

Trafikverket Nya Stambanor

Fastställelse av järnvägsplan för anläggande av ny järnväg Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, i Trosa och Nyköpings kommuner i Södermanlands län och Södertälje kommun i Stockholms län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för anläggande av Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog. Järnvägsplanen reglerar även med stöd av 2 kap. 19 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, ombyggnad av de allmänna vägarna 838 Kalkbruksvägen, 837 och 782 Västerleden i Trosa kommun.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade OLP4-00-110-42000 blad 2016, 2017, 2043, 2018, 2019, 2020, 2035, 2021, 2036, 2037, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2038, 2028, 2029 och 2039, daterade 2022-03-17.

Fastställelsen gäller också tvärsektionerna OLP4-01-400-42000 blad 8017, 8018, 8019, 8020, 8021, 8022 och 8024 samt profilerna till tvärsektionerna OLP4-01-201-42000 blad 8017, 8018, 8019, 8020, 8021, 8022 och 8024, daterade 2022-03-17.

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

Trafikverket beslutar med stöd av 22 och 25 §§ väglagen (1971:948) att de delar av nuvarande väg 837, på sträckan från sektion cirka 23+200 till cirka 23+400 enligt plankarta blad 2025 och de delar av nuvarande väg 782, på sträckan från sektion cirka 24+400 till cirka 24+450 enligt plankarta blad 2026, som inte sammanfaller med de ombyggda vägarna dras in från att vara allmän väg.

Indragningen sker när de ombyggda vägsträckorna har öppnats för trafik.

Sökande

Trafikverket Nya stambanor.

Beskrivning

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. Järnvägsplanen för delen Långsjön–Sillekrog utgör en av Ostlänkens tolv järnvägsplaner och angränsar i öster till delen Gerstabergr–Långsjön samt i väster till delen Sillekrog–Sjösa. Delsträckan är främst belägen inom Trosa kommun, men även cirka 100 meter in i Nyköpings kommun samt cirka 1 600 meter in i Södertälje kommun.

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Järnvägsplanen omfattar nybyggnad av 13,2 km dubbelspårig järnväg, varav cirka 5,7 km är på mark, cirka 2,9 km på bro (fem järnvägsbroar) och cirka 4,5 km i tunnel (två järnvägstunnlar, i huvudsak bergtunnlar). Delen Långsjön–Sillekrog ansluter till Ostlänkens nordligaste del Gerstabergr–Långsjön strax söder om Kyrksjön och den planerade Södra Edebytunnelns södra mynning i angränsande järnvägsplan. Järnvägen passerar den uppodlade sänkan Lindefältet på bank och korsar en enskild väg som leds om. I Lindefältets södra del, nära E4, går järnvägen in i en cirka 4 kilometer lång tunnel. Järnvägstunneln kommer att korsa under E4 och under större delen av Natura 2000-området Tullgarn södra samt under befintlig järnväg Södra stambanan. Söder om tunneln övergår järnvägen till att gå på en kort bank innan den fortsätter på en cirka 900 meter lång bro. E4 korsas i sned vinkel och järnvägen fortsätter på bro över åkermark och ansluter ett skogsklätt höjdparti beläget mellan Norasjöns dalgång och Trosaåns dalgång. I skogspartiet nordväst om Vagnhärads tätbebyggelse ligger järnvägen omväxlande i marknivå, på bank och i skärning. Mellan Fredriksdalsvägen och väg 838 Kalkbruksvägen kommer en ny järnvägsstation i Vagnhärad att anläggas.

Söder om dalgång vid Sillefältet tar Silleskog vid. Här går järnvägen direkt in i ett höjdparti i en cirka 650 meter lång tunnel, Hillestatunneln. Därefter ligger resterande järnvägssträcka på en relativt plan, småkuperad skogsmarksplatå vilket gör att storleken på bankar och skärningar begränsas. Ett mindre vattendrag passerar på en cirka 70 meter lång bro och ett öppet markområde med sämre bärighet passerar på en cirka 220 meter lång bro. Fram till järnvägsplanens slut ligger järnvägen i mindre skärning som övergår i låg bank.

För att så långt som möjligt undvika att människor och djur tar sig in på banan sätts stängsel upp längs hela sträckan på båda sidorna av järnvägen, förutom där bullerskärmar anläggs. Även teknikgårdarna med teknikbyggnader och teknikskåp som krävs för drift av järnvägsanläggningen, är instängslade. Vid Vagnhärads nya resecentrum kommer skärmar att placeras längs med plattformarnas bakkant för att minska risken att obehöriga tar sig in på spårområdet.

Järnvägen kommer att passera på bro över väg E4 vid trafikplats Vagnhärad. Passagen medför inte någon ändrad utformning i läget av E4 och trafikplatsens slutläge, men i byggskedet måste E4 ledas om temporärt för att möjliggöra byggnation av stöd för ny järnvägsbro. Järnvägen passerar på bro över väg 838 Kalkbruksvägen och för att erhålla fri höjd på 4,7 meter mellan bronns underkant och vägbanan, måste vägens läge sänkas. Järnvägen passerar på bro över väg 800 där enskild väg mot Västergården och Hillesta möter väg 837. Brostödens indelning leder till att de anslutande vägarna flyttas något. Väg 837 rätas ut och följer parallellt med bron och ansluter till väg 800 i samma punkt som tidigare. Busshållplatsläget vid anslutningen av enskild väg flyttas västerut medan hållplatsläget vid anslutningen av väg 837 kan vara kvar. Järnvägen passerar väg 837 samt väg 782 Västerleden i Trosa kommun. Väg 837 läggs om och den vägdel som inte sammanfaller med den nya väganläggningen dras in från att vara allmän väg. Delar av väg 782 dras in från att vara allmän väg där en ny vägbro kommer att ersätta nuvarande vägbank.

Trosa kommun har antagit den detaljplan som bland annat innefattar Vagnhärads nya resecentrum, se vidare under rubriken "Kommunala planer". Resecentrumet kommer att lokaliseras öster om Kalkbruksvägen (väg 838) och norr om tätorten och byggas i samband med utbyggnaden av Ostlänken. Detaljplanen reglerar ytor för stationsbyggnad och därtill hörande anläggningar såsom bussterminal, cykel- och pendelparkering, samt korttids- och taxiparkering för hämtning och lämning av resenärer. Järnvägsområdet, dvs. plattformar och plattformsförbindelse med tillhörande teknik, hanteras inom ramen för järnvägsplanen.

Järnvägen ska vara trädsäkrad med trädsäkringsservitut så att en "skötselgata" skapas som är 25 meter utgående från närmaste spårmitt. Utanför skötselgatan/ trädsäkringszonen ska det finnas en kantzon med rätten att avverka träd som vid fall kan nå järnvägsanläggningen.

Utbyggnaden av den nya järnvägen kommer att påverka ett antal enskilda vägar och utfarter. Vissa av dessa kan på grund av den nya väg- eller järnvägsanläggningen inte läggas tillbaka i ursprungligt läge. Föreslagna omledningar redovisas på illustrationskartor. Lägen för ändrade enskilda vägar och utfarter ingår inte i fastställandet av järnvägsplanen utan kommer att regleras genom lantmäteriförrättningar eller genom avtal. Ingen förändring av vägnas standard och funktion genomförs. Vid passage under järnvägen ska en fri höjd på minst 4,7 meter erhållas. Inga vattendrag kommer att frångå sitt ursprungliga läge på grund av anläggningen. Ett antal befintliga mindre diken kommer att behöva justeras vid korsningspunkten med nya anläggningen.

