

RAPPORT

# Precisering av riksintresse för kommunikationer

Väg **NN**

Ev. specificering av avsnitt

Yta för bild

## **Trafikverket**

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rapportens titel inklusive undertitel

Författare: [Skapat av NY]

Dokumentdatum: [Dokumentdatum NY]

Ärendenummer: [Ärendenummer NY](I förekommande fall, annars tas raden bort)

Version: 0.1

Kontaktperson: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Publikationsnummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

ISBN (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Tryck: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

# Innehåll

**RUBRIK 1..... Fel! Bokmärket är inte definierat.**

**Rubrik 2. .... 5**

**Rubrik 3..... Fel! Bokmärket är inte definierat.**

**Rubrik 4..... Fel! Bokmärket är inte definierat.**

## Allmän instruktion till författaren:

Texten i gult är malltext som ska justeras utifrån den specifika preciseringen. (Kursiverad text är instruktion.) Se till så att all denna text är borttagen innan preciseringen beslutas.

Omfattning av bakgrundsbeskrivningen i kap 3 kan anpassas efter behovet för det aktuella riksintresseområdet.

Mallen är framför allt tänkt att användas för avgränsade vägsträckor för befintliga vägar, exempelvis i områden med många konkurrerande intressen eller ett högt bebyggelsetryck.

Beroende på omfattningen av preciseringen kan den allmänna bakgrundsbeskrivningen kortas ner för att motsvara behovet för respektive riksintresseområde.

När du formaterar text tänk på att använda det format som börjar med TRV, t.ex. "TRV brödtext".

Preciseringen ska följa Trafikverkets "Handledning – Precisering för riksintresse", TDOK 2012:95

För mer information om riksintressen och stöd i arbetet med riksintresseprecisering, läs även:

- Trafikverket (2019), Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande, TRV 2019/45782
- Trafikverket (2019) Trafikverkets tolkning av "Påtagligt försvårande av tillkomsten eller utnyttjandet av trafikslagets anläggningar", TRV 2019/51671
- Trafikverket (2018), Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2018, Dokumentbeteckning: 2018:180

Avstämning ska göras med Gdksi avseende behov av eventuell sekretess och hantering av känsliga uppgifter.

Nationell samhällsplanering tar gärna emot synpunkter på eventuella behov av uppdatering av uppgifter i mallen, eller förslag på förbättringar. På så sätt kan vi bättre möta behoven vid framtida preciseringsarbeten.

Kontaktpersoner för mallen: Kerstin Sondén, Lina Sandberg

# Förord

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset väg NN. Vi beskriver också hur riksintresset ska skyddas för att tillgänglighet eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Riksintressepreciseringen av väg NN beskriver Trafikverkets syn på riksintresset utifrån en avvägning mellan olika intressen.

Riksintressepreciseringen för väg NN ska utgöra ett stöd för kommunernas planläggning och lovgivning, liksom ett underlag för diskussion mellan berörda aktörer kring framtida utveckling i området. Riksintressepreciseringen för väg NN är också Trafikverkets underlag till Länsstyrelsen för prövning av planer som berör riksintresset.

För att få en heltäckande bild av olika förhållanden och intressen i området har en arbetsgrupp med flera olika aktörer deltagit i framtagandet av preciseringen. Arbetet med preciseringen har gjort att olika synsätt har kunnat beaktas och gett en ökad förståelse för olika intressen kring anläggningen.

Tidsperspektivet för riksintressepreciseringen är omkring trettio år. Ett riksintresse är dock inte statiskt och det kan finnas nya omständigheter som kräver en uppdatering av preciseringen. Trafikverket region NN förvaltar Riksintresseprecisering för väg NN. Vart fjärde år bör Trafikverket region NN göra en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker lämpligtvis i samband med att Trafikverket gör en översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns.

*Regionchefens signatur*

NN

Regionchef, Region NN

# Sammanfattning

Trafikverket har i detta dokument preciserat riksintresseanspråk för väg NN. Riksintresseområden ska enligt bestämmelserna i miljöbalken 3 kap 8 § skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

För att utnyttjande av väg NN inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras.

*Beskriv de viktigaste delarna av preciseringarna för vägen.*

# 1. Inledning

## 1.1. Syfte

Syftet med en riksintresseprecisering är att förtydliga varför det aktuella området är utpekat som riksintresse och nationellt skyddsvärt. I preciseringen går vi djupare in i de värden, anläggningens funktion, som utgör grunden för utpekandet. Preciseringen beskriver även den geografiska utbredningen och orsaken till att utbredningen ser ut som den gör. Genom att göra tydligt vilket anspråk riksintresset har, ges bättre förutsättning för att riksintresset långsiktigt ska kunna skyddas och utvecklas. Kommunen ges också bättre förutsättningar att planera för andra verksamheter.

