



Trafikverket Region Öst

Fastställelse av järnvägsplan för Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum, bandel 506 i Nyköpings kommun, Södermanlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för anläggande av Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade OLP3-01-111-34-0_0-0001, OLP3-01-111-34-0_0-0002, OLP3-01-111-34-0_0-0003 och OLP3-01-111-34-0_0-0004, samt daterade 2020-03-31.

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

Följande villkor ska gälla:

- Faunapassager för små- och mellanstort vilt i form av torrtrummor ska anläggas längs den nya järnvägsanläggningen i den omfattning som behövs utifrån ändamålet med skyddsåtgärden enligt redovisningen i järnvägsplanbeskrivningen avsnitt 3.4.2 under rubriken *Naturmiljö*, första stycket.

Sökande

Trafikverket Region Öst.

Beskrivning

Den sökande har indelat järnvägsplanområdet i tre delar för att underlätta förståelsen av beskrivningarna:

- *Resecentrumdelen* omfattar sträckan mellan Nyköpingsån och strax väster om järnvägsstationen
- *Bangårdsområdet* omfattar sträckan från Resecentrumdelen och vidare västerut till punkten där TGOJ-banan och Nyköpingsbanan före utbyggnaden korsar varandra planskilt
- *Västra anslutningen* omfattar sträckan från Bangårdsområdet fram till punkten där nya spår ansluter till den befintliga TGOJ-banan.

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat följande.

Den planerade järnvägen

Järnvägsplanen för delsträckan Nyköpings resecentrum utgör en del av Ostlänken och ingår i det tillåtighetsbeslut som tagits för Ostlänken som helhet. Delsträckan är drygt 3,3 kilometer lång och till största delen lokaliserad inom Nyköpings tätort. Järnvägsplanen omfattar utbyggnad till tre

genomgående spår genom Resecentrumdelen och Bangårdsområdet. De nya spåren ansluter till befintliga enkelspår för Nyköpingsbanan i öster och väster samt till befintliga enkelspår för TGOJ-banan i väster och i söder. I den Västra anslutningen ansluter två av spåren till kommande järnvägsplan, benämnd bibana Nyköping, som planlägger ett dubbelspår norrut mot Skavsta. Anslutning sker till befintliga enkelspår på TGOJ-banan i väster och i söder samt till befintliga enkelspår för Nyköpingsbanan i väster och i öster. Inom Bangårdsområdet byggs dessutom två uppställningsspår och ett parkeringsspår. De befintliga järnvägsbroarna över Brunnsgatan ersätts med två nya. Nya järnvägstekniska anläggningar för spår, el, kontaktledningar, signal och tele samt teknikbyggnader och servicevägar kommer att byggas. TGOJ-banan och Nyköpingsbanan kopplas ihop till ett system.

Resenärers anslutning till mittplattformen sker via två nya gångförbindelser under spåren, en i den östra delen av plattformarna (Centrala passagen) och en i västra delen (Västra passagen). Båda plattformsförbindelserna förses med hiss och trappa. Centrala passagen förses även med rulltrappor. Den västra förbindelsen kommer även att kunna nyttjas av gång- och cykeltrafikanter som önskar passera genom stationsområdet. Över dessa gångförbindelser till mittplattformen byggs två nya järnvägsbroar. Två entrébyggnader till gångförbindelsen i den Centrala passagen kommer att byggas.

Därtill innebär järnvägsplanen byggande av nya plattformar, stödmurar och geotekniska förstärkningsåtgärder samt bullerskyddsåtgärder. Omläggning av befintliga ledningar och vägar som berörs kommer att ske. Inom tätbebyggt område sätts stängsel upp längs järnvägsanläggningen.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 5,7 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Cirka 2,5 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt.

Eftersom den nya järnvägsanläggningen till stora delar kommer att följa den befintliga järnvägens sträckning innebär den inte några radikala förändringar för markanvändningen.

Tre gällande detaljplaner berörs av markanspråket för järnvägsanläggningen och det nya resecentrumet: P74-10, P18-24 och P77-8. I den sistnämnda berörs ett område i den norra delen av Västra kyrkogården som idag utgörs av arbets- och förvaringsytor. För att möjliggöra utbyggnaden enligt järnvägsplanen har kommunen tagit fram nya detaljplaner samt ändrat detaljplaner (se avsnitt Kommunala planer).

Inom den Västra anslutningen kommer jordbruksmark att beröras av förändrade markanspråk. Den nya järnvägen kommer att ta cirka 4,5 hektar mark i anspråk och därutöver utgöra en barriär som medför att cirka 2,1 hektar avskiljs från resterande åkermark.

Cirka 5,7 hektar mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.



