

Dnr F10-1986/SA10
2010-04-09

PM

Riksintresset

Järnvägen Stockholm – Uppsala

SAMMANFATTNING

Banverket har i rapporten ”*Beskrivning av järnvägens riksintressen*” (Dnr HK06-5511/SA20) redovisat de banor och anläggningar som Banverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kap 8 § miljöbalken. I rapporten återfinns järnvägen mellan Stockholm och Uppsala som en järnväg av riksintresse.

Syftet med denna PM är att precisera och beskriva riksintresset järnvägen Stockholm - Uppsala. I preciseringen ingår en redovisning av framtida utbyggnads- och markanvändningsbehov. Trafikverket vill säkerställa möjligheten att utöka med två spår längs sträckan. PM:an utgör ett underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning. Den utgör även ett underlag för Länsstyrelserna i Stockholm och Uppsala län och övriga myndigheter när riksintresset ska bevakas. PM:an har tagits fram i samarbete med Länsstyrelsen i Stockholm och Uppsala län.

Denna PM utgör tillsammans med idéstudien *Strategisk spårstudie Stockholm-Uppsala*, som tas fram av Trafikverket, ett underlag för precisering av riksintresset. I spårstudien redovisas var i förhållande till befintlig järnväg som nya spår kan lokaliseras.

Inom markområdet där de nya spåren kan komma att byggas, anser Trafikverket, att ingen ny bebyggelse ska tillkomma. Däremot är det acceptabelt att mindre tillbyggnader av befintliga hus och garage etc uppförs.

I denna PM behandlas även de bestämmelser och riktlinjer som har störst betydelse för järnvägens influensområde. I Banverkets rapport *Järnvägen i samhällsplaneringen* behandlas ytterligare bestämmelser och riktlinjer.

Trafikverket tog den 1 april 2010 över de verksamheter som tidigare fanns inom Banverket och Vägverket. Samtidigt avvecklades Banverket, Vägverket och SIKÅ.
--

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	2
1. INLEDNING	4
1.1 Syftet med PM:an	4
1.2 Ansvarsförhållanden	4
1.3 Utpekade riksintressen.....	5
2. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
2.1 Dagens situation.....	9
2.1.1 Banan	9
2.1.2 Trafik	9
2.2 Framtida situation	9
3. PRECISERING AV RIKSINTRESSET.....	9
3.1 Järnvägsanläggning.....	10
3.2 Influensområde	11
3.2.1 Allmänt	11
3.2.1 Buller	11
3.2.2 Vibrationer	12
3.2.3 Risker.....	12
3.2.4 Elsäkerhet	12
4. REFERENSER	13

1. INLEDNING

1.1 Syftet med PM:an

Banverket har i rapporten ”*Beskrivning av järnvägens riksintressen*” (Dnr HK06-5511/SA20) redovisat de banor och anläggningar som Banverket enligt beslut den 2006-12-20 bedömer vara av riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kap 8 § miljöbalken. I rapporten återfinns järnvägen mellan Stockholm och Uppsala som en järnväg av riksintresse. Det är järnvägens funktion som är av riksintresse. I riksintresset ingår såväl befintlig bana som behovet av utökning av bankapaciteten.

Syftet med denna PM är att precisera och beskriva riksintresset järnvägen Stockholm - Uppsala. I preciseringen ingår en redovisning av framtida utbyggnads- och markanvändningsbehov. Trafikverket vill säkerställa möjligheten att utöka antalet spår längs sträckan.

PM:an har tagits fram i samarbete med Länsstyrelsen i Stockholm och Uppsala län. Det övergripande syftet med arbetet har varit att skapa en gemensam uppfattning mellan statliga myndigheter och berörda kommuner hur riksintresset järnvägen Stockholm – Uppsala ska preciseras.

Den geografiska avgränsningen av den sträcka som beskrivs i denna PM är Tomtebodavägen – Uppsala C. Järnvägen mellan Ulriksdal - Uppsala tillhör stråket Ostkustbanan, Ulriksdal – Tomtebodavägen tillhör stråket Stockholm och Skavstaby – Arlanda – Myrbacken utgör Arlandabanan.

