

Kompletterande PM Granskning

Avseende inkomna yttrande för järnvägsplan
Tunnelbana från Akalla till Barkarby station



Mitt i den växande Barkarbystaden planeras två nya tunnelbaneuppgångar.

Titel: Kompletterande PM Granskning

Projektchef: Anna Nylén

Bilder & illustrationer: White

Dokumentid: 4320-P41-12-00014

Diarienummer: FUT 1512-0238

Utgivningsdatum: 2018-02-05

Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@sll.se

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Inkomna yttrande och bemötande	5
2.1	Inkomna yttrande från myndigheter, organisationer och företag	5

1 Inledning

Granskningshandlingen är daterad 2017-06-29. Länsstyrelsen i Stockholms län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2017-06-27. Granskningstiden var mellan 2017-06-29 och 2017-08-29. Syftet med granskningen är att visa hur tunnelbaneanläggningen slutligen utformats, efter de samråd som hållits, samt för berörda att se hur de påverkas. Under granskningsskedet har verksamheter och fastighetsägare som är direkt berörda av tillfälliga och permanenta markanspråk samt berörda kommuner och myndigheter fått möjlighet att yttra sig över järnvägsplanen. Även övriga intresserade har haft möjlighet att yttra sig över järnvägsplanen.

Efter granskningstiden har mindre ändringar gjorts i underlaget till järnvägsplanen utifrån de synpunkter som kommit in. Dessa har alltså sammanställts i *PM ändring efter granskning* daterad 2017-12-15. Efter denna sammanställning har information om utförda ändringar skickats ut till berörda under perioden 2018-01-18 till 2018-01-31.

Kompletterande PM Granskning (denna handling) är en sammanställning av inkommande yttrande efter kommunikation av *PM ändring efter granskning*. En mindre krets berörda av ändringarna i järnvägsplanen är de som har fått PM ändring efter granskning. Detta är bland annat kommuner, Trafikverket samt verksamheter och fastighetsägare och rättighetsinnehavare som är direkt berörda av de ändringar som gjort efter granskningen. Dessutom har informationen skickats till de som lämnat in synpunkter under granskningsperioden.

2 Inkomna yttrande och bemötande

Nedan redovisas inkomna yttrande från allmänheten respektive myndighet eller organisation samt landstingets bemötande.

2.1 Inkomna yttrande från myndigheter, organisationer och företag

De inkomna synpunkterna är numrerade och daterade efter när de inkommit.

Nr	Datum	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
6	2018-01-31	Trafikverket (TRV)	<p>Risk-och konsekvensanalys</p> <p>6.1 TRV har efterlyst en risk- och konsekvensanalys för korsningspunkten mellan T-banetunnlar och Förbifart Stockholm. Denna är inte klar men arbete pågår och landstinget har meddelat att den kommer att vara klar när järnvägsplanen lämnas in till Länsstyrelsen för tillstyrkan. Trafikverket förutsätter att Länsstyrelsen samråder med Trafikverket under den månad planen ligger hos myndigheten.</p> <p>Plankartor Mäljarbanan</p> <p>6.2 I granskningsskedet kunde Trafikverket inte ta ställning till kartor visande områden för tillfällig markanvändning eftersom järnvägsplanegränsen för Mäljarbanan inte var inlagd på kartorna. På nuvarande plankartor är gränsen inlagd och det tydliggörs att tillfällig markanvändning föreslås inom Trafikverkets blivande järnvägsfastighet.</p> <p>Gränserna måste justeras så att områdena förläggs utanför eller i gränsen för Mäljarbanans järnvägsplan. Det kan efter särskild överenskommelse med Trafikverket ändå att i ett senare skede accepteras arbetsområden inom järnvägsområdet men det ska inte regleras i tunnelbanans järnvägsplan.</p>	<p>6.1 En PM angående risk och konsekvenser för korsningen mellan tunnelbanan och Förbifart Stockholms som riksintresse har skickats till Trafikverket. Planbeskrivningen uppdateras med en förtydligande text angående riksintressen och vikten av att ha ett kontrollprogram som tar hand om de risker som identifierats. SLL har även fått beviljat att under en kortare sträcka öka spårlutningen vilket medför att profilen på spåren och därmed också tunneln, kan justeras. Det ger en ökad bergteckning mellan Förbifart Stockholm och Tunnelbanan från 4,5 m till 5,25 m på den mycket kort sträcka som har kortast avstånd mellan Förbifart Stockholm och tunnelbanan. Trafikverket har lämnat besked till SLL att risk- och konsekvensanalysen är tillräcklig för detta skede.</p> <p>6.2. Efter samråd med Trafikverket uppdateras bilaga till plankarta, tillfällig nyttjanderätt med restriktion</p>

