

Kompletterande granskningsutlåtande järnvägsplan för utbyggd depå i Högdalen

Avseende inkomna yttranden under kommunikation av ändringar efter granskning av järnvägsplan för Utbyggd depå i Högdalen



Titel: Kompletterande granskningsutlåtande järnvägsplan för utbyggd depå i Högdalen

Projektchef: Marie Olsson Fredell

Dokumentid: 5100-P51-12-00030

Diarienummer: FUT 2018-0471

Utgivningsdatum: 2020-06-05

Distributör: Region Stockholm, 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 för fastighet | 5 |
| 2.2 | Inkomna yttrande från myndigheter, organisationer och företag | 8 |

1 Inledning

Efter granskning av järnvägsplanen som genomfördes 2019-11-12 till 2019-12-11 år 2019 har ändringar genomförts. En kommunikation av de ändringarna har genomförts 2020-03-27 till 2020-04-21. Kommunikationen har delgivits berörda sakägare som mottagit redogörelse för ändringar. Samtliga ändringar har funnits tillgängliga på förvaltning för utbyggd tunnelbanas hemsida.

Under kommunikationstiden har fyra yttranden inkommit, vilka numrerats 1-4. Yttrandena har delats in i två rubriker, fastighetsägare samt myndigheter och organisationer.

Förlängd svarstid begärdes av Stockholms stad samt Svenska kraftnät.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på planritning vid vilken fastigheten är belägen.

Personuppgifter i dokumentet är hanterade enligt GDPR.

2 Inkomna yttrande och bemötande

Nedan redovisas inkomna yttranden för fastighet respektive myndighet eller organisation och övriga, samt regionens bemötande.

2.1 Inkomna yttrande för fastighet

Nr 2.1.1

Fastighet: Anisen 3

Primula Byggnads AB (Primula)

Holmgren Hansson advokatbyrå, ombud för Primula

Yttrande:

2.1.1.1 Inledning

Primula Byggnads AB (Primula) innehar fastigheten Anisen 3 i Stockholms kommun som ligger i direkt anslutning till planområdet. Primula konstaterar att bullerskärm tillförts planhandlingarna och att ett antal lägenheter i hus 1-3 kräver ytterligare åtgärder för att innehålla bullerkrav.

2.1.1.2 Gällande riktvärden för luftburet buller

Primula anser att maxvärdena och bullervärdena nattetid kommer att överskrida de bullervärden som ska innehållas för denna typ av verksamhet enligt Boverkets allmänna råd för industribuller BFS 2020:2. Primula anser inte järnvägsplanen innehåller några skyddsåtgärder som ålägger FUT att vidta fasadåtgärder på flerbostadshuset. Av järnvägsplanen framgår enbart att fasadåtgärder ska vidtas så att buller inomhus inte överstiger 30 dBA ekvivalent ljudnivå samt 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats om åtgärden är ekonomiskt rimlig och tekniskt möjlig.

2.1.1.3 Samordning detaljplan - järnvägsplan

Primula hänvisar till att det av 1 kap 5 § Lag om byggande av järnväg framgår att en järnväg inte får byggas i strid med detaljplan eller så att andra bestämmelser om användning av mark motverkas. Syftet med bestämmelsen är att samordna järnvägsbyggande med regelsystemet i plan- och bygglagen.

En ny detaljplan som exempelvis möjliggör en bullrande verksamhet kan inte antas om det innebär att bebyggelse utanför planområdet skulle bli planstridig till följd av ökade bullernivåer eftersom detta skulle strida mot miljöbalkens hänsyns- och lokaliseringsprinciper, menar Primula. På samma sätt menar Primula att nuvarande järnvägsplan inte kan antas om den skulle innebära att bebyggelsen på Anisen 3 blir planstridig till följd av ökade bullernivåer från järnvägen.

2.1.1.4 Allmänna råd omgivningsbuller

Primula konstaterar att Boverket den 13 mars 2020 givit ut allmänna råd om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär. Ljudnivåer invid bostadsbyggnaders fasad får enligt råden inte överstiga 50 dBA kvällar och helger och inte överstiga 45 dBA nattetid. Vidare framgår att vid särskilt störande ljudkaraktärer ska riktvärdena sänkas med 5 dBA.

