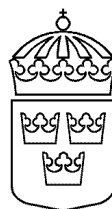


Bostadsutskottets yttrande

1995/96:BoU2y

Lag om byggande av järnväg



1995/96
BoU2y

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har den 26 oktober 1995 berett bostadsutskottet tillfälle att senast den 9 november 1995 avge yttrande över proposition 1995/96:2 Lag om byggande av järnväg jämte motioner.

Bostadsutskottet behandlar i sitt yttrande lagförslaget och motionerna endast i de avseenden som kan anses beröra utskottets beredningsområde.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att byggande av järnväg skall regleras i en särskild lagstiftning, kopplad till naturresurslagen och med nära anknytning till plan- och bygglagen. Lagstiftningen innebär bl.a. krav på miljökonsekvensbeskrivningar vid byggande av järnväg och en rätt till inlösen av mark för järnvägsändamål i vissa fall. I propositionen föreslås vidare lättnader i fastighetsbildningslagens skydds- och marköverföringsregler vid byggande för järnvägsändamål i vissa fall samt en ändring i vattenlagen. Slutligen föreslås vissa följdändringar i naturresurslagen och i anläggningslagen.

Motionerna

I yttrandet behandlas följande motionsyrkanden.

1995/96:T1 av Per Westerberg m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Banverkets dubbla roll,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett för den enskilde mer rättssäkert förfarande hos fastighetsbildningsmyndigheten,

4. att riksdagen beslutar om en sådan ändring av den föreslagna lagstiftningen att spårväg och tunnelbana inte kommer att omfattas av krav på järnvägsplan.

1995/96:T2 av Anders Björck m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen

anförts om Banverkets dubbla roll,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett för den enskilde mer rättssäkert förfarande hos fastighetsbildningsmyndigheten.

1995/96:T3 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utformning, omfattning och genomförande av miljökonsekvensbeskrivningar i fråga om bl.a. byggande av nya järnvägar,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ny lagstiftning angående miljökonsekvensbeskrivningar i enlighet med vad som anförts i motionen.

Utskottet

Bakgrund

Riksdagen har under de senaste åren fattat beslut som innebär att stora investeringar skall göras i järnvägens infrastruktur. Vissa befintliga järnvägar skall rustas upp och flera nya järnvägssträckningar kommer att öppnas. De planerade investeringarna i järnvägsnätet förutsätter att ny mark tas i anspråk och att åtgärder vidtas som kan innebära inskränkningar i nyttjandet av fastigheter i anslutning till järnvägen.

I samband med planering och genomförande av järnvägsutbyggnader under senare tid har vissa problem kommit att uppmärksammas. Dessa problem anses ha samband med att ett sammanhållande planeringsinstrument för järnvägsbyggande saknas. Riksdagen tog i ett tillkännagivande till regeringen upp denna fråga hösten 1993 (se bet. 1992/93:FiU1 s. 90, yttr. TU2y). Riksdagen anförde att regeringen skyndsamt borde utreda frågan om införandet av en banlag med väglagen som förebild. Syftet med en banlag angavs vara att påskynda beslutsprocessen vid järnvägsbyggen.

Det nu framlagda regeringsförslaget är avsett att tillgodose behovet av ett planerings- och genomförandeinstrument vid byggande av järnväg. I syfte att underlätta bl.a. förvärv av mark för järnvägsutbyggnaden föreslås vidare lättnader i fastighetsbildningslagens skydds- och marköverföringsregler. Genom lagen kan också EU:s krav på att miljökonsekvensbeskrivningar skall göras vid byggande av järnvägslinjer tillgodoses.

Allmänt om lagförslaget

Bostadsutskottet kan inledningsvis instämma i uppfattningen att avsaknaden av ett instrument för planering och styrning av järnvägsutbyggnaden kan leda till problem för berörda parter. Som anføres i propositionen är nuvarande ordning, som ibland innebär att expropriationsförfarandet används som ett planeringsinstrument, i flera avseenden olämplig. Det finns således ett behov av ett förfarande som på ett tidigt stadium ger möjlighet till insyn och prövning av ett järnvägsprojekt. Detta ger också förutsättningar för en genomförandeprocédur med markförvärv och fastighetsbildningsåtgärder som uppfyller krav på rättssäkerhet och effektivitet.