Preciseringen av riksintresseanspråket ska utgöra ett underlag för kommunens fysiska planering enligt plan- och bygglagen och tillståndsprövning enligt miljöbalken. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

I denna precisering beskriver Trafikverket sin syn på riksintresset för väg NN. Vi förtydligar riksintressets funktion vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få. Preciseringen ska visa på vikten av anläggningen ur ett helhetsperspektiv för transportsystemet.

## 1.2. Målgrupp

Målgrupp för preciseringen är i första hand handläggare och planerare på länsstyrelser, kommuner och Trafikverket, men även berörda verksamhetsutövare, boende, exploatörer och allmänhet.

## 1.3. Avgränsning

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresse för väg NN. Huruvida ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra allmänna intressen och riksintressen avgörs dock först när frågan provas i enskilda ärenden. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen eller lagen om byggande av järnväg.

Vägens funktioner kan komma att förändras. En riksintresseprecisering ger därför inte en fullständig bild av vägens framtida behov.

Utpekande av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning.

## 1.4. Genomförande

Arbetet har letts av Trafikverket och skett i samarbete med:

- Länsstyrelsen i NN län

### Förslag på övriga deltagare, efter behov:

- Kommun 1
- Kommun 2
- Region NN
- Kommunalförbund NN
- RKM
- Övriga berörda organisationer

Arbetet har bestått i: *Anpassa efter behov*

- Workshop
- Intervjuer
- Analys av statistik
- Analys av planer i området
- Avvägning av framtida utveckling

Styrgruppen har bestått av ordförande NN (organisation), NN (organisation) och NN (organisation).

Arbetsgruppen har bestått av NN (organisation), NN (organisation) och NN (organisation).

Referensgruppen har bestått av NN (organisation), NN (organisation) och NN (organisation).

*Gulmarkerad text ovan utgör förslag på lämplig organisation av arbetet. Texten ändras efter deltagare och arbetsätt i aktuell precisering.*

## 1.5. Bakgrund

Trafikverket ska enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Riksintressen för anläggningar för kommunikationer ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Vid utpekande av riksintresseanspråk redovisas en länk eller en nod utifrån dess funktion. Riksintressets funktion beskrivs vid utpekandet också i en funktionsbeskrivning. För att mer i detalj beskriva riksintressets funktion och geografisk utbredning görs ibland en precisering



av riksintresset. Preciseringen ska ange vilka delar av anläggningen som ingår i riksintresset. Preciseringen förklarar vilka land- och vattenområden som berörs av riksintresset.

## 1.6. Kriterier för utpekande

Beslutet huruvida en väg pekas ut som riksintresse grundas på en bedömning av det nationella intresset. Det finns tre generella kriterier som Boverket pekat ut i sin vägledning för riksintressemyndigheterna:

- Området hyser värden av stor nationell vikt
- Området behövs för att uppfylla Sveriges internationella åtaganden
- Området behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Det finns ett antal kriterier som närmare preciserar utpekandet av kommunikationer som riksintressen. Mark- och vattenområden för såväl befintliga, planerade och vissa framtida kommunikationsanläggningar kan pekas ut som riksintresse. Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelse vid bedömningen. En väg kan pekas ut som riksintresse efter prövning och beslut från Trafikverket i det fall vägen utgör:

- Stråk som ingår det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, stomnät
- Nationella stamvägnätet
- Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse
- Länkar som behövs för att leda om trafik i riksintressestråk i vissa situationer (vägar, banor och farleder)
- Väglinkar och banor som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Mer beskrivning om Trafikverkets kriterier finns i dokumentet ”Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande, TRV 2019/45782”.

*Förklara på vilken grund vägen är utpekad som riksintresse.*

*Här beskrivs kort vägens geografiska läge. Transporter och trafik beskrivs översiktligt (mer i kapitel 4 Fördjupad funktionsbeskrivning). Relevanta fakta om vägens historia och relationen till omlandet och annan fysisk planering kan också beskrivas kort (mer i kapitel 2 Riksintresset i planeringen).*

*Förslag på deltagare: Kartstöd*

Plats för kartillustration

Figur 1. Situationen kring riksintressevägen

## 2. Riksintresset i planeringen

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 beskriva 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.