2.1.1.5 Buller nattetid

Den verksamhet som ska bedrivas inom depån kommer ske även nattetid vilket innebär att bullerpåverkan sker då. I den delen pekar Primula på att redovisningen av Maximala nivåer är otydlig när det gäller nivåerna såväl dagtid som nattetid. I Boverkets allmänna råd anges särskilt att Maximala nivåer nattetid inte ska överstiga 55 dB annat än vid enstaka tillfällen. Hur detta ska uppnås är oklart anser Primula.

2.1.1.6 Industribuller

Primula menar att anslutningstrafiken till depån i Högdalen ska anses vara industriverksamhet eftersom verksamheter såsom rangerbangårdar, godshantering, fordonsrörelser med anknytning till verksamheten inom verksamhetsområden, uppställningsplatser och depåer för fordon omfattas av råden. Mot bakgrund av bullret i anslutning till Anisen 3 uppkommer på grund av depåverksamheten måste dessa riktvärden omfatta järnvägstrafiken och depåverksamheten på sträckan, anser Primula. Detta innebär i det här aktuella fallet att dessa allmänna råd är direkt tillämpliga för anläggande av den aktuella depån, menar Primula.

2.1.1.7 Fasadåtgärder

Primulas uppfattning är att för att järnvägsplanen överhuvudtaget ska vara genomförbar så måste den kompletteras med sådana skyddsåtgärder som anger att FUT är skyldig att vidta fasadåtgärder på flerbostadshusen så att riktvärden för buller ska kunna innehållas.

2.1.1.8 Lokalisering

Primula vidhåller att den valda lokaliseringen är olämplig och inte ska tillåtas eftersom FUT själva konstaterar att värdena inte kommer att kunna innehållas.

2.1.1.9 Bullerkrav

Primula anför att Trafikverket i byggprojekt för bostäder i närheten av järnvägar ställer krav på att bostäderna som uppförs i dess närhet ska innehålla bullerriktvärden. Primula menar att det är av största vikt att dessa riktvärden även gäller i den omvända situationen.

2.1.1.10 Fastställelse av järnvägsplan

Primula menar således att de saknas laglig möjlighet att fastställa järnvägsplanen så länge den inte säkerställer att buller från järnvägen inte kommer att överstiga de redovisade riktvärdena i byggnaderna på fastigheten Anisen 3.

Regionens bemötande:

2.1.1.1 Inledning

Regionen har tidigare besvarat ett yttrande från Primula i granskningsutlåtande daterat den 27 mars 2020. Regionen noterar att en del av de synpunkter som Primula nu anför i sitt yttrande redan besvarats av Regionen genom tidigare granskningsutlåtande. Regionen hänvisar till vad som redogjorts för i tidigare underlag, men anför särskilt det följande.

2.1.1.2 Gällande riktvärden för luftburet buller

Regionen vill inledningsvis poängtera att det enligt avsnitt 1.2 i BFS 2020:2 framgår att de allmänna råden avser omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad

ljudkaraktär vid planläggning och bygglovsprövning av bostadsbyggnader. Boverkets allmänna råd saknar således tillämpning vid fastställandet av aktuell järnvägsplan. För järnvägsplanen är riktvärden enligt prop. 1996/97:53 vägledande. Utgångspunkten för kravet på skyddsåtgärder är att alla som bedriver en bullrande verksamhet ska vidta de skyddsåtgärder och begränsningar som behövs för att förebygga att olägenhet uppstår eller för att nå en god miljö. Dessa skyddsåtgärder och begränsningar måste dock vägas mot kostnaderna. Kraven på försiktighetsmått eller åtgärder får inte vara orimliga att uppfylla, vilket följer av 2 kap. 7 § miljöbalken. Vid bedömningen av åtgärder för att minska ljudnivåer ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

2.1.1.3 Samordning detaljplan – järnvägsplan

Regionen noterar att syftet med en detaljplan är att närmare reglera mark- och vattenområdets användning, samt bebyggelse och byggnadsverk. Tanken är fastighetsägare och andra intressenter genom detaljplanen ska ges en upplysning om vilka krav som i olika avseenden ställs på kommande eller befintlig bebyggelse inom planområdet. En detaljplans syfte är således att reglera förhållandena inom specifikt planområde. Som regionen tidigare anfört kan en detaljplan inte reglera trafikbuller eller förändring av trafikbuller på närliggande vägar och järnvägar, det vill säga förhållanden utanför planområdet.

