Ärendenummer
TRV 2018/47086

Ankom
Stockholms läns landsting
2018 -12- 20
Dnr FUT 2018-0060

Dokumentdatum
2018-12-18
Sidor
1(1)

TRAFIKVERKET

Stockholms läns landsting
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 22550
104 22 Stockholm

Kopia till:
Diariet

Laga kraft

Järnvägsplan för utbyggnad av tunnelbana på sträckan Akalla-Barkarby, i Stockholms stad och Järfälla kommun, Stockholms län fastställdes den 9 november 2018.

Beslutet fick laga kraft den 15 december 2018.

Ärendet avslutas hos oss.

Med vänlig hälsning
Inger Vikström

Bilagor
Beslut

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Inger Vikström
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 10 77

lagakraft 2018-12-15

Ärendenummer
TRV 2018/47086

Ankom
Stockholms läns landsting
2018 -12- 20
Dnr FUT 2018-0060

BESLUT

TRAFIKVERKET

Sidor
1(10)

Dokumentdatum
2018-11-09

Stockholms läns landsting
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 22550
104 22 Stockholm

Fastställelse av järnvägsplan för utbyggnad av tunnelbana på sträckan Akalla-Barkarby, i Stockholms stad och Järfälla kommun, Stockholms län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana mellan Akalla-Barkarby.

Fastställelsen gäller plan- och profilkartor samt sektionsritningar för permanenta anspråk enligt bilaga 1 till detta beslut. Fastställelsen gäller också plankartorna för tillfälliga markanspråk, se ritningsförteckning och bilaga till plan för tillfälliga markanspråk, bilagorna 2 och 3 till detta beslut. Samtliga fastställelsehandlingar är daterade 2018-02-23.

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

Sökande

Stockholms läns landsting genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

Den sökandes beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade tunnelbanan

Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla till Barkarby station, en sträcka om ca 4 kilometer. Den nya spårsträckningen byggs helt under jord med början från den befintliga tunnelbanestationen i Akalla och vidare västerut under Akallalänken (väg 275) och E4 Förbifart Stockholms vägtunnlar, för att fortsätta under Barkarby flygfält och sedan vika av sydväst under väg E18 för att ansluta till Barkarby station och Mälarbanan. Två nya tunnelbanestationer anläggs, den ena under Barkarby flygfält där den nya Barkarbystaden byggs, och den andra under Barkarby station.

På sträckan mellan Akalla och Barkarbystaden anläggs tunnelbanan som två enkelspårstunnlar med tvärtunnlar mellan spårtunnlarna. Efter Barkarbystaden övergår enkelspårstunnlarna till en dubbelspårstunnel med en parallell servicetunnel. Även mellan dessa spårtunnlar går tvärtunnlar. Strax före Barkarby station övergår spåren i två enkelspårstunnlar igen. Tvärtunnlar används för räddningsinsatser, utrymning och installationer för el, kraftförsörjning och telekom. Spåren fortsätter ytterligare en kort sträcka efter Barkarby station för att tillgodose behovet av att ställa upp tåg.

Syftet med att bygga ut tunnelbanan är att den ska bidra till att skapa goda möjligheter att arbetspendla genom lättillgänglig och effektiv kollektivtrafik till och från Barkarby. Stationslägena ska möjliggöra för

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Anna-Karin Lang
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 90 41

exploatering av nya bostäder och verksamheter. Byggnation, drift och underhåll ska ske med minsta möjliga omgivningspåverkan och borga för en god säkerhet och minimerade risker för personer som uppehåller sig i anläggningen.

Mark som kommer att tas i anspråk

Permanent markanspråk

Mark och utrymmen samt särskilda rättigheter som belastar dessa kommer att tas i anspråk permanent för tunnelbanan på det sätt som redovisas på plan- och profilkartor samt sektionsritningar. Marken avses tas i anspråk med servitutsrätt och rätten är mestadels lokaliserad under jord. Ovan markytan består anläggningen av stationsuppgångar, tunnelmynningar för servicetunnel, avluftningstorn samt av brandgas- och tryckutjämningsschakt. De utrymmen som behövs för tunnelbanan under jord omfattar förutom själva tunneln med tillhörande anordningar, även en skyddszon runt tunneln. Skyddszonens syfte är att säkra tunnelns hållfasthet och täthet. Inom skyddszonen får inga åtgärder vidtas som kan äventyra anläggningens drift och bestånd. Grävning, borrning, sprängning eller liknande åtgärder får endast ske efter anläggningsägaren tillstånd.