Ett planeringsinstrument som tillgodoser de behov som finns i samband med järnvägsprojekt kan sannolikt utformas med olika utgångspunkter. Krav bör givetvis kunna ställas på att planeringen blir effektiv från sektorssynpunkt. Samtidigt måste markanvändningsfrågor av allmänt intresse ges en allsidig belysning som ger grund för avvägning mellan olika intressen. Sett ur bostadsutskottets perspektiv bör markanvändningsplaneringen normalt ske med utgångspunkt i de förutsättningar som ges i plan- och bygglagen (PBL) samt i naturresurslagen (NRL). Planinstrumenten i PBL bör således utnyttjas för att ge möjlighet till insyn och inflytande över planläggning av mark och vatten samt över lokaliseringen av bebyggelse, anläggningar och infrastruktur. Det bör i detta sammanhang erinras om att den fysiska planeringen i första hand är en kommunal uppgift. Detta innebär att de olika sektorsöverväganden som sker i andra former än vad som stadgas i PBL bör samordnas med den kommunala planeringsprocessen.

I den föreslagna lagen om byggande av järnväg finns vissa kopplingar till NRL och PBL. Bestämmelserna i 2 och 3 kap. i NRL föreslås bli tillämpliga vid prövning av ärenden enligt den nya lagen. Järnvägsplanen skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i 5 kap. i NRL. Järnvägen får enligt lagförslaget inte byggas i strid med detaljplan och områdesbestämmelser. Enligt bostadsutskottets mening bör de föreslagna kopplingarna ge förutsättningar för att mark- och planlagstiftningens bestämmelser skall beaktas vid järnvägsplaneringen. Såvitt bostadsutskottet kan bedöma kan det emellertid ibland komma att uppstå samordningsproblem mellan järnvägsplaneringen med stöd av den nya lagen och kommunernas planering enligt PBL. Det kan nämligen inte uteslutas att önskemålen om en järnvägsutbyggnad ibland kan komma att

stå i konflikt med den kommunala planeringen, exempelvis som den kommer till uttryck i en översiktsplan. I dessa fall är det givetvis angeläget att ett samråd tidigt kan komma till stånd.

Enligt lagförslaget skall den som upprättar en järnvägsplan samråda med sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse i ärendet. Insynen i planeringsförfarandet skall vidare garanteras genom att järnvägsplanen skall ställas ut för granskning. Bostadsutskottet anser det vara angeläget att såväl samrådet som utställningsförfarandet genomförs på ett sådant sätt att insynen i planeringen underlättas. Detta torde bl.a. innebära att utställningslokalerna skall vara lika lättillgängliga som vid utställning av kommunala planer och att järnvägsplanen ställs ut på de berörda orterna.

Sedan några år tillbaka pågår ett arbete med att utveckla och revidera den mark- och planlagstiftning som i sin huvudsakliga utformning trädde i kraft år 1987. Bestämmelserna i NRL är föremål för översyn i samband med arbetet med att utarbeta en miljöbalk. Plan- och byggutredningen har sedan år 1993 i flera etapper redovisat resultatet av sitt arbete med en översyn av PBL. Ett riksdagsbeslut om ändringar rörande bl.a. systemet för tillsyn och kontroll av byggandet fattades våren 1994. Förslag om en utveckling av den kommunala översiktsplaneringen är för närvarande föremål för riksdagsbehandling.

I den nu aktuella propositionen anges att vissa frågor, bl.a. vad gäller val av fastställelsemyndighet för järnvägsplanen och frågan om tidigare prövning av infrastrukturprojekt, bör tas upp för ytterligare överväganden i samband med ställningstagande till Miljöorganisationsutredningens och PBL-utredningens förslag. Bostadsutskottet instämmer i denna bedömning. Enligt utskottets mening får det också anses vara naturligt att även övriga problem som kan uppstå i frågor som rör bl.a. samordningen mellan den kommunala planeringen och sektorplaneringen för järnvägsutbyggnad uppmärksammas i samband med det pågående arbetet. Även andra utredningar kan få betydelse för ytterligare överväganden om formerna för järnvägsplanering liksom övrig sektorsplanering inom trafikområdet. Regeringen anger i propositionen att ställningstagandena från bl.a. Kommunikationskommittén och Regionberedningen bör beaktas i sammanhanget.

