



Samrådsredogörelse tillhörande lokaliseringsutredning och tidigt samråd enligt miljöbalken

Bilaga 2 till Lokaliseringsutredning
Tunnelbana Akalla - Barkarby station

Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga 1: Samrådsredogörelse tillhörande lokaliseringsutredning och tidigt samråd inför prövning enligt mijöbalken

2015-02-06

Projektchef: Anna Nylén
Konsult: ÅF Infrastructure AB
Tel: 010-505 00 00

Figurer: ÅF AB

Kartor: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Innehållsförteckning

1 Inledning	2
2 Beskrivning av process och aktiviteter	3
2.1 Syfte	3
2.2 Former.....	3
2.3 Material	3
3 Sammanställning av synpunkter	4
3.1 Webbenkät.....	4
Svar på enkätfrågor.....	4
Webbenkätens fritextsvar.....	8
3.2 Inkomna synpunkter från allmänheten	17
3.3 Synpunkter från myndigheter, organisationer och företag.....	29
Möten med myndigheter, organisationer och företag	29
Inkomna synpunkter från myndigheter, organisationer och företag	30
4. Fortsatt samrådsprocess.....	49

1 Inledning

När Stockholm växer med runt 35 000 personer om året ökar kraven på både fler bostäder och förbättrad kollektivtrafik. I januari 2014 tecknade staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun avtal om en utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbyggande i Stockholm. I det som kallas 2013 års Stockholmsförhandling ingår att kommunerna åtar sig att bygga 78 000 bostäder i tunnelbanans närområde. Stockholms läns landsting ansvarar för att bygga ut tunnelbanan, den aktuella sträckningen Akalla – Barkarby befinner sig i skedet lokaliseringsutredning. Denna samrådsredogörelse för lokaliseringsutredningen gäller även för tidigt samråd inför tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Samrådsredogörelsen beskriver hur samråd har bedrivits samt vilka synpunkter som inkommit från myndigheter, organisationer och enskilda personer. Vidare redovisas Stockholms läns landstings bemötande på inkomna synpunkter.

2 Beskrivning av process och aktiviteter

2.1 Syfte

Landstingets syfte med detta samråd är att informera om den tunnelbaneutbyggnad som planeras och få synpunkter till utredningsarbetet om var tunnelbanan ska gå. Det är även ett tidigt samråd inför tillståndsansökan enligt miljöbalken. Efter samrådet planerar landstinget ta beslut om stationslägen, vilket ger en ungefärlig spårsträckning. Därefter fortsätter utrednings- och projekteringsarbetet med den valda lokaliseringen.

2.2 Former

Det har varit en samrådsperiod mellan 22 oktober – 16 november 2014.

Under denna period har det varit två samrådstillfällen i form av öppna hus den 5 och 6 november 2014 i Barkarbystaden och Husby. Vid samrådsmötet i Barkarby deltog 111 män och 78 kvinnor. Vid mötet i Husby deltog 55 män och 32 kvinnor.

Synpunkter har, förutom vid dessa tillfällen, kunnat lämnas under hela samrådsperioden via en digital enkät, e-post eller brev. Totalt 570 privatpersoner har lämnat synpunkter via webbenkät och 37 privatpersoner har lämnat synpunkter via brev och e-post.

Myndigheter, organisationer och företag har också fått information om samrådsperioden och haft samma möjligheter att lämna synpunkter och kommentarer. Totalt har 41 sådana yttranden inkommit.

2.3 Material

Samrådsmaterial i form av broschyrer har tagits fram och riktade inbjudningar har skickats till de intressenter som finns i närheten av utredningsområdet.

Samrådsmaterial har även funnits tillgängligt på bibliotek och kommunhus i närområdet. På Stockholms läns landstings hemsida (<http://www.sll.se/nyatunnelbanan/>) har material funnits tillgängligt och uppdaterats löpande.

3 Sammanställning av synpunkter

3.1 Webbenkät

Gensvaret på webbenkäten blev stort och de frågor som innehöll fritextsvar har nedan sammanställts. Beroende på utformningen av frågan har resultatet sammanställts genom en kategorisering av svarens tema alternativt genom en illustration. Kategoriseringen ska ge en övergripande bild av vilka kommentarer och synpunkter som inkommit. Illustrationerna är antingen ett diagram för att visa statistiken över de som besvarat enkäten eller en översikt för att visa på spridningen på antalet som besvarat enkäten i närområdet.

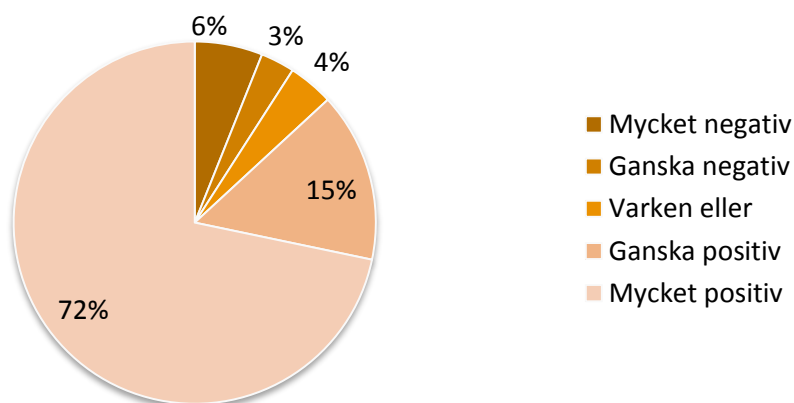
Nedan följer en sammanställning över frågor med distinkta svarsalternativ. Respons på frågor med fritextfält för svar har sammanfattats tematiskt (se avsnittet *Webbenkätens fritextsvar* på sidan 9).

Svar på enkätfrågor

Nedan redovisas samtliga enkätfrågor.

- Fråga 1
Vad är din inställning till utbyggnaden av tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby station?

Svar:



Det inkom dessutom fritextsvar (se avsnittet *Webbenkätens fritextsvar* nedan).

- Fråga 2
Är det något som du speciellt tycker att vi ska ta hänsyn till när vi bygger tunnelbana mellan Akalla och Barkarby station?

Svar: Se avsnittet *Webbenkätens fritextsvar* nedan.

- Fråga 3
Vad tycker du är särskilt viktigt för oss att tänka på när vi planerar och utformar den nya tunnelbanestationen för en knutpunkt som Barkarby station?

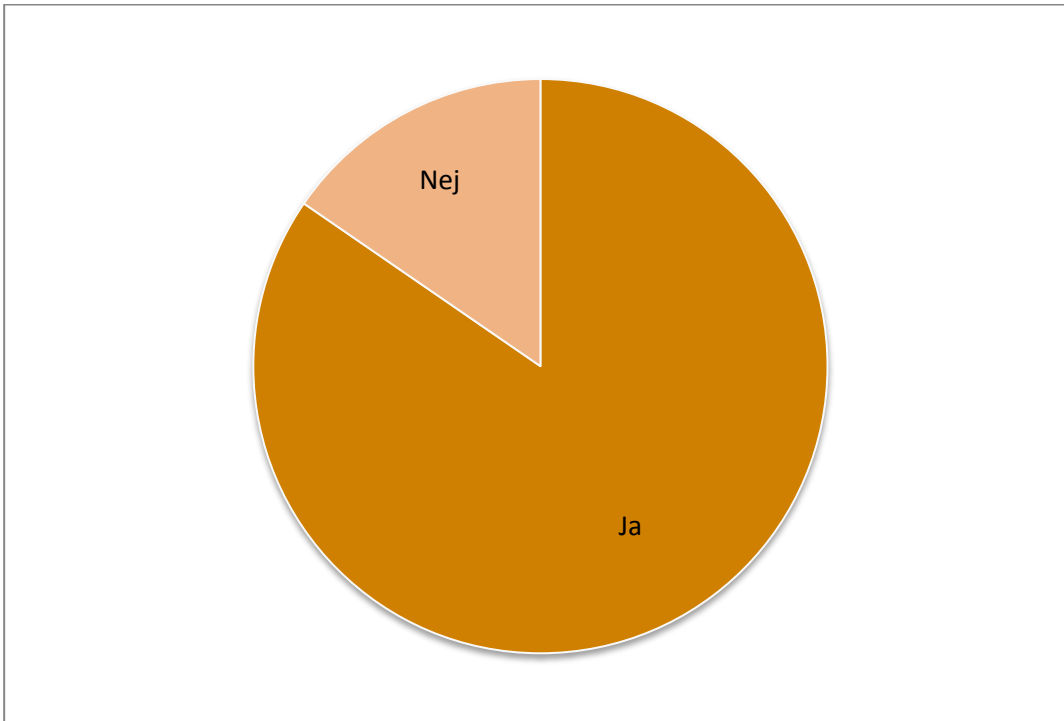
Svar: Se avsnittet *Webbenkätens fritextsvar* nedan.

- Fråga 4
Vad tycker du är särskilt viktigt att ta hänsyn till när det gäller att placera en tunnelbanestation i den nya stadsdelen Barkarbystaden?

Svar: Se avsnittet *Webbenkätens fritextsvar* nedan.

- Fråga 5
Har du tagit del av den information som finns på Stockholms läns landstings webbplats om den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby station? (ja/nej)

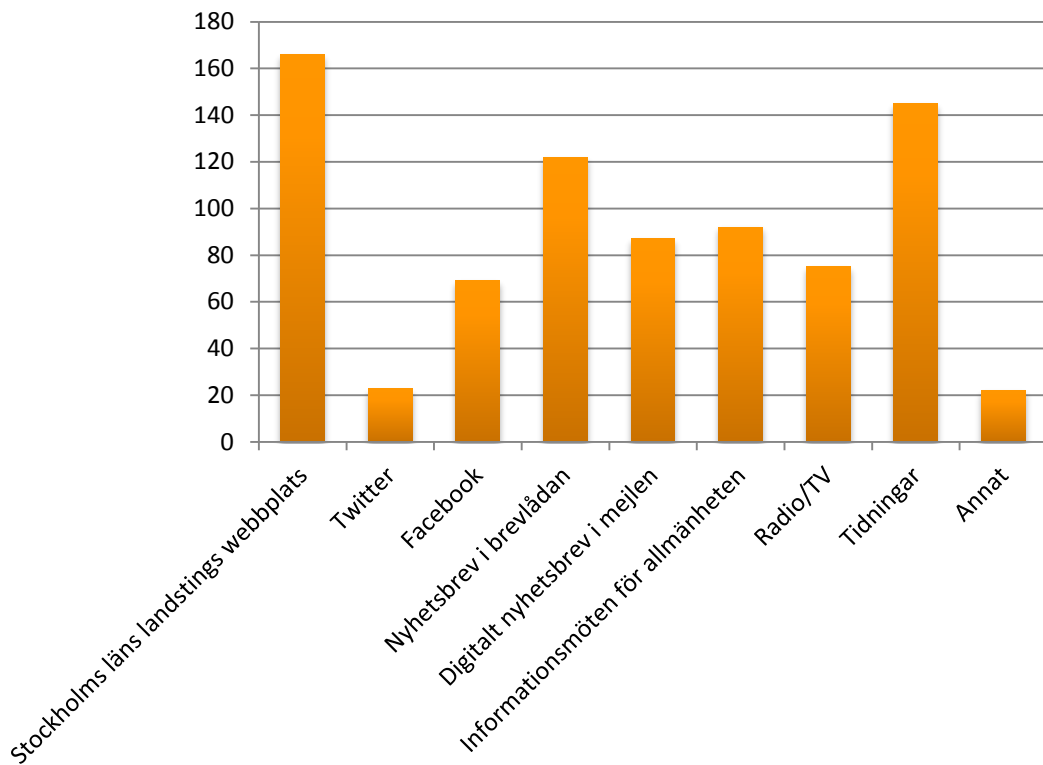
Svar:



- Fråga 6

Inför nästa samråd - Via vilken/vilka kanaler vill du helst ha information om utbyggnaden av tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby station?