Syftet med bestämmelsen i 1 kap. 5 § lag om byggande av järnväg är att klargöra att inom ett område som omfattas av detaljplan får en järnväg inte byggas i strid med denna detaljplan. Bestämmelsen kan inte tolkas på så sätt som Primula anför, det vill säga att en järnväg inte får byggas om den skulle medföra att bebyggelse inom områden som omfattas av andra detaljplaner och ligger utanför området för anläggandet av järnvägen, skulle bli planstridiga i förhållande till sin respektive detaljplan.

Sammantaget menar Regionen att den åberopade detaljplanen inte utgör hinder för fastställande av järnvägsplanen.

2.1.1.4 Boverkets allmänna råd omgivningsbuller

Boverkets allmänna råd saknar tillämpning för järnvägsplaner. I avsnitt 1.2 i Boverkets skrift framgår att de allmänna råden avser omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär vid planläggning och bygglovsprövning av bostadsbyggnader.

2.1.1.5 Buller nattetid

I enlighet med ovan (2.1.1.4 med flera) saknar de allmänna råden från Boverket tillämpning för järnvägsplaner.

2.1.1.6 Industribuller

Industribullerriktvärden kan vara aktuella för en depå eftersom ljudet som alstras från verksamhet inom depåer är annorlunda än det ljud som kommer från ett trafikspår, dels i varaktighet och dels i karaktär.

Det är uppenbara skillnader i varaktighet och karaktär hos bullret från spårfordon i depå som tvättas, rangeras, och går i skarpa kurvor med mera än ett spårfordon som passerar förbi på ett trafikspår eller genomför växling mellan olika spår. Då bullret på det aktuella spåret är exakt samma både till varaktighet och karaktär menar regionen att det ska anses vara trafikbuller och därmed bedömas enligt då tillämpliga riktvärden.

Ingen verksamhet kopplat till vad som genomförs inom en depå kommer att genomföras på tunnelbanespåret, exempelvis i det aktuella läget söder om Hökarängens station. Själva depån i Högdalen och ger inte upphov till buller i exempelvis de östra delarna av Hökarängen.

2.1.1.7 Fasadåtgärder

Regionen åtar sig att erbjuda fasadåtgärder efter att referensmätningar utförts när anläggningen är satt i drift för att hantera bullret från tunnelbanan för de bostadshus som Primula uppfört. Kraven på försiktighetsmått eller åtgärder får inte vara orimliga att uppfylla, vilket följer av 2 kap. 7 § miljöbalken. Vid bedömningen av åtgärder för att minska ljudnivåer ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

2.1.1.8 Lokalisering

Lokaliseringen av anslutningsspåret har föregåtts av ett omfattande utredningsarbete vad gäller alternativa lokaliseringar och utformningar av verksamheten. Regionen visar i järnvägsplanen att det buller som uppstår i driftskedet kan hanteras. Att bullersituationen förändras för ett fåtal närliggande bostäder utgör inte ett rimligt skäl för att järnvägsplanens lokalisering kan anses vara olämplig. Vald lokalisering har, efter bedömningar vad gäller ekonomi, miljö, sociala faktorer samt trafikala aspekter, funnits vara lämplig för tunnelbanesystemets utveckling.

2.1.1.9 Bullerkrav

Regionen tillämpar de riktvärden för buller, för såväl depån i Högdalen, som för övriga järnvägsplaner för utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm, som följer de vedertagna riktvärdena som föreskrivs i infrastrukturpropositionen.

