

Beslut om betydande miljöpåverkan för järnvägsprojekt

-
- Beslutsmotiveringar, åtgärder och regionala skillnader
-



Hannes Löfgren

Beslut om betydande miljöpåverkan för järnvägsprojekt

- Beslutsmotiveringar, åtgärder och regionala skillnader
-

Fotografiet på försättsbladet är taget av: Banverket

Hannes Löfgren

Examensarbete i Miljövetenskap
30 Högskolepoäng D-nivå
Ht 2009
Kurskod EXO433

Handledare: Åsa Heiter
Examinator: Ulf G. Sandström
MKB-centrum
Institutionen för stad och land, SOL
Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU, Uppsala

Sammanfattning

Syftet med denna studie är att utreda orsaker till att järnvägsprojekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) och att utreda om länsstyrelsens beslutsmotivering skiljer sig från Banverkets antagande i förstudien samt undersöka regionala skillnader i länsstyrelsernas beslutsfattande mellan Banverkets olika regioner. Totalt har 24 järnvägsprojekt planerade under tidsperioden 2001 – januari 2010 studerats. Dessa befinner sig under tiden för denna studie i olika utrednings- och projekteringskedan och representerar åtta olika typer av åtgärder/verksamheter samt alla Banverkets regioner. Studien inkluderar inte järnvägsprojekt som per definition antas medföra BMP enligt 6 kap 4 § och 17 kap 1 § Miljöbalken (MB) och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) 1998:905. Lagen om byggande av järnväg (LBJ) kräver att den som planerar att bygga en järnväg skall genomföra en förstudie och samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, ideella föreningar och allmänheten. Efter samrådet skall länsstyrelsen fatta ett formellt beslut om projektet kan antas medföra BMP. Lite är publicerat om orsakerna till varför åtgärder och verksamheter som järnvägsprojekt kan antas medföra BMP.

Studiens slutsats är att järnvägsprojekt genomförda under tidsperioden 2001- jan 2010, som är lokaliserade inom bostadsbebyggelse och utgör nyläggning av spår dvs. från enkelspår till dubbelspår samt innebär större ingrepp på befintliga stations- och bangårdsområden, som ingår i riksintresse för kulturmiljövård, och dessutom påverkar en redan begränsad naturmiljö i stadsmiljö kan komma att få ett beslut om BMP. Projekt som är lokaliserade inom landsbygd och inte är i någon direkt kontakt med bostadsbebyggelse och endast utgörs av mindre projekt som inte innefattar några av de ovan beskrivna åtgärderna kan komma att inte antas medföra BMP. Det går inte att dra några slutsatser om vilka parametrar som väger tyngst samt om betydelsen av BMP för ett järnvägsprojekt har någon direkt betydelse utifrån det studerade materialet. Andra slutsatser är att beslutsmotiveringarna till beslutet om BMP för de studerade projekten indikerar på ett homogent beslutsfattande bland länsstyrelserna, att de regionala skillnaderna är små samt att förändringarna av MB och förordningen 1998:905 inte direkt bidragit till någon skillnad. Förbättringar för Banverkets planerings- och MKB-processen som föreslås i studien innefattar att man genom ökad studie av tidigare projekt lättare kan förutsäga om ett projekt kan antas medföra BMP eller inte.

Abstract

Decisions regarding significant effects on the environment for railway projects

This thesis examines the reasons to why railway projects conducted by Banverket (Swedish National Rail Administration) could be expected to cause significant effects on the environment, on which grounds the County Administrative Board and Swedish National Rail Administration base their decisions/assumptions and highlight regional differences between the different Swedish national rail administrations regions. Total 24 railway projects, conducted or being conducted, during the time period 2001 - January 2010 have been analyzed and studied. These projects represent eight different measures/activities which are dispersed throughout all five of the Swedish National Rail Administration's different regions. Swedish legislations demands that the planner of a new railway project shall first conduct a pre-study and then conduct a public consultation which provides the participants an opportunity to provide input. The County Administrative Board shall then decide if the project could cause significant effects on the environment. The amount of published material is scarce regarding why railway projects cause significant effects on the environment.

The study concludes that those railway projects conducted during 2001- Jan 2010 and which are localized within or near residential areas constitute laying down a new track i.e. from single track to double track and imply major encroachments on existing station- and railway yards, culture- and nature environments will get the decision to cause significant effects on the environment. Projects that are not localized within or near residential areas, and only imply minor measures/activities which do not include effects on the above described environments will not cause significant effects on the environment. Other conclusions obtained from the study are that the motivations for the decision making among the different County Administrative Boards are homogeneous. Suggested improvements for the Swedish National Rail Administration regarding their planning and EIA-process is that an increased studying of earlier preformed projects could help to predict the County Administrative Boards decision if a project could cause significant effects on the environment or not.

Förord

Detta examensarbete omfattar 30 högskolepoäng på D-nivå och avslutar min utbildning på Naturvetarprogrammet vid Uppsala Universitet. Mitt huvudämne är biologi med inriktning mot ekotoxikologi och miljörett med tyngdpunkt på miljövetenskap. Mitt val av utbildningsinriktning avgjordes av att jag ville lära mig hur kunskaper i biologi kan tillämpas praktiskt, för att bidra till skapandet av långsiktigt hållbara samhällen. Ett kraftfullt redskap för tillämpning av biologi i samhällsplanering är miljörett och genom detta examensarbete ville jag öka min förståelse för dess verknings och tillämpningsområde. Sveriges järnvägsnät utgör transportvägar och är en stor del av landets infrastruktur. När samhällen växer och behovet av järnvägar ökar riskerar naturmiljön att hamna i kläm. Detta innebär att själva planerings- och MKB-processen är av största vikt för att se till att minimera de negativa konsekvenserna ett projekt kan medföra.

Genom detta examensarbete ville jag ta reda på varför järnvägsprojekt kan antas medföra BMP eller inte, samt undersöka regionala skillnader och om länsstyrelsens beslutsmotivering skiljer sig från Banverkets antaganden. Jag hoppas att detta examensarbete ska bidra till Banverkets arbete med förbättring av planeringsprocessen.

Jag skulle vilja ta tillfället i akt att tacka alla de personer som hjälpt med tips, idéer och att hitta lämplig litteratur till arbetet. Tack till Åsa Heiter och Inger Mellberg för sin handledning, Ulf Sandström samt Tabita Gröndal för genomläsning och kloka kommentarer.

Innehållsförteckning

1	Inledning	10
2	Syfte och problemställning	11
3	Metod och avgränsning	11
3.1	Teori	11
3.2	Forskningsmetodik och fallstudier	12
3.3	Avgränsningskriterier	12
3.4	Definitioner	13
4	Bakgrund	15
4.1	Järnvägsplaneringsprocessen	16
4.2	Aktörernas samverkan under planerings- och MKB-processen.....	18
5	Studerade projekt	20
6	Resultat.....	23
6.1	Banverkets respektive länsstyrelsernas beslutsmotivering	26
6.2	Regionala skillnader	28
6.3	Sammanfattning av resultaten	29
7	Diskussion.....	30
7.1	Reflekterande tips.....	32
7.2	Metodkritik.....	33
7.3	Förslag till fortsatta studier	33
8	Referenser	34
	Bilaga 1. Tillhandahållna förundersökningar och länsstyrelsens beslut.	36
	Bilaga 2. Vägverkets föreskrift 2007:223.	46
	Bilaga 3. Studerade järnvägsprojekt, regionlokalisering och länsstyrelsernas beslut.	47
	Bilaga 4. Banverkets antagande och länsstyrelsens beslutsmotivering.	51
	Bilaga 5. Granskningsmall av studerade järnvägsprojekt och beslutet om BMP.	54

1 Inledning

Järnvägar korsar landet i alla riktningar och i takt med att transportbehovet ökar så byggs järnvägen ut vilket bl.a. påverkar vår naturmiljö. I urbana miljöer är detta väldigt påtagligt, där utbyggnaden av järnvägar och infrastruktur kan ske på bekostnad av de få grönområden som finns. Det är därmed av yttersta vikt att järnvägsprojekt planeras och utförs med största möjliga hänsyn till naturmiljön. Detta för att uppnå en hållbar samhällsutveckling.

Ett järnvägsprojekt är en komplicerad process som inkluderar ett stort antal aktörer, sträcker sig över en lång tidsperiod och kan innebära en rad olika åtgärder. Inget projekt är det andra likt och detta återspeglas i både planerings- och miljökonsekvensbeskrivnings (MKB)-processen samt beslutsfattandet. I ett järnvägsprojekts tidiga skeenden skall den eller de berörda länsstyrelserna fatta ett formellt beslut om det aktuella projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Som grund till detta beslut skall det ligga en utförd förstudie där förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas enligt lagen om byggande av järnväg (LBJ) (1995:1649). Vidare baseras länsstyrelsens beslut på de kriterier presenterade i bilaga 2 i förordningen om MKB 1998:905. Dessa kriterier syftar till att klargöra och fastställa projektets egenskaper, lokalisering och möjliga effekter. Varje projekt skall därmed granskas individuellt efter vad just den planerade åtgärden innebär. Detta gör att det blir svårt att generalisera och förutsäga länsstyrelsens beslut samt förutsäga riktningen av den fortsatta planerings- och MKB-processen. För att förstå och kunna dra några slutsatser till varför projekt kan antas medföra BMP måste man studera de enskilda projekten separat samt länsstyrelsens beslutsmotivering.

Banverket är intresserad av vad de själva har för antagande om BMP i sina förstudier samt vad länsstyrelsen sedan grundar sitt beslut om BMP på i fallen då ett järnvägsprojekt inte per definition, enligt miljöbalken (MB), ger BMP. Exempel på sådana järnvägsprojekt är t.ex. ombyggnad av resecentrum, mötesspår, dubbelspår, spårväxelbyte samt breddning av bangård. Banverket är även intresserad av om det finns några regionala skillnader mellan olika länsstyrelser beslut om BMP.

Denna studie kommer att fungera som ett underlag så att Banverket lättare skall kunna förutse om ett järnvägsprojekt kan antas medföra BMP eller inte och på så vis förbereda den fortsatta planerings- och MKB-processen för projektet.

2 Syfte och problemställning

Syfte

De huvudsakliga syftena med studien är att redogöra/undersöka orsaker till varför järnvägsprojekt kan antas medföra BMP (egenskaper, lokalisering och effekter av verksamheten), se om länsstyrelsens beslutsmotivering skiljer sig från Banverkets antagande i förstudien samt undersöka regionala skillnader i länsstyrelsens beslutsmotivering. Vidare är förhoppningen att detta examensarbete kan ge ett underlag vilket Banverket kan använda för att lättare kunna förutse och förbättra den fortsatta MKB-processen.

Frågeställning

- Varför får ett projekt betydande miljöpåverkan?
- Vad grundas beslutet om betydande miljöpåverkan på?
- Finns någon skillnad mellan Banverkets antagande och länsstyrelsens beslut om BMP?
- Finns det några regionala och geografiska skillnader mellan länsstyrelsernas beslutsmotivering?

3 Metod och avgränsning

Detta examensarbete är en fallstudie och kommer att utgå ifrån 24 olika järnvägsprojekt från Banverkets olika regioner. Järnvägsprojekten kommer att studeras utifrån de förbestämda avgränsningskriterier som presenteras nedan. För att besvara frågeställningarna och uppnå syftet kommer orsaker till beslutet om BMP samt regionala skillnader mellan länsstyrelsernas beslut att redogöras och identifieras. Rapporten utgör en mindre del av ett sammanhang, nämligen Banverkets arbete med att effektivisera planeringsprocessen, med fokus på MKB-processen. Framtagandet av befintliga och utförda förundersökningar samt BMP-beslut kommer att ligga till grund för arbetet.

Arbetet baseras på litteraturstudier av förstudier, slutrapporter, MKB och beslut om BMP från Banverkets och länsstyrelsernas planerings- och MKB-process (5,18). Genom detta har nödvändig bakgrundsinformation tagits fram så att analyser och jämförelser kan utvärderas.

Vidare så presenteras de miljörättsliga förutsättningar som gäller för den tidiga MKB-processen och bedömningen om BMP under rubrikerna teori, definitioner, bakgrund och problemställning. Litteratur i forskningsmetodik, fallstudier och MKB har studerats och beskrivs nedan.

3.1 Teori

Väsentliga teorier för examensarbetet är teorier om fallstudier, MKB och miljörätt samt tillvägagångssätt för beslutsfattande och miljörättsliga förutsättningar som ligger till grund för besluten.

3.2 Forskningsmetodik och fallstudier

Fallstudier syftar till att ge djupgående kunskaper om det man undersöker. Fallstudien gör det möjligt att fokusera på en speciell händelse eller företeelse och försöka få fram de faktorer som inverkar på företeelsen ifråga (9). Det är en helhetsinriktad analys och beskrivning av variablerna som påverkar en företeelse undersöks. Variablerna belyser själva förloppet, organisationen och miljön som inverkar på företeelsen. Detta innebär att fallstudien som gäller en speciell situation samtidigt belyser ett allmänt problem. Metoden för fallstudier varierar beroende på hur problemet ser ut, men går ut på att data och information samlas in och interageras för att resultera i själva forskningsresultatet (10). I denna studie används en granskningsmall som syftar till att avgränsa och göra bedömningen av det studerade materialet konsekvens. Granskningsmallen presenteras i bilaga 5. Det studerade materialet är som tidigare nämnt förstudier, slutrapporter, MKB och beslut om BMP.

Miljökonsekvensbeskrivning

MKB är en metod för att bedöma och förutsäga miljöpåverkan av verksamheter, åtgärder, planer och program samt politiska beslut. Processen syftar till att interagera miljöhänsyn, ge allmänheten en möjlighet att påverka samt fungera som ett underlag för tillståndsprövning (3). Denna fokuserar på de tidiga skedena i planerings- och MKB-processen som inkluderar framtagandet av förstudien och om länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra BMP.

Planering av järnväg regleras i LBJ (1995:1649). Planeringsprocessen syftar till att ge byggandet av järnvägar en god anknytning till övrig samhällsplanering och miljölagstiftning. Planeringsprocessen består av idéstudie, förstudie, järnvägsutredning, tillåtlighetsprövning, järnvägsplan och bygghandling. Som tidigare nämnts kommer endast förstudien att studeras i denna studie. Nedan följer en kort beskrivning av den studerade processen:

- Förstudie: Den som avser att bygga järnväg ska ta fram en förstudie. Där studeras de tänkbara lösningarna för att se vilka som är genomförbara med rimliga konsekvenser för funktion, miljöpåverkan, teknik och ekonomi. Detta skede regleras av lagen om byggande av järnväg (1995:1649) 2 kap 1 §.
- Efter samråd skall länsstyrelsen besluta om projektet kan antas medföra BMP eller inte. Beslutet bör påverka MKB-processens inriktning och omfattning.
- Banverket fattar sedan ett beslut om den fortsatta planeringsprocessen.

3.3 Avgränsningskriterier

Projektet som studerats i denna studie utgörs av åtgärder vilka innebär att länsstyrelsen skall fattar individuella beslut om BMP. Det blir därmed aldrig aktuellt med tillåtlighetsprövning från regeringen enligt kap 6 i MB.

Fokus ligger på orsakerna till att järnvägsprojektet fick BMP, Banverkets eventuella antagande i förstudien och länsstyrelsens beslutsmotivering angående BMP samt eventuell regional skillnad. Det är endast järnvägsprojekt vilka utgörs av verksamheter och åtgärder som studeras i detta arbete. Urvalet av studerade dokument avgränsas till kriterierna presenterade nedan:

- Studien inkluderar inte järnvägsprojekt som per definition kan antas medföra BMP enligt 6 kap 4 § och 17 kap 1 § MB och dess förordning (1998:905).
- Studien har nationellt fokus.
- Gäller utredningar genomförda under tidsperioden 2001 – januari 2010.
- Representerar Banverkets alla regioner.
- Projekten skall innehålla en genomförd förstudie.
- Har erhållit ett beslut om BMP från respektive länsstyrelse.

Studien genomfördes på hösten 2009 och våren 2010 under sammanlagt 20 veckor på Banverket (Göteborg) och SLU (Uppsala).

3.4 Definitioner

Centrala begrepp som kommer att användas är Betydande miljöpåverkan (BMP), Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Verksamhetsutövare (VU), Miljöbalken (MB), Utredningsalternativ (UA).

Nedan följer en kort beskrivning av respektive centrala begrepp:

Betydande miljöpåverkan (BMP): används i olika skeden av MKB-processen. I samband med detaljplaner (Plan- och bygglagen (PBL)) används begreppet främst vid behovsbedömning, vid avgränsning, vid bedömning av effekternas betydelse, vid planering av skadeförebyggande åtgärder och vid uppföljning av miljöpåverkan. För projekt dvs. verksamheter och åtgärder används BMP för att avgöra vilka process- och innehållskrav som ska ställas (17). BMP kan antas uppkomma med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter (28).