Bostadsutskottet anser sammanfattningsvis att en strävan bör vara att samordna sektorsplaneringen enligt den nya lagen om byggande av järnväg med den kommunala markanvändningsplaneringen. Utgångspunkten bör därvid vara att järnvägsplaneringen anpassas till de förutsättningar som ges av den sektorsövergripande planering som sker med stöd av PBL. Med

denna utgångspunkt bör förslaget om att införa en lag om byggande av järnväg kunna vinna riksdagens bifall. Bostadsutskottet anser dock att det på sikt finns skäl att på nytt överväga formerna för den sektorsinriktade trafikplaneringen i de avseenden som den har betydelse för markanvändningsplaneringen. Det finns därvid skäl att överväga en starkare koppling till PBL för de planinstrument som finns såväl i väglagen som i det nu aktuella lagförslaget om järnvägsplanering.

Utskottet övergår nu till att överväga frågor om den närmare utformningen av bestämmelserna i lagen som uppmärksammats i motioner.

Banverkets dubbla roll

Enligt lagförslaget skall Banverket i avvaktan på vidare överväganden vara den myndighet som fastställer järnvägsplaner. Eftersom Banverket är landets dominerande järnvägsbyggare innebär regleringen att verket i många fall kommer att fastställa sina egna planer. Denna dubbla roll för Banverket ifrågasätts i motionerna 1995/96:T1 (m) yrkande 1 och 1995/96:T2 (m) yrkande 1. Motionärerna anser att den föreslagna ordningen är betänklig från rättssäkerhetssynpunkt och inte ger några garantier för ett opartiskt agerande från fastställelsemyndighetens sida. I motionerna föreslås att riksdagen i ett tillkännagivande till regeringen förordar att frågan blir föremål för vidare uppmärksamhet.

Bostadsutskottet instämmer i att den valda ordningen för fastställelse av järnvägsplaner kan ifrågasättas ur olika aspekter. Som klart framgår av propositionen anser emellertid även regeringen att den valda fastställelseordningen är mindre lämplig och bör bli föremål för vidare överväganden. Bakgrunden till att regeringen valt att tills vidare ändå föreslå Banverket som fastställelsemyndighet anges vara att det i avvaktan på olika pågående överväganden ansetts olämpligt att bygga upp nödvändig kompetens på någon i dag befintlig myndighet, exempelvis länsstyrelsen. Regeringen anser att framför allt en fortsatt analys av lämpligheten att inrätta miljödomstolar på olika nivåer samt ställningstagandet till Regionberedningens förslag bör avvaktas. Lagrådet har vid sin prövning av lagförslaget godtagit regeringens skäl för den valda ordningen. Även bostadsutskottet anser att lagförslaget i aktuell del kan godtas på de angivna grunderna. Något tillkännagivande enligt motionsförslagen synes inte vara erforderligt eftersom frågan redan är uppmärksammat av regeringen.

Kostnadsersättning vid fastighetsbildningsförrättning

I två motionsyrkanden, 1995/96:T1 (m) yrkande 3 och 1995/96:T2 (m) yrkande 3, föreslås riksdagen i ett tillkännagivande till regeringen förorda ett för den enskilde mer rättssäkert förfarande hos fastighetsbildningsmyndigheten i samband med förrättning vid en järnvägsutbyggnad. Vad motionärerna avser är det förhållandet att en enskild fastighetsägare som berörs av en järnvägsutbyggnad inte har rätt till ersättning för sina kostnader för ombud vid den fastighetsbildningsförrättning som kan bli aktuell i sammanhanget. Detta anses begränsa fastighetsägarens möjligheter att tillvarata sina äganderättsliga intressen i förhållande till Banverket som regelmässigt företräds av ombud med stor sakkunskap.

Frågan om sakägares rätt till ersättning för kostnader vid fastighetsbildningsförrättning behandlades av bostadsutskottet hösten 1992 i samband med förslag om vissa ändringar i fastighetsbildningslagen (prop. 1991/92: 127, bet. 1992/93:BoU1 s. 6). I detta sammanhang beslutade riksdagen att sakägare vid överklagande av fastighetsbildningsmyndighetens beslut skulle ges rätt till ersättning för sina rättegångskostnader i högre instans i större omfattning än vad som hittills varit fallet. I frågan om ersättning borde utgå även vid förrättning vid fastighetsbildningsmyndigheten anförde emellertid utskottet bl.a.:

Enligt utskottets mening är det viktigt att förrättningsförfarandet även framgent kännetecknas av snabbhet och enkelhet samt låga kostnader. Om rätt till kostnadsersättning skulle införas kan befaras att förrättningarna kommer att ta längre tid till en högre kostnad utan att några egentliga fördelar kommer att uppnås. Problemet med ojämbördiga parter bör kunna mötas med utökade rådgivnings- och utredningsinsatser.