2.1.1.10 Fastställelse av järnvägsplan

Utifrån ovan sammanställda bemötanden (2.1.1.8 med flera) anser regionen inte att det föreligger hinder att fastställa järnvägsplanen. Regionen hanterar det buller som uppstår genom bullerskärm vid spåren samt erbjudande om fasadåtgärder. Eftersom skyddsåtgärder på plankartan kommer att fastställas inställer sig en skyldighet för regionen att upprätta bullerskärm samt erbjuda fasadåtgärder. Fasadåtgärder blir först aktuella efter det att Regionen kunnat utföra bullermätningar vid driften för att på så vis kunna avgöra behovet av ytterligare åtgärder. Fasadåtgärderna kommer att vidtas i samråd med fastighetsägarna och utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

2.2 Inkomna yttrande från myndigheter, organisationer och företag

Nr 2.2.1

Myndighet, organisation eller företag: Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Chef samhällsplanering

Yttrande:

2.2.1.1 Trafikförvaltningen har mottagit inbjudan att inkomma med yttrande över granskning av järnvägsplan för utbyggd tunnelbandepå i Högdalen i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län, samt som kravställare och mottagare av den nya anläggningen. Trafikförvaltningen avser inte inkomma med synpunkter i denna granskning av järnvägsplan för utbyggd tunnelbandepå i Högdalen eftersom trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har en tät samverkan för att realisera utbyggnaden av tunnelbanan i enlighet med avtal enligt ovan, i vilken trafikförvaltningens synpunkter omhändertas löpande.

Regionens bemötande:

2.2.1.1

Region Stockholm noterar trafikförvaltningens skrivelse.

Nr 2.2.2

Myndighet, organisation eller företag: Stockholms stad

Handläggare

Yttrande:

2.2.2.1 *Inledning*

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen, utbildningsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Farsta stadsdelsförvaltning och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av tunnelbanan sker i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden av tunnelbanan är mycket viktig för såväl staden som regionen. Kontoren anser att FUT på ett tillfredsställande sätt bemött de synpunkter som staden framfört i järnvägsplanens granskningsskede rörande trafikbuller, miljö kvalitetsnormer för ytvatten och anpassningar av mark för etableringsområden samt arbetsvägar.

2.2.2.2 *Buller driftsskede*

Genom kompletterande bullerutredningar redovisar planprojektet vilka försiktighetsmått och skyddsåtgärder som bedöms krävas för att innehålla gällande riktvärden vid berörda bostäder. Kontoren vill framhålla vikten av att i driftskedet följa upp beräknade bullernivåer för att säkerställa att riktvärdena följs.

2.2.2.3 *Markanspråk tunnelbana*

Området för tunnelbanan (JS1 och JS2) redovisas på en del ställen på gatumark, både cykelvägar och gator. Dessa platser behöver studeras vidare tillsammans med staden och senare regleras i avtal.

2.2.2.4 *Skyddszon*

Kontoren noterar att avståndet mellan skyddszon och markyta, på vissa ställen, fortsatt är små. Stadens ståndpunkt är fortfarande att ett avstånd på tre meter mellan tunnelbanans skyddszon och marknivån alltid ska eftersträvas. Detta för att staden ska kunna göra mindre anläggningsarbeten, till exempel lägga ner ledningar, plantera träd med mera, utan att göra intrång i tunnelbanans skyddszon. Det är även viktigt då jorddjupet kan påverka möjligheterna till återställning. Staden kan dock tillåta vissa avsteg från detta om starka skäl finns. Den slutliga skydds-zonen överenskomms med staden i samband med att ansökan om servitut för den nya anläggningen lämnas in till Lantmäteriet.

2.2.2.5 *Intrång i naturmark*

Efter anpassningar av etableringsytor och arbetsvägar behöver ett fortsatt arbete med att i detalj söka minimera intrånget i naturmark vidta där frågan hanteras inom ramen för de nyttjanderättsavtal som kommer att skrivas mellan staden och regionen.

