

Ärendenummer
TRV 2023/107165
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-04-04

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anders Ljungberg

Mottagare
Trafikverket Mellersta regionen

Kopia till
Diariet

Fastställelse av järnvägsplan för anläggning av Ostlänken, delen bibana Nyköping, i Nyköpings kommun, Södermanlands län.

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för anläggning av Ostlänken, delen bibana Nyköping. Planen omfattar även åtgärder på Nyköpingsbanan samt med stöd av 2 kap. 19 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, ombyggnad av en cirkulationsplats och busshållplatser längs väg 52.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade OLP3-01-111-35-0_0, blad 0100, 0200, 0201, 0202, 0300, 0400, 0500, 0600, 0700, 0800, 0801 och 0900 daterade 2023-08-15 samt blad 1000 och 1001 daterade 2023-08-15 med ändringsdatum 2024-02-21.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Där bibanan korsar väg 629 får anläggandet av järnvägen inte påbörjas förrän ett beslut om indragning av vägen från att vara allmän väg har vunnit laga kraft.

Sökande

Trafikverket Nya Stambanor¹.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Ostlänken är en cirka 16 mil lång ny järnväg mellan Järna och Linköping. Regeringen har den 7 juni 2018 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Delsträckan bibana Nyköping utgör en av tolv järnvägsplaner för Ostlänken i sin helhet. Bibanan förbinder den nya stambanan

¹ Genom en omorganisation inom Trafikverket utvecklades programorganisationen för Nya stambanor vid årsskiftet 2023/2024. Ansvar för järnvägsplanen flyttades till Trafikverket Mellersta regionen.

med resecenter i Nyköping och Skavsta. Av bibanans cirka 16 km järnväg regleras drygt 8 km inom den här järnvägsplanen. Resterande delar ingår i de angränsande järnvägsplanerna för sträckorna Sjösa-Skavsta samt Nyköpings resecentrum.

Järnvägsplanen för bibana Nyköping är uppdelad i en östlig och en västlig del. Den östra delen av bibanan kommer att vara både enkel- och dubbelspårig medan den västra delen kommer att vara dubbelspårig. Väster om Lennings väg i tätortens östra delar byggs ingen ny järnväg utan där kommer den befintliga Nyköpingsbanan att användas. Bibanan planeras för persontåg i hastigheter upp till 160 km/timme. Där bibanan är samförlagd med Nyköpingsbanan kan tågen köra i hastigheter upp till 115 km/timme. Järnvägen kommer att växla mellan att gå på bro, i skärning och på bank. Inga tunnlar förekommer. Där bibanan följer den befintliga järnvägen genom Nyköping görs inga arbeten med bank, spår eller dränering. Undantaget är en kort sträcka strax öster om Nyköpingsån där dagens bankfyllning kommer att grävas ur och ersättas med lättfyllnadsmaterial för att öka stabiliteten.

Tre järnvägsbroar anläggs längs sträckan: Över Tunsättersbäcken, över en mindre väg vid cirka km 61+300 (enligt längdmätningen på plankartan) samt över väg 52. En gång- och cykelbro anläggs över bibanan för att ansluta Karsbol och rekreationsområdet Ekensberg med stadsdelarna Bryngelstorp och Stenkulla söder om järnvägen. Väster om Tunsättersbäckens dalgång anläggs en faunabro. De befintliga planskilda passagerna vid Lennings väg och Stockholmsvägen samt den planskilda gångpassagen mellan Tegnérsgatan och Östra Rundgatan kommer att finnas kvar i sin nuvarande utformning. Den befintliga övergången för fotgängare söder om kvarteret Perioden stängs men ersätts av en ny passage längs Nyköpingsån under den östra änden av den befintliga järnvägsbron. Samtliga passager med järnvägen kommer att vara planskilda.

Längs sträckan uppförs sex teknikgårdar och 21 signalskåp. Vid teknikgårdarna vid Sjösa allé och Solberga placeras radiotorn, 18-24 meter höga. Järnvägen avvattnas genom diken längs banan. Öster om den befintliga cirkulationsplatsen vid väg 52 anläggs en fördröjningsdamm. Stängsel anläggs på stora delar av sträckan på båda sidor av järnvägen.

Järnvägen ska vara trädsäkrad med ett trädsäkringsservitut så att en skötselgata skapas 20 meter från närmsta spårmitt. Trädsäkringsservitutet omfattar även en rätt att i kantzonen utanför skötselgatan avverka de träd som kan riskera järnvägens drift ifall de skulle blåsa omkull. Där bibanan är samförlagd med Nyköpingsbanan och marken i anslutning till järnvägsanläggningen är detaljplanelagd för andra ändamål skapas ingen trädsäkringszon.

Anslutningen mellan bibanan och Nyköpingsbanan kommer att innebära en del åtgärder även på Nyköpingsbanan. Kurvan innan anslutningen kommer att rätas genom att banken läggs om på en sträcka av cirka 250 meter österut från anslutningspunkten. På en sträcka knappt 400 meter österut från anslutningspunkten byts även kontaktledningen ut.