Bostadsutskottet vill utöver vad som anförts i ovanstående citat erinra om att förfarandet vid fastighetsbildningsmyndighet i avgörande hänseenden skiljer sig från vad som gäller vid domstol. Fastighetsbildningsmyndigheten har till skillnad från domstol skyldighet till s.k. officialprövning, vilket innebär att myndigheten aktivt skall verka för utredningen, om nödvändigt med hjälp av sakkunniga. Till myndighetens uppgift hör också att bistå sakägare med råd och upplysningar. Detta förhållande, tillsammans med den nämnda möjligheten för sakägare att vid ett överklagande erhålla ersättning för rättegångskostnaderna, talar enligt utskottets mening för att berörda fastighetsägare på ett tillfredsställande sätt skall kunna bevaka sina

äganderättsliga intressen även vid en reglering som gäller en järnvägsutbyggnad. Då det ofta kan ligga i både järnvägsbyggarens och fastighetsägarens intresse att reglera markfrågorna genom förrättning enligt fastighetsbildningslagen bör det dessutom kunna träffas frivilliga överenskommelser dem emellan i frågor om ersättning för kostnader i samband med förrättningen. Slutligen bör erinras om fastighetsägarens möjlighet att väcka talan om inlösen enligt expropriationslagen. Vid markreglering enligt denna ordning utgår ersättning för fastighetsägarens rättegångskostnader.

Med hänvisning till det anförda anser bostadsutskottet att motionerna 1995/96:T1 (m) yrkande 3 och 1995/96:T2 (m) yrkande 3 kan avstyrkas. Det får emellertid förutsättas att regeringen i lämplig ordning följer även frågan om hur fastighetsägarnas möjlighet att bevaka sina intressen påverkas när den nya lagen vunnit praktisk tillämpning.

Lagens tillämpningsområde

I lagförslaget anges att vad som föreskrivs om järnväg också skall tillämpas på tunnelbana och spårväg. Denna fråga tas upp i motion 1995/96:T1 (m). I motionens yrkande 4 föreslås en sådan ändring i lagförslaget att spårväg och tunnelbana inte kommer att omfattas av krav på järnvägsplan. Motionärerna anför att förutsättningarna för anläggande av järnväg respektive spårväg och tunnelbana är vitt skilda. Det framhålls bl.a. att spår- anläggningarna i de senare fallen så gott som uteslutande berör en och samma kommun. Detta innebär enligt motionärernas mening att planläggningen bättre kan skötas inom ramen för den ordinarie kommunala planeringen.

Som framgått ovan anser bostadsutskottet att PBL:s planinstrument i normalfallet skall användas för markanvändningsplanering av allmänt intresse. Detta utesluter inte att en mer detaljerad planering utifrån sektorsbehoven samtidigt behöver genomföras för att åstadkomma en effektiv genomförandeprocess. Kravet på järnvägsplan innebär också att järnvägsbyggaren måste redovisa bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning och planerade skyddsåtgärder. Vad gäller byggande av järnväg, tunnelbana och spårväg inom detaljplanlagt område kan i och för sig anföras att en allsidig prövning och planering av projektet borde kunna ske inom ramen för detaljplanarbetet, men vissa begränsningar av denna möjlighet framhålls i propositionen. Regeringen hänvisar således till att Regeringsrätten i ett

avgörande fastslagit att endast anläggningar som kan omfattas av kraven i 3 kap. PBL – om krav på byggnader m.m. – måste utföras i enlighet med bestämmelserna i detaljplan eller områdesbestämmelser. Anläggningar som inte är angivna i 8 kap. PBL – om bygglov m.m. – anses kunna utföras utan att bestämmelser i detaljplan behöver iakttas. Regeringen anför i propositionen att frågan behöver utredas vidare. Tills vidare förordas att lagen ges den föreslagna omfattningen, dvs. inklusive tunnelbanor och spårvägar.