Buller, vibrationer och stomljud

Buller

Regeringens tillåtlighet är förenad med följande villkor om bullerskyddsåtgärder, se närmare under rubriken nedan "Villkor för regeringens tillåtighetsbeslut".

På plankartorna redovisas samtliga bullerskyddsåtgärder som fastställs och som blir juridiskt bindande för Trafikverket att genomföra när järnvägsplanen vinner laga kraft.

De skyddsåtgärder som fastställs i järnvägsplanen är:

- En 2,4 meter hög bullerskyddsskärm anläggs vid Folkungavallens idrottsplats och fortsätter västerut mot Norra Bangårdsgatan där höjden varierar mellan 1,5 och 3,2 meter. För totalt 13 hus kommer riktvärdena som anges i regeringens tillåtighetsbeslut ändå att överskridas för husens övre våningsplan varför även fasadåtgärder erbjuds. Eftersom kommunen i sin detaljprojektering (Nyköpings kommun 2020) planerar för ny bebyggelse i Resecentrumdelen kan den bulleravskärmning som dessa nya byggnader skapar leda till att skärmen inte behöver uppföras i sin helhet.
- En 2,4 meter hög bullerskyddsskärm anläggs söder om järnvägen mellan Nyköpings resecentrum och E4. Tre bostadshus erbjuds fasadåtgärder för att klara riktvärdena.
- En 2,4 meter hög bullerskyddsskärm anläggs på den södra sidan om järnvägen från Nyköpingsån bort mot Södra Bangårdsgatan där höjden varierar mellan 1,5 och 2,5 meter. För totalt tio hus kommer riktvärden ändå att överskridas för husens övre våningsplan varför även fasadåtgärder erbjuds. Även i detta område kan kommunens planer på ny bebyggelse leda till att skärmen inte behöver uppföras i sin helhet.
- Tio bostadshus vid Nöthagsvägen och strax norr därom ligger mycket högre upp i terrängen än järnvägen och en bullerskyddsskärm nära järnvägen kommer inte att få full effekt. Här föreslås ändå en 2,7 meter hög bullerskyddsskärm i kombination med fasadåtgärder vid fyra bostadshus.
- Vid Hemgården och Lilla Kungsladugården föreslås fasadåtgärder (vid sex respektive tre bostadshus) och uteplatsåtgärder (vid fyra respektive två bostadshus).
- Fasadåtgärder föreslås även vid två skolor, Mikaeliskolan och Solgläntans förskola.
- Sex kontorsbyggnader blir påverkade av buller. Även med planerade bullerskyddsskärmar överskrids inomhusriktvärdet för fyra av dessa varför de erbjuds fasadåtgärder.

Med dessa skyddsåtgärder kommer inomhusriktvärdena att klaras för samtliga bostadshus, vårdlokaler, undervisningslokaler och arbetslokaler förutom på tredje våningen i två bostadshus söder om Resecentrumdelen (Västra Trädgårdsgatan 60 och Södra Bangårdsgatan 4). Husen här har redan ljudisolerade fönster och fönsterbyte kommer inte att förbättra ljudmiljön inomhus. Bullerskyddsåtgärder i form av exempelvis fasadåtgärder som föreslås utanför järnvägsmarken innebär erbjudande om bullerskyddsåtgärd från Trafikverket till fastighetsägaren.

Vibrationer och stomljud

Vibrationer från tågtrafik ska som ett riktvärde inte överstiga 0,4 mm/s inomhus i bostäder och vårdlokaler mer än fem tillfällen nattetid vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur enligt Trafikverkets riktlinje (TDOK 2014:1021). Vibrationsmätningar i och invid ett antal byggnader belägna nära befintliga järnvägsspår i centrala Nyköping har visat att järnvägen kan ge upphov till markvibrationer, men att värdena ligger under riktvärdet.



Den sökande har som projektspecifikt riktvärde med avseende på stomljud förhållit sig till att klara 35 dB(A) för maximal ljudnivå. Stomljudsnivåerna i intilliggande byggnader (cirka 30 meter från spårens mitt) beräknas hålla sig inom angivet riktvärde.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder

I järnvägsplanens beskrivning redovisas ytterligare skyddsåtgärder som enligt den sökande inte fastställs men kommer efter detaljprojektering att utföras inom givet markanspråk. Det är bland annat:

Faunapassager för små- och mellanstort vilt längs den nya järnvägsanläggningen i form av torrtrummor.

