

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Mottagare
Infrastrukturdepartementet

Kopia till:
Diariet
GD-sekreterare

Implementering av Direktiv (EU) 2021/1187 (Streamlining)

Infrastrukturdepartementet har 2022-06-01 begärt att Trafikverket senast den 29 augusti ska inkomma med svar på beställning gällande implementering av Direktiv (EU) 2021/1187, härafter benämnt ”direktivet”.

I underlag nedan besvarar Trafikverket frågeställningarna samt redogör för hur Trafikverket har bedömt innebörden av ett antal artiklar och definitioner i direktivet och hur dessa kan överföras i svensk rättspraxis och förvaltning. Sannolikt kommer fortsatt utredning i ärendet behöva ske.

1. Trafikverkets bedömning av om det finns överlappande reglering i nuvarande TEN-förordning från 2013 jämfört med det förra året beslutade streamliningdirektivet.

TEN-T-förordningen (EU) nr 1315/2013 anger i artikel 55 följande:

Enda kontaktmyndighet

Medlemsstaterna får utse en enda kontaktmyndighet för att underlätta och samordna tillståndprocessen för projekt av gemensamt intresse, särskilt gränsöverskridande projekt, i enlighet med tillämplig unionsrätt.

Single Contact Authority

Member States may appoint a Single Contact Authority for the purpose of facilitating and coordinating the process of granting permits for projects of common interest, in particular crossborder projects, in accordance with the applicable Union law.

Det vill säga att EU-rätten tillåter att medlemsstaterna utser en kontaktmyndighet med syfte att underlätta tillståndprocessen för ”projekt av gemensamt intresse”. Projekt av gemensamt intresse definieras i artikel 3 a

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

samt artikel 7 i TEN-T-förordningen och innefattar i princip alla åtgärder på TEN-T-näten.

I Kommissionens förslag till ny TEN-T-förordning (daterat 2021-12-14) är motsvarande artikel 55 exkluderad men däremot nämns streamlining-direktivet i ingressen, punkt 11:

Vid planering, upphandling och genomförande av projekt av gemensamt intresse bör medlemsstaterna och andra projektansvariga ta vederbörlig hänsyn till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/11877.

Enligt planen ska den nya TEN-T-förordningen antas under 2023.

Trafikverkets bedömning:

Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att det *inte* finns överlappande reglering i TEN-T-förordningen. Den "tillåter" att en myndighet inrättas och det nya direktivet "kräver" det.

2. Trafikverkets tolkning av begreppet utsedd myndighet

För att kunna besvara frågorna från Infrastrukturdepartementet och bedöma hur begreppet utsedd myndighet ska tolkas samt vilka projekt som kommer att omfattas av direktivet har Trafikverket ansett att det är nödvändigt att först tolka några av definitionerna i direktivets art 2. Nedanstående tolkningar går ett steg längre än vad som efterfrågas genom att analysera vad de innebär för Sveriges del och hur dessa begrepp kan appliceras på svenska förhållanden.

En inledande analys har gjorts av definitionerna för: (2.1) *beslut om godkännande*, (2.2) *tillståndsförfarande*, (2.3) *projekt*, (2.5) *projektansvarig och* (2.6) *utsedd myndighet*. I sammanhanget behöver även den befintliga planerings- och tillståndprocessen för väg- och järnvägsprojekt beskrivas.

Fysisk planering av vägar och järnvägar

Planeringen av vägar och järnvägar regleras i väglagen och i lagen om byggande av järnväg (banlagen). Verksamhet enligt dessa lagar kräver inte tillstånd enligt miljöbalken, även om sådan verksamhet i och för sig kan räknas som miljöfarlig verksamhet. Vid planering och prövning enligt dessa lagar ska de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. och hushållsreglerna i 3 och 4 kap. miljöbalken (MB) tillämpas. Dessutom finns ett antal hänvisningar från lagarna till MB som innebär att balkens bestämmelser om MKB ska tillämpas.

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Planläggningsprocessen tillämpas på åtgärder som är byggande av väg eller järnväg till vilket bl.a. även räknas ombyggnader.

Större projekt med stor påverkan på miljön och hushållningen med mark och vatten kan tillåtlighetsprövas av regeringen enligt 17 kap. MB. Regeringens beslut om tillåtlighet kan inte överklagas. Däremot är det möjligt att begära rättsprövning av beslutet hos Högsta förvaltningsdomstolen.