Utrymning och insats

Ostlänken utformas för att möjliggöra självutrymning. Det innebär att de utrymmande ska kunna sätta sig i säkerhet utan hjälp av yttre assistans från exempelvis räddningstjänsten, Trafikverket eller andra organisationer. Vid brand i tåg i en tunnel ska det brinnande tåget köras till närmaste säkra plats, det vill säga närmaste station eller ut ur tunneln, och sedan utrymmas. I de fall utrymning från tåg ändå sker i tunneln finns det särskilt anordnade gångtytor på båda sidor av tunneln. Utrymning sker sedan till det fria via tunnelmyningarna eller via brandsluss in till servicetunnlar och därefter till det fria. I servicetunneln finns tytor där de som inte kan utrymma vidare kan vänta på assistans.

Tullgarnstunneln ska utföras som en dubbelspårig spårtunnel med en längd av cirka 3,9 km och en servicetunnel som är nästan parallell med spårtunneln. Servicetunneln kommer att ha en mynning som placeras i den norra änden av servicetunneln. Spår- och servicetunnel länkas samman av nio tvärtunnlar. Nödutgång ska utgöras av spårtunnelmyning samt tvärtunnel (brandsluss) till servicetunnel. Slutgiltig säker plats ska utgöras av det fria utanför spårtunnelmyning. Vid den norra respektive södra tunnelmyningen av Tullgarnstunneln ska det finnas en 500 m² stor yta för räddningstjänsten. Tullgarnstunneln kommer att ha brandvattensystem med brandvattenmagasin under teknikgården vid den ena tunnelmyningen och brandposter vid tunnelmyningar samt vid varje tvärtunnel.

Hillestatunneln ska utföras som en dubbelspårig spårtunnel med en längd av 649 meter. Utrymningsvägarna utgörs av gångbanor inom spårtunneln. Nödutgång ska utgöras av spårtunnelmyning och säker plats ska utgöras av det fria utanför spårtunnelmyning. Yta för räddningstjänsten ska finnas i anslutning till en teknikgård vid den ena tunnelmyningen.

Utrymning utmed sträckan ovan mark görs genom passage genom de grindar som finns i anslutning till teknikgårdar. Teknikgårdar finns utmed hela sträckan och tillgängligheten till grindar att passera ut genom är god. Broar över 1 000 meter har hårdgjorda gångbanor. Räddningstjänsten har tillgång till anläggningen via vägar som leder till teknikgårdarna, där finns också möjlighet att vända fordon.

Lokalisering

Utredningsarbetet för denna järnvägsplan har till stora delar varit gemensamt för hela sträckan Gerstabergr till Sillekrog, framförallt passagen av Järnaslätten, Hölö och Kyrksjön. Ett grundläggande underlag till val av spårinje inom korridoren är de fördjupade landskapsanalyser som togs fram under 2015. Även boendemiljö, kommunala planer och jordbruksmark har ingått i värderingen.

Inledningsvis var förutsättningarna för val av spårlinje tillståndsgiven röd korridor, passagen av Natura 2000-området Tullgarn södra i tunnel enligt givet tillstånd från Länsstyrelsen i Södermanlands län samt en station för resandeutbyte i Vagnhärad. Utifrån de förutsättningar som då gällde bedömdes en spårlinje kallad Grön 21 sammantaget ge bäst måluppfyllnad och spårlinjen valdes för fortsatt projektering. I den fortsatta utredningen bedömdes dock sidospåren vid Vagnhärad nya resecentrum vara för korta och medföra bristande kapacitet på huvudspåren för hela Ostlänken, vilket innebar en ny spårlinjeprocess för Tullgarn och Vagnhärad som även innefattade en mindre del av angränsande järnvägsplan för delen Gerstabergr-Långsjön. För sträckan fanns i huvudsak fyra stora utmaningar; korridorrens begränsning i väster vid Kumla gård, lokalisering av Vagnhärad station, bergtäckning för bergtunnel vid passage under E4 söder om Lindefältet och högt grundvattentryck vid Lindefältet. Dessa ligger inom denna järnvägsplan men linjedragningen påverkar även den närmast angränsande sträckan inom järnvägsplan för delen Gerstabergr-Långsjön. Efter den nya spårlinjeprocessen valdes för den aktuella sträckan spårlinje 4h för fortsatt projektering. Resterande sträckning följde fortsatt det tidigare spårlinjevalet Grön 21 men hela spårlinjen kallas därefter för 4h.

De avgörande fördelarna för valet av spårlinjen 4h är mindre störningspåverkan i och med den långa tunneln genom Natura 2000-området Tullgarn södra samt möjlighet till längre raktspår vid nytt resecentrum i Vagnhärad. Spårlinje 4h har även en bättre korsningslösning av E4 vid trafikplats Vagnhärad och en mer fördelaktig placering av Vagnhärad nya resecentrum. Spårlinje 4h överensstämmer inte med någon av de tillståndsgivna spårlinjerna genom Tullgarn södra. En ny prövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för passage genom Natura 2000-området kommer därför att krävas.

Utgångspunkten för Länsstyrelsen i Södermanlands är att tillståndsprövningar samt ändring av det tidigare tillståndet för passagen av Natura 2000-området ska prövas samlat hos mark- och miljödomstolen enligt 21 kap. 3 § miljöbalken. Det är möjligt för en sökande att söka alla tillstånd som behövs hos domstolen även om något av dessa annars skulle ha prövats av länsstyrelsen. Domstolen kan ta till sig ett ärende som handläggs av länsstyrelsen om det har samband med ett mål som domstolen handlägger. Högsta domstolen har även uttalat i tidigare domar att om en sökande begär tillstånd till en verksamhet som kan påverka ett Natura 2000-område, ska domstolen göra en samlad bedömning som uppfyller unionsrättens krav på fullständighet, exakthet och slutlighet. Prövningen för passage genom Natura 2000-området kommer att samordnas med ärendet om tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och utrymme samt särskilda rättigheter som belastar marken eller utrymmet kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna, tvärsektionerna och profilerna till tvärsektionerna.

Där järnvägen ska ligga i ytläge kommer cirka 31 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Av arealen utgör cirka 15 hektar skogsmark, cirka 8 hektar jordbruksmark och cirka 8 hektar övrig mark. Permanent markanspråk med tredimensionell fastighetsbildning för tunneldelarna uppgår till motsvarande cirka 31 hektar i markplan.

Där järnvägen ska ligga i någon typ av tunnel kommer anspråket huvudsakligen tas med äganderätt genom tredimensionell fastighetsbildning (3D-fastighet). Fastighetsbildningen innefattar betongtunnelkonstruktion, bergtunnlar, teknikutrymmen för anläggningen under mark och skyddszoner för att säkra underjordsanläggningen. Gräns för äganderätt omfattar 20 meter skyddszon runt om bergtunnel. För betongtunnelkonstruktion är gränsen för äganderätt 10 meter under, 3 meter över och 5 meter åt sidorna. Där betongtunnlarna ska grundläggas med pålar kommer däremot markanspråket att utökas från tunnelns botten och nedåt. Då pålarna måste förankras under fast bergyta kommer omfattningen av markanspråket att variera

från plats till plats. Där 3D-fastighetens utbredning läggs nära markytan sker en anpassning till pågående och framtida markanvändning på markytan. Om det är möjligt med hänsyn till behov av skydd för tunnelkonstruktionen begränsas 3D-markanspråket till att sluta 0,7 meter under markytan. Med denna begränsning möjliggörs fortsatt brukande av till exempel jord- och skogsbruk utan att dessa verksamheter riskerar att påverka tunnelns skyddszon. All äganderätt genom 3D-fastighet utgår från konstruktionernas ytterkant.

Cirka 32 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt. Av denna areal utgör cirka 9 hektar skogsmark, cirka 13 hektar jordbruksmark och cirka 10 hektar övrig mark.