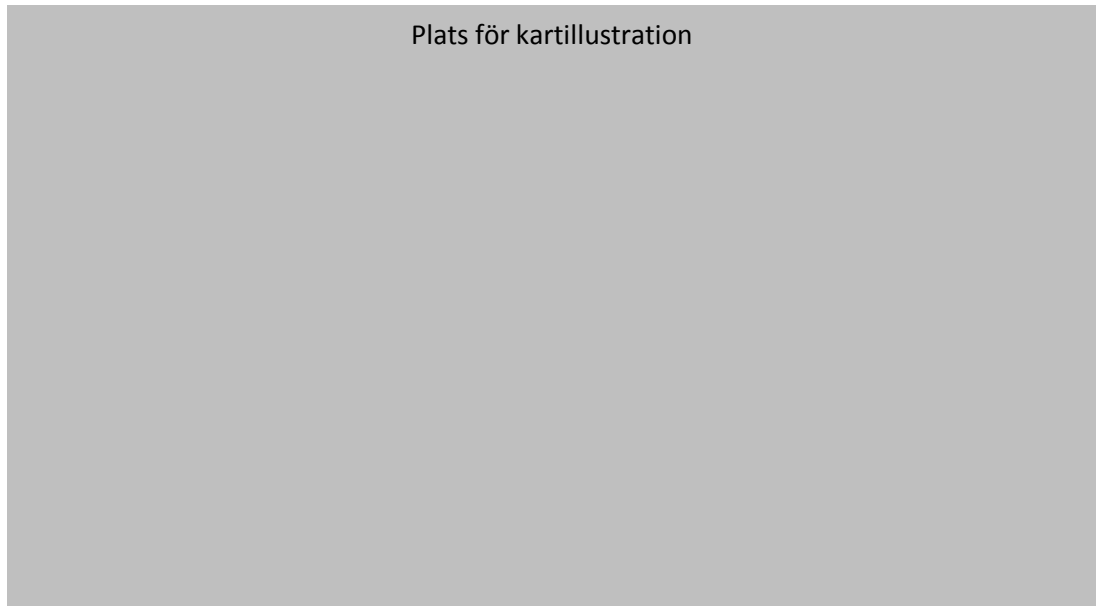
De utpekade riksintressena är att betrakta som anspråk på riksintressen. Om ett område eller en funktion faktiskt är av riksintresse eller inte, liksom hur det intresset ska prioriteras mot andra riksintressen avgörs först när frågan prövas enligt annan lagstiftning. Sådan prövning sker framförallt när 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.

### 2.1. **Planer eller strategier och från kommun eller region (om sådana är relevanta att belysa)**

*Detta kan t ex vara regional utvecklingsplan, regionplan, trafikstrategi eller strategidokument för att hantera vägtransporter och regional tillväxt.*

*Förslag på deltagare: Länsstyrelsen, Kommunen/Regionen*



*Figur 2 ev. karta eller illustration ur regional utvecklingsplan eller regional eller kommunal strategi*

## **2.2. Övriga riksintressen i närområdet (om sådana berörs)**

*Kortfattad hänvisning till övriga riksintressen i området som berör riksintresset för kommunikation.*

*Förslag på deltagare: Länsstyrelsen*



Figur 3. Karta över andra riksintressen

### 3. Omvärldstrender, mål och generell funktionsbeskrivning för vägsektorn

### 3.1. Trender i omvärlden

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. 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.

Andra omvärldstrender med potentiell påverkan på såväl vägtrafiken, är en ökad digitalisering och en mer tjänstebaserad ekonomi. En omvärldsförändring kan leda till mer vägtrafik ur ett perspektiv, men mindre ur ett annat. En ökad digitalisering och ökad näthandel kan exempelvis innebära ett minskat bilberoende och färre persontransporter, samtidigt som det kan innebära fler varutransporter på våra vägar.

Vägtrafiken påverkas också av också av ökade krav på omställning till fossilfrihet. Detta kan bidra till en ökad elektrifiering av fordonsflottan och utveckling av elvägar. Det är också osäkert hur ett ökat fokus på samhällssäkerhet och sårbarhet kan komma att påverka resande och transporter. En ökad geopolitisk instabilitet i omvärlden, en ökad otrygghet i samhället liksom klimatrelaterade risker kan komma att påverka transportsektorn i framtiden. Infrastrukturen är känslig för klimatförändringarna och påverkas i ökande grad av exempelvis högre havsvattennivåer, ändrade flöden i vattendrag och intensivare skyfall, längre perioder av torra och värmeböljor. Detta ökar exempelvis risken för översvämning eller bortspolning av vägar och vägbankar och skador på broar.

*Läs mer: [Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2018](https://trafikverket.ineko.se/se/trender-i-transportsystemet-trafikverkets-omvarldsanalys-2018), Dokumentbeteckning: 2018:180 <https://trafikverket.ineko.se/se/trender-i-transportsystemet-trafikverkets-omvarldsanalys-2018>*

### 3.1. Mål för transportsektorn

#### 3.1.1. Europeisk transportpolitik

EU:s transportpolitik syftar till att skapa en smidig, effektiv, säker och fri rörlighet för personer och varor i EU genom integrerade transportnät som omfattar alla trafikslag. I Europeiska Unionens Vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, från 2011 redogörs EU-kommissionens förslag om hur den framtida transportpolitiken i unionen ska utformas.

Vitboken omfattar 40 initiativ som ska skapa tillväxt och sysselsättning, minska beroendet av importerad olja och minska sektorns koldioxidutsläpp med 60 procent till 2050.

Kraven på minskning av utsläppen kommer att skärpas ytterligare till följd av den europeiska gröna given som lades fram i december 2019. För att nå det övergripande målet om klimatneutralitet i EU år 2050, anser EU-kommissionen att växthusgasutsläppen inom transportsektorn behöver minska med 90 procent. En klimatlag tas fram under 2020, liksom en strategi för hur målen ska nås. EU-kommissionen överväger bland annat införande av bidrag och lagstiftning för att öka produktion och användning av alternativa bränslen/elektrifiering och ska se över direktiven för alternativa bränslen och reglerna för TEN-T för att nå målen (se beskrivning nedan).