Regeringen får meddela föreskrifter om att vissa slags verksamheter och åtgärder ska antas medföra BMP enligt 6 kap 4 § MB. Beslutet om projektet kan antas medföra en BMP regleras av 6 kap. 5 § andra stycket MB. Om länsstyrelsen/myndigheten finner att en verksamhet eller åtgärd inte omfattas av sådana föreskrifter ska de under samrådet pröva om verksamheten eller åtgärden ändå ska antas medföra en BMP. I förordningen om MKB (1998:905) finns bl.a. regler för vilka bedömningskriterier länsstyrelsen/myndigheten skall utgå ifrån i bedömningen av verksamheter eller åtgärder som ska antas medföra BMP. Beslutet skall fattas efter samråd med övriga berörda av länsstyrelsen/myndigheten. Om projektet kan antas medföra en BMP skall järnvägsutredningen med MKB kungöras och ställas ut. Allmänheten skall beredas tillfälle att yttra sig över dessa före myndighetens ställningstagande. Förstudien skall hållas tillgänglig vid utställningen (16).

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): enligt kap 6 MB är det både en process och ett dokument (28). MKB utförs och upprättas under järnvägsutredning och järnvägsplan (se figur 1). Detta för MKB:n ska bidra till ett bra och allsidigt beslutsunderlag och genom att integrera MKB-arbetet med planeringen säkra miljöhänsyn och miljöanpassning av ett järnvägsprojekt. Det övergripande syftet med att införa MKB som en del av beslutsprocessen

är, enligt EU:s direktiv om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (97/11/EG), att förse ansvariga myndigheter med relevanta uppgifter så att de kan fatta beslut med fullständig kännedom om projektets sannolika BMP.

Syftet med en MKB är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekterna som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra på:

- människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö,
- hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
- hushållning med material, råvaror och energi.

Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön (20). Detta ska på så sätt leda till att säkerställa att alla miljökonsekvenser av ett projekt är identifierade och bedömda innan tillstånd ges (16).

MKB-processen ingår i den planeringsprocess som VU (i denna studie Banverket) inleder med att informera berörd länsstyrelse om åtgärden/verksamheten. Syftet med MKB-processen blir att studera de förväntade eller troliga effekterna på miljön. Detta är dels för att tillhandahålla relevant information för beslutsunderlag, men även för att tillföra kunskap om miljöpåverkan i ett tidigt skede. I processen informeras intressenterna, i samråd, om projektet och den förväntade miljöpåverkan. MKB-dokumentet som färdigt dokument utgör sedan beslutsunderlaget för en domstol eller myndighet som skall avgöra om projektet skall tillåtas eller ej samt avgöra vilka eventuella försiktighetsmått som kan behövas (3).

MKB-dokument skall innehålla följande (2, 3):

- Bakgrundsdata: projektet, alternativ, anpassningar och åtgärder
- Omgivningen: klagörande av problem, egenskaper och hur miljön utvecklas i framtiden om verksamheten/åtgärden inte kommer till stånd (nollalternativet).
- Identifiering av förändringar på landskapet, biologisk mångfald, befolkning, materiella tillgångar etc.
- Utvärdering och analys: metoder, utvärdering av kriterier, problem med sammanställning och bedömningsgrunder.

Verksamhetsutövare (VU): är den som planerar en åtgärd eller ett projekt. I de studerade fallen är Banverket verksamhetsutövare. VU har huvudansvaret för utredning och beslutsunderlag i samband med MKB och tillståndsprövning. De ansvarar för processen och dokumentet fram tills att den överlämnas till beslutsmyndigheten. VU skall enligt 6 kap 10 § MB bekosta MKB:n och ansvarar för att MKB:n inte förmedlar eller presenterar oriktiga uppgifter eller undanhåller vissa uppgifter (3).

Miljöbalken 1998:808 (MB): är den lagtext som syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde i sig och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl (20).

Utredningsalternativ (UA): har som syfte att förmedla en uppfattning om vilken miljöpåverkan verksamheten får jämfört med andra lösningar. Utredningsalternativen är de

alternativ som är presenterade inom den aktuella verksamheten/åtgärden. En jämförelse av alternativen innebär att VU överväger andra möjligheter och tillvägagångssätt för att förhindra miljöpåverkan. Flera alternativ inklusive nollalternativet skall presenteras och beroende på om verksamheten/åtgärden kan antas medföra BMP skall de presentera alternativa lösningar på verksamhetens utformning och lokalisering.

4 Bakgrund

Med byggande av järnväg avses att anlägga en ny järnväg, att lägga om spår i en ny sträckning, lägga ut ytterligare spår eller på annat sätt bygga om en järnväg enligt 1 kap 2§ i LBJ (1995:1649).

De tidiga skedena i MKB-processen, för verksamheter och åtgärder, innebär skapandet av en förstudie som skall innehålla uppgifter om den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan. Uppgifterna ska lämnas till länsstyrelsen och de enskilda som särskilt berörs 6 kap 4 § sista stycket MB (1998:808). Dessa förstudier ligger till grund för om länsstyrelsen beslutar om BMP eller ej (3). Själva begreppet ”miljöpåverkan” är väldigt brett och definieras utifrån 6 kap. 4-5 §§ MB 1998:808. Om en verksamhet eller åtgärd, enligt beslutsfattande myndighet, kan antas medföra BMP enligt kriterierna i bilaga 2 i förordningen om MKB 1998:905, skall VU identifiera, beskriva och bedöma den under den fortsatta MKB-processen (28).

Hur stor påverkan ska vara för att den ska anses vara betydande för BMP är inte entydigt definierat i lagstiftning. Vidare kan BMP vara både negativ och positiv. Positiv BMP leder dock inte till ökande krav på samråd eller innehåll i MKB. Orsaken till detta enligt Naturvårdsverket är att om miljöpåverkan blir betydande eller inte beror det både på hur stor belastningen är och på hur känsliga och viktiga de olika arter, kulturarv, biotoper och landskap är som utsätts för påverkan. Bedömningen måste därmed, vid den här typen av påverkan, vara plats och situationsspecifik vilket gör att den därför genomförs bäst utifrån fall till fall (5).

I en MKB-process för järnvägsprojekt beslutar den berörda länsstyrelsen efter samråd, under behovsbedömningen, om den planerade åtgärden kan antas medföra BMP eller inte (MB (1998:808) 6 kap. 4 § 2 c). Därmed skall länsstyrelsen göra en grov inofficiell avgränsning genom indelningen i stor respektive liten MKB, med gränstragningen dem emellan vid BMP (1). Denna avgränsning innebar tidigare innan SFS 2005:571, enligt 6 kap. 4 och 5 §§ MB, att ett utökat samråd skulle ske. Detta blev därmed aktuellt under järnvägsplanen/utredningen och syftade till att skapa ett tillräckligt underlag för att göra en samlad bedömning möjlig (4). Detta system reviderades dock efter förslag i propositionen En effektivare miljöprövning (prop. 2004/05:129) (SOU 2009:45). Vilket innebar att tidigt respektive utökat samråd försvann från kap 6 i MB under ändringen SFS 2005:571 som genomfördes 1 augusti 2005. Detta var ett förtydligande av 4-5 § i kap. 6 och innebär i praktiken att samrådet fortsätter under hela processen men i olika omfattning fram till tillståndsprövningen (3). Denna ändring av 6 kap MB förstärktes senare genom SFS 2009:652 (§§ 4, 5, 7) där samrådet och länsstyrelsens roll förtydligades ytterligare. Vidare ändrades förordningen (1998:905) om MKB bilagor 1 och 2 genom SFS 2009:864 (27). Ändringen innebar att länsstyrelsen med

stöd av de kriterier som anges i bilaga 2, och inte bilaga 1 till förordningen om MKB (1998:905), besluta om verksamheten eller åtgärderna kan antas medföra en BMP.

Problemmställning

I dagsläget har Banverket ingen möjlighet att kunna förutse huruvida ett järnvägsprojekt som inte inkluderas i regeringens föreskrifter (6 kap 4 a § MB) kan antas medföra BMP.

Länsstyrelsernas beslut kan även ibland variera, enligt Banverket, när det gäller beslut om BMP. Tidigare undersökningar (8) menar att det finns skillnader i hur besluten fattas och att detta är relaterat till att det inte används någon standard som beskriver hur handläggarna ska arbeta. Enligt en enkätundersökning, utförd av regeringskansliet, framgår det bl.a. att landets länsstyrelser är osäkra på vad beslutet BMP egentligen innebär samt att verksamhetsutövare som Banverket överarbetar sina förstudier i rädsla för kompletteringar (16). Länsstyrelserna beslut skiljer sig dessutom, enligt Banverket, ibland angående BMP, från Banverkets antaganden utan att Banverket kunde förutse detta (8).

Utifrån dessa premisser kommer denna studie att fungera som ett underlagsdokument vilket assisterar Banverket med att kunna precisera vidare studier samt lättare förutse länsstyrelsens beslut om BMP och därmed bättre förbereda den fortsatta MKB-processen.

4.1 Järnvägsplaneringsprocessen

Lagstiftning

Utbyggnaden av järnvägar regleras i LBJ (1995:1649) samt i MB (1998:808). I 2 kap 1 § LBJ anges att den som planerar att bygga en järnväg skall genomföra en förstudie. Enligt 2 kap 1 § i LBJ skall samråd ske enligt 6 kap 4 § första stycket i MB med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta tillvara naturskydds- eller miljöintressen samt samråd med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd. Efter samrådet skall länsstyrelsen, enligt 6 kap 4 § första stycket MB ta beslut om BMP föreligger eller ej (24, 28).

Planeringsprocessen är utformad för att uppfylla gällande lagar och förordningar såsom, LBJ (1995:1649), förordning (1995:1652) om byggande av järnväg, Plan- och bygglagen (1987:10) samt MB (1998:808). Även kulturminneslagen (1988:950) gäller.

Ansvariga myndigheter

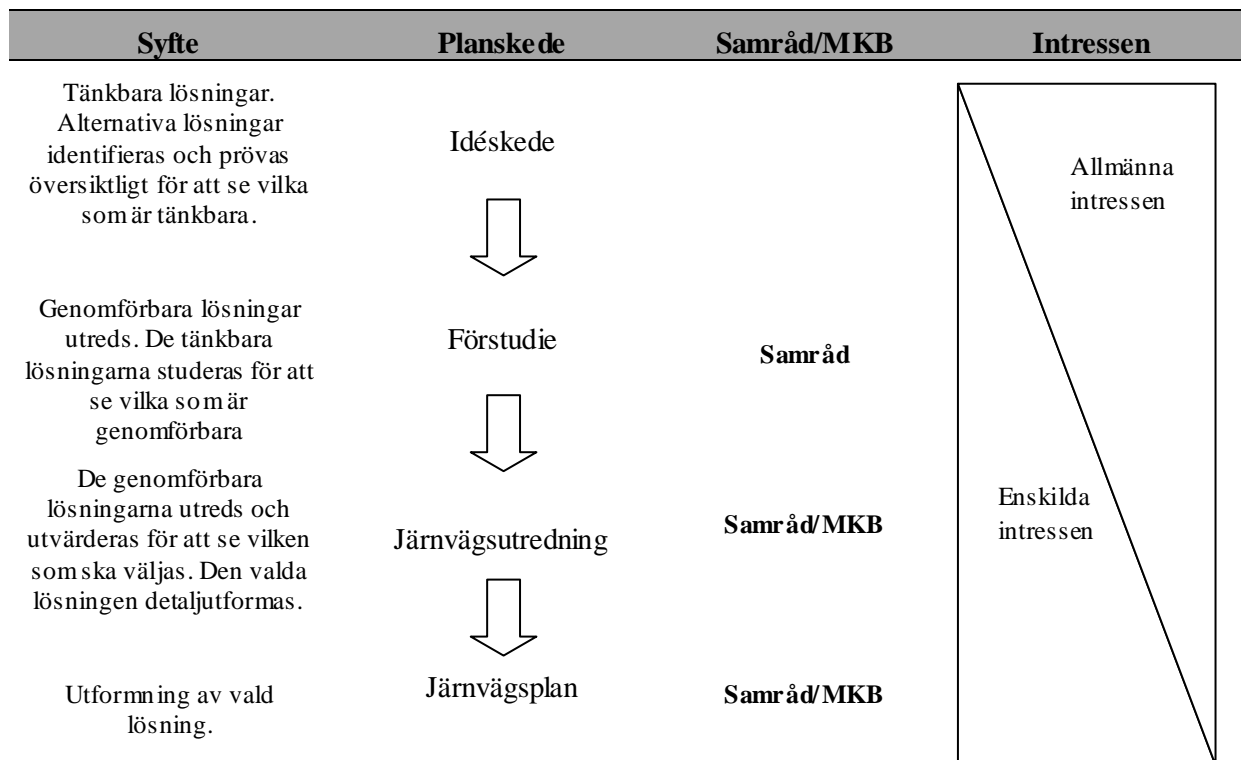
Banverket är sektoransvarig myndighet för järnvägen och dess samverkan med andra transportslag. Detta innebär att Banverket har ett samlat ansvar för att järnvägssektorn, vilket även inkluderar spårvagn och tunnelbana, utvecklas efter de trafikpolitiska målen (21).

Planeringsprocessen

Banverkets planering följer en process i vilken både Banverket och övriga samhället medverkar. Planeringsprocessen består av idéstudie (som endast genomförs när behov finns), förstudie, järnvägsutredning samt järnvägsplan (se figur 1). Processen syftar till att ge planeringen vid byggande av järnvägar en god anknytning till övrig samhällsplanering och miljölagstiftning. Genom processen tillgodoses behovet av att redan i tidiga skeden förankra planeringen av järnvägar i övriga aktörers planering. Vidare skall den ge goda möjligheter till

insyn och samråd för dem som berörs. Nedan anges två viktiga paragrafer ifrån LBJ (1995:1649) som, enligt Banverket skall genomsyra arbetet:

- 1 kap 3§ Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg skall hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning skall eftersträvas.
- 1 kap 4§ Vid planläggning och byggande av järnväg skall tillses, att järnvägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med järnvägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.



Figur 1. Planeringsprocessen för järnvägsprojekt med syfte, planskede, när samråd och MKB genomförs och intressen från allmänheten och den enskilde VU. Idéskede går ut på att studera och klargöra behovet av ett projekt, förstudien att presentera och utreda genomförbara lösningar, järnvägsutredningen syftar till att detaljutföra lösningar och järnvägsplanen till att utforma vald lösning (11, 12, 13, 18).

Idéskede

I idéskedet beskrivs en påtalad brist och tänkbara lösningar arbetas fram utifrån fyrstegsprincipen(29). Detta skede är inte lagreglerat vilket de efterföljande skedena är.

Förstudie

Planeringen av järnvägsutbyggnaden inleds med en förstudie. Här klargörs förutsättningarna och behovet av en utbyggnad. I förstudien görs en samlad bedömning av projektets genomförbarhet med hänsyn till järnvägens funktion, ekonomi och miljöaspekter. Under förstudien genomförs även samråd med berörda länsstyrelser, kommuner, ideella föreningar och allmänheten. Med förstudien som underlag fattar länsstyrelsen beslut om projektet antas medföra BMP. Förstudien består av tre handlingar: samrådshandling som ligger till grund för

samrådet, förslagshandling som redovisar genomfört samråd och som ligger till grund för det beslut om BMP som länsstyrelsen ska fatta samt slutrapport som omfattar en slutredovisning av projektet och Banverkets ställningstagande om fortsatt arbete (11).

Järnvägsutredning

Järnvägsutredningen utgör underlag för val av sträckning. Olika alternativ värderas och jämförs med varandra, där de allmänna intressena är av störst betydelse. En viktig del av beslutsunderlaget är MKB, som ska godkännas av länsstyrelsen (12). I vissa fall förekommer det ingen järnvägsutredning p.g.a. att projektet inte kunde antas medföra BMP eller liknande omständigheter.

Tillåtlighetsprövning

För nybyggnad av järnvägar som är mer än 5 km och som ska trafikeras av fjärrtåg föreskriver MB att regeringen ska pröva tillåtligheten. Ett tillåtlighetsbeslut enligt kapitel 17 i MB (1998:808) styr efterföljande prövning. Om regeringen ger tillåtlighet till en spårutbyggnad kan utbyggnaden inte hindras utan endast modifieras genom andra myndighets- och domstolsbeslut. Järnvägsutredningen utgör underlag för regeringens tillåtlighetsprövning (12, 13).

