

7 Markåtkomst

7.1 Fastställelseprövning

Denna arbetsplan kommer att ställas ut och genomgå fastställelseprövning. Kända ägare till fastigheter där mark skall tas i anspråk kommer att underrättas med brev. Detsamma gäller kända innehavare av nyttjanderätt eller annan rätt till sådan mark. Under utställningstiden kan berörda sakägare inkomma med anmärkningar mot planen. De anmärkningar som inkommer hålls tillgängliga hos väghållningsmyndigheten under utställningstiden. Anmärkningar sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas då utställningstiden är slut.

De inkomna anmärkningarna kan föranleda att väghållningsmyndigheten i begränsad omfattning reviderar arbetsplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer att kontaktas och får ta del av ändringen. Om revideringen innebär en ändring som inte endast är oväsentlig, ska planen ställas ut på nytt samt länsstyrelsens yttrande inhämtas.

Arbetsplan samt det upprättade utlåtandet överlämnas till länsstyrelsen som yttrar sig över arbetsplanen. Därefter överlämnas arbetsplanen till Trafikverket i Borlänge med begäran om fastställelse.

Fastställelseprövningen genomförs vid Trafikverket i Borlänge och inleds alltid med en s.k. kommunikation vilket innebär att de som anmärkt mot arbetsplanen ges möjlighet att ta del av det upprättade utlåtandet och länsstyrelsens yttrande.

Om de krav som finns uppställda i gällande lagstiftning beaktas, kan beslut tas av Trafikverket att fastställa planen. Beslutet kungörs och berörda sakägare ges möjlighet att överklaga beslutet till regeringen. Om ingen överklagar vinner arbetsplanen laga kraft.

Vid en eventuell regeringsprövning avgörs om arbetsplanen ska återsändas till Trafikverket för omarbetning eller om överklagandet ska avslås.

Ovanstående regleras i 17-18 §§ väglagen och 30-36 §§ vägkungörelsen.

7.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas i planens beskrivning samt på plan- och profilritningarna samt villkor m.m. som tas upp i beslutet. Ett omfattande material kommer att ställas ut. Delar av detta är av informativ karaktär och andra delar är fördjupningar av projekteringsarbetet som legat till grund för beslut i olika skeden.

I beskrivningen redovisas också de delar av projektet som inte fastställs i arbetsplanen. De genomförs istället i samråd med berörda kommuner med stöd av plan- och bygglagen och förutsätter att avtal träffas med kommunerna om genomförandet.

7.1.2 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Trafikverket som är väghållningsmyndighet erhåller tillstånd till byggande av allmän väg i enlighet med beslutet och dess villkor
- Vad som utgör väganordning läggs fast.
- Väghållningsmyndigheten erhåller rätt att ta i anspråk mark med vägrätt.
- Vad som utgör avgränsning av det allmänna väghållansvaret läggs fast.

7.2 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i föreliggande plan omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4, *Vägförslaget*. Dessutom ingår en skyddszon runt huvudtunnelanläggningen på 20 meter. Syftet med skyddet är att säkra tunnelns hållfasthet och täthet. För att inte störa pågående eller planerad markanvändning har kan skyddszonen minskas under vissa fastigheter.

För arbetstunnlarna är skyddszonen 10 meter

På planritningarna framgår det nuvarande vägområdet och det framtida vägområdet. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i sakägarförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det nuvarande vägområdet för allmän väg.

Vägområde för allmän väg kan antingen tas i anspråk med vägrätt, inskränkt vägrätt eller genom detaljplan.

I denna arbetsplan redovisas omfattningen av nytt vägområde för allmän väg (med och utan vägrätt samt inskränkt vägrätt) i *Hela linjen*.

7.2.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark med stöd av upprättad och fastställd arbetsplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får Väghållaren tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Vägrätt uppkommer bara utanför detaljplanelagt område. Inom E4 Förbifart Stockholm gäller det i huvudsak på Lovö samt delar av Kungens kurva, Järvafältet och Häggvik. Inom detaljplanelagt område nyttjar väghållningsmyndigheten marken med rätt enligt detaljplan.