Ibland behöver ny- och ombyggnad av järnvägar hanteras och prövas även enligt plan- och bygglagen (PBL). Vägar och järnvägar får inte byggas i strid mot detaljplan och områdesbestämmelser. Det kan initiera ny planläggning eller ändring av befintliga detaljplaner, särskilt i tätorter.

Rättsverkan av en fastställd och lagakraftvunnen väg- eller järnvägsplan

En järnvägs- eller vägplan redovisar väg- eller järnvägsanläggningens läge och utformning i detalj, liksom den mark och rättigheter som behöver tas i anspråk. Väg- eller järnvägsplanen innehåller en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB:s regler, vilken ska godkännas av länsstyrelsen. Planen utarbetas i samråd med bl.a berörda fastighetsägare, kommuner och länsstyrelser och andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Planen inklusive miljökonsekvensbeskrivning kungörs och ställs ut för granskning. Trafikverket ska efter samråd med länsstyrelsen pröva om planen kan fastställas. Trafikverkets fastställelsebeslut kan överklagas hos regeringen. En lagakraftvunnen plan ger den sökande rätt att bygga och genomföra väg- eller järnvägsprojektet med en i detalj bestämd lokalisering och utformning. En beslutad plan liknar i dessa avseenden ett bygglov enligt PBL.

Efterföljande prövningar

Förutom Trafikverkets planering och den kommunala planeringen som beskrivs ovan kan andra prövningar bli aktuella innan en väg eller järnväg kan byggas, s.k. efterföljande prövningar. Bygglov enligt PBL kan behövas för vissa åtgärder även om det också är möjligt att hantera vissa bygglov inom ramen för väg- eller järnvägsplanen.

I flertalet väg- eller järnvägsprojekt ska anmälan göras avseende miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. MB. Anmälan kan avse utsläpp av avloppsvatten, förorenad mark, tillfällig uppläggning av bergmassor inklusive krossverksamhet m.m. Enligt 11 kap. MB ställs dessutom krav på tillstånd för vattenverksamhet med vilket avses bl.a. uppförande av vattenanläggningar i vattenområden och bortledning av vatten från vattenområde.

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Enligt 12 kap. 6 § MBL ska anmälan för samråd genomföras till tillsynsmyndigheten för verksamhet eller åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt och som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön.

När särskilt skyddade områden enligt 7 kap. MB berörs av väg- eller järnvägsprojekt kan det behövas dispens för intrång i natur- eller kulturresevat, biotopskyddsområde, Natura 2000-område m.m.

Besluten enligt miljöbalken som fattas av länsstyrelse eller mark- och miljödomstol kan överklagas vidare.

Trafikverkets tolkning av begreppet 2.1. beslut om godkännande samt 2.2. tillståndsförfarande

Frågan blir då vilka av de ovan beskrivna tillstånden som i direktivets bemärkelse är att betrakta som beslut om godkännande respektive tillståndsförfarande.

Beslut om godkännande är ett eller flera beslut som avgör om en projektansvarig har rätt att genomföra projektet i det berörda geografiska området, med undantag för administrativa och rättsliga överklagandeinstanser.

Ett tillståndsförfarande är varje förfarande som enligt unionsrätten eller nationell lag måste följas för ett enskilt projekt för att få beslutet om godkännande. Undantaget är stadsplanering eller fysisk planering, offentlig upphandling, strategisk miljöbedömning, offentlig budgetplanering samt nationella och regionala transportplaner. Direktivet bör inte heller vara tillämpligt på förfaranden inför en administrativ överklagandeinstans, domstol eller tribunal.

Vad beträffar tillståndsförfarandet innebär det enligt Trafikverkets tolkning att bygglov och andra tillstånd enligt PBL är undantagna. Undantaget för fysisk planering lär avse översiktlig fysisk planering (engelska: *spatial*). Den fysiska planläggningsprocessen för vägar och järnvägar avseende väg och järnvägsplaner träffas däremot av definitionen av tillståndsförfarandet eftersom den processen handlar om en slutlig lokalisering och utformning i detalj.

Ett tillåtlighetsbeslut ger en rätt för sökanden att fortsätta planläggningen inom en beslutad korridor. Det är ett övergripande beslut där lokalisering och utformning av väg- eller järnvägsanläggning som förutsätter att en väg- eller järnvägsplan görs inom den beslutade korridoren. Ett tillåtlighetsbeslut har

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

sälunda karaktären av översiktlig fysisk planering och kan därför inte anses falla inom ramen för direktivets definition av tillståndsförfarande.