Järnvägsplan

Järnvägsplanen beskriver ingående hur valt alternativ ska utföras samt direkta och indirekta effekter och konsekvenser ur olika aspekter. Med järnvägsplanen som underlag löses frågor om hur marken ska göras tillgänglig och hur eventuella intrång regleras. Järnvägsplanen innehåller en MKB, som ska godkännas av länsstyrelsen. Planen fastställs normalt av Planprövningen på Banverket, och kan överklagas av sakägare till regeringen (13).

Bygghandling och byggande

Med en fastställd järnvägsplan kan byggandet av järnvägen påbörjas. En systemhandling tas fram parallellt med järnvägsplanen. För att styra byggprocessen tas bygghandlingar fram efter framtagandet av järnvägsplanen.

4.2 Aktörernas samverkan under planerings- och MKB-processen

I MB framgår det att VU har huvudansvaret för utredning och beslutsunderlag i samband med tillståndsprövning. Ansvaret för MKB ligger alltså hos VU, men MKB-processen inkluderar flera aktörer som är viktiga för hela processen (3). I denna studie är som tidigare nämnt Banverket ansvarig VU för samtliga studerade projekt.

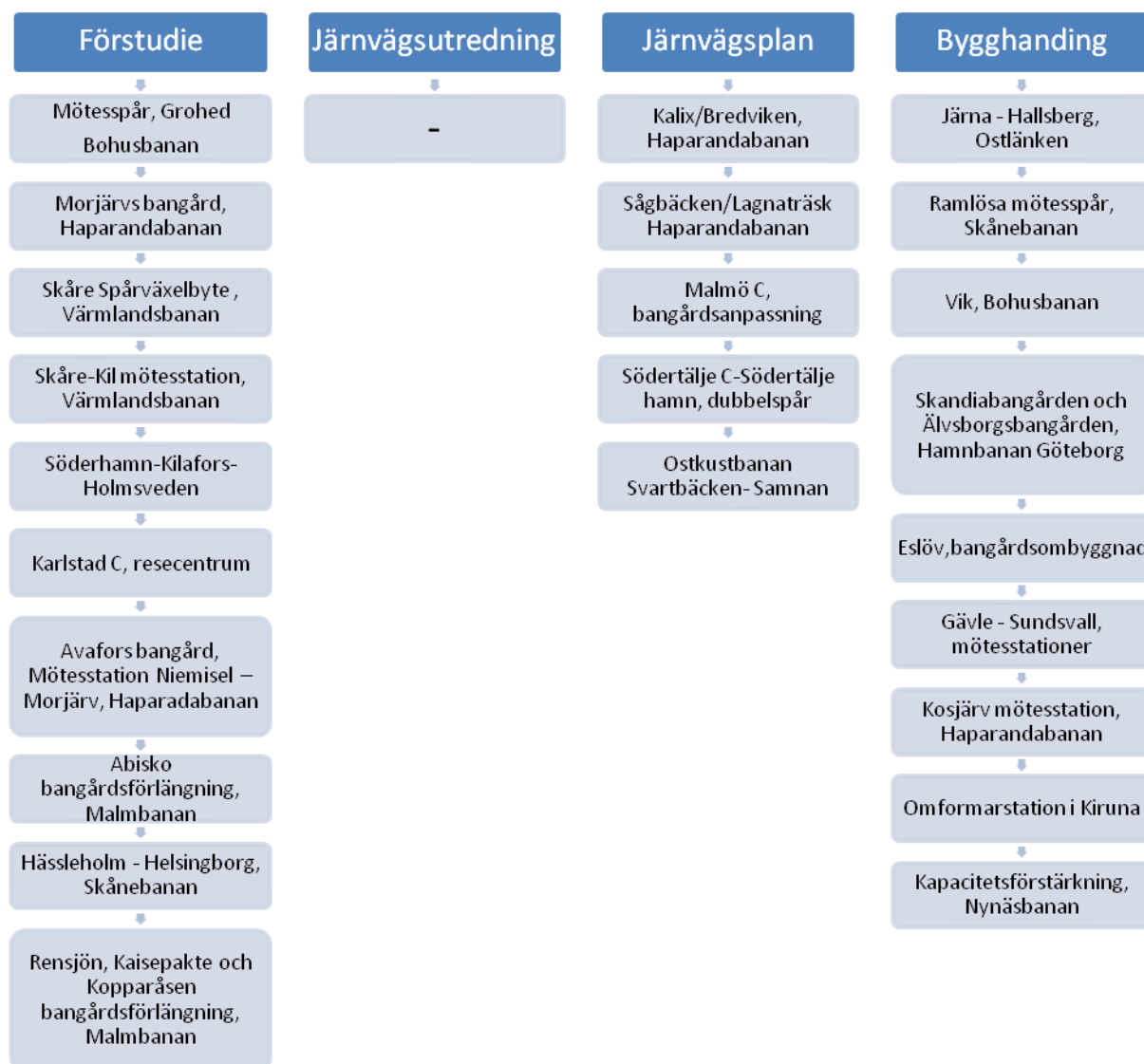
Verksamhetsutövare: Banverket är ansvariga och tar initiativ till planerings- och utförandeprocessen av järnvägsprojekt. De ansvarar för att förstudier och järnvägsutredningar genomförs samt att järnvägsplaner upprättas. Vid upprättandet av MKB under järnvägsutredningar och järnvägsplaner erhåller Banverket oftast rollen som uppdragsgivare eller ”beställare”. Banverket anlitar konsulter för att driva, utreda och sammanställa MKB-dokumentet. Det är inte ett formellt krav att MKB ska utföras av konsult, men hos Banverket är det praxis. Ett förfrågningsunderlag tas fram av Banverket där uppdraget specificeras. Konsulterna svarar med offerter och Banverket väljer därefter den mest lämpade konsulten.

Ansvar för MKB-processen/dokumentet ligger dock alltid hos VU och utföraren har ingen formell ställning i MKB-processen förutom de bedömningar utföraren utfört (3).

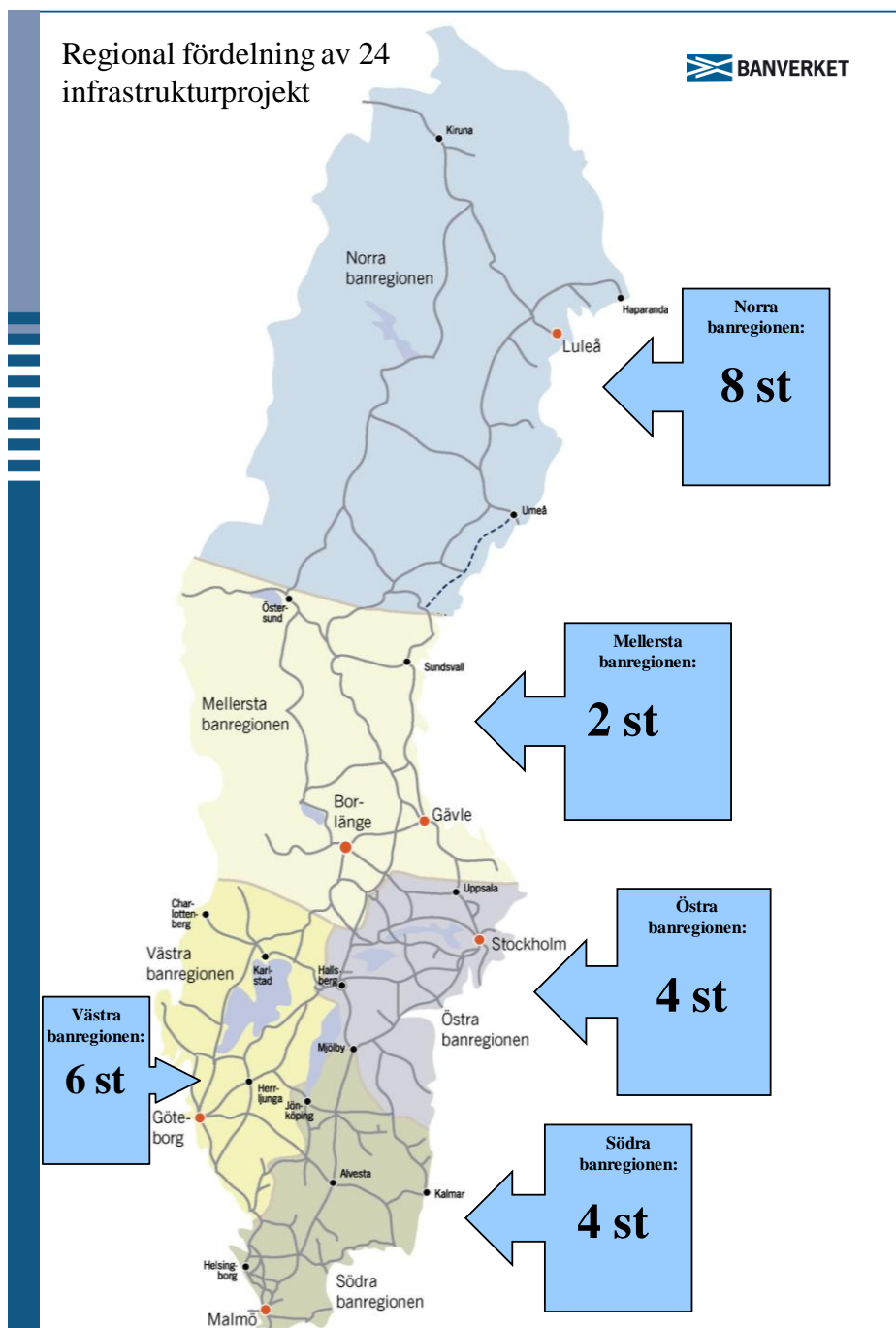
Beslutsfattare och granskare: Länsstyrelsen har en central roll i planerings- och MKB-processen. Enligt 6 kap 20 § MB är länsstyrelsen skyldig att bistå VU med befintligt planeringsunderlag och även verka som samrådspart. Detta för att verka för att MKB får den inriktning och omfattning som behövs för tillståndsprövningen. Detta återspeglas i förstudieskedet när Banverket samråder med bl.a. länsstyrelsen före upprättandet av förslagshandlingen. När länsstyrelsen tagit del av förstudien ska den avgöra om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra BMP eller inte (6 kap 5 § MB). Beslutet påverkar direkt omfattning av både MKB-processen och MKB-dokumentet. Upprättande av MKB:er för järnvägsutredningar och järnvägsplaner fattas enskilt av Banverket och detta är anledningen till de godkännandeprov av länsstyrelsen. Godkännande av en MKB innebär inte ett beslut om projektets tillåtlighet, utan innebär endast att dokumentet utgör ett tillräckligt underlag för en samlad bedömning av den planerade verksamheten eller åtgärden (13). Vidare, genom SFS 2005:571 och SFS 2009:652 har länsstyrelsens roll i MKB-processen förtydligats. Enligt 6 kap 4-5 §§ MB skall länsstyrelsen under samrådet verka för att MKB:n får den omfattning och inriktning som behövs för tillståndsprövningen. Dessutom skiljer sig länsstyrelsens medverkan och inblandning under hela planerings- och MKB-processen åt mellan olika projekt. Under vissa mer omfattande projekt hålls en löpande dialog med länsstyrelsen under hela processen fram till beslutstagande, medan det i andra projekt endast kontaktas vid själva beslutfattandet (2).

5 Studerade projekt

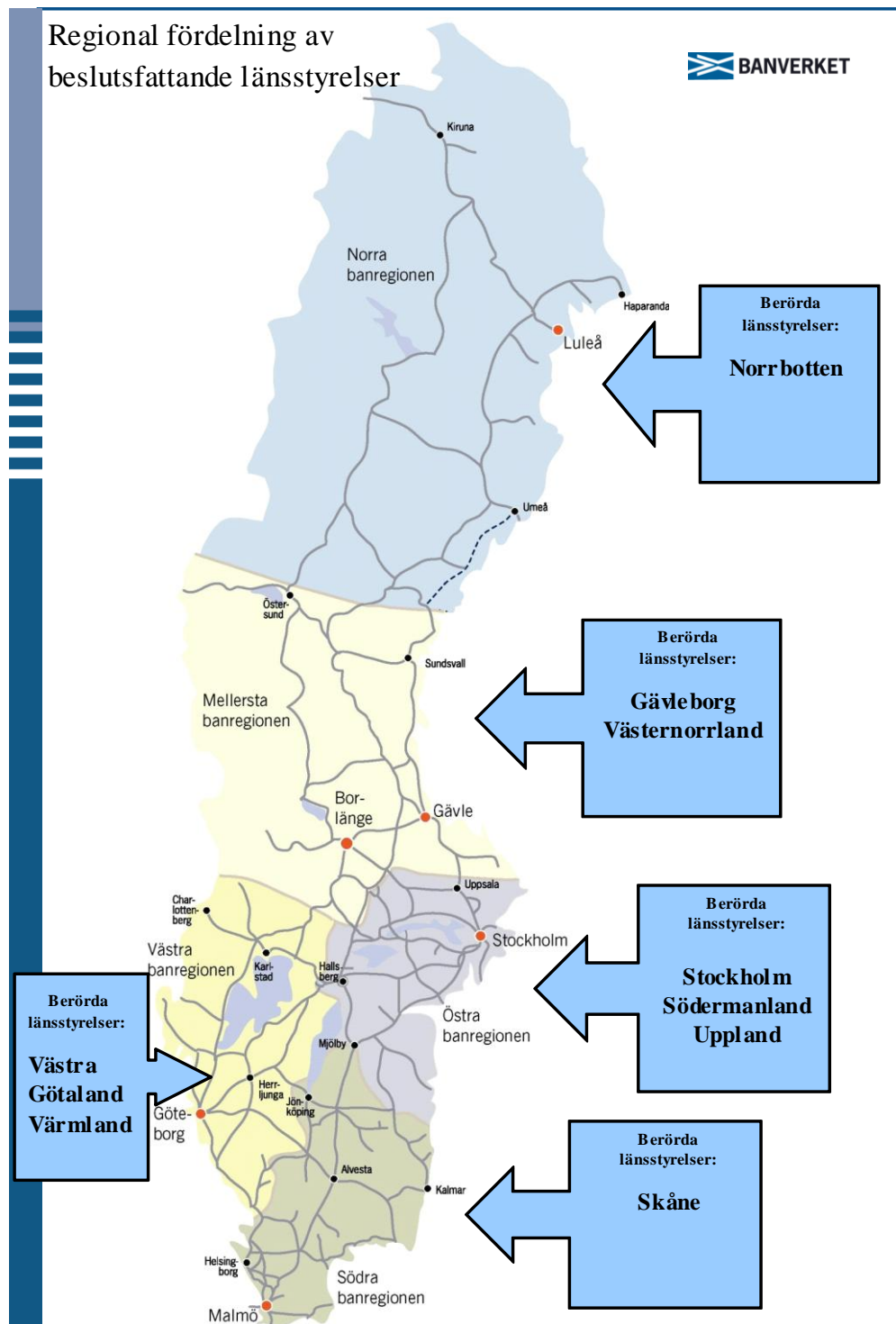
De studerade järnvägsprojekten befinner sig i olika skeden av planeringsprocessen (figur 2) och tillhandahåller därmed olika mycket informationsmaterial. Som tidigare nämnts är det dock endast de tidiga skedena i planeringsprocessen, Banverkets förstudie och länsstyrelsens beslut om BMP, som studeras. En kort beskrivning och mer ingående information om de studerade projekten tillhandahålls i bilaga 1. Regional fördelning av de studerade järnvägsprojekten redovisas i figur 3.



Figur 2. De 24 studerade järnvägsprojekt under perioden 2001- jan 2010 och dess nuläggesskede.