PM:an utgör ett underlag för kommunernas fysisk planering och tillståndsprövning. Den utgör även ett underlag för Länsstyrelserna i Stockholm och Uppsala län och övriga myndigheter när riksintresset ska bevakas.

Denna PM utgör tillsammans med en idéstudien *Strategisk spårstudie Stockholm-Uppsala* som tas fram av Trafikverket ett underlag för precisering av riksintresset.

1.2 Ansvarsförhållanden

Bestämmelser om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns beskrivet i 3 kapitlet 8 § miljöbalken:

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Enligt förordningen (1998:896) om hushållningen med mark- och vattenområden m.m. ska Trafikverket jämte att antal andra angivna centrala förvaltningsmyndigheter i skriftlig form lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt 3 kapitlet 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen har, som företrädare för statens samlade intressen, till uppgift att se till att områdena skyddas mot annan markanvändning i den kommunala planeringen. Länsstyrelserna ska också särskilt verka för att riksintressena tas tillvara vid prövning av mål och ärenden enligt de lagar som hushållningsbestämmelserna ska tillämpas för. De mark- och vattenområden, som berörs av utpekade befintliga och planerade banor, spårområden och terminaler samt de stationer som är belägna vid dessa banor, ska skyddas med stöd av miljöbalkens bestämmelser i 3 kapitlet 8 §. Områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av en järnvägsanläggning.

Enligt 4 kapitlet 1 § i PBL (SFS 2009:651) ska riksintressen redovisas särskilt i kommunens översiktsplan. I redovisningen ska framgå hur kommunen avser att beakta riksintressena. Om länsstyrelsen efter samråd med kommunen bedömer att riksintressena inte har beaktats tillfredsställande ska det framgå av länsstyrelsens granskningsyttrande. Granskningsyttrandet ingår sedan som en del i översiktsplanen.

Enligt 12 kapitlet i PBL ska länsstyrelsen pröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser, om det kan befaras att beslutet innebär en påtaglig skada på ett riksintresse enligt 3 eller 4 kapitlen i MB. Om så är fallet upphäver länsstyrelsen det kommunala antagandebeslutet. Länsstyrelsens beslut kan överklagas av kommunen till regeringen. För att länsstyrelsen skall kunna bedöma vad som utgör påtaglig skada på kommunikationsintresset är det av stor betydelse att järnvägssektorn har tydliga, relevanta och väl beskrivna riksintressen.

1.3 Utpekade riksintressen

Banverket har i rapporten "*Beskrivning av järnvägens riksintressen*" (Dnr HK06-5511/SA20) redovisat banor och anläggningar som Banverket bedömde vara av riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kap 8 § MB. Rapporten finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se. Här finns också en geografisk redovisning med kortfattade funktionsbeskrivningar för varje utpekad bandel och utpekade tågbildningsanläggningar. Kriterierna för vilka banor/stråk m.m. som bedöms vara av riksintresse framgår av Banverkets rapport avsnitt 3 "Kriterier för utpekande av riksintressen".

De banor/stråk av riksintresse som behandlas i denna rapport är (se karta 1):

- Stråk Ostkustbanan, Sundsvall – Uppsala – (Ulriksdal), delen Uppsala - Ulriksdal
- Stråk Arlandabanan, Skavstaby – Arlanda - Myrbacken
- Stråk Stockholm, Älvsjö - Stockholm – Sundbyberg/Ulriksdal, delen Tomtebodavägen – Ulriksdal



Karta 1. Stråk som berörs i denna PM (Ostkustbanan – grön färg, Arlandabanen – brun färg och Stockholm – blå färg).

