (slätt, sprickdalsterräng, dalgång etc), uppodlingsgraden kan anges i procenttal (10, 30, 50, 70, 90%), berggrundens art kan ha varit utslagsgivande för lokaliseringen, de lösa avlagringarnas art och vegetationsperiodens längd likaså, etc.

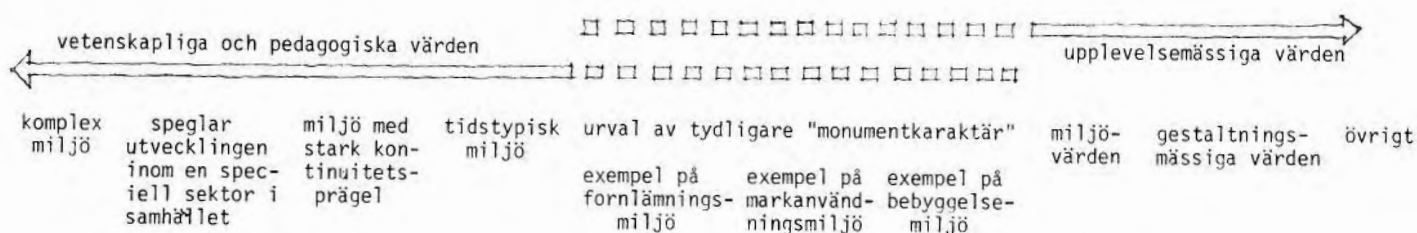
15) Kulturminnesvårdens riksintressen uppgår för närvarande till över tusen områden. Det är därför nödvändigt att databehandla materialet för att det skall kunna hanteras vid jämförelser o likn.

Under pos 22 beskrivs områdena verbalt. Där anges också utförligt skälen för urvalet i klartext.

Under pos 17 sorteras områdena efter sitt kulturhistoriska innehåll, dels sektorvis, dels med hänsyn till det tidsskede som man vill lyfta fram genom urvalet.

Avsikten är att pos 15 skall utgöra en ännu grövre sortering av materialet med utgångspunkt från de motiv som föranlett urvalet.

Sorteringen kan illustreras grafiskt på detta sätt:



Här följer en beskrivning i ord av samma sak:

Urvalet kan i större eller mindre utsträckning vara betingat av *vetenskapliga* och *pedagogiska* skäl eller med hänsyn till de *upplevelsemässiga* värden som finns i området. Vid urvalet av de områden som särskilt väl belyser de historiska/kulturhistoriska sammanhangen har sannolikt de pedagogiska skälen övervägt (till dessa räknas även möjligheten att leva sig in i ett

passerat avsnitt av historien/kulturhistorien. Bland dessa kan man dels urskilja områden som valts ut för att de ger en helhetsbild framför allt av ett *tidsskede* t ex ett bestämt skede i utvecklingen eller ett *kontinuerligt* utnyttjat område, dels urskilja områden där det framför allt är innehållet som belyses inom en särskild *sektor av samhället* t ex utvecklingen under olika tider inom en och samma näring, kring en och samma energi- eller råvarukälla etc eller inom en mera *komplex* miljö.

En stor grupp i det nuvarande urvalet består av områden som valts ut på grund av sitt egenvärde eller för att de innehåller ett kulturminne av enastående, märklig karaktär - en klenod. Givetvis utgör dessa en samling väl valda exempel på den samhällsutveckling som har ägt rum men ofta är det inte möjligt att avgöra om det framför allt varit den vetenskapligt/pedagogiska aspekten som varit avgörande för urvalet eller huvudsakligen de upplevelsemässiga värdena. Vad det är man vill slå vakt om råder det då ingen tvekan om. Materialet bör därför kunna delas upp i *exempel på fornlämningsmiljöer*, *exempel på bebyggelsemiljöer* (eller andra anläggningar från historisk tid) och *exempel på markanvändning* eller kombinationer av dessa där detta kanske är lämpligare.

I urvalet kan också ingå områden, där urvalet i högre grad skett på grund av områdets upplevelsemässiga värden. Det kan t ex gälla rikt sammansatta miljöer, där man snarare vill slå vakt om *miljövärdena* än de strikt vetenskapligt/pedagogiska.

Det finns givetvis också områden med kulturvärden där det inte är den historiska aspekten som i första hand motiverar urvalet. Det kan då t ex vara fråga om områden där de *gestaltningmässiga* värdena (arkitektoniska, konstnärliga etc) överväger.

Ett exempel som visar att ett område kan avgränsas på olika sätt beroende på vad det är man vill lyfta fram:

Ett område längs en forntida vattenled som valts ut därför att man vill visa hur själva vattenleden som kommunikationsled genererat utvecklingen i ett område med bronsåldersboplatser, rösen, hällristningar och andra bronsålderslämningar avgränsas förmodligen inte på samma sätt som om man hade velat visa en känd bronsåldersmiljö av monumentkaraktär. Är det enbart egenvärdet hos hällristningsmiljön eller röseområdet som föranleder urvalet kan det t o m vara tillräckligt att avgänsa detta område för sig.

Pos 16) Under pos 15 anges det eller de motiv som i första hand föranlett urvalet. Här kan på motsvarande sätt anges andra värdefulla egenskaper i området, som visserligen kan ha bidragit till men inte utgör det primära motivet för urvalet.

17) För att underlätta jämförelser bör även en grovsortering kunna ske med hänsyn till innehållets karaktär d v s det innehåll som föranlett urvalet. I synnerhet gäller detta när områdena valts ut därför att de innehållsmässiga sammanhangen - t ex utvecklingen inom en viss näring - belyses särskilt väl i dessa.

En sortering efter innehåll bör kunna följa ungefär samma schema som analysen i kulturminnesvårdsprogrammet eller sektoruppdelningen i den fysiska riksplaneringen. Bland de areella näringarna bör förutom *jordbruk* (med boskapsskötsel och eventuellt ytterligare komplement av husbehovskaraktär såsom t ex skogsbruk) särskiljas *jakt och fångst* (där även husbehovsfiske kan ingå) samt *rennäring* och *fiske* (där fisket svarar för huvuddelen av utkomsten).

Att göra en sådan uppspaltning inom handel och samfärdsel är svårare. Samfärdseln (kommunikationerna till lands och vatten) fungerar ju till stor del som generator för samhällsutvecklingen. I detta fall synes det vara lämpligast bl a med tanke på tätortsanknytningen att föra samman stadsnäringarna handel, hantverk (i den specialiserade form som inte sker i hemmet) och sådan tillverkningsindustri som inte är knuten direkt till råvarukällan eller energiuttaget under en och samma rubrik - här har använts *handel*. Härifrån skiljs då sådana områden där produktionen (med bostadsbebyggelse och infrastruktur) är knuten till *råvaru- eller energiuttaget* (bergsbruk, skogsbruk o s v).

I vissa fall kan även anläggningar för försvar, förvaltning m m av det gemensamma samhället vara av sådan betydelse eller omfattning att de bör behandlas för sig. Dessa kan då här rubriceras som *politiskt-administrativa*. Detsamma gäller anläggningar för medborgarnas utbildning eller deras fysiska och psykiska hälsa. Dessa kan här samlas under rubriken *kulturellt-rekreativa* (undervisning, forskning, hälsovård, idrott, fritidsbebyggelse, turism, folkrörelserna etc).

Ätminstone inom vissa av dessa grupper kan kanske behövas en ytterligare nedbrytning för att materialet skall bli hanterbart för jämförelser.

För sökning kan även en grovsortering efter tidsaxeln underlättas. Exempelvis stenålder, bronsålder, äldre järnålder, yngre järnålder, medeltid, stormaktstid fram till 1700-tal, 1700-tal fram till c:a 1850, 1850 - 1900, 1900 - 1930, 1930 - nutid.

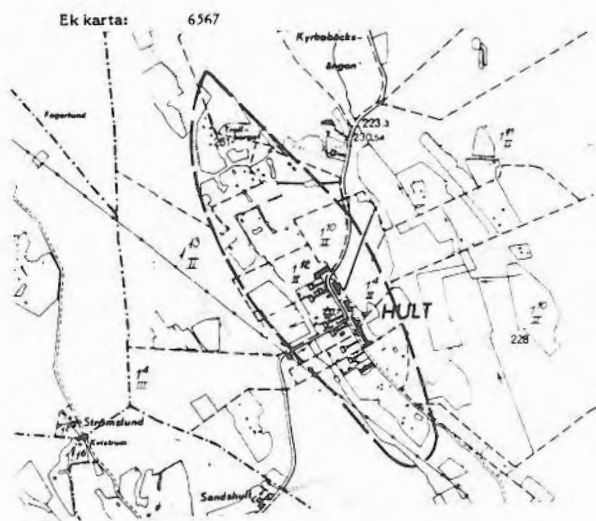
Under rubriken sökord kan den som vill ange viktiga och karakteristiska detaljer som finns inom området t ex hållristningar.