Tillfällig nyttjanderätt

För att bygga tunnelbanan behöver vissa markområden och utrymmen tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Mark och utrymmen redovisas på plankartorna som tillfälliga anspråk. Marken tas till största del i anspråk ovan jord och ett mindre område tas i anspråk under jord. Arealen om totalt ca 9 ha som behövs tillfälligt utgörs dels av detaljplanelagd mark och dels av mark utanför detaljplanelagt område. Nyttjanderätterna gäller under den tid som anges i bilagan till plankartorna, se bilaga 3 till detta beslut.

Vibrationer och stomljud m.m.

Lokalisering och utformning

Tunnelbanans lokalisering av nya stationer, spårsträckning och utformning har utretts i järnvägsplanen. Målet för lokaliseringen har varit att få en optimal linjeföring med hänsyn till kommunala exploateringar, miljöpåverkan, jord- och bergförhållanden, ledningar, spårgeometri, personsäkerhet, trafikering på befintlig bana, befintliga och planerade anläggningar, tillgänglighet, resandeeffekter, sociala perspektiv och kostnader. Den lokalisering som redovisas på plankartorna, är det alternativ som bäst uppfyller uppsatta mål. Anläggningens utformning med motiv samt bortvalda alternativ framgår av planbeskrivningens avsnitt 4.

Stads- och landskapsbild

Tunnelbanan kommer att påverka stads- och landskapsbilden genom dess ovanjordsanläggningar som t.ex. entréer, anläggningar för ventilation och väg till servicetunneln vid station Barkarbystaden. Ovanjordsanläggningarna har anpassats till nuvarande omgivning och till den kommande stadsutvecklingen i Barkarbyområdet. De negativa konsekvenserna för stads- och landskapsbilden bedöms sammantaget bli små.

Natur- och kulturmiljö

Tunnelbanan passerar under Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturreservat. Ett av tunnelbanans avluftstorn placeras inom det planerade naturreservatet Igelbäcken men strax utanför Igelbäckens kulturreservat. Avluftstornet bedöms ge små till måttligt negativa konsekvenser för kulturreservatet och det planerade naturreservatet Igelbäcken. Hansta naturreservat bedöms inte påverkas.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Barkarby flygflottilj med militära byggnader, start- och landningsbana, anslutande taxibanor och vägsystem är av stort kulturhistoriskt värde. I området sker planering och byggande av Barkarbystaden. Järnvägsplanen bedöms medföra stora negativa konsekvenser för den militärhistoriska miljön som sådan då tunnelbaneanläggningar byggs ovan jord i området, men i relation till den pågående stadsutvecklingen i samma område, bedöms den ytterligare påverkan som tunnelbanan medför på kulturmiljön vara av underordnad betydelse.

Buller, komfortvibrationer och stomljud

Tunnelbanan går helt under jord varför trafiken på spåren inte medför något ökat buller för bostadsbebyggelse i marknivå. Ovan mark kan dock buller från ventilationsanläggningar och liknande anläggningar upplevas. Anläggningarna dimensioneras så att Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller innehålls. Stomljud kan komma att spridas till byggnader via de komfortvibrationer som uppstår när tågen trafikerar spåren. Det finns inga nationella riktvärden för vibrationer och stomljud varför projektet tillämpar Trafikförvaltningens riktlinjer för buller och vibrationer vid väsentlig ombyggnad eller nyanläggning av spår (Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen 2017). Även SS 46004861 "Vibration och stöt - Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader" utgör bedömningsgrund för vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas. Beräkningar visar att maximala ljudnivåer (SLOW) för stomljud kan komma att överskridas. Stomljudsdämpande åtgärder vidtas därför längs hela anläggningen där befintlig bebyggelse finns och där bebyggelse är planerad. Med vidtagna skyddsåtgärder bedöms stomljudet understiga nivåerna i riktlinjerna. Värdena för komfortvibrationer underskrids med god marginal. Med de åtgärder som vidtas i järnvägsplanen bedöms projektet få små negativa konsekvenser med avseende på ljud och vibrationer.

Risk och säkerhet

Tunnelbanan utformas så att sannolikheten för att en olycka sker blir så liten som möjligt. Åtgärder vidtas så att konsekvenserna vid en eventuell olycka reduceras så långt det är praktiskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Skulle en olycka ske har anläggningen utformats så att möjlighet till självutrymning vid plattform och i tunnel kan ske samt att tillträdesvägar finns för räddningstjänstens insatser. I händelse av brand i anläggningen är stationer, servicetunnel och spårstunnlar försedda med brandgasventilation och avluftningsschakt som används för att evakuera brandgas.