För mer information läs: *EUR Lex* - [https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root\\_default=SUM\\_1\\_CODED%3D32&%3Blocale=sv&locale=sv](https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_1_CODED%3D32&%3Blocale=sv&locale=sv)

Transeuropeiska nätverket (TEN) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transporttelekommunikations- och energisektorn. I transportnätet ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.

TEN-T består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Indelningen ska utgöra grund för EU:s prioritering i utveckling av transportnätverket. Utpekade TEN-funktioner kan uppbära EU-stöd.

*Förslag på deltagare: Nationell samhällsplanerare*

### 3.1.2. Svensk transportpolitik

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv 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.

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.

Enligt klimatlagen, som trädde i kraft 2018, ska Sverige senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Det finns även ett etappmål som innebär att utsläppen från transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. I målet ingår utsläpp från vägtransporter, järnväg och sjöfart.

Regeringen beslutade under våren 2018 om nationell plan (eventuellt senare plan) för transportsystemet 2018-2029. Planen baseras på regeringens proposition ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling” som kom hösten 2016. En utgångspunkt i propositionen är att alla trafikslag behövs och att det finns behov av att se på resor och transporter ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Den

nationella planen omfattar åtgärder för väg, både åtgärder för ökad säkerhet, överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart samt ökad bärighet för tyngre vägtransporter.

Beskriv eventuella åtgärder i aktuell planen som kopplar till vägen. Om inga sådana finns tas detta sista stycke bort.

Trafikverkets trafikprognoser: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

Förslag på deltagare: Regional strategisk planerare, nationell strategisk planerare

### 3.2. Generella värden och kvaliteter 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.

För mer information läs: *Trafikverket (2019) Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande, TRV 2019/45782*

## 4. Fördjupad funktionsbeskrivning för väg NN

### 4.1. Vägen idag

Vägens nuvarande situation med avseende på typ av transporter, trafikintensitet samt kopplingar till övriga vägnätet.

Ge läsaren en överblick av vägens funktioner samt områden som påverkar eller påverkas av vägen. Beskriv om exempelvis om vägen är rekommenderad väg för farligt gods, viktig väg för omledning, funktionellt prioriterad väg etc.

Om det är relevant kan olika näringar som är beroende av eller påverkar vägen beskrivas.

Eventuella angränsande riksintressen och detaljplaner redogörs också kort. Kommunen tillhandahåller detaljplaner. Eventuella närliggande skyddsområden ska också redovisas.

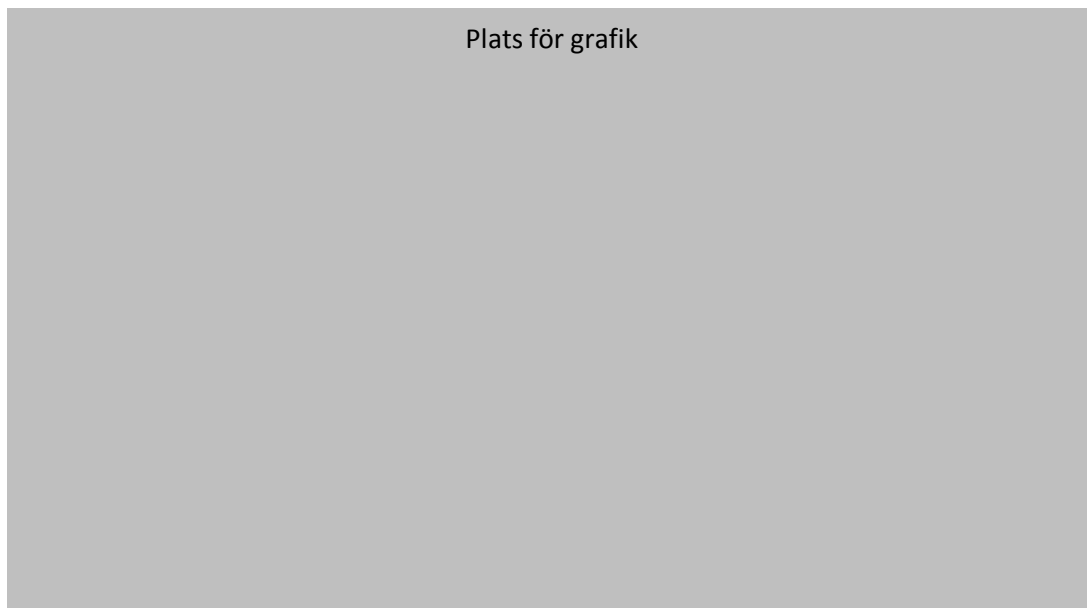
Om det finns tillgängligt, använd bristbeskrivningar för vägen för att belysa nuvarande brister.