2.2.2.6 *Tidsanspråk tillfälliga ytor*

Tidsanspråk för samtliga ytor för tillfälligt nyttjande uppges fortfarande vara 66 månader vardera. Ytor för tillfälligt nyttjande kommer påverka stockholmarnas vardag under många år och kan även inverka på genomförbarheten för kommande exploateringar, under den aktuella tidperioden. Kontoren konstaterar att staden i kommande nyttjanderättsavtal kommer ställa krav på att tiderna för tillfälligt nyttjande nyanseras och preciseras i tid och rum mellan olika platser.

2.2.2.7 Kompensationsåtgärder

I planprogrammet står bland annat att återställning av den tillfälligt ianspråktagna marken ska ske och att död ved ska läggas ut som kompensation för permanenta anspråk. Det är viktigt i det fortsatta arbetet att ambitionen upprätthålls. Ytan som har skötts med slätter som kommer tas i anspråk av uppställning måste också återställas. Inventering av artrikedom bör göras innan ytan tas i anspråk.

2.2.2.8 Återställning

Återställandet kommer att regleras i de nyttjanderättsavtal som skrivs innan ytorna tas i anspråk. Återställningen måste omfatta etableringsskötsel.

2.2.2.9 Övrigt

I övrigt kvarstår tidigare framförda samrådssynpunkter i stadens remissvar daterat 22 november 2019 (Dnr KS 2019/1639), bilaga 1. 2.2.16.10.

Regionens bemötande:

2.2.2.1 Inledning

Regionen noterar detta.

2.2.2.2 Buller driftsskede

Regionen genomför erforderliga åtgärder i samband med planering och uppförande av bullerskyddsåtgärder.

2.2.2.3 Markanspråk tunnelbana

Regionen avser att ha fortsatt samverkan med Stockholms stad angående detta inom ramen för kommande avtal.

2.2.2.4 Skyddszon

Region Stockholm har förståelse för stadens önskemål och har där det är möjligt strävat efter detta. Det är dock inte alltid möjligt då tunnelbaneanläggningen inklusive dess skyddszon på flera ställen hamnar nära markytan. På några ställen ligger den fysiska anläggningen så pass grunt att tre meter mellan markytan och tunnelbaneanläggningen är omöjligt att uppnå.

Regionen avser att ha fortsatt samverkan med Stockholms stad angående detta i samband med arbete med ansökan om servitut för den nya anläggningen. Vissa justeringar av markanspråk har genomförts i syfte att åstadkomma ett större avstånd, se kartblad 2201, 2209 och 2211.

2.2.2.5 Intrång i naturmark

Regionen ser fram emot fortsatt samverkan med Stockholms stad angående detta inom ramen för arbete med nyttjanderättsavtal.

2.2.2.6 Tidsanspråk tillfälliga ytor

Regionen ser fram emot fortsatt samverkan med Stockholms stad angående detta inom ramen för arbete med nyttjanderättsavtal.

2.2.2.7 Kompensationsåtgärder

Region Stockholm anser inte att det behövs några kompensationsåtgärder och att sådana inte ska föreskrivas som villkor i miljödomen. De intrång i naturmiljöer som behöver göras vid utbyggnaden är huvudsakligen av tillfällig art och härrör från arbets- och etableringsområden. Dessa områden kommer att återställas efter att planerade anläggningar är färdiga. Dialog kommer att ske med berörda fastighetsägare. Kompensation utanför etableringsområdena kan Region Stockholm svårligen utföra, då regionen inte har rådighet över sådana områden.

Efter färdigställande återplanteras slätterängsmarken. Inventering av arter genomförs inför ianspråktagande av aktuell yta. Död ved och annat lämpligt naturmaterial placeras ut som skyddsåtgärd i samband med att övervintringsplatser för grod- och kräldjur borttas vid etablering av arbetsområde vid arbetstunnel. Vid återställning av arbetsområdena rekonstrueras övervintrings- och boplatser. Eventuella ytterligare åtgärder i form av kompensation kan komma att ske i samråd med staden och stadsdelsförvaltning, men kompensationsåtgärder i sak anses ej vara nödvändiga om återställande sker i enlighet med vad som angetts ovan.