Olyckor med farligt gods på väg E18 eller Mälarbanan bedöms kunna komma att påverka anläggningen. Sannolikheten för att en sådan olycka sker är liten. Åtgärder vidtas på ventilation och fasader för att reducera konsekvenserna vid en eventuell olycka. Skulle en olycka, t.ex. i form av en explosion, ske i Förbifart Stockholms vägtunnlar vid passage av tunnelbanan så skyddas tunnelbanan av bergtäckningen mellan Förbifart Stockholm och tunnelbanan. Endast mycket kraftiga explosioner bedöms kunna orsaka konsekvenser som skadar tunnelbaneanläggningen eller personer i anläggningen.

Klimatanpassning

För att minimera risken att anläggningen skadas och att resenärernas säkerhet påverkas vid skyfall och framtida förhöjda grund- och ytvattennivåer, byggs och anpassas tunnelbaneanläggningens entréer och andra öppningar till de markhöjder som är aktuella för Barkarbystaden. För att begränsa klimatpåverkan under byggskedet tas en klimatkalkyl fram och åtgärder vidtas för att minska energiförbrukningen då anläggningen är i drift.

Luftkvalitet inomhus

Riktvärden för luftkvalitet i tunnelbana saknas och därför har Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, tagit fram inriktningsmål för luftkvalitet inomhus för nya stationer.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Inriktningsmålet baseras på miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Tunnelbanestationer och spårtunnlar kommer att förses med ventilation och tilluftschakt för uteluft för att uppnå det projektspecifika målet för acceptabel inomhusluft. Beräkningar visar att inriktningsmålet för partikelhalten för de nya stationerna och den befintliga stationen vid Akalla klaras med de åtgärder som vidtas enligt järnvägsplanen.

Avvattning

Dräneringsvatten från tunnelbanan utgörs till största delen av inläckande grundvatten. För att inte vattnet ska bidra till negativ påverkan på Bällstaån, anläggs VA-stationer i syfte att rena vattnet före utsläpp till det kommunala dagvattennätet som leds vidare till Bällstaån.

Samverkan under byggtiden

Tunnelbanan ska byggas i ett område där det ska anläggas en ny stadsdel och i närheten pågår både planering och genomförande av infrastrukturprojekten E4 Förbifart Stockholm och Mälarbanan. För att möjliggöra och inte försvåra de pågående och planerade utbyggnaderna måste en samordning ske mellan tunnelbanan, kommunen och infrastrukturbyggare m.fl. aktörer vad avser planering, projektering och byggnation. Genomförandeavtal tecknas med berörda kommuner, Trafikverket och med berörda ledningsägare.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplaner

- Stockholms stad översiktsplan (2010). Järnvägsplanen är förenlig med översiktsplanen.
- Järfälla kommuns översiktsplan (2014). Tunnelbanan pekas ut som en nyckelfråga för kommunens framtida utveckling.
- Fördjupad översiktsplan Barkarbyfältet (2006). Nya planeringsförutsättningar råder då det byggs en tunnelbana i stället för spårväg och ger nya planeringsförutsättningar.
- Program för Barkarbystaden (2016). Tunnelbanan utgör en förutsättning vid fortsatt planering av Barkarbystaden.

RUFS 2010

Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS), redovisar utveckling av bl.a. stadskärnan Barkarby-Jakobsberg med nya bostäder. Samma intention finns även i utställningsförslaget till RUFS 2050 där det redovisas att tunnelbana till Barkarby ska förbättra tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna. Sammantaget bedöms järnvägsplanen vara förenlig med intentionerna i gällande regionplan och med utställningsförslaget.

Detaljplaner

Parallellt med järnvägsplanen arbetar Stockholms stad och Järfälla kommun med detaljplaneläggning dels för att möjliggöra utbyggnad av tunnelbanan och dels för stadsutvecklingsprojektet.

Stockholms Stad

För att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan inom Stockholm stad har en ny detaljplan; Ändring av detaljplan för fastigheten Akalla 4:1 m.fl. för tunnelbaneutbyggnad Akalla-Barkarby, antagits. Antagandebeslutet har vunnit laga kraft.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Järnvägsplanen berör detaljplanen för Tunnel Hästa (Dp2010-00804) som avser del av Förbifart Stockholm. Järnvägsplanen avviker något från detaljplanen men bedöms vara en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Bedömningen är förankrad med Stockholm stad.