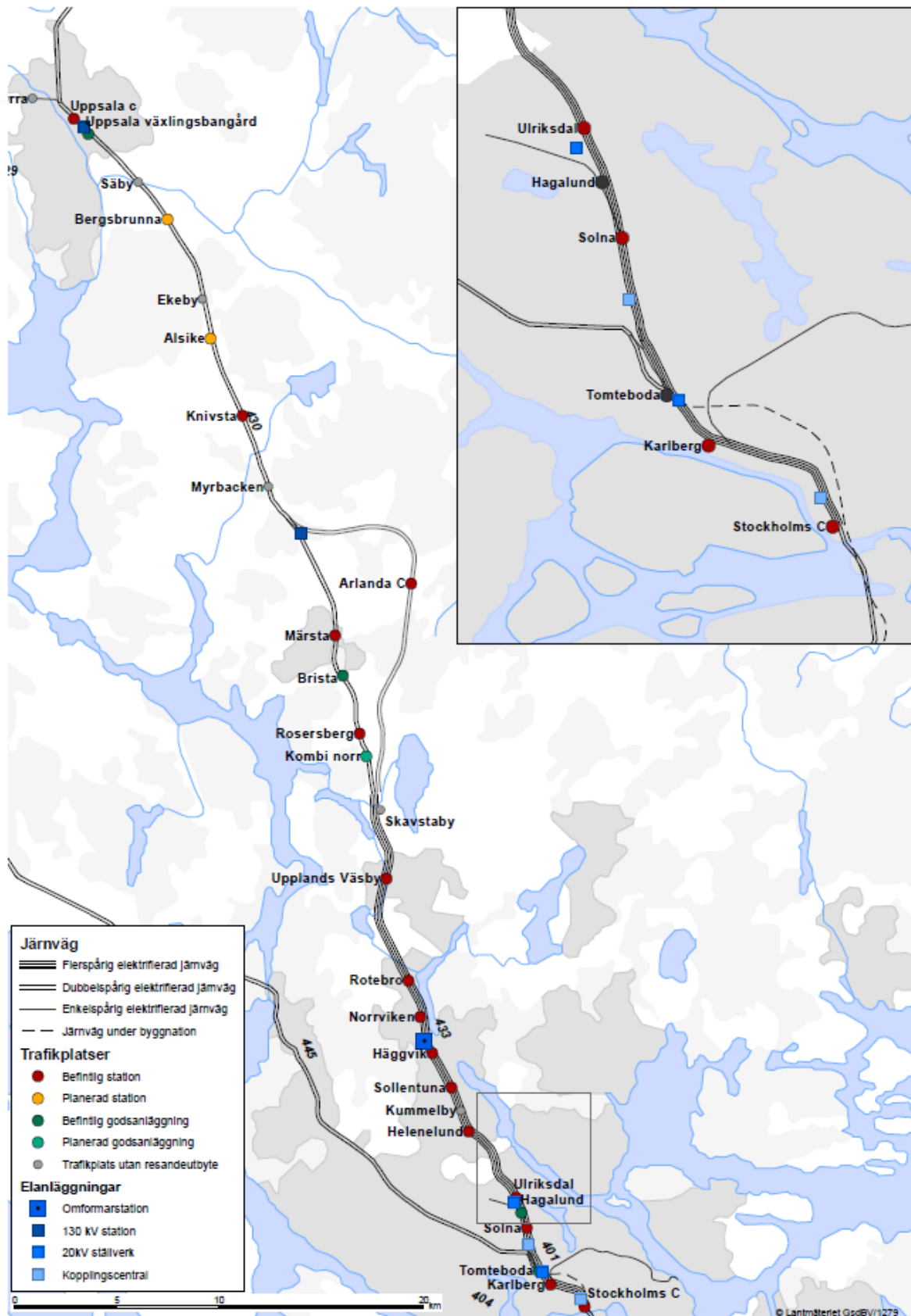
Banverket har i sin redovisning av riksintressen från 1999 – 2002 hävdad att alla stationer för resandeutbyte är av riksintresse. Inom Trafikverket pågår ett arbete med att klassificera järnvägsstationer utifrån dess funktioner. Tillsammans med Vägverket pekas vidare ett prioriterat nät ut med stationer som ska göras tillgängliga för funktionshindrade. I översynen av riksintresset 2006 fanns därmed inte tillräckligt underlag för att precisera riksintresset för stationer utan det tidigare beslutet gäller tills vidare, det vill säga att alla stationer med resandeutbyte, belägna vid utpekade banor av riksintresse, är av riksintresse. Denna PM redovisar befintliga stationer och framtida stationer i Alsike och Bergsbrunna. Även de framtida stationerna bedömer Trafikverket vara av riksintresse. Se karta 2.