Vid prövningen av en väg- eller järnvägsplan görs en bedömning av om de ovan efterföljande tillstånden är möjliga att erhålla. Om så bedöms möjligt kan planen fastställas. Vid tveksamhet kräver prövningsmyndigheten att sökanden erhåller ett tillstånd före beslut om fastställelse. Det innebär att de hinder som efterföljande tillstånd kan ha för genomförandet i praktiken är undanröjda. Det innebär därmed att de efterföljande tillstånden inte kan anses ligga inom av direktivets definition av tillståndsförfarandet.

Detta innebär sammanfattningsvis att det enda beslut som i direktivets bemärkelse kan anses behövas för att ge den projektansvarige rätt att genomföra projektet inom det berörda geografiska området *är en fastställd väg- eller järnvägsplan*. Ett sådant beslut får därför också samtidigt den innebörd som direktivet avser med ett beslut om godkännande.

Trafikverkets tolkning av begreppet 2.3 projekt

En konsekvens av att en fastställd väg- eller järnvägsplan är ett tillstånd i direktivets bemärkelse blir att det väg- eller järnvägsprojekt som väg- eller järnvägsplanen omfattar motsvarar ett projekt. Det betyder att ett objekt i den nationella planen som endast består av en väg- eller järnvägsplan, kan vara ett projekt (t.ex Förbifart Stockholm). För andra objekt som t.ex Ostlänken där hela objektet tillåtlighetsprovats, blir en deletapp ett projekt. För andra objekt som t.ex Norrbotniabanan som också består av ett antal deletapper men som inte tillåtlighetsprovats, är även där en deletapp ett projekt. För sådana projekt fastställs alla järnvägsplaner (projekt) vid samma tidpunkt eftersom någon prövning av helheten (tillåtlighetsprövning) inte gjorts.

Trafikverkets tolkning av begreppet *projekt* kopplat till detta direktiv utgör väg- eller järnvägsprojekt som omfattas en väg- eller järnvägsplan.

Trafikverkets tolkning av begreppet 2.5 projektansvarig

Enligt svensk lagstiftning ska ”den som avser att bygga en väg” eller ”den som avser att bygga en järnväg” upprätta en vägplan eller järnvägsplan. Eftersom en väg- eller järnvägsplan enligt Trafikverkets tolkning motsvarar ett projekt i direktivets mening är den projektansvarige den som begär fastställelse av väg- eller järnvägsplanen, d.v.s. den sökande. Den sökande är i huvudsak Trafikverket (väghållningsmyndighet resp. region), men även kommuner, regioner och banhållare kan bedriva planläggning enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg.

Trafikverket bedömer att det uteslutande är Trafikverket som är sökande och därmed ”projektansvarig” för de projekt som hittills har identifierats omfattas av direktivet.

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Trafikverkets tolkning av begreppet 2.6 utsedd myndighet

Denna artikel bör läsas tillsammans med direktivets artikel 4 ”Utsedd myndighet” som bl.a. talar om när medlemsstaterna måste ha utsett den eller de myndigheter som ska fungera som utsedd myndighet, förtydligar att flera myndigheter kan utses så länge det bara finns en utsedd myndighet/projekt eller tillståndsförfarande samt redogör för ett antal åtaganden för den utsedda myndigheten.

Trafikverkets bedömer att Trafikverket kan och bör utses som utsedd myndighet, se vidare kap 3,2.

a. Vilken vilka myndigheter kan/bör träffas av begreppet?

Trafikverkets bedömning:

Direktivet medger att olika myndigheter kan utses beroende på projekt, transportslag o.s.v. Direktivet kommer i praktiken framförallt att beröra väg- eller järnvägsprojekt. Trafikverket bedömer att det inte, varken i dagsläget eller i närtid, finns några projekt för sjö- eller luftfart som berörs av direktivet (artikel 1).

Väg och järnväg

Utifrån direktivets intentioner om att påskynda utbyggnaden av TEN-T anser Trafikverket att det mest effektiva är att nyttja befintliga ordningar. Av det som har framkommit ovan finns det redan en fungerande och samordnad tillståndprocess för väg- och järnvägsprojekt.