Cirka 3,2 hektar mark tas i anspråk med vägrätt. Av denna areal utgör cirka 1 hektar skogsmark, cirka 0,2 hektar jordbruksmark och cirka 2 hektar övrig mark. Av vägområdet är vägrätten inskränkt på cirka 2,5 hektar där järnvägsanläggningen korsar befintligt vägområde, till exempel vid broar och tunnlar. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet. Vägrätten inskränks på två olika sätt och ändamålen framgår även på plankartorna. De är:

- Vi1 – Vägrätten inskränks innebärande att väghållaren endast får rätt att bygga, bibehålla och underhålla de väganordningar som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt endast i den mån väganordningarna inte äventyrar järnvägens bestånd, drift och brukande. I övrigt har fastighetsägaren fullt förfogande över marken.
- Vi2 – Vägrätten inskränks innebärande att väghållaren endast får rätt att bygga, bibehålla och underhålla de väganordningar som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt endast i den mån väganordningarna inte äventyrar järnvägens bestånd, drift och brukande. I övrigt har ägaren av den härskande fastigheten enligt servitut för järnväg förfogande över marken enligt servitutet.

Cirka 110 hektar mark, som behövs för att bygga järnvägen, avses att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). De arealer som markanspråket avser består av skogsmark, jordbruksmark och övrig mark. Nyttjanderätten har delats upp i elva stycken olika ändamål. Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartorna.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- Södertälje kommuns översiktsplan Framtid Södertälje Översiktsplan 2013-2030.
- Trosa kommuns Översiktsplan 2015 gällde under planläggningen. Samtidigt tog kommunen fram ett förslag på en ny översiktsplan som granskades 2020 och vann laga kraft 2022, Översiktsplan 2021.
- Nyköpings kommuns översiktsplan Nyköping 2040.

Den sökandes bedömning är att järnvägsplanen inte strider mot gällande översiktsplaner i berörda kommuner.

Järnvägsplanen berör följande detalj- och byggnadsplaner:

- Detaljplan för del av Fredriksdal 2:2, Resecentrum Vagnhärad, laga kraft 2022-07-05 (Trosa kommun)
- Byggnadsplan Kyrkogården Vagnhärad m.m. 0480-P83/21 (Trosa kommun)
- Byggnadsplan Lånesta 1:2, 4:1 m.fl. 04-TVA-963 (Trosa kommun)
- Byggnadsplan Lånesta 4:1 04-TVA-108 (Trosa kommun)

Ärendenummer
TRV 2022/67476Dokumentdatum
2023-12-11

- Detaljplan Fänsåker 1:99 0488-P04/7 (Trosa kommun)
- Byggnadsplan Berga 2:8 04-TOÅ-84 (Nyköpings kommun)

Den sökandes bedömning är att järnvägsplanen inte strider emot några gällande detalj- eller byggnadsplaner. Detaljplanen för Resecentrum Vagnhärad vann laga kraft efter att begäran om fastställelse lämnats in.

Buller, vibrationer och stomljud samt övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Allmänt

De skyddsåtgärder som redovisas på plankartorna med Sk-beteckningar blir bindande för den sökande genom detta fastställelsebeslut. Syftet med åtgärderna är att förebygga störningar när järnvägen är färdigbyggd och öppen för trafik. De skyddsåtgärder som ska fastställas består av järnvägsnära bullerskyddsskärm, bullerskyddsvall, fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och skydd av uteplats, järnvägsnära faunastängsel, stomljuddämpande åtgärd samt skärm för skydd av Natura 2000-naturtyp. Andra skyddande åtgärder och försiktighetsmått såsom placering av järnvägen i tunnel eller på bro, landskapsmodellering och fågelavvisare är inarbetade i anläggningen. Avseende elektromagnetiska fält har Socialstyrelsen konstaterat att forskningen inte kan se någon ökad risk för sjukdom för den som utsätts för elektromagnetiska fält med ett långtidsmedelvärde under 0,4 mikrottesla (μT). Den sökandes utredning visar att årsmedelvärdet är lägre än 0,4 μT redan vid 20 meter från banmitt (mitt emellan dubbelspåret). På ett avstånd av 30 meter från banmitt får det generellt inte finnas någon bebyggelse där människor vistas mer än tillfälligt med hänsyn till urspårningsrisk och andra faktorer. Järnvägsplanen bedöms inte medföra någon negativ effekt på människors hälsa då det längs delsträckan inte finns områden där människor kommer att vistas stadigvarande nära järnvägsanläggningen.

Under byggtiden vidtas ett flertal åtgärder för att minimera påverkan på natur- och kulturmiljö samt boendemiljö. Tillfälliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden fastställs inte i järnvägsplanen. Behov av åtgärder under byggtiden förankras med tillsynsmyndighet och uppfyllandet av åtgärderna säkerställs genom kontrollprogram.

Buller

Enligt villkor i tillåtlighetsbeslutet för Ostlänken ska bullerskyddsåtgärder vidtas för det buller som härrör från trafikeringen av järnvägen, med strävan att innehålla utpekade riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, se vidare under rubriken "Regeringens tillåtlighetsbeslut och den sökandes bedömning av hur tillåtligheten uppfylls". Utmed de befintliga statliga vägarna och stambanorna utsätts planområdet redan i nuläget för relativt höga bullernivåer. Den dominerande bullerkällan utgörs av trafik på E4 och trafiken på övriga statliga vägar är relativt begränsad. Den största bullerutbredningen utmed delsträckan finns vid trafikplats Vagnhärad där topografin gör att bullret sprids över stora ytor. På sträckan mellan Vagnhärad och Åbro passerar den nya järnvägen genom mindre bullerutsatta områden då E4 går i en båge väster om anläggningen. Området söder om sjön Sillen utsätts redan idag för höga bullernivåer från vägtrafiken. Öster om E4 mellan väg 800 och väg 782 (Västerleden) är trafikbullernivån över 55 dBA ekvivalent ljudnivå i nästan hela planområdet. Efter passagen av väg 782 väster om sjön Sillen ökar avståndet mellan planområdet och E4. Dessa områden är mindre bullerutsatta med runt 45–55 dBA ekvivalent ljudnivå.

Det finns inga utpekade rekreationsområden eller friluftsområden i detaljplan eller översiktsplan där låg bakgrundsnivå utgör en särskild kvalitet.

Samtliga bullerberörda byggnader är bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder utsätts för buller över riktvärdena för trafikbuller på grund av järnvägsplanen. För de bostadsbyggnader som är aktuella för

fastighetsnära bullerskyddsåtgärder med avseende på buller från Ostlänken tas även hänsyn till buller från övrig statlig trafikinfrastruktur. Utgångspunkten är att riktvärdena ska klaras och för att göra det har järnvägsnära bullerskydd dimensionerats för att i kombination med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder klara riktvärden utomhus vid fasad, inomhus och på uteplats.

Det anläggs en järnvägsnära bullerskärm och en järnvägsnära bullervall. Fastighetsnära åtgärder i form av fasadåtgärder och/eller lokala bullerskyddsskärmar på uteplats kommer att erbjudas för åtta bostadsbyggnader.

För sju fastigheter (åtta bostadsbyggnader) erbjuds förvärv då bullerskyddsåtgärder inte bedöms vara ekonomiskt rimliga att genomföra eller ge tillräcklig bullerdämpande effekt. I det fall fastighetsägaren avböjer, erbjuds denne fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som redovisas på plankarta. Riktvärden inomhus och på uteplats kan då komma att överskridas även med vidtagna bullerskyddsåtgärder.

Vibrationer och stomljud

Inom planområdet finns inga dokumenterade ärenden angående stomljud och vibrationer från befintlig statlig infrastruktur. Den nya järnvägen kommer dock att gå genom områden som tidigare ej berörts av större trafikinfrastruktur. För att klara Trafikverkets riktvärden för vibrationer behövs omfattande markförstärkning för den bostadsbyggnad på delsträckan som beräknas få vibrationsnivåer över riktvärdet 0,4 mm/s. Kostnaden för markförstärkningen är betydligt högre än fastighetens marknadsvärde enligt schablonvärdering och fastigheten kommer att erbjudas förvärv med avseende på vibrationer. Om erbjudandet avböjs genomförs inga fastighetsnära vibrationsdämpande åtgärder då det saknas enkla och kostnadseffektiva metoder att dämpa vibrationer i befintliga byggnader. En bostadsbyggnad beräknas få stomljudsnivåer över riktvärdet $L_{max,32}$ dBA. Stomljudsdämpande åtgärder kommer att genomföras på själva järnvägsanläggningen, under ballast, på både upp- och nedspår mellan km 18+670–19+050.