De statliga allmänna vägarna 629 och 52 berörs i planen. Bibanan skär av väg 629 som därmed tappar sin funktion som länk mellan väg 52 och Skavsta flygplats. Väg 629 planeras att omlokaliseras cirka en kilometer västerut vilket hanteras i angränsande järnvägsplan för Ostlänken, delen Sjösa-Skavsta. Cirkulationsplatsen vid väg 52 byggs om till två T-korsningar. Två busshållplatser längs väg 52 byggs om inom befintligt vägområde.

Enskilda vägar som berörs längs sträckan behöver anpassas till järnvägen. Föreslagna omledningar redovisas på illustrationskartorna men enskilda vägar ingår inte i fastställelsen av järnvägsplanen utan kommer att hanteras genom lantmäteriförrättningar eller avtal.

Lokalisering/spårlinjeval

Genom regeringens beslut om tillåtlighet är en korridor för den huvudsakliga lokaliseringen av Ostlänken prövad. Inom korridoren har olika linjealternativ studerats för den östra respektive västra delen av bibanan.

Den spårlinjevalsutredning som togs fram för den nya stambanan på sträckan Sillekrog-Stavsjö inkluderar även den östra delen av bibanan. Bibanan viker av från den nya stambanan vid Hagnesta bergtäkt och ansluter vid Stenkulla till den befintliga Nyköpingsbanan som fortsätter genom Nyköpings tätort. De båda anslutningspunkterna, korridorens utbredning samt kravet på att tågen ska hålla hastigheten 160 km/timme har begränsat möjligheterna att utreda alternativa spårlinjer i såväl plan som profil för den östra delen av bibanan. Särskild hänsyn har tagits till de värdefulla jordbruksmarkerna och de höga kulturhistoriska värdena vid Sjösa gods. Järnvägen löper i den södra delen av korridoren för att undvika området vid Sjösa gruvor där det finns fornlämningar med kulturhistoriskt värde. Den sydliga placeringen minskar också intrånget i grönområdet Ekensberg som används för rekreation. För att minimera påverkan på landskapsbilden vid passage av Tunsättersbäckens dalgång har en dragning så nära den befintliga järnvägen som möjligt eftersträfvats.

För den västra delen av bibanan har tre alternativ för spårlinjen tagits fram. Den valda lokaliseringen har primärt påverkats av bibanans anslutning till den nya stambanan men hänsyn har även tagits till passagen över väg 52 samt natur- och kulturvärden i området. Bibanan går väster om väg 629 för att minska påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön i Tå. Den valda spårlinjen löper på ett något större avstånd från riksintresset Nyköpingsåns dalgång än de andra alternativen och bedöms även ge bäst förutsättningar att säkerställa tillgängligheten till Skavstaområdets olika funktioner.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 22 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Cirka 7,5 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt. Av den totala arealen utgör cirka två tredjedelar skogsmark och en tredjedel jordbruksmark.

Ingen mark tas i anspråk med ny vägrätt. Cirka 330 kvadratmeter av befintlig vägrätt inskränks genom denna plan. Det gäller passagen där järnvägen går på bro över väg 52. Vägrätten inskränks på så sätt att vägghållaren inte har rätt att bestämma över markens användning för järnvägsändamål. Brukandet av marken för järnvägsändamål får inte hindra vägens funktion eller vägghållarens åtkomst för drift och underhåll av anläggningen.

Cirka 17,7 hektar mark, som behövs för att bygga järnvägen, planeras att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jord- och skogsbruksmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Kommunala planer

För det berörda området gäller *Översiktsplan för Nyköpings kommun (2021)*. Järnvägsplanen är förenlig med översiktsplanen.

En yta om 1498 kvadratmeter av järnvägsplanens permanenta markanspråk överlappar *Detaljplan P58-5, Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen vid det så kallade Skjutbaneområdet å öster i Nyköping*. Tillåten markanvändning enligt planen är allmän plats, park eller plantering. För att järnvägen inte ska strida mot detaljplanen kommer en ny detaljplan att tas fram.

Detaljplan P82-3 för fastigheten Väster 1:2 påverkas av järnvägsplanen i och med att en befintlig passage i plan kommer att stängas när Ostlänken tas i drift. En ändring av detaljplanen kommer att göras.

Trafikverkets notering: Efter granskningen av järnvägsplanen har detaljplanerna ändrats. Där järnvägsplanen överlappar detaljplan P58-5 har tillåten markanvändning ändrats till järnväg. Detaljplan P82-3 har ändrats så att den bestämmelse som tillät allmän gångtrafik över befintligt järnvägsområde har tagits bort. Ändringarna har vunnit laga kraft. Järnvägsplanen strider därmed inte längre mot någon detaljplan.

Buller

Riktvärden enligt bullervillkor i regeringens tillåtighetsbeslut för Ostlänken gäller i detta projekt. Totalt 230 byggnader varav 220 bostadsbyggnader, tre skolor, en förskola och sex kontorsbyggnader är bullerberörda med avseende på Ostlänken.

Vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder har hänsyn tagits till trafikbuller från statlig väg och järnväg. I denna järnvägsplan inkluderar det den nya stambanan, Nyköpingsbanan, väg E4 och vägarna 52, 219, 223 och 627.