På denna delsträcka ligger en del av anläggningen i Stockholms och Järfälla kommuner, utanför detaljplanelagt område varför denna del kommer att fastställas genom vägrätt för allmän väg. Ifall området detaljplaneläggs upphör vägrätten utan användningen regleras då i detaljplanen.

7.2.2 Vägområde för allmän väg utan vägrätt inom detaljplan

Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser upphör vägrätten när kommunen förvärvat markområdet/utrymmet som gatumark/

allmänväg enligt detaljplanen. Marken tas, för avsett ändamål, i anspråk av kommunen med stöd i detaljplan. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för den allmänna vägen.

För att säkerställa tunnarna avses en egen fastighet bildas för tunnarna inklusive skyddszon genom s.k. tredimensionell fastighetsbildning. På markytan säkerställs marken/utrymmet för allmän väg i övrigt genom kommunens planläggning av allmänplatsmark/gata och kommunens förvärv av marken.

7.2.3 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

För de delar av berg- eller betongtunneln som inte ligger inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap är vägrätten begränsad till tunneln och dess zon genom s.k. inskränkt vägrätt. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet. Vägrätten inskränks för väghållaren på så sätt att vägrätten endast omfattar arbetstunnlar, vägtunnlar, och ramper inklusive skyddszon under jord. På markytan kan den pågående markanvändningen i stort sett fortgå opåverkad.

Inom det underjordiska vägområdet (skyddszonen) måste pågående markanvändning ändras. Brunnar, energibrunnar eller annat som finns inom tunnarna och dess skyddszon kommer att tas bort.

På denna delsträcka ligger tunnarna utanför detaljplanelagt område med huvuddelen inom Stockholms kommun och en mindre del inom Järfälla kommun. Innebörden av den inskränkta vägrätten för tunnarna beskrivs i *Hela linjen* men innebörden är att områdets användning kan fortgå i stort sett opåverkat. Huvuddelarna av vägområdet inom detaljplan och markanvändningen regleras då genom detaljplanebestämmelserna.

En mindre del på Järvafältet ligger dock utanför detaljplan i Järfälla och Stockholms kommun och regleras då genom arbetsplanen.

7.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt finns särskilt markerade på arbetsplanens planritningar. Tillfälligt nyttjande behövs bland annat för trafikomläggningar, för att kunna genomföra anläggningsarbeten och för etableringsområden.

Etableringsområden behövs för kontor, manskapsbodnar, verkstadstält och parkeringsplatser. Lastbilstransporter kommer att förekomma till och från samtliga etableringar och lastmaskiner kommer att underhållas inom området. Etableringsområdenas utbredning fastställs inte men redovisas på illustrationsritningarna och listas i tabell 2.7.

Trafikomläggningar redovisas översiktligt i kapitel 9. För byggskedet görs en mer detaljerad planering.

Anläggningsarbeten kan sträcka sig över hela byggtiden, till exempel för komplicerade betongtunnlar eller för en kortare tid, till exempel för att uppföra ett bullerskydd.

Tillfälligt nyttjande för att genomföra anläggningsarbeten har indelats i kategorier med följande beteckningar.

Kategorierna markeras på planritningarna som anläggningsarbete kategori A respektive B.

A, Anläggningsarbete under hela byggtiden samt 2 år efter för återställning av området. Exempel på anläggningsarbeten är väg-, tunnel- och brobyggnad inklusive område för trafikomläggning

Följande tillfälliga nyttjanderätter/ anläggningsarbeten markeras på planritningarna.

- Arbetstunnel
- Hamnanläggning
- Transportband
- Byggväg
- Krossanläggning
- Betongstation

B, Anläggningsarbeten med start tidigast 2 år efter projektets byggstart och genomförande under en tidsperiod av 4-5 år.

Följande tillfälliga nyttjanderätter/ anläggningsarbeten markeras på planritningarna.

