

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Trafikverkets översyn av sektorsbeskrivning och kriterier

Remisstid: 18 juni – 13 september 2024



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för översyn av Sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse, 2024

Författare: Thölix Lina, PLnps

Dokumentdatum: 2024-12-09

Ärendenummer: TRV 2023/117625

Kontaktperson: Lina Thölix & Kerstin Sondén

Foto, framsida: ©Kalyakan - stock.adobe.com

Innehåll

1 Om Trafikverkets översyn	4
1.1 Övergripande beskrivning av remissen.....	4
1.2 Efterföljande arbete med att se över anspråk	4
2 Vanligt förekommande synpunkter i yttranden.....	5
2.1 Begreppen funktionsbeskrivning och värdebeskrivning	5
2.2 Tillgänglighet och kapacitet som en del i bedömningen av påtaglig skada.....	5
2.3 Varför det finns ett avsnitt i sektorsbeskrivningen om transportpolitikens mål	7
2.4 Trafikverkets möjligheter att identifiera riksintresseanspråk för totalförsvaret.	7
2.5 Kriterier där formuleringen ”bland annat utgörs dessa faktorer av” används ..	8
2.6 Svårt att se konsekvenserna av förändringarna	9
2.7 Anläggningar som är viktiga ur ett regionalt perspektiv	10
2.8 Möjligheten för Trafikverket att beakta kommunala planer och program	10
2.9 Synpunkter angående innehåll i funktionsbeskrivning eller vilka anläggningar som borde utgöra riksintresse	11
3 Förändringar i materialet till följd av remissen	12
3.1 Övergripande förändringar.....	12
3.2 Förändringar i kapitel 1: Bakgrund.....	12
3.3 Förändringar i kapitel 2: Beskrivning av transportsektorn.....	13
3.4 Förändringar i kapitel 3: Riksintresse för kommunikation	13
3.5 Förändringar i kapitel 4: Kriterier för riksintressen för kommunikation – trafikslagets anläggningar	14
3.6 Förändringar i bilagor	15

1 Om Trafikverkets översyn

1.1 Övergripande beskrivning av remissen

Trafikverkets förslag till förändrad sektorsbeskrivning med kriterier var på remiss 18 juni – 13 september 2024. Syftet med remissen var att inhämta synpunkter på Trafikverkets förslag på justeringar. Synpunkter gällande tydlighet och möjlighet att förstå sektorns behov bedömdes vara särskilt intressanta för Trafikverket att ta del av.

Materialet som var på remiss bestod av:

- Riksintressen för trafikslagets anläggningar: sektorsbeskrivning inklusive kriterier, samrådsversion
- Motiv till förändring av Trafikverkets sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse

Mottagare av remissen var samtliga länsstyrelser, övriga riksintressemyndigheter inklusive Boverket samt transportmyndigheterna Sjöfartsverket, LFV och Transportstyrelsen. Ett brev skickades ut till samtliga kommuner och regioner samt Sveriges kommuner och regioner (SKR) i samband med att remissen publicerades. Trafikverket gjorde bedömningen att det kan finnas kommuner och regioner som också har synpunkter på sektorsbeskrivningen med kriterier och ville därför uppmärksamma dessa aktörer på att remissen pågår.

Denna samrådsredogörelse visar översiktligt vilka synpunkter som inkommit under remissen samt hur Trafikverket har behandlat dessa. Avslutningsvis redovisas vilka förändringar som gjorts i dokumentet ”Riksintressen för trafikslagets anläggningar: sektorsbeskrivning inklusive kriterier” sedan remissen.

1.2 Efterföljande arbete med att se över anspråk

Som effekt av att en ny sektorsbeskrivning med kriterier publiceras behöver Trafikverket se över vilka riksintresseanspråk som ska göras inom sektorn. När kriterier förändras kan det få effekt på vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse. Detta arbete kommer att påbörjas tidigt 2025 och målsättningen är att fatta beslut om uppdaterade riksintresseanspråk under 2026. En remiss kommer att genomföras.

