

Motion till riksdagen 2006/07: MJ312

av Ulla Löfgren och Jan-Evert Rådström (m)

Synkronisering av lagstiftning

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om synkronisering av lagstiftning.

Motivering

Den ca 19 mil långa järnvägen mellan Kramfors och Umeå, Botniabanan, är det första stora projekt som prövats enligt den nya miljöbalken. Beslut om att bygga Botniabanan fattades av regeringen år 1997. Byggstart skedde sommaren 1999 och vid årsskiftet 2005/06 pågick arbeten på 14 av Botniabanans 19 mil. Enligt nu gällande huvudtidsplan ska Botniabanan tas i drift augusti 2010. På grund av överklaganden är risken överhängande att bansträckningen inte kan vara i drift förrän år 2012.

Miljöprövningen av Botniabanan har varit komplicerad och innehållit mängder av samrådsförfaranden, remisser och möjligheter till överklaganden. Sträckan mellan Örnköldsvik och Husum prövades enligt äldre lagstiftning och bygget kom i gång under sommaren 1999. Den övriga sträckan har prövats enligt huvudsakligen två parallella lagstiftningar: lag om byggande av järnväg från år 1995 samt miljöbalken från år 1999. Inledningsvis har aktuella järnvägsutredningar tillåtlighetsprövats enligt 17 kap. i miljöbalken (MB). Dessa beskriver hur järnvägen kan tänkas dras fram mellan två punkter i 300–500 meter breda korridorer i landskapet. Utifrån en bedömning av ändamålsuppfyllelse samt minsta möjliga intrång förordar Banverket en specifik korridor på sträckan. Denna valda korridor tillåtlighetsprövas därefter av regeringen innan processen kan fortsätta. De fem järnvägsutredningarna för Botniabanan skickades till regeringen i oktober 1999. Kompletteringar har gjorts i två omgångar och tillåtlighet för olika utredningar lämnades i juni 2001, maj 2002 och slutligen i juni 2003. Tillåtlighetsprövningen tog drygt 3,5 år för sträckan mellan Nordmaling och Umeå.

Fel! Okänt namn på

Sedan tillåtlighet erhållits upprättas järnvägsplaner. I planerna beskrivs järnvägens läge i plan och profil med tillhörande järnvägsmark. Järnvägsområdet är ca 50 meter brett och varje järnvägsplan inom Botniabanan är ca 1 mil lång. Varje järnvägsplan innehåller en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen innan planen kan ställas ut och så småningom fastställas. Eventuella överklaganden lämnas till regeringen. För närvarande har Banverket fastställt samtliga 16 järnvägsplaner och i dagsläget har 15 av dessa vunnit laga kraft. Järnvägsplan 74 strax söder om Umeå behandlas av regeringen efter överklagande.

När järnvägsplanerna vunnit laga kraft har Banverket rådighet över den mark som behövs för järnvägsfastigheten. Parallellt med järnvägsplanearbetet sker detaljprojektering och det intensiva arbetet med ca 500–600 specifika sakprövningar enligt miljöbalken. Strax söder om Umeå har ansökningar enligt 7 kap. samt 11 kap. miljöbalken för intrång i det, under prövningsprocessen, utökade Natura 2000-området överklagats i flera instanser och det är i dag omöjligt att säga när avgörande/domsutslag kan lämnas.

En viktig erfarenhet från bygget av Botniabanan är att det krävs bättre parallellitet mellan miljöbalken och lagen om byggande av järnväg. Miljöbalken måste anpassas till den planeringsprocess med samråd, korridoravgränsningar m.m. som krävs enligt lagen om byggande av järnväg. Därutöver krävs förtydliganden om hur de olika lagstiftningarna bättre skall samspela med varandra.

Alla erfarenheter från byggandet av Botniabanan bör givetvis tas till vara för att underlätta och snabba på uppbyggandet av kommande storprojekt. Det är onödigt att göra om misstagen många gånger. Vad som i första hand dock är nödvändigt är att lagstiftningen synkroniseras så att miljöbalken och lagen om byggande av järnväg (även lagen om byggande av väg) harmonierar med varandra för att inte onödiga kostnadsfördyringar och påfrestningar på det omgivande samhället skall uppstå.

Stockholm den 26 oktober 2006

Ulla Löfgren (m)

Jan-Evert Rådström (m)