På tre platser föreslås nya järnvägsnära bullerskyddsskärmar. Skärmarnas höjd varierar mellan 1,5 och 3 meter över rälsöverkant. Med de föreslagna skärmarna kommer samtliga bostadsbyggnader utom en att klara riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. För denna byggnad klaras riktvärdet vid markplan men överskrids med 1 dBA på de övre våningsplanen. Avsteg från riktvärdet görs eftersom utredda bullerskyddsåtgärder inte har funnits vara tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga.

För att klara riktvärdena inomhus och på uteplats krävs kompletterande fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. För 54 byggnader krävs fasadåtgärder och för fem byggnader krävs uteplatsåtgärder i form av lokal skärm på uteplats. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder klaras riktvärdena för alla byggnader.

Vibrationer och stomljud

Samtliga bostadsbyggnader kommer att klara riktvärdet 0,4 mm/s utom fyra stycken där åtgärdsnivån för befintlig infrastruktur, 0,7 mm/s, redan idag tangeras eller överskrids. Nya vibrationsmätningar kommer att utföras när Ostlänken är i full drift och om uppmätta vibrationsnivåer även då överskrider åtgärdsnivån för befintlig infrastruktur kommer byggnaderna att erbjudas förvärv.

Elektromagnetiska fält

Områden längs det befintliga spåret är redan idag påverkade av elektromagnetiska fält och planförslaget bedöms inte innebära någon ytterligare påverkan. Till följd av ökad järnvägstrafik kan årsmedelvärdet öka i anläggningens omedelbara närhet men beräkningar visar att myndigheternas rekommendationer för både toppvärden och medelvärden kommer att klaras med god marginal.

Kulturmiljö

Bibana Nyköping passerar flera områden med högt värde för kulturmiljön, bland annat tre utpekade riksintressen för kulturmiljövården. Även området kring Sjösa bedöms ha ett högt värde för kulturmiljön. Två kulturarvsanalyser har tagits fram, en som omfattar ny stambana och den östra delen av bibanan och en som omfattar den västra delen av bibanan.

Generellt medför Ostlänken att odlingsmark som har brukats i generationer tas i anspråk och kulturhistoriskt värdefulla byggnader och gårdsplatser kommer att försvinna eller påverkas indirekt av anläggningen. Sambandet mellan gårdar och marker riskerar att brytas. Visuella samband bryts där järnvägen går på bank. Fornlämningar kommer att behöva tas bort helt eller delvis.

Kulturhistoriska värden vid Sjösa kommer delvis att gå förlorade eller fragmenteras. Kulturmiljön vid Sjösa gods med omkringliggande marker är dock redan sedan tidigare påverkad av infrastruktur. Nyköpingsbanan utgör en visuell barriär och bryter av den allékantade vägen. Trosavägen löper parallellt med järnvägen vilket ger en förstärkt barriäreffekt. Bibanan kommer att utgöra ytterligare en barriär och allén kommer att fragmenteras än mer då träd kommer att försvinna. Kopplingarna

mellan godset och det gamla gruvområdet bryts. Järnvägen passerar över fornlämningsmiljön Karsbols gård och hela eller delar av den kommer sannolikt att behöva grävas bort.

Stor hänsyn till kulturmiljövärden har tagits när järnvägsanläggningen och annan tillhörande infrastruktur har placerats inom järnvägskorridoren såväl i plan som i profil. Trots det bedöms konsekvenserna för kulturmiljön bli måttliga till stora beroende på de generellt sett höga kulturmiljövärdena i området och att infrastrukturprojekt i Ostlänkens storlek medför stora förändringar i landskapet.

Naturmiljö

Den största konsekvensen med avseende på naturmiljön är den förlust av livsmiljöer som uppstår när järnvägen, trädsäkringszonen och nya vägar anläggs. Längs Ostlänken förekommer viktiga habitat för olika arter och flera skyddade och rödlistade arter kommer att påverkas. Genom optimering av spårlinjen har många värdefulla områden kunnat undvikas men för vissa områden med högt klassade naturvärden kommer effekterna att bli måttliga till stora, bland annat vid Ekensberg och Sjösa gods. Sumpskogen i Ekensberg försvinner nästan helt vilket är en stor habitatsförlust. Flera askar i allén vid Sjösa gods kommer att behöva tas ner vilket kommer att försvåra spridningen av organismer när kontakten med Ekensbergsskogen försvinner. Bibanans östra del passerar Nyköpingsån vilken är ett riksintresse för naturmiljö samt Tunsättersbäcken som är ett biflöde till Natura 2000-området Svärtaån.

Järnvägen skapar också en barriär i landskapet som påverkar möjligheterna till spridning och rörelse för många djur och växter. För att minska den negativa påverkan planeras två viltpassager på den östra delen av bibanan. På den västra delen förekommer få passager av vilt men i söder går bibanan på en låg bank som inte kommer att stängslas där djur kan passera.

Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna för naturmiljön vara måttliga. En del av den negativa effekten på naturmiljön är endast tillfällig och områden kan återhämta sig snabbt efter en återställning.

Rekreation och friluftsliv

Bibanan passerar genom ett varierat landskap där stora delar kan anses ha värden för rekreation och friluftsliv. Nyköpingsån utgör ett riksintresse för friluftslivet. Vandringsleden Sörmlandsleden är av nationell betydelse och bedöms ha ett högt värde för rekreation och friluftsliv. Leden löper längs Nyköpingsån och bibanan korsar leden på befintlig järnvägsbro. Ingen påverkan på leden från bibanan förväntas.