Svar:

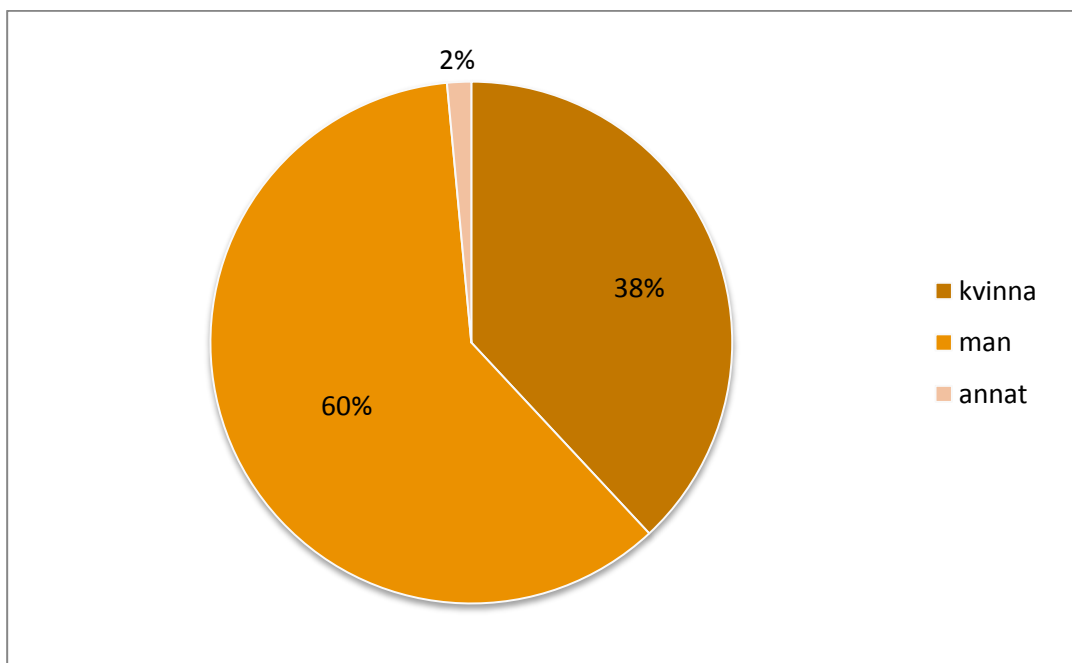


- Fråga 7

Demografi

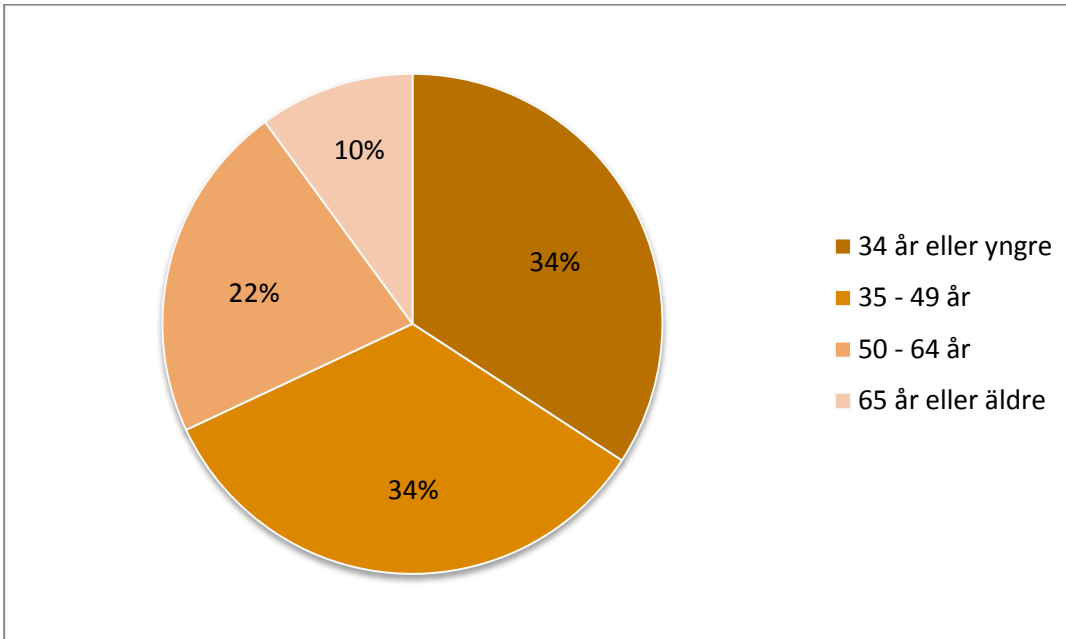
✓ Kvinna/man/annat

Svar:



✓ Ålder

Svar:



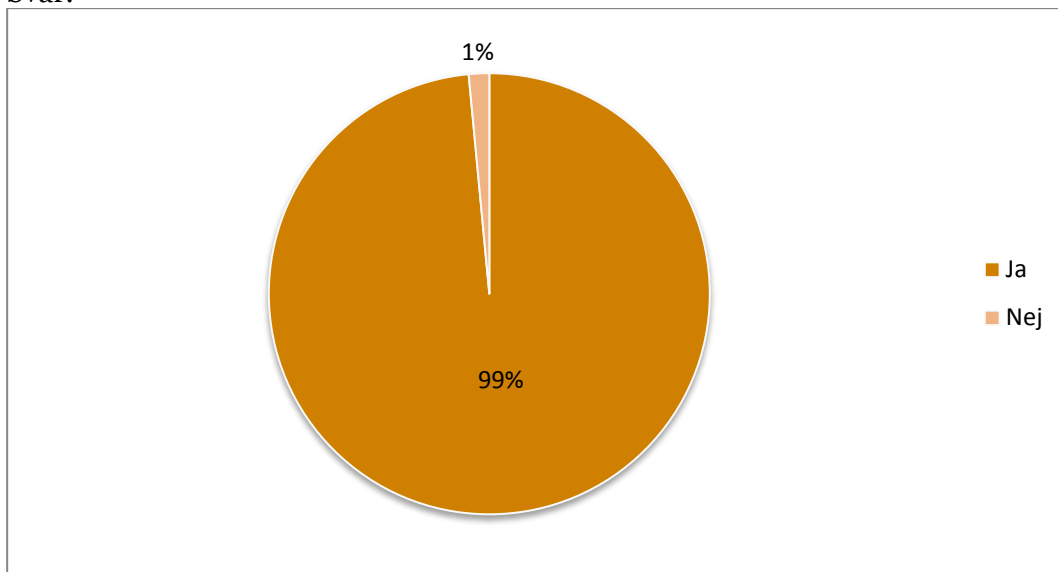
✓ Gata och postnummer

Svar: Nedan redovisas en sammanställning av boendeadresser till de som svarat på ovanstående fråga.



- Fråga 8
Besvarar du enkäten som privatperson?

Svar:



- Fråga 9
Har du andra synpunkter eller idéer om tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby station som du vill dela med dig av?

Svar: Se avsnittet *Webbenkätens fritextsvar* nedan.

Webbenkätens fritextsvar

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Alternativ sträckning	<p>Flertalet respondenter är positiva till att genom tunnelbana stärka områdets tillgänglighet, särskilt med hänsyn tagen till framtida exploateringsmöjligheter och förutsättningarna för hela regionen att växa och bindas samman genom kollektivtrafik.</p> <p>Flera förslagslämnare pekar på den planerade sträckningens förtjänster, inte minst möjligheten att stärka kopplingen till centrala Stockholm och till Kista med den service och de arbetsplatser som finns där.</p> <p>I flera enkätsvar lämnas emellertid förslag på alternativa sträckningar som förslagsställarna menar hade varit bättre:</p>	<p>Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby stations ger störst resenärnyttor och högst måluppfyllelse. Efter åtgärdsvalsstudien beslutades att en förlängning av tunnelbanans Blå linje med en sträckning från Akalla till Barkarby är utgångspunkten i den fortsatta planeringen. Dock omöjliggörs inte en framtida förlängning mot Viksjö Hjulsta med de framtagna stationslägena.</p> <p>I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till möjligheterna att nå Barkarby handelsplats och andra målpunkter i området.</p>

Kategori

Forts. Alternativ sträckning

Övergripande synpunkter och kommentarer

- Ringlinje som binder samman den föreslagna sträckningen med Hjulsta. Detta skulle öka Tensta-/Rinkebyområdets tillgänglighet och attraktivitet, samt bidra med ett större underlag för handel i Barkarby, ökad turtäthet, bättre kapacitet samt en minskad restid för flera människor att nå flera målpunkter.
- Förlängning av blå linje från Akalla via Barkarbystaden och Barkarby handelsplats till Jakobsberg (enligt en förslagslämnare vidare mot Viksjö). Detta skulle kunna kombineras med en förlängning av befintlig tunnelbana från Hjulsta till Barkarby station (alternativt skulle detta kunna ersättas av en förskjutning av pendeltågsstationen norrut till Jakobsberg).
- Det framförs synpunkter som föreslår en sträckning längre norrut mot Barkarby handelsplats.
- En förslagslämnare menar att tunnelbanan i planerad sträckning skulle kunna ha Barkarbystaden som ändstation. Detta skulle enligt vederbörande vara tillräckligt och mer ekonomiskt fördelaktigt.

Ett par respondenter menar att en spårväg ovan mark hade varit bättre. Motiven är att detta hade varit billigare, gått fortare att bygga och haft tillräcklig kapacitet och medfört att resenärerna slapp färdas djupt ner i tunnel. Andra respondenter menar att underlaget efter framtida exploatering motiverar tunnelbana och att detta minskar barriäreffekter på markplan.

Ett yttrande pekar på att behovet av tunnelbaneutveckling är större i Stockholmsområdets södra delar och att tunnelbanan bör förlängas från Norsborg till Tumba.

Ett antal synpunkter påpekar att det är viktigt att planera för eventuella förlängningar samt beakta den planerade utbyggnaden i Barkarby.

Det omnämns ett antal förlängningar mot nya målpunkter eller

Bemötande

En utbyggnad av tunnelbanan kommer att medföra ökad tillgänglighet och kompletterande kollektivtrafikbehov kommer att ses över av Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, i samband med projektet.

Se bemötandet ovan.

Synpunkten noteras.

Detta beaktas i lokaliseringsutredningen vid rekommendation av alternativ.