Förslag på deltagare: Regional samhällsplanerare, Regional strategisk planerare, Länsstyrelsen, Beredskapsplanerare, ev. kommunen,

Statistik om följande ska redovisas i den mån det finns:

- ÅDT
- Trafikstatistik de senaste sex åren
- Vilken typ av trafik som trafikerar vägen (persontrafik/gods)
- Särskild information om transporter av farligt gods om det är tillämpligt

Förslag på deltagare: Regional strategisk planerare, Statistikcenter



Figur 4 Statistik över vägens godsomsättning

Se även: Nationell trafikdatabas, NVDB: <http://nvdb.se/sv> och Trafikanalys webbsida om vägtransporter: <https://www.trafa.se/vagtrafik/>

## 4.2. Framtidsutsikter

Beskriv här vision för framtida utveckling av vägen, eventuella utbyggnadsplaner, framtida trafik (trafikprognos), markbehov etc. Beskriv även konsekvenserna av ett förändrat klimat. Den föreslagna utvecklingen ska motiveras. Trafikverket ska värdera inriktningen. (I kapitel 4.1.2 Utvecklingsområden fördjupas beskrivningen).



Om vägen behandlas i en trafikstrategi eller annat planeringsdokument på kommunal eller regional nivå kan detta i korthet redovisas här. Lägg till Trafikverkets syn på inriktningen. Om inget sådant dokument finns tas rubriken bort.

För mer information om Trafikverkets trafikprognoser: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

Förslag på deltagare: Regional samhällsplanerare, Regional strategisk planerare, Nationell samhällsplanerare, Statistikcenter, Länsstyrelsen, Kommunen

#### 4.3. Funktionsbeskrivning/Systemanalys för vägen

Förklara vägens betydelse lokalt, regional och nationellt. På vilka grunder är vägen utpekad som område av riksintresse för kommunikationer? Beskriv andra vägar och eventuell annan infrastruktur som genererar trafik till vägen och kopplar samman den med betydande destinationer. Beskriv koppling till viktiga anslutande vägar och godsnoder. Beskriv status på försörjande infrastruktur baserat på trafikbelastning. Centralt under denna rubrik är att beskriva vilka funktioner är det som riksintresset ska skydda.

Beskriv eventuella investeringar i omgivande infrastruktur utifrån regional eller nationell transportplan (se även kapitel 3.1.2 Svensk transportpolitik). Andra underlag är regional systemanalys och Trafikverkets kapacitetsutredning. (Brister som identifieras i en precisering ska tas om hand i separat åtgärdsvalsstudie.)

Systembeskrivningen kan utgöra underlag för utpekande av riksintresse för kommunikation, alltså vägar, järnvägar och farleder.

Beskriv om vägen är en omledningsväg för annan väg eller vilka vägar som är omledningsvägar för vägen i fråga.

Förslag på deltagare: Regional strategisk planerare, Nationell strategisk planerare

Plats för kartillustration



*Figur 5 omgivande vägar som är viktiga för funktionen hos riksintressevägen. Betydande infrastrukturinvesteringar redovisas också på kartan.*

## 5. Riksintressets markanspråk

### 5.1. Nuvarande vägområde av riksintresse

Utifrån kap 1.5 Bakgrund, 4.1 Vägen idag, och 4.3 Funktionsbeskrivning/Systemanalys för vägen redovisas här vägområdet av riksintresse.

De vägdelar som ingår i riksintresset utgörs av följande delar: (precisera och specificera för berörd vägsträcka/väg NN):

Vägområde – definieras som den mark som har tagits i anspråk för en väganordning, och en väganordning är en anordning som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande.

Förslag på deltagare: Regional samhällsplanerare, Regional strategisk planerare, Nationell samhällsplanerare, Kartstöd

Plats för kartillustration



Figur 6. Vägområde av riksintresse

### 5.2. Utvecklingsområden

Utifrån kap 3. Omvärldstrender, mål och generell funktionsbeskrivning för vägsektorn, 4.1 Vägen idag och 4.2 Framtidsutsikter bedöms vilka utvecklingsområden som Trafikverket anser vara av riksintresse och vilken funktion de kommer att fylla.

Beskrivningen av vägens utveckling redovisas i ett eller flera scenarier med angivet tidsperspektiv. Visa även nollalternativ. Detta gäller även planerad anläggning.