Åtgärder för att begränsa risker med beträdande av spåren, åtkomstpunkter för att komma åt järnvägsanläggningen för underhållsarbete, säkerställande av tillgänglighet för räddningstjänsten, utformning för säker evakuering vid händelse av brand och utformning av plattformar för acceptabel säkerhet vid passerande tåg. Vidare har nya spår och växlar lokaliserats så att sannolikheten för skada på väg E4:ans bropelare i händelse av tågurspärning inte ökar. Det säkerställs också att vägfordon inte kan hamna på järnvägen vid avåkningsolyckor och att avståndet är tillräckligt stort för att passerande tåg inte ska medföra trafikfarlig påverkan.

Allt avrinningsvatten från järnvägsanläggningen ska fördröjas innan det kopplas på det kommunala dagvattennätet eller avleds till Idbäcken. Detta kommer att ske i dammar, i extra tjocka ledningar med dämme (det vill säga fördröjning under mark) och, i något fall, genom att befintligt dike breddas.

Utöver fördröjning av allt avrinningsvatten från järnvägsanläggningen ska dagvattendammar anläggas invid anläggningen inom Västra anslutningen för att reducera flödestopparna vid kraftiga regn. Kombinerade fördröjnings- och reningsdammar förläggs vid km 58+220, 58+580, 58+600 och 59+240. Fördröjningen och reningen kommer att anpassas så att kapaciteten för befintliga ledningar och diken inte överskrids.

Övriga försiktighetsmått

Ett gestaltningsprogram som tillhör järnvägsplanen redovisar inriktningen för att anpassa järnvägsanläggningens olika delar till omgivningen och reducera visuell påverkan. Gestaltningsmässiga hänsyn för att värna Nyköpings stationsmiljö, exempelvis för anläggande av nytt plattformstak, framgår av gestaltningsprogrammet. Enligt kulturmiljölagen (1988:950) krävs det tillstånd från länsstyrelsen för det intrång som järnvägsplanen medför i Västra kyrkogården. Villkor som påverkar anläggandet kan därför tillkomma.

Resecentrum och passager under järnväg bör utformas så att de upplevs som säkra av barn så att de kan röra sig där på egen hand, även när det är mörkt. Det är viktigt att både gående och cyklister i den Västra passagen har möjlighet till god översikt för att minska risken för konflikter mellan korsande trafikantströmmar.

Inga särskilda skyddsåtgärder utöver de planerade stabilitetshöjande åtgärderna bedöms vara nödvändiga sett till riskerna för skred och ras. Anläggningen dimensioneras för att klara av ökade nederbördsmängder som en följd av framtida klimat. Anläggningen dimensioneras för en ökning av nederbörd med 38 procent i jämförelse med dagsläget.

Risk för översvämning av gång- och cykelvägar under järnvägen hanteras genom att pumpstationer utformas enligt Trafikverkets tekniska krav för avvattning (TDOK 2014:0045).

Därutöver redovisas även försiktighetsmått som kommer att vidtas under byggtiden.

Kommunala planer

Parallellt med arbetet med järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum har Nyköpings kommun tagit fram en ny detaljplan för resecentrumet. Detaljplanen för Nyköpings resecentrum innebär en samlokalisering av lokal, regional och nationell tåg- och busstrafik vilket underlättar byten mellan olika färdmedel. Detaljplanen säkrar de förändringar som behöver göras utifrån den nya järnvägsanläggningens krav på spår och perronger. Detaljplanen gör det också möjligt att bygga anläggningar som inte omfattas av eller kan byggas med stöd av järnvägsplanen, men som behövs som följd av järnvägsplanen. Det gäller exempelvis passagernas fortsättning utanför järnvägsanläggningen och anläggandet av en ny bussterminal. För Hemgårdspassagen är en detaljplan under uppstart med planerat samråd vid årsskiftet 2021/2022. Vid Hemgården finns idag en korsning där fotgängare och cyklister korsar järnvägen i plan. Där vill kommunen anlägga en planskild passage för både motortrafik och gång- och cykeltrafik, den planen omfattas inte av järnvägsplanen. I syfte att koordinera järnvägsplanen och detaljplanerna har Nyköpings kommun och Trafikverket samordnat arbetet genom avtal.

Gällande och antagna kommunala planer för det berörda området:

För området gäller den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (Nyköpings kommun 2013b). Den sökandes bedömning är att järnvägsplanen är förenlig med den.

Tre gällande detaljplaner berörs av markanspråksgränserna för järnvägsplanområdet inom den aktuella sträckan i Nyköping: P74-10, P18-24 och P77-8. Vidare har kommunen tagit fram nya samt ändrat detaljplaner.