- Dagvattendamm
- VA-station,
- Luftutbytesstationer och från luftanläggningar
- Mottagningsstationer för elkraft

Bullerskydd anläggs normalt inom vägområdet men område med tillfällig nyttjanderätt kan behövas för byggandet. Tidsmässigt genomförs arbetet under en kortare period men är beroende av omgivande arbeten och kan därför inte låsas i till ett visst skede. Målsättningen är dock att om möjligt bygga bulleråtgärderna så tidigt som möjligt.

Efter att området inte längre behövs för arbetenas genomförande återställs ytorna till sitt ursprungliga skick eller enligt annan överenskommelse. Byggnader som funnits på platsen återlämnas i den mån det varit möjligt att bevara dem under byggtiden.

Tabell 4.5 Etableringsytor med planerad verksamhet

Beteckning	Verksamheter	Ritning	Marktillgång	Tider (år)
500_1	B,C,E	500 T 90 K2	Allmän platsmark	7
500_2	A	500 T 90 K2	Allmän platsmark	1
500_4	B,E,C	500 T 90 K3	Allmän platsmark	7
500_5	B,E,C	500 T 90 K3	Allmän platsmark	7
500_6	A,E	500 T 90 K3	Allmän platsmark	1
500_7	B,E,C	500 T 90 K3	Ej planlagt område	7
500_8	B,E,C	500 T 90 K3	Ej planlagt område	5
500_9	B,E,C	500 T 90 K3	Allmän platsmark	7
500_10	B,E	500 T 90 K4	Ej planlagt område	6
500_11	B,E	500 T 90 K4	Ej planlagt område	6
500_12	B,C,E	500 T 90 K4	Ej planlagt område	6
500_13	B,C,E	500 T 90 K4	Ej planlagt område	6

A mindre etablering under begränsad tid

B större etablering under längre tid

C bergarbete under jord under längre tid

E materialupplag

8 Kostnader

Kostnaderna separeras inte för olika delsträckor utan sammanställs i *Hela linjen*.

9 Fortsatt arbete (genomförande)

För det fortsatta arbetet har en tidsplan upprättats. Arbetsplanen bedöms kunna fastställas och vinna laga kraft under år 2012. Byggandet förutsätter att genomförandeaftal tecknas med berörda kommuner samt att arbetet med detaljplaner avslutas.

Förhandlingar inför mark- och miljödomstolen för att få tillstånd för vattenverksamhet beräknas kunna äga rum under år 2012. Övriga prövningar avseende tillfälliga hamnar och intrång i Natura 2000-område avslutas under år 2012.

Förberedande arbeten bedöms kunna starta år 2012 under förutsättning att nödvändiga tillstånd finns. Byggtiden är 8-10 år varefter vägen skulle kunna öppnas för trafik tidigast år 2020.

På denna delsträcka beräknas arbetena på ytvägnätet ta fem år i anspråk.

9.1 Bygghandling

Bygghandlingar ligger till grund för upphandlingen av entreprenader. Separata bygghandlingar upprättas för bergtunnlarna, installationerna, och de olika trafikplatserna. Bygghandlingarna omfattar hela projektet, de delar som fastställs i arbetsplan såväl som de delar som utgör kommunernas ansvar. Arbetet med bygghandlingar påbörjas år 2011.

9.2 Dispenser och tillstånd

Dispens från områdesskydd krävs för ovanmarksanläggningar och andra arbeten inom natur- och kulturresevat samt inom biotopskyddsområden och vattenskyddsområden. För denna delsträcka kommer dispens att sökas hos Stockholms stad för resevatet i Järvafältet.

Fornlämningar skyddas av lagen om kulturminnen mm. I lagen anges hur tillståndsprövningen går till. Länsstyrelsen fattar beslut om förundersökningar och eventuella slutundersökningar.

Flyttning av ledningar sker i enlighet med processer som styrs av speciallagar för olika typer av ledningar. Dessa processer hanteras av ledningsägarna.

9.3 Produktion

Den metodik och det upplägg som beskrivs utgår från förutsättningar som styrs av miljökrav, arbetsmiljökrav, förutsättningar i mark- och bergförhållanden, förutsättningar givna i regeringens tillåtlighet samt produktionstekniska krav för att klara projektets färdigställande inom en byggtid på 8-10 år.