Järfälla kommun

För att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan inom Järfälla kommun har en ny detaljplan; Tunnelbanan, ändring av fyra detaljplaner för utbyggnad av tunnelbana, antagits. Antagandebeslutet har vunnit laga kraft.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Riksintressen och Natura 2000

Järnvägsplanen innebär att tunnelbanan kommer korsa väg E4 Förbifart Stockholm, Mälarbanan, väg E18 och Akallalänken/väg 275 som alla är av riksintresse för kommunikationer. Mälarbanan och E18 är belägna i ett sättningskänsligt område och bortledning av grundvatten i området kan riskera att påverka dessa anläggningar. Projektet har av mark- och miljödomstolen fått tillstånd till bortledande av grundvatten för anläggande och drift av tunnelbanan och skadeförebyggande åtgärder vidtas inom ramen för tillståndet. Tunnelbanan bedöms inte påverka Akallalänken. Inget Natura 2000-område berörs av projektet.

Miljökvalitetsnormer

Luften från tunnelbanan innehåller en viss mängd partiklar som ventileras ut till omgivningsluften. Totalhalterna i utomhusluften är idag låga och tunnelbanans utsläpp bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för utomhusluft.

Järnvägsplanen berör Bällstaån som omfattas av miljökvalitetsnormer. Bällstaån har idag otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Med de försiktighetsmått som vidtas i planen bedöms projektet inte påverka statusen för den berörda vattenförekomsten. Järnvägsplanen berör inga miljökvalitetsnormer för grundvatten.

Generellt biotopskydd

Det finns inga biotopskyddade objekt inom området för järnvägsplanen.

Generellt strandskydd

Vattendragen inom planområdet omfattas inte av strandskydd.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 3,3 miljarder kronor (i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen samt tilläggsavtal) i prisnivå 2016. Finansiering sker med skattemedel och trängselskatt. Medfinansiärer är Järfälla kommun, staten och Stockholms läns landsting.

Byggstart planeras ske 2018.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av följande utredningar:

- Spårförbindelse Barkarby-Akalla, Sträckningsstudie, 2005-05-11, Stockholms gatu- och fastighetskontor, Regionplane- och trafikkontoret, AB Storstockholms lokaltrafik och Järfälla kommun.
- Idéstudie av tunnelbana till Barkarby, Rapport 2013-12-11, Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

- Åtgärdsvalsstudie Kollektivtrafik till Barkarby, 2013-12-11, Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen.

De förberedande studierna visar att investeringar i ny infrastruktur är nödvändiga för att kunna omhänderta den kraftiga ökningen av resor som följer av Barkarbystadens utbyggnad och att en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby är den satsning som ger störst resenärsnytta och måluppfyllelse.

Länsstyrelsen Stockholm har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Stockholms läns landsting lämnade 2014 in en skrivelse till regeringen med en underrättelse enligt miljöbalkens 17 kapitel om planerad utbyggnad av tunnelbana i Stockholm, Solna, Nacka och Järfälla kommuner. Regeringen meddelade samma år att den inte funnit skäl att pröva tillåtligheten av den planerade utbyggnaden.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Planen hölls tillgänglig för granskning under perioden 2017-06-29 – 2017-08-29. Vid granskningen kom det in 28 stycken yttranden. Flera har yttrat sig över tunnelbanans valda lokalisering och utformning, bl.a. att tunnelbanan ska ha en annan sträckning i området strax söder om Barkarby handelsplats och att utformningen av Barkarby station inte ska omöjliggöra en vidare utbyggnad mot exempelvis Hjulsta. Synpunkter har också framförts om att dimensioneringen av tunnelbanan är för liten för den stora befolkningsökning som kommer att ske i området och att anläggningen ska anpassas så att bl.a. personer med funktionsnedsättning ska kunna utrymma på egen hand. Vidare har synpunkter framförts att upplåtelseformen för tunnelbaneanläggningen inte bör snävas in till bildande av servitut utan att det bör vara öppet för andra genomförandealternativ och att användning, tider och konsekvenser av tillfälliga nyttjanderätter tydligt måste beskrivas. Vidare har det framförts att särskilda utredningar behöver göras för att säkra korsande järnväg- och väganläggningars funktion och stabilitet samt att redovisningen behöver förtydligas i dessa delar.

Sammanfattningsvis har sökanden svarat att tunnelbanans utformning och lokalisering enligt järnvägsplanen är den lösning som bäst uppfyller målen och att gjorda resandeprognoser och resenärsflödesanalyser visar att det finns en överkapacitet hos tunnelbanestationerna om det i framtiden tillkommer ytterligare bostäder, samt att ett genomförande av järnvägsplanen inte omöjliggör en framtida förlängning mot Hjulsta. Vidare har sökanden svarat, med hänvisning till samrådsredogörelsen m.m. att tunnelbaneanläggningen anpassas så att resenärer, personal och andra med olika förutsättningar ges möjlighet till självutrymning både från stationer och tunnlar. Möjligheterna till utrymning anpassas efter avvägning av de bedömda riskerna i anläggningen. Sökanden uppger att olika upplåtelseformer har övervägts för att möjliggöra utbyggnaden av tunnelbanan, och att officialservitut är den markåtkomst som bedöms mest lämplig. När det gäller bl.a. särskilda utredningar och redovisning av korsningspunkter med annan infrastruktur har sökanden svarat att synpunkterna beaktas och arbetas in i järnvägsplanen. Vidare anges att de markområden som ska användas tillfälligt under byggtiden kommer att samordnas med utbyggnaden av Barkarbystaden.