Dessutom är det Trafikverket som i de allra flesta fall planerar, är *projektansvarig* och även fastställelseprövar transportinfrastrukturprojekt avseende väg och järnväg. Om Trafikverket *utses som myndighet* för samordning och godkännande av projekts tillståndsförfaranden enligt direktivet vore det naturligt eftersom Trafikverket då får ytterligare en roll i sammanhanget.

Av artikel 4.1 framgår att det är upp till medlemsstaten att utse en myndighet på ”lämplig administrativ nivå”. Något krav på att myndigheten ska vara fristående eller avskild från verksamheten i övrigt finns inte. Eftersom syftet med direktivet framförallt är att effektivisera tillståndsförfaranden, möjliggöra en tydlig hantering av hela förfarandet och tillhandahålla en kontaktpunkt för projektansvariga vid förverkligandet av TEN-T är det lämpligt att Trafikverket utses som myndighet, i varje fall avseende väg och

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

järnväg, eftersom den samlade expertisen på området finns hos Trafikverket. Denna tolkning ligger även i linje med kommissionens bedömning (ws 220622).

För transportinfrastruktur avseende väg och järnväg är det därför Trafikverkets bedömning att det mest ändamålsenliga är att utse Trafikverket till "utsedd myndighet" enligt direktivet. De uppgifter, t.ex. "beslut om godkännande" och "kontaktpunkt", som enligt direktivet ska tillfalla den "utsedda myndigheten" kan fördelas på befintliga funktioner och verksamhetsområden inom Trafikverket.

Sjöfart

Trafikverket bedömer att det i dagsläget inte finns några projekt avseende sjöfart som berörs av direktivet.

För det fall att något aktuellt eller tillkommande sjöfartsprojekt på TEN-T stornätet ändå skulle bedömas omfattas av direktivet, är det emellertid tveksamt att tillståndsförfarandet för sjöfartsprojekt träffas. Detta eftersom tillståndprocessen sker i domstol genom ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken och att domstolsförfaranden är undantagna från tillämpning av direktivet.

Om direktivet trots det anses tillämpligt på ett projekt avseende sjöfart kan Trafikverket vara lämplig att utse som myndighet även för sådana projekt vilket motiveras av att Trafikverket i vissa fall både är den planerande myndigheten och "projektansvarig" i direktivets mening (ex. nya slussar i Göta älv).

Luftfart

Vad beträffar luftfart bör annan *berörd* myndighet än Trafikverket kunna utses för sådana fall om de skulle bli aktuella.

Även denna tillståndprocess faller troligen utanför direktivets tillämpningsområde då flygplatser betraktas som miljöfarlig verksamhet och tillståndsprövas enligt miljöbalken 9 kap och miljöprövningsförordningen. Huruvida direktivet träffar luftfart kan behöva utredas vidare.

b. Finns det något hinder för att Trafikverket ska utpekats som utsedd myndighet

Trafikverkets bedömning:

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Något legalt hinder kan inte anses föreligga, i övrigt se ovan.

c. annat

-

3. Trafikverkets principiella tolkning av vilka projekt som direktivet omfattar (bortsett från regeln om inledda tillståndsförfaranden) samt vilka kommande svenska projekt som kan komma att omfattas av direktivets regler

Trafikverkets analys visar att det finns totalt 7 objekt i förslaget till Nationell plan som i sin helhet ligger inom tillämpningsområdet för direktivet, se nedan tabell 1.1.

Bilagan i direktivet pekar ut Göteborg-Oslo som gränsöverskridande förbindelselänk. På järnväg finns "Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen" som objekt i Nationell plan med total kostnad 200 mnkr och planerad byggstart 2028-2033. Det behöver dock klarläggas om detta objekt kräver järnvägsplan ("tillståndsförfarande") se även avsnitt 2.3.

Trafikverkets bedömning är att det inte finns planerade infrastrukturprojekt på stomnätskorridorerna med beslutad finansiering utanför Nationell plan (exempelvis projekt i hamnar, väg-järnvägsterminaler eller flygplatser) som ligger inom direktivets tillämpningsområde i Sverige.

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Tabell 1.1 Objekt i förslag i Nationell plan där "tillståndsförfarandet" för objektet i sin helhet enligt Trafikverkets föreslagna definition ej påbörjats 10 augusti 2023.