De byggmetoder som föreslås bygger på kända tekniker och får anses som helt igenom konventionellt byggande. Den utveckling som kommer att ske inom de kommande åren innan projektet startat anses inte påverka metodvalet - däremot förväntas produktiviteten öka inom vissa enhetsoperationer. Likaså kan det förväntas att byggmetoderna för bergtunneldrivning och betongtunnelbyggande effektiviseras under byggtiden.

Metodiken vid ovanjordsarbetena, spont, schakt och betongtunnelarbeten kommer för många av trafikplatserna styras av hur effektivt omledningen av befintlig trafik kan göras. Byggtiderna styrs här av hur många gånger trafiken måste läggas om och hur många skedesindelningar som måste göras för en viss arbetsplats.

9.3.1 Förberedande arbeten

Arbeten som av tids- och eller produktionskäl bör göras före de stora entreprenaderna kallas förberedande arbeten. Grundförutsättning är att dessa arbeten ska vara färdiga innan huvudentreprenaderna börjar.

I förberedande arbeten ingår planering för tillfällig VA, el, tele och data samt iordningställande av etableringsytor till de olika entreprenaderna som

kommer senare. Det kan noteras att vatten för de stora förbrukarna i tunnlarna, borrhaskinerna på borrhiggarna och dammbindningen på denna delsträcka tas från huvudvattenledningarna och återförs efter sedimentering till avloppssystemet. I förberedande arbeten ingår även provisoriska vägar där det är möjligt.

Ledningsägaren har huvudmannaskapet för befintliga ledningar och omläggningar görs i olika entreprenader beroende på geografiskt läge och storlek på arbetet. Ledningar som kommer att behöva läggas om, antingen provisoriskt eller få permanenta nya lägen, är vattenledningar, fjärrvärmekulvertar, dag- och spillvattenledningar samt opto-, el- och telekablar.

Sådana ledningar som idag löper i området beskrivs under avsnitt 4.17.2, *Jord- och luftledningar* och vissa av dessa läggs om innan arbetena påbörjas.

På denna delsträcka redovisar miljökonsekvensbeskrivningen att det förekommer kända fornlämningar. Flera av dessa hamnar under väggroppen. Omfattningen av arkeologiska utredningar och eventuella utgrävningar avgörs av länsstyrelsen.

9.3.2 Underjordsarbeten

Bergarbeten utförs i huvudsak med borrhning/sprängning. Undantaget är drivningen av schakten för ventilation av eldriftsutrymmen samt till- och frånluftsschakten som ingår i luftbytesstationerna. Dessa schakt kommer sannolikt att raiseborras, dvs. schaktet borras mekaniskt till avsedd diameter.

I en arbetscykel för sprängd tunnel ingår vanligtvis: borrhning för förinjektering, förinjektering, borrhning för salva, laddning och koppling av sprängkapslar, sprängning och ventilation, lastning, skrotning med renslastning samt förstärkning med ingjutna bultar och sprutbetong.

Ventilationsschakt borras ner till driftutrymmena, när hålen eller schakten är färdiga byggs ovanjordsanläggningarna.

Tunnelarbetena i denna delsträcka kommer att

kunna utgå från tre olika arbetstunnlar. Övriga entreprenader gäller broar och cirkulationsplatser på Bergslagsvägen.

Arbetstunnel Lunda

Huvudtunnelsträckan som ligger söder om Mälarbanan och norr om trafikplats Vinsta byggs med utgångspunkt från Lunda arbetstunnel. Etableringsområdet ligger mellan Avestagatan och Fagerstagatan.

En arbetstunnel når båda huvudtunnlarna där arbetet drivs på upp till fyra tunnelfronter, två söderut och två norrut. Arbetstunnel Lunda beskrivs närmare i delsträcka Lambarfjärden till Lunda.

Tunnlarna längst i söder, ca 300 meter drivs under bostadsområden som på vissa håll ligger grundlagda på lera varför produktionstakten kan komma att vara reducerad på grund av begränsade arbetstider och vibrationsrestriktioner.