För att beskriva godstrafikens anläggningar använder man begreppet **tågbildning** som innefattar både bangårdar och terminaler och vad som kännetecknar dem. Se rapporten ”Beskrivning av järnvägens riksintressen” (Dnr HK06-5511/SA20) för ytterligare information om olika typer av bangårdar och

terminaler. Följande anläggningar för tågbildning längs Ostkustbanan är utpekade som riksintresse av Trafikverket:

- Tomtebodas rangerbangård med anslutning till kombiterminal. En av landets största rangerbangårdar.
- Hagalunds bangård. En av landets stora underhålls- och servicebangårdar.
- Brista/Märsta terminal. Nybyggd terminal för hantering och distribution av bland annat flygbränsle till Arlanda flygplats.
- Stockholm Kombi Nord. En framtida kombiterminal i Rosersberg.
- Uppsala växlingsbangård. Vid bangården finns ett antal anslutningar till industrier i Uppsala.

Utöver själva banorna så är befintliga och planerade **teleanläggningar, trafikledningscentraler och omformarstationer** som ingår i bannätet generellt av riksintresse för järnvägssektorn.



Karta 2. Rikspolisbanan Ostkustbanan.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Dagens situation

2.1.1 Banan

Ostkustbanan har fyra spår från Stockholm till den punkt söder om Rosersberg (Skavstaby) där Arlandabanen avviker från Ostkustbanan. Norr om den punkten har banan dubbelspår hela vägen till Uppsala. I och med att Arlandabanens dubbelspår går parallellt med Ostkustbanan till en punkt strax söder om Knivsta (Myrbacken) där banorna går ihop igen är Arlandabanen funktionellt en integrerad del av Ostkustbanan. Man kan därför säga att det funktionellt finns fyra spår på sträckan Stockholm – Myrbacken och två spår på sträckan Myrbacken - Uppsala.

2.1.2 Trafik

Trafiken mellan Stockholm – Uppsala består till största delen av persontrafik i form av snabbtåg, Inter-city tåg, regionaltåg, pendeltåg, flygpendlar och natttåg. Söder om Skavstaby är persontrafiken mycket tät, ca 450 tåg per dygn. Godstrafiken längs Ostkustbanan består av 15-20 tåg per dygn, exempelvis trafikeras banan av tåg med flygbränsle från Gävle till Brista terminal

Det finns korsande tågvägar på ytterspårerna Stockholm C – Karlberg, samt i vissa relationer i Skavstaby. Ytterspårerna Stockholm C - Arlanda har stora kapacitetsbegränsningar. Det finns dessutom en efterfrågan att köra fler persontåg via Arlanda. Innerspårerna Stockholm C – Karlberg har omfattande pendeltågstrafik med medelstora kapacitetsbegränsningar. Norr om Karlberg förgrenar sig järnvägen norrut mot Ostkustbanan och västerut mot Mälardalsregionen (Banverket (2008), Kapacitetsutnyttjande och kapacitetsbegränsningar 2007/2008).

2.2 Framtida situation

En ökad befolkning skapar en ökad pendling i Mälardalsregionen. Klimatmål och transportpolitiska mål gör sannolikt att transportandelen med tåg kommer att öka. Järnvägen mellan Stockholm och Uppsala är en av de banor där såväl godstrafik som persontrafik förväntas öka mest i framtiden. Särskilt förväntas tågtrafiken till Arlanda öka. Även en förväntad ökning av den långväga trafiken från mellersta och norra Sverige kommer att påverka sträckan då Ostkustbanan är enda stråket i den relationen.

Längs sträckan diskuteras och planeras flera åtgärder som påverkar trafiken på Ostkustbanan. I Bergsbrunna och Alsike finns planer på nya järnvägsstationer. I Rosersberg planeras det för en ny kombiterminal, Kombi Nord. Diskussion finns även om en ny fjärrtågs- och regionaltågstation, Stockholm Nord, i Stockholms norra förort.