Jordbruk och skogsbruk

Inom utredningskorridoren finns 14 gårdar med jordbruksverksamhet varav sju bedöms beröras av järnvägsplanen. De största sammanhängande ytorna med jordbruksmark i anslutning till utredningskorridoren finns i Norasjöns dalgång, Trosaåns dalgång och Sillens dalgång. Kjulsta gård vid Hölö, som ligger norr om plangränsen och söder om Kyrksjön, har en cirka fem hektar stor yta med jordbruksmark inom den norra delen av planområdet. Den nya järnvägen kommer innebära ett direkt intrång i jordbruksmarken. Mark kommer tas i anspråk och delas upp (fragmenteras). Den nya järnvägen innebär även långvarig negativ påverkan till följd av byggtiden. Jordbruksmark som används till etableringsytor, tillfälliga upplag och liknande under byggtiden blir mer kompakt. Det kan krävas åtskilliga år innan marken återhämtar sig till normal skörd. Vidare bedöms ianspråktagandet av jordbruksmarken som negativt ur hushållningssynpunkt då jordbruksmark inte går att återskapa på någon annan plats. Mark som tas i anspråk under broar med servitutsrätt samt för trädsäkring, kommer att kunna brukas efter den nya järnvägens färdigställande men med ett begränsat brukningsvärde under broarna (skuggning, minskad nederbörd). Mark som nyttjas tillfälligt under byggnationen kommer att återställas i största möjliga mån. Den nya järnvägen kommer även att medföra att angöringsvägar till vissa åkrar försvinner. På järnvägsplanens illustrationskartor redovisas förslag på ersättningsvägar för dessa angöringar. Bedömningen är att genomförande av järnvägsplanen innebär måttliga konsekvenser för jordbruksmark.

Det finns två större sammanhängande skogsområden vid Tullgarn och Sillekrog. I dessa växer det främst barrskog som utgörs till största delen av produktionsskog i olika åldrar. I områden där järnvägen förläggs i tunnel under skogsmarken kommer markanspråk ske genom tredimensionell fastighetsbildning där

markanspråket endast omfattar delar under markytan. Skogsbruket kan därför fortsätta opåverkat på markytan. Vidare bedöms etablerings- och upplagsytor belägna på skogsmark kunna ge negativa effekter på skogsbruket under en tid. Om återplantering av etablerings- och upplagsytorna sker bedöms effekten på lång sikt som liten. De sammanvägda konsekvenserna för skogsbruk till följd av järnvägsplanen bedöms bli små till måttliga. Skogen erbjuder en mångfald av miljöer där många arter trivs. Effekterna blir ökad fragmentering av skogslandskapet och förlust av livsmiljöer för skogslevande arter. Tullgarns kronopark påverkas inte då den nya järnvägsanläggningen är belägen i tunnel genom skogen. Konsekvenserna för naturresursen skogsbruk bedöms dock vara liten för större delen av sträckan.

Landskapet är rikt på vilt och de flesta jaktbara viltarter finns representerade, särskilt klövvilt med lokalt kraftiga stammar av kronhjort, dovhjort och vildsvin. Jakt förekommer i större eller mindre omfattning på all mark där jakt kan bedrivas. En skog med lågt värde ur skogsproduktionssynpunkt kan ha högt värde ur jaktssynpunkt. För flera fastighetsägare är jakten en viktig näringsgren med försäljning av jakttillfällen. Järnvägsanläggningen, där den går i marknivå eller på bank, innebär en ytterligare barriär för vilt i landskapet. Anläggningen kommer också, beroende på topografin, kunna innebära ytterligare begränsning för jakt i närheten av järnvägen på grund av regler för skjutning. Då värdet på jakten bedöms som måttlig och effekten som liten, bedöms konsekvenserna för jakten sammantaget som små.

Barriäreffekter och passager

Ostlänken kommer att medföra en barriärverkan i landskapet på de platser där den ligger i ytläge. Järnvägen kommer att vara instängslad och på aktuell delsträcka innebär landskapets topografi att järnvägen omväxlande förläggs i tunnel, i berg- och jordskärning eller på bank och bro med varierande längder och höjder. Järnvägen kommer därmed att utgöra en större eller mindre barriär i landskapet längs sträckan. Det finns en *Samlad passageplan* framtagen som beskriver olika passager som planeras för den här delen för människor och djur. Passagebehoven har bedömts för aspekterna befolkning och friluftsliv (med fokus på barn), jord- och skogsbruk, naturmiljö (med fokus på vilt och mindre däggdjur samt vatten) samt kulturmiljöer. Resultatet visade att inga ytterligare passager utöver de femton som det redan planerats för behövs för att tillgodose berörda intressen. En passage kan ha flera funktioner för framkomligheten i landskapet. Tio av dessa passager har stor relevans för kulturmiljöer, tretton passager ger möjlighet att passera för jord- och/eller skogsbruksmaskiner och tio passager fyller ett viktigt syfte för rekreation och friluftsliv. Vidare kommer det att finnas funktionella klövviltspassager samt strandpassager vid vattendrag i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för landskap.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Natura 2000 och övriga riksintressen

Järnvägsplanen berör Tullgarnsområdet som utgör både naturreservat och Natura 2000-området Tullgarn södra enligt art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. I Tullgarnsområdet finns utpekade riksintressen för naturvården, för friluftsliv och för rörligt friluftsliv. Påverkan på Natura 2000-området Tullgarn södra undviks till stor del då järnvägen går i tunnel under nästan hela området. Den sökandes bedömning är att järnvägsplanen inte medför någon påverkan på de ovan nämnda riksintressena. Tillstånd för passage av Natura 2000-området kommer att sökas separat (7 kap. 28 a § miljöbalken). Prövningen kommer att samordnas med ärendet om tillståndsansökan för vattenverksamhet (11 kap. 9 § miljöbalken). Järnvägsplanen berör även friluftsområdet Lånestaheden i Vagnhärad som också är ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet samt kommunalt naturreservat i Trosa kommun, beläget cirka en kilometer sydöst om planerad anläggning. Lånestaheden får en liten påverkan av buller under byggskedet.

Trosaåns dalgång är ett utpekat riksintresse för kulturmiljövården. Dalgången innefattar småskaligt odlingslandskap och visar hur människor har använt landskapets resurser och anpassat sig till landskapets förutsättningar från bronsålder till nutid. Bronsåldersmiljön är liksom vägnätet uttryck för riksintresset. I anslutning till Trosaån återfinns boplatsslämnningar. Samtliga delar av kulturmiljön bedöms vara särskilt representativa och ha höga kulturmiljövården. Sammanfattningsvis påverkas riksintressets värden framför allt av att viktiga uttryck för det kulturhistoriska landskapet går förlorade. Barriäreffekten gör det svårare att uppleva och förstå sambanden mellan olika delar av riksintresset, såsom bronsåldersbosättningarna och ån. Inträng sker även i kulturmiljöer som föregått eller efterföljt bronsålderns centralplats, men som inte utgör uttryck för riksintresset. Eftersom påverkan är stor, bedöms konsekvenserna bli stora till mycket stora. Regeringens tillåtlighetsbeslut talar om på vilka villkor Ostlänken får lov att komma i konflikt med exempelvis andra riksintressen. Enligt tillåtlighetsbeslutet bör det starka riksintresse för kommunikationer som Ostlänken utgör ges företräde vid en avvägning. Med föreskrivet villkor om åtgärdsplan kommer skadorna på riksintresset för kulturmiljövård Trosaåns dalgång att kunna motverkas så långt som möjligt, se vidare under rubriken "Regeringens tillåtlighetsbeslut och den sökandes bedömning av hur tillåtligheten uppfylls".