2.2.2.8 Återställning

Regionen instämmer i att exakta nivåer för återställande samt garantiskötsel hanteras genom nyttjanderättsavtal.

2.2.16.9 Övrigt

Region Stockholm anser att synpunkter framförda i Stockholms stads remissvar daterat 22 november 2019 är hanterade i granskningsutlåtande över granskningssynpunkter samt genom bemötande i detta dokument.

Nr 2.2.3

Myndighet, organisation eller företag: Svenska kraftnät

Planhandläggare

Yttrande:

2.2.3.1 Inledning

Svenska kraftnät har tidigare yttrat sig i ärendet (med synpunkter daterade 2016-09-09, 2016-12 20 och 2019-12-10). Utöver dem lämnar Svenska kraftnät ett nytt yttrande.

2.2.3.2 Snösätra-Högdalen

Svenska kraftnät informerar om att startgrop för kabelprojekt Snösätra-Högdalen vid Kvicksundsvägen, som är sex meter djup, har en ganska lång slänt upp till normalt schaktdjup. Svenska kraftnät gör utifrån tillgängligt underlag bedömningen att slänten kommer ha övergått till normalschakt med ca 1,5 meters bottendjup då projekten korsas. Fortsatt samordning krävs och Projektet Snösätra-Högdalen kommer inom kort att kontakta Förvaltning för utbyggd tunnelbana för en dialog i frågan. Slänten måste projekteras om så att den blir längre och ligger på sex meters djup längre för att undvika en annan krock. Båda ritningarna ska därför betraktas som en indikation på hur det kommer bli i slutändan.

2.2.3.3 Fortsatt samverkan

Svenska kraftnät har inga invändningar mot det aktuella förslaget så länge deras rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med dem. Svenska kraftnät emotser fortsatt samråd och dialog i ärendet.

2.2.3.4 Samhällsplanering

Ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av Svenska kraftnäts anläggningar återfinns i skrifterna Elnät i fysisk planering, Kommunal samhällsplanering vid transmissionsnätsanläggningar och Vägledning för verksamhet vid markförlagd kabel i transmissionsnätet. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisas till Systemutvecklingsplan 2020-2029.

2.2.3.5 Transport transformatorer

Svenska kraftnät kommer att få en leverans av transformatorer till station Högdalen som planeras ske någon gång i maj år 2022. Då dessa är stora anläggningar som transporteras på trailers kommer Svenska kraftnät inför transporten att kontakta Förvaltningen för utbyggd tunnelbana för samordning med tunnelbaneprojektet för att säkerställa att det inte finns hinder eller begränsningar på tillfartsvägarna.

Regionens bemötande:

2.2.3.1 Inledning

Region Stockholm noterar att Svenska Kraftnät tidigare yttrat sig och konstaterar att regionen vid de tillfällena bemötte de yttranden.

2.2.3.2 Snösätra-Högdalen

Svenska kraftnäts rekommendationer har beaktats vid projektering. Region Stockholm ser fram emot ett fortsatt samarbete med Svenska kraftnät. Mindre justeringar av markanspråk har genomförts vilket underlättar Svenska Kraftnäts kabelprojekt, se kartblad 2201.

2.2.3.3 Fortsatt samverkan

De hittills erhållna krav och rekommendationer som regionen har mottagit av Svenska kraftnät har beaktats vid projektering. Region Stockholm ser fram emot ett fortsatt samarbete med Svenska kraftnät.

2.2.3.4 Samhällsplanering

Region Stockholm noterar Svenska kraftnäts information om samhällsplanering i närheten av Svenska kraftnäts anläggningar.

2.2.3.5 Transport transformatorer

Regionen emotser dialog kring kommande transporter av transformatorstationer.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Avdelning norr

Stockholm 2020-06-05

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized cursive letters followed by a long horizontal line.

Marie Olsson Fredell

Avdelning norr

■ Förvaltning för utbyggd tunnelbana
■ Avdelning norr
■ Box 225 50, 104 22 Stockholm.
■ Telefon: 08 737 25 00