Ett schakt för kylning och friskluftintag till eldriftutrymme placeras intill Bergslagsvägen mellan Farstagatan och Avestagatan. Tillträde till denna arbetsplats ordas via befintliga parkvägar alternativt med direktavfart från Bergslagsvägen, förutsatt att detta kan ordnas på ett arbetsmiljömässigt bra sätt.

9.3.3 Ovanjordsarbeten

Uppschaktade jordmassor bedöms i första hand att komma utnyttjas som återfyllnadsmaterial i väglinjen, gång- och cykelvägar, bullervallar och för att anpassa landskapet till omkringliggande terräng. Överblivna massor, huvudsakligen lermassor och asfaltrester, transporteras till tippar som kan förädla leran till exempelvis matjord och mottagningsstationer för asfalt.

Betongtunnlarna på sträckan innebär bl.a. bergsprängning av ovanjordsberg. Betongarbeten för tunnel, tråg, stödmurar, station för luftbyte och frånluftstorn är en stor del av detta arbete. Topografin i området är sådan att ett stort område måste avverkas och schaktas bort. Schaktningsarbetet sker inom spont. Även injektering av schaktbotten och bergbotten samt bergsidor mot inläckande vatten krävs på denna arbetsplats. Massorna

återförs när betongarbetena är klara. Spontning runt bergtunnelmynningen kommer att krävas. Etableringsområdet kommer att ligga inklämt utefter Bergslagsvägen ner till järnvägen.

Arbetena innehåller även skogsavverkning och vegetationsavtagning, trafikomläggningar, tillfälliga vägar, anläggande av kranfundament och tätning av spont. Slutligen sker vägarbete med beläggning- och målningsarbeten.

Övriga arbeten på denna sträcka omfattar bl.a. broarna över Mäljarbanan och trafikplatsen Hjulsta.

Mäljarbanan

Ingående arbeten för broarna över järnvägen och Spångaån/Bällstaån är trafikomläggningar, tillfälliga vägar, anläggande av kranfundament, skogsavverkning och vegetationsavtagning, bergsprängning av ovanjordsberg. Spontarbeten med hammarband och bakåt förankring samt dubbning i berg. Bergarbeten inom spont och schaktningsarbeten av jordmaterial. Betongarbeten består av fundament för pelare, landfästen, överbyggnad samt lager och tätskikt. Förstärkningsarbeten i form av injektering av schaktbotten och bergbotten, förankring av betongkonstruktioner

Markarbeten med återställning och vägarbeten med beläggningsarbeten, linjemålning, vägräcken och vägutrustning.

Etableringsområden kommer att anläggas i princip under hela bron från järnvägen fram till Hjulsta klack. Plats för kranar utefter broarnas längd måste tillgodoseas. Fundament för kranar ska beräknas och grundläggningen förstärkas.

Trafikplats Hjulsta

Trafikplats Hjulsta omfattar en bro över E18 och en cirkulationsplats på bro. En tänkbar ordning för produktionen är att starta med trafikomläggningar, tillfälliga vägar, och då speciellt med angöring till mittdelen i cirkulationen E18. Skogsavverkning och vegetationsavtagning med tillhörande bergsprängning av ovanjordsberg blir aktuella för fundament och ramper. Spontarbete kan förekomma.

Betongarbeten består av fundament för pelare, landfästen, överbyggnad samt lager och tätskikt. För denna del av högbron kan överbyggnaden byggas alternativt med lansering eller traditionellt med stämpunderbyggnad. Markarbeten utförs i form av förstärkningsarbeten och schaktning av jordmaterial. Rampbankerna byggs på pålar. Till slut återställs markområden och asfaltsarbeten, linjemålning, vägräcken och vägutrustning avslutar arbetet.