Även bostadsutskottet anser att den fråga om detaljplanens tillämpning på järnvägar och vissa anläggningar som aktualiseras genom Regeringsrättens avgörande bör bli föremål för vidare överväganden. Därvid kan inte uteslutas möjligheten att genomföra sådana ändringar i PBL att lagen om järnvägsbyggande kan behöva revideras i vissa avseenden. På de grunder som regeringen angivit i propositionen anser utskottet emellertid att de föreslagna bestämmelserna om lagens tillämpningsområde nu bör accepteras. Motion 1995/96:T1 (m) yrkande 4 bör således avstyrkas.

Krav på miljökonsekvensbeskrivningar

Bostadsutskottet tar i yttrandet avslutningsvis upp vad i motion 1995/96:

T3 (mp) föreslagits om miljökonsekvensbeskrivningar. Motionärerna förordar att riksdagen i ett tillkännagivande till regeringen bör göra vissa uttalanden om utformning, omfattning och genomförande av miljökonsekvensbeskrivningar i fråga om bl.a. byggande av nya järnvägar samt begära förslag om ny lagstiftning på området.

Som bostadsutskottet uppfattat yrkandena i motionen avser de vilka generella krav som bör ställas på miljökonsekvensbeskrivningar, således inte endast vad avser järnvägsutbyggnader. Frågan om vilka krav som skall ställas på miljökonsekvensbeskrivningar i olika sammanhang har varit föremål för överväganden i samband med arbetet med att utarbete en miljöbalk. Miljöskyddskommittén lämnade förslag i frågan i sitt huvudbetänkande (SOU 1993:27). För närvarande pågår ett arbete med att utveckla och komplettera tidigare förslag till miljöbalk inom ramen för Miljöorganisationsutredningens beredning. Bostadsutskottet anser att pågående överväganden bör avvaktas och förordar därför att motion 1995/96:T3 (mp) avstyrks.

Stockholm den 9 november 1995

1995/96:BoU2y

På bostadsutskottets vägnar

Knut Billing

I beslutet har deltagit: Knut Billing (m), Lennart Nilsson (s), Rune Evensson (s), Bengt-Ola Ryttaar (s), Sten Andersson (m), Marianne Carlström (s), Rigmor Ahlstedt (c), Lars Stjernkvist (s), Stig Grauers (m), Erling Bager (fp), Lena Larsson (s), Owe Hellberg (v), Lilian Virgin (s), Per Lager (mp), Ulf Björklund (kds), Carina Moberg (s) och Ulla Löfgren (m).

Avvikande meningar

1. Banverkets dubbla roll

Knut Billing, Sten Andersson, Stig Grauers och Ulla Löfgren (alla m) anser att den del av utskottets yttrande som under rubriken Banverkets dubbla roll börjar med ”Bostadsutskottet instämmer” och slutar med ”av regeringen” bort ha följande lydelse:

Bostadsutskottet instämmer med vad i de aktuella motionerna anförts om vikten av att garantera rättssäkerheten i samband med fastställelse av järnvägsplan. Den valda ordningen med Banverket som fastställelsemyndighet kan inte anses tillgodose detta krav. Regeringen bör därför anmodas att snarast överväga frågan och därefter återkomma till riksdagen med ett förslag om en ordning för fastställelse av järnvägsplan som bättre kan tillgodose berättigade krav på statens myndighetsutövning. Detta bör riksdagen med anledning av motionerna 1995/96:T1 (m) yrkande 1 och 1995/96:T2 (m) yrkande 1 som sin mening ge regeringen till känna.

2. Kostnadsersättning vid fastighetsbildningsförrättning

Knut Billing, Sten Andersson, Stig Grauers och Ulla Löfgren (alla m) anser att den del av utskottets yttrande som under rubriken Kostnadsersättning vid fastighetsbildningsförrättning börjar med ”Frågan om” och slutar med ”praktisk tillämpning” bort ha följande lydelse:

Enligt vad som anförts i propositionen får det förmodas att järnvägsbyggaren i första hand kommer av vilja använda sig av fastighetsbildningslagen vid reglering av de markfrågor som blir aktuella vid byggandet av järnväg. Detta medför också att frågan om de berörda fastighetsägarnas möjlighet att bevaka sina äganderättsliga intressen i detta sammanhang aktualiseras. Som anförts i motionerna utgår i dag ingen ersättning för de omkostnader som parterna har i samband med fastighetsbildningsförrättning. För en järnvägsbyggare med tillgång till egen juridisk kompetens torde detta inte utgöra något problem. Det finns däremot en uppenbar risk för att de enskilda fastighetsägarna inte kommer att ha tillgång till motsvarande kompetens vid förrättningen. Denna obalans kan medföra att förrättningen upplevs som orättvis av fastighetsägarna och leda till att frågan om markinlösen får sin egentliga prövning först i fastighetsdomstol.