- Pos 18) Med tanke på hur detta register skall användas avses här i första hand det hot som riktas mot kulturvärdena från sådana åtgärder som regleras i de lagar som samlats under naturresurslagens paraply d v s naturvårdslagen, väglagen m fl samt framför allt plan- och bygglagen. Är urvalsmotivet tillräckligt utförligt preciserat bör detta ge en ganska god uppfattning om hotets karaktär så att beskrivningen av hotbilden inte behöver bli så omfattande och detaljerad. När det gäller *förändringar och nytilfskott* av bebyggelse och anläggningar som regleras enligt plan- och bygglagen bör dock framgå om kulturvärdet är så stort att det t ex utesluter varje form av ny bebyggelse. Enligt PBL-förslaget (se sid 716) bör området då skyddas med detaljplan, områdesbestämmelser eller naturreservat. Det bör även

observeras att *ändrade bruksformer* (borttagning av hägnader o dyl, skogsplantering, indragning av mjölk-bilen) kan utgöra hot mot kulturmiljön. Därtill förekommer givetvis också *direkta markgrepp* (vid nybebyggelse och byggande av vägar, försörjningsledningar för el, vatten och avlopp liksom vid råvaruuttag, skogsplöjning och markberedning för skogsbruket). Kulturmiljöerna kan givetvis också påverkas av igenväxning och *åtgärder i skogsbruket* (avverkning, omförande av lövskog till barrskog) och av *ändringar av vattennivån* (grundvatten, avvattning och t ex vid kraftverksutbyggnad). I enstaka fall kan kanske hotet också bestå av ren *mekanisk påverkan* i någon form (slitage, nedtrampning).

- 19) Om någon del av området redan har fått ett långsiktigt skydd genom förordnande enligt naturvårdslagen, byggnadsminnesförklaring eller liknande anges detta. Under förutsättning att uppgifterna ajourhålls i fortsättningen kan givetvis också uppgifter från t ex den kommunala översiktsplanen föras in.
- 20) Finns andra bevarandeintressen i området anges detta: Riksintresse för naturvård med N, länsbokstav, löpnummer och namn, t ex N AC 25 2 Byske älv från Hobergsforsen vid HK till mynningen, eller riksintresse för friluftslivet med F etc, t ex F AC 01 Vindelfjällen.
- 21) Sträcker sig området in i annat län anges både kommun och län.
- 22) Koncentrerad beskrivning av området med tyngdpunkten på de kulturvärden som ger området dess riksintresse. Försök att lämna sådana upplysningar som gör det möjligt att förstå sammanhangen och de stora dragen i utvecklingen, undvik oväsentliga detaljer. Beskrivningen bör utgå från de naturgeografiska förutsättningarna (förhållandet till vatten, landskapstyp etc) och den kulturhistoriska bakgrunden.

Sedan bör det kulturhistoriska innehållet beskrivas i tidsföljd. Avslutningsvis kan också tillgängligheten tas upp. Varje beskrivning bör innehålla en sammanfattande, koncentrerad motivering för att just detta område valts ut som riksintresse - vad det är som ger det höga värdet och vad det är i miljön som kulturminnesvärden främst vill slå vakt om.
- 23) Utrymme för att ange t ex kvarstående oklarheter. Ytterligare inventeringar och utredningar kan behövas, avgränsningarna är kanske preliminära på grund av att dokumentationen är ofullständig o s v.
- 24) Här hänvisas till kartor och litteratur som kan ge utförligare information om områdets natur, historia m m eller om relevanta detaljer i detta.



Exempel på registerblad

1) J-E Tomtlund2) UTKAST

Sid. 1 (2)

REGISTERBLAD

K

3) 1985.10.15OMRADE (DELOMRADE) AV RIKSINTRESSE FÖR KULTURMINNESVÄRDEN
i 4)

JÖNKÖPINGS LÄN

5) Nr F 304 6) HULTS BY

7) EKSJÖ (86)

KOMMUN(ER)

8) antal delområden: -

9) Karta: 6 F NO10) Läge: 6382-148511) Areal: Mindre än 100 ha12) Kulturgeografisk(a) region(er): 5. Sydsvenska höglandets skogsbygder.13) Naturgeografisk(a) region(er): 13. Sydsvenska höglandets centrala och östra delar.14) Specifikation av naturförutsättningar: Kuperad bergkullterräng ovan högsta kustlinjen. Öppet landskap med bebyggelse och stenröjda åkrar på höjdsträckning.15) Vilka motiv har i första hand styrt urvalet: Vetenskapligt/pedagogiska. Bebyggelsemiljö. Samma tidsskede.16) Eventuella kompletterande värden: -17) Innehåll (sektorvis, tidsskede, sökord) Jordbruk. 1850-1900. Radby.18) Förutsättningar för att kulturvärdena skall bibehållas: Ny bostadsbebyggelse bör helt undvikas. Eventuella nytillskott anpassas väl.19) Säkerställandeläge: -20) Området berör område av riksintresse för naturvård nr -och område av riksintresse för friluftsliv nr -21) Området ingår även i -

kommun(er)

-
län (land)

REGISTERBLAD

3) 1985.10.15 (F 304)

- 22) Områdets huvuddrag Kuperat öppet landskap med bebyggelsen och stenröjda åkrar, delvis med stenmurar i kanterna, belägna på en höjdsträckning NV-SÖ. Betesmarken med lövträd och lövträdsdunger är lokaliserade till de lägre liggande partierna. NÖ och SV i området rinner två bäckar. Medeltida kolonisationsområde.
- Byn är omgiven av stora lövträd som ask, lind och lönn samt fruktträd. Den består av sex gårdar i radbyform belägna efter en bygata med mangårdarna på V sidan om vägen och fägårdarna bestående av långa ladugårdslängor på den Ö sidan om vägen. Vid laga skiftet 1901-1904 utflyttade en gård från den gamla tomten belägen i N delen av byn, varför bebyggelsen i denna del är något glänsare än den i S. Den S delen av byn har en ålderdomligare och mer enhetlig karaktär än den N, med tätare bebyggelsebild och likartade stora manbyggnader från 1700- och 1800-talen.

Sammanfattande värdetext En av regionens bäst bevarade radbyar med av laga skiftet relativt opåverkad bykärna. I södra delen ålderdomlig och enhetlig bebyggelse.

23) Anmärkningar

- 24) Källor: Kulturhistorisk utredning och bevarandeförslag, Eksjö kommun, mars 1985.