Förslag på deltagare: Regional samhällsplanerare, Regional strategisk planerare, Utredare, Nationell samhällsplanerare, ev. Projektledare vid investeringsprojekt, Kartstöd

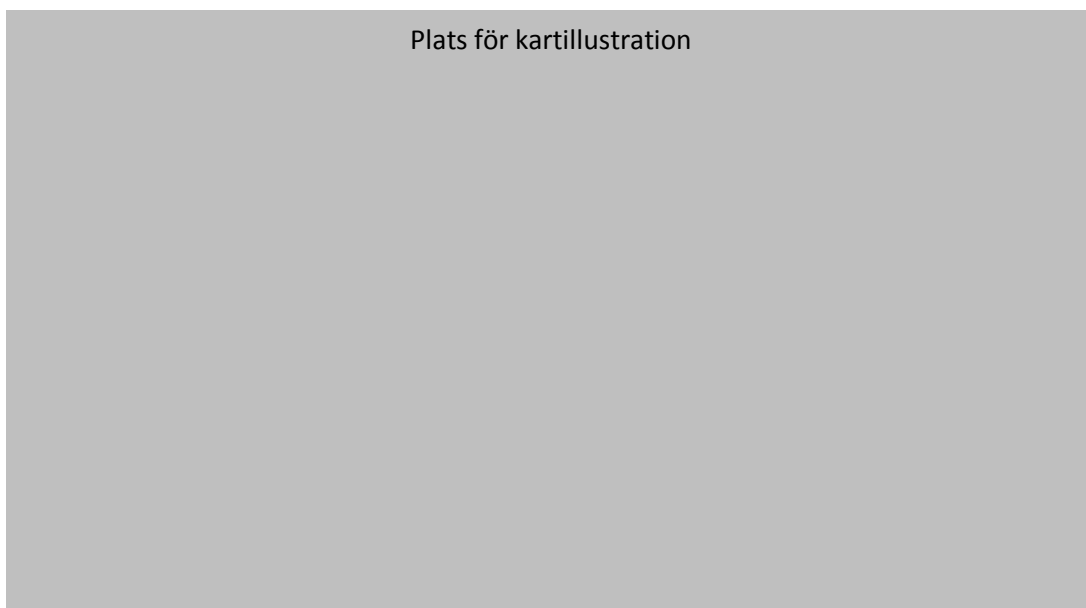


Figur 7. Översiktlig karta över utvecklingsområden av riksintresse

### 5.3. Anslutande infrastruktur

Utifrån kap 4.1. Väg NN:s utveckling - beskriv vilken infrastruktur i anslutning till vägen som är oundgänglig för vägens funktion.

Förslag på deltagare: Regional strategisk planerare, Kartstöd



Figur 8 Anslutande infrastruktur oundgänglig för vägens funktion

## 6. Påverkansområde och påverkansfaktorer

### 6.1. Allmänt

Områden där människor bor eller vistas behöver lokaliseras och planeras med hänsyn till vägars påverkan, så som buller, luftkvalitet och risker. Många städer vill förtäta längs med vägar vilket kan komma att påverka vägnarnas utvecklingsmöjligheter. Det kan också finnas andra orsaker till varför det finns begränsningar i hur en väg kan utvecklas i sitt nuvarande läge.

Området i vägens närhet där åtgärder kan orsaka skada på riksintresset benämns här påverkansområde. Detta område ska inte förväxlas med riksintressets utpekade markområde. Påverkansområdets utbredning definieras exempelvis av bestämmelser och riktlinjer för buller, luft, samt risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till vägen. För att trafiken ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas i olika tillståndsbeslut. I denna rapport behandlas de bestämmelser och riktlinjer som har störst betydelse för påverkansområdet. I Trafikverkets publikation *Transportsystemet i samhällsplaneringen (2016:148)* beskrivs påverkansfaktorer mer utförligt, liksom olika hänsyn som behöver tas vid exploatering i närheten av en väg.

Exploatering i närheten av en väg kan innebära att nyttjandet av vägens funktion i transportsystemet försvåras påtagligt. Att städer växer och därigenom ökar belastningen på transportsystemet är naturligt och det ingår i Trafikverkets och andra aktörers uppdrag att anpassa systemet därefter. Det kan dock förekomma att planering av ett särskilt område innebär en påverkan som inte kan hanteras genom infrastrukturplanering. Exempel på detta kan vara en omfattande exploatering i anslutning till en väg av riksintresse där utbyggnad av ny infrastruktur inte är önskvärd eller möjlig på grund av ekonomiska eller miljömässiga orsaker.

Godstransporter på väg utgör ofta den sista transportsträckan innan godset når sin målpunkt. Vagnätet utgör ofta länken mellan hamnar, städer och andra viktiga målpunkter. Det innebär att trängsel på vägarna även kan få konsekvenser för de andra transportslagen.