Folkhälsomyndigheten, Upplands-Bro kommun, Stockholms läns landsting, Försvarsmakten, SMHI, Vattenfall Eldistribution, SGU, Sundbybergs stad, Strålsäkerhetsmyndigheten, Svenska kraftverk och Luftfartsverket har i sina yttranden meddelat att de inte har någon ytterligare synpunkt, inget att tillägga eller är positiv till utbyggnaden.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Med anledning av inkomna synpunkter och nya interna riktlinjer för bl.a. signalsäkerhet har den sökande ändrat järnvägsplanen tre gånger efter granskningen. Ändringarna redovisas i PM Ändring efter granskning, PM kompletterande ändring efter granskning och Tredje kompletterande PM ändring efter granskning. Den sökande har bedömt att ändringarna är av sådan art att det inte krävs ett nytt kungörande och granskning av järnvägsplanen. Trafikverket gör samma bedömning. Samråd har skett med de som berörs av ändringarna och synpunkter på ändringarna har bemötts i Kompletterande PM Granskning, Ett andra kompletterande PM Granskning och Ett tredje kompletterande PM Granskning. Sammanfattningsvis har synpunkter framförts gällande PM risk- och konsekvensanalys för korsningen med E4 Förbifart Stockholm, redovisningen av servitutet för den gemensamma skyddszonen och om förtydligande av gräns för Mälarbanan. Den sökande har svarat att synpunkterna beaktas och arbetat in ändringarna i järnvägsplanen och tillhörande underlag.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen Stockholm län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Genom järnvägsplanen tillgodoses behovet av kollektivtrafik till och från Barkarbystaden. Barkarby station blir navet som binder samman målpunkterna Jakobsberg, Barkarby och Kista vilket innebär att tvärförbindelserna i kollektivtrafiken stärks. Det tillskapas goda möjligheter att arbetspendla med lättillgänglig och effektiv kollektivtrafik till och från Barkarby. Stationslägenas placering och utformning är anpassade till den pågående stadsutvecklingen och möjliggör exploatering av nya bostäder och verksamheter.

Speciella frågor i projektet

Påverkan på riksintressen

Trafikverket bedömer att tillkomsten och/eller nyttjandet av E4 Förbifart Stockholm och Mälarbanan inte påtagligt försvåras av järnvägsplanen. Trafikverket bedömer att väg E18 och Akallalänken inte påverkas av tunnelbanan.

Industribuller, komfortvibrationer och stomljud

Trafikverket bedömer att de åtgärder som ska utföras för att reducera industribuller, stomljud och vibrationer till omkringliggande byggnader är av skälig omfattning.

Tunnelbanans korsning med E4 Förbifart Stockholm

Ca 700 meter väster om Akalla kommer tunnelbanan att passera med sina två enkelspårstunnlar under E4 Förbifart Stockholms två vägtunnlar. Där anläggningarna korsar varandra är bergtäckningen ca 5-8 meter. Tunnlarnas närhet till varandra innebär att anläggningarna kommer att ha en gemensam skyddszon i korsningspunkten. För att säkerställa genomförbarheten har sökanden under hela planläggningsprocessen samrått med Trafikverket genom verksamhetsområdena Planering och Stora Projekt och bedrivit ett systematiskt riskarbete. Sökanden har även tagit fram utredningar som legat till grund för den risk- och konsekvensanalys som utgör underlag till järnvägsplanen. All riskdokumentation har delgivits Trafikverket. Trafikverket har slutligen konstaterat att risk- och konsekvensanalysen är tillräckligt bra och har inga kvarvarande synpunkter på järnvägsplanen. Ett samverkansavtal för genomförandet upprättas mellan parterna.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Tillfälliga nyttjanderätter

Ett ianspråktagande av alla markområden samtidigt inom de angivna tidsramarna skulle kunna innebära betydande svårigheter för andra aktörer att genomföra samtida pågående projekt i området. Tiden för sökandens behov av markområdena varierar mellan 1-7 år. Arbetena kan på vissa platser tidvis upphöra för att sedan återupptas inom den givna tidsramen. Sökanden åtar sig därför att samordna behov- och tidsplaneringen med Järfälla kommun för att anpassa utbyggnaden av tunnelbanan till utbyggnaden av Barkarbystaden. Mot den bakgrunden bedömer Trafikverket att nyttan med de tillfälliga markanspråken överväger dess olägenheter.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft riskerar att överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormen för den berörda vattenförekomsten. Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

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 och har följande kommentar till frågan som gäller bildande av officialservitut för tunnelbanans behov.