REGISTERBLAD

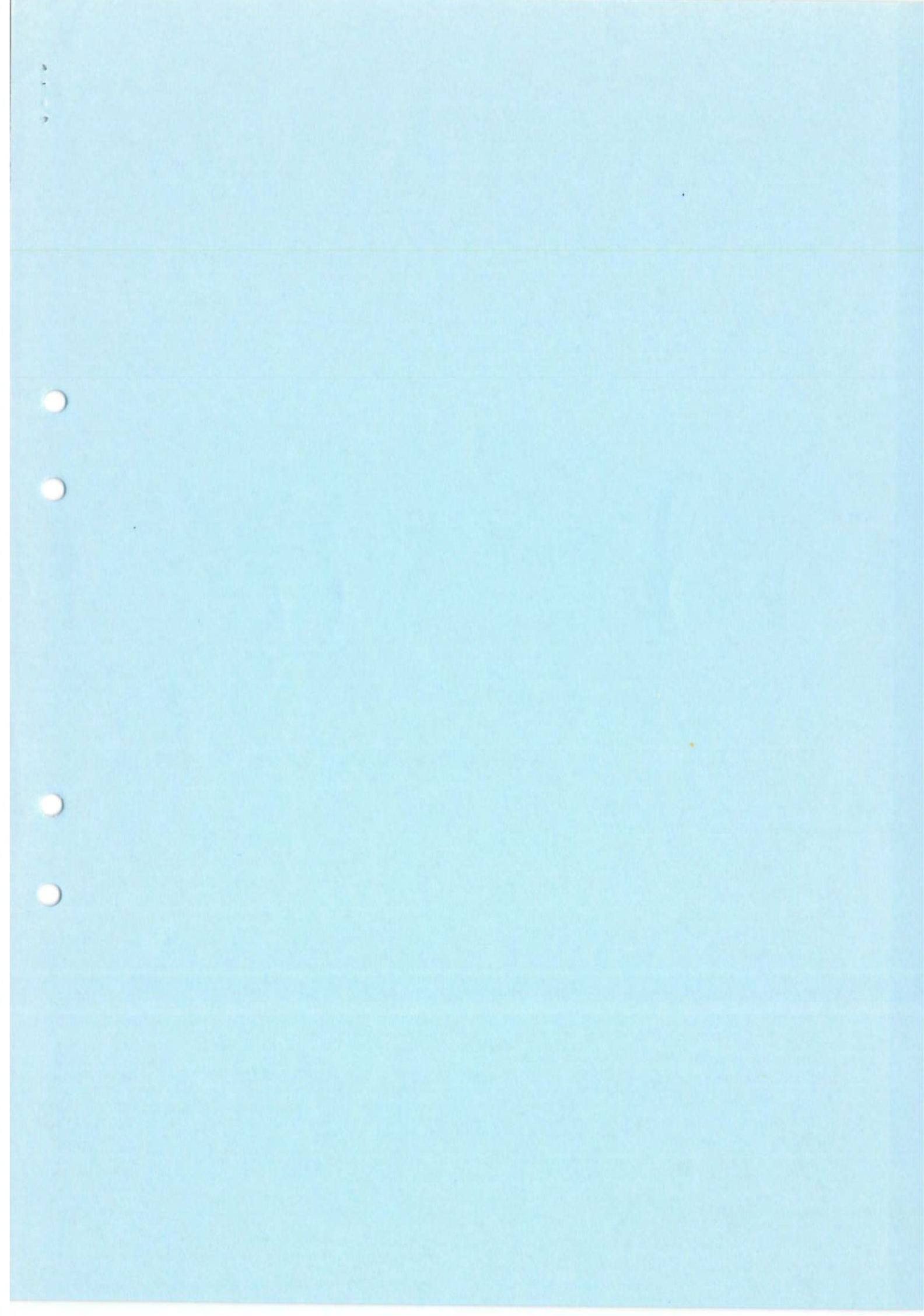
3) 1985.10.15 (N 30)

- 22) Områdets huvuddrag Området utgörs av en halvö i Kungsbackafjorden. Marken består omväxlande av åkermark och lövskogspartier. Partiet öster om slottet är tillsammans med Säro Västerskog det enda bevarade skogsavsnittet med ursprunglig prägel utefter hela Hallandskusten. Sydost om halvön finns strandängar. Väster om halvön ligger några holmar som använts till betesgång. Nordost om halvön finns ett skogsklätt höjdparti.
- Fornlämningsbeståndet utgörs av rösen och stensättningar i kustlägen och en husgrund från historisk tid.
- På halvön ligger Tjolöholms slott. Ett gods är känt på platsen sedan 1200-talet. År 1892 inköptes godset av stallmästare J F Dickson. 1898-1904 uppfördes den nuvarande huvudbyggnaden, ritad av arkitekt Lars Israel Wahlman. Byggnaden är uppförd i röd och ljusgrå granit i tudorstil och omges av en terrasserad trädgård med stenmurar av granit. Vid infarten till anläggningen uppfördes en grindstuga och en portanläggning med kraftiga murar och "vaktorn" i grå granit.
- 1903-04 uppfördes ett stycke från slottet en slottskyrka i engelsk gotik. Samtidigt uppfördes intill kyrkan en bostadsbebyggelse för gårdens anställda. Byggnaderna är goda exempel på nationalromantik. Förutom bostäderna inrättades här en sjukstuga, skola och samlingslokal.
- Mellan slottet och "byn" ligger ekonomibyggnaderna och perifert några arbetarbostäder med ekonomibyggnader och en jägmästarbostad samt arrendatorbostad med tillhörande ekonomibyggnader.
- Slottsanläggningen ligger i ett välbevarat kulturlandskap med lövskogspartier omväxlande med åkermarker och vid denna finns en s k engelsk park.

Sammanfattande värdetext Stort gods av tidigmedeltida ursprung med komplett slottsanläggning från sekelskiftet 1900, uppförd i en konsekvent genomförd stilimitation och omgivande bebyggelse i nationalromantik med trädgårdsanläggning och kulturlandskap med bl a förhistoriska lämningar. Exempel på hur den framväxande industrialismens finansmän köpte upp gods och skapade en ny monumental miljö.

23) Anmärkningar

- 24) Källor: Bygd att bevara. Program för kulturminnesvård. Kungsbacka kommun. Del 2 Bevarandeförslag. Februari 1985.



Riksintressen för trafikslagens anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande



1 Bakgrund

1.1 Syfte

Detta dokument beskriver Trafikverkets kriterier för utpekande av områden av riksintressen. I enlighet med kraven i Boverkets vägledning för riksintressemyndigheter ingår kriterierna i en så kallad sektorbeskrivning för sektorn kommunikationer (för trafikslagens anläggningar).

Dokumentet ska utgöra ett stöd vid utpekande av områden av riksintresse för trafikslagens anläggningar. Det beskriver Trafikverkets arbete med utpekande av riksintresse och ger en bakgrund till syftet med utpekande av riksintresseområden, liksom en beskrivning av synergier och målkonflikter med annan markanvändning. Dokumentet kommer att uppdateras med utpekande av områden av riksintressen.

Dokumentet vänder sig främst till dem som arbetar med utpekande och/eller bevakning av riksintressen i samhällsplaneringen på Trafikverket, Länsstyrelser och Boverket.

1.2 Trafikverkets ansvar för utpekande av riksintresseområden

Trafikverket ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kapitlen i miljöbalken och av plan- och bygglagen. I miljöbalken ingår bland annat grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

Ur miljöbalken 3:e kapitel:

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

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

Trafikverket och Post- och telestyrelsen ansvarar för att lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelserna om områden som myndigheterna anser vara av riksintresse för kommunikationer inom sina respektive verksamhetsområden. För Trafikverkets del handlar det om riksintressen för transporter inom områdena väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

1.2 Trafikverkets planeringsunderlag

Trafikverket har valt att presentera sitt kunskapsunderlag (för tillämpning av 3-5 kapitlen i miljöbalken och av plan- och bygglagen) framför allt i form av publikationen "Transportsystemet i samhällsplaneringen".

Trafikverket har även geografiskt underlagsmaterial, som finns tillgängligt i den nationella vägdatabasen, NVDB. Kartlager finns också tillgängliga att ladda hemma via Trafikverkets hemsida.

Trafikverket avser att tydligare presentera de viktigaste kartlagren som behövs inom samhällsplaneringen. Trafikverket avser att som en del i detta kartmaterial peka ut anläggningar som är av särskild betydelse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, men som inte uppfyller kriterierna för att räknas vara av riksintresse. Det

kan handla om anläggningar som är särskilt viktiga ur ett regionalt perspektiv. Det kan också handla om utredningsområden för en framtida anläggning, som bedöms vara för stora för att hävda som område av riksintresse.

1.3 Riksintressesystemet och samverkan mellan statliga verk och länsstyrelser

Den formella kopplingen mellan statlig och kommunal nivå i den fysiska planeringen sker genom att statliga myndigheter anger vilka områden och anläggningar som de anser är av riksintresse. Riksintressenas markanspråk ska sedan beaktas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.

Kommunen ska i sin översiktsplan tala om hur man avser att tillgodose riksintressena efter en dialog med länsstyrelsen. I översiktsplanen ska kommunen också bedöma vilket riksintresse som ska ges företräde om olika riksintressen påtagligt kan skada varandra.

Enligt 5-8 §§ miljöbalken skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Behövs området eller del av detta för en anläggning för totalförsvaret skall försvarsintresset ges företräde.

De utpekade riksintressena är att betrakta som anspråk på riksintressen. Om ett område eller en funktion faktiskt är av riksintresse eller inte, liksom hur det intresset ska prioriteras mot andra riksintressen avgörs först när frågan prövas enligt annan lagstiftning. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken samt plan- och bygglagen (2010:900). Kommunens översiktsplan, inklusive länsstyrelsens granskningsyttrande, ska vara vägledande för dessa beslut. Länsstyrelsen ska verka för att riksintressen tillgodoses i kommunala planer.

Riksintressemyndigheterna ska enligt 1 § förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden (populärt kallad hushållningsförordningen) i samverkan med länsstyrelserna följa utvecklingen av frågor om hushållningen med mark- och vattenområden. Tyngdpunkten i denna verksamhet ska läggas på frågor som har stor betydelse i ett nationellt perspektiv och frågor vars utveckling Sverige enligt internationella åtaganden ska följa.