9.3.4 Trafikföring under byggnadstiden

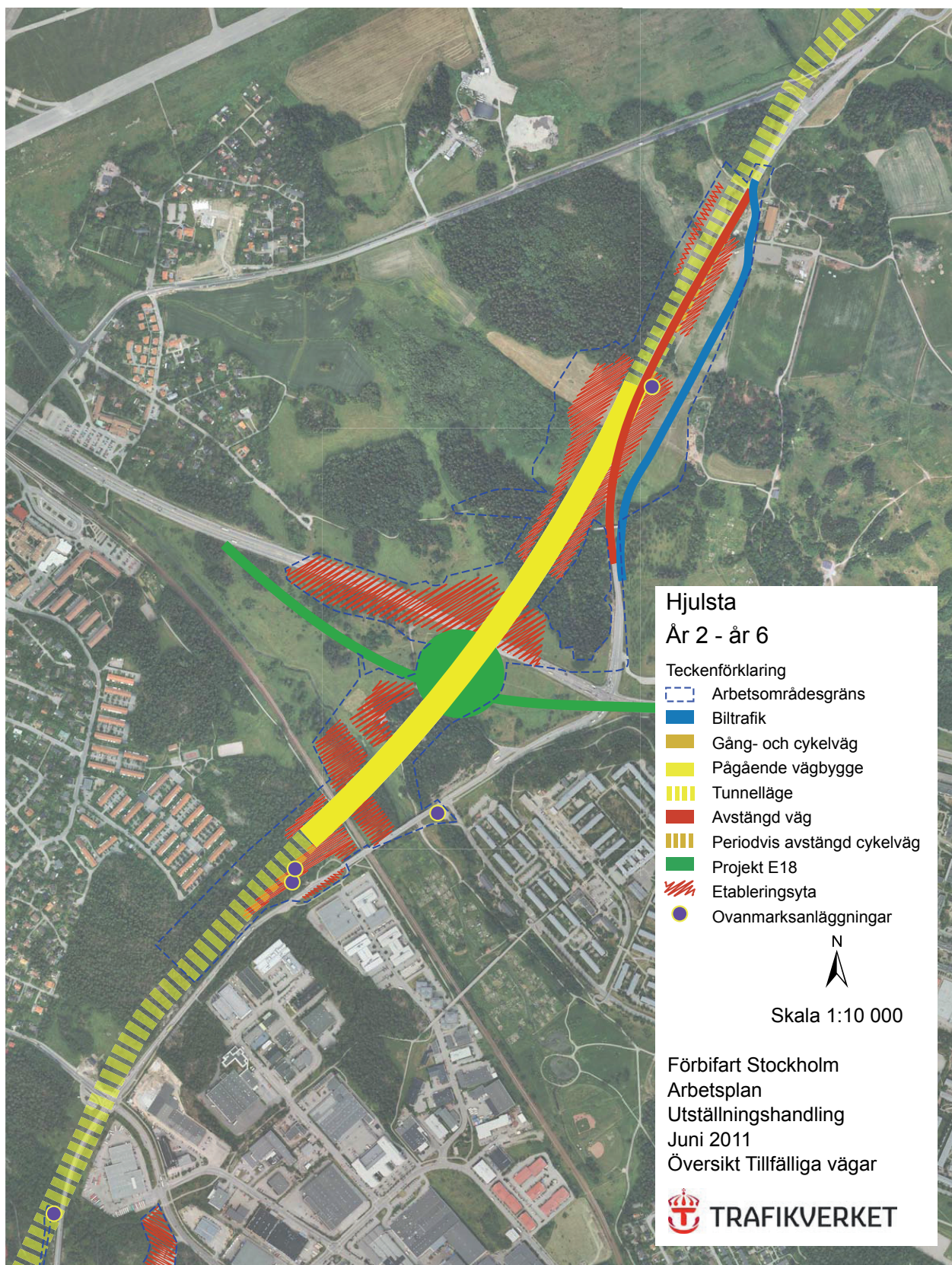
För att få en acceptabel framkomlighet och tillgänglighet för trafikanterna måste projektet byggas i flera olika etapper/skeden.

Detta innebär att tillräckligt utrymme på olika sätt måste skapas genom delutbyggnad av vägsträckor samt utnyttjande av områden vid sidan av trafiklederna för att skapa tillfälliga lösningar. Vidare måste omledning av trafik ske på befintliga trafikleder, huvudvägar samt det lokala vägnätet, gång- och cykelvägar vid olika tillfällen.