Södra stambanan (befintlig järnväg), E4 (befintlig väg) och Ostlänken (planerad järnväg) är utpekade riksintressen för kommunikationer. Järnvägsplanen är i linje med riksintresset för Södra stambanan då kapaciteten för gods ökar när persontrafik flyttas till Ostlänken. Utbyggnaden av Ostlänken är anpassad till att E4 som riksintresse inte ska påverkas negativt när järnvägen tas i drift.

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster, fisk- och musselvatten, utomhusluft och buller

Den enda ytvattenförekomsten som omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten och berörs fysiskt av den nya järnvägen är Trosaån. Ån kommer att passeras på bro och området som påverkas fysiskt blir litet i förhållande till vattenförekomstens storlek. Det gör att påverkan kan begränsas och negativa konsekvenser på kvalitetsfaktorer under ekologisk status kan undvikas. Planerad hantering av sulfidförande bergmassor bedöms förhindra negativa effekter på vattenkemin i såväl Trosaån som övriga vattenförekomster. Det kväverika vatten som i framförallt byggskedet kommer att belasta Sillen, Trosaån och Trosafjärden får en temporär påverkan som inte bedöms ha negativa konsekvenser på normerna avseende nitrat, ammoniak eller övergödningsrelaterade kvalitetsfaktorer. Sammantaget gör sökanden bedömningen att anläggningen kan byggas och drivas utan negativ effekt på ekologisk eller kemisk status, eller på möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna i förekommande vattenförekomster. Järnvägsplanen bedöms heller inte medföra konsekvenser på uppströms belägna vattenförekomster eftersom det inte bedöms uppstå effekter på förekommande arter eller deras möjligheter att förflytta sig i, eller mellan, vattenförekomsterna.

Järnvägsplanen berör två grundvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer för grundvatten. Grundvattenförekomsten vid Fredriksdal passeras på bro förbi dalgången. Grundläggning av bankar och bro inom samma dalgång kan medföra viss påverkan i byggskedet, men ingen varaktig grundvattenbortledning kommer ske och kvantitativ status bedöms inte påverkas. Den kemiska statusen bedöms inte påverkas av genomförande av järnvägsplanen då vattenförekomsten skyddas av tät lera som hindrar eventuella föroreningar från anläggningen att transporteras ner till grundvattenmagasinet. För etableringsytor under byggskedet kommer krav på tätning ställas där det förekommer aktiviteter som kan förorena vattenförekomsten.

Vid Tunsätter grundvattenförekomst utförs järnvägen till största del på bank och bro och till liten del i skärning. Grundvattennivåer ligger enligt utförda mätningar på ett sådant djup att anläggningens dräneringsnivå inte når ner under grundvattenytan. Ett antal åtgärder kommer att vidtas i byggskedet för att minimera påverkan på grundvattenförekomsten, såsom krav på anläggningsmaskiner och masshantering.

Grundvattenförekomstens kvantitativa status påverkas inte av järnvägsanläggningen och med de vidtagna åtgärderna i byggskedet bedöms inte heller den kvalitativa statusen påverkas. Trosa kommun har sin kommunala huvudvattentäkt i den södra delen av grundvattenförekomsten Tunsätter, cirka tre kilometer från planerad järnvägsanläggning. Vattenskyddsområdet för Trosa kommuns huvudvattentäkt omfattar i dagsläget cirka 265 hektar. Skyddsområdesbestämmelser inrättades den 5 april 1979. Arbeta pågår med uppdatering av vattenskyddsföreskrifter och vattenskyddsområde.

Inget vatten inom delsträckan omfattas av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

Järnvägsplanen bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå normerna för utomhusluft enligt luftkvalitetsförordningen respektive normerna för omgivningsbuller enligt förordning om omgivningsbuller.

Artskydd

I en parallell process pågår arbete med att slutföra bedömningar av järnvägsplanens påverkan på skyddade arter samt behov av skydds- och kompensationsåtgärder. I denna process pågår samråd med länsstyrelsen. I det fall järnvägsplanen ändå medför påverkan som kan leda till förbud enligt artskyddsförordningen kommer dispens att sökas. Eventuell dispens kan förenas med villkor om kompensation för de intrång som anläggningen medför. Områden med arter som omfattas av artskyddsförordningen samt effekter och konsekvenser på dessa redovisas i planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen.

Strandskydd och biotopskydd

Inom delen Långsjön–Sillekrog finns strandskydd vid nio platser. Dessa utgörs av Trosaån, Fänsåkers kalkbrott, diken som ansluter till Rensjön respektive Norasjön samt diken i jordbruksmark, skogsdike, vattendrag i skogsmark och dikat vattendrag på kalhygge. Konsekvenserna på strandskyddets syften för intrången på dessa platser har bedömts som obetydliga förutom för kalkbrottet. På den platsen bedöms konsekvenserna som måttliga. För samtliga strandskyddade områden är skälet att området behöver tas i anspråk för att bygga Ostlänken, vilket tillgodoser ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (7 kap. 18 c § punkt 5 miljöbalken). Strandskyddsområdena som berörs av markanspråk redovisas på plankartorna. Åtgärder till följd av Ostlänken som inte ingår i järnvägsplanen kan kräva dispens om de berör strandskyddat område. Strandskyddsdispens kommer att sökas för åtgärder utanför planområdet, bland annat anläggning av enskilda ersättningsvägar.

Ett flertal generella biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken bestående av mark- och vattenområden finns längs den planerade anläggningen. Femton av dessa påverkas av projektet. De är av typerna alléer, åkerholme samt diken och småvatten i jordbruksmark. Naturvärdena i dessa är relativt låga. De objekt som har högst värde är två alléer som har bedömts vara av måttligt värde. Inga specifikt utpekade (beslutade) biotopskydd finns längs den planerade anläggningen. Enligt 7 kap. 11 a § miljöbalken gäller inte förbud mot åtgärd inom område med generellt biotopskydd om de behandlas i väg- eller järnvägsplan som vunnit laga kraft. Undantaget gäller de områden som tas i anspråk för väg- eller järnvägsändamål tillfälligt eller permanent.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för de åtgärder som ingår i järnvägsplanen har beräknats till cirka 7,5 miljarder kronor (inklusive marklösenkostnader och administration) i prisnivå 2017. Finansiering sker med medel ur den nationella planen. Medfinansieringsavtal finns med Trosa kommun avseende kommunala delar av Vagnhärads resecentrum samt breddning av Fredriksdalsvägen. Dessa åtgärder ingår inte i järnvägsplanen utan planläggs i detaljplan.

Byggstart planeras ske 2025.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen inleddes enligt den lagstiftning som gällde före 1 januari 2013 med förstudie 2002–2003 vilket resulterade i tre korridorer som utreddes djupare i en järnvägsutredning. Med *Förstudie Ostlänken* som underlag fattade Länsstyrelsen i Södermanlands län, som var sammanhållande för berörda länsstyrelser, beslut om att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet om betydande miljöpåverkan innefattade då inte de allmänna vägar som berörs. Beslutet kompletterades därför 2019 med ett beslut gällande delen inom Trosa kommun, innefattande de anslutningar av allmänna vägar som berörs, kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En järnvägsutredning togs fram 2004–2010. Järnvägsutredningen utfördes som en gemensam del för hela Ostlänken och en avsnittsutredning för sträckan Järna–Norrköping respektive sträckan Norrköping–Linköping. Till varje avsnittsutredning upprättades en miljökonsekvensbeskrivning som godkändes av länsstyrelserna år 2008.