Projektet avser endast

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Alternativ sträckning	förberedelse för att i framtiden bygga ut en förlängning av tunnelbanan med nya stationer.	tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Dock omöjliggörs inte en framtida förlängning mot Viksjö eller Hjulsta i förslagen i lokaliseringsutredningen.
Lokalisering av stationslägen	Stationslägenas preliminära lokalisering framhålls som positiv av ett stort antal respondenter	Synpunkterna avseende lokalisering av stationslägen beaktas i lokaliseringsutredningen.
	Synpunkterna pekar på att förslaget ger god tillgänglighet för boende i befintliga och planerade områden i Barkarby (både till centrala Stockholm och till Kista som är en viktig målpunkt för flera respondenter) samt goda möjligheter att komma till Barkarby handelsplats med kollektivtrafik.	Detaljerad utformning av stationslägen kommer att utredas och projekteras i kommande skede.
	Flera respondenter menar att tillgängligheten är begränsad i dagsläget, inte minst för personer som ska till Barkarby handelsplats och vill eller måste resa kollektivt. Flera svar pekar också på de framtida stationernas betydelse för in- och utpendlare från hela Barkarby. Detta får betydelse för befintliga såväl som planerade områden.	En utbyggnad av tunnelbanan kommer att medföra ökad tillgänglighet och dessutom kommer kompletterande kollektivtrafikbehov att ses över av Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, i samband med projektet.
	Följande upplevs som viktigt i förhållande till den specifika lokaliseringen av de framtida stationerna: <ul style="list-style-type: none"> • Nära handelsområdena för att minska bilberoende och förbättra tillgängligheten till handeln. • För att öka säkerheten och för att stationerna ska kunna nyttjas under fler timmar på dygnet föreslås att hänsyn tas till den planerade bostadsbebyggelsen. • Nära Barkarby college. • Central placering i förhållande till pendeltågsstationen. • En uppgång bör vara integrerad i bebyggelsen centralt i Barkarbystaden. 	Synpunkterna noteras och kommer att beaktas inför val av stationslokaliseringar utmed lokaliseringsalternativen.

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Lokalisering av stationslägen	<ul style="list-style-type: none"> • Korta avstånd till befintliga eller kommande skolor, service och handel. <p>Det finns ett antal kommentarer kring stationslägens lokalisering och hur dess anslutningar ska förläggas för att minska eller undvika barriäreffekter samt optimera att ta sig till målpunkter såsom handel.</p>	Synpunkterna noteras.
Koppling till andra trafikslag	<p>Ett stort antal svarslämnare som är positivt inställda till tunnelbanan lyfter fram värdet av att Barkarby station blir en plats för byten mellan olika kollektivtrafikslag.</p> <p>Funktionen som bytespunkt gör att fler resor till andra ytterområden i Stockholmsregionen kan ske utan att resorna behöver gå via centrala Stockholm med exempelvis pendeltåg, eller att resorna behöver göras med bil. Särskilt Kista lyfts fram som en viktig målpunkt. Barkarby station får alltså, enligt flera respondenter, en stor betydelse för fler än dem som ska åka till eller från Barkarby/Järfälla. Flera respondenter framhåller värdet att binda samman hela regionen och menar att bytespunkten i Barkarby kan få en sådan effekt. Ett par respondenter menar också att detta kan bidra till att centrala Stockholm avlastas.</p> <p>Kombinationen av de många olika kollektivtrafikslagen (buss, pendeltåg, tunnelbana) och olika linjedragningar ses också som en styrka eftersom detta underlättar valmöjligheterna och turtätheten, minskar trafiksystemets sårbarhet och stärker den totala kapaciteten. Tunnelbanan blir därför ett viktigt komplement till befintlig kollektivtrafik, särskilt vid ytterligare exploatering i Barkarby.</p>	<p>-</p> <p>Att utforma en attraktiv bytespunkt vid Barkarby station är ett viktigt mål i projektet och en fördjupad utredning pågår tillsammans med Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, Trafikverket och Järfälla kommun för att utforma en så bra lösning som möjligt för alla trafikslag. Även gällande stationen i Barkarbystaden pågår arbete inom Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, och Järfälla kommun för att förse området med kompletterande kollektivtrafik.</p> <p>-</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Koppling till andra trafikslag	<p>Det uttrycks ett antal önskemål för att öka tillgängligheten och underlätta byten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bytet mellan tunnelbana och pendeltåg eller bil ska vara enkelt och ha en bra förbindelse. • Bättre bussförbindelser från kringliggande områden till de nya tunnelbanestationerna (god täckning av närområdet och hög turtäthet). • Bytet mellan pendeltåg, tunnelbana och buss ska vara enkelt. • Långa transportsträckor, ett stort antal trappor samt korsningar med gator ska undvikas i samband med byten. • Smidiga byten från cykel till de olika trafikslagen efterfrågas samt närhet mellan cykelparkering och tunnelbana. • En station vid bostadsbebyggelsen som nås enkelt via gång och cykel för att minska bytestiden. • Infartsparkeringar i närheten av tunnelbanestationen för att minska bytestiden. <p>Ett mindre antal respondenter menar att kollektivtrafikförsörjningen är fullt tillräcklig redan eller att det vore bättre att öka den befintliga pendeltågstrafikens kapacitet, turtäthet och driftsäkerhet.</p>	<p>Synpunkterna noteras.</p> <p>Projekt Mälarbanan som Trafikverket genomför parallellt med detta projekt syftar till att öka den befintliga pendeltågstrafikens kapacitet och driftssäkerhet. Tunnelbanan kommer inte att påverka pendeltågens turtäthet negativt.</p>
Utformning	<p>För stationerna föreslås ett antal mer eller mindre detaljerade synpunkter rörande utformning och gestaltning. Fler respondenter påpekar att utformningen måste ta hänsyn till tillgänglighet, användarvänlighet, säkerhet och trygghet. Stationerna bör vara ljusa och stora, passagera mellan byten ska vara dimensionerade för att tillåta en hög kapacitet. Vidare framhålls att passagera ska vara väderskyddade oavsett om stationens placering är under eller ovan mark.</p> <p>Det framkommer önskemål om stationsläge både ovan och under mark för att optimera vägen till och</p>	<p>Synpunkterna noteras.</p> <p>Nivåerna på stationslägena kommer att studeras närmare i det fortsatta planerings- och</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Utformning	från stationen, möjliggöra näraliggande bostadsbebyggelse och undvika byten utomhus.	projekteringsskedet.
	Ett antal yttrande påtalat att det ska finnas tilltagen infartsparkering nära stationen för både cykel och bil.	Omgivningarna kring stationsområdena kommer att regleras i Järfälla kommuns kommande detaljplaner.
	Önskemål uttrycks om flera anslutningar till tunnelbanestationen i olika riktningar och bra anslutning för gång- och cykelvägar för att därigenom nå fler målpunkter, bostäder, service och handel samt maximera antalet brukare och utveckling av stadsdelen.	Stationentréer kommer att studeras närmare i fortsatt skede. I normalfallet kommer varje tunnelbanestation ha fyra entréer, två stycken vid varje plattformände, vilket kommer ge en bra tillgänglighet till olika målpunkter.
	Det påpekas att det är viktigt att se över vägen för oskyddade trafikanter inom en större radie för att planera bort eventuella barriärer.	Gång- och cykelvägar kommer att regleras genom kommande detaljplaner som upprättas av Järfälla kommun.
	Placering under mark medger fler nedgångar. Det finns också synpunkter om att stationen inte ska förläggas för djupt då anslutningarna kan bli långa.	Nivåerna på stationslägena kommer att studeras närmare i det fortsatta planerings- och projekteringsskedet.
	Det upplyses om möjligheten att använda befintliga militära tunnlar som en del i systemet.	Synpunkten noteras.
	Enstaka yttrande informerar om att utformningen borde planeras för ersättningstrafik.	Synpunkten noteras.
	Enstaka påpekanden att stationen ska dimensioneras för kraftiga regn i fall den placeras ovanför mark.	Synpunkten noteras.
Byggskede	Det framförs önskemål kring byggskedet såsom att tiden borde vara kort samt att åtgärder ska vidtas för att inte störa boende och verksamheter i området. Något enstaka yttrande efterfrågar ett tids- och kostnadseffektivt byggskede för att minimera avstängningar och störningsmoment.	Förutsättningar och frågor kring byggskedet kommer att studeras vidare i det fortsatta planerings- och projekteringsskedet. Löpande information kring byggskedet kommer att ges till boende i området.

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Byggskede	<p>Vidare påpekas att det under byggskedet ska finnas bra ersättningstrafik, speciellt vid avstängningar av tunnelbanetrafiken samt att gång- och cykelnätet byggs ut innan byggskedet startar.</p> <p>Det efterfrågas information till närboende löpande under byggskedet för att öka förståelsen. Det framkommer enstaka synpunkter kring att det skulle vara önskvärt med deltagande i detaljutformningen.</p>	
Miljö	<ul style="list-style-type: none"> • Flera yttranden som rör miljö är av positiv karaktär. • Ett återkommande argument för den planerade utbyggnaden är den förväntat ökande kollektivtrafikandelen av resandet och förhoppningen om minskad biltrafik i regionen • • Flera respondenter framhåller det positiva i minskad belastning på vägnätet (för ökad framkomlighet), ett minskat bilberoende och framförallt en minskning av de utsläpp som biltrafiken genererar. • • En respondent ser framför sig att Barkarbystaden skulle kunna bli helt bilfri och flera pekar på att biltrafiken till och från Barkarby handelsplats kan komma att minska till följd av utbyggnaden. • • Det framförs att en placering under jorden minskar bullret från spåret. Detta förutsätter en placering under mark. • <p>I några yttranden påtalas risker eller särskilt viktiga hänsyn som bör tas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En respondent uttrycker en farhåga att tunnelbanan kan innebära ökad belastning på Järfällas grönområden. • Det framförs önskemål om att hänsyn ska tas till de gröna kilarna samt att bevara naturen kring bland annat Barkarby och Järvafältet. Det påtalas vidare att detta kan åstadkommas genom att förlägga tunnelbanan med stationer under jorden. 	<p>Synpunkterna noteras. Ett av syftena med projektet är att främja att fler väljer att åka kollektivt.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Tunnelbanan planeras under mark hela sträckan.</p> <p>Den planerade utbyggnaden ska medföra så liten påverkan på miljön som möjligt, sett ur ett skäligen ekonomiskt perspektiv, både i temporärt och permanent skede. En viktig förutsättning vid planering av etableringsytor och entréer är att undvika de viktiga natur- och kulturmiljöområden som finns i området. Även påverkan på yt- och grundvatten ska minimeras.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Miljö	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan ska inte ske på grund- eller ytvatten. Projektet ska inte heller påverka fågel-, djur- eller växtliv. • Viktigt att inte påverka vatten, mark, kultur, naturområden eller djurliv. 	
Övrigt	<p data-bbox="360 461 855 864">Ett flertal respondenter uttrycker sig generellt positiva till en utbyggnad av kollektivtrafiksystemet i regionen och lyfter fram tunnelbana som ett effektivt, snabbt, driftsäkert och miljövänligt transportmedel med god kapacitet. I flera enkätsvar uttrycks behovet av välfungerande kommunikationer för regionens såväl som kommunens och områdets utveckling.</p> <p data-bbox="360 909 855 1267">Ett antal yttranden visar att det finns misstankar om att området skulle kunna bli oroligt (kriminalitet och våld) till följd av en förlängning av tunnelbanan, särskilt eftersom linjens ändhållplats som förläggs i området. En respondent menar att risken för oroligheter är problematisk om det inte finns möjlighet att ha bevakning med polis och vakter.</p> <p data-bbox="360 1312 855 1447">Det framkommer ett antal synpunkter och förslag på hur olika verksamheter kring stationslägen kan öka säkerheten.</p> <p data-bbox="360 1491 855 1603">Flertalet synpunkterna avser kommande linjedragningar och turtäthet för kollektivtrafiken.</p> <p data-bbox="360 1939 855 2085">Enstaka yttrande önskar att de befintliga tunnelbanesträckningar som går ovan jord borde förläggas i tunnel.</p>	<p data-bbox="887 461 1334 887">-</p> <p data-bbox="887 909 1334 1155">Stationerna kommer att utformas med stor hänsyn till trygghet och säkerhet och en viktig parameter vid lokalisering av stationsläge och tekniska lösningar är att man ska kunna känna sig trygg i och i anslutning till tunnelbanan.</p> <p data-bbox="887 1312 1334 1447">Ytor för verksamheter kring stationslägen regleras i kommande detaljplaner vilka Järfälla kommun ansvarar för.</p> <p data-bbox="887 1491 1334 1895">Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, ansvarar för frågan och arbetar parallellt med planering av övrig kollektivtrafik i de nya stadsdelarna. Däremot finns krav på tunnelbanans utformning som gäller tågens hastighet, vilket indirekt kan påverka turtätheten. Dessa krav utgör en förutsättning i lokaliseringsutredningen.</p> <p data-bbox="887 1939 1334 2051">Synpunkten noteras, men kommer inte att behandlas i detta projekt.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Övrigt	Det framförs alternativa namnförslag på stationer och bostadsområden.	Synpunkterna noteras.
	Det framförs ett antal kommentarer och önskemål om funktioner i de kommande tunnelbanevagnarna samt olika verksamheter som borde finnas i anslutning till de kommande stationerna.	Synpunkten noteras, men behandlas inte inom ramen för lokaliseringsutredningen.
	Det finns enstaka yttranden som anser att utredda stationslägen eller sträckningar inte placerats på ett lämpligt sätt. I ett yttrande påpekas att Jakobsbergs centrum kan få ett mindre kundunderlag om Kista görs tillgängligare för boende i Järfälla.	Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse.
	Enstaka respondenter är emot tunnelbana i planerad lokalisering.	Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse.
	Ett enstaka yttrande påpekar att det vore önskvärt om inkomna yttranden fanns lätt tillgängliga och uppmanar till fortsatt diskussion.	Inkomna yttranden finns sammanfattade i denna samrådsredogörelse. Det kommer att finnas fler tillfällen för samråd i den fortsatta processen med järnvägsplanen.