2 Vanligt förekommande synpunkter i yttranden

2.1 Begreppen funktionsbeskrivning och värdebeskrivning

Trafikverket använder begreppet funktion snarare än värde för att beskriva de aspekter i anspråken som ska skyddas mot påtaglig skada/påtagligt försvårande. Detta eftersom det är funktionen i transportsystemet som länken eller noden upprätthåller som är det som vi bedömer är av riksintresse. Det vill säga värdet hos riksintresset är funktionen.

Till följd av de inkomna yttrandena samt den dialog som förts under en längre tid kommer Trafikverket att justera vår begreppsanvändning för att motsvara den som de andra riksintressemyndigheterna använder. Vi kommer således att använda värde istället för funktion som begrepp för att underlätta förståelsen för vad det är för något som avses. Justeringen av sektorsbeskrivning och kriterier sker omgående. Justeringen av begreppsanvändning i våra utpekade riksintressen kommer att ske inom det projekt med att se över riksintressen som startar 2025. Det vill säga, under en övergångsperiod kommer sektorsbeskrivningen och kriterierna att använda värde som benämning medan våra riksintressen fortfarande utgår från en funktionsbeskrivning.

Det är också en förändring som vi ser är nödvändig för att gemensamt med övriga riksintressemyndigheter hitta en gemensam digital specifikation för riksintressen, vilket är till gagn för en digital samhällsbyggnadsprocess.

2.2 Tillgänglighet och kapacitet som en del i bedömningen av påtaglig skada

Grundläggande vid utpekande av riksintresseanspråk för trafikslagens anläggningar är att beakta behovet av tillgänglighet, då det är själva syftet med anläggningarna för transportslagen. Tillgängligheten är beroende av kapacitet, punktlighet, robusthet och användbarhet. Punktlighet, robusthet och användbarhet kan inte heller nås utan tillräcklig kapacitet i systemet. Det är alltså omöjligt att uppnå god funktion i ett transportsystem som har kapacitetsproblem.

Trafikverket anser att syftet med riksintressen för kommunikation rörande trafikslagens anläggningar inte kan uppnås om kapacitet, som är

avgörande för kommunikationsanläggningarnas funktion, inte kan beaktas vid bedömning av påtagligt försvårande av utnyttjande av anläggningarna.

Av propositionen kopplad till förordning om hushållning av mark- och vattenområden framgår att vid bedömning av påverkan på ett riksintresse är det åtgärdens konsekvenser för riksintressets värden och egenskaper som ska bedömas. Skada kan även uppstå genom att man utanför det avgränsade riksintresseområdet utför åtgärder som hindrar nyttjandet av riksintresset.

”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark ska reserveras för anläggningarna. Markreservationen ska även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t.ex. att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet.” (Ur prop. 1985/86:3 sid. 167)

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

”Tekniska system för transporter och försörjning kräver kontinuitet och sammanhang för att de skall fungera på ett rimligt och ekonomiskt sätt.”

”Inom de korridorer i landskapet som bildas längs olika ledningssystem behöver hänsyn tas till systemets funktion.”

Trafikverket har svårt att se att exempelvis påtagligt längre restider eller krav på dyra infrastrukturinvesteringar inte skulle påverka huruvida en anläggning fungerar på ett ”rimligt och ekonomiskt sätt”.

Trafikverket tar i sin tolkning av anläggningarnas också utgångspunkt i syftet med riksintressena, nämligen att hushålla med mark och statens resurser. I förarbeten till riksintresselagstiftningen framgår följande:

”Att anläggningar som behövs för avgörande funktioner i samhället får en lämplig lokalisering och en ändamålsenlig utformning är angeläget inte minst från samhällsekonomisk synpunkt”. (prop. 1985/86:3 sid 75)

Det finns också en dom för ny bro över Göta älv i Mark- och miljööverdomstolen¹ som stödjer Trafikverkets tolkning att tillgänglighet/framkomlighet är en aspekt som ska beaktas vid bedömning av påtagligt försvårande av nyttjande av en anläggning av riksintresse.