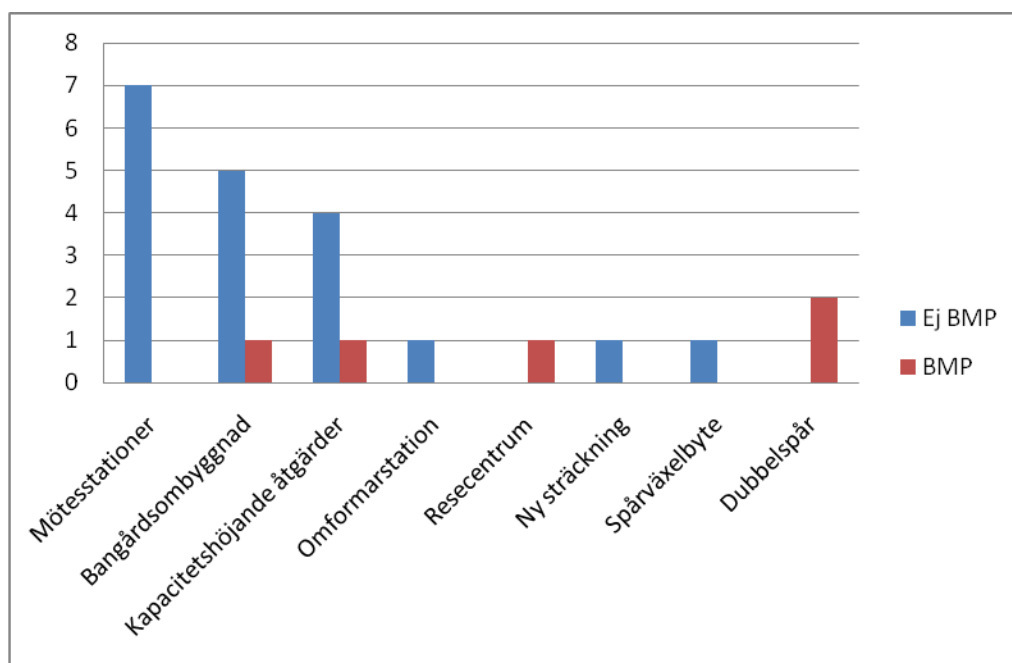
Figur 3 Regional lokalisering av de totalt 24 stycken studerade infrastrukturprojekten. Sex projekt är lokaliserade till Banverkets västra region, fyra är lokaliserade till södra banregionen, två är lokaliserade till mellersta banregionen, fyra är lokaliserade till östra banregionen och åtta är lokaliserade till Banverkets norra banregion. Banverkets regioner gäller från och med 1 april 2010.



Figur 4. De regionala lokaliseringarna av länsstyrelser som tagit beslut i de 24 studerade projekten. Banverkets regioner gäller från och med 1 april 2010.

6 Resultat

Av de undersökta järnvägsprojekten kunde fem projekt antas medföra BMP enligt länsstyrelsens beslut. Dessa innefattar åtgärderna: Bangårdsombyggnad, kapacitetshöjande åtgärder (bl.a. nybyggnad av dubbelspår), resecentrum samt nybyggnation av dubbelspår (se figur 5). Projekten utgjordes av: Karlstad C, Svartbäcken - Samnan (Ostkustbanan), Malmö C, Nynäsbanan samt Södertälje C - Södertälje hamn (se bilaga 3). Alla dessa projekt innebar antingen en omläggning av befintlig järnväg, ombyggnad av station, förlängning av plattformar, nya mötesstationer eller utbyggnad från enkelspår till dubbelspår. Dessutom var projekten lokaliserade inom stadsmiljö. Den huvudsakliga motiveringen till länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra BMP grundar sig på 6 kap 4-5 § MB och de kriterier som anges i förordningen om MKB (1998:905) och dess bilagor vilket påvisar ett homogent beslutsfattande bland de berörda länsstyrelserna. Kriterier i förordningen om MKB (1998:905) utgår ifrån projektets egenskaper, lokalisering och effekterna. Bullerstörningar, projektets art, lokaliseringen, riksintressen, kulturmiljövård och påverkningar på naturmiljön samt nyckelbiotoper uppgavs som motivering till länsstyrelsens beslut om BMP. Den regionala lokaliseringen av de beslutsfattande länsstyrelserna presenteras i figur 4. Endast i ett av de studerade besluten från länsstyrelsen refereras det inte till MB eller förordningen om MKB (1998:905). I två av fallen motiveras länsstyrelsens beslut om BMP endast genom att referera till 6 kap 4 § MB (se bilaga 3).



Figur 5. Planerade eller utförda åtgärder bland 24 undersökta järnvägsprojekt för perioden 2001 - jan 2010 samt fördelningen av länsstyrelsens beslut om BMP. Fem projekt utav det totala antalet på 24 antogs medföra BMP. Åtgärderna för dessa fem projekt bestod av: Bangårdsombyggnad, kapacitetshöjande åtgärder, resecentrum samt utbyggnad till dubbelspår. Nykonstruktion av mötesstationer stod för flest antal projekt och ingen av dessa kunde antas medföra BMP.

Av de studerade 24 projekten befinner sig 11 inom stadsbebyggelse eller bostadsbebyggelse vilket innebär i direkt kontakt med boende som kan påverkas av t.ex. bullerstörningar eller andra effekter av verksamheten. Denna kategori inkluderar alla de fem projekt som kan antas medföra BMP. Projekten utgörs av Svartbäcken - Samnan (Ostkustbanan), Malmö C, Karlstad C, Nynäsbanan samt Södertälje C - Södertälje hamn (se bilaga 3). Dessa fem projekt är alla lokaliserade i Banverkets södra, västra och östra banregioner. Detta trots att flest antal projekt återfinns i Banverkets norra banregion, åtta stycken. Det är samma antal som södra och östra regionerna tillsammans (se figur 3).

Bland de undersökta projekten var det endast Södertälje C - Södertälje hamn, Malmö C, Karlstad C, Nynäsbanan och Svartbäcken- Samnan (Ostkustbanan) som kunde antas medföra BMP (se bilaga 3). Alla dessa projekt innebar antingen en omläggning av befintlig järnväg, ombyggnad av station, förlängning av plattformar, nya mötesstationer eller utbyggnad från enkelspår till dubbelspår. Dessutom var projekten lokaliserade inom stadsmiljö. Bullerstörningar, projektets art, lokaliseringen, riksintressen, kulturmiljövård och påverkningar på naturmiljön samt nyckelbiotoper uppgavs som motivering till länsstyrelsernas beslut.

Av de undersökta projekten var sju nykonstruktioner av mötesstationer (se figur 5). Denna åtgärd är den vanligast förekommande åtgärden av de åtta undersökta. Fem befann sig på landsbygden och inte inom någon direkt närhet till bostadsbebyggelse och två projekt (Ramlösa) samt Skåre - Kil var lokaliserad inom stadsmiljö. Ingen av dessa projekt antogs av länsstyrelsen medföra BMP. Länsstyrelserna hänvisar till 6 kap § 4-5 MB och motiveringen till dessa beslut var grundade på de kriterier som anges i förordningen om MKB 1998:905 och dess bilaga 2.

Projekt med bangårdsutbyggnad förekom i sex fall (se figur 5). Av dessa projekt kunde endast ett projekt antas medföra BMP med motiveringen till 6 kap 4-5 § MB samt förordningen om MKB 1998:905 bilaga 2 med beaktande av projektets art, storlek och lokalisering. Projektet som antogs medföra BMP var Malmö C. Åtgärden innebär att Malmö C går från att vara en säckstation till en genomgångsstation. Länsstyrelsen i Skåne beslutade att projektets omfattning, förening med andra projekt (Citytunneln), föroreningar av och störningar samt projektets lokalisering kunde antas medföra BMP. Dessutom medför genomförande ökade bullernivåer på 5-10 dBA. Vidare förekommer det ett antal förorenade markområden inom aktuellt område. Projektet berör även förekomsten av sällsynta växter och det statliga minnesmärket Malmö C.

Kapacitetshöjande åtgärder förekom i fem av de undersökta projekten (se figur 5). Endast ett av dessa projekt, Nynäsbanan, kunde antas medföra BMP. Projektet syftar till att förbättra och öka kapaciteten på Nynäsbanan. Plattformar på stationerna ska förlängas, nya mötesspår och skall dubbelspår byggas. Stockholms länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i förordningen om MKB 1998:905 bilaga 2 och menar att spårutbyggnaden kommer att påverka känsliga miljöer och därmed kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen beslutade att projektets art, storlek och lokalisering kunde medförde påtaglig skada på riksintressen för naturmiljö, nyckelbiotoper, kulturmiljövård samt påverka boende. Vidare påverkas även våtmarker och sjöar samt ett flertal av vattendrag. För projekten Skandiabangården och

Älvsborgsbangården, Söderhamn – Kilafors - Holmsveden samt Järna – Hallsberg grundar länsstyrelsen sitt beslut på de kriterier som anges i förordningen om MKB 1998:905, bilaga 2. För Hässleholm – Helsingborg däremot saknas motivering och referering till lagtext från länsstyrelsens sida. Beslutet har framkommit under samråd med länsstyrelsen i Skåne enligt Banverket (30). Besluten gällande Skandiabangården och Älvsborgsbangården motiveras av Västra Götalands läns länsstyrelse genom att hänvisa till att åtgärderna endast innebär ombyggnad inom det befintliga järnvägsområdet och på mark som är avsedd för järnvägsändamål. Denna motivering är även aktuell för Södermanland läns och Gävleborgs länsstyrelse beslut gällande sträckan Järna – Hallsberg och Söderhamn – Kilafors - Holmsveden. Liknande motivering återfinns i Norrbottens läns beslut angående omformarstation i Kiruna. Projektet medför åtgärder som utförs på mark som är avsedd för järnvägsändamål och kan därmed inte antas medföra BMP.

Projektet Svartbäcken- Samnan (Ostkustbanan) och Södertälje C - Södertälje hamn innebär båda nybyggnation av dubbelspår. För Svartbäcken- Samnan (Ostkustbanan) var de huvudsakliga motiven till att projektet kunde antas medföra BMP enligt Uppsala läns länsstyrelse bullerstörningar och skador på riksintressen för kulturmiljövård (Gamla Uppsala). Södertälje C - Södertälje hamn innebär nybyggnation av dubbelspår (ca 6 km). Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade att UA kunde antas medföra BMP med motiveringen att projektets utnyttjande av mark, effekternas omfattning, miljöns känslighet samt effekternas betydelse och komplexitet.

Karlstad C var det enda av projekten som utgjordes av ett resecentrum. Projektet innebär en nybyggnad och ombyggnad av Karlstad C stations och bangårdsområde samt tillhörande bussterminal till ett resecentrum. Hela området ligger inom de centrala stadsdelarna i Klarälvsdeltat. De spårområden som studeras i är Karlstad C, Karlstad Östra, Herrhagsbangården, mellanliggande bansträckor samt avgreningen vid Våxnäs mot Skoghall. Klarälven är den naturmiljö som främst berörs av bland annat riksintressen för naturvård och yrkesfiske. Karlstads stadskärna är av riksintresse för kulturminnesvård med kulturhistoriskt värde. Länsstyrelsen i Värmlands län beslutade att alla UA för åtgärden kunde antas medföra BMP med hänsyn till projektets karakteristiska egenskaper, lokalisering och de möjliga effekternas karakteristiska egenskaper.

6.1 Banverkets respektive länsstyrelsernas beslutsmotivering

I de flesta fallen yttrar sig inte Banverket om projektet kan antas medföra BMP utan tillskriver länsstyrelsen hela bedömningsansvaret genom att hänvisa till MB 6 kap. 4-5 §. Däremot yttrar sig Banverket i frågan om UA kan medföra konsekvenser på natur- och kulturmiljön i alla projekt. Vidare motiverar länsstyrelsen inte sitt beslut i alla yttrande som denna studie har tagit del av. I vissa motiveringar till beslutet om BMP motiveras det enbart till förordningen om MKB 1998:905 och dess bilagor. Endast i nio av det totalt 24 studerade projekten erhålls en utförlig motivering, om beslutet projektet kan antas medföra BMP, från länsstyrelsen. Dessa nio projekt är Ramlösa (Skånebanan), Vik (Bohusbanan), Karlstad C, Skandiabangården och Älvsborgsbangården (Hamnbanan Göteborg), Svartbäcken- Samnan (Ostkustbanan), Malmö C, Eslöv, Nynäsbanan samt Södertälje C - Södertälje hamn motiverades länsstyrelsen beslut mera ingående (se bilaga 4).

Banverkets antagande om projektets konsekvenser återspeglas till fullo eller till viss del i alla nio av länsstyrelsens utförliga motiveringar till beslutet, om projektet kan antas medföra BMP. Generellt för alla projekt är att Banverkets konsekvensanalys skiljer sig från länsstyrelsens beslutsmotivering till den mån att den senare lägger större vikt på beskrivna konsekvenser. Ett tydligt exempel på detta är Malmö C, där länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra BMP. I detta fall skiljer sig Banverkets antagande och konsekvensanalys av effekterna sig från länsstyrelsens genom att inte framhäva påverkan av bullerstörningar och närvaron av rödlistad art i den grad länsstyrelsen senare gör. Vidare lägger länsstyrelsen större vikt på konsekvenser och effekter i de beslut där projektet kan antas medföra BMP än vad Banverkets konsekvensanalys gör. Konsekvenserna utgörs av bullerstörningar, rödlistade arter, kulturmiljön och naturmiljön samt risk för olyckor med farligt gods. I samtliga projekt omnämns dessa konsekvenser ifrån Banverket sida dock med varierande ställningstagande. Banverkets antaganden om projektets konsekvenser och länsstyrelsens beslutsmotivering redovisas i bilaga 4.

Projektet i Ramlösa medförde ingen BMP. Banverkets samlade bedömning av projektet är nästan identiskt med länsstyrelsens yttrande. Banverket konstaterar att projektet inte medför ökade bullerstörningar eller andra påverkningar till den grad att de inte vidare kan beaktas i planeringsarbetet. Länsstyrelsen går helt i Banverkets linje att projektet inte kan medföra BMP och tillskriver att de möjliga konsekvenserna bör utredas vidare i MKB:n. Projektet Vik innebär en nysträckning av ett befintligt järnvägsspår inom ett område rikt på stenåldersboplatser. Banverket påpekar i sin analys att två av dessa kommer att påverkas direkt eller indirekt. De skriver även att inga fornlämningar kommer att påverkas av den föreslagna åtgärden trots åtgärdens påverkan på stenåldersboplatserna.

Malmö C och Karlstad C kunde enligt länsstyrelserna båda antas medföra BMP. Båda projekten presenterade i respektive konsekvensanalys åtgärdernas inverkan utförligt och sakligt. Däremot skilde sig, som tidigare nämnt, antagandet från Banverket gällande graden av inverkan som åtgärden medförde från vad länsstyrelsen framfört i sin beslutsmotivering. Svartbäcken - Samnan (Ostkustbanan), Nynäsbanan och Södertälje C - Södertälje hamn

antogs alla medföra BMP enligt respektive länsstyrelse. Beslutsmotiveringen som erhållits från länsstyrelserna överensstämmer med den konsekvensanalys av effekterna som Banverket presenterat. De förutspådda konsekvenserna som åtgärderna förväntas medföra är även de som ligger till grund för länsstyrelsernas beslut.

Förstudien för bangårdsombyggnaden i Eslöv innefattade flera UA varav endast ett inte kunde antas medföra BMP. Banverkets antagande och konsekvensanalys gällande utredningsalternativet var helt i linje med länsstyrelsens motivering. Skandiabangården och Älvsborgsbangården innebär ingen större utredning eller konsekvensanalys. Däremot erhöll åtgärden en nästan identisk beslutsmotivering och konsekvensanalys.

6.2 Regionala skillnader

De fem projekt som kunde antas medföra BMP var lokaliserade inom bostadsbebyggelse och inom Banverkets regioner söder, öst och väst. Infrastrukturprojekten som kunde antas medföra BMP befinner sig i olika byggnads och planeringsområden (se bilaga 3). Den största andelen projekt var lokaliserade i Banverkets norra banregion. Dessa projekt utgör samma mängd som södra och östra banregionerna tillsammans (se figur 3). De inblandade länsstyrelserna och dess lokalisering i Banverkets banregioner redovisas i figur 4.

Projekten i norra banregionen utgörs av bangårdsombyggnad (4 st.), mötesstationer (3 st.) och omformarstationer (1 st.). I kategorin mötesstationer förekommer inget projekt som kan antas medföra BMP. Detta gäller inte enbart för den norra banregionen utan gäller för alla banregioner. Bangårdsombyggnad var den vanligast förekommande åtgärden inom den norra banregionen och innebar vanligtvis bangårdsförlängning upp till 750 meter och anläggning av nytt spår så att godståg kan mötas. Endast en omformarstation förekom bland de 24 studerade projekten, denna var lokaliserad till norra banregionen i Kiruna (se figur 5).

I västra banverksregionen förekom det sex projekt totalt (se figur 3). En mötesstation, ny sträckning, resecentrum, spårväxlebyte samt kapacitetshöjande åtgärd. Endast ett av dessa kunde antas medföra BMP, Karlstad C. Projektet är ett stort projekt som inkluderar byggnad av resecentrum ombyggnad av personalbangård och godsbangård samt beläget inom bostadsbebyggelse. Ett liknande projekt i södra banregionen, Malmö C bangårdsanpassning, kunde även det antas medföra BMP. Projektet innebar och uppvisade liknande åtgärder och egenskaper som Karlstad C. Utav de totalt fyra projekt som var lokaliserade till södra banregionen var Malmö C det enda som kunde antas medföra BMP. De resterande tre projekten utgjordes av kapacitetshöjande åtgärder, mötesstation samt bangårdsombyggnad (se bilaga 3).