Sökanden har som motiv till valet av servitutsupplåtelse för åtkomsten till marken, angivit att den befintliga tunnelbanan är byggd med stöd av olika upplåtelseformer och även med stöd av äganderätt. Hur en viss sträcka har kommit till stånd beror på under vilken tid den byggdes och då gällande lagstiftning. Sökanden anger vidare att den lägger stor vikt vid att inte göra större markintrång än nödvändigt och vill åstadkomma en stark, tydlig och enhetlig rätt som inte riskerar att försvinna om en fastighet byter ägare. Sökanden bedömer att det med servitutsupplåtelse går att åstadkomma fullt tillräcklig tydlighet och säkerhet för tunnelbaneutbyggnaden och att servitutet i vart fall inte innebär ett större intrång än om marken skulle tas i anspråk med äganderätt.

Trafikverket bedömer att det är möjligt att genomföra järnvägsplanen utifrån sökandens redovisning av tunnelbanans behov. I efterföljande lantmäteriförrättning prövas fastighetsbildningsfrågan efter sökandens ansökan och yrkanden.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har sökanden förtydligat att arbetstunneln som benämns A2, även kommer att fylla en funktion för tunnelbaneanläggningen under driftstiden. Det mark-och utrymme som från ytläge utgörs av förskärning/öppen bergschakt ner till tunnelmynningen återställs och återlämnas till fastighetsägaren efter nyttjanderättstidens utgång. Den del av arbetstunneln som anläggs under jord och som ansluter till huvudtunneln behöver vara tillgänglig för inspektion och kontroll av sökandens driftsorganisation under driftstiden och behöver således vara en del av den permanenta anläggningen.

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 kommunicering kom det in fyra yttranden.

Folkhälsomyndigheten och SGU meddelar att de avstår från att yttra sig. SMHI meddelar att institutet inte har några synpunkter.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Barkarby Gate Fastigheter AB (genom Roschier Advokatbyrå AB):

Barkarby Gate Fastigheter AB äger fastigheten Järfälla Barkarby 2:32, inom vilket köpcentrat Barkarby Gate är beläget. Fastigheten kommer att beröras av permanent markanspråk för tunnel under jord. Fastighetsägaren framhåller sin tidigare synpunkt som lämnades i samband med järnvägsplanens kungörande och granskning angående lokalisering av servitutet i horisontalplan och vertikalplan och att möjligheten till eventuell framtida utbyggnad av källarvåningar under befintlig byggnad kan komma att begränsas utifrån servitutets föreslagna skyddszon och omfattning i övrigt.

Trafikverket: Sökanden har i underlaget till vägplanen redovisat motiven till tunnelbanans lokalisering och behovet av liksom syftet med tunnelns skyddszon och besvarat frågan i Granskningsutlåtande 2017-12-15. Trafikverket delar den sökandes uppfattning.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad av tunnelbanan 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 gällande regionplan och översiktsplan. Den planerade järnvägen överensstämmer med gällande detaljplaner och motverkar inte syftet med detaljplanen för tunnel Hästa.

Utbyggnaden av tunnelbanan medför att Barkarbystaden förses med kollektivtrafik och att Barkarby station blir en kollektivtrafiknod som förbinder tunnelbana, buss och pendeltåg vilket också stärker tvärförbindelsen mellan Jakobsberg, Barkarby och Kista. Utbyggnaden sker i ny sträckning från Akalla och anläggningen byggs till störst del under jord. Vid utformningen av tunnelbanan har anpassningar gjorts för att minimera anläggningens påverkan på omgivningen. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med järnvägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen är förenlig 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 skäliga.

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 Anna-Karin Lang som föredragande.

