

Trafikverket Östra regionen

Fastställelse av järnvägsplan för anläggning av Ostlänken, delen Gerstabergr–Långsjön i Södertälje kommun, Stockholms 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 Gerstabergr–Långsjön i Södertälje kommun, Stockholms län. Planen omfattar även, med stöd av 2 kap. 19 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, ombyggnad av de allmänna vägarna E4, väg 57 och väg 510.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade OLP4-00-110-41000, blad 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2040, 2041 och 2042, daterade 2023-01-11.

Fastställelsen gäller även tvärsektionerna med status fastställelsehandling, betecknade OLP4-01-400-41000, blad 8005, 8006 och 8008 daterade 2023-01-11, samt profiler till tvärsektionerna, betecknade OLP4-01-201-41000, blad 8005, 8006 och 8008, daterade 2023-01-11.

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 att de delar av nuvarande E4 (se plankarta blad 2006), väg 57 (se plankarta blad 2005), samt väg 510 (se plankarta blad 2013) som inte sammanfaller med vägarnas nya sträckning dras in från att vara allmän väg. Indragningen sker när de nya vägsträckningarna har öppnats för trafik. Trafikverket beslutar även att de delar av E4 som kommer att ianspråkta av järnvägen (se plankarta blad 2012 och 2013) dras in från att vara allmän väg. Indragningen sker när marken ianspråkta för järnvägsändamål.

Sökande

Trafikverket Nya Stambanor¹.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Ostlänken är en cirka 16 mil lång järnväg mellan Järna och Linköping. Regeringen har den 7 juni 2018 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Delsträckan Gerstabergr–Långsjön utgör en av Ostlänkens tolv järnvägsplaner och angränsar i norr till Västra Stambanan och i söder till järnvägsplanen för delsträckan Långsjön–Sillekrog.

¹ Genom en omorganisation inom Trafikverket avvecklades programorganisationen för Nya stambanor vid årsskiftet 2023/2024. Ansvaret för järnvägsplanen flyttades till Trafikverket Östra regionen.

Den planerade järnvägen

Järnvägsplanen sträcker sig från Gerstabergr i norr till Långsjön i söder och omfattar nybyggnad av 14,7 km dubbelspårig järnväg, varav 10 km på mark, 2,5 km på bro och 2,2 km i tunnel. Järnvägen dimensioneras för hastigheter upp till 250 km/timme och kommer att utföras träsäkrad med ett träsäkringsservitut så att en skötselgata skapas inom 25 meter från närmsta spårmit. Träsäkringsservitutet omfattar även en rätt att i kantzonen utanför skötselgatan avverka de träd som kan riskera järnvägens drift ifall de skulle blåsa omkull. Fyra tunnlar kommer att anläggas, en cirka 1 500 meter lång tunnel och tre 170–300 meter långa tunnlar, exklusive tunnelportaler. Tio järnvägsbroar med en längd mellan 11 och 725 meter kommer att anläggas. Fyra av dessa anläggs helt eller delvis som landskapsbroar i syfte att minska påverkan på landskapsbilden. Vid Saltå kvarn kommer en befintlig gång- och cykelbro över E4 att rivas och ersättas av en ny gång- och cykelbro över både E4 och järnvägen. Bron avses ägas av Södertälje kommun och omfattas inte av fastställandet av järnvägsplanen.

Skyddsåtgärder för att förebygga störningar i järnvägens driftskede kommer att utföras i form av dagvattenmagasin, torrtrummor, en trädskyddsskärm i syfte att skydda känslig vegetation från ökade luftföroreningar och uttorkning, ett faunastängsel samt skydd för ett träd i en allé som omfattas av biotopskydd. På delar av sträckan anläggs järnvägen med skydd för fåglar genom att stängselstolpar utformas på ett sådant sätt att de inte utgör attraktiva sittplatser för rovfåglar eller genom att järnvägens luftledning förses med fågelavvisare med roterande reflexer. För att undvika att människor och djur tar sig in på banan kommer järnvägen att stänglas in. Till skydd mot buller kommer bullerskyddsskärmar att anläggas och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och skydd av uteplats att erbjudas.

På platser med högt eller måttligt värde för landskapsbilden har järnvägen utformats med särskild hänsyn till landskapet, exempelvis genom att järnvägen ges ett lågt profilläge och att längd och utformning av fyra broar anpassas i syfte att minska barriärverkan på åkermark och mildra påverkan på landskapsbilden.

