



PM

Riktlinjer för Banverkets förhållningssätt till järnvägmuseiföreningar

Denna PM behandlar förslag till riktlinjer för Banverkets (BV) förhållningssätt i ett antal frågor kopplade till järnvägmuseiföreningar (Jmf). Jmf är en samlingsbeteckning för museijärnvägar (med egen bana) och veteranåtgångsföreningar.

Frågor som behandlas i förslaget

Kontakter såväl inom Banverket som med Jmf har pekat ut följande frågor, som i tur och ordning tas upp nedan:

1. **Övergripande:** vilket är tillåtet/vår skyldighet när det gäller kulturhistoriskt ansvar eller Jmf?
2. **Rollfördelning inom BV** – vem gör vad i Jmf-frågor?
3. **Principer för att hantera praktiska problem:**

-**Spår:** uppställning och skydd mot vandalisering, spåranslutningsavgift, nyttja/överta nedlagda jvg och disponering av bansträckor, bevarande av vändskivor vid lokstallar, BV:s egen museitågstrafik

-**Lokaler:** villkor för hyra/överta lokaler, t ex lokstallar

-**Utrangering av materiel** inklusive destruktion av gamla sliprar

-**Lån och deposition av fordon**

-**Banavgiftsfrågor**

Bakgrund

Ansvar för kulturmiljövården inom järnvägen ligger hos Riksantikvarieämbetet. I samband med överföringen av Sveriges Järnvägsmuseum (SJVM) till Banverket diskuterades ansvarsfördelningen. Enligt de beslut som togs ska SJVM vara stödjande för RAÄ, medan Banmuseet i Ängelholm inte har något kulturmiljöuppdrag alls. (Efter omorganisation år 2005 bildar museerna en gemensam enhet.)

Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och Banmuseet i Ängelholm är de två offentliga museer som omfattar järnvägsfrågor. Vid sidan av dessa förekommer endast smärre samlingar bland Sveriges offentliga museer, t ex Tekniska museet i Malmö, Tekniska museet i Stockholm och Kristianstads järnvägsmuseum (som tillhör läns museet).

Vid sidan av dessa ”riktiga” museer finns idag ett stort antal föreningar som äger såväl äldre järnvägsfordon som i många fall bana och andra föremål som representerar en gången tids järnvägsteknik. De föreningar som är spårinnehavare har utöver en stor fordonspark även omfattande samlingar inom sektorn äldre infrastrukturteknik. Antalet besökare på dessa museijärnvägar uppgår till nära 200 000 per år och omkring 500 föreningsmedlemmar deltar aktivt i verksamheten. I samband med Järnvägshistoriska Riksförbundets jubileum 2003 beskrevs verksamheten av en representant för Arbetets museum i Norrköping som den största obetalda kulturmiljöinsatsen i Sverige.

Föreningarna har naturligtvis oftast stora ekonomiska svårigheter – de vårdar stora, tunga och omsorgskrävande fordon och anläggningar, och deras intäkter begränsar sig ofta till de besöksavgifter som museer eller veteranstågstrafik kan inbringa. Kulturdepartementets och Riksantikvarieämbetets insatser är högst begränsade.

Det är naturligt att frågan om i vilken utsträckning man kan räkna med ett ansvarstagande från Banverket för järnvägsmuseiföreningarna, i synnerhet sedan Banverket fått ansvaret för att driva Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle från 2004.

Ska Banverket stödja järnvägsmuseiföreningarnas verksamhet eller inte?

Hur har staten formulerat ansvaret för kulturmiljön och dess tillämpning?

I bilaga redovisas en översikt över beslut som berör Banverkets ansvar för kulturmiljöfrågor. Såväl inom kulturvården, naturvården och transportpolitiken har upprepade gånger beslutats att ansvar för kulturmiljöfrågor ingår i de statliga verkens ansvar.

Innebär det att det finns ett direkt ansvar hos Banverket för järnvägmuseiföreningarnas verksamhet?

De starkaste kopplingarna till Banverket i de refererade besluten gäller planering och genomförande av nya järnvägsprojekt. Där står det ganska tydligt att ansvaret för kulturmiljön är relativt omfattande, och knappast kan ifrågasättas. Det innebär dock inte att det leder till stöd för museal verksamhet.