Ekensberg är ett större sammanhängande skogsområde som sträcker sig från Lennings väg i sydväst mot Sjösa gruvor i nordost. Ekensberg nyttjas för tätortsnära motion och friluftsliv och där finns friluftsanläggningar i form av motionsstuga, friluftsgård och skid- och motionsspår. Järnvägen kommer att ta en mindre del av rekreationsområdet i anspråk. Främst innebär anläggandet av bibanan en ökad barriäreffekt i området. Barriäreffekten minskar genom att passager anläggs. I den

angränsande järnvägsplanen, delen Sjösa-Skavsta, avses järnvägen passera över väg 800 på bro, vid Ekensberg anläggs en faunabro över bibanan som även kan användas för friluftsliv och vid Karsbol anläggs en gång- och cykelbro över bibanan. Cirka 800 meter sydöst om bibanan ligger Labro ängar som är ett kommunalt naturreservat. Förbindelsestråket mellan Ekensberg och Labro ängar kommer att förstärkas genom den faunabro som anläggs över bibanan.

Vid den västra delen av bibanan finns inga speciellt utpekade rekreations- eller friluftsområden men även dessa skogsområden används för allmänt friluftsliv såsom svamp- och bärplockning, skogspromenader mm. Bibanan påverkar friluftslivet genom barriäreffekter, att det blir svårare att röra sig i landskapet och att friluftslivet blir hänvisat till vissa passager.

Jordbruksmark

Sammanhållna åkermarker finns framförallt i områdena kring Sjösa samt vid Kungsladugården och Nyköpingsåns dalgång. Mindre enheter finns även vid Karsbol. Betesmark förekommer inte i bibanans närhet. Cirka elva hektar jordbruksmark kommer att tas i anspråk av anläggningen. Negativa effekter uppkommer även av fragmentering och minskade arealer för fält, ändrad form på fält, minskad total bruksareal för drabbade företag samt ökade köravstånd. Bibanan passerar genom totalt 10 jordbruksblock varav två vid Karsbol skärs av på ett sätt som skapar nya block på mindre än 0,5 hektar. Vid Sjösa och Minninge skapas tre nya block som är mindre än två hektar. Marken vid Minninge kommer dessutom att vara svåråtkomlig för jordbruksmaskiner. Anslutande vägar säkerställer åtkomst till de flesta berörda jordbruksblocken och anläggningsdelar som teknikutryck och dammar har placerats för att så långt det är möjligt undvika intrång i jordbruksmarken. De vägpassager som anläggs kommer att vara anpassade för jordbruksfordon. Påverkan av bibanan på de berörda jordbruksområdena bedöms bli måttlig.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer Natura 2000

Den östra delen av bibanan korsar Tunsättersbäcken som är ett biflöde till Natura 2000-området Svärtaån. Länsstyrelsen har beviljat tillstånd till den nya stambanans passage av Svärtaån och Tunsättersbäcken inom den angränsande järnvägsplanen för sträckan Sjösa-Skavsta. De villkor som tillhör det Natura 2000-tillståndet har utgjort projekteringsförutsättningar även för bibanans passage. Bland annat får ingen byggnation ske inom slänterna intill vattendraget. En plattramsbro kommer att anläggas och brofundamenten placeras utanför strandzonen. Inga vandringshinder för fisk eller uter skapas. Möjlighet till passage för djur kommer att finnas på båda sidor om vattendraget. Ett separat tillstånd för bibanans passage av Natura 2000-området kommer att sökas i samband med ansökan om vattenverksamhet.

Riksintressen

Bibanan passerar tre riksintressen för kulturmiljövården: *Nyköping, Arnö – Stora och Lilla Kungsladugården* samt *Nyköpingsåns dalgång*. Bibanan passerar även *Nyköpingsån* som är av

riksintresse för både naturmiljö och friluftsliv. Förutom *Ostlänken* är *Nyköpingsbanan* och *TGOJ-banan* samt vägarna 52 och 629 utpekade riksintressen för kommunikationer.

Bibanan passerar genom riksintresset *Nyköping* på den befintliga Nyköpingsbanan. Ingen ny mark tas i anspråk inom riksintresset. Utbyggnaden kommer dock att innebära att bullerskyddsskärmar sätts upp längs större delen av sträckan vilket innebär en ny visuell barriär. Gestaltningen kommer att anpassas för att minimera påverkan på riksintresset. En gångpassage möjliggörs under bron över Nyköpingsån vilket ökar tillgängligheten till området. Ett 30-tal byggnader kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. För att minimera risken för negativ påverkan på enskilda kulturhistoriskt värdefulla byggnader kommer utformningen av bullerskyddsåtgärder att hanteras i samarbete med antikvarisk kompetens. Bedömningen är att Ostlänken inte medför risk för påtaglig skada på riksintresset.