Järnvägsplanen medför att tre allmänna vägar behöver byggas om: E4, väg 57 med trafikplats Järna och väg 510. Ombyggnaden av vägarna regleras i järnvägsplanen.

Väg 57 med trafikplats Järna har varit föremål för en separat alternativjämförande studie. Trafikplatsen utformas med en stor tvåfilig cirkulation väster om E4 med anslutning till E4, väg 57 och Södertuna. Utformningen och lokaliseringen är gjord med hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet och minsta möjliga intrång i kulturmiljö till rimlig kostnad. Öster om E4 anläggs en ny cirkulation på väg 57.

På sträckan ca km 5+000 – 6+600 i järnvägens längdmätning ges E4 ny sträckning och profil så att järnvägen kan passera under E4 i en betongtunnel. Vid järnvägens korsning med väg 510 anläggs en vägbro för passage över järnvägen. Vägens läge kommer inte att förändras men profilen höjs med ca 0,6 meter.

Enskilda vägar som berörs kan behöva anpassas till järnvägen. Föreslagna ändringar redovisas på illustrationskartor men enskilda vägar ingår inte fastställelsen av järnvägsplanen utan kommer att hanteras genom lantmäteriförrättning eller avtal.

Lokalisering

En järnväg är en lång och stel anläggning som sträcker sig genom landskapet och som ställer krav på stora kurvradier i plan och profil. För Ostlänken medför kraven på god geometri att spårlinjerna på varje delsträcka påverkas av anslutningen till spårinjer i angränsande delar. Järnvägens lokalisering inom denna järnvägsplan påverkas därför inte bara av faktorer inom planen utan även av järnvägens sträckning inom den anslutande delen Långsjön–Sillekrog samt anslutningen till befintliga spår i Gerstabergr.

Genom regeringens beslut om tillåtlighet är järnvägens huvudsakliga lokalisering prövad. Inom den tillståndsgivna korridoren studerades inledningsvis sex olika spårlinjer. Fyra av dessa valdes bort på grund av att de skulle medföra att järnvägen inom den anslutande delen Långsjön–Sillekrog skulle komma för nära tre vattenfyllda kalkbrott. De kvarvarande alternativen Grön 21 och Röd 34 jämfördes bland annat utifrån funktionalitet, landskap, människa och samhälle, livscykelkostnad och klimatpåverkan. Röd 34 hade fördelar eftersom sträckningen medgav att järnvägen inom anslutande järnvägsplan kunde passera Natura 2000-området Tullgarn i tunnel, medan alternativet Grön 21 hade fördelar avseende landskapsbild, kulturmiljö och påverkan på jordbruksmark eftersom detta alternativ passerar Järnaslätten närmare E4. Den avgörande skillnaden mellan dessa alternativ var dess påverkan på den kommunala samhällsplaneringen. Grön 21 medgav bättre möjligheter till utbyggnad i Södertälje och Trosa kommuner och bedömdes sammantaget ge bäst måluppfyllnad och valdes för fortsatt projektering.

I den fortsatta utredningen bedömdes Grön 21 medföra avgörande brister vid Vagnhärads nya resecentrum inom den angränsande järnvägsplanen Långsjön–Sillekrog. En ny utredning om fyra nya spårlinjer genomfördes därför. Utredningen utvisade att alternativ 4h hade övervägande fördelar och bäst måluppfyllnad och valdes därför för fortsatt projektering. Avgörande fördelar med detta alternativ var att järnvägen passerar förbi Hölö öster om E4 vilket medför mindre påverkan på samhället, samtidigt som alternativet medger att järnvägen passerar genom Natura 2000-området Tullgarn södra i tunnel. Utredningen berörde framförallt järnvägsplanen för sträckan Långsjön–Sillekrog men påverkar även järnvägens lokalisering inom den södra delen av denna järnvägsplan. Järnvägens lokalisering inom denna järnvägsplan följer i övrigt det tidigare utredda alternativet Grön 21, men hela sträckan benämns därefter 4h.

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.

Sammanlagt kommer cirka 70 hektar mark att permanent tas i anspråk med äganderätt, varav ca 12 hektar utgör tredimensionell fastighetsbildning för utrymme under jord. Cirka 40 hektar mark kommer att permanent tas i anspråk med servitutsrätt. Cirka 10 hektar tas i anspråk med vägrätt och ca 1 hektar tas i anspråk med inskränkt vägrätt där järnvägen korsar befintligt vägområde, till exempel vid broar och tunnlar.

Cirka 120 hektar mark, som behövs för att bygga järnvägen, avses tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan. Cirka 35 hektar av den areal som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt överlappas av servitutsrätt.

