



Kompletterande utlåtande över till Trafikverket Region Stockholm inkomna yttrande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län

Utifrån inkomna synpunkter under granskningen har mindre ändringar gjorts avseende permanenta bergstag. Därför har de som berörs getts möjlighet att komma in med synpunkter under perioden 17e september till 6 oktober 2021. Med anledning av detta har fyra stycken yttranden inkommit, vilka nummerats 1-4.

I utlåtandet har inkomna yttranden sammanfattats, fullständiga versioner av yttranden återfinns i diariet.

Yttrande nr 1

AMF Fastigheter AB
Sundbyberg Sundbyberg 2:78, km 6+290 - 420
Sundbyberg Atleten 5
113 88 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

1.1 Konsekvenser av bergstag

Inledningsvis vill AMF framhålla att det inte går att ensidigt ge rätt till ett servitut för konstruktion/bergförstärkningar utan att utreda konsekvensen för belastad fastighet. En servitutsupplåtelse påverkar befintlig bebyggelse och måste vara villkorad av att Fastigheten ska hållas helt skadefri, d.v.s. att Trafikverket tar fullt ansvar för konsekvenser av de permanenta bergförstärkningarna, såväl ansvarsmässigt som ekonomiskt. Lösningen ska fungera under obegränsad tid.

AMF anser att det är lämpligt, ur ett längre perspektiv, att AMF övertar och ansvarar för förstärkningarna eftersom, såvitt AMF förstår, de enbart är till för AMF:s byggnad. Med en sådan lösning behöver inget servitut bildas. Vidare ifrågasätter AMF om servitut över huvud taget är lämpligt. Förmånsfastigheten skulle i så fall vara Trafikverkets spårfastighet. Är bergförstärkningarna verkligen till nytta för spårfastigheten? Visserligen är det ett sätt att kontrollera att AMF:s byggnad inte faller ner på spåret, men nyttan är helt och hållet AMF:s. Mot bakgrund av detta anser AMF att det är lämpligt att de aktuella förstärkningarna överläts till AMF.



Om det är så att bergförstärkningarna är till nytta för spårfastigheten anser AMF att det riskerar att menligt påverka nyttjandet av 2:78 och man kan därför då inte acceptera förslaget till servitut utan att det måste ändras.

I det fall Trafikverket vidhåller att servitut ska bildas menar AMF att övre höjd för ett eventuellt servitut ska vara schaktbotten och att området måste avgränsas med större precision då varje centimeter är viktigt för AMF med tanke på bolagets planerade utveckling av fastigheten. Vidare är det viktigt för AMF att servitutet inte hindrar AMF:s möjligheter att utveckla sin fastighet. Det ska alltså vara möjligt att samordna Trafikverket eventuella servitut med AMF:s utbyggnad; dvs servitutsutrymmet ska kunna nyttjas för flera funktioner parallellt. Detta bör framgå av planhandlingarna för att sedan förtydligas i servitutet. Om det inte är möjligt att inkludera i planhandlingarna är det lämpligt att ett separat avtal tecknas med AMF som innebär att Trafikverket inte, genom servitutet, ska kunna hindra AMF från att utveckla fastigheten. Servitutet ska inte hindra AMF från att bygga på Fastigheten och AMF måste kunna passera genom förstärkningen med bergstagen.

1.1 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Bergförstärkning krävs för att säkerställa stabiliteten i närliggande berg till Trafikverkets järnvägsanläggning. En del av berget tas bort för att frigöra utrymme för järnvägstunnlarna, vilket påverkar bergets stabilitet. På grund av utrymmesbrist kan inte betongtunnlarna dimensioneras så att dessa skulle klara av eventuella påtryckande laster av bergmassan samt byggnader på berget. Därför krävs det bergförstärkningar och dessa utgör en nödvändig del av järnvägsanläggningens konstruktion. Servitutet syftar således till att tillgodose ett kompletterande behov, av väsentligt art, hos Trafikverkets järnvägsfastighet. Bergförstärkningarna skyddar även de byggnader/anläggningar som är grundlagda på den bergsvolym som förstärks med bergstag.