Banregion öst representerar högst antal projekt som kunde antas medföra BMP. Tre av totalt fyra projekt medförde BMP. Dessa projekt utgjordes av två dubbelspår (Svartbäcken - Samnan (Ostkustbanan) och Södertälje C - Södertälje hamn) samt kapacitetshöjande åtgärder för Nynäsbanan. Alla dessa tre var belägna inom bostadsbebyggelse och tätbefolkade områden. Det fjärde projektet (Järna - Hallsberg) utgjordes även det av kapacitetshöjande åtgärder dock utan att det kunde antas medföra BMP (se bilaga 3).

Mellersta banregionen utgörs av två projekt: Gävle - Sundsvall, mötesstationer samt Söderhamn – Kilafors – Holmsveden, kapacitetshöjande åtgärder. Ingen av dessa projekt kunde antas medföra BMP. Båda projekten befinner sig även i de östra delarna av den mellersta banregionen men dock utanför direkt bostadsbebyggelse. Spridningen av undersökta infrastrukturprojekt presenteras i figur 3.

6.3 Sammanfattning av resultaten

Följande slutsatser kan dras av denna studie:

- Projekt som är lokaliserade inom bostadsbebyggelse, utgör nyläggning av spår dvs. från enkelspår till dubbelspår samt innebär större ingrepp på befintliga stations- och bangårdsområden, kultur- och naturmiljö kan komma att få ett beslut om BMP.
- Projekt som är lokaliserade inom landsbygd och inte i någon direkt kontakt med bostadsbebyggelse och endast utgörs av mindre projekt som inte innefattar några av de ovan beskrivna åtgärderna kan komma att inte antas medföra BMP.
- Andra slutsatser är att beslutsmotiveringarna för studerade projekt indikerar på ett homogent beslutsfattande bland länsstyrelserna, att de regionala skillnaderna är små samt att förändringarna av MB och förordningen om MKB 1998:905 inte direkt bidragit till någon skillnad i beslutsfattandet. Däremot finns det skillnader mellan Banverkets antagande och länsstyrelsens beslutsmotivering om BMP (se bilaga 3).

Majoriteten av de redovisade beslutsmotiveringarna erhållna från respektive länsstyrelse hänvisar till huvudkriterierna i bilaga 2 i förordningen om MKB 1998:905 (se bilaga 1 och 3). Beslutet motiverades genom att referera till projektens karaktäristiska egenskaper, lokalisering och de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper enligt förordningen om MKB 1998:905. Projekten som kunde antas medföra BMP var lokaliserade inom Banverkets banregioner syd, väst och ost. Inget projekt som kunde antas medföra BMP befann sig i Banverkets norra eller mellersta banregion.

De studerade järnvägsprojekten som kunde antas medföra BMP innefattade åtgärderna bangårdsombyggnad, byggnad av resecentrum, kapacitetshöjande åtgärder (bl.a. utbyggnad till dubbelspår) och nybyggnation av dubbelspår (se bilaga 1). Den åtgärd som alltid innebar BMP var nybyggnation av dubbelspår. Nynäsbanan var den enda kapacitetshöjande åtgärden som medförde BMP och det var även den enda av de totalt fem kapacitetshöjande åtgärdsprojekten som innebar nybyggnation av dubbelspår. Vidare kunde projekt som innebar stora ingrepp på befintlig stations- och bangårdsområde antas medföra BMP. Dessa utgjordes av nybyggnad av resecentrum och bangårdsombyggnad. Projekten kan antas medföra BMP genom att projektets art, storlek och lokalisering antas påverka den befintliga natur- och kulturmiljöns känslighet, riksintressen, kulturmiljövård, rödlistade arter, öka risken för olyckor med farligt gods, medföra störningar i form av buller samt att påverka områden med markföroreningar och i förening med andra projekt medföra påtaglig skada.

Morjärvs bangård (Haparandabanan) och Rensjön, Kaisepakte, Kopparåsen bangårdsförlängning (Malmbanan) befinner sig i närheten till eller direkt vid ett Natura-2000 område. Området bedöms inte påverkas negativt (se bilaga 1). Om detta beror på att projekten i sig är små eller att lokaliseringen av projektet och placeringen av Natura-2000 området är oklart. Avsaknaden av Natura-2000 områden i resten av projekten innebär att man inte kan dra några direkta slutsatser.

7 Diskussion

Varje projekt ska prövas individuellt enligt bilaga 2 i förordningen om MKB 1998:905. En effekt av detta är att det medför fler ställningstaganden i enskilda fall för länsstyrelsen. I stället för en gemensam lista över verksamheter som alltid anses BMP så baseras beslutet på en projektspecifik bedömning vilket kan leda till olika bedömning för likartade projekt. Men mina slutsatser av denna studie har visat att risken för detta är liten eftersom de studerade beslutsmotiveringar påvisar ett homogent beslutsfattande bland de studerade länsstyrelserna. Vidare finns risken att kompletteringar kommer att behövas genom att det underlag som VU presenterar vid de första myndighetskontakterna inte kommer att kunna användas till det individuella beslutet om BMP. Detta kan komma till att bidra med förseningar av hela processen. Det positiva av att granska varje projekt individuellt är att om samråden utförs enligt riktlinjer och att kontakten med länsstyrelsen är kontinuerlig kan t.ex. förstudien minskas till att endast innehålla den nödvändigaste informationen vilket i sin tur spar både tid och pengar.

I en enkätundersökning utförd av Regeringskansliet (SOU 2009:45) redovisas länsstyrelsernas synpunkter kring planerings- och MKB-processen. I denna undersökning framgår det att osäkerheten är stor vad BMP egentligen innebär och att VU av oro för krav på kompletteringar ibland överarbetar dokumenten och detaljerat beskriver miljöaspekter som inte berörs. Miljöaspekter som egentligen inte berörs tenderar att förekomma i vissa förstudier som jag studerat, men aldrig på den nivån att jag skulle bedöma det som onödigt eller oviktigt (16).

Från Banverket lyftes frågan om det kan vara så att länsstyrelsen beslutar att ett projekt kan antas medföra BMP bara för att vara på den säkra sidan. Några sådana tendenser har inte återfunnits i denna studie. Resultatet tenderar i stället att hävda motsatsen, att respektive länsstyrelsen är väldigt försiktigt och konsekvent i sitt beslut om BMP. Detta påvisas genom att de studerade fallen inte kan antas medföra BMP om projekten inte direkt bidrar till märkbar och bevisligen påverkan på miljön eller samhället. Däremot framkommer det indikationer på att detta gäller vid upprättande av MKB:er. Av regeringskansliets enkätundersökning (16) framgår det att länsstyrelserna anser att VU tenderar att skriva om ”allt” för säkerhets skull, vilket medför att de avgörande konsekvenserna för att skilja alternativen åt riskerar att försvinna i mängden av information. Detta påvisar ett problem eftersom det är just länsstyrelserna som ska bistå VU med hur MKB-dokumentet bör avgränsas.

Det homogena beslutsfattandet bland länsstyrelserna vilket denna studie indikerar på är i motsats till det resultat som återfinns i den tidigare utförda undersökningen av Astner och Evereds från 2002 vid MKB-centrum SLU Uppsala (8). De observerade en skillnad i arbetsprocessen och bedömningen om ett projekt kan antas medföra BMP mellan de studerade länsstyrelserna som inte återfinns i denna studie. Metoderna är dock olika dvs. intervjustudie och en fallstudie, om detta bidrar till de olika resultaten är oklar.

Projekten som kunde antas medföra BMP innebar oftast samma åtgärder trots att projekten kategoriserade sig annorlunda. I tre av projekten som kunde antas medföra BMP förekom åtgärden, byggandet av dubbelspår. Även om ett projekt (Nynäsbanan) kategoriserade sig

självt som kapacitetshöjande åtgärd så innebär detta projekt även åtgärden dubbelspår. Länsstyrelsen i Stockholms läns motivering till beslutet om BMP i fallet Nynäsbanan fokuserade på just spårutbyggnaden och dess effekter på natur- och kulturmiljön. Det diskuteras inte kring de mötesstationer eller plattformsförlängningar som åtgärden även innebär utan fokus låg just på spårutbyggnaden. Det intressanta med detta är att dubbelspår verkar vara den utlösande faktorn för BMP i dessa fall. Vad är det då som gör dubbelspår till den avgörande faktorn? Ett möjligt svar till detta går att finna i projekt som Skandiabangården (Göteborg) och de mötesspår som tidigare beskrivits. En avgörande faktor som innebär att projekten inte kunde antas medföra BMP var att åtgärden endast utfördes på mark avsedd för järnvägar, var lokaliserade utanför bostadsbebyggelse samt att det nya spåret aldrig var längre än 750 m. Dessa faktorer bidrog alltså till att projektet inte kunde antas medföra BMP. Om man däremot befinner sig i närheten av bostadsbebyggelse, utökar längden på nybyggnation av spår till 1700 m som i fallet Södertälje C – Södertälje hamn och utökar användandet av mark som tidigare inte avsatts för järnväg, vilket sker i alla dessa tre projekt, kan projekten enligt denna studie antas medföra BMP. Ytterligare indikationer på att detta stämmer förmedlas i projektet Ramlösa där det utredningsalternativ som innebär att man placerade mötesspåret i industriområdet istället för i närheten av bostadsbebyggelse valdes. En orsak till detta kan vara att det fysiska intrånget och påverkan på naturen värderas högre av fler människor p.g.a. av befolkningsantalet att de begränsade naturområdena är känsligare för intrång. Man kunde därmed undvika BMP på ett relativt enkelt sätt detta trots att man var lokaliserad inom ett tätbefolkat område.

De resterande två projekten utgjordes även de av likartade åtgärder fast inom två olika kategorier. Malmö C kategoriserades som bangårdsombyggnad medan Karlstad C som resecentrum. Båda projekten var belägna inom bangårds- och stationsområden och syftade till att öka kapaciteten av befintligt samt utökat område. De innebär bl.a. påverkningar på kulturmiljön, riksintressen och medförde bullerstörningar. Utgången av beslutet om projektet kan antas medföra BMP för dessa projekt verkade enligt mig väldigt uppenbar. Detta eftersom de var belägna inom bostadsbebyggelse samt att projektets omfattning och antalet delprojekt var så pass stort och många. Det intressanta med projekten var att de båda erhöll en utförlig beslutsmotivering från länsstyrelsen sida och att denna förmedlade en intressant skillnad mellan Banverkets antagande i förstudien och länsstyrelsen beslut. Banverket beskriver konsekvenserna av projektet utförligt, men skillnaden ligger i betoningen och vikten av konsekvenserna. Länsstyrelsen lägger helt enkelt mer vikt på de beskrivna konsekvenserna, som enligt Banverket inte verkar medföra att projektet kan antas medföra BMP, vilket förmedlas i beslutsmotiveringen. Denna trend återfinns bland alla projekt som erhöll en beslutsmotivering från länsstyrelsen vilket indikerar på ett homogent beslutsfattande bland länsstyrelserna. Även i de projekt som inte erhöll en utförlig beslutsmotivering utan endast ett beslut om BMP förmedlade länsstyrelsen ett homogent beslutsfattande i formen av att vara konsekvent med beslutet vid samma typ av projekt. Ett exempel på detta är det likartade beslutsfattande som förekommer bland de studerade mötesstationerna vilka inte kunde antas medföra BMP. Dessa är likartade i utformningen och skiljer sig inte nämnvärt ifrån varandra vilket kan innebära att likartade projekt i framtiden inte riskerar att medföra BMP.

Under studiens gång ändrades avgränsningskriteriet att projekten skulle ha ett beslut om BMP från länsstyrelsen som var daterat till efter den 1 augusti 2005 p.g.a. SFS 2005:571, vilket innebar förändringar i 6 kap MB. Detta gjordes eftersom att det uppenbarade sig under studiens gång att förändringarna inte utgjorde någon direkt skillnad utan fungerade mer som ett förtydligande av själva MKB-processen. Jag uppfattade inga skillnader i beslutet förutom att man numera refererar till 6 kap 5 § istället för 4 § i MB. Vidare har kap 6 genomgått ytterligare en förändring den 1 augusti 2009 (2009:864), vilket innebar förändringar gällande förordningen 1998:905 inklusive dess bilagor. Just förändringen av 1998:905 inklusive dess bilagor innebar dock att länsstyrelsernas beslutsmotivering, i beslut tagna efter 1 augusti 2009, mera utförligt motiverade sitt beslut utifrån de angivna kriterierna som presenteras i dess bilagor, d.v.s. projektets egenskaper, lokalisering och dess effekter. Det förekommer en viss skillnad i utförligheten av länsstyrelsens beslutsmotivering som skulle vara intressant att titta närmre på i fortsättningen.

Att studera järnvägsprojekt visade sig vara mer problematisk än vad jag tidigare kunde förutse, av flera skäl. Dels var informationen och besluten oftast svåra att få tag på om projekten redan var färdigställda eller befann sig i byggskede, och dels var informationen från länsstyrelsernas sida ofta otillfredsställande när det gäller beslutsmotiveringen. Dessutom innebär kriterierna projektets utnyttjande av mark, effekternas omfattning, miljöns känslighet samt effekternas betydelse och komplexitet svåra parametrar att förhålla sig till i en förutsägelse till BMP. Samtidigt var det svårt att betona ett naturvetenskapligt perspektiv i granskningen av projekten, då inget av de studerade projekten medförde några direkta kontroversiella konsekvenser för miljön. Fokus blev därför mera på de miljörättsliga kraven och de små detaljerna.

7.1 Reflekterande tips

Momenten i en planerings- och MKB-process är lagstadgat. Banverket måste därmed genomföra en förstudie, samråda samt ha ett formellt beslut från länsstyrelsen, annars kan inte planerings- och MKB-processen fortsätta eller godkännas i slutskedet hos tillsynsmyndigheten. Alla dessa förutsättningar påvisar svårigheterna med att försöka förbättra processen. Om däremot kommunikationen ökar mellan Banverket, kommuner och länsstyrelser bör man kunna precisera samt begränsa förstudien och den fortsatta MKB-processen till det endast nödvändiga. Genom att ta till sig resultaten från denna studie bör Banverket få vissa indikationer på vad det är som ger ett projekt BMP. På så sätt skulle de kunna förutsäga, till viss del, om ett projekt kan antas medföra BMP.

Ett intressant iakttagande som gjordes under studiens gång var att vägverket föreskrift (se bilaga 2) skiljer på vad som ska redovisas i MKB för vägprojekt med eller utan BMP för planer och program, men inte för verksamheter och åtgärder. Det framgår väldigt tydligt i texten vad som ytterligare skall redovisas i MKB:n om projektet kan antas medföra BMP. Den huvudsakliga skillnaden, mellan ett projekt som antas medföra BMP eller inte, är utökat informationsinnehåll av dess effekter, alternativa lösningar och förebyggande åtgärder. Man skulle även vilja finna kriterier gällande verksamheter och åtgärder. De är i huvudsakligen de kriterier som förekommer i bilaga 2 i förordningen om MKB 1998:905, men tydligare beskrivna och lättare att ta till sig enligt min uppfattning. Ett sådant stycke gällande

verksamheter och åtgärder skulle kunna förbättra och förtydliga den fortsatta planerings- och MKB-processen för järnvägsprojekt.

7.2 Metodkritik

Under denna studie har 24 järnvägsdokument och respektive länsstyrelser beslutsmotiveringar om projekt kan antas medföra BMP granskas och studerats. Fördelarna med att endast studera dokumenten är att man kan inkludera ett större antal järnvägsprojekt i studien vilket i sin tur bidrar till ett bredare spektrum av helheten. Istället för att intervjua ett fåtal aktörer med individuella åsikter angående järnvägsprojekten och besluten förmedlas här ett objektiva resultat. I denna studie är det endast jag själv som kan påverka resultatet i min granskning av dokumenten. Andra fördelar är även att man genom denna studie kan starta och genomföra en mera precis kvalitativ studie eftersom den aktuella studien kartlägger resultat vilka vidare kan utvecklas med hjälp av kompletterande intervjuer.

Svårigheterna ligger i huruvida det är möjligt att dra några egentliga slutsatser i frågan om beslutsmotivering i antagandet om BMP eller inte utan att ha klarlagt dem mera ingående, vilket man skulle gjort vid en tillhörande intervjudel. Det som står i skrift när det gäller Banverkets antagande och länsstyrelsens beslutsmotivering kan vara knapphändig och därmed riskera att bli misstolkat. Genom att inte genomföra en kvalitativ studie med tillhörande intervjuer riskerar viss information, som endast står mellan raderna i det granskade materialet att utebli. Undersökningen av presenterade projekt skulle därmed kunna kompletteras med en rapportdel som inkluderar genomförda intervjuer, vilka skulle bidra till en mera nyanserad bild av projekten och studiens resultat.