Av den mark som permanent eller tillfälligt tas i anspråk (exklusive tredimensionell fastighetsbildning) utgör ca 80 hektar jordbruksmark och cirka 90 hektar skogsmark.

Kommunala planer

För det berörda området gäller kommunens översiktsplan Framtid Södertälje, översiktsplan 2013 - 2030, samt fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning. En utbyggnad av Ostlänken ingår i översiktsplanen och finns med som en förutsättning i den fördjupade översiktsplanen.

Järnvägsplanen berör följande detaljplaner med permanent markanspråk: Detaljplan för Södertuna arbetsområde 0181K-P987C, Ändring av detaljplan för Södertuna arbetsområde 0181K-P1327B samt Detaljplan för Vrå 11:1 0181K-P1003B. Planen strider mot detaljplanerna för Södertuna arbetsområde och ändring av detaljplanen för Södertuna arbetsområde. Kommunen har beslutat att berörda delar av dessa detaljplaner ska upphävas.

Ärendenummer
TRV 2023/32900Dokumentdatum
2024-04-10

Därutöver berör järnvägsplanen följande detaljplaner med tillfälliga markanspråk: Stadsplan Tuna industriområde 0810K-P564C, Detaljplan Rymdhunden 0181K-P1056C samt Detaljplan Grödingebanan i Järna 0181K-P1226C.

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

Inga Natura 2000-områden berörs av järnvägsplanen. Förutom Ostlänken är Västra Stambanan och E4 utpekade riksintressen för kommunikationer. Inga andra riksintressen berörs.

Vid km 13+950 – 14+160 i järnvägens längdmätning berörs ett område som omfattas av biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Dispens från biotopskyddsbestämmelserna har lämnats med föreläggande om vissa skyddsåtgärder och villkor. Därutöver berörs ett flertal generella biotopskydd av typerna åkerholme, allé, småvatten och dike i jordbruksmark. För ett av dessa objekt, en allé vid Gerstaberg, bedöms anläggningen medföra måttlig till stor konsekvens. För övriga objekt bedöms konsekvenserna bli obetydliga till måttliga.

Genomförande av järnvägsplanen kommer att innebära påverkan på skyddade arter. Tre områden har identifierats som särskilt viktiga för arter som omfattas av artskyddsförordningen; Järna–Pilkrogsviken (fåglar), Moraån (fåglar, fladdermöss, utter) samt Lillsjön–Kyrksjön (fåglar, fladdermöss, miljöer för groddjur).

Planförslagets påverkan på skyddade arter har utretts och samråd har genomförts med länsstyrelsen för att säkerställa att skyddsåtgärder vidtas i relevant omfattning. Järnvägsanläggningens utformning har anpassats för att minska påverkan och specifika skyddsåtgärder kommer att utföras. I det fall åtgärder ändå medför påverkan som leder till förbud enligt artskyddsförordningen kommer dispens att sökas. Eventuell dispens kommer att förenas med villkor om kompensation för de intrång som järnvägsplanen medför.

Järnvägsplanen berör områden som omfattas av strandskydd vid Moraån, Skillebyån och Kyrksjön samt vid några mindre sjöar och vattendrag. Moraån, Skillebyån och Kyrksjön passerar på broar och konsekvenserna för de värden som strandskyddet avser bedöms i driftskedet bli obetydliga till små.

Järnvägsplanen berör ytvattenförekomsterna Moraån, Skillebyån och Kyrksjön för vilka det finns fastställda miljö kvalitetsnormer. Påverkan på vattenförekomsterna begränsas eftersom järnvägen passerar dem på bro. Järnvägsplanen berör även grundvattenförekomsterna Överjärna och Hölö. Överjärna ligger 900 meter uppströms från planerad järnvägsanläggning. Risk för kemisk påverkan föreligger inte eftersom grundvattnet strömmar i riktning från vattenförekomsten mot järnvägen. En liten permanent grundvattenbortledning bedöms uppstå men bli marginell i förhållande till vattenförekomstens grundvattenbildning. Hölö grundvattenförekomst passerar på bro och någon permanent grundvattenbortledning bedöms inte uppstå. Risk för kemisk påverkan föreligger inte eftersom grundvattenförekomsten skyddas av ett skikt av tät lera. Järnvägsplanen bedöms sammantaget inte medföra att miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster överskrids eller påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för anslutande vattenförekomster. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft och omgivningsbuller påverkas inte.