Johan Barkelius

Anna-Karin Lang

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Anna-Karin Lang
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 90 41

Bilagor

1. Ritningsförteckning plan, permanenta markanspråk, 2018-02-23
2. Ritningsförteckning plan, tillfälliga anspråk, 2018-02-23
3. Bilaga till plan, tillfälliga anspråk, 2018-02-23
4. Anvisning "Hur man överklagar"
5. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen Stockholm
Lantmäteriet
Stockholms Stad
Kommunala lantmäterimyndigheten i Stockholms stad (efter laga kraft)
Järfälla kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Anna-Karin Lang
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 90 41

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNSLANDSTING

Ansvarig part	M43	Senaste revidering	
Dokumenttyp	21-Förteckning	Revideringsdatum	
Författare	Karin Rehn	Projektskede	Järnvägsplan
Datum	2018-02-23	Infosäkerhetsklass	K1
Status	Fastställd	Diarienummer	FUT 1512-0238

Ritningsförteckning plan, permanenta anspråk

Tunnelbana
Akalla-Barkarby

Innehållsförteckning

Översiktskarta Blad 201
Plan- och profilkartor Blad 231, 235, 241-249
Profilritningar Blad 211
Sektionsritningar Blad 220-228

REVIDERINGSHISTORIK

Rev.	Revidering avser	Reviderat av	Godkänd av	Datum

Bilaga 1.

Filnamn/Ritningsnummer	Blad	Beskrivning1	Beskrivning2	Km	Pärm	Flik	Skala	Datum	Rev	Revisionsdatum
Översiktskarta										
M43-3230-11-A1530-10-0201	201	Tunnelbana Akalla-Barkarby Översiktskarta	Bladindelning permanenta markanspråk	19+410-15+288	01	03	1:10 000	2018-02-23		
Plan- och profilkartor										
M43-3230-11-A1530-00-0231	231	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plankarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	19+410-19+000	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0235	235	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plankarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	17+600-17+100	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0241	241	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	19+410-19+000	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0242	242	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	19+000-18+500	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0243	243	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	18+500-18+000	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0244	244	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	18+100-17+600	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0245	245	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	17+600-17+100	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0246	246	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	17+100-16+600	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0247	247	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	16+600-16+100	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0248	248	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	16+100-15+600	01	04	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0249	249	Tunnelbana Akalla-Barkarby Plan- och profilkarta	Permanenta anspråk i mark och utrymmen	15+600-15+288	01	04	1:1000	2018-02-23		

Filnamn/Ritningsnummer	Blad	Beskrivning1	Beskrivning2	Km	Pärm	Flik	Skala	Datum	Rev	Revisionsdatum
Profilritningar										
M43-3230-11-A1530-20-0211	211	Tunnelbana Akalla-Barkarby Profilritning service- och arbetstunnlar	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	05	1:1500/ /1:600	2018-02-23		
Sektionsritningar										
M43-3230-11-A1530-20-0220	220	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0221	221	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0222	222	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0223	223	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0224	224	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0225	225	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0226	226	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0227	227	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-20-0228	228	Tunnelbana Akalla-Barkarby Sektionsritning	Permanenta anspråk i mark och utrymmen		01	06	1:400	2018-02-23		

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNSTRAFIKSTINC

Ansvarig part	M43	Senaste revidering	
Dokumenttyp	21-Förteckning	Revideringsdatum	
Författare	Karin Rehn	Projektskede	Järnvägsplan
Datum	2018-02-23	Infosäkerhetsklass	K1
Status	Fastställd	Diarienummer	FUT 1512-0238

Ritningsförteckning plan, tillfälliga anspråk

Tunnelbana
Akalla-Barkarby

Innehållsförteckning

Översiktskarta	Blad 202
Plankartor	Blad 261, 271-272, 274-279
Bilaga	4320-M43-21-00001

REVIDERINGSHISTORIK

Rev.	Revidering avser	Reviderat av	Godkänd av	Datum

Bilaga 2.

Filnamn/Ritningsnummer	Blad	Beskrivning 1	Beskrivning 2	Km	Pärm	Flik	Skala	Datum	Rev	Revisionsdatum
Översiktskarta										
M43-3230-11-A1530-10-0202	202	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Bladindelning tillfälliga markanspråk	19+410-15+288	02	02	1:10 000	2018-02-23		
Plankartor										
M43-3230-11-A1530-10-0261	261	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	19+410-19+000	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0271	271	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	19+410-19+000	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-00-0272	272	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	19+000-18+500	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-10-0274	274	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	18+100-17+600	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-10-0275	275	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	17+600-17+100	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-10-0276	276	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	17+100-16+600	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-10-0277	277	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	16+600-16+100	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-10-0278	278	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	16+100-15+700	02	03	1:1000	2018-02-23		
M43-3230-11-A1530-10-0279	279	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Tillfälliga anspråk i mark och utrymmen	15+700-15+288	02	03	1:1000	2018-02-23		
Bilaga										
4320-M43-21-00001	-	Tunnelbana Akalla-Barkarby	Ytor med tillfällig nyttjanderätt		02	03	-	2018-02-23		

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Ansvarig Part	M43	Senaste Revidering	[Comments]
Dokumenttyp	21	Revideringsdatum	[Company Fax]
Författare	K.Rehn	Projektskede	Järnvägsplan
Datum	2018-02-23	Infosäkerhetsklass	K1
Status	Fastställd	Diarienummer	-

Bilaga till plankarta, tillfällig nyttjanderätt

[Subject]

REVIDERINGSHISTORIK

Rev.	Revidering avser	Reviderat av	Godkänd av	Datum

Bilaga 3.