Regeringen beslutade den 7 juni 2018 om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Tillåtligheten för Ostlänken är förenad med villkor för genomförandet.

Regeringens tillåtlighetsbeslut och den sökandes bedömning av hur tillåtligheten uppfylls

Byggandet av en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping får enligt tillåtlighetsbeslutet ske inom den korridor som redovisades på kartor bilagda till ansökan om tillåtlighet, daterade den 19 januari 2018. Bilagan är benämnd *Ostlänken Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet*. En bedömning av hur järnvägsplanen överensstämmer med korridoren har gjorts i ett PM benämnt *Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor Ostlänken, daterad 2021-09-27*. Den sökandes bedömning är att hela järnvägsanläggningen som omfattas av tillåtligheten ryms inom korridoren. Tvärgående anläggningsdelar såsom servicevägar samt diken och ledningar omfattas inte av tillåtligheten och sträcker sig utanför korridoren.

Tillåtlighetsbeslutet innehåller elva villkor, varav sju är generella och fyra är platsspecifika, som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Förutom samtliga generella villkor gäller för denna järnvägsplan ett av de platsspecifika. Här redovisas villkoren och en något förkortad sammanfattning av den sökandes bedömning av hur villkoren har uppfyllts (*kursiv stil*):

- Järnvägsanläggningens närmare lokalisering i plan och profil, utformning och gestaltning ska planeras och utföras med hänsyn till landskapets, kulturmiljöns och naturmiljöns samlade strukturer, karaktärer och värden och så att barriäreffekter så långt möjligt begränsas. Lokalisering och utformning ska ske efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner.
Den sökande bedömer att villkoret har uppfyllts genom de anpassningar av anläggningen och de samråd som genomförts för projektet. Anpassningar av anläggningen i plan och profil har gjorts kontinuerligt för att minska påverkan. Anpassningar av anläggningens utformning med bank, bro, tunnel och skärning har gjorts i stor utsträckning i förhållande till läge, geografiska förutsättningar, landskapsanpassning, skyddade arter, kulturmiljöer och fornlämningar. Detta för att minska påverkan och intrång i dessa, samt för att minska anläggningens barriäreffekter. På stora delar av sträckan går järnvägen på broar och i tunnlar, vilket minskar barriäreffekten. I enlighet med regeringens tillåtlighetsbeslut har Trafikverket aktivt arbetat med att minska längden på tunnlar och broar i järnvägsplanen. En avvägning har gjorts mellan nyttan som broarna och tunnlar tillför och den högre anläggningskostnad som de medför.
- Trafikverket ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Trosa kommun, ta fram en åtgärdsplan för passagen av Trosaåns dalgång med de åtgärder som

Trafikverket avser att vidta för att motverka skadlig påverkan och störningar. Planen ska redovisas till länsstyrelsen senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

En åtgärdsplan kommer att redovisas till länsstyrelsen inför det att anläggningsarbetena påbörjas. Planen har samrått med nämnda myndigheter. Under projektets gång har även ett samordningsprojekt pågått för hela Ostlänken, med syfte att stärka kulturmiljövården längs järnvägens sträckning. Den sökandes bedömning är att villkoret kommer att uppfyllas.

- Trafikverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, berörda länsstyrelser och kommuner, vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i den omfattning som krävs för att skydda yt- och grundvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt tågtrafiken. Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som idag utnyttjas som dricksvattentäkter eller i framtiden har en potential att utnyttjas som sådana. Ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med länsstyrelserna för att följa upp påverkan på berörda yt- och grundvattenförekomster före och under byggskedet samt under drift.

Samråd med myndigheter har genomförts. Påverkan på betydande grundvattenmagasin och vattenförekomster har minimerats genom processen med anpassningar och framtagande av skyddsåtgärder. Provtagningsprogram har tagits fram och mätningar pågår för att erhålla långa mätserier för naturliga flöden. Utöver dessa kommer påverkan på enskilda brunnar till följd av grundvattenbortledningen att utredas i miljökonsekvensbeskrivning tillhörande tillståndsansökan för vattenverksamhet. Den sökandes bedömning är att villkoret kommer att uppfyllas.

- Järnvägsanläggningens närmare lokalisering i plan och profil samt utformning ska planeras och utföras så att fragmentering av odlingslandskapet och försämring av befintlig jordbruksmarks arrondering samt produktiva förmåga så långt möjligt begränsas. Samråd ska ske med berörda länsstyrelser och kommuner.

Villkoret bedöms uppfyllas genom de anpassningar av anläggningen som genomförts för att minska påverkan på odlingslandskap och jordbruksmark. Anpassning av anläggningens utformning och plan- och profillägen, samt lokalisering av kringanläggningar så som service- och arbetsvägar, etableringsytor med mera har under projekteringen genomförts för att minska påverkan på odlingsmark och jordbruksmark. Järnvägen placeras i delar på långa landskapsbroar för att begränsa påverkan på odlingslandskap och jordbruksmark. Järnvägens lokalisering nära E4 är avgörande för att undvika en ny barriär i landskapet.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för hantering, återanvändning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggskedet. Berg- och jordmassor ska så långt som möjligt återanvändas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som Trafikverket och länsstyrelserna kommer överens om.

Järnvägsplanens ytor för hantering av massor möjliggör för att villkoret kan uppfyllas i kommande skeden. Masshanteringsarbetet har utgått från att så mycket berg- och jordmassor som möjligt ska återanvändas inom projektet eller återvinnas i anslutande projekt eller för andra ändamålsenliga syften. Bland annat planeras att använda krossanläggning lokalt så att bergmaterial kan användas i anläggningen. Masshanteringsplanen kommer att färdigställas i enlighet med detta tillåtlighetsvillkor.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för de åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att så långt möjligt begränsa energianvändning och klimatpåverkande utsläpp i samband med byggande och drift av Ostlänken. Planen ska redovisas till länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.

Villkoret bedöms delvis uppfyllt i järnvägsplanen. Trafikverket har arbetat aktivt och systematiskt med åtgärder för begränsad klimatpåverkan. Den energianvändning och klimatbelastning som transportinfrastrukturen ger upphov till har med hjälp av Trafikverkets modell Klimatkalkyl beräknats vid ett antal tillfällen under planeringen av projektet. Planen för åtgärder kvarstår och färdigställs efter planläggningsskedet.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Arbetet ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida klimatförändringar och havsvattennivåer. Utredningar och bedömningar av nödvändiga åtgärder ska ske kontinuerligt under projektering och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området.

Villkoret bedöms uppfyllas. Projektering av järnvägsanläggningen och dimensionering av avvattningen har skett efter riktlinjer framtagna i samråd med SMHI. Riktlinjer beaktar havsnivåförändringar likväl som ändrade flöden och nederbörd. Sammanfattningsvis har anläggningen anpassats utifrån de översvämningrisker och de värsta fall-scenarier som bedömts vara relevanta.

- Bullerskyddsåtgärder längs Ostlänken ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen av järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus

45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid

55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats

60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadsområdet i övrigt

70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är

riktvärdet 60 dBA maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreatiomsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

Villkoret bedöms uppfyllas. Med en kombination av järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kan samtliga bullerberörda byggnader klara gällande bullervillkor. För ett fåtal byggnader bedöms dock kostnaden för erforderliga bullerskyddsåtgärder inte vara ekonomiskt lönsamma och fastigheterna erbjuds förvärv.