Inga kommunala vattentäkter eller fastställda vattenskyddsområden berörs av järnvägsplanen.

Jordbruksmark

Vid Järnaslätten och Skillebyån berör järnvägen jordbruksmark som i översiktlig klassificering samt fördjudad landskapsanalys bedömts ligga i länets högsta värdeklass.

Cirka 45 hektar jordbruksmark kommer att tas i anspråk för den nya järnvägen i driftskedet.

Järnvägsanläggningen samt kringanläggningar såsom service- och arbetsvägar och etableringsytor har

Ärendenummer
TRV 2023/32900Dokumentdatum
2024-04-10

lokaliserats och anpassats för att minska påverkan på jordbruksmark och odlingslandskap. Järnvägen placeras i delar på långa landskapsbroar för att begränsa påverkan och lokaliseringen av järnvägen nära E4 bedöms ge mindre påverkan på produktionsenheter jämfört med att skapa en ny barriär längre från vägen. Tillgängligheten till jordbruksmarken på Järnaslätten bedöms påverkas endast i liten grad eftersom befintliga passager vid E4 kommer att finnas kvar. Tillgängligheten till jordbruksmarken i Skillebyåns dalgång bedöms påverkas i begränsad omfattning.

Trots de anpassningar som gjorts bedöms genomförandet av järnvägsplanen medföra måttliga till stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken vid Järnaslätten och i Skillebyåns dalgång genom direkta intrång, fragmentering och långvarig påverkan till följd av byggskedet. För åkerarealer som blir mindre än två hektar bedöms risken vara stor att brukandet av marken upphör.

För övrig jordbruksmark längs sträckan bedöms konsekvenserna bli måttliga.

Kultur- och naturmiljö

Kulturmiljö

Järnvägen passerar genom områden med generellt höga kulturvärden. Bland annat har historiska värden kopplade till jordbrukslandskapet identifierats. Särskilt värdefulla områden är framförallt Järnaslätten, Gerstaberget, dalgången vid Kyrksjön och Lillsjön samt fornlämningar längs järnvägssträckningen. Höga värden finns även i bland annat torpmiljöer och delar av vägnätet. Järnaslättns markanvändning har en lång kontinuitet vilket gör det möjligt att avläsa jordbrukets utveckling från historisk tid till nutid. Området runt Gerstaberget präglas av en herrgårdsmiljö med lång kontinuitet. Dalgången vid Kyrksjön och Lillsjön domineras av ett medvetet planerat herrgårdslandskap och karakteriseras av storskalig öppen odlingsmark. Inom dalgången finns Edeby och Österby med tillhörande gravfält som bedöms ha höga kulturmiljövärden.

Planförslaget medför att mark kommer att tas i anspråk i det historiska odlingslandskapet och att vägar behöver tas bort eller få en ny lokalisering. En mängd fornlämningar påverkas av intrång. Om lämningar försvinner, går kulturmiljövärden förlorade. Barriäreffekter och visuella störningar medför att det blir svårare att uppleva och förstå kulturmiljön och dess samband i anslutning till anläggningen.

Hänsyn till kulturmiljön har tagits när järnvägen med tillhörande infrastruktur har lokaliserats i plan och profil inom den tillåtna järnvägskorridoren. Anpassning är framförallt möjlig vid lokalisering av kringanläggningar såsom till exempel nya vägar, teknikhus och områden för tillfällig nyttjanderätt men även genom övergripande principer, som att lokalisera anläggningen nära E4. Ett lågt profilläge har varit en övergripande anpassningsprincip. Trots hänsyn till kulturmiljön bedöms konsekvenserna bli stora till mycket stora på grund av de generellt höga kulturmiljövärdena i området och att infrastrukturprojekt av Ostlänkens storlek medför stora markanspråk.

Naturmiljö

Landskapet längs delen Gerstaberget–Långsjön består främst av jordbruks- och skogslandskap. Jordbrukslandskapet präglas av åkermark och gles förekomst av betesmarker medan skogslandskapet främst präglas av barrskog. Större ytvatten är belägna i jordbruksdominerade dalar och mindre vattendrag finns i både jordbruksmark och skogsmark. Från naturvärdessynpunkt har Vaskabäcken, Moraån, Järna-Pilkrogsviken, Kyrksjön och Lillsjön samt Sörsjön identifierats som särskilt värdefulla områden.

Störst påverkan på naturmiljön uppstår till följd av förlust av livsmiljöer där anläggningen byggs. I syfte att skydda naturvärden kommer specifika anpassningar och skyddsåtgärder att vidtas för värdefulla naturmiljöer

och skyddade arter. Anläggningen bedöms medföra stora konsekvenser för sex naturvärdesobjekt med högt naturvärde och måttliga till stora konsekvenser för ytterligare sex naturvärdesobjekt med högt naturvärde. Trafiken på Ostlänken kommer att alstra buller, vibrationer och ljus vilket kommer att försämra kvaliteten av närliggande habitat. Särskilt störningskänsliga grupper är fåglar och fladdermöss, men även andra däggdjur, grodor samt vissa insekter kan påverkas. Barriäreffekten för vilt bedöms bli liten genom den nära lokaliseringen till E4. Den samlade konsekvensen för naturvärden bedöms till måttligt negativ.

Rekreation och friluftsliv

De tre delområdena Gerstabergets gård, trafikplats Järna tillsammans med Överjärna och Järnaslätten, samt Hölö tätort inklusive Kyrksjön och Lillsjön bedöms ha höga värden för rekreation och friluftsliv med bland annat grönområden, promenadstråk, cykelstråk, badplatser, fiskeplatser och fornlämningar.

Även om anläggningen förläggs nära E4 kommer den innebära omfattande fysiska inslag i miljön som försämrar upplevelsen av att befinna sig i naturen. Att järnvägen förläggs nära E4 innebär dock att exploatering av mer opåverkade rekreations- och friluftsområden kan undvikas.

Skogsområdet söder om Gerstaberget, mellan Västra stambanan och E4, blir påverkat genom fysiskt intrång, ökat buller och förflyttade passager.

Tätorterna Järna och Hölö ligger väster om E4 och planerad järnväg, samtidigt som många målpunkter för friluftsliv, exempelvis kuststräckan som är ett riksintresse för rörligt friluftsliv, ligger österut. Detta kan innebära att den nya järnvägen upplevs som en barriär för rekreation och friluftsliv. Nuvarande passagemöjligheter kommer dock att bibehållas eller ersättas, men passagerna blir på flera ställen längre och kommer att gå under eller över både järnväg och motorväg.

Järnaslätten, som används som rekreationsområde, påverkas genom ändrade visuella intryck, något ökade bullernivåer och fysiskt intrång. För människor som rör sig i området blir anläggningen påtagligt exponerad i det öppna landskapet och upplevelsevärdet kan därför reduceras.

Vissa mindre grönområden kommer att hamna mellan E4 och den nya järnvägen på sträckan mellan Kumla och väg 513 vid Hölö. För det välbesökta skogspartiet mellan Hölö tätort och E4 bedöms den nya järnvägen ha liten påverkan och bullernivåerna i området bedöms inte påverkas märkbart.

Järnvägsplanen bedöms sammantaget medföra små till måttliga konsekvenser för friluftsliv och rekreation.

Buller, vibrationer och stomljud

Riktvärden enligt bullervillkor i regeringens tillåtlighetsbeslut gäller för järnvägsplanen. Där riktvärden för buller överskrids anläggs bullerskydd.

Utmed de statliga vägarna och befintliga stambanorna utsätts planområdet redan i nuläget för relativt höga bullernivåer. Den dominerande bullerkällan utgörs av trafik på E4. Vid trafikplats Järna löper Ostlänken nära sträckningen av väg E4 och Ostlänken följer sedan i princip E4 söderut. Området kring Gerstaberget är mycket bullerutsatt från den Södra och Västra stambanan och stora delar av Järnaslätten, söder om trafikplatsen, utsätts redan idag för ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA.

Den nya järnvägens bidrag till den ekvivalenta ljudnivån är på merparten av sträckan litet. Enskilda tågpassager kan dock ge upphov till maximala ljudnivåer som kan urskiljas från det allmänna trafikbullret och det är den maximala ljudnivån inomhus och/eller ljudnivå på uteplats som definierar vilka som är bullerberörda med avseende på den nya järnvägen.

Till skydd mot buller kommer fem bullerskyddsskärmar med en höjd av 2 meter över rälsöverkant och en sammanlagd längd av ca 900 meter att anläggas. Därutöver kommer vid Gerstabergs gård en befintlig bullervall att ersättas av en 2 meter hög och 450 meter lång bullerskyddsskärm utmed Västra Stambanan. För 26 fastigheter kommer fastighetsnära bullerskydd i form av fasadåtgärder eller skydd för uteplats att erbjudas. För dessa fastigheter tas även hänsyn till buller från övrig statlig trafikinfrastruktur. Med kombinationen av järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kan i princip alla bullerberörda byggnader klara de bullervillkor som anges i regeringens tillåtighetsbeslut.