I samband med beslutet om överförandet av Sveriges Järnvägmuseum togs dessa frågor upp i viss mån, men det ledde inte till några formella beslutsformuleringar. Diskussionerna varnade snarare för att en eventuell breddning av det kulturhistoriska ansvaret kunde leda till svåröverskådliga ekonomiska konsekvenser.

Inte heller i regleringsbrev eller riksdagsbeslut pekats något ansvar ut som skulle tillåta användning av Banverkets anslag till stöd för järnvägmuseiföreningarnas verksamhet.

Svaret på frågan måste bli ett entydigt NEJ! Det innebär samtidigt att det inte är möjligt att använda utpekade medel från sektorsanslaget för att "ge bidrag" till andra beslut som är gynnsamma för Jmf.

Finns det då något indirekt ansvar?

De samlade besluten måste ändå tolkas som att Banverket har ett ansvar, som alla andra statliga myndigheter. Ansvaret skulle i första hand gälla kulturhistoriska miljöer och föremål, men även immateriella kvaliteter som t ex verksamheter som vårdar och illustrerar den järnvägshistoriska utvecklingen. Slutsatsen blir att stöd till denna verksamhet ska ske i den vardagliga förvaltningen av anläggningar och verksamhet, men att den ska kunna ske utan egentliga resursinsatser ekonomiskt eller personellt. Ett klassiskt exempel är överlämnande av materiel som annars är föremål för utranering, vilket idag sker via Sveriges Järnvägmuseum.

Det har framförts synpunkter att särbehandling av Jmf i förhållande till kommersiell verksamhet kan vara problematisk. Det har sagts att eventuella ekonomiska förmåner för Jmf står i konflikt med uppdraget att renodla verksamheter och fokusera på kärnverksamheter. Mot detta kan man invända att BV dels har tilldelats det ansvar som alla statliga verksamheter har för kulturmiljöhänsyn, att det i realiteten inte är något praktiskt problem att hålla isär verksamheten inom de 50-talet små föreningarna från kommersiella företag, samt att de ekonomiska konsekvenserna torde bli av mindre omfattning – dels på grund av antalet föreningar, dels det kriterium om marginella kostnader som måste gälla.

Det diskuteras ändringar i regelverket för chartertrafik, och om detta genomförs kan det uppkomma problem att dra gräns mellan kommersiell trafik och veteranstågstrafik. Detta bör följas upp i översyn av denna riktlinje när behov uppkommer.

Vilka föreningar kan komma i fråga för stöd?

Krav måste ställas på en förening, både vad gäller seriositet och verksamhetens inriktning. Grundläggande bör en järnvägmuseiförening som ska komma i fråga för stöd vara medlem av antingen Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) eller Museibanornas Riksorganisation (MRO), samt ha nödvändiga myndighetstillstånd för verksamheten, bl.a. från Järnvägsstyrelsen. Därutöver bör verksamheten vara inriktad på prioriterade bevarandefrågor. Sveriges Järnvägsmuseum bör ha i uppdrag att bedöma detta kriterium.

Grundsyn på hänsynstagande och stöd i den vardagliga verksamheten

Den dagliga verksamheten bär ett ansvar att stödja järnvägmuseiföreningarnas verksamhet under förutsättning att det handlar om marginella kostnader eller marginellt minskade intäkter och att kulturhistoriska värden kan uppnås. I gengäld bör krav ställas på föreningens verksamhetsinriktning.

Rollfördelning inom Banverket

Järnväg och Samhälle, S ansvarar för sammanhållning av ett övergripande förhållningssätt mellan Banverket och järnvägmuseiföreningarna, och har därmed också ansvar att vid behov aktualisera översyn av denna ståndpunkts-PM. Avdelning Järnväg och Samhälle svarar också för rutin för hantering av spåranslutningsavgifter.

Sveriges Järnvägsmuseum, SJVM ansvarar för att en nationell samling av fordon, föremål och dokumentation från den svenska järnvägshistorien skapas och vidareutvecklas. SJVM skall genom egen trafik verka för att kunskapen att driva och handha äldre, rullande materiel bevaras. SJVM skall förmedla kunskapen till så många som möjligt genom utåtriktad verksamhet i olika former. SJVM skall fungera som katalysator för samverkan inom sektorn i järnvägshistoriska frågor. SJVM skall utgöra en resurs för den offentliga kulturmiljövården och verka för att Jmf:s kompetens kommer kulturmiljövården tillgodo. SJVM får med denna PM också ett särskilt ansvar att vara "ingång" till BV för Jmf i vissa frågor.