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 30 stycken yttranden, varav tio var utan erinran eller avstått från att yttra sig. Synpunkterna handlar sammanfattningsvis bland annat om:

- Buller och bullerskyddsåtgärder under byggtid och i driftskede.
- Enskilda vägar, ersättningsvägar, servicevägar.
- Masshantering
- Resecentrum, plattformarnas längd och angöringsvägar till resecentrum.
- Önskemål om att spåret grävs ned i Trosaåns dalgång.
- Frågor om byggtidens längd, påverkan på att investera i underhåll på fastigheter, bedriva verksamheter, svårigheter att nyttja sin fastighet till sin fulla potential under lång tid samt risk för påverkan på enskild dricksvattenförsörjning. Frågor om ekonomisk kompensation för bl.a. marknadsvärdesminskning.
- Sveriges geologiska undersökning (SGU) har lämnat ett utförligt yttrande som sammanfattningsvis rör påverkan på grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer, särskilt avseende grundvattenförekomsten Tunsätter. SGU efterlyser bland annat att miljökonsekvensbeskrivningen borde belysa vissa aspekter ytterligare, särskilt för att bedöma påverkan på miljökvalitetsnormer för grundvatten under byggskedet. SGU lämnade även synpunkter under kommunikering, se under rubriken "Kommunikering under fastställelseprövning".
- Påverkan på bedrivandet av jord- och skogsbruk under projektets olika skeden, byggnation och drift. Synpunkterna tar bland annat upp vikten av att minimera intrång, ekonomisk kompensation för intrång, samråd för olika frågeställningar som rör möjligheterna att bedriva jord- och skogsbruk, framkomlighet för jord- och skogsbruksmaskiner, barriäreffekter, infiltration av dagvatten, fråga om grundvattensänkning av grundvattenytan i skogsområdena, utformnings- och gestaltungsfrågor.
- Risk för försämring på grundvattenförekomsten Tunsätter som också utgör Trosa kommuns vattentäkt. Hantering av sulfidhaltiga massor.
- Risk för framtida översvämningar av nedströms belägen infrastruktur.
- Trafikeringen på Nyköpingsbanan och Ostlänken.
- Passageplanen
- Gestaltungsfrågor
- Kontrollficka för 24-metersfordon på E4.
- Vikten av att Ostlänken kan hantera ett framtida ihopkopplat nät av nya stambanor.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelserna i Södermanlands och Stockholms län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Länsstyrelsen i Södermanlands län bedömer att riksintresset för kulturmiljövården, Trosaåns dalgång kommer att skadas påtagligt genom att förståelsen av sambanden mellan bronsåldersbosättningarna och ån försvåras av järnvägens barriäreffekt. Vid en sammanvägd bedömning förordar Länsstyrelsen ändå en

järnvägsutbyggnad med hänsyn till att den planerade järnvägen är av riksintresse och att man genom att tillgodose järnvägsintresset främjar den långsiktigt bästa hushållningen med marken enligt bestämmelserna i 3 kap. 10 § miljöbalken.

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket avser att sampröva tillstånd för passage av Natura 2000-området Tullgarn södra enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken vid mark- och miljödomstolen tillsammans med tillståndsansökan om vattenverksamhet. Länsstyrelsen ser positivt på framtagande av ett ekologiskt kompensationsprogram i det fortsatta arbetet för att minska negativ påverkan på skyddade arter.

Länsstyrelsen delar den sökandes uppfattning att om skyddsåtgärder genomförs där de behövs under byggnationstid och drift kommer inte miljö kvalitetsnormerna för vatten (MKN) att försämrats eller försvåra möjligheten att uppnå MKN vatten. Flera av de villkor för skyddsåtgärder som behövs kommer att prövas i ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Även Länsstyrelsen i Södermanlands län delar den sökandes uppfattning att planförslaget inte bedöms försämra möjligheten att följa MKN förutsatt att skyddsåtgärder genomförs om behov uppstår.

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. Ändamålen med utbyggnaden av Ostlänken är att bidra till en regionförstoring för Östergötland–Södermanland–Mälardalen och en förbättrad kapacitet i järnvägssystemet. Ostlänken ska också bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm–Linköping och Stockholm–Malmö/Köpenhamn. Regional tågtrafik kan flyttas över till Ostlänken vilket möjliggör utökning av godstrafik på Södra stambanan/Nyköpingsbanan. Ett tillgängligt och attraktivt resecentrum med korta bytestider mellan tåg och övrig kollektivtrafik och cykel byggs i Vagnhärad.

Samtidigt medför den nya järnvägsanläggningen konsekvenser under bygg- och driftskede. Störst påverkan sker på de mycket höga kulturvärdena som berörs av stora markanspråk och på landskapsbilden. Effekterna består huvudsakligen av intrång i fornlämningar, barriäreffekter och fragmentering av historiskt odlingslandskap. Trots anpassningar blir konsekvenserna stora till följd av den nya anläggningens omfattning och karaktär. Det gäller även för riksintresset Trosaåns dalgång. Kontroll- och åtgärdsprogram tas fram för att minimera påverkan genom lämpliga åtgärder. Anläggningen medför att jordbruksmark tas i anspråk vilket orsakar fragmentering av mark samt långvarig påverkan till följd av byggskedet. Påverkan på skogsbruk och jakt bedöms bli liten. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturresurser bli måttliga.

Byggskedet kommer medföra ett omfattande arbete med skogsavverkning, sprängning, schakter och transporter. Störningar i form av buller och vibrationer, avgasutsläpp, stoft och damm samt grumling av vattendrag är att vänta. Påverkan på den närmaste omgivningens naturliv, kulturmiljö och rekreativ möjligheter kan därför bli stor under själva byggtiden. Vid upprättande av bygghandlingar kommer behovet av skydd mot störningar under byggtiden att preciseras. Störningar uppstår under begränsade perioder och sker i etapper längs sträckan.

Lokaliseringen nära E4 samt i tunnel medför att stora barriäreffekter kan undvikas men inte alla. Ett redan bullerpåverkat skogsområde nordväst om Vagnhärad kommer att få stora konsekvenser för upplevelsen av området som följd av intrång och barriäreffekt då det hamnar mellan E4 och Ostlänken. Anläggningen medför även ändrad upplevelse av det visuella intrycket genom Trosaåns dalgång, något ökade bullernivåer och

fysiskt intrång. Det uppstår en direkt påverkan till följd av förlust av livsmiljöer där anläggningen byggs. Barriäreffekten för vilt bedöms bli liten genom den nära lokaliseringen till E4 samt i tunnel. Specifika anpassningar och skyddsåtgärder vidtas för skyddade arter, störst blir påverkan på fåglar. Anläggningen bedöms medföra måttliga till stora konsekvenser för tre naturvärdesobjekt med högt naturvärde. Grundvattenmagasinen längs delsträckan bedöms i huvudsak inte påverkas under driftskedet. Anläggande av anläggningsdelar såsom brostöd och täta betongkonstruktioner medför måttliga konsekvenser i byggskedet vid till exempel grundvattenförekomsten vid Fredriksdal. Skyddsåtgärder under byggskedet är särskilt viktigt vid exempelvis Tunsätter grundvattenförekomst för att undvika negativa konsekvenser. Påverkan på enskilda dricksvattenbrunnar bedöms som liten.

Konsekvenser för miljö och hälsa som följd av järnvägsplanen i driftskedet för miljöaspekterna buller samt stomljud och vibrationer bedöms som små till måttliga. Inga konsekvenser i driftskedet bedöms uppstå i luftmiljön eller som följd av elektromagnetiska fält. Risken för ökad omfattning av översvämningar är liten eller obetydlig jämfört med nuläge och nollalternativ. Hela banan stängslas och ingen trafikering med godstrafik kommer att ske. Detta medför att risk för olyckor bedöms vara små i driftskedet. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå under driftskedet som följd av markföröreningar men de innebär en liten negativ risk som behöver beaktas i byggskedet.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

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

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, varav tre med synpunkter.

Försvarmakten har framfört att de inte har något att erinra i rubricerat ärende under förutsättning att framkomligheten även under byggtiden är säkerställd längs väg E4, för Försvarmaktens längsta, bredaste och tyngsta fordon.