3. PRECISERING AV RIKSINTRESSET

Riksintressen för järnväg redovisas som vatten- och markområden erforderliga för nuvarande och planerad **järnvägsanläggning** samt byggnader och anläggningar som har ett direkt samband med funktionen att bedriva tågtrafik. De områden – av varierande bredd – som gränsar till järnvägsområdet är viktiga **influensområden** för att trygga såväl järnvägsanläggningens nuvarande som framtida funktion. Dessa så kallade influensområden utgörs av det omgivande område där hänsyn måste tas till järnvägstrafiken och framtida utveckling av järnvägen vid planläggning och tillståndsprövning. För influensområdena behövs riktlinjer för såväl markanvändningen som för hur verksamheter och byggnader ska placeras och utformas.

Genom en uppdelning – i *anläggningsområde* respektive *influensområde* – kan man skilja mellan vad som är själva riksintresseområdet och hur man genom planeringsåtgärder och annat kan åstadkomma

ett skydd mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, d.v.s i förekommande fall vidmakthålla och bygga järnväg samt bedriva tågtrafik.

3.1 Järnvägsanläggning

Utifrån de kapacitetsbegränsningar som råder på järnvägen mellan Stockholm och Uppsala idag, den förväntade trafikutvecklingen samt de planer på en ny kombiterminal och nya stationer som finns, ser Trafikverket ett behov av att i framtiden genomföra kapacitetshöjande åtgärder på sträckan. Trafikverket vill säkerställa att följande åtgärder är möjliga att genomföra i framtiden:

- utbyggnad från fyra till sex spår mellan Tomtebodavägen och Skavstaby
- utbyggnad från två till fyra spår mellan Myrbacken och Uppsala C
- utbyggnad från två till fyra spår mellan Skavstaby och Myrbacken, (via Arlanda eller via Märsta.)

Vilket markbehov de nya spåren kräver avgörs av var i förhållande till befintlig järnväg som nya spår kan byggas. På vissa sträckor bedöms det vara lämpligt att placera ett spår på vardera sidan om befintlig järnväg. På andra sträckor kan det vara lämpligare att placera de två nya spåren på samma sida av befintlig järnväg. Det är inte heller säkert att de nya spåren kan läggas parallellt med befintlig järnväg om intrånget blir för stort eller om kurvrätningar behöver göras. Figur 1 och 2 visar principerna för var de nya spåren kan byggas. I *Strategisk spårstudie Stockholm-Uppsala* redovisas var i förhållande till befintlig järnväg som nya spår kan lokaliseras.

Inom markområdet där de nya spåren kan komma att byggas, anser Trafikverket, att ingen ny bebyggelse ska tillkomma. Däremot är det acceptabelt att mindre tillbyggnader av befintliga hus och garage etc uppförs.



Figur 1. Normalsektion vid befintligt fyrspar. Svarta och röda linjer symboliserar spårmitt. Svarta är befintliga spår. Röda är nya skissade spår. Blått är gräns för nytt spårreservat.



Figur 2. Normalsektion vid befintligt dubbelspår. Svarta och röda linjer symboliserar spårmitt. Svarta är befintliga spår. Röda är nya skissade spår. Blått är gräns för nytt spårreservat.

Innan en utbyggnad av fler spår blir aktuell kommer den att föregås av planering enligt lagen om byggande av järnväg. I denna process prövas olika alternativ för utbyggnaden förutsättningslöst.

3.2 Influensområde

3.2.1 Allmänt

Influensområdets utbredning definieras av bestämmelser och riktlinjer för buller, vibrationer, elsäkerhet och de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till järnvägen. För att järnvägstrafiken ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas i olika tillståndsbeslut. Vid denna bedömning ska utgångspunkten vara det järnvägsområde som beskrivs i 3.1. I denna PM behandlas de bestämmelser och riktlinjer som har störst betydelse för influensområdet. I Banverkets rapport Järnvägen i samhällsplaneringen behandlas ytterligare bestämmelser och riktlinjer. Samtliga dessa bestämmelser och riktlinjer måste beaktas i varje enskilt fall. Bestämmelserna kan inte läsas var för sig.