I motion 1995/96:T2 (m) uppmärksammas vidare ett oklart rättsläge i de fall en markägare vill utnyttja möjligheten att gå till domstolen för att pröva frågan om markinlösen. Om Banverket redan ansökt om reglering enligt fastighetsbildningslagen i detta ärende kan fastighetsägarens möjlighet att välja markinlösen enligt expropriationslagen blockeras tills frågan behandlats av fastighetsbildningsmyndigheten.

Bostadsutskottet anser att de två ovanstående frågorna bör bli föremål för vidare överväganden. En strävan bör därvid vara att uppnå ett för den enskilde mer rättssäkert förfarande vid fastighetsbildningsmyndigheten och säkerställa fastighetsägarnas möjlighet att välja markinlösen vid domstol i stället för markreglering enligt fastighetsbildningslagen. Detta bör riksdagen med anledning av motionerna 1995/96:T1 (m) yrkande 3 och 1995/96:T2 (m) yrkande 3 som sin mening ge regeringen till känna.

3. Lagens tillämpningsområde

Knut Billing, Sten Andersson, Stig Grauers och Ulla Löfgren (alla m) anser att den del av utskottets yttrande som under rubriken Lagens tillämpningsområde börjar med ”Som framgått” och slutar med ”således avstyrkas” bort ha följande lydelse:

Som framgått ovan anser bostadsutskottet att PBL:s planinstrument i normalfallet skall användas för markanvändningsplanering av allmänt intresse. Vad gäller utbyggnad av tunnelbana och spårväg synes inte några tungt vägande skäl föreligga att frångå denna ordning. Eftersom utbyggnaden oftast berör endast en kommun föreligger inte något behov av samordning med andra kommuners planering. Nödvändig planering av järnvägsprojektet kan därför ske inom ramen för kommunens normala markanvändningsplanering med stöd av de planinstrument som finns i PBL.

Vad bostadsutskottet anfört i denna fråga innebär ett bifall till motion 1995/96:T1 (m) yrkande 4. Det bör således ankomma på trafikutskottet att föreslå en sådan ändring i lagförslaget att tunnelbana och spårväg inte omfattas av kravet på järnvägsplan.

4. Krav på miljökonsekvensbeskrivningar

Per Lager (mp) anser att den del av utskottets yttrande som under rubriken Krav på miljökonsekvensbeskrivningar börjar med ”Som bostadsutskottet” och slutar med ”(mp) avstyrks” bort ha följande lydelse:

Frågan om vilka krav som bör ställas på miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) i olika sammanhang har aktualiserats genom det nu aktuella förslaget till lag om byggande av järnväg. Lagförslaget uppvisar vad gäller kraven på MKB flera brister. Bostadsutskottet instämmer i vad som i motion 1995/96:T3 (mp) anförts om behovet av att utveckla kraven på MKB både vid byggande av järnväg och vid övriga betydande företag som riskerar att påverka miljön. De grundläggande krav som bör ställas på MKB för att de skall kunna tillgodose behovet av ett relevant beslutsunderlag kan sammanfattas på följande sätt:

- MKB bör upprättas av en från exploateringsföretaget fristående instans. Detta krav uppfylls inte i det nu aktuella förslaget om lag för byggande av järnväg.
- MKB bör göras för flera exploateringsalternativ, däribland ett alternativ som bedöms vara den bästa lösningen ur miljösynpunkt. Även alternativet icke-exploatering bör analyseras.
- MKB bör presenteras på offentliga utfrågningar där möjlighet ges för allmänheten och miljörelserna att granska och diskutera alternativen.
- MKB bör kunna överklagas och överprövas.

Bostadsutskottet anser att riksdagen i ett tillkännagivande till regeringen bör ställa sig bakom vad i motion 1995/96:T3 (mp) anförts om utformning, omfattning och genomförande av MKB samt begära ett förslag om ny lagstiftning som uppfyller dessa krav.

1995/96:BoU2y

Gotab, Stockholm 1995