Utvecklingen av hushållningen med mark- och vatten inom respektive sektor följs på lämpligt sätt. Det kan handla om hur sektorns frågor, bl.a. riksintressena hanteras i fysisk planering och i prövningsärenden.

Hela systemet med riksintressen förutsätter att de statliga myndigheterna samverkar på ett bra sätt. Därför vill Trafikverket bidra till att utveckla formen för dialog och samverkan med länsstyrelserna, Boverket och andra statliga myndigheter.

För riksintressen till havs gäller en beslutad havsplan framför de olika myndigheternas riksintresseutpekanden. Trafikverkets samarbete med Havs- och vattenmyndigheten är därför viktigt för att transportsystemets anläggningar till havs ska kunna tillgodoses.

1.4 Trafikverkets arbete med riksintressen och aktualisering av riksintressematerialet

Trafikverket pekar med stöd av kriterierna ut områden av riksintresse, efter samråd med berörda Länsstyrelser. Beslut som rör riksintresseanspråk bör, i enlighet med Boverkets vägledning innehålla:

- motiv för utpekandet och hur det aktuella området svarar mot kriterierna i sektorsbeskrivningen
- kort redogörelse för de samråd som hållits



- geografisk precisering på karta av aktuellt område med motivering för vald avgränsning (storleken på det avgränsade området bör uppges.)
- funktionsbeskrivning (värdebeskrivning) som ger underlag för bedömningar av eventuella konflikter med andra intressen men också eventuella synergier

I funktionsbeskrivningarna finns information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk. Funktionsbeskrivningen ska ge underlag för bedömningar av eventuella konflikter med andra intressen men också eventuella synergier. Beskrivningen bör vara så tydlig att det utifrån den går att förhålla sig till om en viss åtgärd kan skada det utpekade intresset.

Trafikverket tar också fram preciseringar av riksintresseområden. Preciseringarna av ett riksintresse är ett fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset avser att skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen. Preciseringar initieras och utförs av Trafikverkets regioner. I preciseringen beskrivs riksintressets funktion på ett mer utförligt sätt än vad som gjordes i funktionsutredningen vid utpekandet. Preciseringen innehåller vanligtvis en beskrivning av nuvarande trafiksituation, trafikprognoser och utvecklingsmöjligheter för anläggningen samt en beskrivning av riksintressets markanspråk och de områden som påverkar eller påverkas av riksintresset.

Trafikverket har som ambition att uppdatera utpekade riksintresseområdena en gång varje år. Då ingår uppdateringar som omfattar 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 materialet i enlighet med plan- och bygglagen.

För områden som rör planerade och framtida anläggningar behöver man 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.

Även aktualiteten i underliggande beslut om planerad eller framtida anläggning, exempelvis om rekommenderad åtgärd i åtgärdsvalsstudie eller liknande, bör 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.

1.5 Behov av sekretess och hantering av sekretessbelagd information

Information om Trafikverkets riksintresseområden för kommunikationer ska i normalfallet vara öppet tillgängliga. Det gäller även den funktionsbeskrivning och eventuella preciseringar som är kopplade till riksintresseområdet.

Det kan finnas information om anläggningarna, som kan vara känsliga att sprida med hänsyn till totalförsvarets intressen och Sveriges säkerhet. Det gäller inte minst detaljerad information vid precisering av riksintresseområde.

Behovet av sekretess ska alltid värderas i samband med arbetet med utpekande av riksintresseområden och vid precisering av anläggning. Samråd med Försvarsmakten kan också behöva göras om det kan antas innehålla känslig information. Materialet ska då i samrådet hanteras som säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

Man behöver alltid överväga hur mycket information som behöver hållas allmänt tillgängligt, även om inte sekretess gäller. Det viktiga är att tillräcklig information finns för att tillgodose riksintresseanspråket i samhällsplaneringen och i olika beslut.



2 Beskrivning av transportsektorn

2.1 Transporter och transportsystemet i Sverige

Sverige är en liten och öppen ekonomi som är mycket beroende av internationell handel. Varje år transporteras drygt 700 miljoner ton gods inom, eller till och från Sverige. Omfattningen beror mycket på den svenska basindustrin, vilken genererar många tunga transporter. (Till basindustrin räknas gruvor, järn-, stål- och metallverk, liksom baskemikalie-, cement, massa- och pappersindustrin.)

Merparten av de internationella godstransporterna sker via hamnarna och en stor del av persontransporter till utlandet sker med flyg. Inrikes godstransporter sker huvudsakligen med tunga lastbilar (90 procent år 2016), medan sjöfartstransporterna dominerar i utrikes trafik (70 procent år 2016). Järnvägstransporter spelar en viktig roll för malm- och ståltransporter. Luftfart används främst för varor som har ett högt värde och varor som kräver snabb leverans.

En vanlig dag åker närmare 1 miljon människor buss, nästan lika många väljer att cykla, 4,5 miljoner åker bil och 370 000 åker tåg. Varje dag sker också 70 000 persontransporter med vägfärja. Över 400 000 ton gods transporteras dagligen på väg och järnväg.

Sveriges järnvägsnät är drygt 16 500 spårkilometer. Av detta förvaltar Trafikverket infrastrukturen för drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg.

Det svenska vägnätet består av 98 500 km statliga vägar (2 145 km är motorväg, exklusive av- och påfarter), 42 300 km kommunala vägar och 74 000 km enskilda vägar med statsbidrag, 16 600 broar, ett tjugotal tunnlar och 39 färjeleder.

2.2 Nationella och internationella mål för transportsektorn

Regeringen har i Proposition 2008/09:93 (Mål för framtidens resor och transporter) tagit fram mål för transportsektorn. Trafikverket har i uppdrag att verka för att nå de transportpolitiska målen inom sitt verksamhetsområde. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet ska uppnås inom ramen för hänsynsmålen.



Bild: Transportpolitiska målen – funktionsmål och hänsynsmål



Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. För att uppfylla funktionsmålet har ett antal preciseringar fastställts:

1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
2. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
3. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
4. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
5. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
6. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
7. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Hänsynsmålet kan också kopplas till klimatlagen som trädde i kraft 1 januari 2018. Enligt denna lag ska Sverige, senast år 2045, inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Som etappmål på vägen dit ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg (som ingår i EU:s handelssystem med utsläppsrätter) minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010.

En bakgrund till målen i klimatlagen är Parisavtalet, som Sverige åtagit sig att följa. Enligt Parisavtalet ska den globala temperaturökningen uppgå till maximalt 2 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå, men länderna ska sträva efter att begränsa den till maximalt 1,5 grad. Transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilberoendet måste brytas.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, som definierats i en EU-förordning. Målen för de transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den gränsöverskridande dimensionen. TEN-T-förordningen definierar också krav för infrastrukturen, med tydliga målår: år 2030 för stomnätet och år 2050 för hela TEN-T-nätet. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser.

Ett ytterligare mål som vi anser relevant i sammanhanget är Nollvisionen som beslutades av Riksdagen 1997. Nollvisionen innebär till viss del ett annorlunda synsätt än det "samhällsekonomiskt effektiva" eftersom det snarare innebär ett slags nolltolerans mot trafikfaror.

De transportpolitiska målen (både funktionsmål och hänsynsmål), TEN-T, klimatlagen och nollvisionen ger oss en grund för vilka värden och funktioner vi ska beakta vid



utpekande av riksintresseanspråk. Det ger också en bakgrund till vilka hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa som behöver tas i transportsektorn. För att peka ut de anläggningar som bäst motsvarar målen finns det anledning att ha ett trafikslagsövergripande synsätt vid utpekande av riksintresseområden.

2.3 Generella värden och kvaliteter som är av betydelse för att skydda eller utveckla områden utifrån sektorns behov

Ett fungerande transportsystem skapar nytta för både näringsliv och invånare. God tillgänglighet för arbetsresor, tjänsteresor och godstransporter ger förutsättningar för tillväxt och sysselsättning. En förbättrad tillgänglighet för arbetsresor underlättar för arbetstagare att ta sig till och från arbetet. Samtidigt underlättar det för arbetsgivare att hitta den kompetens de behöver. Väl fungerande godstransporter kan också vara av betydelse för en god sysselsättningsutveckling. Transportkostnaden utgör för många företag en stor del av de totala kostnaderna och är därmed avgörande för konkurrenskraften.

För att skapa god tillgänglighet är det viktigt att det finns ett sammanhängande nät, som kan skapa kontinuitet och sammanhang. Det är också viktigt med tillförlitlighet och framkomlighet i systemet.

Restid är ett viktigt mått på tillgängligheten, men även anläggningens kapacitet för olika typer av transporter. För godstransporter är god bärighet viktig och en jämn hastighet bidrar till att undvika bullerstörningar vid bostäder och verksamheter lokaliserade i vägens närhet.