Västra delen av bibanan passerar strax norr om riksintresset *Arnö - Stora och lilla Kungsladugården* och innebär inget fysiskt intrång i riksintresset. En ny högre järnvägsbank kommer dock att påverka vyerna norrut från riksintresset och skapa en visuell barriär. Ett så lågt profilläge som möjligt har eftersträvat. Bibanans påverkan på riksintresset bedöms innebära en måttlig negativ konsekvens för kulturmiljön. Tillsammans med en ny banvall som anläggs i den angränsande järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum uppstår dock kumulativa effekter som bedöms ge måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Bedömningen är att Ostlänken inte medför risk för påtaglig skada på riksintresset.

Den västra delen av bibanan passerar i utkanten av riksintresset *Nyköpingsåns dalgång*. Bibanans negativa effekter på riksintresset bedöms som små. De kumulativa effekter som uppstår av bibanan tillsammans med den nya stambanan bedöms dock innebära stora negativa effekter för kulturmiljön. Bedömningen är att Ostlänken medför risk för påtaglig skada på riksintresset.

Riksintresset *Nyköpingsån* berörs av den östra delen av bibanan som passerar ån på en befintlig järnvägsbro. Ostlänken bedöms inte innebära någon negativ påverkan på riksintressena för naturvård eller friluftsliv.

Nyköpingsbanan kommer att kopplas ihop med bibanans östra del. Det medför att en del av Nyköpingsbanan mellan km 52+500 och 53+800 kommer att rivas. En del av bibanans västra del följer *TGOJ-banan* för att sedan vika av norrut. Eventuell påverkan på TGOJ-banan kommer att vara temporär under byggskedet. *Väg 52* passeras på bro. Anläggningen projekteras så att ingen påverkan ska uppkomma varken i bygg- eller driftskedet. Strax öster om passagen kommer en cirkulationsplats som ingår i riksintresset att byggas om till två T-korsningar. Bibanans västra del kommer att skära av *väg 629*. Ny väg till Skavsta flygplats föreslås därför anläggas väster om befintligt läge. Ostlänken bedöms inte medföra risk för påtaglig skada på riksintressena.

Strandskydd

Bibanan berör tre strandskyddsområden, Tunsättersbäcken, Nyköpingsån och Idbäcken. Järnvägen korsar Tunsättersbäcken på bro. Under bron kommer passagemöjligheter för både mindre och medelstort vilt att finnas på båda sidor. På västra sidan om vattendraget finns tillräckligt utrymme för att en person ska kunna passera. Bron kommer att skugga vattendraget vilket gynnar värmekänsliga fiskarter. Dessutom kan fiska gömma sig från rovdjur under bron. Konsekvenserna för vattendraget bedöms bli mycket små eller positiva.

Järnvägen passerar Nyköpingsån på befintlig bro med passagemöjligheter för både djur och människor. Planförslaget innebär därmed inga konsekvenser.

Järnvägen passerar inom strandskyddsområdet av ett dike som är ett biflöde till Idbäcken. Eftersom järnvägen inte stängslas här och det redan finns en järnväg i området bedöms konsekvenserna bli mycket små.

Biotopskydd

Sju objekt som omfattas av det generella biotopskyddet finns i bibanans närhet. En åkerholme, ett småvatten i jordbruksmark, tre alléer och två odlingsrösen.

Tunsättersbäcken är ett småvatten i jordbruksmark i form av ett öppet dike. Skyddsåtgärder i form av bland annat en bro vidtas. Eftersom vattendraget och dess strandzoner inte bedöms påverkas bedöms konsekvenserna som mycket små. Åkerholmen försvinner under anläggningen och påverkan bedöms därför som stor men eftersom den är placerad längs befintlig järnväg och saknar naturvärden bedöms konsekvenserna som små. En allé väster om Sjösa kommer att påverkas genom att fyra träd behöver tas ner. Kvar blir 26 träd men eftersom en viktig ledlinje mellan Sjösa och Ekensberg försvinner bedöms konsekvensen som måttlig. De övriga två alléerna bedöms inte påverkas. De två odlingsrösen ligger utanför markanspråket och bedöms därmed inte påverkas.

Artskydd

En artskyddsutredning som redovisar Ostlänkens påverkan på skyddade arter har tagits fram. Artskyddsdispens kommer att sökas för flytt respektive borttagande av orkidéerna ängsnattviol och nästrot.

Miljökvalitetsnormer

Nyköpingsån och Tunsättersbäcken omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten och påverkas direkt då den nya bibanan korsar vattendragen. Ytvattenförekomsterna Svartaån, Sjösafjärden och Kilaån påverkas indirekt. Ostlänken bedöms inte medföra någon försämring av dagens ytvattenstatus eller äventyra uppfyllandet av god ekologisk och kemisk status. I nära anslutning till delsträckan finns grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. Anläggande av tätskikt under spår och i diken vid passage av Larslundsmalmen kan bli aktuellt. Med vidtagna försiktighetsmått bedöms den färdiga anläggningen inte orsaka någon betydande försämring av grundvattenförekomstens kvantitativa eller kemiska status.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för Ostlänken i sin helhet har beräknats till cirka 91 miljarder kronor i prisnivå 2021. Finansiering sker med medel ur den nationella planen 2022-2033.