1

I domen fastställdes det antal broöppningar som bedömdes nödvändigt för att riksintresse för kommunikationer för farleden som skulle antas vara tillgodosett. Domstolen tog stöd i Trafikverkets bedömning i frågan.

2.3 Varför det finns ett avsnitt i sektorsbeskrivningen om transportpolitikens mål

Trafikverket har i framtagandet av sektorsbeskrivningen och kriterier följt den vägledning som Boverket publicerade 2017: ”Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk i 3 kap. miljöbalken”. I den står bland annat (s. 4):

För att arbeta för en samlad god hushållning med mark och vatten och fysiska resurser i övrigt förutsätter det att samhällsplaneringen tillförs grundläggande och aktuell information från varje sektor. Det gäller också vilken aktuell politik som gäller. I en sektorsbeskrivning kan sådan information sammanställas av varje riksintressemyndighet. För att alla sektorers areella anspråk ska beaktas är aktuell information som rör alla samhällsintressen viktig. (...)

Riksintressena behöver också ingå i ett sammanhang t.ex. hur de förhåller sig till nationella mål, planer och program och vad som är nationellt viktiga områden och strukturer för sektorn. Ansvariga myndigheter behöver därför beskriva viktiga värden och egenskaper på områden utifrån respektive sektorbehov liksom hur de areella behoven ser ut nu och för framtiden.

Därför finns det ett kapitel med i sektorsbeskrivningen som inbegriper en beskrivning av transportsektorn som helhet. Det ger en överblick av transportsystemets funktion, behov och vilka målsättningar som är relevanta. Att den beskrivningen finns med innebär inte att bedömningen av påtaglig skada på riksintressena ska utgå från påverkan på till exempel möjligheten att uppnå de transportpolitiska målen. Avsnittet syftar till att sätta riksintressena i sitt sammanhang och förklara hur transportsektorn i Sverige och internationellt ser ut och fungerar.

2.4 Trafikverkets möjligheter att identifiera riksintresseanspråk för totalförsvaret

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

inom sina respektive ansvarsområden. Vilken myndighet som har vilket ansvar styrs av miljöbalken (1998:808) och förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

Såväl Försvarmakten som MSB har möjlighet enligt Trafikverkets bedömning att identifiera riksintresseanspråk för anläggningar med en transportfunktion om dessa anläggningar har ett nationellt värde för totalförsvaret. Försvarmakten har redan idag ett antal riksintressen som omfattar kommunikationsanläggningar, till exempel Ronneby flygplats. Ronneby flygplats är också ett riksintresse för kommunikationer. Det är alltså möjligt för två myndigheter att göra anspråk för samma anläggning utifrån två olika perspektiv. Det kan uppstå både synergier och konflikter mellan riksintressen, det ingår i länsstyrelsernas uppdrag att göra avvägningar mellan olika intressen i de fall påtaglig skada riskerar att uppstå.

Riksintressesystemet är begränsat och Trafikverket kan inte använda riksintressesystemet för att uppfylla andra uppdrag som ges till myndigheten, till exempel det sektorsansvar Trafikverket har för beredskapssektorn transporter².

Anspråk som rör totalförsvaret behöver utgå från de kriterier som Försvarmakten respektive MSB har beslutat. Trafikverket ser att vi i egenskap av sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter kan komma med inspel till MSB på viktiga kommunikationsanläggningar för det civila försvaret om vi identifierar sådana som behöver skyddas inom riksintressesystemet. Huruvida dessa anläggningar sedan bedöms vara av riksintresse eller ej är upp till MSB att avgöra utifrån deras bedömning.

2.5 Kriterier där formuleringen ”bland annat utgörs dessa faktorer av” används

I omarbetningen av ett antal kriterier (1c) Flygplatser som bidrar till att upprätthålla en grundläggande nationell tillgänglighet, 1e) Allmänna hamnar av nationell eller internationell betydelse och 1f) Kombiterminaler av nationell betydelse) har Trafikverket valt att använda formuleringen ”*Bland annat utgörs dessa faktorer av:*”. Vi har försökt göra en så uttömmande beskrivning av vilka faktorer som ska bedömas som möjligt. Men vi ser också att det kan finnas anläggningar där även andra faktorer kan behöva vägas in i bedömningen av huruvida anläggningen borde utgöra riksintresse eller ej.