2.4 Synergier och konflikter med annan verksamhet

Transportinfrastrukturen är en förutsättning för att andra verksamheter i samhället ska kunna fungera. Den skapar tillgänglighet för invånare till arbetstillfällen, varor och tjänster, bostäder och utbildning. Infrastrukturen är också en förutsättning för att näringslivet och godsflöden ska fungera. Samtidigt påverkar transporterna miljön i städer och tätorter, exempelvis genom att skapa barriäreffekter, buller, sämre luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Möjligheten att bygga ut en ny, eller nyttja en befintlig väg, järnväg, farled, hamn eller flygplats kan å sin sida försvåras av andra verksamheter i dess närhet. Om bostäder byggs i infrastrukturens närhet finns risk för inskränkningar eller begränsningar av utnyttjandet av transportsystemet på grund av hänsyn till hälsa och säkerhet. Det kan exempelvis medföra förbud för viss typ av transport, som transport med farligt gods, eller restriktioner för verksamheter på godsbangårdar och i hamnar med hänsyn till industribuller. Det kan också handla om krav på sänkta hastigheter på väg eller järnväg.

För flygplatser kan höga byggnader i närheten påverka möjligheten att landa och för sjöfarten kan exempelvis vindkraftsanläggningar påverka framkomligheten i utpekade farleder för sjöfarten.

För att anläggningen ska kunna nyttjas krävs också att den skyddas mot åtgärder som fysiskt kan skada anläggningen. Om det inte går att åtgärda skadan utan betydande ekonomiska konsekvenser, eller omfattande negativa konsekvenser i övrigt, kan det leda till att utnyttjandet försvåras påtagligt. Det kan exempelvis handla om påverkan på bropelare och liknande om riskfyllda anläggningar tillåts i anslutning till dessa. Det kan också handla om åtgärder som påverkar grundvattnet och därmed kan leda till sättningar eller annan skada på anläggningen.

Framför allt kring våra större städer kan exploatering av verksamhet i närheten av statlig väg generera vägtrafik som kan leda till köbildning som ger längre restider och lägre tillförlitlighet i transportsystemet. Det kan leda till svårigheter att nå mål om god



tillgänglighet. Det innebär också att kvaliteten för näringslivets transporter försämrats, vilket också kan påverka landets konkurrenskraft negativt. Köerna kan också innebära att trafiksäkerheten och luftkvaliteten påverkas negativt.

Transportsystemet är beroende av kontinuitet och sammanhang för att fungera. Anläggningarna är ofta mycket platsbundna och komplexa och svåra att bygga ut eller ersätta. I och kring stora städer är också markutrymmet begränsat och det är ofta inte realistiskt, vare sig ur ett ekonomiskt, ekologiskt eller socialt perspektiv, att bygga ut nya körfält, förbifarter eller tunnlar för att minska framkomlighetsproblem.

För att undvika konflikter och istället skapa synergier med annan markanvändning, krävs en god samordning mellan planering av bostäder, verksamheter och infrastruktur. Samordningen är avgörande för att kunna använda marken på ett resurseffektivt sätt och skapa en hållbar tillgänglighet. Det är också en förutsättning för att nå uppsatta mål såväl för transportsektorn, som mål för näringsliv och bostadsbyggande.

2.5 Påverkansområden och påverkansfaktorer

Runt kommunikationsanläggningarna finns ett så kallat påverkansområde (tidigare benämnt influensområde). Ett påverkansområde är ett område inom vilket åtgärder som exempelvis ny bebyggelse kan påverka eller påverkas av kommunikationsanläggningens funktion. Områdets fysiska utbredning från t.ex. en väg, järnväg, hamn eller farled varierar beroende på den geografiska platsen samt vilken typ av åtgärd som ska vidtas.

Av den anledningen är det inte möjligt att ange ett generellt avstånd från anläggningen som utgör påverkansområdet, utan det är något som måste bedömas i varje enskilt fall. Exempelvis kan buller i öppna områden uppfattas som störande på flera hundra meters avstånd från en väg eller järnväg medan det i ett kuperat område på samma avstånd inte är några problem alls. Uppförande av nya bebyggelseområden kan ha stor påverkan på trafikmängder och trafiksäkerheten på stora avstånd från själva nybyggnationen.

Eftersom det inte är möjligt att ange ett generellt påverkansområde för vägtrafik, spårtrafik och sjöfart bör hänsyn tas till de så kallade påverkansfaktorerna vid förändring av markanvändning i närheten av kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Påverkansfaktorer är faktorer som har betydelse för bedömningen av påverkansområdets utbredning. Dessa faktorer kan exempelvis vara buller, vibrationer, barriäreffekter, trafiksäkerhet, elsäkerhet, transporter av farligt gods och elektromagnetiska fält. Faktorerna ska särskilt beaktas vid ändring av markanvändning intill kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Däremot finns det geografiskt avgränsade påverkansområden till flygplatserna som är av riksintresse. Det finns tre typer av påverkansområden kring en flygplats:

- Påverkansområde med hänsyn till flyghinder
- Påverkansområde med hänsyn till flygbuller
- Påverkansområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintresseområdet även dessa omgivande påverkansområden skyddas.

För närmare information om vad som kan påverka kommunikationsanläggningarnas funktion läs Trafikverkets planeringsunderlag "Transportsystemet i samhällsplaneringen" som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

2.6 Bedömning av sektorns framtida markanspråk, bland annat mot bakgrund av teknikutveckling och andra ändrade förhållanden

Utvecklingen av efterfrågan på transporter styrs av befolkningstillväxt och utveckling av bebyggelsestrukturen (var vi väljer att lokalisera exempelvis bostäder, arbetsplatser, handel och annan service). Den beror också på hur ekonomisk konjunktur, teknik, skatter, avgifter, lagar och regler, men även hur värderingar i samhället utvecklas.

Dagens befolkningsprognoser pekar på en, i europeiskt perspektiv, relativt snabbt ökande befolkning. Enligt SCB:s senaste prognos kommer Sveriges folkmängd passera 11 miljoner under 2029 och 12 miljoner i början av 2050-talet. Befolkningsökningen leder till ökad efterfrågan av både fler bostäder och fler transporter. Befolkningsökningen väntas koncentreras till de tre storstadsområdena. Det innebär också att transportvolymerna inom och mellan dessa storstadsområden kan förväntas öka ytterligare.

Enligt Trafikverkets senaste prognoser väntas godstransportarbetet i Sverige öka med 1,8 procent per år fram till år 2040. Persontransportarbetet beräknas under samma period öka med 1,1 procent per år genomsnittligt.

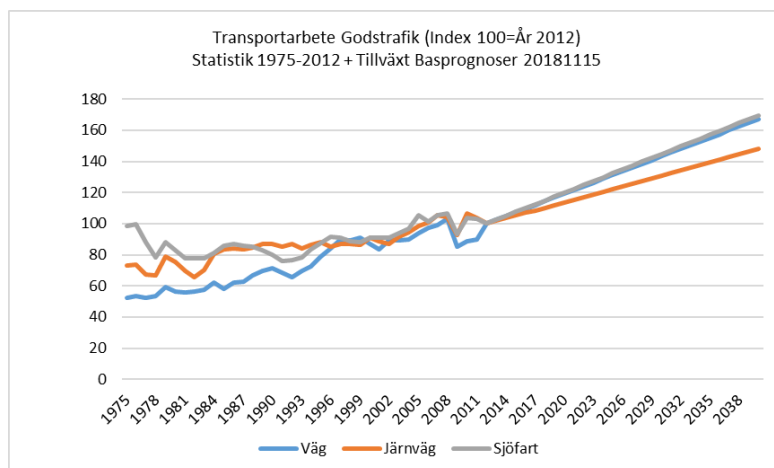


Diagram: Transportarbetsförändring godstrafik med index 100=År 2012.
Historiska data 1975-2012 och prognostiserad tillväxt 2012-2040.

Konkurrensen om mark och gatuutrymme är redan idag stor i städerna. Med ökad urbanisering kan konkurrensen komma att öka ytterligare. Stadsbebyggelsen har spridit ut sig geografiskt. Bostadsområden och köpcentrum har etablerat sig utanför stadskärnorna vilket har inneburit behov av fler transporter. Samtidigt sker en förtätning av städernas centrala delar, liksom en ökad e-handel, vilket kan innebära behov av fler varuleveranser i bostadsområden. I städerna blir de externa effekter från transporter också stora eftersom många människor påverkas. Det är en utmaning att hantera de målkonflikter som uppkommer när städerna växer och behovet av fler transporter i tätbebyggda områden ökar.