Byggstart planeras ske 2026-2027.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie för hela Ostlänken i form av en förstudie 2002-2003. Under 2004-2010 genomfördes en järnvägsutredning uppdelad i två avsnitt, ett för delen Järna-Norrköping och ett för delen Norrköping-Linköping.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Regeringen har den 7 juni 2018 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken.

Ostlänken var tidigare en del av ett sammanhängande system av nya stambanor för höghastighetståg i Sverige. I december 2022 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att avbryta planeringen av nya stambanor. Trafikverket fick bland annat i uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken. Åtgärderna skulle ligga inom ramen för beslutad tillåtlighet och inte medföra någon nämnvärd försening för genomförandet. Regeringens beslut medförde nya planeringsförutsättningar för Ostlänken och ändamålen för projektet har anpassats:

- Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland-Södermanland-Mälardalen.
- Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm-Linköping och Stockholm-Malmö/Köpenhamn.
- Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet.

Regeringens tillåtlighetsbeslut och den sökandes bedömning av hur tillåtligheten uppfylls
Byggande av en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping får enligt beslutet ske inom den korridor som redovisas på kartor bilagda till ansökan om tillåtlighet benämnda Ostlänken Bilaga A Kartor-Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet, daterade 19 januari 2018. En bedömning av hur järnvägsplanen överensstämmer med korridoren har gjorts i *PM Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor*, daterad 2022-10-28. Bedömningen är att hela järnvägsanläggningen som omfattas av tillåtligheten ryms inom korridoren.

Beslutet om tillåtlighet innehåller elva villkor varav sju berör denna järnvägsplan. Nedanstående villkor gäller för bibana Nyköping. En sammanfattning av den sökandes bedömning av hur villkoren uppfylls redovisas med kursiv stil. Samtliga villkor bedöms kunna uppfyllas.

- Villkor 1 - Lokalisering, utformning och gestaltning

Som underlag till järnvägens lokalisering har bland annat en fördjupad landskapsanalys, kulturarvsanalys och naturvärdesinventering tagits fram. I jämförelser mellan olika lokaliseringsoptioner har bland annat landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv samt barriäreffekter analyserats. Stor vikt har lagts vid gestaltning och anpassning av broar och tryckbankar för att minska den fysiska och visuella barriäreffekten. Samråd har löpande genomförts med länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun.

- Villkor 5 - Vattenresurser (yt- och grundvattenförekomster)

Samråd har löpande skett med SGU, SGI, länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun. Särskilda hänsynstaganden och anpassningar har gjorts för att minska påverkan på yt- och grundvattenförekomster. Särskilt fokus har legat på grundvattenförekomsten Larslundsmalmen som passerar av bibanans västra del. Skyddsåtgärder kopplade till arbeten i vattenområde eller grundvattenbortledning kommer att hanteras i tillståndsprövningen för vattenverksamhet. Ett kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med länsstyrelsen.

- Villkor 7 - Odlingslandskapet och jordbruksmark

Vid jämförelsen mellan olika spårlinjealternativ har intrång i gårdsmiljöer, buffertzoner för brukningscentrum och andelen fragmenterade jordbruksblock varit viktiga aspekter. För bibanans östra del har särskild hänsyn tagits till de värdefulla jordbruksmarkerna vid Sjösa gods. Utgångspunkten har varit att samla infrastrukturen, samlokalisera ytor för järnvägsanläggningen samt att minimera markintrång och inte försämra arrondering av och åtkomst till brukbar mark. Även i arbetet med anläggningens utformning har jordbruket tillmätts stor betydelse.

- Villkor 8 - Masshantering

En övergripande masshanteringsstrategi för Ostlänken som helhet har tagits fram. Så mycket berg- och jordmassor som möjligt ska återanvändas inom projektet eller återvinnas i anslutande projekt eller för andra ändamålsenliga syften. En specificerad masshanteringsplan ska kommuniceras med Länsstyrelsen i Södermanlands län innan de byggnads- och anläggningsarbeten som ingår i järnvägsplanen påbörjas.

- Villkor 9 - Klimatpåverkan

Ett aktivt och systematiskt arbete med åtgärder har utförts för att begränsa klimatpåverkan. Beräkningar utförs inför val av alternativ eller lösningar som beslutsunderlag i arbetet med att begränsa den energianvändning och de

klimatpåverkande utsläpp som byggandet och driften av Ostlänken kommer att medföra. Klimatpåverkan har beräknats ur ett livscykelperspektiv med hjälp av Trafikverkets verktyg Klimatkalkyl. Beräkningar för hela anläggningen har utförts kontinuerligt under arbetet med järnvägsplanen. Såväl genomförda som planerade åtgärder ska redovisas till Länsstyrelsen i Södermanlands län innan de byggnads- och anläggningsarbeten som ingår i järnvägsplanen påbörjas.

- Villkor 10 – Risk för översvämning

Anläggningen och dess avvattningsystem har utformats enligt dimensioneringsförutsättningar framtagna i samråd med SMHI. En översvämningsanalys har genomförts där områden som riskerar att svämma över om det på kort tid regnar 100 mm har identifierats. I de fall Ostlänken har bedömts medföra en ökad risk för översvämning har ett fördjupat arbete med kostnadsnyttoanalyser gjorts och anläggningen justerats.