	Objekt i förslag till Nationell plan 2022-2033	Kostnad (mkr)	Planerad byggstart	Planerat antal järnvägsplaner	Längd (km)	TEN-T Project ID
1	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	28 070	2028-2033	≈ 5	70	5649
2	Göteborg-Borås, del av nya stambanor	43 572	2028-2033	≈ 4	60	5174
3	Maria - Helsingborg C, dubbelspår	4 692	2028-2033	1	5	5653
4	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	13 347	2028-2033	2	23	50025
5	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	7 326	2028-2033	2	38	50096
6	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	23 269	2028-2033	≈ 7	140	-
7	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	200	2028-2033	?	-	5656
	Total	136 025		≈ 19		

Som framgår av tabellen ovan kommer de flesta objekten att prövas etappvis genom flera järnvägsplaner. I enlighet med Trafikverkets föreslagna tolkning av direktivets begrepp "projekt" kommer därför de 7 objekten i Nationell plan att generera 19 stycken "projekt". Till det kommer 7 "projekt" från ett objekt under nästa punkt. Sammantaget rör det sig alltså om 26 "projekt" inom ramen för 8 objekt i Nationell plan som direktivet omfattar enligt Trafikverkets förslag till tolkning.

4. Trafikverkets tolkning av vilka planerade svenska projekt som inte, givet direktivets undantagsbestämmelser, omfattas/kommer att omfattas av direktivets bestämmelser (Detta direktiv ska inte tillämpas på projekt för vilka tillståndsförfaranden [def. i artikel 2 p.2] har inletts före den 10 augusti 2023)

Artikel 9.1 anger "Detta direktiv ska inte tillämpas på projekt för vilka tillståndsförfaranden har inletts före den 10 augusti 2023." På grund av denna regel och med Trafikverkets föreslagna tolkning av definitionen för projekt innebär det att objekten i tabell 1.2 helt eller delvis *inte* kommer att omfattas av direktivet. Observera att planförfarandet för flera av dem är såväl inlett som avslutat.

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Tabell 1.2 Objekt i förslag i Nationell plan där ”tillståndsförfarandet” för objektet helt eller delvis enligt Trafikverkets föreslagna definition, påbörjats 10 augusti 2023.

	Objekt i förslag till Nationell plan 2022-2033	Kostnad (mnkr)	Planerad byggstart	Antal planer	Varav ej inledda ²	Längd (km)	TEN-T Project ID
1	Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår	4 199	Pågående	1		8	5166
2	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	6 912	Pågående	1		7	5163
3	Västsvenska paketet järnväg, Västlänken	26 381	Pågående	1		8	5169
4	Olskroken, Planskildhet	4 349	Pågående	1		-	5161
5	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	3 823	Pågående	3		8	5162
6	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår (Hallsberg-Stenkumla)	4 822	2022-2024	1		14	5407
7	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor	91 364	Pågående	13	7	160	5154
8	E4 Förbifart Stockholm	41 668	Pågående	1		21	5140
9	E4 Sundsvall	5 313	Pågående	1		20	-
10	Norrbottenabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	15 748	2025-2027	7		130	50033
11	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled ³	3 681	2022-2024			-	50018
	Total	192 513		30	7		

Som framgår av tabellen ovan prövas några av objekten etappvis genom flera väg- eller järnvägsplaner. I enlighet med Trafikverkets föreslagna tolkning av direktivets definition ”projekt” skulle därför de 11 objekten i Nationell plan generera 30 stycken ”projekt”. Några av dessa ”projekt”, nämligen 7 av Ostlänkens järnvägsplaner kommer med Trafikverkets förslag till tolkning att omfattas av direktivet eftersom deras ”tillståndsförfarande” ej beräknas ha inletts före 10 augusti 2023.

² Trafikverkets bedömning av antalet planer för vilka tillståndsförfaranden har ej inletts före den 10 augusti 2023

³ Objektet

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Kompletterande analys:

Tabell 1.3 Redan färdigställda objekt som skulle omfattats om direktivet gällt tidigare.

	Objekt i TEN-T Project list	Kostnad (mkr)	Antal "projekt"	TEN-T Project ID
1	Tunneln genom Hallandsås	11 682	1	5164
2	E20 Norra Länken	8856	1	5175
3	E4 Tomtebodavägen-Haga södra	3 227	1	5144
4	Citybanan, Stockholm ⁴	20 365	1	5155
5	Värtahamnen, Stockholms hamnar	308 ⁵	1	5423

Tabell 1.4 Objekt i förslag i nationell plan som idag inte ingår i stomnätsskorridoren men där vissa intressenter argumenterar för att den typen av objekt (inre vattenvägar) ska införlivas.