Detaljplan P74-10 påverkas av både permanent och tillfälligt markanspråk som gäller ny järnvägsmark för äganderätt och tillfällig nyttjanderätt för etablering och upplag. Nyköpings kommun har tagit fram nya detaljplaner som berör detaljplan P74-10 där Bangårdsområdet och delar av Resecentrumdelen ingår, dessa är detaljplanen för kvarteret Raspen (Nöthagen) och detaljplanen för Nyköpings resecentrum. I läget för såväl nya som befintliga spår planeras områden för järnvägsändamål och detaljplanerna utgör därmed inget hinder för fastställande, enligt den sökandes bedömning. Detaljplanerna har överklagats till mark- och miljödomstolen. Mark- och miljödomstolen har den 21 februari 2021 avslagit överklagandena

Kommunen har ändrat detaljplanen för Hemgårdsområdet, P18-24. Planen omfattar bland annat utökad mark för järnvägsändamål och ny förläggning av spårområde för genomgående järnvägstrafik i enlighet med pågående järnvägsplaner. Detaljplanen vann laga kraft i juli 2018.

Detaljplan P77-8 påverkas av både permanent och tillfälligt markanspråk som gäller ny järnvägsmark med servitutsrätt, äganderätt och tillfällig nyttjanderätt för upplag. Järnvägsplanområdet överlappar detaljplanen i dess nordvästliga delar. Behovet av åtkomst till ett planerat teknikhus medför att Trafikverket behöver kunna använda sig av en av kyrkogårdens grusgångar. Denna servitutsrätt föranleder ingen ändring av detaljplanen. På den norra delen av Västra kyrkogården behöver Trafikverket permanent tillgång till marken till följd av att ett ytterligare spår med järnvägsbank ska anläggas söder om befintliga spår. Ytan som behöver tas i anspråk utgörs av arbets- och förvaringsytor samt gräsmattor i anslutning till befintliga ekonomibyggnader norr om begravningsplatserna. I februari 2019 vann detaljplan P19-2 laga kraft

vilken upphäver den del av P77-8 (norra delen av Västra kyrkogården) som behöver tas i anspråk för det nya spåret.

Riksintressen, miljökvalitetsnormer och annan reglering av markanvändningen

Riksintressen

Järnvägsplanområdet berör utöver järnvägsanläggningen i sig, två utpekade riksintressen för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken:

- Riksintresset Nyköping omfattar bland annat de centrala delarna av staden. Inom riksintresseområdet finns flera skyddade byggnader såsom Nyköpings slott, Residenset, Pihlska gården, Nyköpings stadshus, Nyköpings rådhus, Sankt Anna sjukhus, Tingshuset, Odd Fellowhuset och Folkungavallen. Även kyrkorna Alla Helgona och Sankt Nicolai med tillhörande tomter är skyddade.
- Riksintresseområdet Arnö- Stora och Lilla Kungsladugården utgörs av ett utpräglat odlings- och kulturlandskap som rymmer kungsgårdar, medeltida sätesgård, järnåldersboplats och järnåldersgravar. I detta riksintresseområde innebär järnvägsutbyggnaden ytterligare intrång i och med att en ny banvall uppförs i den norra delens jordbrukslandskap. Konsekvenserna har bedömts som medelstora.

Nyköpingsån, omedelbart öster om planområdet, är av riksintresse för naturvård. Till riksintresseområdet hör även åns stränder vilka längre uppströms ses som värdefulla med omgivande betesmarker och strandskogar. Nyköpingsån hyser ett stort antal fiskarter, men även de rödlistade arterna tjockskalig målarmussla och utter. Nyköpingsån utgör också ett riksintresse för friluftsliv och den har ett värde med avseende på fritidsfiske, kanoting och andra naturupplevelser.

Jordbruk är enligt 3 kap. 4 § miljöbalken av nationell betydelse och ska så långt möjligt skyddas från åtgärder som försvårar rationellt brukande. Järnvägsplanen medför intrång i jordbruksmark. Utöver att jordbruksmark tas i anspråk för utbyggnaden kommer järnvägen att utgöra en barriär som medför att ytterligare mark avskiljs från resterande åkermark. I planbeskrivningen redovisas hänsynsåtgärder för att undvika att nämnvärt försvåra rationellt brukande.

Miljökvalitetsnormer

Några specifika mätningar av utomhusluften inom järnvägsplanområdet har inte utförts. År 2008–2009 genomfördes de senaste mätningarna av luftkvaliteten i Nyköping. Dessa gjordes vid Repslagargatan några kvarter sydost om järnvägsstationen. Mätningarna visade att miljökvalitetsnormerna inte överskreds, varken för kvävedioxid (NO₂) eller för partiklar (PM₁₀).