² [Stärkt beredskap för kris och krig - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/18-08372)

Vi ser inte att det är möjligt att formulera kriterier som gör det möjligt för andra aktörer att automatiskt kunna se huruvida en anläggning uppfyller kriterier för att vara av riksintresse eller ej. En viktig del i den bedömningen bygger på Trafikverkets expertkompetens inom sektorn transporter. Bedömningar behöver kunna göras gällande specifika anläggningar utifrån den specifika situationen.

Vår ambition är att kunna vara transparenta kring vilka faktorer som har beaktats i bedömningen och vår målsättning är att nuvarande formulering, där vi kan väga in olika faktorer beroende på den unika situationen kring en anläggning, ska bidra till en än mer anläggningsspecifik bedömning än vad tidigare kriterier gjorde.

2.6 Svårt att se konsekvenserna av förändringarna

Trafikverkets bedömning är att förändringarna av sektorsbeskrivning och kriterier framförallt kommer att få en positiv effekt på förståelsen för myndighetens riksintressen. Att det blir enklare för andra parter som berörs att förstå varför Trafikverkets riksintresseanspråk ser ut som de gör.

De huvudsakliga förändringarna har gjorts inom kriterierna för sjöfart och det är också där vi ser att sannolikheten för förändringar i vilka anspråk Trafikverket gör kommer vara som störst. Justeringar har också gjorts av kriterier för flygplatser och kombiterminaler. Dessa syftar framförallt till att göra det tydligare varför en anläggning bedöms vara av riksintresse. Det är inte nödvändigtvis så att förändringarna kommer innebära några större skillnader i anspråk.

Det går i nuläget inte att se konsekvenserna för enskilda anläggningar. Trafikverket kommer när de reviderade kriterierna är beslutade att se över vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse. Först då görs avvägningen kring vilket värde en anläggning har i det nationella perspektivet.

Om en anläggning inte längre bedöms vara av riksintresse innebär det att den inte längre har den särställning i planeringen som riksintressen har. Därmed behöver den inte längre specifikt redovisas i översiktsplanen och varken Trafikverket eller Länsstyrelsen kan hindra annan utveckling med hänvisning till påtaglig skada eller påtagligt försvårande. Ett fungerande transportsystem är dock ett allmänt intresse i enlighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

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

Om en anläggning tillkommer som riksintresse innebär det att Trafikverket och Länsstyrelserna bevakar denna i planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Bevakningen görs utifrån den information som Trafikverket tar fram om respektive anläggning och syftar till att säkerställa att påtaglig skada eller påtagligt försvårande inte uppstår för riksintresset i fråga.

2.7 Anläggningar som är viktiga ur ett regionalt perspektiv

Riksintresseanspråk görs ur ett nationellt perspektiv för att skydda nationellt viktiga anspråk i kommunal och regional planering. De riksintresseanspråk som Trafikverket gör är alltså nationellt viktiga anläggningar. Det nationella perspektivet är nyckeln när riksintresseanspråk görs, alla riksintressen behöver ha en central funktion ur nationellt perspektiv.

Transportsystemet är ett sammanhängande nätverk av länkar och noder. De riksintressen som pekas ut av Trafikverket är beroende av ytterligare länkar och noder för att transportsystemet som helhet ska fungera. Men det innebär inte att vi kan göra riksintresseanspråk för samtliga dessa länkar. Ett urval görs baserat på vad som är mest nödvändigt ur ett nationellt perspektiv. Sen finns det länkar och noder som är väldigt viktiga ur ett regionalt perspektiv och deras funktion bidrar i sin tur till att hela Sveriges transporter fungerar. Men vi kan inte göra riksintresseanspråk för dessa regionalt viktiga anläggningar utifrån nu gällande lagstiftning och deras förarbeten.