Miljösektionen, SM, verkar för en långsiktig miljöanpassning av järnvägssektorn och stöder Banverkets organisation vid upprättande av föreskrifter och handböcker samt vid strategiska ställningstagande om hantering av farliga ämnen.

Fastighetssektionen, FF, svarar för samordning och riktlinjer i fastighets- och hyresfrågor, samt fördelar pengar mellan regionerna. De tillgängliga medlen kommer från tre källor: reservfond från SJ, reavinster vid försäljning av fastigheter samt anslag.

Banregionerna, BR: Vad gäller fastigheter är BR sedan 1 januari, 2005 fastighetsägare och förvaltare. Uppdraget är att så snart som möjligt få verksamheten att gå ihop ekonomiskt. Därför kommer det att bli aktuellt med försäljning eller rivning av alla fastigheter som inte behövs för verksamheten. BR tecknar TRAV (trafikeringsavtal) med Jmf.

Banområden, BO Tecknar avtal om anslutning till statens spåranslagningar och nyttjande av övrig järnväg.

Marknadsavdelningen, M Svarar idag för övergripande TRAV-frågor. Tecknande av TRAV med museiföreningar görs per BR.

Spårfrågor

Uppställning av vagnmaterial och skydd mot vandalisering

Fordonsuppställning och problem med vandalisering hänger samman. Enda sättet att undvika vandalisering är inhägnad eller uppställning under tak. En del av de bevarandevärda fordonen är utlånade eller deponerade av SJVM till olika Jmf. En prioriterad nationell bevarandelista föreligger sedan hösten 2004. På en sådan kulturhistoriskt förankrad förteckning borde BV kunna svara med förmånliga avtal för uppställning respektive upplåtande av lokstallar etc. för de prioriterade fordonen. Sådana förmånliga avtal bör förenas med krav på Jmf vad gäller miljö och trygghet. Avtalen får dock inte innebära att kommersiell verksamhet påverkas negativt. I först hand måste också SJVM behov beaktas. Bedömning och prioritering kan komma att bli svår. BR:s uthyrning bör ske under liknande förutsättningar som de interna uthyrningarna av motsvarande lokaler och mark.

Spåranslutningsavgift

Jmf kan belastas med betydande kostnader för växlar som ansluter till BV spårssystem. BV bör i positiv anda pröva om avgiften kan nedsättas eller tas bort. Detta är dock en säkerhets och ansvarsfråga. Någon särskild hantering av järnvägsföreningar bör inte göras på BO eller BR, utan denna hantering bör göras centralt för hela Banverket. En enkel rutin upprättas så att föreningarna kan ansöka om nedsatt avgift från BV centralt. Det kan då göras en central prioritering och samma bedömning görs för alla föreningar. Rutin upprättas av avdelningen Järnväg och Samhälle, S, i samverkan med avdelning Banförvaltning, F.

Övrig järnväg

Föreningar ställer ofta upp fordon på spår som klassas övrig järnväg. Även här bör föreningen ansöka om kapacitet och tilldelad kapacitet faktureras. Föreningen ska kunna ansöka om nedsatt avgift enligt ovan. Jmf kommer ifråga när restkapacitet föreligger.

Nyttjande eller övertagande av nedlagd järnväg. Disponering av bansträckor utan reguljär trafik

Järnvägssträckor som är aktuella för nedläggning är naturligtvis ofta mycket intressanta för Jmf, vare sig det är en etablerad Jmf eller en nybildad i anslutning till sträckan. BV bör ställa sig positiv till att upplåta för nyttjande till en sådan Jmf, om det kan ske utan större kostnader jämfört det fall BV river banan (kostnad för arbete, intäkt vid återanvändning av materiel) och säljer fastigheterna (intäkt). BV bör också beakta möjligheterna att ansluta till lokaler som är intressanta för Jmf, och även möjligheten till anslutning till Statens spåransläggningar. Beslut måste ske i nära samverkan med berörd kommun. Det kan finnas motstående intressen – inte sällan önskar kommunen göra om banvallen till cykelväg, vilket ur samhällssynpunkt kan vara mycket positivt. Det kan också vara så att ett överlåtande av spårinnehavet till kommunen kan vara en mer långsiktig lösning, och därmed att föredra. Överlåtande till en Jmf är i allmänhet olämpligt med hänsyn till den långsiktiga miljöskuld som kan belasta en bana.