Om vi ska följa de uppsatta klimatmålen enligt klimatlag och Parisavtalet är en omställning till mer hållbara transporter en nödvändighet. För att klara målen krävs en kraftfull teknisk utveckling, både genom energieffektivisering och genom introduktion av förnybar energi. Ett exempel på omställning till förnybar energi kan vara utbyggnad av elvägar för tunga transporter, vilket kan innebära behov av åtkomst till mark för infrastruktur för elförsörjning vid vägen.

Det räcker dock inte enbart med ny teknik och energieffektivisering för att nå klimatmålen. För att nå lägre utsläpp av koldioxid utan att försämra tillgängligheten



behöver våra samhällen planeras mer transportsnålt. Tillgängligheten och effektiviteten i transportsystemet beror bland annat på hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till kollektivtrafik. Det finns också en politisk ambition att ställa om godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Medvetenheten om klimatförändringens avgörande betydelse kommer troligen också att öka i framtiden. Detta kan ge effekter på vilka prioriteringar som görs vid investering i statlig infrastruktur, val av eventuella styrmedel för omställning från fossila drivmedel, och för hur privatpersoner och företag väljer att resa.

Samtidigt innebär klimatförändringarna att infrastrukturen kommer att bli mer utsatt för risk för översvämning, ras, skred och erosion. Vi kommer därför att behöva anpassa infrastrukturen, exempelvis för att klara mer frekventa skyfall, förändrade vattenflöden och högre havsvattennivåer. Det kan också innebära att mark i närheten av infrastrukturen behöver tas i anspråk för riskförebyggande åtgärder. På sikt kan det också innebära att anläggningar kan behöva flyttas från områden som är utsatta för klimatrelaterade risker.

3 Kriterier för riksintressen för kommunikation - trafikslagens anläggningar

3.1 Boverkets generella kriterier för riksintressen

Enligt Boverkets vägledning för riksintressemyndigheterna ska beslutet för att ett område ska vara av riksintresse grundas på en nationell bedömning och det ska vara väl dokumenterat att området uppfyller något av följande kriterium:

1. området hyser värden av stor nationell vikt
2. området behövs för att uppfylla Sveriges internationella åtaganden eller
3. området behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer

3.2 Beslut om gemensamma och övergripande kriterier för utpekande av anspråk på riksintresse för trafikslagen från 1999

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket beslutade tillsammans med Boverket 1999 om gemensamma och övergripande kriterier för utpekande av anspråk på riksintresse. Dessa kriterier, som finns redovisade i Boverkets beslut 1999-07-05 (Dnr B411-670/98) rörande underlag för redovisning av transportsektorns riksintressen, bygger på att funktionen ska ligga till grund vid utpekandet av dessa riksintressen.

Följande gemensamma och övergripande kriterier har formulerats för redovisning av transportsektorns riksintressen enligt Boverkets beslut 1999-07-05:

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

- Unika lägesbundna naturförutsättningar kan också vara av riksintresse.

Trafikverket bedömer att kriterierna fortfarande är aktuella. Vi förtydligar dock genom denna sektorbeskrivning att funktion som är av särskild regional karaktär inte i sig ska utgöra ett kriterium för utpekande, utan det är anläggningens betydelse ur ett nationellt perspektiv som räknas.

3.3 Kriterier för riksintressen för trafikslagens anläggningar

Utgångspunkten för att ett mark- och vattenområde ska kunna pekas ut som ett riksintresse för trafikslagens anläggningar är att Boverkets generella kriterier enligt ovan uppfylls och att anläggningen således är av nationell betydelse för Sverige.

När det gäller riksintresse för transportsektorn handlar det om områden som behövs för att upprätthålla nationellt (och internationellt) viktiga strukturer. Ofta kan det dessutom handla om anläggningar som i sig hyser värden av stor nationell vikt eller som behövs för att uppfylla internationella åtaganden.

En utgångspunkt för utpekande av riksintressen är nationella och internationella mål och åtaganden som rör transportsektorn (se avsnitt 2.1). Det utpekade anläggningarna ska vara särskilt viktiga för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

En flytt av anläggningarna skulle innebära avsevärda kostnader eller praktiska svårigheter eller innebära stora nackdelar i övrigt att omlokalisera.

En anläggnings funktion är central vid bedömning av anläggningens betydelse, men funktionen är beroende av de geografiska förutsättningarna. Det är när de geografiska förutsättningarna är avgörande för att upprätthålla funktionen som område av riksintresse kan behöva pekas ut.

De geografiska förutsättningarna kan vara av olika karaktär. På systemnivå handlar det om att beakta strategiska nät och samband, som karaktäriseras av nationens yta och inneboende avstånd, liksom av var befolkning och företag är lokaliserade. På terrängnivå handlar det om de faktiska fysiska förutsättningarna. Exempel på när funktionen kommunikation möjliggörs genom lokaliseringens förutsättningar ges nedan:

- Systemnivå: Det finns viktiga noder, i form av exempelvis regionala centra, som behöver nås för att upprätthålla tillräcklig tillgänglighet.
- Terrängnivå/fysiska förutsättningar: exempelvis kuperade områden, Natura 2000-områden, redan bebyggda områden och vattendrag utgör exempel på terrängtyper, naturvärden eller fysiska miljöer som på ett påtagligt sätt kan omöjliggöra alternativa sträckningar.

Om en anläggning bedöms vara av nationell betydelse och det geografiska läget måste skyddas enligt definitionen ovan kan anläggningen pekas ut som riksintresse. Nedan ges exempel på anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Tabellen nedan ska inte tolkas som att samtliga anläggningar som uppfyller ett eller flera kriterium enligt nedan automatiskt ska pekas ut som riksintresse (om inte annat framgår av beskrivningen nedan).

1) Noder i transportsystemet

a) *Noder som ingår i stomnätet i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T*
Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och kusthamnar samt järnvägs-/vägterminaler. Syftet med TEN-T-riktlinjerna är

bland annat att bidra till förbättrad sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet.

Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Noderna som ingår i stomnätet och därmed anses som viktigt i ett europeiskt perspektiv, ska också betraktas som riksintresse. Noderna utgörs av flygplatser, hamnar och kombiterminaler.

b) Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet eller andra motsvarande flygplatser som inte är statligt ägda

Det nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet har beslutats av regeringen. De flygplatser som ingår i basutbudet idag är Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, Åre/Östersund. 8 av dessa flygplatser förvaltas av det statliga flygplatsbolaget Swedavia medan 2 förvaltas av försvarsmakten.

En flygplats som ingår i det nationella basutbudet får inte läggas ner utan regeringens godkännande även om den går med förlust. Säkrandet av dessa flygplatser i statligt ägande ökar sannolikheten att flygplatser med ett nationellt huvudintresse lever vidare. Det hindrar dock inte att kapaciteten för dessa flygplatser kan begränsas av ny exploatering i dess närhet. Delvis av det skälet ska dessa flygplatser anses utgöra riksintresse.

Det kan även finnas behov av att peka ut flygplatser som har motsvarande funktioner och är placerade i anknytning till betydande befolknings- och produktionscentra, men inte är statligt ägda.

c) Flygplatser som bidrar till att upprätthålla grundläggande tillgänglighet
Syftet med detta kriterium är att det utifrån tillgänglighetsmålen ska vara möjligt för alla medborgare och organisationer att nå stora delar av landet med någon form av kommunikation. Vid bedömning av vilka flygplatser som ska pekas ut enligt detta kriterium ska utgångspunkten vara kriterier för grundläggande tillgänglighet.

d) Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer

Syftet med detta kriterium är att det med hänsyn till flygsäkerhet ska vara möjligt att landa på en alternativ flygplats vid händelse av att någon av de mest trafikerade flygplatserna stängs. En stängning kan exempelvis ske till följd av en olyckshändelse.

e) Allmänna hamnar med viss godsmängd och antal passagerare

Allmänna hamnar som fyller en nationell funktion i transportnätet och som uppfyller ställda kriterium för godsmängd och/eller passagerarmängd kan pekas ut som riksintresse. Godsvolymen i hamnen ska uppgå till över 100 000 ton per år. För persontrafiken ska passagerarvolymen uppgå till minst 200 000 passagerare per år.

Transportvolymerna ska ha varit uppfyllt i genomsnitt under en femårsperiod för att bli utpekad som riksintresse. För att förlora sin status krävs att det aktuella kriteriet inte uppfyllts under en period av 5 år.