- Villkor 11 - Bullerskyddsåtgärder

Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att tillåtlighetsvillkorets riktvärden för buller ska klaras. Tre nya bullerskyddsskärmar uppförs i centrala Nyköping. Med föreslagna järnvägsnära bullerskyddsskärmar i kombination med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasad- och uteplatsåtgärder uppfylls tillåtlighetsvillkoret.

Järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg för den tillåtna verksamheten ska fastställas senast den 30 juni 2030. Därefter förfaller tillåtligheten för den del av verksamheten som inte omfattas av fastställd plan.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 14 yttranden. Synpunkterna från enskilda handlar huvudsakligen om:

- Bullerskyddsåtgärder
- Spårlinjens placering
- Avrinning
- Markintrång
- Dagvattenhantering
- Påverkan på jordbruksmark
- Påverkan under byggtiden

Nyköpings kommun har lämnat synpunkter på bland annat trafikering, masshantering, gestaltning, bullerskyddsåtgärder, påverkan på naturvärden samt att antalet passager av järnvägen anses för få, särskilt i anslutning till friluftsområdet Ekensberg. Region Sörmland har lämnat synpunkter på bland annat att järnvägen delvis byggs enkelspårig, utformning av plattformar och trafikering. Ett flertal myndigheter har framfört att de inte har några synpunkter.

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen. Tillfällig nyttjanderätt för en arbets- och transportväg har lagts till väster om Nyköping. Ändamålet för en mindre yta tillfällig nyttjanderätt har ändrats från arbets- och transportväg till arbetsområde. Ändringarna redovisas i en särskild handling. De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det inte in några ytterligare synpunkter.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Södermanlands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Redan idag är Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping samt Västra stambanan på sträckan Katrineholm-Flen-Järna hårt belastade med trafik. I och med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behovet av persontransporter för både arbets- och fritidsresor.

Utbyggnaden av Ostlänken innebär en ökad kapacitet i järnvägsnätet. Den medför kortare restider och ökad komfort samt bättre robusthet och punktlighet på de befintliga stambanorna. Samtidigt medför järnvägsanläggningen konsekvenser för människors hälsa, miljön och hushållning med naturresurser. Genom direkt intrång, fragmentering till mindre brukningsenheter och långvarig negativ påverkan till följd av byggskedet kommer bland annat jordbruket att påverkas negativt. Järnvägen går genom områden med stort värde för kulturmiljön och den kommer att påverka landskapsbilden. Järnvägen blir en barriär i landskapet som påverkar de ekologiska sambanden för många djur och växter och innebär en förlust eller fragmentering av habitat och livsmiljöer. Omkringliggande bostäder kommer att påverkas av buller.

Den nya järnvägen medför att projektets ändamål uppfylls. För att minimera den negativa påverkan har stor vikt lagts vid anpassningar av järnvägens placering i både plan och profil. Gestaltungsavsikterna har utgjort en viktig utgångspunkt för detaljprojekteringen av anläggningen. Sammantaget är ett genomförande av projektet väl motiverat.

Regeringens beslut att avbryta planeringen av nya stambanor medförde att ändamålen för Ostlänken behövde anpassas. De ändrade ändamålen påverkar enligt den sökande inte järnvägens utformning eller markanspråk på delen Bibana Nyköping.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och efter ändringar i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har den sökande skickat kompletterande underrättelser om granskning samt en underrättelse om mindre ändring efter granskning till personer som hade missats när de ursprungliga underrättelserna skickades ut. Planhandlingarna har funnits tillgängliga i trettio dagar på Trafikverket samt på Nyköpings kommun. Inga synpunkter inkom med anledning av de kompletterande underrättelserna.

Begäran om fastställelse har kompletterats med ett yrkande om att beslut om indragning av väg 629 inte ska meddelas i samband med fastställelsen av den här järnvägsplanen utan i samband med den järnvägsplan som även omfattar ny dragning av väg 629. Markeringen för indragning av väg har tagits bort på plankartorna, blad 1000 och 1001. Ändringen beskrivs i ett särskilt PM daterat 2024-03-04. De fastighetsägare som berörs av indragningen har informerats om kompletteringen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in sex yttranden.

Håkan Kjellström, Kvistberga 1:7, undrar om alla som lämnat synpunkter under granskningen har tagits upp i granskningsutlåtandet. Han anser vidare att det är bättre att dra spåret öster om eller rakt över befintlig cirkulationsplats då det inte påverkar boendemiljön för de närboende lika mycket. Om dragningen ändå görs enligt planförslaget finns en oro att marken nära och under boningshuset kommer att påverkas av tyngden av den höga och breda järnvägsbanken. Han kräver därför att bron över väg 52 förlängs förbi Kvistberga och fram till skärningen i berget söder därom.

Trafikverket: Enligt Trafikverkets diarium har inga ytterligare yttranden inkommit i det här ärendet. Däremot har några av de personer som nämns av Håkan Kjellström lämnat granskningsyttranden i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, sträckan Sjösa-Skavsta.