Trafikverkets kommentar: Under tiden E4 läggs om kommer det finnas omledningsvägar parallellt med E4. Omledningsvägarna kommer ha två körfält i vardera riktning liksom befintlig E4 dock med lägre hastighet. Framkomligheten kommer följaktligen att vara likadan men till lägre hastighet.

SGUs yttrande under granskningen avseende järnvägsplan belyste främst påverkan på grundvattenförekomster samt påverkan från två bergtunnlar som planeras bli anlagda inom delen Långsjön-Sillekrog. Förutom SGU har även Trosa kommun och Statens fastighetsverk lämnat yttranden om grundvattenpåverkan från den planerade järnvägen under granskningen. Trafikverket framhåller att påverkan från bergtunnlar kommer att utredas ytterligare i det underlag som tas fram för kommande ansökan om vattenverksamhet enligt Miljöbalken. SGU ser fram emot att ta del av dessa handlingar i kommande skeden. SGU och Trosa kommun har lämnat yttranden om grundvattenförekomster, framförallt om Tunsätter (SE653375-159446) i vilken Trosa kommun har sin huvudvattentäkt. Järnvägen passerar förekomsten Tunsätter på bro, bank och skärning längs olika delsträckor. Förekomsten bedöms inte här ha ett tätande skikt, men att tunna lerlager täcker grundvattenförekomsten. Trafikverket avser inte att söka tillstånd för vattenverksamhet men hänvisar till miljökrav i förfrågnings- och avtalsunderlag. SGU vidhåller tidigare lämnade synpunkter att det är svårt att bedöma hur väl underbyggda beskrivningar av påverkan på grundvattenförekomsten Tunsätter är. Det åligger Trafikverket att visa att god kemisk och kvantitativ status

Ärendenummer
TRV 2022/67476Dokumentdatum
2023-12-11

enligt miljökvalitetsnormer ej försämras. Om verksamheten skulle visa sig leda till försämrad status kan inte tillstånd lämnas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar SGUs uppfattning att verksamheten inte får tillåtas om den bidrar till att vattnets kvalitet försämras eller riskerar att det blir omöjligt att nå miljökvalitetsnormen. Något undantag från försämrings- och äventyrandeförbudet i 5 kap. 4 § miljöbalken föreligger inte. Till järnvägsplanen hör en godkänd miljökonsekvensbeskrivning som ligger till grund för prövningen. De i ärendet berörda länsstyrelserna har i yttrandena om att tillstyrka fastställelse av järnvägsplanen anfört att om skyddsåtgärder genomförs där de behövs under byggnationstid och drift kommer inte miljökvalitetsnormerna för vatten (MKN) att försämras eller försvåra möjligheten att uppnå MKN vatten. Det är den sökandes ansvar att vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa detta. Åtgärder har redovisats i planbeskrivningen och i bilaga 3 till miljökonsekvensbeskrivningen, PM MKN Vatten. För att skydda Trosa kommuns vattentäkt, Tunsätter vid Hillesta Norra, anläggs ett släckvattenmagasin i anslutning till järnvägstunneln vid km 24+710 för uppsamling av eventuellt kontaminerat brandvatten från Hillestatunneln. Trafikverket förutsätter att de skyddsåtgärder som behövs vidtas under bygg- och driftskede. Trosa kommun har efter att ha tagit del av granskningsutlåtandet inte yttrat sig under kommunikeringen.

Statens Fastighetsverk vidhåller sina synpunkter som redovisades i yttrandet under granskningen, daterat 2021-11-24.

Trafikverkets kommentar: Synpunkterna har i huvudsak bemötts av den sökande i granskningsutlåtandet och Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Det kommer att vara åtkomst till mark nordväst om järnvägen för aktivt brukande. Vad gäller synpunkten om samråd om gestaltning av bullerskydd så kommer den sökande att kontakta fastighetsägaren där det är aktuellt att erbjuda ett fastighetsnära bullerskydd.

Komplettering under fastställelseprövningen

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 sträckan Långsjön–Sillekrog. Detta besked har kommunicerats med berörda länsstyrelser, vilka inte haft något att erinra.

Speciella frågor i projektet

Tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet. De villkor för järnvägsplanen som regeringen anger i tillåtlighetsbeslutet har tillgodosetts av den sökande. Omfattningen av bullerskyddsåtgärder som fastställs, bedöms vara tillräckliga för att uppnå villkoret i tillåtligheten. Trafikverket anser att järnvägsplanen är i överensstämmelse med regeringens tillåtlighetsbeslut.

Påverkan på Natura 2000-områden

Påverkan på Natura 2000-området Tullgarn södra undviks till stor del då järnvägen går i tunnel under nästan hela området. Den sökandes bedömning är att genomförandet av järnvägsplanen inte medför någon påverkan på Natura 2000-området. I byggskede samt vid den södra tunnelmynningen sker en påverkan. Tillstånd för passage av Natura 2000-området kommer att sökas separat (7 kap. 28 a § miljöbalken). Prövningen kommer att samordnas med ärendet om tillståndsansökan för vattenverksamhet (11 kap. 9 § miljöbalken). Även Länsstyrelsen i Södermanlands län har som utgångspunkt att prövningen ska ske samlat hos mark- och miljödomstolen. Prövningen av vattenverksamheten sker efter att järnvägsplanen har fastställts (11 kap. 23 §

miljöbalken). Utifrån vad som framkommit under fastställelseprövningen och i Länsstyrelsen i Södermanlands läns tillstyrkan till fastställelse, anser Trafikverket att det inte medför hinder att fastställa järnvägsplanen då skyddet för området är lika som i tidigare meddelat Natura 2000-tillstånd. Natura 2000-området Lånestaheden får en liten påverkan av buller under byggskedet. Det har under ärendets gång inte framförts att det föreligger något behov av att söka tillstånd för åtgärderna i järnvägsplanen enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Trafikverket bedömer att åtgärderna i järnvägsplanen inte kommer att påverka Natura 2000-området Lånestaheden på ett betydande sätt.

Påverkan på riksintressen

Såväl regeringen som Länsstyrelsen i Södermanlands län bedömer att riksintresset för kulturmiljövården, Trosaåns dalgång kommer att skadas påtagligt. Enligt tillåtlighetsbeslutet bör det starka riksintresse för kommunikationer som Ostlänken utgör ges företräde vid en avvägning. Länsstyrelsen gör samma bedömning. Med föreskrivet villkor om åtgärdsplan kommer skadorna på riksintresset för kulturmiljövård Trosaåns dalgång att kunna motverkas så långt som möjligt. Trafikverket delar de bedömningar som har gjorts om påtaglig skada på detta riksintresse.

Trafikverket bedömer att utbyggnaden av järnvägen kan ske utan påtaglig skada på övriga berörda riksintressen.

Artskydd

Det pågår i samråd med länsstyrelsen ett arbete med att slutföra bedömningar av järnvägsplanens påverkan på skyddade arter samt behov av skydds- och kompensationsåtgärder. Dispens enligt artskyddsförordningen kan komma att bli aktuellt. Länsstyrelsen har tillstyrkt järnvägsplanen utifrån aspekter som rör naturmiljö, inklusive frågor om artskydd, strandskydd och biotopskydd. Trafikverket gör ingen annan bedömning.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet bedöms inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster förutsatt att de skyddsåtgärder som behövs vidtas under bygg- och driftskede.

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. Den planerade järnvägen överensstämmer med de berörda detaljplanerna.

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 sträckan Långsjön–Sillekrog 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

Ärendenummer
TRV 2022/67476Dokumentdatum
2023-12-11

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, utrymmen och särskilda rättigheter i anspråk.

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

De delar av nuvarande vägar 837 och 782 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

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

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjurist Anders Ljungberg med planprövaren Ingrid Hellman som föredragande.



Anders Ljungberg

Bilagor

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

Kopia till:

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

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, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 16 januari 2024**.

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.

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen och vägen 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.

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 väg eller 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.
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

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.