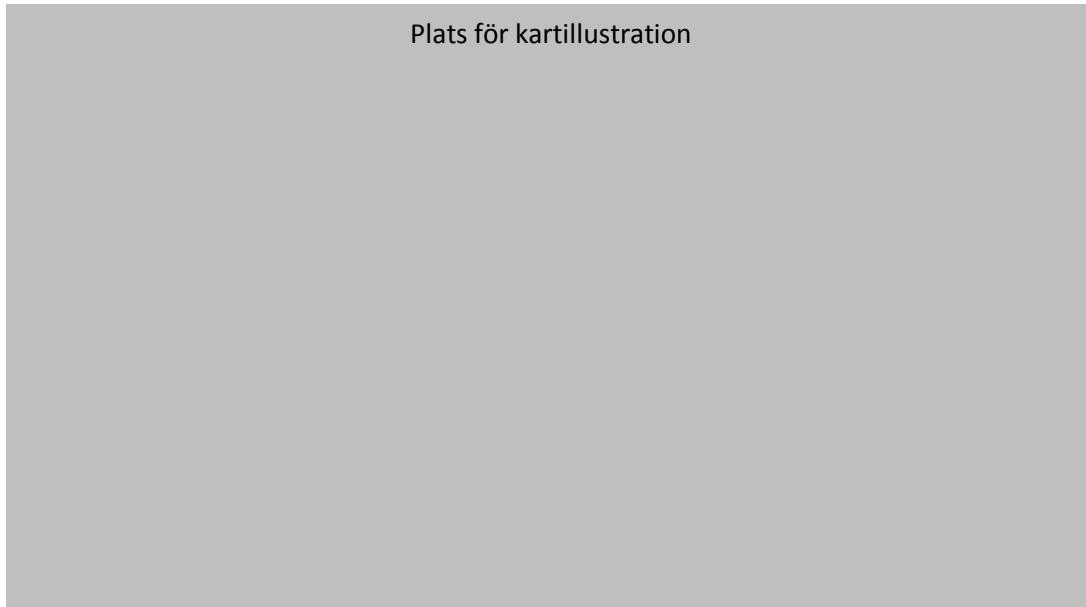
### 6.2. Buller

Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarigare störningar i samhället. Störningarna kan uppstå direkt, till exempel genom att vi blir störda i sömnen eller att vi arbetar sämre. Buller har också en långsiktig påverkan. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress. Det leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar. Flera forskningsstudier visar på ökad risk för dödsfall på grund av buller.

*Beskriv vägens bullerkällor i ord. Beskriv hur bullret ska hanteras. Beroende på situation och tillgänglig data kan det vara lämpligt med en komplett bullerberäkning.*

För mer information läs: Trafikverkets Rutinbeskrivning Buller och vibrationer vid planering av bebyggelse, TDOK 2014:1021

Förslag på deltagare: Utredare buller PLkvh, Länsstyrelsen



Figur 9 Översiktlig karta över bullerutbredning utifrån framtidsscenarier.

### 6.3. Risk- och säkerhetsaspekter

Att vistas eller bo nära en väg kan innebära säkerhetsrisker. Det är exempelvis viktigt att beakta eventuella transporter av farligt gods när ny bebyggelse planeras intill transportanläggningar, när ny transportinfrastruktur planeras och när markens användning ska förändras på annat sätt.

Utgå från statistiken i avsnitt 4.1 Vägen idag och 3.3 Värdebeskrivning/systemanalys och göra en uppskattning av riskområden kring vägen nu och i framtiden. Karta över detta redovisas om möjligt i 6.6 Kartmaterial över områden som påverkar eller påverkas av riksintresset.

Förslag på deltagare: Länsstyrelsen

### 6.4. Luftkvalitet

Vägtrafikens utsläpp har minskat kraftigt sedan 1990-talet, men halterna av luftföroreningar som partiklar, kväveoxid och marknära ozon är fortfarande oacceptabelt höga på många platser. Trafikverket sammanställer information om luftkvaliteten för området kring vägen.