När det prövas om en åtgärd/förändring påtagligt kan försvåra tillkomsten och utnyttjandet av en järnvägsanläggning av riksintresse har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom järnvägsområdet eller i området utanför järnvägsområdet. Det är påverkan på anläggningens funktion som är avgörande för bedömningen. Till exempel får ny bebyggelse inte innebära restriktioner för järnvägstrafiken.

3.2.1 Buller

Allmänt om buller

Buller är ett allvarligt miljö- och hälsoproblem. Buller kan orsaka störningar och hälsobesvär för de människor som bor och vistas nära järnvägen.

Uppkomsten av buller och vibrationer från spårburen trafik är beroende av trafikeringen dvs. tågtyp, hastighet, tåglängd och antal tåg. Även faktorer som bankroppens uppbyggnad, olika typer av spårkomponenter, spårets underhåll och tillstånd, terräng- och markförhållanden i omgivningen och intilliggande byggnaders konstruktion har betydelse för vilka buller- och vibrationsnivåer som uppstår.

Planeringsriktlinjer

Enligt riksdagen bör följande riktvärden för trafikbuller inte bör överskridas vid nybyggnation av bostäder (proposition 1996/97:53):

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

Råden i Boverkets allmänna råd 2008:1 (ISBN 978-91-85751-72-3) bör följas om avsteg görs från riktvärdena. Avsteg från riktvärdena kan övervägas:

- i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur.
- vid komplettering av befintlig bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer.
- vid komplettering med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer.

3.2.2 Vibrationer

Allmänt om vibrationer

Vibrationer kan påverka människors hälsa. Den allvarligaste effekten är sömnstörningar. Vibrationer kan påverka byggnader så att skador uppkommer. Det är dock mycket sällsynt att tåg vibrationer orsakar sprickor eller sättningar på normalt grundlagda byggnader. Godståg är betydligt större vibrationsalstrare, trots relativt låga hastigheter, än persontåg.

Planeringsriktlinjer

Trafikverkets och Naturvårdsverkets riktlinjer anger 0,4 mm/s (RMS 1-80 Hz) som den nivå som eftersträvas vid nybyggnad av järnväg för permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Riktvärdena bör även klaras när ny bebyggelse uppförs intill järnväg.

3.2.3 Risker

Allmänt om risker

Järnvägen är ett relativt sett säkert sätt att transportera människor och gods på. Bestämmelserna kring transport och hantering av farligt gods ska upprätthålla säkerheten, minska olycksriskerna och begränsa skadorna på människor, miljö och egendom vid eventuella olyckor. För att få transportera farligt gods på järnväg måste alla inblandade parter följa olika bestämmelser. De omfattar bland annat tekniska krav på järnvägssystemet och järnvägsfordonen. Lagen om transport av farligt gods (2006:263) och tillhörande förordning (2006:311) anger i stort villkoren för transportererna i Sverige. Trots dessa förebyggande säkerhetsåtgärder kvarstår alltid en risk för olyckor. Det kan handla om urspårning av person- eller godståg, i värsta fall med farligt gods vilket kan leda till negativa konsekvenser över ett långt större område. I det fall en olycka inträffar handlar det om att konsekvenserna av olyckan minimeras, se planeringsriktlinjer nedan.

Trafikverkets inställning är att det ska vara möjligt att transportera gods på i princip alla banor och i de mängder som behövs. Trafikverket har begränsade möjligheter att erbjuda alternativa färdvägar och kan därför inte ha restriktioner på järnvägarna. I framtiden är det troligt att godstransporter flyttas över från väg till järnväg, då järnvägstransporter är säkrare och bättre för miljön.

Planeringsriktlinjer

Riskerna förknippade med järnvägstransporter är en viktig aspekt när ny bebyggelse planeras intill järnvägen. Det är angeläget att riskfrågorna kommer in så tidigt som möjligt i processen. Vid nyexploatering inom 150 meter från järnväg rekommenderar Trafikverket och Länsstyrelsen att risksituationen ska bedömas. Topografi, övriga lokala förhållanden och typ av farligt gods är faktorer som kan motivera att risksituationen behöver beaktas inom ett så stort område.