Järnvägsplanområdet, liksom befintlig järnvägsanläggning, underlagras av en grundvattenförekomst, Larslundsmalmen, som har bedömts utgöra en mycket stor grundvattentillgång. Dock har denna grundvattenförekomst otillfredsställande kemisk grundvattenstatus, på grund av förhöjda halter av bland annat bekämpningsmedel och klorerade kolväten, och används därför inte för dricksvattenförsörjning. Några särskilda skyddsåtgärder för skydd av grundvattenförekomsten Larslundsmalmen har inte bedömts vara nödvändiga.

I närområdet återfinns ett flertal energi- samt observationsbrunnar (Sveriges geologiska undersökning, Brunnarsarkivet). Endast en enskild vattenbrunn (för eventuellt vattenuttag) finns inom ett avstånd på 200 meter från järnvägsområdet.

Järnvägsplanområdet berör två avrinningsområden, Idbäckens respektive Nyköpingsåns avrinningsområde. Nyköpingsån utgör en ytvattenförekomst med måttlig ekologisk status och god kemisk status. Idbäcken är på grund av dess ringa storlek inte klassad som en ytvattenförekomst. Västra anslutningen och Bangårdsområdet avvattnas mot Idbäcken och Resecentrumdelen mot Nyköpingsån. Både Idbäcken och Nyköpingsån ingår i ett referensprovtagningsprogram som omfattar hela Ostlänken inom Nyköpings kommun. Allt avrinningsvatten från järnvägsanläggningen ska fördröjas innan det kopplas på det kommunala dagvattennätet eller avleds till Idbäcken. Detta kommer att ske i dammar, i extra tjocka ledningar med dämme (det vill säga fördröjning under mark) och, i något fall, genom att befintligt dike breddas. Utöver fördröjning av allt avrinningsvatten från järnvägsanläggningen ska dagvattendammar anläggas invid anläggningen inom Västra anslutningen för att reducera flödestopparna vid kraftiga regn. Kombinerade fördröjnings- och reningsdammar förläggs vid km 58+220, 58+580, 58+600 och 59+240. Fördröjningen och reningen kommer att anpassas så att kapaciteten för befintliga ledningar och diken inte överskrids.

Den sökandes bedömning är att ovan nämnda miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet respektive vattenförekomsterna inte kommer att överskridas på grund av detta järnvägsprojekt.

Generellt biotopskydd

Fem äldre parklindor som utgör en del av en allé med lövträd, utmed Södra Bangårdsgatan och dess förlängning, bedöms omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken. Fyra av de fem lindorna kommer att behöva avlägsnas för att kunna bygga järnvägsanläggningen och få till stånd en fungerande trafiklösning för buss- respektive gång- och cykeltrafik under byggtiden. Träden påverkas även av kommunens detaljplan för resecentrumet och därmed blir en dispensansökan enligt 7 kap. 11 § miljöbalken, samt de kompensationsåtgärder som denna föranleder, nödvändiga. Trafikverket och Nyköpings kommun har kommit överens om att det är kommunen som svarar för dessa.

Ett antal livsmiljöer nära och invid Västra anslutningen omfattas också av det generella biotopskyddet. Det handlar främst om åkerholmar, öppna diken samt en björkallé. Även vattendraget Idbäcken som rinner strax söder om järnvägsplanområdet omfattas av biotopskydd. För generellt biotopskyddade områden behövs inte dispens för att bygga järnväg enligt en fastställd järnvägsplan, 7 kap. 11 a § miljöbalken.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 726 miljoner kronor (avser entreprenadkostnad exklusive marklösenkostnader och administration) i prisnivå 2016. Finansiering sker med medel ur Nationell plan för transportinfrastruktur, 2018 - 2029. Två avtal om medfinansiering har tecknats med Nyköpings kommun.

Byggstart planeras ske 2022.

Andra utredningar och beslut

Ostlänken omfattar en sträcka på drygt 15 mil och utgör en första etapp av den höghastighetsjärnväg som ska förbinda Stockholm med Göteborg respektive Malmö. Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie i form av förstudie (2002–2003) för hela Ostlänken (sträckan mellan Järna och infarten till Linköping C). Länsstyrelsen i Södermanlands län var sammanhållande för berörda länsstyrelser och har beslutat att projektet kan

antas medföra en betydande miljöpåverkan. Under 2004–2010 genomfördes en järnvägsutredning uppdelad i två avsnitt, ett för delen Järna–Norrköping och ett för delen Norrköping–Linköping.