Nr	Datum	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
			<p>6.3 Många byggaktiviteter kommer att pågå i Barkarbyområdet samtidigt. Om byggskedena sammanfaller med uppförandet av Veddestabron, stationen och regionalplattformer, måste nyttjandet av områdena samordnas med Trafikverket.</p> <p>Plankartor Förbifarten</p> <p>6.4 Trafikverket framför att i plankartor samt profil- och sektionssritningarna ska det mellan spårtunnlarna vara gemensam skyddszon beteckning Js4. Inte Js1.</p> <p>Planbeskrivningen</p> <p>6.5 I stycke 7.1.3 framför Trafikverket att inom "Js1" i korsningspunkten, där tunnelbanan passerar under Förbifart Stockholm, får landstinget inte utföra arbeten eller åtgärder utan den andra anläggningsägarens godkännande. Landstinget måste kunna visa att säkerheten i annan anläggnings tunnel inte äventyras.</p> <p>6.6 I figur 7.3 anmärks det också på att det ska vara gemensam skyddszon med beteckning Js4, inte Js1, mellan spårtunnlarna. Trafikverket uppmanar också att ange mått i både den lodräta och horisontella axeln.</p> <p>6.7 I stycke 5.7 anmärks det på meningen "Projekt Förbifart Stockholm kommer att vidta försiktighetsåtgärder..." med korrigeringen att "Projekt Förbifart Stockholm planerar att, om tid medges, vidta försiktighetsåtgärder..."</p>	<p>gällande att projektet inte får omöjliggöra byggande av plattform vid Barkarby station och Mäljarbanan.</p> <p>6.3 De olika byggnationerna i Barkarbyområdet kommer att samordnas mellan de olika parterna. Ett genomförandeavtal kommer inom kort att undertecknas mellan parterna (Trafikverket och SLL). I avtalet finns definierat ett arbetssätt för att samordna arbets- och etableringsområden på platsen.</p> <p>6.4 SLL utökar Js4 att sträcka sig mellan tunnelbanans tunnlar. Js4 uppdateras till att följa tunnelbanans bergstunnel med ett avstånd på 0,5 m. Sektionsritningar uppdateras.</p> <p>6.5. SLL ändrar genom att under JS1, för den del som rör korsningspunkten, hänvisa till kap. 6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått. SLLs uppfattning är att frågor om byggtiden ska hanteras i miljödomsprocessen och i avtal utanför planen och att det säkerställer det som eftersöks i förslaget till förändring av Js1. Arbetet med att ta fram ett genomförandeavtal mellan SLL och TRV pågår sedan länge. Målsättningen är att avtalet ska vara tecknat innan fastställelse.</p> <p>6.6 Figur 7.3 uppdateras enligt punkt 6.4 ovan. Figurtexten uppdateras med att detta är en illustration och hänvisar till rätt ritning.</p>

Nr	Datum	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
				6.7 SLL ändrar texten i planbeskrivningen från "kommer att" till "planerar att".

Följande avsändare meddelar att de inte har någon ytterligare synpunkt från tidigare samråd eller avstår från att lämna synpunkt i samrådsmaterialet:

Nr	Inkommit	Avsändare	Kommentar
1	2018-01-30	Brandkåren Attunda (BA)	BA har inget ytterligare att erinra.
2	2018-01-30	Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	SGU har inga synpunkter på ändringarna som gjorts i järnvägsplanen.
3	2018-01-30	Svenska kraftnät	Svenska kraftnät hänvisar till sitt senaste yttrande i ärendet om Svenska kraftnäts kraftledningsstolpars funktionalitet och att dessa inte ska riskeras i samband med byggandet och övriga tillkommande åtgärder för tunneln.
4	2018-01-30	Ellevio	Ellevio har inga ytterligare synpunkter att framhålla.
5	2018-01-31	Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen avser inte att inkomma med synpunkter i denna granskning över ändringar eftersom trafikförvaltningens synpunkter omhändertas löpande i och med en tät samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana.
7	2018-02-02	Försvarsmakten	Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Vårt uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och övriga åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Det innebär planering, projektering och byggnation av ny tunnelbana och nya stationer på fyra olika sträckor. I vårt uppdrag ingår också planering och projektering av nya fordonsdepåer samt upphandling av signalsystem och vagnar. Totalt innebär utbyggnaden en samlad investering på 28,6 miljarder kronor.