Två bostadsbyggnader beräknas få vibrationsnivåer som överskrider Trafikverkets riktvärde för vibrationer. Byggnaderna kommer även att utsättas för höga bullernivåer. För dessa kommer förvärv att erbjudas eftersom det inte bedöms ekonomiskt rimligt att vidta åtgärder för att klara riktvärdena för buller och vibrationer.

Därutöver kommer förvärv att erbjudas för ytterligare fem fastigheter eftersom det inte bedöms ekonomiskt rimligt att utföra bullerskydd så att gällande bullervillkor klaras.

Inga bostadsbyggnader kommer att få stomljud över riktvärde.

Elektromagnetiska fält

Elektromagnetiska fält skapas runt järnvägens kontaktledning när tåg passerar men minskar snabbt med avståndet från kontaktledningen. Människor bedöms inte komma att stadigvarande vistas nära järnvägsanläggningen. Magnetfält från anläggningen kommer därför att vara låga där människor vistas och inte innebära några ökade risker för människors hälsa.

Barriäreffekter

Järnvägen kommer att medföra en barriärverkan i landskapet på de platser där den är förlagd i skärning eller på bank. Fjorton passager, inklusive de som går över järnvägstunnel eller under längre broar, planeras för sträckan. Fem av passagerna har stor relevans för kulturmiljö och elva passager har stor relevans för de areella näringarna.

Planerade broar och tunnlar för anläggningen har huvudsakligen god passning med nuvarande möjligheter för vilt att passera E4. Detta innebär att nuvarande viltstråk förbi E4 i stor utsträckning kommer kunna bli kvar. Beträffande naturmiljö uppfyller de projekterade passagerna Trafikverkets riktlinjer för att undvika barriäreffekter för klövvilt. Riktlinjerna för strandpassager för stora däggdjur uppfylls vid alla aktuella passager förutom vid Moraån, eftersom anläggningen där anpassats för att minimera påverkan på kulturmiljön. Medelstora däggdjur kommer dock att kunna passera. Utöver de redovisade passagerna kommer ett antal torrtrummor och trummor vid vattendrag och diken att anläggas för att möjliggöra passage för medelstora och små däggdjur.

Befintliga vägpassager kommer att finnas kvar och tillgängligheten till service och viktiga målpunkter för befolkningen kommer därför att kvarstå. Planen innebär dock att det i vissa fall blir något förlängda körsträckor.

Behovet av passager har i en särskild passageplan studerats utifrån aspekterna befolkning och friluftsliv, jord- och skogsbruk, naturmiljö samt kulturmiljö. Planen utvisade att inga passager utöver de som planerats behövs för att tillgodose berörda intressen.

Översvämning

Järnvägsanläggningen har höjdsatts och avvattnings- och genomledningsanläggningar har dimensionerats enligt Trafikverkets och länsstyrelsens riktlinjer gällande översvämningssrisker och i samråd med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I de fall järnvägen ligger inom områden med risk för översvämning har konsekvenser utretts genom att vattennivåer beräknats och jämförts med nivåer som kan tolereras utan att järnvägsanläggningen eller andra funktioner påverkas. Järnvägens spårprofil kommer att ligga högt jämfört med havsnivån, vilket gör att förhöjda havsnivåer inte riskerar att översvämma spårområdet. Järnvägsanläggningen har dimensionerats så att den inte medför ökad risk för att kraftig nederbörd och höga flöden ska ge översvämningar som är oacceptabla för omgivningen.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 8,4 miljarder kronor i prisnivå 2017.

Finansiering sker med medel ur nationell plan 2022–2033.

Byggstart beräknas ske 2024.

Andra utredningar och beslut

Järnvägsplanen har föregåtts av en förstudie 2002–2003 samt järnvägsutredningar 2004–2010. Förstudien och järnvägsutredningarna genomfördes enligt då gällande lagstiftning och omfattade hela Ostlänken. Med förstudien som grund fattade länsstyrelsen i Södermanlands län beslutet att Ostlänken kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innefattade då inte de allmänna vägar som berörs. Länsstyrelsen i Stockholms län fattade därför 2019 ett kompletterande beslut om att delsträckan Gerstabergr-Långsjön, inklusive åtgärder på berörda vägar, kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

Ostlänken avsågs tidigare utgöra 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 och 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 av 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 bedömning av hur tillåtligheten uppfylls

Byggandet av Ostlänken får ske enligt en i tillåtlighetsbeslutet angiven terrängkorridor. En bedömning av hur järnvägsplanen överensstämmer med korridoren har gjorts i PM *Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor för Ostlänken*, daterat 2021-09-27. Hela den järnvägsanläggning som omfattas av tillåtligheten bedöms rymmas inom den angivna korridoren. Tvärgående anläggningsdelar såsom servicevägar, diken och ledningar omfattas inte av tillåtligheten och sträcker sig utanför korridoren.

Beslutet om tillåtlighet innehåller elva villkor varav sju berör denna järnvägsplan.

- *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.*

Villkoret bedöms uppfyllt genom de anpassningar av anläggningen och de samråd som genomförts. Anläggningen har i plan och profil anpassats för att minska påverkan. För att minska påverkan och barriäreffekter har anläggningens utformning med bank, bro, tunnel och skärning anpassats i förhållande till läge, geografiska förutsättningar, landskapsanpassning, skyddade arter, kulturmiljöer och fornlämningar. 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 tunnarna tillför och den högre anläggningskostnad som de medför.

- *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 anläggningsarbeten samt tågtrafiken. Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som i dag 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.*

Villkoret bedöms uppfyllas. Samråd med myndigheter har genomförts. Påverkan på betydande grundvattenmagasin och vattenförekomster har minimerats genom 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 grundvattenbortledning att utredas i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

- *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 anläggningens utformning och plan- och profillägen, samt lokalisering av kringanläggningar så som service- och arbetsvägar, etableringsytor med mera som har 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 att villkoret ska kunna 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 villkoret.

- *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 planskedet.

- *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 avvattning har skett efter riktlinjer framtagna i samråd med SMHI och baseras på RCP 8,5. 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 rekreationsområden 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.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och vid två tillfällen låtit det granskas. Vid den första granskningen, under november 2021, kom det in 33 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- påverkan på vattenförsörjning och grundvatten
- buller
- planerade exploateringar
- lokalisering av räddnings- och servicevägar
- tillfälliga nyttjanderätter
- byggskedet och framtida trafikering
- riskreducerande åtgärder och skydd mot olyckor
- utformning av trafikplats Järna
- påverkan på ledningar

Efter granskningen har den sökande reviderat planförslaget med avseende på utformning av trafikplats Järna och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt. Vidare har ändringar av redaktionell karaktär gjorts. Förnyad granskning har därefter genomförts under september–oktober 2022. I samband med denna granskning inkom 25 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- önskemål om tidigareläggning av en möjlig framtida trafikplats
- ersättning för framtida inlösen
- utformning av belysning och enskilda vägar m.m. vid trafikplats Järna
- arbete med detaljplan för gång- och cykelbro

Efter denna granskning har den sökande ändrat järnvägsplanen beträffande markanspråk, VA-lösning samt bygg- och servicevägar avseende fastigheten Åby 1:4. Ändringarna redovisas i en särskild handling.

De som berörs av ändringarna har underrättats. Inga ytterligare synpunkter inkom i samband med detta.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Stockholms 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 kommer att medföra kortare restider och ökad komfort samt bättre robusthet och punktlighet på de befintliga stambanorna. Samtidigt kommer järnvägsanläggningen att medföra negativa konsekvenser för bland annat jordbruket och natur- och kulturmiljö. Genom direkta intrång, fragmentering och långvarig påverkan till följd av byggskedet kommer jordbruket att påverkas negativt. Kulturmiljön kommer att påverkas bland annat genom att mark tas i anspråk i det historiska odlingslandskapet och att kulturhistoriskt värdefulla vägar tas bort eller får ny sträckning. Livsmiljöer kommer att gå förlorade där järnvägen anläggs vilket medför negativ påverkan på naturmiljön.

Ärendenummer
TRV 2023/32900

Dokumentdatum
2024-04-10

Den nya järnvägen medför att projektets ändamål uppfylls. För att minimera negativ påverkan har stor vikt lagts vid anpassning av järnvägens placering i både plan och profil. Gestaltungsavsikterna har utgjort en viktig utgångspunkt för detaljprojekteringen av anläggningen. Sammantaget bedöms ett anläggande av järnvägen på det sätt som redovisas i järnvägsplanen lämpligt och 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 delsträckan Gerstaberg–Långsjön.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningarna i granskningsutlåtanden. 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.

Södertörns brandförsvarsförbund har inga ytterligare synpunkter.