Under en period var finansieringen kring Ostlänken osäker och Trafikverket valde att bryta ut delen Nyköpings resecentrum till en separat järnvägsplan för att möjliggöra en tidigare byggstart och underlätta för samverkan med kommunen. Resecentrumet ingick i planen för regional transportinfrastruktur. Baserat på nytt samrådsunderlag framtaget 2014, tog Länsstyrelsen i Södermanlands län beslut om att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Senare konstaterades dock att utredningsområdet inte var tillräckligt stort för att inrymma den planerade järnvägsanläggningen. Ett kompletterande samrådsunderlag för det utökade området togs fram under 2016, vilket föranledde ett nytt, kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan från Länsstyrelsen (december 2016).

Regeringen har den 7 juni 2018 beslutat om tillåtlighet för Ostlänken enligt 17 kap. miljöbalken. Byggnad av en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping (kallad Ostlänken) får ske inom den korridor som redovisas på 13 kartor daterade 19 januari 2018 benämnda Ostlänken Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet. Även bibanan som kopplar ihop Nyköpings resecentrum med höghastighetsjärnvägen via Skavsta flygplats ingår i tillåtligheten.

Villkor för regeringens tillåtlighetsbeslut

Regeringens beslut om tillåtlighet för hela Ostlänken innehåller 11 villkor, varav inte samtliga träffar det område som denna järnvägsplan omfattar. Här redovisas de villkor som gäller för delsträckan Nyköpings resecentrum:

- 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.
- 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.
- 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.
- Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för hantering, återanvändning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Berg- och jordmassor ska så långt 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.

- 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.
- 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.
- 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.

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.

Hur den sökande har arbetat för att uppfylla villkoren framgår av järnvägsplanbeskrivningen. Den sökande har bedrivit samråd med Länsstyrelsen och planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har skett parallellt med kommunens planering enligt plan- och bygglagen. Den sökande och kommunen formulerade ett gemensamt projektändamål. Samråd har även skett med Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd (MSB), Sveriges geologiska institut (SGI) och Sveriges geologiska undersökning (SGU).

SGI har under samråden tagit upp behov av undersökningar för att kunna bedöma behovet av åtgärder och konsekvenser inom flera områden, till exempel för att kunna dimensionera den grundförstärkning som behövs och det markanspråk den behöver särskilt i området kring Nyköpingsån. Vid risk för grundvattensänkning är det väsentligt att göra en undersökning som klarlägger konsekvenser för omgivningen och även erforderliga undersökningar med hänsyn till att utredningsområdet är potentiellt förorenat samt vad som ska göras om föroreningar påträffas. SGI har även gett synpunkter på samrådshandlingen för tillstånd vattenverksamhet för Nyköpings resecentrum. SGI hade inte beretts möjlighet att granska underlaget PM Hydrogeologi och tog därför upp några allmänna synpunkter som bör beaktas, som bland annat rör länshållning av schakter och risken för sänkning av grundvattennivåer, att riskanalys bör upprättas vid vibrationsalstrande arbete samt att avsänkning utanför schakt inte alltid sker där man förväntat sig i närområdet. Vidare rekommenderades det att en strategi tas fram för hanteringen av eventuella uppkomna föroreningar och att ytterligare miljötekniska markundersökningar utförs för att avgränsa och karakterisera föroreningarna samt att en masshanteringsplan upprättas.

Den sökande har beaktat synpunkterna, undersökningar och mätningar har genomförts fortlöpande i projektet för att säkerställa att erforderliga förstärkningsåtgärder vidtas och dessa inryms i markanspråket. Den sökande tar till sig synpunkterna om förorenat material. Passager kommer att utföras som vattentäta konstruktioner, det uppstår permanent grundvattenavsänkning men den bedöms inte påverka omgivningen. Det kan under byggskedet bli aktuellt med länshållning av schakter, länshållningsvattnet ska då genomgå erforderlig rening och tillstånd inhämtas från mark- och miljödomstolen. En masshanteringsplan har tagits fram som även innehåller en strategi för kompletterande provtagningar i samband med att markarbeten utförs.

Övriga centrala myndigheter hade inget att erinra mot projektet.

Vad gäller uppfyllandet av villkoret om bullerskyddsåtgärder så framgår det under rubriken "Buller, vibrationer och stomljud" ovan.

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 25 yttranden. Synpunkterna handlar bland annat om:

- Samordningsfrågor med kommunen
- Markanspråk
- Påverkan på allmänna och enskilda vägar samt service- och arbetsvägar
- Ersättningsfrågor
- Påverkan på byggnader, brunnar, grundvatten, möjligheten att bedriva areella näringar, påverkan genom förlust av strövområden
- Miljöpåverkan såsom bl.a. buller, förorenad mark och miljögeotekniska aspekter, värdefull naturmiljö, dagvattenhantering, det framtida klimatet, översvämningsrisker, luftföroreningar, elektromagnetiska fält, störningar/påverkan under byggtiden
- Lokalisering, gestaltning och utformning
- Parkeringsfrågor
- Ledningssamordning

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen med avseende på:

- Mark för serviceväg mot Hemgårdsvägen tas i anspråk med servitutsrätt istället för äganderätt.
- En dagvattendamm har flyttats något västerut.
- Övriga korrigeringar och förtydliganden på illustrationskartor, i planbeskrivningen och i fastighetsförteckningen.