2.8 Möjligheten för Trafikverket att beakta kommunala planer och program

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

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

Det är inte en del av riksintressemyndigheternas uppgift att ta hänsyn till kommunala eller regionala intressen vid utpekande av riksintresseanspråk. Riksintressemyndigheterna ska genom riksintressesystemet värna nationella intressen och tydliggöra deras funktioner gentemot kommuner och andra aktörer med påverkan på samhällsplaneringen. Sen är det länsstyrelserna som gör avvägning mellan olika intressen om dessa riskerar att innebära ett påtagligt försvårande av nyttjandet av en anläggning av riksintresse.

2.9 Synpunkter angående innehåll i funktionsbeskrivning eller vilka anläggningar som borde utgöra riksintresse

Denna remiss omfattade Trafikverkets sektorsbeskrivning och kriterier för riksintresse. Det har inkommit ett antal synpunkter på vilka anläggningar som borde ingå i Trafikverkets riksintresseanspråk. Det är inte en fråga som Trafikverket kan bedöma och hantera inom det arbete som remissen omfattar.

På samma sätt omfattas inte heller funktionsbeskrivningen för Trafikverkets riksintressen av den genomförda remissen.

Trafikverkets riksintressen med tillhörande funktionsbeskrivning kommer att vara föremål för en översyn efter att sektorsbeskrivningen med kriterier är beslutad. Då kommer det finnas möjlighet att komma med synpunkter kring tillämpningen av kriterier eller hur väl informationen Trafikverket tillhandahåller fungerar som planeringsunderlag.

Vilka anläggningar som i slutändan ingår i Trafikverkets riksintresseanspråk måste baseras på de kriterier som nu beslutas, det är inte möjligt att inkludera anläggningar som anses viktiga ur andra perspektiv.

3 Förändringar i materialet till följd av remissen

I detta avsnitt redovisas de förändringar som gjorts i dokumentet "Riksintressen för trafikslagets anläggningar, sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande" efter remissen. Mindre redaktionella ändringar så som meningsbyggnad och ordval har gjorts och redogörs inte för här.

3.1 Övergripande förändringar

Begreppet funktionsbeskrivning ersätts med värdebeskrivning för att ha en enhetlig begreppsanvändning med övriga riksintressemyndigheter. Detta kommer i samband med nästa översyn av Trafikverkets riksintresseanspråk också uppdateras i dokument som redogör för riksintresseanspråken.

I sektorsbeskrivningen användes generellt formuleringen "markanvändning" i relation till riksintressena. Det är nu uppdaterat till "mark- och vattenanvändning" eftersom Trafikverket har riksintressen även i vattenområden.

Referenser till lagstiftning är uppdaterade, kapitelhänvisningar har setts över.

I kriterierna har vi bytt begrepp från banor till järnvägar för att vara enhetligt mot hur riksintressena benämns i övrigt.

3.2 Förändringar i kapitel 1: Bakgrund

Kapitel 1.2: Tillägg för att förtydliga vilken lagstiftning som styr riksintressen. De delar som rör kunskapsunderlag ur ett bredare perspektiv är flyttade till kapitel 1.3.

Kapitel 1.2, sista stycket: Förtydliganden har gjorts avseende riksintressen och områden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer för att tydliggöra hur Trafikverket arbetar med respektive fråga.

Kapitel 1.3: Tillägg om hur Trafikverket arbetar med att utveckla planeringsunderlag för 3-5 kapitel miljöbalken och plan- och bygglagen.

Kapitel 1.4: En beskrivning av länsstyrelsens roll i relation till bedömningen av påtaglig skada mellan olika riksintressen har lagts till.

Kapitel 1.5, avsnitt Värdebeskrivning: Tydliggörande om att ett begreppsbyte har skett i sektorsbeskrivningen.

Kapitel 1.5, avsnitt Aktualitet: Förtydliganden kring med vilka intervall Trafikverket har för avseende att se över olika delar av informationsmängden för riksintressen. Bland annat tydliggörs att det är ett löpande arbete snarare än en årlig översyn. Även tydliggörande gällande aktualitetsprövning av material.

Kapitel 1.6: Tillägg om att samråd även kan behöva ske med MSB gällande känslig information.