Industrihamn som utgör riksintresse för industriell produktion utpekas i förekommande fall av Tillväxtverket.

f) Övriga hamnar av central betydelse för landet

Hamn med verksamhet som inte fångas in av ovanstående kriterium men som är av central betydelse för landet. Det omfattar främst hamnar vid kärnkraftverk. Det kan också handla om hamnar som behövs för framtida behov att avlasta landinfrastrukturen.

2) Stråk och länkar i transportsystemet

a) Stråk som ingår det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, stomnät (vägar, järnvägar och inre vattenvägar)

Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Stråken som ingår i stomnätet ska också betraktas som riksintresse. (Läs mer om TEN-T-nätet ovan.)

b) Nationella stamvägnätet

Nationella stamvägnätet är beteckningen på Sveriges viktigaste vägar och är beslutade av Riksdagen. De är tänkta som rekommenderade huvudvägar både för långväga godstransporter och långväga persontransporter.

c) Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse

Syftet med detta kriterium är att skapa sammanhängande transportnät med god tillgänglighet. Det omfattar länk mellan väg eller järnväg av riksintresse till nod av riksintresse (exempelvis kombiterminal, hamn eller flygplats).

Anläggningarna av riksintresse för sjöfarten och järnvägstrafiken är många till antalet. Om alla ska länkas ihop med stråk av riksintresse skapar det ett mycket finmaskigt riksintressevägnät, vilket Trafikverket inte anser vara befogat. Av den anledningen begränsas det här kriteriet till att enbart omfatta kombiterminalerna och hamnar av riksintresse. För hamnarna behöver en bedömning av behovet av utpekande göras utifrån systemmässiga och terrängmässiga faktorer. Kriterier omfattar också endast flygplatserna inom basutbudet.

d) Länkar som behövs för att leda om trafik i riksintressestråk i vissa situationer (vägar, banor och farleder)

Detta kriterium avser vägar, banor och farleder i som är av nationell betydelse för att leda om trafik, exempelvis i samband med underhållsarbeten eller vid akuta trafikstörningar och andra särskilda händelser. Länkar enligt detta kriterium utgör tvärleder som möjliggör omledning av trafik som normalt går på väg, bana eller farled som är utpekad som riksintresse enligt annat kriterium, och där

alternativa länkar för omledning saknas. Länkarna kopplar ihop utpekade riksintressestråk så att dessa även kan nyttjas vid avbrott. Syftet är att säkra möjlighet för alla typer av transporter (exempelvis tunga transporter) att ta sig fram på länken.

e) Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik

Detta kriterium innefattar de banor som behövs för att möjliggöra ett järnvägssystem som på lång sikt kan försörja viktiga målpunkter för långväga persontrafik samt godstrafik med järnvägstransporter. Utpekandet utifrån detta kriterium sker ur ett systemperspektiv.

f) Väglänkar och banor som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Utöver stamvägnätet och banor som innefattas av kriterium e kan det i vissa fall finnas motiv för att peka ut andra länkar för att upprätthålla nationellt viktiga kommunikationer och strukturer. Länkar enligt detta kriterium kan exempelvis pekas ut när det krävs för att uppnå tillräckligt god tillgänglighet för långväga transporter till och från regionala centra eller andra viktiga noder.

Syftet med kriteriet är att skapa ett sammanhängande och nationellt täckande nät. Utpekande ska motiveras utifrån de övergripande kriterierna (s. 11).

g) Farled till hamn av riksintresse

Farleden är nödvändig för att fartyg ska kunna ta sig till hamnen. Farled till hamn av riksintresse bör därför också utgöra riksintresse.

h) Farled till enskild hamn av större betydelse

Farlederna till enskilda industrihamnar kan också behöva skyddas genom utpekande av riksintresseområde. För att pekas ut som riksintresse ska godsvolymen ska minst uppgå till över 100 000 ton och/eller minst 200 000 passagerare per år i genomsnitt under en femårsperiod.

i) Farledssträckor som har förutsättningar att utgöra del av en kustomspännande inomskärsled

Detta kriterium syftar till att tillgodose möjligheten skapa en framtida kustomspännande inomskärsled.

j) Sjötrafikstråk

Utomskärs sjöfart löper naturligt i de för sjötrafiken mest lämpade stråken. Sjötrafikstråk utpekade som riksintresse är lokaliserade och utformade för att tillförsäkra sjötrafiken korridorer som ger den kortaste resvägen med tillräckligt vattendjup med beaktande av sjösäkerheten. Sträckningen och omfattningen av dessa stråk bestäms av:

- trafiksepareringssystem (TSS) beslutade av IMO (International Maritime Organization)
- HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission)
- RAIS-analyser av faktiska fartygsrörelser



3) Stödfunktioner

Stödfunktionerna utgörs av anläggningar som stödjer och säkrar huvudanläggningens funktion. Om de är bundna till en viss geografisk plats och inte kan flyttas utan större kostnader, eller påtagliga negativa effekter i övrigt kan de omfattas av riksintresse.

a) Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande

Anläggningar för kommunikation, trafikledning som behövs för att trygga huvudanläggningens funktion.

b) Stationer utmed järnväg av riksintresse

Stationer utmed järnväg av riksintresse utgör en stödjande funktion och ska räknas som riksintresse. Vid behov kan en precisering av stationen tas fram.

c) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

Ett övergripande begrepp för de platser eller spårområden där tåg bildas (vagnar kopplas samman) eller där vissa servicefunktioner kopplade till tågtrafiken finns, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Anläggning för tjänst kan i sin tur inbegripa spårområden, godsterminaler och depåer.

- Begreppet spårområden innefattar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar.
- Med godsterminaler avses kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.
- Depåer innefattar verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov.

Syftet med detta kriterium är att peka ut de anläggningar som krävs för att trafiken på de järnvägar som är av riksintresse ska kunna bedrivas och kopplas ihop med samhället i övrigt.

d) Ankarplatser

Platser som nyttjas av fartyg för ankring i anslutning till hamn i väntan på reseorder, lots eller liknande, samt för bunkring. Ankarplatser kan behöva pekas ut eftersom det finns risk att fartyg annars hindrar framkomligheten i en farled. Ankarplatserna ska alltid knytas till en farled av riksintresse.

3.4 Planerade och framtida anläggningar av riksintresse

Planerade och framtida kommunikationsanläggningar av riksintresse innebär anspråk på mark för att möjliggöra nödvändiga transportlösningar som när de är byggda kommer utgöra en riksintressant nod, stråk/länk eller stödsystem. Det kan både vara befintliga anläggningar som omlokaliseras och helt nya anläggningar. Utbyggnad av befintlig infrastruktur i stort sett i oförändrat läge, till exempel mötesstationer och mittseparering, markeras inte som enskilda anspråk.

Många av de planerade och framtida kommunikationsanläggningarna som pekas ut som riksintressen återfinns i fastställd nationell eller regional plan för

transportinfrastrukturen. Grunden för utpekande är dock i första hand inte den ekonomiska planeringen utan den fysiska planeringsprocessen. Detta innebär att planerade och framtida åtgärder som i dag helt saknar finansiering kan pekas ut som riksintressen. Det ska dock vara rimligt att anta (exempelvis utifrån samhällsekonomiska bedömningar och uppfyllelse av transportpolitiska mål) att anläggningen kan komma att byggas ut i framtiden. För att kunna pekas ut som riksintresseanspråk ska åtgärden ha identifierats i åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande utredning) som en rekommenderad åtgärd.

- *Planerade kommunikationsanläggningar:* Med planerade anläggningar avses anläggningar för vilka det finns en vald korridor eller lokalisering (eller eventuellt regeringsbeslut om tillåtlighet).
- *Framtida kommunikationsanläggning:* Framtida anläggning används här som begrepp för en anläggning som ligger tidigt i planeringsprocessen och där beslut om slutlig lokalisering saknas. Geografiskt avgränsade områden för framtida kommunikationsanläggning kan i vissa fall också pekas ut som riksintresseanspråk om någon typ av utredning (exempelvis riksintresseprecisering eller inledande skeden av väg- respektive järnvägsplan) har visat på ett sådant behov. Det gäller i de fall de geografiska förutsättningarna (på systemmässig eller terrängmässig nivå enligt generella kriterierna) är av särskild betydelse för möjligheten att få anläggningen till stånd.

Större utredningsområden för framtida kommunikationsanläggning ska dock inte pekas ut som riksintresseområde. De kan däremot synliggöras i lista över funktioner där områden kommer pekas ut längre fram, eller i karta som ett planeringsunderlag. De kan vid behov också pekas ut som område av särskild betydelse enligt första stycket 3 kap. 8 § miljöbalken. (Läs mer i avsnitt planeringsunderlag.)

Bilaga 1

Begreppsförklaring

Nod

Plats eller knutpunkt av strategisk betydelse.