Ändringarna redovisas i en särskild handling. De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det inte in några ytterligare synpunkter.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Södermanlands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Länsstyrelsen har lämnat en utförlig motivering till sitt ställningstagande och synpunkter inför det fortsatta projekteringsarbetet.

Trafikverkets handläggning och skäl

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 åtta yttranden.

Strålsäkerhetsmyndigheten vill betona att förutom gällande referensvärden ska även miljöbalken beaktas när det görs en bedömning av olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Nyköpings kommun, Region Sörmland och Vattenfall Eldistribution AB har inga synpunkter.

Magnus Axelsson har lämnat synpunkter kring tidigare utredningar och lokaliseringen av den nu valda sträckningen bl.a. med koppling till hastigheten för järnvägen, buller och trafikprognos, läget av resecentrum och brister i översiktsplanen.

Trafikverkets kommentar: En del av synpunkterna finns bemötta i granskningsutlåtandet och andra rör den kommunala planeringen enligt plan- och bygglagen. Det framgår av planbeskrivningen att bibanan generellt dimensioneras för en STH (Största Tillåtna Hastighet) på 160 kilometer/timme och spårväxlar för STH 80 kilometer/timme. Längs större delen av sträckan för den nu aktuella delsträckan Nyköpings resecentrum dimensioneras bibanan dock för lägre STH än 160 kilometer/timme. De bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas är framtagna för att klara riktvärdena i det bullervillkor som anges i regeringens tillåtlighetsbeslut. Vad gäller framtagandet av trafikprognoser har frågan kommenterats tidigare av den sökande i granskningsutlåtandet och verket har inget ytterligare att tillföra. Det nu aktuella läget för detaljplanen Nyköpings resecentrum är enligt kommunens hemsida, att mark- och miljödomstolen har avslagit vissa överklaganden och avvisat resten. Gällande frågan om gångfällan så kommer den att tas bort som följd av utbyggnaden. Det finns inget formellt krav att den skulle ha funnits med på järnvägsplanens plankarta och i järnvägsplanbeskrivningen redovisas att kommunen kommer att ta fram en detaljplan för en planskild passage för såväl motortrafik som gång- och cykeltrafik vid Hemgården.

Tore Jansson har lämnat in tre yttranden med synpunkter, även synpunkter från tidigare samråd har bifogats.

Trafikverkets kommentarer: Synpunkterna är i huvudsak inte nya och den sökande har bemött synpunkterna och besvarat frågorna i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet och verket instämmer i allt väsentligt med den sökandes svar. I de fall synpunkterna har rört kommunens planering enligt plan- och bygglagen, har den sökande sett till att kommunen har fått ta del av synpunkterna. Fastställelseprövningen, tillsammans med övriga tillståndsprövningar enligt olika lagstiftningar, för att kunna bygga järnvägen är den avslutande delen på en både omfattande och lång planläggningsprocess som pågått sedan tidigt 2000-tal. Regeringen har lämnat tillåtlighet till byggande av Ostlänken inom en definierad korridor, där även bibanan som kopplar ihop Nyköpings resecentrum med höghastighetsjärnvägen via Skavsta flygplats, ingår. Alternativa lokaliseringar för järnvägen har under denna process prövats enligt miljöbalken och den närmare lokaliseringen i plan- och profil, utformning och gestaltning har prövats enligt lagen om byggande av järnväg och plan- och bygglagen. Kommunen har ändrat några detaljplaner och tagit fram nya detaljplaner som



behövs för utbyggnaden. Detaljplanen om Nyköpings resecentrum har nyligen avgjorts av mark- och miljödomstolen (se ovan). Länsstyrelsen har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs. Den redovisning som verket har överlämnat till regeringen med anledning av regeringsuppdraget ändrar inte på aktualiteten som den här järnvägsplanen har. Mot den bakgrunden ska Trafikverket pröva frågan om att fastställa järnvägsplanen (22 § förordningen om byggande av järnväg).