Järnvägsplanens utformning utgår ifrån befintliga byggnader/anläggningar. För AMFs framtida planerade exploatering av befintlig fastighet behöver AMF samråda med Trafikverket kring utformning och tekniska lösningar som kan påverka Trafikverkets järnvägsanläggning.

Servitutet omöjliggör inte AMFs framtida utveckling av fastigheten. Servitutsrätten innebär en begränsning i hur AMF kan använda sin fastighet. Om AMFs framtida tekniska bygglösning innebär att bergförstärkningarna inte längre behövs kan servitutet upphävas med stöd av fastighetsbildningslagen (FBL).

I praktiken innebär servitutet att när AMF planlägger sin framtida utbyggnad av fastigheten får Trafikverket planen på remiss och Trafikverkets avdelning för planering ansvarar för att bedöma om det är tekniskt möjligt att genomföra detaljplanen utan att Trafikverkets anläggning påverkas. Vanligtvis brukar tidig dialog föras mellan

fastighetsägaren och Trafikverket innan den kommer på remiss för att i samband med att ärendet kommer in till Trafikverket kunna visa på en teknisk lösning.

1.2 Befintlig grundläggning

I sektionerna som redovisas i järnvägsplanen framgår att servitutet för bergbultarna sträcker sig upp till en nivå ovan tunneltaket på drygt +10 m. Denna nivå ligger en bra bit ovanför golvet i källaren i den befintliga byggnaden på fastigheten. I yttrandet redovisas handlingar med schaktbotten på bergschaktet för grundläggningen av den befintliga byggnaden. Det här innebär att servitutet enligt järnvägsplanen sträcker sig in i AMF:s byggnad, vilket inte kan accepteras, då det kan påverka eller försvåra möjligheten att ändra byggnaden i framtiden.

1.2 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket har erhållit korrekt underlag från AMF och justerat sektionerna.

1.3 Sammanfattning

Den av Trafikverket föreslagna utökningen av ett permanent servitut kan AMF bara acceptera om det dels inte inkräktar på befintlig kontorsbyggnad på fastigheten, dels att det inte hindrar en kommande utveckling på fastigheten. Det bör regleras antingen i servitutet eller i ett separat avtal före järnvägsplanen antas för undvikande av risken att AMF överklagar. Av avtalet bör bland annat framgå att AMF övertar och ansvarar för förstärkningarna.

1.3. Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket noterar yttrandet och avser att diskutera vidare frågan i det gemensamma forum som finns mellan AMF och Trafikverket för att hitta bästa väg framåt för att inte motverka en kommande utveckling av fastigheten, samtidigt som Trafikverkets behov möjliggörs.

Yttrande nr 2

SAVAB
Lötsjövägen 1B
Box 7510
174 07 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

Utlåtande mindre ändring rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



2.1 Kvarsittande bergbultar

Savab godkänner inte den föreslagna ändringen av järnvägsplan. Savab tolkar det som att revideringen avser att bergbultar ska sättas i anslutning till Savabs skyddszon för VA-anläggning och att Savabs VA-anläggning hamnar inom Trafikverkets äganderätt och servitut för dessa.

Savab har behov av åtkomst för drift och underhåll av VA anläggningen och även möjlighet till framtida dimensionsförändringar av VA-anläggningen och kan inte hantera en konflikt med kvarsittande bergbultar för Trafikverkets anläggning.

Savab hänvisar till de kommentarer som skickats på föregående remiss på järnvägsplan då de fortfarande är aktuella och ännu inte bemötta.

Savab behöver mer information om Trafikverkets framtida 3D fastighet. Underlaget som Trafikverket delgivit Sundbyberg stad och Savab i remissunderlaget är inte tillräckligt för att Savab ska kunna kontrollera föreslagna fastighetsgränser mot alla Savab:s anläggningar i närområdet. Informationen är dock tillräcklig för att bedöma risken för att Trafikverkets föreslagna fastighetsbildning inkräktar på Savab:s anläggning och säkerhetsområde, vilket inte är acceptabelt.

För att ta ställning till eventuella konsekvenser för VA-anläggningen behöver Trafikverket ta fram särskilda sektioner där det framgår fastighetsgränser, underhållskonsekvenser för VA-anläggningen och att Trafikverket delger modellunderlag så att Savab kan göra en kontroll och därmed ge ett medgivande.

2.1 Kommentar från Trafikverket projekt Mälarbanan

Trafikverket har inte för avsikt att sätta bergbultar i konflikt med Savabs planerade läge för ledningsomläggningar. Då servitutsområde delvis överlappar det läge där Savab planerar att lägga sina ledningar (schaktläge är ännu inte beslutat) kommer avtal att upprättas för att säkerställa att Trafikverket inte kommer att sätta bergbultar där Savab planerar att anlägga sina ledningar.

Dialog pågår mellan parterna kring föregående remiss och svar har givits muntligt på denna.

Digitalt underlag har delgivits kring Trafikverkets framtida 3D fastighet och dialog kring samordning pågår.

2.2 Spontstag

Savab undrar om "Tillfälligt nyttjande under fastigheter" innebär att spontstag inte sitter kvar efter byggnation.



2.2 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Spont och spontstag kommer generellt inte att tas bort utan kapas under mark och lämnas kvar. Vill någon aktör sedan, efter byggskedet, kapa spont eller spontstag vid behov så kommer det att vara möjligt, då sponten inte längre har någon funktion efter byggskedet. Däremot kan den ha en funktion för nya ledningar som hamnar nära sponten. Avtalsarbete pågår med Sundbyberg att reglera detta.

Yttrande nr 3

Sundbyberg stad
172 92 Sundbyberg

3.1 Angående tidigare remisser

Sundbyberg stad anför att inga av de synpunkter som Sundbybergs stad tidigare lämnat vid granskning och kompletterande granskning hanterats av Trafikverket i det utsända underlaget.

3.1 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket har bemött de synpunkter som kom i granskningen våren 2020 och 2021, muntligt, med Sundbyberg under möten. Några mindre synpunkter har föranlett ändringar i den kompletterande granskningen och de övriga synpunkterna har Trafikverket bedömt är avtalsfrågor eller inte berör sådant som går att planlägga i en järnvägsplan. Den planerade bebyggelsen som ännu inte är fastslagen ska behandlas separat i detaljplanprocessen även om järnvägsplanens utbredning inte ska motverka denna utveckling. Detsamma gäller MKB:n. Trafikverket anser inte att de ändringar och kompletteringar som Sundbyberg föreslår hör hemma i en MKB för järnvägsplan. Dessa frågor hanteras i andra prövningar, såsom tex ansökan om vattenverksamhet och detaljplanprocessen.

3.2 Diskrepans i järnvägsplanens handlingar

Järnvägsplanen består av ett flertal handlingar som plankartor, planbeskrivning, tvärsektioner och illustrationer. Plankartor och tvärsektioner fastställs. Handlingar som planbeskrivning och illustrationskartor fastställs inte och blir således inte juridiskt bindande. Dessa handlingar får dock betydelse i senare skeden som underlag för att göra tolkningar av bestämmelserna i de fastställda handlingarna. Sundbyberg stad anser att det sätt på vilket servitutsrätten redovisas och formuleras i plankartan, tvärsektionerna och planbeskrivningen riskerar att leda till tolkningssvårigheter.



Den mindre ändringen avseende behov av permanent bergförstärkning medför att Trafikverket behöver nya servitutsområden för bergsförstärkning på några platser där denna behöver vara permanent för att säkra framtida bergstabilitet. För att säkra område för bergsförstärkningar görs markanspråk med servitutsrätt, Js1, för berörda delar under mark.

Enligt plankartorna (blad 13 och 14) där angivna servitutsområden redovisas framgår det av teckenförklaringen att med JS1 menas "ny järnvägsmark med servitutsrätt för anläggande, bibehållande och underhåll av järnvägsanläggningen inklusive dess konstruktion under mark"

I de tvärsektioner som tagits fram för de platser som berörs av Mindre ändring beskrivs servitutsrätten på följande sätt: Js1 omfattar servitut för bergsförstärkning undre mark och sträcker sig tre meter under tunnelbotten" (blad 27-29 samt 32-33)

I planbeskrivningen kapitel 10- Fastighetsbildning och markanspråk (sidan 83) anges Js1 som "Js1 Ny järnvägsmark med servitutsrätt för anläggande, bibehållande och underhåll av järnvägsanläggningen inklusive dess konstruktion under mark". Motivet till servitutet anges som "Markanspråket krävs för att säkerställa järnvägsanläggningens konstruktion och innebär att Trafikverket får rätt att nyttja annans mark för att bygga, underhålla och förnya järnvägsanläggningen, exempelvis bullerskyddsskärmar och stödmurar inklusive dess grundkonstruktioner. Servitutsrätten innebär vidare att fastighetsägaren inte utan Trafikverkets tillstånd för utöva markanvändning, verksamhet eller andra åtgärder inom servitutsområdet, som kan försvåra Trafikverkets servitutsutövning eller skada anordningarna."

Js1 förekommer även i andra delar av järnvägsplanen. I tvärsektionerna för dessa delar finns ingen förtydligande beskrivning av servitutsrätten såsom i tvärsektionerna som berörs av Mindre ändring. Sundbyberg stad tolkar det som att det här avses en annan servitutsrätt, den som i planbeskrivningen anger servitutsrätten bland annat som en rätt för Trafikverket att nyttja annans mark för att bygga, underhålla och förnya järnvägsanläggningen, exempelvis med bullerskyddsskärmar och stödmurar inklusive dess grundkonstruktioner.

Sundbybergs stad anser att servitutsrätten som anges i plankartorna och planbeskrivningen är mer inskränkande för berörda fastighetsägare än den som anges i tvärsektionerna som berörs av Mindre ändring. Beskrivningen av servitutsrätten i tvärsektionerna motsvarar det behov Trafikverket angivit som skäl för Mindre ändring. Även om tvärsektionerna liksom plankartorna fastställs anser Sundbybergs stad att planhandlingarna bör förtydligas för att undvika tolkningssvårigheter. Servitutsrätten för bergsförstärkningarna bör anges med en egen bestämmelse för servitutsrätten, till exempel Js4, med relevant beskrivning i alla handlingar. Nya servitutsområden för bergsförstärkning sammanfaller även med nyttjanderätter. Nyttjanderätterna har beteckning T18 och T59. Av förteckning över tillfällig nyttjanderätt framgår att "Inom området kommer även bergsförstärkning att anläggas i form av provisoriska stag i berg. Spont och stag lämnas kvar och avlastas efter avslutad byggtid". Sundbybergs stad ställer



sig frågan om inte detta behöver justeras med hänsyn till att bergsförstärkningarna inom servitutsområdena ska vara permanenta. I Sundbybergs stads svar på remissen avseende Mindre ändring utgår staden från den servitutsrätt som anges i tvärsektionerna (blad 27-29 samt 32-33)

3.2 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket har bedömt att Js1 kan kompletteras med de bergstag som behövs permanent för att säkra järnvägsanläggningens konstruktion. Behovet är beskrivet i PM Mindre ändring efter kompletterande granskning och behov av utökat område för Js1 framgår av de kompletterande plankartorna och sektionerna. Revidering i alla handlingar behövs inte. Endast berörda handlingar har kompletterats och det är de handlingar som delgetts i kommunikationen av den mindre ändringen.

Trafikverket bedömer att Sundbybergs stad gjort en korrekt tolkning av skillnaden mellan de två olika fallen där beteckningen Js1 används.

Skrivelsen i järnvägsplanen är en ram. Skrivelsen i servitutet är den som kommer gälla. Då Trafikverket inte har något behov av att ha någon funktion eller åtkomst ovan mark för dessa bergstag kommer formuleringen inte att bli likadan för bergstagen som den för övriga ovan-marksservitut som också benämns som Js1.

Att nyttjanderättsområden och område för servitut sammanfaller är korrekt. De fyller två olika syften och revidering anses ej behövas. Dock är det korrekt som Sundbyberg uppmärksammar, att samma område medger tillfälliga och permanenta bergstag. I praktiken kommer bergstagen vid dessa platser att anläggas som permanenta bergstag (dvs de utformas med den livslängd och kvalitet som ett permanent bergstag kräver)

3.3 Tekniska konsekvenser

Som grund för behovet av en mindre ändring av Järnvägsplanen uppger Trafikverket att "med anledning av ny kunskap och ytterligare utredning har järnvägsplanen ändrats" Ingen beskrivning av dessa kunskaper och utredningar ges. En redovisning av de tekniska utredningarna med en konsekvensbeskrivning för berörda parter behövs för att kunna göra en bedömning av bergsförstärkningarnas betydelse. Sundbybergs stad behöver tillgång till erforderliga underlag samt tid för att kunna göra en seriös bedömning.

Om det finns ett slutgiltigt ställningstagande att bergsförstärkning kommer bestå av bergbultar anser Sundbybergs stad att begreppet bergsförstärkning som används i tvärsektionerna är för övergripande då bergsförstärkning kan anses innefatta betongsprutning med mera. Sundbybergs stad anser att beskrivningen av servitutsrätten då behöver kompletteras enligt följande: "Js1 omfattar servitut för bergsförstärkning i form av bergbultar under mark och sträcker sig tre meter under tunnelbotten." Om bergsförstärkning kan komma att utföras med annan teknik än nämnda bergbultar bör de olika alternativ som kan bli aktuella och dess konsekvenser för berörda parter



redogöras för i det tekniska underlag med konsekvensbeskrivning som Sundbybergs stad efterfrågar ovan. Samtliga bergbultar, eller annan typ av bergförstärkning, som ska vara permanent med servitut behöver mätas in och anges ett exakt läge som dokumenteras och läggs in i kartunderlag tillgängligt för Sundbybergs stad

3.3 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

I skedet då de tekniska handlingarna först togs fram var bergstagen tänkt som ett provisorium. Det har sedan i detaljprojekteringen visat sig att bergförstärkning krävs även i ett permanent skede. Bergförstärkning krävs för att säkerställa stabiliteten i närliggande berg till Trafikverkets järnvägsanläggning. En del av berget tas bort för att frigöra utrymme för järnvägstunnlarna, vilket påverkar bergets stabilitet. På grund av utrymmesbrist kan inte betongtunnlarna dimensioneras så att dessa skulle klara av eventuella påtryckande laster av bergmassan samt byggnader på berget. Därför krävs det bergförstärkningar och dessa utgör en nödvändig del av järnvägsanläggningens konstruktion. Servitutet syftar således till att tillgodose ett kompletterande behov, av väsentligt art, hos Trafikverkets järnvägsfastighet. Bergsförstärkningarna skyddar även de byggnader/anläggningar som är grundlagda på den bergvolym som förstärks med bergstag.

I framtagna handlingar är det bergbultar som är den föreslagna tekniken för bergförstärkning. Om det framöver skulle bli aktuellt att byta teknik kommer Trafikverket att meddela Sundbyberg i god tid och samråda om konsekvenserna.

Relationshandlingar kommer att tas fram där bergbultarna mäts in när anläggningen är färdigbyggd. Dessa kommer att delges Sundbyberg.

3.4 Påverkan på fastigheter

Påverkan på utvecklingsmöjligheter för berörda fastigheter behöver utredas, konsekvensbeskrivas och avtalas med respektive fastighetsägare. Trafikverket behöver komma överens och teckna avtal med de fastighetsägare som berörs av de permanenta bergbultarna. Bergbultarnas påverkan på de berörda fastigheternas utvecklingsmöjligheter avseende till exempel källare, framtida behov av infrastruktur och teknik med mera behöver utredas av Trafikverket

3.4 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket har kontinuerliga samråd med berörda fastighetsägare och har haft enskilda möten med alla de som berörs av de permanenta bergbultarna. I de fall fastighetsägarna har beskrivit att de har utvecklingsplaner på fastigheten har möjligheter till dessa diskuteras och fortsatt dialog kommer att föras.

Bergbultarna kommer inte att inkräkta på befintliga källare.



3.5 Påverkan på allmänna intressen

Sundbybergs stad ska bevaka de allmänintressen som finns i staden. Allmänintresset väger tungt vid avvägning mellan olika intressen. Gatumark och ledningsinfrastruktur hör till Sundbybergs stads allmänintressen. Trafikverket behöver utreda och beskriva de permanenta bergförstärkningarnas påverkan på, och konsekvenser för, Sundbybergs stads gatumark och ledningar såväl som för övriga ledningsägares ledningar. Eventuella kostnader som uppkommer för Sundbybergs stad och dess bolag på grund av de permanenta bergförstärkningarna ska Trafikverket ersätta.

Sundbybergs stad anser vidare att illustrationskartan för tillfällig anläggning och byggverksamhet, blad 14, ska förtydligas så att gångpassagen under Esplanaden betecknas "gång- och cykelpassage" för att möjliggöra såväl gång- som cykelpassage under hela byggskedet, med undantag från enstaka helger. Staden saknar även den hinderfria passage mellan Stationsgatan och Sundbybergs torg som tidigare kommunicerats. Gångpassagen i höjd med Stationsgatan ska vara utrustad med hiss och/ eller ramper under hela byggskedet, med undantag från enstaka helger. Det är viktigt att kunna använda denna passage då det blir en stor omväg om andra passager ska användas. En omväg upplevs än större för de personer som är i behov av hissar och ramper för att kunna ta sig fram

3.5 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket noterar yttrandet. Trafikverket har samrått kring bergstagen med Savab, vilka har lämnat yttrande separat, se yttrande 2. Övriga ledningar bedöms inte beröras då bergstagen kommer att sitta i berget, under de planerade ledningarna.

Trafikverket kommer att verka för att ersätta befintliga passager med tillfälliga passager som innehar minst samma fysiska tillgänglighet som gäller för den aktuella passagen idag, dock är det Trafikverkets målsättning och ambition att alla passager ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionshinder.

Det är inte aktuellt att ändra i illustrationskartan då denna ej fastställs. Hur passagera kommer att lösas under byggtiden är inte helt klarlagt men förslag kommer att tas fram underhand produktionsplaneringen fortgår och förankras med Sundbyberg.



Yttrande nr 4

Fastighets AB Förvaltaren
Sundbyberg Kapellet 9
Sundbyberg Muraren 5
Box 7510
174 07 Sundbyberg

4.1 Önskemål om förtydliganden

Fastighets AB Förvaltaren (publ) är sakägare i egenskap av fastighetsägare. Fastighets AB Förvaltarens fastigheter berörs direkt och indirekt av projektet. Som sakägare yttrar sig Fastighets AB Förvaltaren direkt till Trafikverket. Föreliggande yttrande över järnvägsplanen skickas således direkt till Trafikverket men överlämnas även till moderbolaget Sundbybergs stadshus AB för kännedom. Fastighets AB Förvaltaren tackar Trafikverket för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerad remiss. För att säkra slänternas stabilitet längs Sundbybergstunneln beskrivs i avsnitt 1.1., 2. samt 2.2.1 att det skall gjutas in bultar i berget. Fastighets AB Förvaltaren önskar ett förtydligande gällande hur många bultar som är aktuella på Fastighets AB Förvaltarens fastigheter. Vidare önskas ett förtydligande avseende hur djupt under Fastighets AB Förvaltarens fastigheter som bergsbultarna kommer att gjutas in. Fastighets AB Förvaltaren ser således behov av att ovanstående, antal bultar och djup, specificeras per fastighet då detta inte går att utläsa av remissunderlaget. De fastigheter som avses är Kapellet 9 och Muraren 5. Då det enligt avsnitt 1.1. kommer att göras markanspråk med servitutsrätt för berörda delar under mark förbehåller sig Fastighets AB Förvaltaren rätten till att återkomma med ersättning för servitutet om det visar sig vid en senare tidpunkt att fastigheten på något sätt lider skada av intrånget. Utöver ovan har Fastighets AB Förvaltaren inga ytterligare synpunkter än tidigare inlämnade.

4.1 Kommentar från Trafikverket projekt Mäljarbanan

Trafikverket har idag inte kännedom om exakt var bergbultarna ska placeras, varför servitutsområdet är angivet inom den yta som bergbultarna kan komma att placeras. När anläggningen är färdigbyggd kommer relationshandlingar att tas fram som visar placering av de enskilda bultarna. Djupet på bergbultarna är ca 6 m, precis som servitutsgränsen visar. De kommer att gå från befintlig grundläggning ner till ca 3 m under tunnelgolv.

Ersättning kommer att utgå enligt för det intrång servitutet utgör.

Ärendenummer
TRV 2015/87751

PM
Dokumentdatum
2021-11-29
Sidor
11(11)



För Trafikverket Projekt Mälarbanan den 2021-11-29.

Åsa von Malmborg, projektledare