7.3 Förslag till fortsatta studier

Under studiens gång upplevde jag ett behov av att samtala och klargöra både beslutsunderlaget samt antaganden på ett mera ingående plan än vad granskningen av dokumenten bidrog till. Handläggare på Banverket och länsstyrelsen besitter mycket information som kan ha legat till grund för de studerade projekten men som på ett eller annat sätt inte inkluderats i huvuddokumentet pga. plats- eller tidsbrist. För att besvara dessa frågor och för att skapa en mer nyanserad bild av det erhållna resultatet föreslås en intervjustudie. Intervjuerna skulle genomföras med ansvariga beslutsfattare på länsstyrelsen och Banverket. Totalt skulle det röra sig om 10 personer där fokus skulle ligga på länsstyrelsens beslutsmotivering och vad Banverket hade för antagande. Banverket skulle kunna dra nytta av en sådan studie för framtida utveckling av planeringsprocessen.

Ytterligare frågeställningar som dök upp under denna studie är att man i VVFS 2007:223 skiljer på vad som ska redovisas i MKB för vägprojekt med eller utan BMP, men endast gör det för planer och program (22). En intressant studie skulle vara att titta på varför detta inte existerar också för verksamheter och åtgärder. Dessutom upptäcktes en viss antydning till förändring gällande utförligheten av länsstyrelsernas beslutsmotivering genom att förordningen 2009:864 trädde i kraft den 1 augusti 2009 som skulle vara intressant att studera vidare (27).

8 Referenser

Litteratur

1. Emmelin, L. & Lerman, P. (2004): "*Miljöregler - hinder för utveckling och god miljö?*" BTH Research Reports 2004:09. Blekinge tekniska högskola.
2. Lerman, P. (2007). "*Praxis om MKB*" – vaktunden i verkligheten... *Kommentarer till beslut av Högsta Domstolen, Regeringsrätten, Miljööverdomstolar, Miljöödomstolar*. Utgåva 1. Nätraby. Lagtolken AB.
3. Hedlund, A. & Kjellander, C. 2007. *MKB Introduktion till miljökonsekvensbeskrivning*. Studentlitteratur. Lund.
4. Naturvårdsverket. 2001. *Allmänna råd om miljökonsekvensbeskrivningar (Till 6 kap. miljöbalken samt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar)*. NFS 2001:9 Naturvårdsverket. Stockholm.
5. Naturvårdsverket. 2009. *Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program*. NFS 2009:1. Naturvårdsverket. Stockholm.
6. Kvale, S. 1997. *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur. Lund.
7. Glasson, J. Therivel, R. Chadwick, A. 2005. *Introduction to environmental impact assessment*. UCL Press Ltd, London
8. Astner, H., & Evered, J., 2002, *Länsstyrelsernas process för beslutet om betydande miljöpåverkan -pilotstudie av fyra länsstyrelser*. MKB-centrum. SLU
9. Bell, J., 2006, *Introduktion till forskningsmetodik*. 4 uppl. Lund. Studentlitteratur,
10. Merriam S. B., 1994. *Fallstudien som forskningsmetod*. Lund. Studentlitteratur,
11. Banverkets Handbok BVH806.1, *Förstudie enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg*.
12. Banverkets Handbok BVH806.2, *Järnvägsutredning enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg*.
13. Banverkets Handbok BVH806.3, *Järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg*.
14. Miljöbalken: miljö kvalitetsnormer, miljöorganisationerna i miljöprocessen och avgifter. Av Sverige Miljöbalkskommittén, Stockholm 2005

Webbsidor

15. SLU MKB-Centrum.
<http://mkb.slu.se/publikationer/projarb/samrad.pdf> (2009-10-20)
16. Regeringskansliet. 2009. SOU 2009:45.
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/55/54/a90a6221.pdf> (2009-10-28)
17. Rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31985L0337:SV:HTML> (2009-10-28)

18. Vägverket (VV). Handbok. Miljökonsekvensbeskrivning inom vägsektorn.2008-04-29
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4050/2008_24_handbok_miljokonsekvnsbeskrivning_del_1_.pdf (2009-11-03)
19. MKB-centrum, SLU 2007-03-07, Anders Hedlund
<http://mkb.slu.se/reglerpraxis/reglerpraxis/BMP.pdf> (2010-01-28)
20. Vägverkets hemsida
<http://www.vv.se/> (2009-12-06)
21. Banverkets hemsida
<http://www.Banverket.se/> (2009-11-23)

Lagtext:

22. VVFS 2007:223
<http://www20.vv.se/vvfs/pdf/2007nr223.pdf> (2009-11-23)
23. Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar
<http://www.notisum.se/Rnp/sls/lag/19980905.htm> (2009-11-22)
24. Lag (1995:1649) om byggande av järnväg
<http://www.notisum.se/rnp/sls/LAG/19951649.htm> (2009-11-23)
25. SFS 2005:571
<http://www.notisum.se/rnp/sls/sfs/20050571.pdf> (2009-11-23)
26. SFS 2009:652
<http://www.notisum.se/rnp/sls/sfs/20090652.pdf> (2009-11-23)
27. SFS 2009:864
<http://www.notisum.se/rnp/sls/sfs/20090864.pdf> (2020-02-14)
28. Miljöbalk (1998:808) <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.HTM>
(2009-11-23)
29. Fyrstegsprincipen. Banverket.
http://www.banverket.se/pages/3726/Kap.3_Fyrstegsprincipen.pdf (2010-03-30)

Studerade projekt:

30. Utredning i förstudieskedet, Skånebanan, Hässleholm – Helsingborg anpassning till 160 km/h
http://www.Banverket.se/pages/16431/Banverkets%20beslut_%20f%C3%B6rstudie%20Sk%C3%A5nebanan.pdf (2009-11-22)

Bilaga 1.

Tillhandahållna förundersökningar och länsstyrelsens beslut.

Förstudier

En förstudie skall grundas på befintligt underlag om markanvändning, landskap och miljö. Vid prövning om projektet skall antas medföra en BMP enligt 6 kap. 5 § andra stycket MB skall väghållningsmyndigheten överlämna förslag till förstudie samt samrådsredogörelsen till länsstyrelsen (18). Av de 24 projekt som studerats befinner sig 10 i förstuideskedet av planeringsprocessen. En kort beskrivning av respektive projekt presenteras nedan.

Mötesspår Grohed, Bohusbanan

Banverket har i en förstudie studerat alternativa lägen för ett mötesspår på Bohusbanan i Grohed. Mötesspåret ska bidra till att höja kapaciteten på banan och ge möjligheter till tätare och flexiblare trafik. Förstudien är avgränsad till en sträcka på 4 km strax söder om Uddevalla mellan Lerbo och Bratteröd. Mötesspåret behöver vara 750-1 100 meter långt inklusive växlar. Det dimensioneras för att rymma ett godståg som är 650 meter långt. Inriktningen är att plankorsningen i Grohed inte ska behöva flyttas eller byggas om.

De naturmiljöer som kan tänkas blir berörda av detta projekt är småvatten (bäckar) som omfattas av biotopskydd. Ingen kulturmiljö kommer att påverkas. Bullerstörningar förekommer till viss del och transporten av farligt gods kommer att fortsätta. Banverket ser dock ingen ökning av de störningar/risker som redan förekommer genom anläggandet av ett nytt mötesspår.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Morjärvs bangård, Haparandabanan

Morjärv bangård består idag av fyra spår och två sidospår med stoppbock. Det finns även två spår mot norr som är tagna ur drift och är mer eller mindre överväxta. Denna förstudie för bangårdsförlängning av Morjärv bangård är en del av den pågående uppgraderingen av Haparandabanan som beräknas kunna trafikeras år 2012. Haparandabanan är den enda järnvägssträcka i TEN-nätet i Sverige som i nuläget saknar elektrifiering, automatiskt trafikstyrningssystem samt ATC. Banan skall elektrifieras i hela sin sträckning.

Bangårdsförlängningen kommer att effektivisera och höja kapaciteten på sträckan mellan Kalix och Haparanda. Om förlängningen av bangården genomförs kommer den i sin tur påverka väg 756. Detta medför att en överfart måste stängas och ge väg 756 en ny dragning.

Den berörda naturmiljön inkluderar Brännvinstjärnbäcken/Sågbäcken och Roddbäcken vilka mynnar i Kalix älv. Bäckarna ingår i Kalixälvens Natura 2000 – område. De naturtyper och

arter som utgör Natura 2000-områdets värden bedöms dock inte förekomma i Sågbäcken nedströms då den del som berörs av objektet inte har ett naturligt förlopp.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Skåre Spårväxelbyte, Värmlandsbanan

Syftet med förstudien är att utreda var en ny spårväxel skall placeras i samband med planerat spårväxelbyte. I samband med spårväxelbytet vill Banverket förlänga stationen för att klara tågmöten med 750 meter långa tåg utan samtidig infart och 650 meter långa tåg med samtidig infart. Järnvägsträckningen mellan Karlstad och Kil är en enkelspårssträcka med hög kapacitetsutnyttjande. Ett problem som uppstår i och med den höga belastningen är att person- och godstrafikens möjligheter till utveckling begränsas. Växelbytet medför att det blir en driftsäkrare trafik med växlar i rakspår, förbättrad trafikering med nuvarande trafikmängd och även möjliggör att fler tåg kan trafikera sträckan.

Den berörda naturmiljön är klarälven, klarälvens nedre lopp, öster om järnvägen vilken är av riksintresse för naturvården enligt kapitel 3 § 6 MB. Vidare så är den berörda kulturmiljön begränsad till Väg 908 med flera Karlstad-Torsby är en kulturhistorisk väg som ligger väster om järnvägsspåret.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 5 § MB.

Skåre – Kil mötesstation, Värmlandsbanan

Förstudien omfattar sträckan Skåre och Kil. Sträckningen är cirka 14 km, som idag (år 2009) trafikeras av drygt 90 tåg under ett vardagsdygn. Syftet med denna förstudie är att utreda en placering av en ny mötesstation mellan Skåre och Kil på Värmlandsbanan. Mötesstationen skall ha en spårlängd som minst är vad som krävs för 750 meter långa tåg med samtidig infart. Järnvägsbanan som förstudien berör är Värmlandsbanan.

Påverkningar på naturmiljön inkluderar klarälvens nedre lopp, öster om järnvägen vilken är av riksintresse för naturvården enligt kapitel 3 § 6 MB. Strandskyddet till Klarälven är upphävt i Skåre. Vidare så är den berörda kulturmiljön begränsad till Väg 908 med flera Karlstad-Torsby är en kulturhistorisk väg som ligger väster om järnvägsspåret.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 5 § MB

Söderhamn – Kilafors – Holmsveden

I denna förstudie beskrivs förslag till upprustning av länsbanan till modern järnvägsstandard, ett nytt förbindelse-spår mot Ostkustbanan vid Gunnarbo i Söderhamn, ny mötesstation vid Mo- Bodarne, ombyggnad av bangården i Kilafors samt förlängning av nuvarande mötesstationer i Röstbo och Holmsveden. Åtgärder för att inrymma Banverkets och Naturvårdsverkets bullerpolicy kan krävas för ett 90-tal bostadshus.

När det gäller naturmiljöpåverkan är projektet delvis beläget inom Nedre Ljusnans riksintresseområde och berör värdefulla naturområden bl.a. vid Kyrkbyjärn utanför Kilafors samt ett stort antal vattendrag. Ett antal fornlämningar finns inom länsjärnvägens närområde

Söder om Kilafors och större hänsyn till landskapsbilden krävs här. Vid delområdena Röstbo och Holmsveden bedöms endast små miljöeffekter uppkomma.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Karlstad C, resecentrum

De spårområden som studeras i förstudien är Karlstad C, Karlstad Östra, Herrhagsbangården. Mellanliggande bansträckor samt avgreningen vid Våxnäs mot Skoghall. Hela området ligger inom de centrala stadsdelarna i Klarälvsdelat. Antalet persontåg per dygn kommer att öka från 60 st. till 88 st. fram till år 2010. Klarälven är den naturmiljö som främst berörs av bland annat riksintressen för naturvård och yrkesfiske enligt MB 3 kap. 6 §. Karlstads stadskärna är av riksintresse för kulturminnesvård enligt MB 3 kap. 6 § med kulturhistoriskt värde.

Karlstad C finns inte med i den reviderade framtidsplanen (*Framtidsplan för Järnvägen*) 2004-2015 för Banverket.

BMP: Ja, enligt 6 kap. 4 § MB

Avafors bangård, Mötesstation Niemisel – Morjärv, Haparadabanen

Förstudien omfattar en om- och tillbyggnad av bangården samt en eventuell flytt av denna. Banverket beslutade efter denna förstudie att det bästa alternativet var att flytta stationen till Gåsträsk (mellan Avafors och Sågbäcken). Arbete med att upprätta en järnvägsplan startar tidigast under år 2009. Mötesstationens namn blir Gåsträsk. Åtgärden bedöms inte medföra någon betydande påverkan av natur- och kulturmiljöintressen samt allmänna intresse enligt länsstyrelsen i Norrbotten.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Abisko bangårdsförlängning, Malmbanan

Malmbanan mellan Boden och Narvik är ca 50 mil lång. En stor del av trafiken på banan utgörs av malmtransporter. På sträckan mellan Kiruna och Narvik fraktas årligen ca 15 miljoner nettoton malm. För att erbjuda trafikutövarna kostnadseffektiva järnvägstransporter har Banverket 2004 ökat den största tillåtna axellasten på banan till 30 ton (STAX 30). eftersom malmtågens längder på banan kommer att öka från 450 till 750 meter måste samtliga stationer norr om Kiruna förlängas, däribland Abisko bangård, ca 13 mil nordväst om Kiruna.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Hässleholm - Helsingborg, Skånebanan

Sträckan Hässleholm – Helsingborg är 72 km lång och utgör en del av Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg. Skånebanan trafikeras både av gods- och persontåg. Denna trafikering innebär att tågmöten mellan persontåg normalt sker i Finja, Kärreberga, Bjuv och Mörap. I högtrafik sker även tågmöten i Påarp. Mellan Hässleholm och Helsingborg finns 12 platser för tåg att mötas. Utredningen behandlar en anpassning av banan till 160 km/h från

dagens 130 km/h genom i huvudsak ban och plankorsningsåtgärder. Åtgärderna syftar till att öka standarden på sträckan Hässleholm – Helsingborg så att restiderna minskar och kapaciteten ökar. Utbyggnaden kommer att minska risken för förseningar samt öka systemets flexibilitet. Påverkan på miljön kommer, oavsett alternativ, att bli minimal enligt Banverket. Då åtgärder görs inom befintligt järnvägsområde kommer inga miljöintressen att påverkas. Bulleråtgärder enligt har redan utförts utefter Skånebanan och detta, i kombination med de nya tågen som genererar mindre buller samt att godstrafiken har oförändrad hastighet, medför att bullernivåerna inte påverkas i någon större omfattning.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Rensjön, Kaisepakte och Kopparåsen bangårdsförlängning, Malmbanan

Malmbanan sträcker sig från Boden till Riksgränsen och vidare med Ofotbanan till Narvik. På sträckan mellan Kiruna och Narvik fraktas årligen ca 15 miljoner nettoton malm, andra godstransporter och persontåg. För att kunna erbjuda trafikutövarna kostnadseffektiva järnvägstransporter har Banverket 2004 ökat den största tillåtna axellasten på banan till 30 ton (STAX 30). Eftersom malmtågens längder på banan kommer att öka från 450 till 750 meter måste samtliga stationer norr om Kiruna förlängas. För att öka kapaciteten planeras en förlängning av mötesstationerna, Rensjön, Kaisepakte och Kopparåsen. Rensjön ligger omgivet av Rautas Natura 2000-område och kulturmiljöprogram för Norrbotten utpekades den gamla bebyggelsen i Rensjön som särskilt värdefull. Rensjön är även föreslaget som vattenskyddsområde. Stationshuset kommer att påverkas av buller och vibrations-skador vilket bidrar till att påverka kulturmiljön. Vidare berörs en rallarväg som skyddas i kulturminnenslagen 1988:950.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 5 § MB

Järnvägsplan

I järnvägsplanen anges den mark som behöver tas i anspråk för byggandet av järnvägen. Samråd sker bland annat med berörda fastighetsägare. I järnvägsplanen upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som skall godkännas av länsstyrelsen (21).

Av de 24 projekt som studerats befinner sig 5 i järnvägsplanskedet av planeringsprocessen. En kort beskrivning av respektive projekt presenteras nedan.

Kalix/Bredviken, Haparandabanan

Denna förstudie för Kalix bangård är en del av upprustningen av befintlig järnväg mellan Boden och Karlsborg. Förlängning av befintlig mötesstation i Kalix eller byggnation av en ny mötesstation i Bredviken mellan Kalix och Karlsborg. En helt ny mötesstation förläggs i Bredviken. Detta blir knutpunkten där den befintliga banan möter den nya banan. Den befintliga bangården i Kalix bangård kommer att rustas upp och byggas om så att det blir möjligt att ställa upp godsvagnar och skadade vagnar där. Det blir dock inte någon teknisk mötesstation. Inga Natura-2000 områden eller riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv förekommer inom objektet.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Sågbäcken/Lagnaträsk Haparandabanan

Banverket avser att elektrifiera och uppgradera befintlig järnväg mellan Boden och Kalix/Karlsborgsbruk. I och med en elektrifiering kan längre tåg trafikera sträckan. För att få ett effektivt och väl fungerande trafikflöde behövs dock fler och längre mötesstationer, varav en planeras vid Sågbäcken ca 6 km väster om Morjärv i Kalix kommun. Projektet innebär att ett ca 1,1 km långt nytt spår byggs parallellt med det befintliga. För att möjliggöra service och underhåll på spår och växlar byggs även nya servicevägar i anslutning till spåren. Vid mötesstationen planeras även för ett kortare (ca 300 m) lastspår med tillhörande yta för godshantering. Även en upprustning av befintlig tillfartsväg från väg 356 för att klara tung godstrafik ingår i alternativet. Platsen för den planerade mötesstationen utgörs till stor del av befintlig järnvägsmark och har tidigare haft tre parallella järnvägsspår. Intrången i den naturvärdesklassade våtmarken Lombmyran väster om järnvägen begränsar sig till mycket små arealer i utkanten av det 64 hektar stora området. Konsekvenserna bedöms bli små. Sågbäcken är en större bäck som passerar av befintlig järnväg och skogsbilväg via två små broar. Då befintliga broar kan användas för det nya mötesspåret och servicevägen kommer påverkan på vattendraget bli mycket liten. Vidare så gör detta att intrången i naturmiljön och konsekvenserna på det hela taget bedöms bli små.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Malmö C, bangårdsanpassning

Järnvägsplanen omfattar personbangården från banhalen i väster fram till ett läge ca 500 meter öster om Almedalsbron. Projektet innebär att Malmö C går från att vara en säckstation till en genomgångsstation. Ombyggnaden innebär att fyra huvudspår anläggs mellan Citytunnelrampen och Södra stambanan öster om Almedalsbron. Direkt förbindelse till huvudspåren anordnas från kontinentalbanan och även från banhallens samtliga spår. Spår 11-13 med tillhörande tas bort och spår 10 förkortas något. Även spår 2-8 kommer att kortas av plattformarna behålls dock i nuvarande utformning. Två spår för uppställning och förflyttning av tåg kommer att anläggas längs med östra hamnkanalen. Under Almedalsbron byggs ett fjärde spår. Tåghastigheten mellan Almedalsbron och Citytunnelns ramp kommer att öka från 2005 års hastigheter på 40 km/h till högst 80-100 km/h.

Södra stambanan är av riksintresse för kommunikation och bebyggelseområdet kring Malmö C ingår i riksintresse för kulturmiljövård. Projektet bedöms inte medföra några påtagliga konsekvenser för byggnadsminnet eller kulturintresset i övrigt enligt Banverket.

Projektet berör varken indirekt eller direkt något Natura-2000 område.

Inom bangården har en rödlistad art påträffats, taggkörvel. Ombyggnadsarbetet bedöms påverka arten endast i väldigt liten omfattning eftersom den påträffats utanför själva spårområdet. Omnämns endast i järnvägsplanen och inte i förstudien.

BMP: Ja, enligt 6 kap. 4 § MB

Södertälje C-Södertälje hamn, dubbelspår

En utbyggnad av järnvägssträckan med dubbelspår mellan Södertälje Hamn och Vårdsholmsbron med åtföljande kapacitetsökning samt ökad tillgänglighet i Södertälje Hamn är planerad. Det nya spåret lämnar Södertälje Hamn väster om det befintliga spåret, skiftar vid motorvägsbron till östra sidan och ansluts sedan till befintligt dubbelspår vid Vårdsholmsbron. Samtliga befintliga broar som finns på sträckan byts ut och för det nya spåret byggs tre nya broar. Stockholmsbanans norrgående spår utförs med en planskiljande bro, ca 160 m lång, över Centrumbanan. Stödmurar anläggs för att minska intrång mot Scantias parkering, Hertig Carls väg och mot Stockholmsspåret. Anpassning av Södertälje hamn innebär bl.a. att de nya plattformarna förses med hissar och rulltrappor. Plattformarna breddas och höjs för att passa pendeltågen. Ny gångtunnel byggs.

Den största miljöpåverkan p.g.a. järnvägsutbyggnaden bedöms ske under byggtiden. Konsekvensen för kulturmiljön bedöms som något negativ. En viss påverkan sker på byggnadsminnet Södertälje hamn då bullerskydd föreslås anläggas vid bostadshusen längs Stationsvägen och förändrar karaktären på området.

BMP: Ja, enligt 6 kap. 4 § MB

Svartbäcken- Samnan, Oskustbanan

Banverket bygger i nuläget dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Uppsala. Sträckan är knappt fyra kilometer lång. Utredningsområdet innefattar Vattholmavägen i öster samt den värdefulla miljön kring Kungshögarna i väster. Större delen av sträckan är redan utbyggd och en av de delsträckor som återstår är delen genom Gamla Uppsala, mellan Svartbäcken och Samnan. Ostkustbanan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall, via Uppsala och Gävle. Förstudiens utredningsområde omfattar delen genom Gamla Uppsala, mellan Svartbäcken och Samnan, där banan är enkelspårig.

Berörda riksintressen för kulturmiljövård är Gamla Uppsala. Buller som överskrider 75 dB förekommer för nuvarande och förväntas öka und byggnad och ökad trafikering.

BMP: Ja, enligt 6 kap. 5 § MB

Bygghandling

Av de 24 undersökta projekten befinner sig 9 i bygghandlingsskedet. Den slutgiltiga bygghandlingen och projektets slutgiltiga tekniska utformning måste överensstämja med järnvägsplanen, endast obetydliga avvikelser tillåts. Om större avvikelser eller förändringar görs i projektet kan det bli nödvändigt att ändra järnvägsplanen eller att upprätta en ny. För miljöledningsarbetet upprättar Banverket en miljöledningsplan som sedan styr verksamheten (21).

Järna - Hallsberg, Ostlänken

Sträckan Järna - Hallsberg har kapacitetsproblem och Banverket utreder åtgärder som möjliggör en utökning av trafiken på de befintliga spåren. Sträckan är dubbelspårig och har

18 stationer. Åtgärder är huvudsakligen nya 750 meter långa förbigångspår på fyra olika platser och komplettering med nya växlarförbindelser i Katrineholm. Förbigångsspåren anläggs i anslutning till befintligt spårområde och bedöms inte medföra betydlig miljöpåverkan enligt Banverket.

BMP: Nej, enligt bilaga 2 i förordningen (1998:905)

Ramlösa mötesspår, Skånebanan

I området runt Ramlösa station möts tåg från Västkustbanan, Rååbanan, Skånebanan och Helsingborgs godsbangård. Banverket planerar att bygga ett mötesspår för att minska förseningar och förbättra förutsättningarna för godstrafiken. Det nya mötesspåret kommer att byggas 6 meter från befintligt spår. Spåret förläggs på mark utan skyddsvärde och som till övervägande del ligger utanför bostadsbebyggelse. Mötesspåret berör Ramlösa vattenskyddsområde och tillför ökad bullerfrekvens. Projektets miljöeffekter bedöms dock ej att bli betydande.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 5 § MB

Vik, Bohus banan

Vägverket projekterar arbetsplan för utbyggnad av väg E6 delen Lugnet–Skee. E6 föreslås passera Bohusbanan på bro. Bohusbanan byggs om på en 1 600 m lång sträcka. E6 läggs på två parallella broar över Bohusbanan. Broarna är 80 meter långa och grundläggs på berg. Ombyggnaden av Bohusbanan och vägbron för E6 genomförs med begränsade störningar för järnvägstrafiken på befintlig bana. En ny enskild väg byggs under nya E6 och läggs till viss del på befintlig banvall med endast en plankorsning med järnvägen. Ombyggnaden påverkar ej landskapsbild eller naturvärden. När järnvägen flyttas längre söder ut kan profilmivån för ny E6 sänkas vilket är positivt för landskapsbilden vid Sälten. Ombyggnaden går genom en fornlämningsmiljö. Ingen av dessa kommer dock att påverkas direkt enligt Banverket. Ett vattendrag och en våtmark samt fornlämningar kommer att beröras av projektet enligt Banverket.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Skandia bangården och Älvsborgsbangården, Hamnbanan Göteborg

Skandia - och Älvsborgsbangårdarna planeras att byggas om för att öka kapaciteten på Göteborgs hamnbana. Ombyggnaden omfattar främst signalreglering av bangårdarna men också ombyggnad av några växlar och ett nytt utdragsspår. Hamnbanan trafikeras idag med i genomsnitt drygt 70 godståg per dygn. Merparten går till hamnen och en mindre del till industrierna på västra Hisingen. Trafiken består av systemtåg, vagnslasttåg och godspendeltåg för enhetslastcontainers. Skandia - och Älvsborgsbangårdarna används för att ta emot och bygga godspendlar och vagnslasttåg. Vagnslasterna vidaretransporteras till Sävenäs rangerbangård där de sedan omrangeras. Med hänsyn till de växlingsrörelser som krävs samt tid för återställning och flexibilitet i systemet bedöms dagens anläggning ha kapacitet för ca 88 tåg per dygn. Detta kräver dock att trafiken organiseras för kolonnkörning.

De miljöeffekter som presenteras i underlagsrapporten är, bullerstörningar av konferensanläggningen Arken under byggtiden samt behov av upplag för farligt avfall. Inga natur- eller kulturmiljövärden påverkas av ombyggnaden av Skandia - och Älvsborgsbangårdarna.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Eslöv, bangårdsombyggnad

Projektet innebär för samtliga utredningsalternativ för spårbyggnad förbigångsspår för 750 m långa tåg på båda sidor om bangården. UA1 innebär utbyggnad inom befintligt spårområde. I UA1 sker ingen övrig ombyggnad av spår eller plattform. Det innebär att hastigheten för genomgående snabbtåg blir oförändrad (130 km/h) och att plattformen mellan huvudtågspåren inte breddas för att uppfylla gällande säkerhetskrav. Projekt med avseende på bangårdsutbyggnaden inte kan antas medföra BMP om det utförs enligt UA1, kan antas medföra BMP om det utförs enligt UA2, kan antas medföra BMP om det utförs enligt UA3. Banverket beslutade att bangården bör byggas om enligt förslag UA1.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Gävle - Sundsvall, mötesstationer

Förstudien behandlar förslag på tio nya mötesstationslägen och ombyggnad/modernisering av ett antal befintliga mötesstationer mellan Gävle och Sundsvall. Huvudalternativet för utformningen av de nya mötesstationerna är stationer med två spår med framtida möjlighet till tre spår samt samtidig infart (effektiva tågmöten). Den modernisering som avser vissa befintliga mötesstationer inriktas främst på signalåtgärder för att möjliggöra samtidig infart vid tågmöten. Samtliga stationslägen ska studeras ur miljösynpunkt och hänsyn ska, om möjligt, också tas till deras lämplighet som framtida persontågshållplatser.

Utredningsalternativet föreslår att nya mötesstationer byggs vid Axmartavlan norr om Bergby i Gävle kommun, i Styvje norr om Söderhamn i Söderhamns kommun, mellan Idenor och Hudiksvall, vid Rogsta och Långsjön i Hudiksvalls kommun, vid Å i Jättendal och Tjärnvik i Nordanstigs kommun samt vid Gårdsjön, Dingersjö och Stockvik i Sundsvalls kommun. För att uppnå kapacitetsmålet krävs dessutom att signalsystemet moderniseras på de befintliga stationerna i Trödje, Hamrångefjärden, Axmarby, Iggesund, Gnarp, Harmånger och Maj.

I Hudiksvall bedöms påverkan på landskapsbilden bli påtaglig med ett extra spår. I Rogsta kan anläggande av en planskild korsning medföra påverkan på landskapet vid en kulturhistoriskt intressant väg. I Jättendal kan utbyggnad av en mötesstation medföra något intrång i norra delen av odlingslandskapet och kulturmiljön vid Centrala Jättendalsbygden som är av riksintresse för kulturminnesvården. Vid Tjärnvik måste passagen över Dyrån breddas. Dyrån utgör riksintresse för naturvården. I Dingersjö kan problem uppstå i den trånga passagen mellan väg E4 och bostäder nära Ljungan.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Kosjärv mötesstation, Haparandabanan

Projektet avser en ny mötesstation på Kalixbanan vid Kosjärv som ligger omkring 20 km syd om Morjärv. Nytt mötesspår byggs på södra sidan av befintligt spår. Banvallen breddas med ca 5 m på en 1000 m lång sträcka. Uppställningsspåret byggs på södra sidan om mötesstationen och placeras i mötesstationens västra ände, med växeln placerad i riktning mot Morjärv. För uppställningsspåret breddas banvallen ytterligare 5 m på en sträcka av 200 m. Projektet tar i, huvudsak skogsmark, 6000 m² mark i anspråk samt ytterligare 1000 m² för uppställningsspår. Fuktskog och myrskog kommer att beröras till viss del. En viss påverkan på landskapsbilden uppstår i båda alternativen eftersom järnvägen blir större och spåret breddas.

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Omformarstation i Kiruna

Den nya omformarstationen ska byggas i anslutning till befintlig järnväg och planeras så att den hamnar i direkt anslutning till det alternativ som blir valt för ny järnvägssträckning förbi Kiruna. Vid anläggandet av en ny omformarstation krävs även anslutningsvägar med god bärighet för tunga transporter främst under byggtiden. Omformarstationen ska till stor dels utföras i enlighet med befintlig anläggning med ett upptagningsområde på ca 100x100 meter. För kraftmatningen till omformarstationen behövs ett ställverk i direkt anslutning till omformarstationen. Ett ställverk tar upp en yta av cirka 60x90 meter.

Utredningsområdet ligger inte inom eller i närheten av något område med skyddad natur, biotopskydd och Natura 2000. Utredningsområdet ligger delvis inom ett område av riksintresse för kulturmiljövård. Kirunavaara gruvberg är klassat som riksintresse ur kulturmiljösynpunkt och området överlappar delvis med utredningsområdet

BMP: Nej, enligt 6 kap. 4 § MB

Kapacitetsförstärkning, Nynäsbanan

Projektet syftar till att förbättra och öka kapaciteten på Nynäsbanan. I första hand för att göra pendeltågstrafiken mer tillförlitlig men också för att det ska vara möjligt att ge banan en tätare trafik med moderna tåg. Bland annat har alla plattformar på stationerna förlängts söder om Västerhaninge och nya mötesspår byggs vid Segersäng och Hemfosa. Nästa steg i banans upprustning är att bygga dubbelspår mellan Tungelsta och Västerhaninge.

Projektet avser ombyggnad av den befintliga Nynäsbanan från Tungelsta station fram till Västerhaninge station. Från station Tungelsta, som har en befintlig mittplattform, anläggs nytt dubbelspår fram till Västerhaninge station. Det nya spåret läggs på vänster sida om befintligt spår till Krigslida därefter på höger sida. Ny mittplattform anläggs vid Krigslida. Planskild korsning för fordonstrafik anläggs på bro över spåren vid Hammarberget och vid Mulstavägen. Gång- och cykelvägar över spåren anläggs på bro vid Håga i Västerhaninge. Vid Krigslida station anordnas en bomreglerad övergång i den södra änden.

Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas utifrån gällande riktvärden. Banverket kommer att ta mark i anspråk både permanent för det tillkommande spåret och tillfälligt under

byggnadstiden. Det tillfälliga markbehovet avser exempelvis byggvägar, etablerings- och uppslagsytor. Enligt förstudien berör eller tangerar spårutbyggnaden ett antal riksintressen och regionala intressen för naturmiljö, kulturmiljö och rörligt friluftsliv.

Utredningsalternativ UA10, nya mötesstationer i Nynäsgrård, Björsta, Segersäng och Hemfosa utreds vidare i järnvägsutredningen. En förlängning av dubbelspåret från Västerhaninge till Tunnelsta och vidare mot samt nya mötesstationer på sträckan söder därom (UA1 och UA4) utreds vidare i järnvägsutredningen.