Skäl

Nyköpings järnvägsstation är i behov av upprustning och resenärernas tillgänglighet till stationen och plattformarna behöver förbättras. Stationen har därtill begränsad kapacitet för framtidens tågtrafik. Utbyggnaden av Ostlänken innebär att Nyköpings resecentrum blir en del av det planerade höghastighetsjärnvägsnätet – där Nyköpings tätort via en bibana ansluts till höghastighetsjärnvägen – och därmed medför ett behov av ökad kapacitet samt att Nyköpingsbanan och TGOJ-banan kopplas ihop inne i tätorten.

För Nyköpings resecentrum har Trafikverket och Nyköpings kommun enats om följande projektändamål:

- Ett nytt trafikslagsövergripande och attraktivt resecentrum skapas i Nyköping. Det ska dimensioneras för framtidens behov av anslutning med buss och tåg, bil-, gång- och cykeltrafik. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt för alla, minska järnvägens barriäreffekt och ge möjlighet till effektiva byten mellan trafikslagen. Säkerheten vid resecentrumet ska vara hög.

För Nyköpings resecentrum har följande projektmål fastslagits:

- Anläggningen ska klara den framtida trafiken på anslutande banor inklusive de genomgående tågen på Nyköpings bibana
- Stationen utformas för framtidens resebehov
- Anläggningen ska bidra till ett tillgänglighetsanpassat transportsystem
- Anläggningen ska bidra till smidigare arbetspendling genom effektiva byten

Utbyggnaden kommer att medföra en högre kapacitet i järnvägsanläggningen. Genom samarbetet med Nyköpings kommun, som har inneburit ett parallellt arbete med detaljplanen för resecentrum och planläggningsprocessen för järnvägsplanen, har stor hänsyn kunnat tas till framtidens resebehov. Planerade ombyggnader vid resecentrum, inklusive de nya plattformanslutningarna och de nya gång- och cykelpassagerna under järnvägen, kommer att innebära att tillgängligheten och även säkerheten, ökar högst väsentligt för resenärer och boende som behöver korsa järnvägsområdet, jämfört med dagens situation kring järnvägsstationen. Även busstorget kommer att flyttas till Resecentrumdelen vilket möjliggör effektivare byten mellan buss och tåg.

De största negativa konsekvenserna berör hushållning med naturresurser och kulturmiljö. Även byggskedet innebär en negativ påverkan för omgivningen med avseende på flera miljöaspekter, såsom exempelvis utsläpp under byggskedet av förbränningsgaser och damning, hantering av förorenade schaktmassor och buller under byggtiden. I de flesta fall är de störningar som uppkommer av temporär karaktär och åtgärder ska vidtas för att i så hög grad som möjligt minska miljöpåverkan. Den negativa klimatpåverkan som uppstår till följd av utsläpp som uppstår under bygg- och driftskedet bedöms vara betydligt mindre än den positiva påverkan som utbyggnadsalternativet möjliggör jämfört med nuläget, genom förbättrade möjligheter att resa kollektivt.

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 riksintressen

Trafikverket bedömer att utbyggnaden kan ske utan att värdena i riksintresseområdena påtagligt skadas.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet och vattenförekomster

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

Villkor

En järnvägsplan ska innehålla de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Trafikverket bedömer att faunapassager för små- och mellanstort vilt i form av torrtrummor är en skyddsåtgärd som träffas av regeln i 2 kap. 9 § andra stycket 1 lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och behöver fastställas. Trafikverkets villkor framgår under rubriken "Beslut" ovan.

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 gällande detaljplaner och antagna men ej lagakraftvunna detaljplaner. Trafikverket erinrar dock om att järnvägen inte får byggas i strid med gällande detaljplan.

Den föreslagna utbyggnaden medför att Nyköping får ett resecentrum med hög tillgänglighet och förbättrad säkerhet samtidigt som möjligheterna att resa kollektivt och byta mellan trafikslagen förbättras. Anläggningen har dimensionerats för att klara den framtida trafiken på anslutande banor inklusive de genomgående tågen på Nyköpings bibana, vilket är i överensstämmelse med regeringens tillåtlighetsbeslut. Järnvägsplanen innehåller de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande samtidigt som ändamålet med järnvägen med minsta intrång och olägenhet tillgodoses utan att det medför oskälig kostnad.

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

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

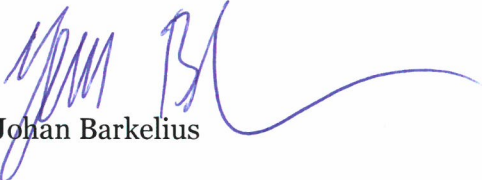
Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäligen.

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 expeditionschefen Johan Barkelius med planprövaren Ingrid Hellman som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

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

Kopia till:

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

Hur man överklagar

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

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

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

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

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 13 april 2021**.



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 miljöoverdomstolens 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.