Bevarande av vändskivor vid lokstallar

För många Jmf är brukbara vändskivor av mycket stort värde. För de lokstallar som tas upp i den förteckning som diskuteras nedan under Lokalfrågor bör BV åta sig att inte ta bort gamla vändskivor.

Banverkets egen museitågsverksamhet

Sveriges Järnvägsmuseum bedriver sedan länge egen museitågsverksamhet. Trafiken har integrerats i BV och att förarbete pågår för justering av vissa förordningar på grund av detta.

Förhållningssätt:

När det gäller spårfrågor finns det skäl, bland annat med hänvisning till kulturhistoriska intressen, att inom flera områden kunna träffa avtal med en positiv grundsyn till Jmf. Detta kräver dock att det går att undvika konflikt med kommersiell trafik, och att eventuellt inkomstbortfall för Banverket är marginellt.

Lokalfrågor

Villkor för hyra eller överta lokaler, t ex lokstallar, är av största betydelse för Jmf:s verksamhet. Det är uppenbart att såväl lokalernas ändamålsenlighet för verksamheten, belägenheten i anslutning till järnväg och det kulturhistoriska värde som lokalerna själva ofta har, talar för att Jmf bör ges bästa möjliga förutsättningar att få tillgång till lokalerna.

Men det är inte bara dessa synpunkter som måste beaktas av BV. När BV står som ägare måste drifts- och underhållskostnader samt avskrivnings- och kapitalkostnader beaktas, liksom behovet från andra verksamheter att använda lokalerna. Därtill kommer de begränsningar BV måste införa på verksamhet av olika karaktär i spårnära läge. Vid försäljning eller övertagande av fastigheter måste risk för framtida krav på t ex bulleråtgärder, marksanering eller inskränkning på järnvägstrafiken förutses och beaktas.

Banverkets ledning har gett fastighetsverksamheten uppdraget att den ska gå ihop ekonomiskt så snart som möjligt. Då måste avskrivning och ingående kapitalkostnader beaktas, vilket ofta driver upp hyrorna över den nivå Jmf kan acceptera. En väg att gå kan vara att sälja till berörd kommun, varefter kommunen hyr ut lokalen till Jmf.

Ett viktigt underlag för att bedöma ovanstående frågor är att Jmf presenterat en förteckning över vilka lokstallar och andra lokaler som har särskilda förutsättningar ur Jmf:s synpunkt. Det kan handla om såväl lokalernas kvalitet, belägenhet i förhållande till föreningens verksamhet och tillgång till spåranslutning, som kulturhistoriska värden i lokalerna som kan förvaltas av Jmf.

En sådan förteckning bör kunna vara en grund för en engångsinsats med subventionerad prissättning från Banverkets sida. Särskild uppmärksamhet måste ske om högspänningsanläggningar finns inom byggnaden/fastigheten t ex kontaktledning eller värmeposter

Förhållningssätt:

1. Byggnad som inte behövs för BV:s verksamhet – byggnaden ska i första hand avvecklas, dvs. säljas eller rivas.
 - A) Vid en försäljning tas i beaktande Jmf:s intresse av förvärv. Lokaler som ligger så att verksamheten kan påverka järnvägstrafiken bör inte säljas.
 - B) Om försäljning inte går att genomföra aktualiseras rivning. Om antikvariska intressen efter samråd med RAÄ innebär hinder för rivning kan uthyrning till Jmf, eller kommun för Jmf räkning, diskuteras. Utgångspunkt för hyressättning bör vara kostnaden för att hålla byggnaden. Insatser från föreningen bör kunna räknas av.
2. Byggnad som delvis behövs för BV:s verksamhet eller en kommersiell intressent – uthyrning av resterande delar till Jmf kan diskuteras. Utgångspunkt för hyressättning bör vara kostnaden för att hålla byggnaden. Insatser från föreningen bör kunna räknas tillgodo vid hyressättningen. Om det finns kommersiell intressent får Jmf stå tillbaka, såvida inte särskilda skäl föreligger.