Länk

Sträckning, stråk, farled till annan riksintresseanläggning.

Stödsystem

Stödfunktionerna utgörs av anläggningar som stödjer och säkrar huvudanläggningens funktion, till exempel system för styrning, övervakning och kommunikation.

TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Transport Networks,) TEN-T, är ett EU-initiativ med syfte att skapa ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och havshamnar samt järnvägs-/vägterminaler till ett integrerat nät som omfattar alla medlemsstater. Det består av ett övergripande nät och ett stomnät.

Stomnätet består av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Det övergripande nätet utgör basnivån för TEN-T. Det ska garantera tillgänglighet till stomnätet samt bidra till en sammanhållen och effektiv kommunikationslösning för passagerar- och godstrafik.

Upphandlad trafik

Trafikverket upphandlar interregional kollektivtrafik där kommersiell trafik inte bär sig men där restiden till vissa strategiska punkter anses för omfattande för att platsen ska kunna anses ha godtagbar tillgänglighet. Läs mer här: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/utredningar-om-trafikavtal/tillganglighetsanalys/kriterier-for-grundlaggande-tillganglighet/>

CNS-utrustning

Utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance), till exempel radarstationer. Dessa behöver inte alltid finnas i flygplatsers omedelbara närhet eftersom det även handlar om övervakning av trafik på hög höjd på väg från en destination till en annan.

Allmän hamn

Allmän hamn betecknas i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS 2013:4). Drygt 50 hamnar betecknas som allmänna hamnar. Dessa hamnar är (eller har varit) av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln.

TSS

Traffic Separation Scheme (TSS) är ett trafiksepareringssystem som har för avsikt att reglera trafik i högtrafikerade eller problematiska områden.



Helcom-rutter

Fastställda rutter Helsingforskonventionen som syftar till att minska övergödning, spridning av miljöfarliga ämnen och även skydda och bevara den biologiska mångfalden i havet.

RAIS

Radar Automatic Identification System används för att återge de för sjötrafiken naturligt mest lämpade stråken och dess omfattning. De fastställs genom så kallad RAIS-analys där fartygsstråken kartläggs utifrån faktiska rörelser.

DGPS

Differential Global Positioning System, (DGPS), är ett satellitbaserat radionavigeringssystem.

VHF

Very High Frequency (VHF) är ett radiokommunikationssystem som används av alla kategorier av yrkessjöfart och fritidsbåtar. Huvudsakliga funktioner; nödradio, kommunikationsradio och mottagare för maritim säkerhetsinformation (MSI).

AIS

Automatic Identification System (AIS) är ett system som gör det möjligt att identifiera ett fartyg och följa dess rörelser från andra fartyg och från fartygstrafikservicens kontrollrum.

Ankarplatser

Platser som nyttjas av fartyg i väntan på reseorder, lots eller dylikt.

Nationellt stamvägnät

Nationella stamvägar är en beteckning på Sveriges viktigaste vägar. Riksdagen beslutar vilka vägar som ska vara nationella stamvägar. Stamvägarna är tänkta som rekommenderade huvudvägar både för långväga godstransporter och långväga persontransporter. Det nationella stamvägnätet omfattar samtliga europavägar och några riksvägar.

Vägfärjesträckning

Trafikverket använder färjor som ersättning för väg, i syfte att skapa grundläggande tillgänglighet för människor och företag på platser där bro av en eller annan anledning inte har varit aktuell.

Regionalt centrum

Som en utgångspunkt vid bedömning av vad som utgör regionala centrum bör man använda sig av huvudort och ev. "tvillingort" (annan större ort av liknande vikt) med över 40 000 invånare inom de så kallade funktionella analysregionerna (FA-regioner). Dessa orter motsvarar i princip definitionen av regionala centrum enligt riksintressekriterierna från 2010. Dessa beskrevs då som residensstäder (inklusive de städer som var residensstäder före länssammanslagningarna under 1990-talet) och eventuella "tvillingorter" till residensstäder i regionen, samt högskoleorter med över 100 000 invånare.

Funktionell analysregion, FA-region

En funktionell analysregion (FA-region) är en region, inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. Indelningen i FA-regioner är främst tänkt att användas vid regionala analyser. En FA-region består av en eller flera kommuner och baseras i grunden på arbetspendling över kommungräns. Den baseras även på ett antal antaganden som härleds från historisk utveckling och framtidsprognoser. Den senaste indelningen som gjordes av Tillväxtanalys år 2015 delar in Sverige i 60 FA-regioner. Denna indelning är tänkt att kunna användas under cirka 10 år.



Bilaga 2

Kriterier för riksintressen för trafikslagens anläggningar – efter trafikslag

Noder i transportsystemet

Luftfart	Väg	Järnväg	Sjöfart
Noder som ingår i TEN-T stomnät	Noder som ingår i TEN-T stomnät (kombiterminaler)	Noder som ingår i TEN-T stomnät (kombiterminaler)	Noder som ingår i TEN-T stomnät (hamnar)
Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet			Allmänna hamnar med godshantering på minst 100 000 ton
Flygplatser som bidrar till ett nationellt täckande nät			Allmänna hamnar med fler än 200 000 passagerare per år
Alternativflygplatser			Övriga hamnar av central betydelse för landet - främst hamnar vid kärnkraftverk

Stråk och länkar i transportsystemet

Luftfart	Väg	Järnväg	Sjöfart
	Vägar som ingår i TEN-T	Banor som ingår i TEN-T	Inre vattenvägar som ingår i TEN-T
	Nationellt stamvägnät	Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik	Sjötrafikstråk definierade av TSS, HELCOM och RAIS-analyser
	Vägar som behövs för att leda om trafik i vissa situationer	Banor som behövs för att leda om trafik i vissa situationer	Farleder som behövs för att leda om trafik i vissa situationer
	Väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt täckande nät	Banor som bidrar till att upprätthålla nationellt täckande nät	Farledssträckor som har förutsättningar att utgöra del av en kustomspännande inomskärsled
	Väg som utgör länk till nod av riksintresse	Bana som utgör länk till nod av riksintresse	Farled som leder till hamn av riksintresse
			Sjötrafikstråk som leder till och från landets utpekade



			inomskärsfarleder och längs med kusten
--	--	--	--

Stödfunktioner – anläggningar som stödjer och säkrar huvudanläggningens funktion

Luftfart	Väg	Järnväg	Sjöfart
CNS-utrustning inklusive frekvensberoende som är av nationell betydelse		Anläggning för tjänst	Ankarplatser i anslutning till hamnar
Ledningscentraler		Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande	Trafikinformations- och lednings-centraler (VTS samt JRCC)
		Stationer utmed järnväg av riksintresse	Kustradiosystem (VHF och GV) och referensstationer för AIS och DGPS
			Sjösäkerhetsanordningar som fysiskt är belägna utanför den preciserade ytan för farled av riksintresse

Referenser

Trafikverket (2010) Riksentressen för trafikslagens anläggningar

https://www.trafikverket.se/contentassets/abd1df346fe0447e8721eab6d8fcb665/pm_rik_sintressen_for_trafikslagens_anlaggningar_2010-11-17.pdf

Trafikverket (2018) Reviderade prognoser för person och godstransporter 2040
Trafikverkets basprognoser 20180401

https://www.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591bod4e00f855/2018/r_eviderade_prognoser_for_person_godstransporter_2040_trafikverkets_basprognoser_20180401_ver_181115.pdf

Boverket (2017) Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksentressen i 3 kap. miljöbalken

<https://www.boverket.se/contentassets/14b52a33580944c6b9358dfd4bd3b713/vagledni ng-for-riksintressemyndigheter.pdf>

Trafikverket (2017) Transportsystemet i samhällsplaneringen – Trafikverkets underlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen

<https://trafikverket.ineko.se/se/transportsystemet-i-samhallsplaneringen-trafikverkets-underlag-for-tillampning-av-3-5-kap-miljobalken-och-av-plan-och-bygglagen>

Regeringskansliet (2018) Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

<https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>

Trafikanalys (2017) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning, RAPPORT

https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_10-sambandet-mellan-atgarder-inom-transportområdet-produktivitet-och-sysselsattning.pdf

Trafikanalys (2019) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019 RAPPORT 2019:6

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2019.pdf

Trafikverket (2017) Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/19603/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_096_anlaggning_for_tjanster_inom_jarnv agsomradet.pdf

Trafikverket (2017) Nationell färdplan för elvägar

https://www.trafikverket.se/contentassets/65d358a188d740c38ca4713893345168/natio nell-fardplan-for-elvagar_slutlig.pdf



Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webbplats: www.boverket.se