SMHI har inga synpunkter utöver tidigare lämnade yttranden.

Stendörren Fastigheter AB och Järna Företagsby AB, Pilbågen 1, framför synpunkter rörande ersättning för bland annat inlösen och förlust av hyresintäkter.

Trafikverket: Ersättningsfrågor omfattas inte av beslutet att fastställa planen.

Telge Nät AB hänvisar till tidigare lämnade yttranden och har inget ytterligare att framföra.

Sveriges Geologiska undersökning (SGU) avstår från att yttra sig.

Region Stockholm har inga synpunkter.

Speciella frågor i projektet

Tillåtlighetsbeslut

Den sökande har redovisat hur järnvägsplanen förhåller sig till regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverket delar den sökandes bedömning att de anläggningsdelar som omfattas av regeringens tillåtlighetsbeslut ryms inom den tillståndsgivna terrängkorridoren, att de villkor som angetts i beslutet som är möjliga att uppfylla i detta skede har uppfyllts samt att de villkor som avser järnvägens bygg- och driftskeden kommer att kunna uppfyllas. Trafikverket bedömer sammanfattningsvis att järnvägsplanen är i överensstämmelse med regeringens tillåtlighetsbeslut.

Detaljplan och gällande vägplan

Trafikverket noterar att kommunen nu har upphävt de detaljplaner som inte överensstämde med järnvägsplanen. Beslutet att upphäva detaljplanerna har vunnit laga kraft. Trafikverket bedömer att järnvägsplanen inte strider mot kommunens översiktliga planering eller gällande detaljplaner.

Trafikverket noterar att järnvägsplanen vid trafikplats Järna inte är i överensstämmelse med gällande vägplan för väg 57. Vägplanen ersätts av järnvägsplanen i berörda delar.

Ärendenummer
TRV 2023/32900

Dokumentdatum
2024-04-10

Natura 2000 och riksintressen

Inga Natura 2000-områden berörs av järnvägsplanen. I driftskedet kommer ingen negativ påverkan att uppkomma på berörda riksintressen, E4 och Västra Stambanan. Trafikverket bedömer att inga Ramsarområden berörs.

Artskydd

En artskyddsutredning har genomförts för projektet. I planhandlingarna anges att arbete pågår 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.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över planen noterat att järnvägsplanen kommer att medföra ingrepp i naturmiljöer, såsom skyddade arter, men har bedömt att järnvägsplanen kan tillstyrkas ur allmän naturmiljösynpunkt. Trafikverket gör ingen annan bedömning.

Buller

Med de bullerskyddsåtgärder som anges i järnvägsplanen kommer de riktvärden för buller som anges i regeringens tillåtlighetsbeslut att klaras. För sju fastigheter som kommer att utsättas för höga vibrationer och/eller höga bullernivåer kommer dock förvärv att erbjudas eftersom det inte bedömts ekonomiskt rimligt att utföra skyddsåtgärder så att riktvärden klaras. Om förvärv inte accepteras kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder att erbjudas för att reducera bullernivåerna. Riktvärden inomhus och på uteplats kan då komma att överskridas även efter vidtagna bullerskyddsåtgärder.

Trafikverket bedömer att bullerfrågan har hanterats på ett tillfredsställande sätt i järnvägsplanen.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att järnvägsplanen inte medför att miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster kommer att överskridas eller att möjligheten att uppnå fastställda normer påverkas. Trafikverket förutsätter att skyddsåtgärder och försiktighetsmått för byggskedet genomförs på redovisat sätt.

Trafikverket bedömer vidare att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

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 strider inte mot gällande 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 har utformats enligt regeringens tillåtlighetsbeslut och bidrar tillsammans med övriga järnvägsplaner för Ostlänken till att ändamålen och projektmålen uppfylls. 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

Ärendenummer
TRV 2023/32900

Dokumentdatum
2024-04-10

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, utrymme och särskilda rättigheter i anspråk.

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

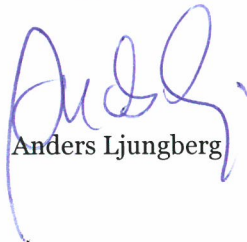
De delar av de nuvarande vägarna E4, väg 57 och väg 510 som inte sammanfaller med vägarnas nya sträckning behövs inte längre som allmän väg. Indragningarna innebär ingen olägenhet för bygden.

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.



Anders Ljungberg

Bilagor

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

Kopia till:

Länsstyrelsen i Stockholms län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län
Region Stockholm
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

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, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 16 maj 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.

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.

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.