BMP: Ja, enligt 6 kap. 4 § MB

Bilaga 2

Vägverkets föreskrift 2007:223 (22)

Vägverket och Banverket arbetar i nuläget med en gemensam MKB-handbok. Nedan presentarnas utdrag ur VVFS 2007:223 som skiljer på vad som ska redovisas i MKB för vägprojekt med eller utan betydande miljöpåverkan för planer och program:

14 § Av en miljökonsekvensbeskrivning skall, utöver vad som anges i 6 kap. 7 § MB första och sista stycket, framgå

1. projektets syfte och samband med andra projekt samt överensstämmelse med planer för mark- och vattenanvändning, miljöprogram eller motsvarande,
2. en tydligt motiverad avgränsning av innehåll och detaljeringsgrad,
3. befintliga miljökvantiteter, markanvändning och trafikförhållanden inom influensområdet samt förväntad utveckling,
4. de direkta och indirekta miljöeffekter som vägprojektet sannolikt medför och konsekvenserna för olika intressen samt vad de innebär med hänsyn till miljöbalkens bestämmelser om miljökvantitetsnormer och hushållning med mark- och vattenområden samt de av riksdagen fastställda miljökvantitetsmålen,
5. förslag till åtgärder och anpassningar för att tillgodose miljöbalkens allmänna hänsynsregler och bestämmelser om miljökvantitetsnormer.

15 § När projektet har antagits medföra en betydande miljöpåverkan skall av miljökonsekvensbeskrivningen, utöver vad som anges i 14 § och 6 kap. 7 § andra och sista stycket miljöbalken, framgå

1. information om hur alternativa lösningar, korridorer och utformningar och dessas miljökonsekvenser har beaktats i planerings- och projekteringsarbetet,
2. miljökonsekvenserna med och utan skyddsåtgärder,
3. jämförande bedömning av alternativa skyddsåtgärder – även i byggskedet – avseende effekter och kostnader,
4. vilka metoder och informationskällor som använts samt osäkerheter i genomförda analyser och bedömningar,
5. vilken sakkunskap som medverkat i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Bilaga 3

Studerade järnvägsprojekt, regionlokalisering, länsstyrelsernas beslut och motivering.

Tabell 1. Studerade järnvägsprojekt mellan perioden 2001-2010, regionlokalisering, länsstyrelsernas beslut om BMP samt motivering i enhet med 6 kap MB och förordningen 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar. Fem av totalt 24 järnvägsprojekt kunde antas medföra BMP.

Projekt	Banregion	Länsstyrelse/ Beslutsdatum	BMP	Motivering
Mötesspår, Grohed Bohusbanan	Västra	Västra Götaland/ 2004-03-11	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 4 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 1 och 2.
Morjärvs bangård, Haparandabanan	Norra	Norrbottnens län/ 2005-09-01	Nej	Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 1 och 2. Byten av vägtrummor i vattendragen kommer att påverka Natura-2000 området positivt genom att tillföra vandringsled.
Skåre Spårväxelbyte, Värmlandsbanan	Västra	Västra Götaland/ 2009-11-	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2.
Skåre - Kil mötesstation, Värmlandsbanan	Västra	Västra Götaland/ 2009-11-	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2.
Söderhamn – Kilafors – Holmsveden	Mellersta	Gävleborg/ 2004-03-26	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 4 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP.
Karlstad C, Resecentrum	Västra	Värmland/ 2001-04-06	Ja	Länsstyrelsen beslutar enligt 6 kap. 4 § MB att åtgärden kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2. Åtgärdens egenskaper, lokalisering och effekter bedöms medföra betydande miljöpåverkan.
Avafors bangård, mötesstation Niemisel – Morjärv, Haparandabanan	Norra	Norrbottnens län/ 2009-06-15	Nej	Länsstyrelsen grundar sitt beslut på 6 kap. 4 § MB. Åtgärden bedöms inte medföra någon betydande påverkan av natur- och kulturmiljöintressen samt allmänna intresse. Enligt 1995:1649 (LBJ) 2 kap. 1 c bedöms bangården inte

Projekt	Banregion	Länsstyrelse/ Beslutsdatum	BMP	Motive ring
Abisko bangårdsförlängning, Malmbanan	Norra	Norrbottnens län/ 2007-12-11	Nej	vara byggande av järnväg. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2. Bangårdsförlängningen som sådan bedöms ej medföra BMP. Däremot skall det läggas stor vikt vid behandlingen av de förorenade områdena under utförandet av MKB:n.
Hässleholm - Helsingborg, kapacitetshöjande åtgärder, Skånebanan	Södra	Skåne/ 2007-09-14	Nej	Länsstyrelsen bedömer att projektet inte medför någon betydande miljöpåverkan utan att referera till lagtext. Vidare önskas en mer utförlig beskrivning av bullerstöringar.
Rensjön, Kaisepakte och Kopparåsen bangårdsförlängning, Malmbanan	Norra	Norrbottnen/ 2009-06-16	Nej	Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 och enligt 6 kap. 5 § MB. I MKB:n bör följande beaktas; rallarväg som skyddas av 1988:950 samt bullerskador på stationshuset.
Kalix/Bredviken, Bangårdsombyggnad, Haparandabanan	Norra	Norrbottnen/ 2006-08-18	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB och på de kriterier som anges i 1998:905 att åtgärden inte kan antas medföra BMP.
Sågbäcken/Lagnaträsk, mötesstation, Haparandabanan	Norra	Norrbottnen/ 2006-08-18	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB och på de kriterier som anges i 1998:905 att åtgärden inte kan antas medföra BMP.
Malmö C, bangårdsanpassning	Södra	Skåne/ 2002-10-02	Ja	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 4 § MB att åtgärden kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2. Projektets omfattning, förening med andra projekt, föroreningar och störningar, projektets lokalisering och behovet av information har särskilt beaktas.
Södertälje C - Södertälje hamn, dubbelspår	Östra	Stockholm/ 2006-07-05	Ja	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB att åtgärden kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 att projektets utnyttjande av mark, effekternas omfattning, miljöns känslighet samt effekternas betydelse och komplexitet är av den omfattningen att projektet kan antas medföra BMP.
Järna - Hallsberg, kapacitetshöjande åtgärder, Ostlänken	Östra	Södermanland/ 2007-10-26	Nej	Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2. Förbigångsspåren anläggs

Projekt	Banregion	Länsstyrelse/ Beslutsdatum	BMP	Motive ring
Ramlösa mötesspår, Skånebanan	Södra	Skåne/ 2008-08-24	Nej	i anslutning till befintligt spårområde och bedöms inte medföra BMP. Länsstyrelsen gör med stöd av 1998:905 bilaga 2, och med beaktande av projektets art, storlek och lokalisering, bedömningen att projektet inte kan antas medföra BMP.
Vik, ny sträckning, Bohusbanan	Västra	Västra Götaland/ 2006-03-13	Nej	Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 och dess bilagor. Lokaliseringen av den nya järnvägen anses vara lämplig och åtgärder ang. den begränsade miljöpåverkan kommer att beaktas i den kommande järnvägsplanen.
Skandiabangården och Älvsborgsbangården, kapacitetshöjande åtgärder, Hammbanan Göteborg	Västra	Västra Götaland/ 2006-04-24	Nej	Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 och dess bilagor. Åtgärder på Skandiabangården innebär enbart ombyggnad inom det befintliga järnvägsområdet. Åtgärder på Älvsborgsbangården görs på mark som är avsett för järnvägsändamål.
Eslöv, bangårdsombyggnad	Södra	Skåne/ 2004-12-13	Nej	Länsstyrelsen beslutar i enlighet med 6 kap 4 § miljöbalken att rubricerat projekt med avseende på utredningsalternativ 1 av bangårdsutbyggnaden inte kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2.
Gävle - Sundsvall, mötessstationer	Mellersta	Gävleborg, Västernorrland/ 2003-06-24, 2003-06-06	Nej	Länsstyrelserna beslutar med stöd av 6 kap. 4 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP.
Kosjärv mötesstation, Haparandabanan	Norra	Norrbottnen/ 2004-02-19	Nej	Länsstyrelserna beslutar med stöd av 6 kap. 4 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2.
Svartbäcken- Samnan, dubbelspår, Ostkustbanan	Östra	Uppland/ 2005-11-18	Ja	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB att ombyggnad av befintlig järnväg kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 och gör beaktande av projektets art, storlek och lokalisering som medför påtaglig skada på riksintressen, kulturmiljövård samt buller.

Projekt	Banregion	Länsstyrelse/ Beslutsdatum	BMP	Motive ring
Omformarstation i Kiruna	Norra	Norbotten/ 2005-10-21	Nej	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 4 § MB att åtgärden inte kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2. Åtgärder görs på mark som är avsett för jämvägsändamål.
Kapacitetsförstärkning, Nynäsbanan	Östra	Stockholm/ 2003-07-16	Ja	Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap 5 § MB att ombyggnad av befintlig jämväg kan antas medföra BMP. Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 och gör beaktande av projektets art, storlek och lokalisering som medför påtaglig skada på riksintressen för naturmiljö, nyckelbiotoper, kulturmiljövård samt påverkan av boende.

Bilaga 4

Banverkets antagande och länsstyrelsens beslutsmotivering i de fallen där en utförlig motivering erhållits.

Tabell 2 Banverkets antagande i förstudien om projektets konsekvenser och effekter samt länsstyrelsens beslutsmotivering och övriga kommentarer för de projekt där en utförlig beslutsmotivering erhållits utav länsstyrelserna.

Projekt	Betydande miljöpåverkan	Banverkets antaganden i förstudien	Länsstyrelsens beslutsmotivering
Ramlösa mötesspår, Skånebanan	Nej	Miljöeffekterna av projektet bedöms ej bli betydande. Trafiken eller bullemnivåerna ökar inte och spåret förläggs på mark utan skyddsvärd och till större delen belagd utanför bostadsbebyggelse.	Skånes länsstyrelse gör med stöd av 1998:905 bilaga 2, och med beaktande av projektets art, storlek och lokalisering, bedömningen att projektet inte kan antas medföra BMP. Övrigt: Mötesspåret berör Ramlösa vattenskyddsområde och tillför ökad bullerfrekvens. Detta bör utredas mera ingående i kommande miljökonsekvensbeskrivning.
Vik, ny sträckning, Bohusbanan	Nej	Utredningsområdet ligger dolt i skogen. Ombyggnaden kommer inte att synas från det öppna landskapet. Ombyggnaden berör inga värdefulla naturområden eller vattendrag/våtmark eller fornlämnningar kommer att direkt påverkas. Inom utredningsområdet finns två tidigare okända stenåldersboplatser som kommer att påverkas.	Västra Götalands länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 och dess bilagor. Övrigt: Lokaliseringen av den nya järnvägen anses vara lämplig och åtgärder ang. den begränsade miljöpåverkan kommer att kunna beaktas och åtgärder föreslås i den kommande järnvägsplanen.
Karlstad C, Resecentrum	Ja	Personbangården: För samtliga alternativ kan markföreningar påträffas under byggnation. Bullerstörningar bör minskas som resultat av nya plattformar. Bangårdsåtgärder: Intrång på grönområden, anläggning av nytt spår, riks för ökade	Värmlands länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 att åtgärdens egenskaper, lokalisering och effekter bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Övrigt: Projektets omfattning, förening med andra projekt, befintliga miljöns känslighet

Projekt	Betydande miljöpåverkan	Banverkets antaganden i förstudien	Länsstyrelsens beslutsmotivering
Svartbäcken- Samnan, dubbelspår, Oskustbanan	Ja	<p>bullerstörningar, risk för läckage till vattendrag. Borttagandet av spår minskar bullerstörningar och minskad risk för olyckor med farligt gods.</p> <p>Projektet medför intrång i det öppna landskapsrummet innehållande ett riksintresse för kulturmiljövården och ett område som är rikt på fornlämningar. Alternativen bedöms medföra påtaglig skada för riksintresset för kulturmiljön. Projektet medför något ökat buller i området. Detta kan åtgärdas.</p>	<p>(Klarälvsdeltat och kulturmiljön) samt markföroreningar, risken för olyckor med farligt gods och störningar i from av buller.</p> <p>Upplands länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 att ombyggnad av befintlig järnväg kan antas medföra BMP.</p> <p>Övrigt:</p> <p>De gör beaktande av projektets art, storlek och lokalisering som medför påtaglig skada på riksintressen, kulturmiljövård samt medför ökade bullerstörningar för de 280 flerfamiljsbostäder som berörs. Projektet innehåller även en ny järnvägsstation.</p>
Malmö C, bangårdsanpassning	Ja	<p>Malmö C och bebyggelseområdet kring Malmö C och kanalen är av riksintresse för kulturmiljövården. Kanalen är ett ekologiskt känsligt område och inom bangårdsområdet förekommer det en intressant flora. Tågtrafiken på personalbangården inte ger upphov till ökade vibrationer och buller. Föroreningsnivån inom aktuellt område har klassificerats till ”måttlig” och tillhör riskklass 3.</p>	<p>Skånes länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 (punkterna 1a, 1b, 1c, 2c och 3c).</p> <p>Övrigt:</p> <p>Projektets omfattning, förening med andra projekt, föroreningar och störningar, projektets lokalisering och behovet av information har särskilt beaktas. Projektet påverkar Malmö C som är ett byggnadsminne, förekomsten av rödlistade arter, markföroreningar samt bullerstörningar.</p>
Skandiabangården och Älvsborgsbangården, kapacitetshöjande åtgärder, Hammbanan Göteborg	Nej	<p>Möjliga miljöeffekter är bullerstörningar av konferensanläggningen Arken under byggtiden samt behov av upplag för förorenad mark och farligt avfall. Inga natur- eller kulturmiljövården påverkas av ombyggnaden.</p>	<p>Västra Götalands länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 och dess bilagor.</p> <p>Övrigt:</p> <p>Åtgärder på Skandiabangården innebär enbart ombyggnad inom det befintliga järnvägsområdet.</p>

Projekt	Betydande miljöpåverkan	Banverkets antaganden i förstudien	Länsstyrelsens beslutsmotivering
Eslöv, bangårdsombyggnad	Nej	Banverket har i detta projekt valt UA1. UA1 var det enda alternativet som ej kunde antas medföra BMP. Det kan förekomma sporadiska förekomster av oljeförorenad jord.	<p>Åtgärder på Älvsborgsbangården görs på mark som är avsett för järnvägsändamål. Inga natur- eller kulturmiljövärden påverkas. Tillfälligt ökande nivåer av buller samt behov av upplag av förorenad mark krävs.</p> <p>Skånes länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2.</p> <p>Övrigt:</p> <p>Projektets medför ingen ökad bullernivå eller riskbild.</p>
Södertälje C - Södertälje hamn, dubbelspår	Ja	<p>Den största miljöpåverkan p.g.a. järnvägsutbyggnaden bedöms ske under byggtiden.</p> <p>Konsekvensen för kulturmiljön bedöms som något negativ. En viss påverkan sker på byggnadsminnet Södertälje hamn då bullerskydd föreslås anläggas vid bostadshusen längs Stationsvägen och förändrar karaktären på området.</p>	<p>Stockholms länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2.</p> <p>Övrigt:</p> <p>De gör beaktande av projektets utnyttjande av mark, effekternas omfattning, miljöns känslighet, effekternas betydelse och komplexitet samt att projektet befinner sig i tätbefolkat område.</p>
Kapacitetsförstärkning, Nynäsbanan	Ja	<p>Projektet berör ett antal riksintressen och regionala intressen för naturmiljö, kulturmiljö och rörligt friluftsliv.</p> <p>UA10: små intrång i miljön kring de aktuella samhällena. UA1: Påverkan på kulturmiljön då området är fornlämningsrikt.</p> <p>UA4: Bullerskyddsåtgärder utförs.</p>	<p>Stockholms länsstyrelse grundar sitt beslut på de kriterier som anges i 1998:905 bilaga 2 (punkterna 2 och 3).</p> <p>Övrigt:</p> <p>Fokus i motiveringen ligger på spårutbyggnaden. De gör beaktande av projektets art, storlek och lokalisering som medför påtaglig skada på riksintressen och regionala intressen för naturmiljö, nyckelbiotoper, kulturmiljö, rörligt friluftsliv samt påverkan av boende. Våtmarker, sjöar och vattendrag som omfattas av vattenskydd passeras.</p>

Bilaga 5.

Granskningsmall av studerade järnvägsprojekt och beslut om BMP

Varför fick projektet BMP?

- Egenskaper?
- Lokalisering?
- Effekterna?
- Beslutsmotivering

Vad ligger till grund för beslutet om BMP?

- Miljöaspekter
- Lokalisering?
- Hänvisningar till lagtext
- Andra orsaker?

Skillnader mellan Banverket antagande och länsstyrelsen beslut

- Förväntade effekter (BV)
- Åtgärder för att minska detta?
- Kommer detta medföra BMP?
- Vad grundar sig länsstyrelsens beslut på?
- Ligger länsstyrelsens beslut i linje med Banverkets?
- I så fall vad är det som skiljer dem åt?

Finns det regionala skillnader mellan länsstyrelsernas beslutsfattande?

- Är bedömningen annorlunda för samma typ av projekt?
- Är hänvisningarna till lagtext olika?
- Lokalisering?