	Objekt i förslag till Nationell plan 2022-2033	Kostnad (mkr)	Antal "projekt"	TEN-T Project ID
1	Södertälje Sluss, Mälaren	4 990	1	-
2	Vänernsjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	5 416	1	-

Tabell 1.5 Objekt i förslag i nationell plan som idag inte ingår i stomnätsskorridoren men däremot är lokaliserade i TEN-T Urbana noder.

	Objekt i förslag till Nationell plan 2022-2033	Kostnad (mkr)	Antal "projekt"	TEN-T Project ID
1	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	33 649	4	-
2	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	3 680	2	-
3	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	3 449	1	-
4	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	13 641	1	-
5	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	7 687	1	-
6	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	4 547	1	-
7	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	6 080	1	-

⁴ Citybanan betraktas inte som tillhörigt TEN-T vilket skulle medfört att den inte omfattats av direktivet, dock har objektet sedan 2014 ingått i Scan-Med project list som den Europeiske koordinatören upprättat.

⁵ Enhet miljoner euro

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Tabell 1.6 Pågående studier för objekt i korridoren som om de realiseras, kan komma att ingå i direktivets omfång.

	Objekt i TEN-T Project list	Kostnad (mnkr)	TEN-T Project ID
1	Oslo - Korsjö - Öxnared – Göteborg, study	-	5400
2	The Öresund Metro Phase 4, study	-	5998

5. Konsekvensbeskrivning av hur direktivet påverkar de svenska processerna för tillståndsgivning givet en extensiv tolkning av punkterna 3 och 4 ovan respektive en minimalistisk tolkning av samma punkter.

Trafikverket har under punkt 2 tolkat begreppet projekt och utifrån den tolkningen redogjort för vilka projekt som träffas av direktivet och eventuellt skulle kunna komma att träffas av direktivet (punkt 3 och 4). Det handlar oavsett tolkning om ett begränsat antal projekt.

Enligt analysen avseende väg- och järnvägsprojekt torde tillståndsförfarandet enligt direktivet kunna rymmas inom befintliga strukturer. En konsekvens av om projekt istället skulle tolkas som objekt är att det blir mycket svårt att innehålla tidsfristen på fyra år. Trafikverket anser att den tolkning av definitionen för projekt som framgår i punkterna ovan är den enda rimliga.

6. (Tillägsbeställning) Utifrån grundförutsättningarna enligt regeringsformen enligt nedan. Vilken bedömning gör Trafikverket av bestämmelserna i direktivet. Finns det något i direktivets bestämmelser som kan gälla skyldigheter för en enskild och därmed kräver lagstiftning?

För att det ska krävas lag enligt 8 kap. 2 § 2 regeringsformen, ska regleringen gälla förhållandet mellan enskilda och det allmänna under förutsättning att föreskrifterna gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden.

Ärendenummer
TRV 2022/68423
Motpartens ärendenummer
Dnr. I2022/01223

Dokumentdatum
2022-08-17

Trafikverkets tolkning:

Enligt Trafikverkets uppfattning finns det inte något i direktivets bestämmelser som kräver lag enligt 8 kap. 2 § 2 regeringsformen. Däremot kan 4-årsfristen enligt artikel 5.1 behöva regleras i vägförordningen och förordningen till banlagen. Detsamma kan gälla för tidsfristen för avvisningsbeslut enligt artikel 6.2.

Om Trafikverket utses som utsedd myndighet kommer direktivet oavsett tolkning troligtvis att innebära en ny eller förändrad förordning och/eller instruktion som berör Trafikverket. Det kommer att innebära ålägganden för Trafikverket vilket även genererar extra kostnader.

7. Övriga frågeställningar som Trafikverket anser relevanta

Enligt art 5 om tillståndsförfarandets varaktighet ska medlemsstaterna föreskriva ett tillståndsförfarande som inte får överstiga fyra år från det att tillståndsförfarandet inleds. Tillståndsförfarandet inleds när den projektansvarige anmäler projektet till den utsedda myndigheten. Det är viktigt att reda ut vilka tillfällen som skulle kunna utgöra start eller slut för tidsfristen på fyra år samt på vilket sätt miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivningen ska räknas in i tidsfristen. Detta är avgörande för att kunna bedöma om den befintliga tillståndprocessen redan klarar tidsfristen och är något som behöver utredas vidare.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/68423, Motpartens ärendenummer Dnr. I2022/01223, Dokumentdatum 2022-08-17, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.