3.3 Förändringar i kapitel 2: Beskrivning av transportsektorn

Kapitel 2.1: Kort informationsavsnitt gällande sjöfart och luftfart tillagt.

Kapitel 2.2: Tillägg om målen inom det transeuropeiska transportnätet TEN-T.

Kapitel 2.2, Klimatmålen: Omformuleringar för att renodla texten till det som är relevant för transportsektorn.

Kapitel 2.4 Beredskapssektorn transporter: Nytt avsnitt infogat för att beskriva transportsektorns roll inom beredskapsfrågor och hur frågan hanteras inom riksintressesystemet.

3.4 Förändringar i kapitel 3: Riksintresse för kommunikation

Inledande text: Mindre språkliga förtydliganden för att tydliggöra Trafikverkets tolkning och tillämpning av hushållningsbestämmelserna och dess förarbeten.

Kapitel 3.1, Påverkan på infrastrukturen: Tillägg om när åtgärder kan innebära påtaglig skada och hur Trafikverket bedömer detta gällande tillfälliga begränsningar som påverkar det värde som riksintresset omfattar.

Kapitel 3.1, Samordning och samverkan: Tillägg om att samverkan i tidiga skeden även kan bli aktuellt mellan regionerna och Trafikverket.

Kapitel 3.2: Kortare ny skrivning om påverkansområde för farleder och sjötrafikstråk.

Kapitel 3.3, Befolkningsökning och ökade transporter: Uppdatering av text i enlighet med SCBs befolkningsprognos från 2024-05-16 samt Trafikverkets prognoser för transporter 2045. Delar som rörde en snabb befolkningstillväxt och dess effekter är borttagna då tillväxten sker långsammare än tidigare.

Kapitel 3.3, Urbanisering: Tillägg av kortare text om ny mobilitet och påverkan på städernas behov av transporter.

3.5 Förändringar i kapitel 4: Kriterier för riksintressen för kommunikation – trafikslagets anläggningar

Kriterium 1a) och 2a): Omformulering av namnsättning på kriterierna för att bättre spegla varandra.

Kriterium 1e): Tillägg om att också naturgivna förutsättningar kan utgöra en faktor vid bedömningen av en hamns nationella eller internationella betydelse.

Kriterium 1f): Det kriterium som i remissen hade nummer 1x) har i slutlig version fått 1f) som numrering.

Kriterium 2d): Det kriterium som i remissen hade nummer 2g) och handlade om farleder är numera inlagt i kriterium 2d) och även omformulerat.

Kriterium 2f): Omformulering av namnsättning på kriteriet för att bättre spegla namnsättningen på övriga kriterier.

Kriterium 2g): Det kriterium som i remissen hade nummer 2x) har i slutlig version fått 2g) som numrering.

Kriterium 2j): Tillägg om havsrättskonventionen och rätten till oskadlig genomfart. Delvis omformulering av sista punkten av de faktorer som är en del i den sammanvägda bedömningen.

Avsnitt 3. Stödfunktioner: Tillägg om att huvudanläggningen behöver vara av riksintresse för att det ska vara aktuellt att komplettera med stödfunktioner.

Kriterium 3b): Tillägg om att vid behov kan en precisering av station utmed järnväg av riksintresse tas fram.

3.6 Förändringar i bilagor

Bilaga 1, begreppsförklaring:

- Ankarplatser, kompletterat med mer information
- CNS-utrustning, förtydligat vad begreppet innebär
- Farled, ny begreppsförklaring
- Havsrättskonventionen, ny begreppsförklaring
- RAIS, borttaget begrepp från listan, används inte längre i dokumentet.
- Sjötrafikstråk, ny begreppsförklaring
- Traffic separation scheme (TSS), borttaget begrepp från listan, används inte längre i dokumentet

Bilaga 2: Sammanställning av kriterier:

Uppdaterad för att stämma överens med indelningen i kapitel 3.

Bilaga 3: Referenser:

Borttagen. De referenser som behövs i dokumentet finns som fotnoter kopplat till den specifika text där referensen är aktuell.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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