Med utgångspunkt från den förteckning över viktiga lokstallar och andra lokaler ur föreningssynpunkt som föreligger, föreslås att BV vid slutet av 2005 fattar ett engångsbeslut om överföring av fastigheter utan fullständig kostnadstäckning. Det är angeläget att SJVM:s behov beaktas. Detta kan ses som en markering i samband med järnvägens 150-årsjubileum 2006.

Frågan om utrangerad materiel

Den grundprincip som gäller idag är att materiel som utrangeras av BV, men som håller tillräcklig kvalitet för att användas av Jmf överlämnas på billigast möjliga sätt till Jmf. SJVM har en särskild roll att samordna ”tillgång och efterfrågan”, varför de alltid bör bli tillfrågade. Det kan inte utesluta att en CBO löser ett akut problem för en Jmf med lokalt utrangerat materiel. När det gäller överföring av museala fordon från SJ, sker detta enligt gällande överenskommelse alltid via SJVM.

Banverket Produktion fattade 2001 beslut om regler för deponering av arbetsmaskiner hos Jmf (dokument PMI-R008). Detta ska ske via Banmuseet (numera SJVM) och en förutsättning är att maskinerna inte hyrs ut eller lånas till kommersiell verksamhet.

En speciell fråga är kostnader i samband med destruktion av gamla impregnerade sliprar. Sedan år 2001 klassas både arsenik- och kreosotimpregnerade sliprar som farligt avfall, vilket innebär att lagstiftningen ställer särskilda krav på hantering. För att leva upp till gällande lagstiftning har Banverket avtal med återvinningsentreprenörer som säkerställer en korrekt hantering vad gäller transporter, mellanlagring, flisning och förbränning. Banverket har beslutat att samtliga spårordugliga sliprar skall flisas och förbrännas. Inga sliprar från Banverkets anläggning får säljas till privatpersoner.

När det gäller fortfarande spårordugliga sliprar kan dessa överlåtas från Banverket till Jmf under förutsättning att Jmf genom skriftligt avtal förbinder sig att använda sliprarna till spårändamål och att försäljning till privatpersoner ej kommer att ske. För Banverkets del innebär denna överlåtelse en på framtiden uppskjuten kostnad för destruktion. De äldre sliprar som Jmf byter ut kan Jmf lämna till Banverkets återvinningsentreprenörer för destruktion utan kostnad för Jmf. Kostnaden för Banverket är ett fullföljande av det långsiktiga miljöansvaret för sliprarna. När det gäller återlämnande av eventuella överskott eller sliprar som inte tidigare kommit från Banverket får principen hanteras med rimlighetsbedömning. När det gäller arseniksliprar är det särskilt angeläget att försöka gå Jmf till mötes.

Lån och deposition av fordon

SJVM kan deponera fordon ur samlingarna till Jmf. Depositionerna är tidsbegränsade och särskilda avtal upprättas. I allmänhet krävs förvaring inomhus av deponerade fordon. Det förekommer även att Jmf lånar ut fordon till SJVM för längre eller kortare perioder. Det är önskvärt att depositionsinstrumentet kommer till ökad tillämpning mellan SJVM och Jmf men även mellan olika Jmf för att undvika att det byggs upp för stora likartade samlingar hos flera Jmf, vilket kräver stort uppställningsutrymme. SJVM ansvarar att bygga upp en nationell samling och den upprättade bevarandeplanen bör här särskilt beaktas.

Banavgifter

Banverket anser att banavgifterna med hänsyn till verksamhetens art bör nedsättas till 0 eller en symbolisk summa. Intäkterna från banavgifter utgör sannolikt ungefär samma summa som de administrativa kostnaderna för att driva in dessa avgifter. Banverket gjorde för ett antal år sedan en framställan till regeringen om detta. Regeringen har dock inte fattat några beslut i frågan, och hänvisar nu till den nya Järnvägslagen, som ger Banverket rätten att sätta banavgifter. BV tar vid sidan av banavgifterna ut självkostnader för s.k. tjänster, t.ex. elavgifter.

Enligt EU-direktiv ska banavgift uttas. Med hänsyn till regeringens uttalade/beslut anser Banverket att när det gäller järnvägmuseiföreningar kan utgiften sättas till en symbolisk summa. Banverket bör dock bedöma rimligheten i att inte ta ut banavgift, med tanke på de krav på tjänster som kan uppkomma. Exempelvis skulle snöröjningsbehov under vintern kunna överenskommas så att Jmf själva utför denna mot befrielse av banavgift.