Synpunkten om att dra järnvägen längre österut framfördes även under granskningen. I granskningsutlåtandet svarade den sökande att den föreslagna sträckningen ansetts vara den mest fördelaktiga utifrån aspekterna anläggning, landskap, naturvärden, människa och samhälle, livscykelkostnad och klimatpåverkan. Det valda alternativet innebär en lägre påverkan på riksintresset Nyköpingsåns dalgång och undviker att det skapas en impedimentyta mellan bibanan, väg 52 och väg 629. I *PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning* beskrivs de tre spårlinjealternativ som har studerats och dess konsekvenser mer utförligt. Trafikverket gör ingen annan bedömning.

Av granskningsutlåtandet framgår också att geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att utföras för att undvika sättningar på järnvägsanläggningen och annan påverkan på omgivningen. En förlängning av bron har inte bedömts motiverad av kostnadsskäl.

Skogsstyrelsen, Strålsäkerhetsmyndigheten, SMHI och Försvarsmakten har inget att erinra. Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att lämna platsspecifikt yttrande men hänvisar till myndighetens allmänna riktlinjer.

Speciella frågor i projektet

Tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverket har tagit del av den fullständiga lydelsen av de villkor som regeringen anger i tillåtlighetsbeslutet. Samtliga villkor har tillgodosetts eller bedöms kunna uppfyllas av den sökande.

Trafikverket anser att järnvägsplanen är i överensstämmelse med regeringens tillåtlighetsbeslut.

Påverkan på Natura 2000-områden

Tillstånd för bibanans passage av Natura 2000-området Tunsättersbäcken kommer att sökas i samband med ansökan om vattenverksamhet. Vid projekteringen av bibanans passage över vattendraget har de villkor som är kopplade till Natura 2000-tillståndet för den nya stambanans passage av Svärtaån och Tunsättersbäcken varit vägledande. Länsstyrelsen har i sitt slutliga yttrande över järnvägsplanen bedömt att den kan tillstyrkas utifrån aspekter som rör bland annat naturmiljön. Trafikverket gör ingen annan bedömning.

Påverkan på riksintressen

Den sökande har bedömt att inget riksintresse riskerar att skadas påtagligt med anledning av bibana Nyköping. Trafikverket gör ingen annan bedömning. Av planen framgår att ett riksintresse för kulturmiljövård, Nyköpingsåns dalgång, riskerar att skadas påtagligt genom kumulativa effekter som kan uppstå av bibanan tillsammans med den nya stambanan. Järnvägsplanen för den berörda delsträckan av stambanan, Sjösa-Skavsta, är under framtagande vilket innebär att konsekvenserna för riksintresset inte med säkerhet kan bedömas i dagsläget. Länsstyrelsen har dock vid tillstyrkan av järnvägsplanen för bibanan uttryckt att den kan fastställas utifrån bland annat riksintressen för kulturmiljövården. Eftersom järnvägsplanen för bibanan i sig inte bedöms medföra risk för påtaglig skada på riksintresset gör Trafikverket ingen annan bedömning.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

Artskydd

Arter som omfattas av artskyddsförordningen kommer att påverkas av projektet. Dispens erfordras för att ta bort eller flytta individer. Behov av dispensansökan kommer att avgöras i samråd med länsstyrelsen men länsstyrelsen har i sitt slutliga yttrande över järnvägsplanen bedömt att den kan tillstyrkas utifrån aspekter som rör naturmiljö, inklusive artskydd. Trafikverket gör ingen annan bedömning.

Väg 629

Bibana Nyköping korsar väg 629 vilket innebär att vägen skärs av. Vägen avses dras in från att vara allmän väg i samband med att ny sträckning av vägen beslutas, vilket planeras ske i samband med fastställelse av järnvägsplan för Ostlänken, delen Sjösa-Skavsta. Där bibanan korsar väg 629 får anläggandet av järnvägen inte påbörjas förrän ett beslut om indragning av vägen från att vara allmän väg har vunnit laga kraft.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Järnvägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan eller berörda detaljplaner.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Järnvägsplanen för bibana Nyköping bidrar tillsammans med övriga järnvägsplaner för Ostlänken till att ändamålen och projektmålen uppfylls. Den föreslagna utbyggnaden bidrar till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet och medför kortare restider mellan Stockholm-Linköping och Stockholm-Malmö/Köpenhamn. Ostlänken knyter samman regionerna Östergötland, Södermanland och Mälardalen. Lokaliseringen och utformningen har valts utifrån regeringens tillåtlighetsbeslut. Järnvägsplanen innehåller de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behöver vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Den föreslagna utbyggnaden medför att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med järnvägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäliga.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Ärendenummer
TRV 2023/107165**Dokumentdatum**
2024-04-04**Beslutat av**
Anders Ljungberg**Överklagande**

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med planprövaren Gunilla Åberg som föredragande.


Anders Ljungberg**Bilagor**

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Södermanlands län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Södermanlands län
Region Sörmland
Nyköpings kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/107165, Motpartens ärendenummer
Ljungberg Dokumenttyp BESLUT

..., Dokumentdatum 2024-04-04, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anders

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2023/107165
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-04-04

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Bilaga 1

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 9 maj 2024**.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/107165, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-04-04, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Bilaga 2

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximal ljudnivå fler än fem gånger per natt.

Ärendenummer
TRV 2023/107165
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-04-04

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 30 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.

Ärendenummer
TRV 2023/107165
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2024-04-04

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