Dokumentid/Filnamn: 4320-M43-21-00001

1. BILAGA TILL PLANKARTA, TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT

Tider inom den totala nyttjanderättstiden samt omfattning av arbetenas utbredning inom de fastställda områdena kommer att samordnas mellan Stockholms läns landsting och Järfälla kommun för att anpassas till den pågående utbyggnaden av Barkarbystaden.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har ett generellt behov av nyttjanderätt mellan 1–7 år.
Arbetena kan på vissa platser tidvis upphöra för att sedan återupptas för återstående moment. Vissa av etableringarna kan efter anläggningsarbetenas slutförande behöva nyttjas för arbetsbodar mm för följande installationsarbeten i tunnlar och på stationerna.

Då tidsbehovet varierar för de olika områdena som nyttjas har denna förteckning tagits fram för att ge en uppfattning hur länge arbetena kan komma att pågå på respektive plats. Tidsplanering för arbetenas genomförande pågår ännu och de angivna tiderna kan därför komma att ändras.

Förteckningen redovisar endast områden som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områden som behövs permanent används även för arbeten men redovisas inte i förteckningen.

YTANS NAMN	BESKRIVNING AV YTOR FÖR TILLFÄLLIGT NYTTJANDE	ANTAL ÅR NYTTJANDE-RÄTTEN FÅR UTNYTTJAS	ANMÄRKNINGAR, RESTRIKTIONER M.M	UPPLYSNINGAR M.M (Fastställs ej)
T1	Område för etablering, verkstadstält och tvätthall, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 7 år från byggstart.		*Utbredning av området kommer att samordnas mellan Stockholms läns landsting och Järfälla kommun.*
T2	Område för etablering, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 7 år från byggstart.	Barkarby station: Samordning och samlokalisering skall ske med övriga byggnationer i området för att möjliggöra stadsutbyggnad och ny pendeltågsentré.	*Utbredning av området kommer att samordnas mellan Stockholms läns landsting, Trafikverket och Järfälla kommun.*
T3	Område för etablering, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 5 år från byggstart.	Området får utnyttjas max 3 år under byggtiden.	
T4	Område för arbete, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 7 år från byggstart.	Barkarbystaden: Tillfarten till bergrummets västra entré måste säkerställas under byggtiden. Barkarbystaden uppgång öst: Omdragning av allmän väg krävs för framkomlighet under byggtiden. Akallalänken: Borrhål 33 kV, hänsyn ska tas till eventuell risk för påverkan med anledning av närheten till naturreservat och kulturreservat. Området kommer att utnyttjas totalt max 2 år under byggtiden.	*Utbredning av området kommer att samordnas mellan Stockholms läns landsting, Trafikverket och Järfälla kommun.*

			Barkarby station: Samordning skall ske med övriga byggnationer i området för att möjliggöra stadsutbyggnad och ny pendeltågsentré.	
T5	Område för arbete, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 6 år från byggstart.		*Utbredning av området kommer att samordnas mellan Stockholms läns landsting och Järfälla kommun.*
T6	Område för arbete, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 6 år från byggstart.	Området kommer att utnyttjas max 1 år någon gång under tiden för tillfälligt nyttjande. Avstängning av bussterminalen vid Akalla ska tidsmässigt inte sammanfalla med de avstängningar som planeras för tunnelbanan. Bussterminalen ska kunna fungera under hela byggtiden.	
T7	Område för arbetsväg, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 7 år från byggstart.	Tillfällig arbetsväg, söder om Barkarby station (Mälarbanan), ska inte omöjliggöra uppförandet av nya plattformar för regionaltågen vid Barkarby station, Mälarbanan.	*Utbredning av området kommer att samordnas mellan Stockholms läns landsting, Trafikverket och Järfälla kommun.*
T8	Område för arbete under mark, tillfällig nyttjanderätt.	Gäller 7 år från byggstart.		

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 14 december 2018.**

TRAFIKVERKET

Bilaga 5

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) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximalnivå 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 tas 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) maximalnivå 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.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

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
- 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.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)