På den aktuella delsträckan kan broarna byggas utan att komma alltför mycket i konflikt med annan trafik. Arbetet bedöms kunna starta år 2013 i den södra delen och sammantaget ta cirka fem år att genomföra efter förberedande arbeten.

En förutsättning för att kunna starta arbetena med betongtunneln vid Hästa klack är att Akallälänken flyttas till ett tillfälligt läge österut inom det område som redovisas som tillfällig nyttjanderätt på arbetsplanens planritning, se figur 4.16. Akallälänkens slutliga läge illustreras på planritningen men bestäms genom Stockholms stads planläggning.

Hastigheten på E18 kan komma att sänkas till 70 km/tim med tung avstängning som ska förhindra ofrivillig avkörning in i arbetsområdet. Det inre körfältet i cirkulationen som hör till E18-projektet stängs av med tung avstängning till att uteslutande få användas av byggtrafik som ska nå byggarbetsplatsen inne i cirkulationen. Cirkulationstrafiken kan vid behov sänkas till 30 km/tim under byggtiden eller delar av den.



Figur 4.16. Det blivande vägområdet används för etablering.

En tillfällig anslutning från Akallalänken byggs för att ge plats åt arbeten med fundament och bropelare.

Bro över järnväg och E18

Byggtrafik föreslås kunna angöra etableringsområdet vid korsning Bergslagsvägen och Tenstavägen via den gång och cykelväg som går under bron.

Etableringsområdet på norra sidan av E18 kan angöras från via gamla E18. Eventuell spont slås för brostöd. Schakt, pålning och gjutning av fundament. Pelare/brostöd utförs.

Tillfällig omläggning av gång- och cykelvägen är nödvändig och lägges i en containertunnel under de nya broarna vid sidan av den gamla sträckningen. Gång- och cykelväg söder om järnväg bör skyddas på liknande sätt.

Information om trafikföring under byggtiden görs i början av avstängningar eller trafikomläggningar.

9.4 Kontroll och uppföljning

I bilaga 1 till denna beskrivning, *Skadeförebyggande åtgärder som genomförs*, listas skadeförebyggande åtgärder som genomförs för bygg- och driftskedet.

Dessa åtgärder kontrolleras och följs upp i den fortsatta projekteringen och genom bygg- och driftskedet.

För byggskedet kommer Trafikverket tillsammans med berörda kommuner ta fram ett kontrollprogram för byggtiden. Kontrollprogrammet omfattar bland annat buller, vibrationer, stomljud, vattenpåverkan, transporter, förorenade massor, kemikalier och avfall, natur- och kulturvärden samt information och klagomål.

Ett särskilt kontrollprogram avseende grundvatten upprättas. Det kommer att omfatta grundvattennivåmätningar, mätning av inläckage i tunnlarna, vattenkvalitet, sättningsrörelser samt kontroll av eventuell påverkan på naturobjekt. För hamnarna kan miljödomen komma att ange vad som ska följas upp.

Även under driftskedet kommer försiktighetsmått och skyddsåtgärder att följas upp. Trafikverket kommer som verksamhetsutövare att uppställa ett egenkontrollprogram för att säkra att miljökrav efterlevs. Ett särskilt kontrollprogram innebär en fortsatt kontroll av grundvattnets rörelser och kvalitet samt mätning av sättningsrörelser.

Förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar föreskriver att en av tunnelhållaren oberoende kontrollenhet genomför kontroller utvärderingar och provningar av tunneln. Tunnelhållaren, den kommunala organisationen för räddningstjänst och polismyndigheten skall årligen, i samarbete med säkerhetssamordnaren, genomföra gemensamma övningar i räddningsinsatser i en tunnel som är i drift.

10 Sakägare

(Kapitel 10-13, *Sakägare, Samrådsredogörelse, Ord och begrepp, Underlagsmaterial*, kan läsas i *Hela linjen*.)

Väghållningsmyndigheten
Trafikverket Region Stockholm



Rigger Anderson

2011-05-13



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, Besöksadress: Sundbybergsvägen 1, Solna
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se