Trafikverkets anser att det generellt inte ska finnas någon bebyggelse inom 30 meter från järnvägen (från närmsta spårmittpunkt). Avståndet syftar till att minimera konsekvenserna vid urspårning av tåg, men även för olyckor med petroleumprodukter, vilket är det dominerande transportslaget av farligt gods.

Avsteg från de generella skyddsavstånden kan accepteras för vissa typer av byggnader där människor endast vistas tillfälligt, exempelvis garage eller lager, om dessa byggnaderna uppfyller vissa konstruktionskrav. Andra typer av anläggningar som t ex ytparkering och vägar kan anläggas inom det bebyggelsefria området.

3.2.4 Elsäkerhet

Allmänt om elsäkerhet

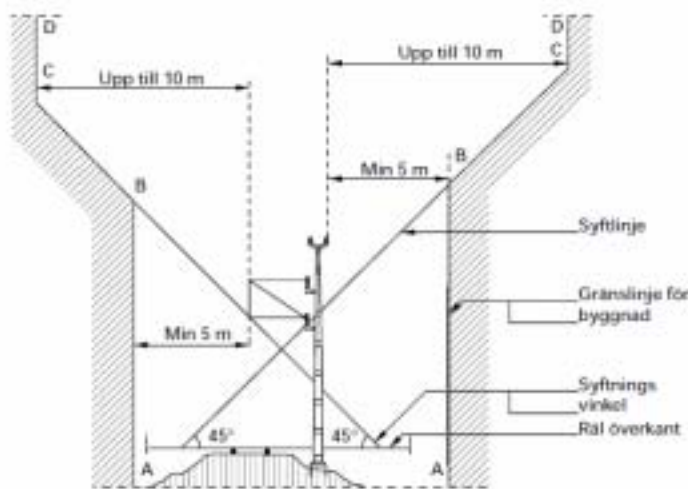
Det statliga järnvägsnätet omfattar 12 000 kilometer järnväg varav cirka 9 400 kilometer är elektrifierat. Elektriciteten överförs till loket via kontaktledningen som är belägen 4,8-6,0 meter

ovanför rälsen. Järnvägens högspänningsledningar har en spänning på ca 15 kV. Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK 2008:1 gäller för järnvägens högspänningsledningar.

Runt alla elledningar och elektriska apparater finns två typer av fält, de elektriska och de magnetiska fälten. De har ett gemensamt namn, elektromagnetiska fält. Fälten är starkast närmast källan och avtar snabbt i takt med att avståndet ökar.

Planeringsriktlinjer

I enlighet med Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK FS 2008:1 får upplag, byggnader eller någon byggnadsdel av elsäkerhetsskäl normalt inte förekomma inom 5 meter från den del av järnvägsanläggningen som kan föra högspänning. För höga byggnader kan större avstånd alternativt särskilda skyddsåtgärder krävas. Trafikverket rekommenderar också normalt ett större avstånd än de avstånd som gäller utifrån elsäkerhet, för att underlätta uppförande och framtida underhåll av byggnader nära järnvägen. Dessa avstånd ryms väl inom de skyddsområden som behövs för att klara ovan redovisade miljö- och riskhänsyn.



Figur. Säkerhetsavstånd för byggnader, ELSÄK 2008:1.

Figuren ovan visar att avståndet från spårmittpunkt varierar beroende på hur hög byggnaden är. Minimimåttet 5 meter gäller för byggnader upp till en viss höjd. För högre byggnader gäller upp till 10 meter. På 10 meters avstånd kan byggnaden i princip vara hur hög som helst.

4. REFERENSER

Banverket och Naturvårdsverket (2006), Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik. Riktlinjer och tillämpning. Dnr. S02-4235/SA60.

Banverket (2006), Beskrivning av järnvägens riksintressen. Dnr. HK06-5511/SA20.

Banverket (2008), Kapacitetsutnyttjande och kapacitetsbegränsningar 2007/2008.

Banverket (2009), Järnvägen i samhällsplaneringen.

Banverket och Räddningsverket (2008), Säkra järnvägstransporter av farligt gods.

Boverket (2008), Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik. Allmänna råd 2008:1.

Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1.

Länsstyrelsen i Stockholms län (2000) Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer, rapport 2000:01.

Regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter.