

JÄRNVÄGSPLAN - SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Märsta Station

Sigtuna kommun, Stockholms län

Ärendenummer: TRV 2021/17220

2021-07-14



Trafikverket

Postadress: Allén 6A, 172 90 Sundbyberg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: JÄRNVÄGSPLAN - SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Ann-Sofie Bergenblock & Sara Andersson, ATKINS

Dokumentdatum: 2021-07-14

Ärendenummer: TRV 2021/17220

Uppdragsnummer: 169584

Version: 0.1

Kontaktperson: Johan Lundin, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Stockholm	5
3.1.2.	Samråd med Försvarmakten	5
3.1.3.	Samråd med Sigtuna kommun	6
3.1.4.	Samråd med Trafikförvaltningen	6
3.1.5.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
	Bilaga 1 – Möte mellan Sigtuna kommun och Trafikverket	13
	Bilaga 2 – Möte mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket	14

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser järnvägsplanen för Märsta station. Järnvägsplanen tas fram då Trafikverket planerar att bygga ut Märsta station. Syftet med järnvägsplanen är att bygga om befintlig anläggning vid Märsta station med nya plattformar, ny gångbro med station, nya planskilda korsningar och nya uppställnings-/vändspår i syfte att öka säkerheten, tillgängligheten och effektiviteten. Järnvägsplanen sker parallellt med Sigtuna kommuns detaljplanering.

Detta dokument beskriver genomförda samråd och inkomna yttranden till och med 7 juni 2021.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas genomförda samråd, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

I detta skede har information om att samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida skickats ut med post till Länsstyrelsen i Stockholm, Sigtuna kommun, Trafikförvaltningen, Försvarsmakten samt de enskilda som Trafikverket bedömer kan bli särskilt berörda av de planerade åtgärderna.

Ett digitalt samråd genomfördes mellan 18 maj och 7 juni 2021. Under den tiden var samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Annonsering och kungörelser gjordes i tidningar. Totalt har 28 synpunkter lämnats in under samrådtiden.

Nästa steg är att ta fram samrådshandling med en plan- och miljöbeskrivning.

2 Samrådsrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Samrådsretsen för samrådsunderlaget består av Länsstyrelsen i Stockholm, Sigtuna kommun, Trafikförvaltningen region Stockholm, Försvarmakten samt de enskilda som Trafikverket bedömer kan bli särskilt berörda av de planerade åtgärderna.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på projektets webbsida, Trafikverkets hemsida. Brev har skickats ut till de enskilda som antas bli särskilt berörda och en annons för samrådsunderlaget har publicerades i DN 2021-05-14, Mitt Sigtuna 2021-05-15 samt post- och inrikes tidningar digitalt 2021-05-10.

3 Samråd

Samråd sker löpande under hela planprocessen fram till att järnvägsplanen kungörs för granskning. Denna samrådsredogörelse sammanfattar genomförda samråd och inkomna synpunkter till och med 2021-06-07 avseende Märsta station. Möten sker kontinuerligt med Sigtuna kommun och Trafikförvaltningen i Stockholm. Ett digitalt samråd på samrådsunderlaget hölls mellan perioden den 2021-05-18 till 2021-06-07 och det har funnits tillgängligt på projektets webbsida hos Trafikverket. Inkomna synpunkter finns diarieförda under TRV 2021/17220.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Stockholm

Länsstyrelsen avstår i detta skede från att lämna synpunkter i ärendet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

3.1.2. Samråd med Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket svar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

3.1.3. Samråd med Sigtuna kommun

Sammanfattning yttrande:

Kommunen uttrycker en oro för att karteringen visar att Märsta station ligger inom ett problemområde och kommer på sina håll översvämmas vid kraftiga regn. De anser att efter ombyggnationen kommer hårda ytor ökas i området vilket medför att det lättare blir översvämningar. Märsta station klassificeras som en samhällsviktig funktion och ska skyddas vid extrema regn.

Kommunen påpekar att tidplanen mellan kommunen och Trafikverket inte stämmer enligt tidigare överenskommelser, vilket måste ses över.

Kommunen påpekar också felaktigheter i beskrivningen av förorenande verksamheter. Viss verksamhet har i samrådsunderlaget förväxlats och vissa potentiellt förorenade områden har inte hanterats. Främst lyfts området kring Beckers färgindustri upp som betydelsefullt i resonemang kring förorenade områden samt områdets potentiella påverkan på grundvattennivån. Detta kräver vidare resonemang i fortsatt arbete.

En naturvärdesinventering bör i det fortsatta arbetet tas fram. Inventeringen bör visa fler värden kopplat till arter, än vad som redovisas idag, samt hur hanteringen av invasiva främmande arter kommer att ske.

I kapitlet "Vatten" bör text ses över så innehållet stämmer mot beskrivet läge. Järnvägsbron ska vid påvisat läge breddas och gång- och cykeltunnel förlängas.

Kommunen understryker även vikten i att förtydliga samarbetet mellan kommunens planarbete och Trafikverkets järnvägsplan samt potentiellt behov av vägplan vid Aspvägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. I järnvägsplanens fortsatta arbete görs projektering av avvattningsslösning, vilket bland annat innefattar identifiering av lämpliga utsläppspunkter i samråd med Sigtuna Vatten och säkerställande av miljö kvalitetsnormer. Hanteringen av extrema regn kan inte göras isolerat inom järnvägsområdet, utan problematiken behöver ses i ett större sammanhang i samarbete med Sigtuna kommun.

Tidplanen kommer diskuteras vidare mellan kommunen och Trafikverket. I kommande samrådshandling uppdateras beskrivningen av förorenande verksamheter och text ses över. Likaså uppdateras beskrivningen av åtgärd för järnvägsbro/gång- och cykeltunnel vid Märstaån. Frågan om att göra en naturvärdesinventering i området utreds vidare.

Möten mellan Trafikverket och kommunen sker kontinuerligt under projektets gång. Frågor har diskuterats angående berörda detaljplaner, gränssnitt och tidplan, se bilaga 1.

3.1.4. Samråd med Trafikförvaltningen

Sammanfattning yttrande:

Trafikförvaltningen ser ett behov av fler uppställningsspår. Enligt en åtgärdsvalstudie för pendeltågssystemet (TRV 2017/101544) har det identifierats ett behov av att ställa upp sju fullängdståg i Märsta och med möjlighet till omloppsnära service såsom städning och klargöring.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikförvaltningen anger i yttrande till järnvägsplan att ”I ÅVS pendeltågssystemet identifieras ett behov att ställa upp 7 fullängdståg i Märsta med möjlighet till omloppsnära service såsom städning och klargöring.”

Den åtgärdsvalsstudie gällande Märsta, som järnvägsplanen baseras på, genomfördes innan ÅVS pendeltågssystemet – i samverkan mellan Trafikverket, Sigtuna kommun och trafikförvaltningen. I studien omhändertogs ett ökat behov av uppställningskapacitet i jämförelse med dagens.

Att det i senare skede framkommit ytterligare behov av uppställningskapacitet kan inte tas hänsyn till i detta skede av järnvägsplanarbetet. Förslag har inkommit till Trafikverket på hur denna uppställningskapacitet skulle kunna tillföras. Dessa förslag innebär flera nya aspekter, bland annat att mer mark behöver tas i anspråk och att tillräcklig yta för klargöring inte kan åstadkommas om fler spår läggs i bredd. Detta sammantaget innebär att en ny utredningsprocess skulle behöva initieras med de parter som deltog i tidigare ÅVS-process, vilket innebär stora risker såväl gällande tid som kostnad. Märsta station är en högt prioriterad brist med ett stort behov av en snar ombyggnad och de antaganden om uppställningsspår som nu finns inom järnvägsplanen ska därmed kvarstå.

I ÅVS pendeltågssystemet delutredning gällande depå konstateras de utökade behoven, såväl i Märsta som i Uppsala. Då dessa behov inte kunde analyseras i tillräcklig grad inom den studiens projekttid anges i slutrapporten att frågan om depåkapacitet ska omhändertas i den fortsatta samverkan, mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen, som vidtagit efter ÅVS pendeltågssystemets avslut. I styrgruppen för denna samverkan konstateras behovet av att föra samtal om depåbehoven längst Ostkustbanan med avseende på den uppställningskapacitet som föreslagits samt de utmaningar som de föreslagna lokaliseringarna för med sig ur ett systemperspektiv. På senaste styrgruppsmötet beslutades därför om att samtal avseende depåer ska initieras för att öka den gemensamma kunskapen och skapa förutsättningar för en lösning som bättre omhändertar systemperspektivet i stråket.

Möten hålls löpande med både Sigtuna kommun och Trafikförvaltningen, se bilaga 2.

3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådsperioden 2021-05-18 till 2021-06-07. Brev har skickats till enskilda som antas bli särskilt berörda. En annons för samrådsunderlaget har publicerats i DN 2021-05-14, Mitt Sigtuna 2021-05-15 samt post- och inrikes tidningar digitalt 2021-05-10. Nedan sammanfattas yttranden som skriftligen inkommit till Trafikverket via webbformulär, e-post och brev. Inkomna synpunkter från samrådstiden finns diarieförda under TRV 2021/17220.

3.1.5.1. Allmänheten och boende inom närområdet

Sammanfattning yttranden:

I yttranden från boende uttrycks oro över Aspvägens förlängning. Oro nämns över att Aspvägen kommer att bli en genomfartsled och beroende på hur påfarten från Västra Bangatan kommer att se ut riskerar lokaltrafiken öka men framför allt anses trafiken från väg 263 komma att öka. Utbyggnaden riskerar skapa större mängd tung trafik och därmed

större faror för boende, djur- och naturliv där Aspvägen skulle utgöra en barriär. Utbyggnaden riskerar försämra tillgängligheten till rekreationsområdet norr om Aspvägen som många barn och vuxna nyttjar. En inkommen synpunkt hänvisar till miljömålen och anser att Aspvägens förlängning går emot dessa mål och att alternativa lösningar borde utredas. En annan ifrågasätter hur planen beaktar barns rättighet till naturnära aktiviteter samt säker miljö att bo och vistas i. Förslag på alternativ dragning av trafiken tas upp samt önskemål om att Aspvägens förlängning ska tas bort ur översiktsplanen och att andra trafiklösningar ska utredas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikförvaltningen, Sigtuna kommun och Trafikverket är alla tre parter i att utveckla stationsområdet Märsta. Trafikverket ansvarar för att ta fram en järnvägsplan vilken beskriver järnvägsanläggningen som planeras att byggas samt behovet av mark för det.

Kommunen är ansvarig för den kommunala planeringen. Aspvägen är en kommunal väg, planering av gator hanteras och regleras i kommunens detaljplaner.

Trafikverket ansvarar för att projektera och bygga bron i Aspvägens förlängning, bron kommer sedan att övergå i kommunal ägo.

Samrådsunderlaget kommer skickas till Länsstyrelsen och de beslutar om projektet har en betydande miljöpåverkan eller inte.

En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram för att kartlägga och ta tillvara barn- och ungas perspektiv när det gäller användningen av stationen samt närområdet. Denna kommer bland annat att beröra trafiksäkerhet, barns vägar till skola och fritidsaktiviteter.

Sammanfattning yttranden:

Synpunkter har inkommit som framför att området redan idag är bullerutsatt och en förlängning av Aspvägen riskerar skapa större mängd tung trafik och högre bullernivåer.

Yttrande har inkommit angående utformningen av bullerskärmar där förslag ges på att bullerskyddsskärmar bör förses med krysslagda träribbor. En annan efterfrågar en lösning med låga skärmar i tågens hjulhöjd.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. En mer detaljerad bullerutredning kommer utföras. Om utredningen visar att det kommer behövas bullerskyddsåtgärder tas förslag på åtgärder fram.

Sammanfattning yttranden:

Andra yttranden som inkommit behandlar placeringen av anläggningen varav två handlar om nuvarande stationshus. Båda yttrandena anser att huset bör bevaras då det har ett historiskt och kulturellt värde. Ena yttrandet ger förslag på alternativ placering för det nya stationshuset och det andra yttrandet ger förslag på övergångar för fotgängare och cyklister samt alternativ dragning av trafiken. Ytterligare ett yttrande har inkommit angående annan placering av hela stationsområdet söderut till Nymärsta. Ett yttrande som inkommit ställer sig positivt till bron över järnvägen, om gång- och cykelväg är inkluderad samt avstickare till mindre väg.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Stationshuset i Märsta kommer rivas för att ge plats åt den nya gångbron som anläggs över spårområdet. Befintligt stationshus ägs av kommunen och regleras i det kommunala planarbetet. Trafikverket har inte rådighet att hantera bevarande av befintligt stationshus. I den nya gångbron kommer man kunna ta sig till de båda sidoplattformarna samt till mittplattformen. I gångbron kommer även en ny station att inkluderas.

Aspvägen behöver förlängas och dras om med anledning av stängningen av Brobyvägens plankorsning samt stängningen av Rolsta plankorsning för att biltrafik samt gående och cyklister ska kunna ta sig till den östra sidan om järnvägen.

Vägbron som anläggs vid Aspvägen kommer anpassas för biltrafik och för en separat bana för gång- och cykeltrafik. Vägbron vid Aspvägen kommer konstrueras och anläggas av Trafikverket och övergår sedan i kommunal ägo. Planeringen av gator och av bron hanteras av Sigtuna kommun i detaljplanerna. Behövs ytterligare åtgärder på Aspvägen så ansvarar kommunen för dessa, vilka regleras i kommunens detaljplaner.

En flytt av hela stationsområdet enligt yttrande är inte spårtekniskt möjligt. Söder om nuvarande placering går spåret i kurva hela vägen till Brista.

Sammanfattning yttranden:

Ett yttrande har inkommit angående tillgängligheten och tillgänglighetsanpassning av anläggningen; dels inom/på spårområdet, dels till stationen. Oavsett reseleverantör önskas hissar, rulltrappor och trappor ses över. Nya spår och plattformar, signalsystem, luftledningssystem samt nya buffertstopp finns också med i yttrandet. Även uppställningsspår önskas byggas ut och hela om/utbyggnaden av Märsta station bör göras utifrån perspektivet att det är och ska förbli en attraktiv station för alla, pendlare så som turist.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Tillgänglighetsanpassning av hela anläggningen inklusive bro och samtliga plattformar kommer att göras enligt gällande regler och krav, för att säkerställa användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. För gångbro över stationsområdet får det sociala perspektivet ett stort utrymme med tydlig skyltning, ledstråk, funktionsanpassade väntplatser och toalett. Hissar, rulltrappor och trappor mellan bro och plattformar projekteras enligt krav, med balansstöd och kontrastmarkeringar. Ett av flera syften med projekt som detta är att öka tillgängligheten, för alla personer.

Projektet syftar också möjliggöra för en tätare pendeltågstrafik och att skapa en mer effektiv bytespunkt mellan olika trafikslag. Hela spårområdet byggs om och kapaciteten på banan byggs ut. Stationen kommer byggas ut med nya plattformar som anpassas till spårområdet.

Uppställningsspår, behov och regler för personal kommer att tillgodoses och uppfyllas vid utformning av anläggningen för att säkerställa en god arbetsmiljö för medarbetarna. Region Stockholms trafikförvaltning och MTR är kravställare.

I övrigt tar Trafikverket alla framtida förväntade resenärsflöden för SJ:s trafik i beaktning vid omarbetning av stationen.

3.1.5.2. Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden

Sammanfattning yttrande:

Naturskyddsföreningen är positiv till förslaget om att modernisera Märsta station, men har följande synpunkter. Den planerade vägbron vid Aspvägen/Rolsta bör utgå. Vägbron vid Aspvägen riskerar att öka trafiken i centrala Märsta och vid norra delen av Västra Bangatan. En ombyggd vägkorsning vid befintlig övergång bedöms vara bättre ur miljösynpunkt.

Gångbrons anslutningar till kommunens pendlarparkeringar och anslutning till pågående byggnationen vid Sätuna torg bör beskrivas tydligare. Placering av pendlarparkeringar behöver förtydligas.

Illustrationen över Märstaåns dragning bör justeras och kartan över ån ändras. I kommande skede önskas dialog mellan Trafikverket och kommunen för att inte missa den planerade åtgärden i fåran. Kompensationsåtgärder för grönyta och värdeelement som tas i anspråk behöver förtydligas samtidigt som förlust av biologisk mångfald och ekosystemtjänster måste minimeras. I den mån projektet bidrar till att bevara biologisk mångfald bör detta förtydligas. Anknytning till rådande grön- och blåstruktur behöver beaktas vid nyanläggning av vegetation, dagvattendammar och dylikt.

Ett alternativt förslag där den gamla stationsbyggnaden bevaras bör tas fram och utredas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Plankorsningarna vid Rolsta och Brobyvägen ska stängas av trafiksäkerhetsskäl. Hur förbindelserna ska ersättas har utretts av Sigtuna kommun, liksom att kommunen ansvarar för all annan planering av gång-, cykel- och biltrafik i området. Vägbro vid Aspvägen samt gång- och cykeltunnel vid Brobyvägen ingår i kommunens detaljplanering, även om anläggningarna projekteras och byggs i samarbete med Trafikverket.

Placering av pendlarparkeringar liksom anslutningar mellan dessa och gångbron hanteras i framtagandet av nya detaljplaner hos Sigtuna kommun. Om möjligt illustreras det av Trafikverket i järnvägsplanens samrådshandling. Även koppling till Sätuna torg hanteras av kommunen.

Märstaåns sträckning i kartorna kommer att ses över till järnvägsplanens samrådshandling. Projektet kommer troligtvis inte att påverka Märstaån men synpunkterna tas med till kommande utredningar. Eventuell påverkan på Märstaån, liksom övrig miljöpåverkan, kommer redovisas i plan- och miljöbeskrivningen och på plankartor som tas fram i järnvägsplanens nästa skede samrådshandling. En naturvärdesinventering kommer genomföras inom planområdet. Resultatet av den kommer agera som underlag för bedömning av projektets påverkan på biodiversitet och ekosystemtjänster samt för utredningen av hur påverkan kan minimeras. Utöver detta kommer den ligga till grund för framtagandet av eventuella kompensationsåtgärder.

Det gamla stationshuset ligger inom detaljplanelagt område och det är Sigtuna kommun som beslutar om vad som ska göras med byggnaden och marken. Trafikverket har inte rådighet att hantera bevarande av befintligt stationshus. Även ett eventuellt nytt stationshus ansvarar kommunen för. Trafikverket planerar för och bygger gångbro över spåren/mellan plattformarna.

3.1.5.3. Koloniträdgårdsföreningen Lupinen

Sammanfattning yttrande:

Koloniträdgårdsföreningen anser att förslaget i översiktsplanen, om att utreda skogen norr om Aspvägen, bör tas bort.

Vidare skriver föreningen att trafiken vid korsningen Aspvägen-Hemmansvägen-Lupinvägen är hårt belastad och måste, vid en potentiell trafikökning, regleras samt göras säker.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikförvaltningen, Sigtuna kommun och Trafikverket är alla tre parter i att utveckla stationsområdet Märsta. Trafikverket ansvarar för att ta fram en järnvägsplan vilken beskriver järnvägsanläggningen som planeras att byggas samt behovet av mark som den medför.

Kommunen är ansvarig för den kommunala planeringen, synpunkter angående kommunens översiktsplan hänvisas till Sigtuna kommun.

3.1.5.4. Sigtuna Vatten och Renhållning

Sammanfattning yttrande:

I yttrandet framförs att de ledningar, Va-anläggningar och pågående ombyggnation av Va-system som påverkas av projektet måste beaktas. Vidare hänvisar Sigtuna Vatten och Renhållning till de handböcker, krav- och policydokument som ska följas och poängterar vikten av löpande kommunikation.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkter och hänvisningarna till Teknisk handbok, dagvattenpolicy och kravspecifikation för dagvattenhantering. Ledningssamordning sker i projektet och kontakt har initierats med Sigtuna Vatten gällande projektering av VA-ledningar, avvattning och utsläppspunkter för dagvatten.

3.1.5.5. Beckers Industrial Coatings AB

Sammanfattning yttrande:

Hur kommer planerad gångtunnel som planeras under Brobyvägen att påverka Beckers anläggning? Infarten till Beckers trafikeras nämligen idag av tung trafik med inleveranser av råvaror samt utleveranser av färdig färg. I samband med att spårområdet planeras att flytta österut kommer järnvägens verksamhet betydligt närmre verksamheten och fastighetsgränsen. Beckers förutsätter att det kommer göras riskbedömningar för detta och att det kommer vara möjligt för passagerare att ta sig till och från järnvägsområdet på den östra sidan av stationsområdet. På Beckers anläggning sker tillverkning av färg och inte av matsilvertillverkning eller som kexfabrik.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Infarten till Beckers anläggning kommer behöva justeras. Det kommer göras i samråd med Sigtuna kommun och illustreras i järnvägsplanen. Planering för tillgänglighet till stationsområdet från östra sidan ansvarar Sigtuna kommun för och kommer därav hanteras i detaljplanearbetet. En illustration av

helheten kring stationsområdet görs dock i järnvägsplanen. Synpunkter på utformningen av infrastruktur utanför järnvägsanläggningen hänvisas till Sigtuna kommun.

En riskbedömning samt markmiljöundersökningar kommer göras i det fortsatta arbetet i skede samrådshandling. I kommande samrådshandling uppdateras beskrivningen av verksamheter och text om tillverkningen i Beckers anläggning ses över.

Bilaga 1

Möte mellan Sigtuna kommun och Trafikverket har genomförts:

2019-10-17	Samordning, Strukturplan
2019-12-17	Samordning, mervärden
2020-03-04	Samordning, mötesserie
2020-04-01	Samordning, mötesserie
2020-05-11	Samordning, mötesserie
2020-06-10	Samordning, mötesserie
2020-08-27	Samordning, mötesserie
2020-09-16	Samordning, mötesserie
2020-10-20	Samordning, mötesserie
2020-11-18	Samordning, mötesserie
2020-12-17	Samordning, mötesserie
2021-01-13	Samordning, Aspvägen/Brobyvägen
2021-03-16	Samordning, mötesserie
2021-03-23	Samordning, Järnvägsplan & Detaljplan
2021-03-25	Teknikmöte, stationsbro
2021-04-13	Samordning, mötesserie
2021-04-28	Samordning, Hantering av tillägg
2021-05-11	Samordning, mötesserie
2021-06-07	Samordning, Järnvägsplan & Detaljplan
2021-06-08	Samordning, mötesserie

Bilaga 2

Möte mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket har genomförts:

2020-05-11	Samordning, mötesserie
2020-06-10	Samordning, mötesserie
2020-08-27	Samordning, mötesserie
2020-09-16	Samordning, mötesserie
2020-10-20	Samordning, mötesserie
2020-11-18	Samordning, mötesserie
2020-12-17	Samordning, mötesserie
2021-03-16	Samordning, mötesserie
2021-04-13	Samordning, mötesserie
2021-04-28	Samordning, Hantering av tillägg
2021-05-11	Samordning, mötesserie
2021-06-08	Samordning, mötesserie



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Allén 6A.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se