Förslag på deltagare: Utredare luftkvalitet PLkvh, Länsstyrelsen, ev. Kommunen

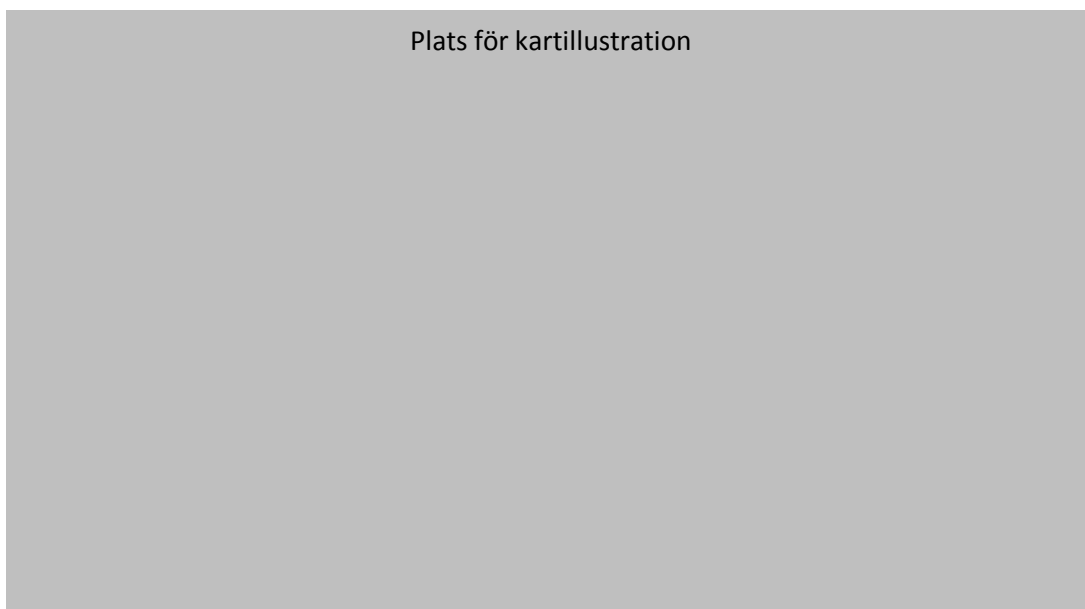
## 6.5. Kapacitet och framkomlighet

Verksamheter i vägarnas närhet kan påtagligt försvåra nyttjande av vägen och möjligheten att upprätthålla vägens funktion i kommunikationssystemet. Exempel på åtgärder som kan påverka vägens funktion är verksamhet som leder till stora trafikökningar. Detta kan i sin tur leda till köbildning och framkomlighetsproblem för varutransporter, räddningstjänst och andra. Längre tider för transporter och resor kan innebära stora samhällsekonomiska kostnader och leder till att det kan vara svårt att nå de transportekonomiska målen om god tillgänglighet.

## 6.6. Kartmaterial över områden som påverkar eller påverkas av riksintresset

Här redovisas (om möjligt) det sammanlagda påverkansområdet/n.

*Förslag på deltagare: Utredare buller och luftkvalitet, PLkvh, Kartstöd*



*Figur 10 Karta över påverkansområdet/n*

## 6.7. Att ta omhand riksintresset

Transportinfrastrukturen är stödjande till annan markanvändning och beroende av kontinuitet och sammanhang, vilket gör att den är svår att omlokalisera eller ersätta. En anledning till att en väg är utpekad som riksintresse är att det saknas rimliga alternativ med motsvarande nytta.

För att främja en god hushållning av marken, utifrån en ekologisk, social och samhällsekonomisk synvinkel är det därför oftast bättre att anpassa nya bostäder och verksamheter utifrån infrastrukturen, än att i efterhand försöka anpassa infrastrukturen efter behovet av nya transporter. Den samhällsekonomiska kostnaden i form av ökade restider, miljöpåverkan och risker som orsakas av exploatering i närheten av en väg av riksintresse, kan vida överstiga den lokala vinsten av den nya markanvändningen.

Beskrivning inriktningen för hur riksintresset tas om hand på bästa sätt. Beskriv eventuella konflikter och synergier med annan markanvändning. Tydliggör vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Exempel på åtgärder som kan medföra påtaglig skada är:

- Uppförande av störningskänslig bebyggelse inom det område som utgör påverkansområde för buller eller annan risk.
  - Exploatering i närområdet som på något sätt påverkar möjligheterna att transportera farligt gods
  - Införandet av begränsningar så som områdesskydd som på något sätt förändrar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet
  - Planer och bestämmelser som uppmuntrar till friluftsliv inom påverkansområdet för buller eller annan risk
- \*Exploatering som genererar trafikökningar och risker som kan medföra hastighetsnedsättning eller hinder för viss typ av trafik

Det är viktigt att alla parter är införstådda med dessa beskrivningar.

Särskilt känsliga passager (exempelvis utifrån buller, trängsel etc.) eller anslutningar kan beskrivas. Hur påverkar väganlutningar till vägen av exploatering av trafikallstrände verksamheter? Hur påverkas möjligheten för räddningstjänsten att ta sig fram?

Mer beskrivning om vad som kan innebära påtaglig skada på ett riksintresse för kommunikationer finns i dokumentet "Trafikverkets tolkning av "Påtagligt försvårande av tillkomsten eller utnyttjandet av trafikslagens anläggningar"

Förslag på deltagare: Regional samhällsplanerare, regional strategisk planerare, Nationell samhällsplanerare, Länsstyrelsen, ev. Regionen eller Kommunen



## 7. Källförteckning

*Här redovisas betydande underlag till riksintressepreciseringen.*

Trafikverket (2019), Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande, TRV 2019/45782

Trafikverket (2020) Handledning – Precisering av riksintresse, TDOK 2012:95

Trafikverket (2019) Trafikverkets tolkning av ”Påtagligt försvårande av tillkomsten eller utnyttjandet av trafikslagets anläggningar”

Trafikverket (2018) Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2018, Dokumentbeteckning: 2018:180

Regeringen (2018) Rapportering enligt förordning (EU) 2018/1999 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder: Sveriges långsiktiga strategi för minskning av växthusgasutsläppen

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

*Hänvisningar till mer information om riksintressepreciseringen:*

### Remissammanställning

*Här redogörs för remissförfarandet, sammanställning av alla remissvar och hur synpunkterna har bemötts.*

### Digitala kartor

- Vägområde av riksintresse
- Framtida anspråk
- Områden som påverkar eller påverkas av riksintresset

*Länk till kartinformationen*



**TRAFIKVERKET**

Detta är baksidan på rapporten. Den måste vara på jämn sida, lägg in en blank sida före om det behövs.

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



Detta är baksidan på rapporten. Den måste vara på jämn sida, lägg in en blank sida före om det behövs.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)