Försäkringsfrågor

Järnvägsstyrelsen tog i beslut 1 december, 2004 bort Banverkets rådighet att ställa krav på ansvarsförsäkring. Denna befogenhet är nu Järnvägsstyrelsens egen, och utförs vid tillståndsgivning och årlig kontroll.

Slutreflektion

En ståndpunkt som den som här föreslås blir med naturnödvändighet något oklar. Vad innebär marginell, obetydlig eller att kulturhistoriska värden uppnås? SJVM och S har ett ansvar att följa om olikheter i tillämpning utvecklas över landet, om konflikter uppstår, och att den ekonomiska effekten håller sig på rimlig nivå. I ansvaret ingår att aktualisera en översyn av beslutet om ståndpunkt.

Bilaga: Översikt över beslut som rör banverkets ansvar för kulturmiljöfrågor

Redan i propositionen *Kulturmiljövård* (1987/88:104) klargjorde regeringen att ansvaret för kulturmiljön delas av alla och såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön.

Regeringen framhöll i propositionen *Kulturpolitik* (1996/97:3) att det i den praktiska hanteringen av vår gemensamma miljö är av särskild vikt att olika sektorer och synsätt samverkar till gagn för en långsiktigt hållbar förvaltning och utveckling av kultur- och naturmiljön, samt att målen för kulturmiljöarbetet borde kompletteras med en sådan inriktning. Kulturarvet kan sägas utgöras av de traditioner och värden som vi medvetet eller omedvetet övertar från tidigare generationer. Det är både materiellt och immateriellt. Kulturmiljöarbete innefattar såväl vård och levandegörande som nyttjande, dvs sådana aktiviteter som syftar till att kulturmiljövärdena tas till vara och integreras i samhällsutvecklingen.

I *Kulturminneslagens* inledande bestämmelse markeras att det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö och att ansvaret för detta delas av alla (1 kap. 1§). Genom ändringar i *lagen* (1995:1649) om byggande av järnväg förtydligades ansvaret för landskapets estetiska och kulturhistoriska värden hos Banverket.

Miljöbalken som trädde i kraft den 1 januari 1999 innehåller bestämmelser om hur värdefulla natur- och kulturmiljöer ska skyddas och vårdas.

Mot bl a denna bakgrund formulerar regeringen i propositionen *Kulturarv, kulturmiljöer och kulturföremål* (1998/99:114) fyra övergripande mål för verksamheten inom kulturmiljöområdet:

- Ett försvarat och bevarat kulturarv
- Ett hållbart samhälle med goda och stimulerande miljöer och med kulturmiljöarbetet som en drivande kraft i omställningen
- Allas förståelse, delaktighet och ansvarstagande för den egna kulturmiljön
- Nationell och internationell solidaritet och respekt inför olika gruppers kulturarv

I regeringens proposition *Svenska miljömål – delmål och åtgärdsprogram* (2000/01:130) markeras bl a vikten av att miljöarbetet integreras i alla verksamheter och att var och en måste ta sin del av ansvaret. Det gäller såväl myndigheter och kommuner som företag, organisationer och enskilda. Det miljöarbete som under lång tid bedrivits av frivilligorganisationer bör uppmärksammas och stödjas av myndigheterna. I delmålet *God bebyggd miljö*

noteras att det förutom olika naturvärden även handlar om att ta till vara och utveckla kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena.

Inom transportpolitiken anges t ex i propositionen *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (1996/97:53) att nya transportanläggningar bör lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden. I propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (1998/98:56) utvecklar regeringen betydelsen av hänsyn ytterligare, och anger bl a att transportsystemet så långt möjligt måste utvecklas och utformas på ett sätt som utgår från, samspelar med och bygger vidare på den befintliga natur- och kulturmiljön.

1998 infördes en ändring i lagen om byggande av järnväg, med tillägg i första kapitlets 3 § och 4 §: "... hänsyn tas till både enskilda *intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård, och kulturmiljö. En estetisk utformning skall eftersträvas*" respektive "... minsta intrång och olägenhet utan skälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden."

I regeringens proposition *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbar transportsystem* (2001/02:20) hänvisas till flertalet av de ovan nämnda propositionerna.