3.2 Inkomna synpunkter från allmänheten

De inkomna synpunkterna, som inkommit i form av brev eller e-post, är numrerade och daterade efter när de inkommit samt kategoriserade utifrån huvudsakligt tema. Det finns yttranden som berör flera kategorier, som ett förtydligande har detta klargjorts i form av en kommentar inom parantes i den vänstra kolumnen.

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Alternativ sträckning	<p>Avsändare nr 4. 2014-10-22</p> <p>4.1 Yttrandet föreslår att linje 11 förlängs från Akalla till Barkarbystaden och linje 10 från Hjulsta till Barkarby station. Därigenom kan boende på båda sidor E18 nå Barkarby Handelsplats med kollektivtrafik. Kopplingen mellan Barkarbystaden och Barkarby station finns i form av busstrafik. Det anses viktigt att även de som inte har bil kan ta del av utbudet vid Barkarby Handelsplats och det framhålls att boende i Hjulsta och Tensta har ännu svårare att ta sig till Barkarby Handelsplats jämfört med boende i Kista-området.</p>	<p>4.1 Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. Alternativet att förlänga tunnelbanan från Hjulsta visade begränsade nyttor.</p>
	<p>Avsändare nr 5. 2014-11-06</p> <p>5.1 Yttrandet anser det bättre att förlänga tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby eftersom det vore en omväg att åka till Barkarby via Akalla.</p>	<p>5.1 Se bemötande 4.1 (Alternativ sträckning) på sidan 17.</p>
	<p>Avsändare nr 10. 2014-10-27</p> <p>10.1 Yttrandet anser att det vore naturligare att förlänga tunnelbanan från Akalla till Jakobsberg istället för till Barkarby station då Jakobsberg har fler invånare och fler anslutningsresenärer från närområden.</p>	<p>10.1 Järfälla kommun planerar 14 000 nya bostäder, varav merparten på Barkarbyfältet, vilket ställer krav på förbättrad kollektivtrafik. Att förlänga tunnelbanan till Jakobsberg istället för till Barkarby Station uppfyller inte projekt målet om att skapa en attraktiv regional kollektivtrafiknod, med koppling till framtida regionalbussar och regionalståg.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Alternativ sträckning	<p>10.2 Vidare uttrycks en förhoppning om att pendeltågen från Barkarby station till Stockholms centralstation inte kommer att försämrats av tunnelbanans utbyggnad då pendeltågen antas vara en snabbare förbindelse.</p>	<p>10.2 Eventuell påverkan på pendeltågstrafiken är i detta skede svårt att förutsäga, det kan inte uteslutas att det kan bli viss påverkan på befintlig trafik under byggtiden. I driftsskedet bedöms inte pendeltågets turtäthet påverkas negativt av tunnelbaneutbyggnaden.</p>
	<p>Avsändare nr 11. 2014-10-20</p> <p>11.1 Yttrandet förespråkar att tunnelbanans ändstation placeras i hjärtat av Barkarby Handelsplats istället för Barkarby station. Därigenom behövs det ingen extra busstrafik och konsumenterna får en smidigare transport till Barkarby Handelsplats. Det finns även önskemål om att redan i ett tidigt stadium förbereda en framtida ytterligare förlängning till Rotebro station, vilket skulle möjliggöra goda förbindelser till Arlanda.</p>	<p>11.1 Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. Alternativet att förlänga tunnelbanan från Hjulsta visade begränsade nyttor. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta eller Viksjö. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till möjligheterna att nå Barkarby handelsplats och andra målpunkter i området.</p>
	<p>Avsändare nr 12. 2014-10-31</p> <p>12.1 Yttrandet undrar varför inte tunnelbanan förlängs från Akalla till Jakobsberg istället för till Barkarby station. I Jakobsberg finns en stor bussterminal med förbindelser till hela Järfälla. Det anses vidare att Barkarbylösningen innebär många byten.</p>	<p>12.1 Se bemötande 10.1 (Alternativ sträckning) på sidan 18.</p>
	<p>Avsändare nr 14. 2014-10-23</p> <p>14.1 Yttrandet är positivt till projektet och anser även att tunnelbanan bör förlängas från Hjulsta till Barkarby, vilket skulle knyta ihop fler förbindelser och möjliggöra</p>	<p>14.1 Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till</p>
Forts.		

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Alternativ sträckning	tvåååkande samt skapa bättre anknnytning till pendeltåg.	en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan från Barkarby station till Hjulsta och Viksjö.
	<p>Avsändare nr 18. 2014-11-05 – 2014-11-06</p> <p>18.1 Avsändaren anser att linje 10 och linje 11 borde byggas ihop, vilket borde vara billigare att göra i samband med utbyggnaden till Barkarby än att göra det flera år senare. Genom att bygga ihop linje 10 och linje 11 skulle förbindelserna mellan norra och södra Järva förbättras.</p>	<p>18.1 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p>
	<p>Avsändare nr 20. 2014-11-05 – 2014-11-06</p> <p>20.1 Yttrandet utgörs av en skiss över möjliga framtida tunnelbanesträckningar med en förlängning till Hjulsta samt olika tvärförbindelser mellan linje 10 och linje 11.</p>	<p>20.1 Lokaliseringsutredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. Se även bemötande 18.1 (Alternativ sträckning) på sidan 19.</p>
(berör även utformning)	<p>Avsändare nr 21. 2014-11-06</p> <p>21.1 Yttrandet vill att den nya tunnelbanesträckningen ska gå från Barkarbystaden till Jakobsbergs station istället för till Barkarby station. Jakobsbergs station sägs vara betydligt mer utnyttjad än Barkarby station och vore en utmärkt knutpunkt.</p> <p>21.2 Cykelvägar borde anläggas i första hand så att inte cyklister tvingas ut på bilvägen då cykelvägen inte är klar.</p>	<p>21.1 Se bemötande 10.1 (Alternativ sträckning) på sidan 18.</p> <p>21.2 Förutsättningarna för cyklisters tillgänglighet till tunnelbanan har hanterats inom ramarna för lokaliseringsutredningen och kommer fortsatt beaktas i kommande skeden.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
<p>Forts. Alternativ sträckning</p> <p>(berör även lokalisering av stationslägen samt övrigt)</p>	<p>Avsändare nr 22. 2014-11-06</p> <p>22.1 Yttrandet menar att svängen på sträckan Akalla – Barkarby station bör tas ut för att möjliggöra framtida förlängning till Hjulsta.</p> <p>22.2 En av uppgångarna i Barkarbystaden bör läggas så nära Barkarby Handelsplats som möjligt då denna välbesökta handelsplats i dagsläget nästan uteslutande nås med bil.</p> <p>22.3 Det anses att om zonsystemet fortfarande kommer att finnas kvar bör zon A utökas till att innehålla även Barkarbystaden och Barkarby station.</p>	<p>22.1 I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p> <p>22.2 I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till möjligheterna att nå Barkarby handelsplats och andra målpunkter i området med kollektivtrafik.</p> <p>22.3 Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, ansvarar för zongränserna i Stockholms län samt hur zonerna kommer att utformas.</p>
<p>(berör även alternativ lokalisering av stationslägen)</p>	<p>Avsändare nr 25. 2014-11-13</p> <p>25.1 Yttrandet anser att station Barkarbystaden bör lokaliseras mitt i Barkarbystaden nära den befintliga landningsbanan för flygplatsen.</p> <p>25.2 Vidare framhålls att planeringen bör möjliggöra framtida förlängning av tunnelbana från Hjulsta till Barkarby station och eventuellt vidare till Barkarby Handelsplats. Denna förlängning skulle vara enkel att göra och få stor social nytta då boende i Tensta, Rinkeby och Rissne skulle få tillgång till en större arbetsmarknad i närområdet.</p>	<p>25.1 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p> <p>25.2 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p>
	<p>Avsändare nr 28. 2014-11-10</p> <p>28.1 Yttrandet framhåller att ett stort fel med Stockholms tunnelbanesystem är att det saknas tvärförbindelser, vilket gör att korta sträckor kan ta lång tid. Det aktuella projektet anses innehålla en unik möjlighet att knyta ihop Akalla-linjen och Hjulsta-linjen i en ringlinje där kostnaden för sträckan Hjulsta – Barkarby station är överkomlig i sammanhanget.</p>	<p>28.1 I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Alternativ sträckning	<p>Avsändare nr 31. 2014-11-16</p> <p>31.1 Yttrandet undrar i vilken utsträckning hänsyn tas till eventuell framtida förbindelse mellan Barkarby station och Hjulsta.</p>	<p>31.1 Se bemötande 28.1 (Alternativ sträckning) på sidan 20.</p>
	<p>Avsändare nr 32. 2014-11-16</p> <p>32.1 Yttrandet önskar att ändhållplatser och knutpunkter i Stockholms tunnelbanenät binds samman. Därför ställs frågan varför inte Akallas linje 11 binds samman med Hjulstas linje 10 via Barkarby.</p>	<p>32.1 Se bemötande 28.1 (Alternativ sträckning) på sidan 20.</p>
(berör även lokalisering av stationslägen samt miljö)	<p>Avsändare nr 33. 2014-10-30</p> <p>33.1 Yttrandet är positivt till planerna och vill att de nya stationerna ska lokaliseras vid centrum i Barkarbystaden och vid nuvarande pendeltågsstation i Barkarby. Det framkommer även önskemål på vidare utbyggnad av tunnelbanan från Barkarby station eller Barkarbystaden till Barkarby Handelsplats och Jakobsberg, samt från Hjulsta till Barkarby station så att Hjulsta, Tensta och Rinkeby får en bra koppling till Järfälla.</p>	<p>33.1 Se bemötande 28.1 (Alternativ sträckning) på sidan 20.</p>
	<p>33.2 Hänsyn bör tas till att Järvaområdet är ett viktigt naturområde.</p>	<p>33.2 Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs en särskild utredning om påverkan på miljö samt kultur- och naturmiljöer.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Alternativ sträckning	<p>Avsändare nr 35. 2014-11-10</p> <p>35.1 Yttrandet anser att tunnelbanan från Akalla bör förlängas till Jakobsberg och Viksjö med mellanliggande stationer vid Barkarbystaden och Barkarby Handelsplats. Jakobsbergs station är den största i länet efter Stockholms central. I framtiden finns det möjlighet att förlänga linje 10 från Hjulsta till Barkarby station, men att knyta ihop linje 10 och 11 vid Barkarby station anses onödigt eftersom det begränsar utbyggnaden i Järfälla.</p>	<p>35.1 Lokaliseringsutredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst målpuppfyllelse. Se även svar 10.1 på sidan 18.</p>
(berör även miljö)	<p>Avsändare nr 37. 2014-11-17</p> <p>37.1 Avsändaren menar att det vore samhällsekonomiskt bättre att bygga ut staden mot Kungsängen och koppla resandet till Västeråsbanan. Med räkneexempel visas att det skulle gå fortare och billigare att transportera pendlare från Kungsängen till Stockholms central på Västeråsbanan jämfört med tunnelbana via Barkarby. Det förordas en spårvägskoppling mellan Jakobsberg och Kista via Barkarbystaden i en spårvägsanpassad järnvägsvagn som delvis utnyttjar Västeråsbanan.</p> <p>37.2 Yttrandet menar att den föreslagna utbyggnaden av tunnelbanan gör intrång i miljö- och kulturvärden i Järvafältet, vilket skulle minska värdet av den gröna kilen.</p>	<p>37.1 Järfälla kommun planerar 14 000 nya bostäder, varav merparten på Barkarbyfältet, vilket ställer krav på förbättrad kollektivtrafik. Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst målpuppfyllelse.</p> <p>37.2 Se bemötande 7.3 och bemötande 7.4 (Miljö) på sidan 25.</p>
Lokalisering av stationslägen	<p>Avsändare nr 1. 2014-10-21</p> <p>1.1 Yttrandet efterfrågar en station vid Barkarby Handelsplats då det i nuläget är svårt för boende i Stockholm att ta sig dit utan bil.</p>	<p>1.1 I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till möjligheterna att nå Barkarby handelsplats och andra målpunkter i området.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Lokalisering av stationslägen	<p>Avsändare nr 6. 2014-11-09</p> <p>6.1 Yttrandet föreslår att station Barkarby staden får en uppgång närmare Barkarby Handelsplats. Närheten till affärerna anses viktigare än närheten till bostäder, vilket gäller både besökare och boende i området som gärna vill handla på vägen hem från arbetet.</p> <p>6.2 Det föreslås att en förlängning av tunnelbanan till Viksjö förbereds.</p>	<p>Se även bemötande 4.1 (Alternativ sträckning) på sidan 17 gällande projektmål.</p> <p>6.1 I projektet har hänsyn tagits till möjligheterna att nå Barkarby handelsplats och andra målpunkter i området</p> <p>6.2 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mot Viksjö.</p>
(berör även alternativ sträckning)	<p>Avsändare nr 16. 2014-11-05 – 2014-11-06</p> <p>16.1 Yttrandet önskar en uppgång vid Barkarby handelsplats då många i Stockholmsområdet åker dit med kollektivtrafik och det kan vara avskräckande att behöva åka buss sista biten.</p>	<p>16.1 Se bemötande 4.1 (Alternativ sträckning) på sidan 17.</p>
(berör även koppling till andra trafikslag)	<p>Avsändare nr 17. 2014-11-05 – 2014-11-06</p> <p>17.1 Yttrandet önskar en uppgång vid Barkarby handelsplats och den andra uppgången så nära det mest bebyggda bostadsområdet som möjligt. Vidare framhålls vikten av att samordna med Trafikverket som bygger pendeltågsstationen i Barkarby. Det anses viktigt att bytet mellan tunnelbana och pendeltåg kan ske så enkelt som möjligt med rulltrappor direkt från pendeltågsplattform till tunnelbanplattform.</p>	<p>17.1 I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till såväl möjligheterna att nå Barkarby handelsplats och andra målpunkter i området som förutsättningarna för Barkarby station att bli en välfungerande kollektivtrafiknod.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Lokalisering av stationslägen	<p>Avsändare nr 24. 2014-11-05</p> <p>24.1 Yttrandet framhåller vikten av att station Barkarbystaden placeras där det kommer att bo flest människor. Det norra förslaget anses bäst ur denna synpunkt, men det finns en risk att felaktiga underlag leder till att stationen placeras närmre kyrkbyn, vilket därefter kommer att leda till ett tryck att placera höghus intill villorna i kyrkbyn.</p>	<p>24.1 I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till befintlig bebyggelse samt förutsättningar för och tätheten i områden för framtida exploatering.</p>
	<p>Avsändare nr 30. 2014-11-16</p> <p>30.1 Avsändaren anser det är viktigt att det vid lokalisering och utformning av Barkarby station noga utreds åt vilket håll en framtida ytterligare förlängning av tunnelbanan skulle göras och därefter orienterar stationens läge för att möjliggöra detta. För Barkarby station vore det lämpligt med två uppgångar där en är belägen vid pendeltågsstationen och den andra vid väg över järnvägsspåren för att möjliggöra smidiga byten till tvärbuss på bron. Lokalisering av Barkarbystadens station bör ta hänsyn till framtida centrum samt busslinje som kommer att trafikera Barkarbystaden.</p>	<p>30.1 Lokaliseringsutredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta. Goda bytesmöjligheter och förutsättningar för resande i flera etapper beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
(berör även utformning samt övrigt)	<p>Avsändare nr 36. 2014-11-13</p> <p>36.1 Yttrandet anser att station Barkarbystaden ska lokaliseras mitt i Barkarbystaden och utformas med två plattformar och fyra spår.</p> <p>36.2 Yttrandet innehåller förslag på ytterligare utbyggnad av tunnelbanenätet som specificeras med nya sträckningar och stationer i åtta olika etapper.</p>	<p>36.1 Lokaliseringsutredningen presenterar olika stationsförslag som tillgodoser en lokalisering mitt i Barkarbystaden. För att möta det kommande behovet har dubbelspår bedömts var tillräckligt för önskvärd kapacitet på sträckningen.</p> <p>36.2 Inkomna förslag noteras.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Koppling till andra trafikslag	<p>Avsändare nr 9. 2014-10-24</p> <p>9.1 Yttrandet undrar om regionaltåg kommer att stanna på Barkarby station och anser att denna fråga måste klargöras innan fortsatt planering. Det anses även viktigt att i planeringen ha klart för sig vilka resanden som kommer att byta i Barkarby då bytesmönstren måste styra utformningen av bytespunkterna. Vidare nämns vikten av enkla byten mellan tunnelbana och järnväg trots att de kommer att ligga vinkelrätt mot varandra.</p>	<p>9.1 Trafikering av stationer behandlas inte i lokaliseringsutredningen. Det är olika tågoperatörer som ansvarar för trafikering. Beslut att utveckla Barkarby pendeltågsstation till en regionaltågsstation tas av Trafikverket. Däremot kommer dimensionering av stationen att ta hänsyn till en eventuell framtida utbyggnad. Goda bytesmöjligheter och förutsättningar för resande i flera etapper beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
Utformning (berör även lokalisering)	<p>Avsändare nr 2. 2014-10-23</p> <p>2.1 Yttrandet efterfrågar en uppgång närmare Barkarby Handelsplats för att kunna komma till affärer och personer som bor närmare vandrarhemmet. Alternativt skulle en buss kunna gå genom Viksjö till Barkarby Handelsplats.</p> <p>2.2 Det föreslås att en popkonstnär eller graffitimålare kan svara för konstnärlig utsmyckning i anslutning till plattformar. Bilder har bifogats yttrandet.</p> <p>2.3 Det efterfrågas rymliga uppgångar då det i dagsläget kan vara trångt och farligt att gå i befintliga trappor.</p>	<p>2.1 Synpunkten noteras. I fortsatt skede kommer entréer att studeras vidare. Framtida kollektivtrafik kommer att utredas av Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen.</p> <p>2.2 Gestaltning kommer att utredas i den fortsatta planeringsprocessen. Synpunkten noteras. Annonsering om möjligheten att bidra till konst i tunnelbanan kommer att komma ut i dagstidningar under våren 2015.</p> <p>2.3 Detaljutformningen av tunnelbanemiljön kommer att utredas i den fortsatta planeringsprocessen. Uppgångar kommer att utformas enligt gällande krav och regler samt med hänsyn till förväntat antal resenärer.</p>
	<p>Avsändare nr 3. 2014-10-28</p> <p>3.1 Yttrandet föreslår att kontakt upprättas med synskadades riksförbund och andra synskadade så att de gravt synskadades perspektiv finns med redan från början i</p>	<p>3.1 Detaljutformning av tunnelbanemiljön kommer att utredas i den fortsatta planeringsprocessen.</p> <p>Tunnelbanemiljön kommer att utformas utifrån de krav och</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Utformning	<p>utformning av ny tunnelbanemiljö. Det anses viktigt för synskadade med hörbara pratörer, bra belysning och markering i golven. Det är även viktigt med bra kontrast i tågen, särskilt mellan säten och väggar. Slutligen vore det bra med glasväggar som skyddar synskadade från att ramla ner på spåren.</p>	<p>regler som finns för att skapa god tillgänglighet för funktionshindrade. Förvaltning för utbyggd tunnelbana kommer Dialog förs via Landstingets samverkansråd.</p>
Miljö (berör även byggskedet och utformning)	<p>Avsändare nr 7. 2014-11-01</p> <p>7.1 Yttrandet önskar att spår och stationer förläggs under jord för att undvika buller som uppstår om tunnelbana förläggs i markläge i en tätbebyggd stadsmiljö.</p> <p>7.2 Det framförs en rad önskemål gällande utformning av de nya tunnelbanestationerna. De ska ligga nära anslutande kollektivtrafik, vara tillgänglighetsanpassade, ha fungerande hissar, ha flera uppgångar, vara belägna nära bostadsområden, vara välkomnande för resenärerna samt vara konstnärligt utsmyckade. Vidare ska uppgångarna vara upplysta och trygga för resenärerna under dygnet alla timmar. Det är även viktigt att plattformarna är trygga och säkra. Slutligen ska det finnas en rymlig och tillgänglighetsanpassad av- och påstigningszon för anslutande biltrafik samt cykelställ under tak nära stationerna.</p> <p>7.3 Det framhålls att tunnelbanans utbyggnad ska göras så miljövänlig och hållbar som möjligt med framtida klimatförändringar i åtanke.</p> <p>7.4 Det framförs önskemål om att hänsyn ska tas till värdefulla kulturmiljöer i området.</p> <p>7.5 Det framförs en rad önskemål angående byggskedet. Miljön i och runt arbetsplatsen ska vara så säker som möjligt både för arbetarna och för</p>	<p>7.1 Förutsättningen för lokaliseringstuderingen är att tunnelbanan planeras under mark på hela sträckan.</p> <p>7.2 Detaljutformning av tunnelbanemiljön samt omgivande mark kommer att utredas i den fortsatta planeringsprocessen.</p> <p>Tunnelbanemiljön kommer att utformas utifrån de krav och regler som finns för att skapa god tillgänglighet för funktionshindrade.</p> <p>Av- och påstigningszonen kommer att dimensioneras efter den beräknade framtida kapaciteten. Detaljutformning av miljön kring stationsområden kommer att regleras i kommande detaljplaner som Järfälla kommun upprättar.</p> <p>7.3 Det kommer att ställas krav på entreprenören, exakt hur dessa formuleras kommer att behandlas i kommande skede.</p> <p>7.4 Inom utredningsområdet finns flera fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar. Inom ramarna för lokaliseringstuderingen genomförs en särskild utredning om påverkan på miljö samt kultur- och naturmiljöer. Detta kommer att beaktas vid planering av</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Miljö	boende i området. Arbetsmoment som medför buller, vibrationer och störningar ska inte utföras mellan klockan 22 och klockan 7, om så ändå måste ske ska de som berörs meddelas i god tid i förväg. Vidare anses det viktigt med tydlig ansvarsfördelning i byggprocessen så att de som berörs av arbetet har någon ansvarig att vända sig till.	etableringsytor och arbetstunnlar samt vid planering av stationsentréer och andra ovanjordsanläggningar. 7.5 Det kommer att ställas krav på entreprenören, exakt hur dessa formuleras kommer att behandlas i kommande skede.
Övrigt	<p>Avsändare nr 8. 2014-10-21</p> <p>8.1 Yttrandet tackar för informationen om projektet och konstaterar att det verkar vara omfattande.</p> <p>Avsändare nr 13. 2014-10-22</p> <p>13.1 Yttrandet är starkt negativ till tunnelbana i området och skulle föredra en spårvagnslösning med vackra esplanader.</p> <p>Avsändare nr 15. 2014-10-27</p> <p>15.1 Avsändaren anser inte att tunnelbanan ska förlängas från Akalla till Barkarby.</p> <p>Avsändare nr 19. 2014-11-06</p> <p>19.1 Avsändaren menar att det kommer att vara svårt för resenärer från Akalla, Husby och Kista att få sittplats på tågen då de utgår från Barkarby station och även passerar Barkarbystaden.</p>	<p>8.1 Synpunkten har noterats.</p> <p>13.1 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbana från Akalla till Barkarby ger bäst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse.</p> <p>15.1 Se bemötande 13.1 (Övrigt) på sidan 26.</p> <p>19.1 Tunnelbanans utbyggnad från Akalla till Barkarby station skapar möjligheter för utökad trafikering. Utbyggnaden innebär att fler resenärer väljer tunnelbanan. På blåa linjen finns möjlighet att öka turtätheten, vilket är troligt när resenärerna blir fler.</p>

Kategori	Övergripande synpunkter och kommentarer	Bemötande
Forts. Övrigt	<p>Avsändare nr 23. 2014-11-06</p> <p>23.1 Yttrandet kommer från en för- och grundskola i Barkarbystaden som skulle vilja vara med i processen kring tunnelbanans förlängning.</p>	<p>23.1 Även senare skeden av planprocessen kommer att rymma samråd under vilka det är möjligt att vara delaktig i processen. En social konsekvensbeskrivning, där även barnperspektivet behandlas, kommer att tas fram.</p>
	<p>Avsändare nr 27. 2014-11-19</p> <p>27.1 Yttrandet framför synpunkter gällande kollektivtrafik till Liljeholmen och Älvsjö.</p>	<p>27.1 Lokaliseringsutredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station.</p>
	<p>Avsändare nr 29. 2014-11-03</p> <p>29.1 Yttrandet är negativt till tunnelbanans utbyggnad och skulle föredra spårväg i Barkarby.</p>	<p>29.1 Se bemötande 13.1 (Övrigt) på sidan 26.</p>
	<p>Avsändare nr 34. 2014-11-05</p> <p>34.1 Yttrandet undrar varför det har skickats ut information på svenska och arabiska, men inte på spanska.</p>	<p>34.1 Synpunkten noteras inför kommande informations-spridning i projektet.</p>

3.3 Synpunkter från myndigheter, organisationer och företag

Möten med myndigheter, organisationer och företag

Förutom de öppna husen har även ett antal möten hållits med myndigheter och organisationer för att informera om projektet och ta in synpunkter.

Mötesdatum	Intressent(er)	Syftet med mötet/mötesserien
2014-06-27	Länsstyrelsen	Informera om planerad tunnelbaneutbyggnad samt planläggnings- och provningsupplägg. Få länsstyrelsens eventuella synpunkter kring planläggnings- och provningsupplägg.
2014-06-27	Rädda Järvafältet	Informera om projektet och höra deras syn på projektet. De vill knyta samman Akalla och Hjulsta av sociala skäl. De är angelägna att skydda grönområdena/naturområdena i öster.
2014-09-17	Svenska kyrkan	Tidigt samrådsmöte gällande tunnelbaneprojekten.
2014-10-02	Länsstyrelsen	Tidigt samråd gällande vattenverksamhet.
2014-10-09	Fortifikationsverket	Informationsmöte om projektet.
2014-10-21	Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet	Informera om planerad tunnelbaneutbyggnad och ta del av verkens synpunkter, erfarenheter och råd utifrån tidigare planerade och genomförda tunnelbyggen i liknande storstadsmiljöer.
2014-10-23	Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Informationsmöte om projektet och det kommande samrådet.
2014-11-25	Einar Mattsson AB	På Einar Mattssons initiativ har möte skett och information givits gällande möjligheten till tunnelbanans framtida förlängningar, såsom att förbinda Barkarby station och Hjulsta. Bolaget har ett stort fastighetsbestånd i Hjulsta
Regelbundet under höst 2014 och vår 2015	Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, Stockholm stad och Järfälla kommun	Information om projektet samt inhämtande av synpunkter och förankring av lokaliserings- och utformningsval.
Regelbundet under höst 2014 och vår 2015	Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, Trafikverket och Järfälla kommun	Framtagande av åtgärdsvalsstudie för transportslagsövergripande lösning för Barkarby station i syfte att skapa en bra knutpunkt med ny bussterminal, ny station för Mäljarbanan samt ny tunnelbanestation.

Inkomna synpunkter från myndigheter, organisationer och företag

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

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
1. 2014-10-22	Bergsstaten	1.1 Bergsstaten har inga synpunkter i det aktuella skedet.	1.1 -
2. 2014-10-24	TDC Fiber	2.1 TDC uppger att de har intressen i området i form av kablar och ledningar.	2.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.
3. 2014-10-27	Norrvatten	3.1 Norrvatten bifogar i sitt yttrande en karta som visar sträckning för deras huvudvattenledning inom området för aktuellt område.	3.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.
4. 2014-10-29	Rikspolisstyrelsen	4.1 Rikspolisstyrelsen har inget att erinra utan hänvisar till eventuella yttranden från Polismyndigheten i Stockholm och Närpolisen i Järfälla Slutligen önskas mer information under byggskedet.	4.1 Detta kommer att beaktas i fortsatt kommunikation och informationsspridning.
5. 2014-10-29	Stockholms stad Fastighetskontoret	5.1 Fastighetskontoret uppger att de har intressen i form av fastigheter inom utredningsområdet samt att de avstår från yttrande tills nästkommande samrådsperiod för järnvägsplan och prövning enligt miljöbalken. Slutligen påtalas att fortsatt information förutsätts delges fastighetskontoret.	5.1 Detta kommer att beaktas i fortsatt kommunikation och informationsspridning.
6. 2014-11-03	Transportstyrelsen	6.1 Transportstyrelsen har inga synpunkter i det aktuella skedet.	6.1 -
7. 2014-11-05	Statens geotekniska institut	7.1 Statens geotekniska institut, SGI, har inga synpunkter i det aktuella skedet.	7.1 -

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
8. 2014-11-06	Strålsäkerhetsmyndigheten	8.1 Strålsäkerhetsmyndigheten informerar att strålmiljön kan påverkas kring tunnelbanan vilket måste beaktas i lokaliseringsutredningen.	8.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.
9. 2014-11-07	Synskadades Riksförbund (Stockholms och Gotlands län)	<p>9.1 Synskadades Riksförbund (SRF) upplyser att det i informationsfoldern inför samrådet inte omnämns något kring tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar vilket är ett prioriterat mål för kollektivtrafiken i länet samt ska vara med genom hela planeringsprocessen.</p> <p>9.2 Det påpekas att det borde ingå i lokaliseringsutredningen att utreda vilket av alternativen som ger mest fördelaktiga konsekvenser för tillgänglighet och användbarhet.</p> <p>9.3 För stationer och bytespunkter är det viktigt att tillgänglighetsaspekten beaktas för att utformningen ska bli tillfredsställande för alla typer av funktionsnedsättning.</p> <p>9.4 SRF förordar och föreslår att plattformarna förses med glasväggar mot spåren för att öka säkerheten och av miljöskäl.</p> <p>9.5 Slutligen påpekas att det är viktigt att samråd med funktionshinderorganisationer sker genom olika skeden och inte bara i slutskedet.</p>	<p>9.1 Synpunkten kommer att beaktas i fortsatt kommunikation och informationsspridning. Tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning beaktas i lokaliseringsutredning samt i fortsatt arbete.</p> <p>9.2 Lokaliseringsalternativens konsekvenser för tillgänglighet och användbarhet är inkluderade i lokaliseringsutredningen.</p> <p>9.3 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.</p> <p>9.4 Detaljutformning av plattformar kommer att studeras i ett senare skede.</p> <p>9.5 Föreliggande samråd är en del av detta arbete. Även separata möten med representanter från olika organisationer för personer med</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
			funktionsnedsättningar planeras.
10. 2014-11-07	Vattenfall Eldistribution AB	10.1 Vattenfall upplyser att de har intressen i området i form av kablar och ledningar. Vidare informeras om vad som gäller i byggskedet.	10.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.
11. 2014-11-07	Kista S-förening genom Lars Nordeman	<p>11.1 Yttrandet informerar om Järfälla kommuns planerade exploatering vilken i kombination med omstigning på pendeltågsstationen sannolikt kommer medföra trängsel på tunnelbanelinjen och föreslår därför ett antal åtgärder. Den första avser att planera för en förlängning mellan Barkarby och Hjulsta eftersom det då blir möjligt att välja den minst belastade riktningen vidare.</p> <p>11.2 Genom att knyta ihop Akalla och Hjulsta kan sannolikt tågdepån vid Rissne användas vilket minskar investeringskostnaden.</p> <p>11.3 Det framförs angående lokalisering i Barkarbystaden att marken förmodligen är fastare i norr vilket gör att detta läge kan förordas av ekonomiska skäl.</p> <p>11.4 Det framförs att stationsläget i Barkarbystaden ska eftersträva en närhet till handelsområdet.</p>	<p>11.1 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p> <p>11.2 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Lokaliseringsmöjligheter för depålägen utreds separat i ett annat projekt inom FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana).</p> <p>11.3 Lokaliseringsutredningen inkluderar en analys av geotekniska förhållanden.</p> <p>11.4 Stationens läge i förhållande till handelsområdet har studerats i lokaliseringsutredningen.</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
12. 2014-11-10	Fortifikationsverket	<p>12.1 Fortifikationsverket förordar en lokalisering av planerade den tunnelbanan och stationslägena på största möjliga avstånd från fastigheten som de förvaltar då denna kräver särskild hänsyn och om påverkan sker krävs fördjupat samråd.</p> <p>12.2 Vidare upplyses att ägo- och verksamhetsförhållanden kan regleras genom regeringsbeslut.</p> <p>12.3 För hänsyn till totalförsvarets verksamhet hänvisas till Försvarmakten.</p>	<p>12.1 Synpunkten beaktas och fördjupat samråd kommer att ske.</p> <p>12.2 -</p> <p>12.3 Samråd har skett med försvarsmakten.</p>
13. 2014-11-10	Sundbybergs stad	<p>13.1 Sundbybergs stad förutsätter att trafikomfattning i tunnelbana och på pendeltågens Bålstagren inte minskar utan istället utökar täthet och trafikeringsstid.</p> <p>13.2 Sundbybergs stad påpekar vikten av att Järvakilens funktion som spridningskorridor för djur- och växtliv beaktas vid framtagandet av järnvägsplan och tillståndsansökan i ansökan till Mark- och miljödomstolen för tunnelbaneutbyggnaden. Åtgärder måste vidtas så att Igelbäcken, som rinner upp i Säbysjön och passerar genom Järvakilen i Stockholm, Sundbyberg och Solna, inte påverkas negativt. Detta är särskilt viktigt att beakta i</p>	<p>13.1 I driftsskedet bedöms inte pendeltågets turtäthet påverkas negativt av tunnelbaneutbyggnaden. Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, är den myndighet som ansvarar för turtätheten för pendeltågen.</p> <p>13.2 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen och i efterföljande utredningar.</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>byggskedet.</p> <p>13.3 Sundbybergs stad anser sig vara berörda av både järnvägsplan och tillståndsansökan för miljöverksamhet och önskar därför att staden ska betraktas som sakägare. Staden önskar således få dessa handlingar översända för yttrande.</p>	<p>13.3 Staden kommer även att få kommande samrådshandlingar översända för remiss.</p>
14. 2014-11-11	Västerortspolisen	<p>14.1 Västerortspolisen framför att det finns stora fördelar och socioekonomiska värden i att koppla ihop tunnelbanans linje 10 och linje 11 mellan Akalla, Barkarby och Hjulsta då detta skulle betyda mycket för integration och utveckling för boende längs linje 10. Enbart utbyggnad av Akalla-grenen till Hjulsta är en ensidig satsning på norra och östra Järva, vilket riskerar att ytterligare fördjupa den negativa bild och sämre förutsättningar som finns för områdena Rinkeby, Tensta och Hjulsta.</p> <p>14.2 Yttrande framför vidare stationer placerade ovan jord föredras ur trygghetssynpunkt.</p> <p>14.3 Vidare framförs att passager vid järnvägsspår lämpligen utförs i form av tunnlar samt följer ett antal</p>	<p>14.1 Lokaliseringsutredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p> <p>14.2 Både vid Barkarbystaden och Barkarby station kommer tunnelbanestationerna att placeras under mark. Trygghetsaspekten är dock viktig och kommer att beaktas i utformningen av stationerna.</p> <p>14.3 Detta kommer att utredas vidare i kommande skeden av arbetet.</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		utformningsdetaljer.	
		14.4 Om det är aktuellt med en pendlarparkering för bilister och cyklister ska även dessa utformas med trygghetsfokus.	14.4 Omfattning och behov av pendlarparkering för bilister och cyklister kommer att utredas vidare i kommande arbete med kommunens detaljplaner.
15. 2014-11-11	ICA Fastigheter AB	15.1 ICA Fastigheter förordar alternativet med lokalisering mot handelsplatsen då de planerar ett nytt köp kvarter samt att det knyter samman planerade bostäder och handel.	15.1 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
		15.2 Vidare önskar ICA Fastigheter vara delaktiga i det kommande arbetet.	15.2 Detta kommer att beaktas i fortsatt kommunikation och informationsspridning.
16. 2014-11-12	Svenska kyrkan Järfälla församling	16.1 Svenska kyrkan ställer sig positiv till utbyggnaden.	16.1 -
		16.2 Det förordas att placeringen av tunnelbanestationen ska ske under bergkullen för att bevara omgivningen kring Järfälla kyrka samt att arbetena inte påverkar på mark, byggnader och verksamhet i byggskedet.	16.2 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
17. 2014-11-12	Svenska kraftnät	17.1 Svenska kraftnät upplyser att de har kablar inom utredningsområdet som är av betydelse för nationell elförsörjning.	17.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.
		17.2 Det pågår förstudier för att säkra elförsörjningen ytterligare där ett alternativ inryms i lokaliseringsområdet.	17.2 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
18. 2014-11-12	F 8 kamratförening (Kungl Svea flygflottilj)	<p>17.3 Slutligen önskas en fortsatt dialog för att planering och projektering ska ske i samverkan.</p> <p>18.1. Yttrandet konstaterar att alternativen "Barkarby College" och "Veddesta" anses likvärdiga och att valet bör styras av planerade bostäder och verksamheter i Veddesta och inte kring Barkarbystaden.</p> <p>18.2 För station Barkarbystaden förordas <i>Mitt i Barkarbystaden</i> med för att det blir en central placering samt att det blir i anknytning till lokal- och regionalbussar. Detta läge bedöms också kostnadsmässigt effektivt då försvårande byggnadstekniska förhållanden undviks.</p> <p>18.3 Alternativet <i>Mot handelsplatsen</i> kan accepteras om kostnaden jämfört med alternativet i 18.2 är betydligt lägre.</p> <p>18.4 Alternativet <i>Intill Kyrkbyn</i> har sämre lokalisering för anslutningsbussar i den centrala delen av Barkarbystaden samt kostnadsdrivande byggnadsförhållanden och förordas därför inte.</p> <p>18.5 Alternativet <i>Under bergkullen</i> bedömts ha en sämre lokalisering med avseende på handelsplatsen och bussanslutningarna. Hänsyn till befintlig berghangar framhävs kostnadskrävande och</p>	<p>17.3 Detta kommer att beaktas i fortsatt kommunikation och informations-spridning.</p> <p>18.1 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen.</p> <p>18.2 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen.</p> <p>18.3 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen.</p> <p>18.4 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen.</p> <p>18.5 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen.</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>föreningen önskar att berghangaren bör lämnas intakt. Därför förordar inte yttrandet denna lokalisering av stationsläget.</p>	
		<p>18.6 De stationsalternativ som föreningen förordar innebär att banan kommer att ges den mellersta sträckningen, vilket översiktligt synes vara den mest lämpliga.</p>	<p>18.6 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
		<p>18.7 Yttrandet redogör vidare för historien kring Barkarby flygfält och att stationen Barkarbystaden borde namnges Flottiljen istället.</p>	<p>18.7 Synpunkten noteras.</p>
		<p>18.8 Föreningen föreslår att det ska finnas utrymme på och kring stationen som påminner om Barkarby flygfält.</p>	<p>18.8 Synpunkten noteras. Annonsering om möjligheten att bidra till konst i tunnelbanan kommer att komma ut i dagstidningar under våren.</p>
19. 2014-11-13	Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen	<p>19.1 Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, föreslår att stationslägena ska lokaliseras för att maximera upptagningen av boende och verksamheter.</p>	<p>19.1 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
		<p>19.2 Stationsläge <i>Veddesta</i> förordas med utgångspunkt från närheten till stationsentréerna för den planerade bebyggelsen och Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, har uppfattningen att det inte kommer att uppstå kapacitetsproblem med detta alternativ.</p>	<p>19.2 I lokaliseringsutredningen tas utöver hänsyn till kapacitet och upptagningsområdets räckvidd även hänsyn till planerade verksamheter öster om E18 och Mäljarbanan, exploateringsstämheten inom befintliga och planerade områden</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>19.3 Stationsläge <i>Mitt i Barkarbystaden</i> förordas då upptagningsområdet blir stort och tillgängligheten till stationsentrén blir bra. Detta uppfylls även av alternativet <i>Mot handelsplatsen</i></p> <p>19.4 Slutligen poängteras allmänt om stationsentréer att de med fördel placeras i närheten huvudstråket för trafiken genom området då busstrafiken också är beroende av dess placering.</p>	<p>samt den barriäreffekt som kan uppstå om båda stationsuppgångarna förläggs på samma sida av E18 och Mälarbanan.</p> <p>19.3 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p> <p>19.4 Placering av stationsentréer ingår inte i lokaliseringsutredningen.</p>
20. 2014-11-14	Föreningen Rädda Järvafältet	<p>20.1 Föreningen Rädda Järvafältet är positiva till utbyggnaden och har under en längre tid förespråkat en koppling mellan Akalla och Hjulsta i form av tunnelbana vilket inte skulle medföra några intrång i Järvafältet samtidigt som kapaciteten skulle öka. Det påtalas också att denna sträckning ingått i en åtgärdsvalsstudie från 2013.</p> <p>20.2 Föreningen påtalar att de önskar att orörd natur som inte tidigare varit i anslutning till bebyggelse befrias från vidare exploatering och behandlas likt ett naturreservat. Det</p>	<p>20.1 Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. Alternativet att förlänga tunnelbanan från Hjulsta visade begränsade nyttor. Dock omöjliggörs inte en framtida förlängning till Hjulsta med de framtagna stationslägena.</p> <p>20.2 Tunnelbanan kommer att gå under mark och endast ta begränsad mark i anspråk för till exempel entréer, tekniska byggnader och</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		omnämns även en överenskommelse med Järfälla kommun om detta.	etableringsytor. Avseende övrig exploatering hänvisas till kommunens detaljplanearbete.
		20.3 Slutligen anser föreningen att stationen lokaliseras enligt förslaget <i>Mitt i Barkarbystaden</i> .	20.3 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
21. 2014-11-14	Skanova	21.1 Skanova har intressen inom området i form av markförlagda teleanläggningar av betydande karaktär inom lokaliseringsområdet som önskas bevaras.	21.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.
22. 2014-11-14	E.ON Elnät	22.1 E.ON Elnät har inga synpunkter i det aktuella skedet.	22.1 -
23. 2014-11-14	Einar Mattson AB	23.1 Einar Mattsson inleder yttranden med att uttrycka att sammankoppling mellan Akalla och Hjulsta ska utgöra grunden för det kommande arbetet. Motiven är flera såsom ökad tillgänglighet samt att förse hela Järva och Barkarbystaden med en frekvent, snabb och genomgående kollektivtrafik. Vidare får handelsområdena ett större upptagningsområde vilket kommer att ge näringslivet fortsatt intresse för ny exploatering. En sammankoppling ger större effektivitet, flexibilitet och blir mindre störningskänslig. Det framförs också att utbyggnaden kan ske i etapper. Vidare framförs synpunketen att i ett längre perspektiv förse det utbyggda tunnelbanesystemet med en servicedepå blir bättre om sammankopplingen utförs.	23.1 Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. Alternativet att förlänga tunnelbanan från Hjulsta visade begränsade nyttor. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta. En separat lokaliseringsutredning om nytt depåläge gällande hela tunnelbaneutbyggnaden genomförs parallellt med planarbetet för tunnelbana Akalla-

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
			Barkarby station.
		23.2 Det poängteras att knutpunkten vid Barkarby C bör dimensioneras för en kraftig trafiktillväxt och funktionellt klarar byten mellan samtliga trafikslag.	23.2 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
		23.3 Stationen vid Barkarbystaden bör ligga vid en optimal mittpunkt för tillgänglighet till boende.	23.3 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
24. 2014-11-15	SPF Kvarnen Järfälla (SPF Seniorerna, f.d. Sveriges Pensionärsförbund)	24.1 SPF Kvarnen Järfälla anser den södra sträckningen som det bästa alternativet. 24.2 Vidare förordas stationsläge nära Barkarby station (Barkarby college). 24.3 Slutligen förordas stationsläge <i>Mitt i Barkarbystaden</i> , längs den befintliga landningsbanan.	24.1 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen. 24.2 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen. 24.3 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
25. 2014-11-15	Stockholms Ornitologiska förening	25.1 Stockholms Ornitologiska förening har i det aktuella skedet inga synpunkter då tunnelbaneutbyggnaden troligtvis inte kommer påverka Järvafältets naturvärden. 25.2 Det konstateras att påverkan på grundvattennivån skulle kunna ge konsekvenser både för Igelbäcken och våtmarksområden med betydelse för fåglarna och den biologiska mångfalden. Denna risk bör därför värderas nogga. 25.3 Yttrande ställer frågor kring hur den fortsatta planerade Barkarbystaden kommer att bli.	25.1 - 25.2 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet. 25.3 Detta faller utanför projektets ramar och hänvisning sker till Järfälla

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
			kommuns planarbete.
		25.4 Stockholms Ornitologiska förening frågar vilka naturområden som kommer att bebyggas.	25.4 Se bemötande 20.2 (på sidan 35) och bemötande 25.3(på sidan 37).
		25.5 Vidare frågas hur det kommer att bli med Tvärbanans fortsatta utbyggnad samt om det finns fler planer på exploatering i detta område i framtiden.	25.5 Projektet avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Inga planer på spårväg inom området finns i nuläget.
26. 2014-11-16	Naturskydds-föreningen i Järfälla	26.1 Naturskyddsföreningen i Järfälla framställer en önskan om att planerad tunnelbanelokalisering även ska kunna anslutas till Hjulsta i framtiden.	26.1 I lokaliserings-utredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.
		26.2 Naturskyddsföreningen i Järfälla ber att ingreppen som görs under byggskedet i området nära Igelbäcken återställs utan att dess naturvärden försämras.	26.2 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.
		26.3 Vidare konstateras att det finns ett antal frågor kring områdets vatten som behöver belysas och behandlas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen	26.3 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.
		26.4 Gällande stationslägen har yttrandet i nuläget inget att tillföra.	26.4 -
27. 2014-11-17	Storstockholms brandförsvaret	27.1 SSBF har i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv.	27.1 -
28. 2014-11-17	Försvarmakten	28.1 Försvarmakten har inga synpunkter angående stationslokalisering eller sträckning och hänvisar till	28.1 Samråd har skett med Fortifikationsverket.

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		Fortifikationsverkets gällande synpunkter i fastighetsrelaterade frågor.	
29. 2014-11-18	Svenska Bostäder	29.1 Svenska Bostäder har inga invändningar mot förslaget.	29.1 -
30. 2014-11-18	Brandkåren Attunda	30.1 Brandkåren Attunda ställer sig bakom Storstockholms Brandförsvars yttrande i rubricerat ärende, dnr 305-1422/2014. 30.2 Brandkåren Attunda deltar gärna i vidare projekteringsarbete avseende lokal förankring och säkerställande av generella principer för den operativa samverkan mellan brandförsvaren i länet.	30.1 - 30.2 Detta kommer att beaktas i projekteringsarbetet.
31. 2014-11-19	Trafikverket	31.1 Trafikverket Region Stockholm har i detta skede inga avgörande synpunkter. 31.2 Trafikverket påpekar att "huvudentré vid den planerade Veddestabron", inte ingår i projektet Mäljarbanan. Detta är en fråga som utreds inom pågående åtgärdsvalsstudie för Barkarby station.	31.1 - 31.2 Synpunkten noteras.
32. 2014-11-20	Luftfartsverket (LFV)	32.1 När förslagen till linjesträckning och stationslokalisering är färdiga vill LFV som sakägare av CNS-utrustning ta del av materialet för att säkerställa att varje del av kontaktledningen med marginal befinner sig längre än 4 000 meter från Bromma flygplats i enlighet med ICAO:s bestämmelser.	32.1 Tunnelbanan planeras under mark på hela sträckan.

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
33. 2014-11-21	Folkhälso- myndigheten	<p>33.1 Vad gäller planeringen av tunnelbana bör förutom miljö och kulturmiljö även hälsoaspekter beaktas, inklusive eventuell bullerstörning för boende i området.</p> <p>33.2 Vad gäller placering av stationsuppgångar anser Folkhälsomyndigheten att en lösning som innebär direkt närhet till det planerade centrumet är att föredra.</p> <p>33.3 Tillgänglighet med avseende på funktionshinder bör också beaktas.</p>	<p>33.1 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.</p> <p>33.2 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen.</p> <p>33.3 Synpunkten beaktas i lokaliserings-utredningen och kommer även att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.</p>
34. 2014-11-22	Hyresgäst- föreningen Järfälla	<p>34.1 Hyresgästföreningen Järfälla understryker vikten av att det omgående planeras för en utbyggnad av tunnelbanenätet till att omfatta Jakobsberg.</p> <p>34.2 Hyresgästföreningen Järfälla önskar även att fler färdmedel än pendeltåg och tunnelbana (buss, cykel, gång, strövtåg) utreds för att ta sig till och runt om i Järfälla.</p>	<p>34.1 Lokaliserings-utredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station.</p> <p>34.2 Lokaliserings-utredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Tunnelbanan som bytespunkt studeras i utredningen.</p>
35. 2014-11-24	Sveriges geologiska undersökning	35.1 Sveriges geologiska undersökning har inga synpunkter i det aktuella skedet.	35.1 -
36. 2014-11-26	Hyresgäst- föreningen region Stockholm	36.1 Hyresgästföreningen region Stockholm understryker vikten av att det omgående planeras för en utbyggnad av tunnelbanenätet till Jakobsberg.	36.1 Lokaliserings-utredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Däremot omöjliggörs inte en

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>36.2 Hyresgästföreningen region Stockholm önskar även att fler färdmedel än pendeltåg och tunnelbana (buss, cykel, gång, strövtåg) utreds för att ta sig till och runtom i Järfälla.</p>	<p>framtida förlängning till Viksjö eller Hjulsta.</p> <p>36.2 Lokaliseringsutredningen avser endast tunnelbanans utbyggnad mellan Akalla och Barkarby station. Tunnelbanan som bytespunkt studeras i utredningen.</p>
37. 2014-11-27	Naturvårdsverket	<p>37.1 Naturvårdsverket har inga synpunkter i det aktuella skedet annat än de som framförts i samarbete med Riksantikvarieämbetet vid möte 2014-10-21.</p>	37.1 -
38. 2014-11-27	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	<p>38.1 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från yttrande.</p>	38.1 -
39. 2014-12-03	Kollektivtrafikant Stockholm	<p>39.1 Kollektivtrafikant Stockholm är positiva till projektet då det ökar tunnelbanans kapacitet och attraktivitet samtidigt som det minskar sårbarheten vid trafikstörningar och skapar nya möjligheter att byta till alternativt trafikslag.</p> <p>39.2 Yttrandet framhåller vikten av att samordna tunnelbanans utbyggnad med bostadsbyggande.</p> <p>39.3 Kollektivtrafikant Stockholm vill se en fortsatt analys av möjligheten att förlänga blå linjens Husbyggen så att den möter tunnelbanan i Barkarby. På så sätt skulle ännu fler synergieffekter uppstå.</p>	<p>39.1 -</p> <p>39.2 Detta kommer att beaktas i fortsatt arbete.</p> <p>39.3 Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudies slutsats är att en förlängning av tunnelbanan från Akalla ger störst resenärsnyttor och högst måluppfyllelse. Alternativet att förlänga tunnelbanan från Hjulsta visade</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>39.4 Angående stationslokalisering i Barkarbystaden anser yttranden att alternativet ”Mot handelsplatsen” är att föredra då den anknyter till två viktiga områden som behöver kollektivtrafikförsörjning anpassad till de människor som ska resa till dem. Den stationslokalisering som är minst att föredra är ”Under bergkullen” då resanden tenderar att undvika djupa stationer med långa rulltrappor. En röd tråd i planeringen måste vara att tillgängligheten ska vara optimal.</p>	<p>begränsade nyttor. I lokaliseringsutredningen har hänsyn tagits till en möjlig framtida utbyggnad av tunnelbanan mellan Barkarby station och Hjulsta.</p> <p>39.4 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
40. 2014-12-03	Järfälla kommun	<p>40.1 Övergripande konstaterar att Järfälla kommun att tunnelbanans mittersta lokaliseringskorridor ger bäst underlag för stadsutveckling samt att stationslägen och entréer behöver detaljstuderas samt samordnas med pågående detaljplanearbete.</p> <p>40.2 Järfälla kommun stödjer förslaget med lokalisering av tunnelbanestation i den norra änden av den nya plattformen för pendeltåg, då detta blir en knutpunkt tillsammans med</p>	<p>40.1 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p> <p>40.2 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		busstrafiken och eventuellt framtida regionalståg.	
		40.3 Yttrandet tar upp att en underjordisk förbindelsegång med uppgång både till Barkarbys pendeltågsstation och en motorvägshållplats kan koppla samman stadsdelarna tillsammans med Veddestabron som utgör huvudstråk för bussar, gång-, cykel- och biltrafik.	40.3 Detta beaktas i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie för Barkarby station där tunnelbanan ingår. Resultatet från den kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.
		40.4 Järfälla kommun bedömer att alternativet <i>Barkarby College</i> hamnar mer mitt i tät bebyggelsestruktur jämfört med alternativet <i>Veddesta</i> som angränsar till befintlig glesare villastruktur.	40.4 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
		40.5 Alternativet <i>Barkarby College</i> bedömer Järfälla kommun underlättar för en förlängning mot antingen mot Hjulsta eller mot Viksjö, även om det är tekniskt möjligt även med <i>Veddesta</i> -alternativet.	40.5 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
		40.6 Järfälla kommun anser att avgörandet för lokalisering bör utgå ifrån tekniska grundläggningsförhållandens påverkan på projekt- och samhällsekonomi samt att bytespunkter hamnar nära varandra utan långa tunnlar.	40.6 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.
		40.7 Yttrandet redogör att detaljplanen för Barkarbystaden II är i samrådsskedet, förslaget bygger på en stadsstruktur i två nivåer där det är önskvärt med entréer till tunnelbanan i båda nivåerna.	40.7 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>40.8 Järfälla kommun informerar att kring Veddesta finns ett planprogram som varit ute på samråd. Här bör entréer till tunnelbanan lokaliseras på båda sidor om Veddestavägen, oavsett vilket stationsläge som väljs.</p>	<p>40.8 Detta kommer att beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet.</p>
		<p>40.9 Järfälla kommun anser att alternativet <i>Mitt i Barkarbystaden</i>, följt av <i>Mot handelsstaden</i>, bäst svarar upp mot målen med Stockholmsöverenskommelsen samt potentiellt ger flest resenärer god tillgång till tunnelbanan. I alternativet <i>Mitt i Barkarbystaden</i> finns störst möjlighet att utforma platserna runt tunnelbaneentréerna.</p>	<p>40.9 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
		<p>40.10 Alternativen <i>Intill Kyrkbyn</i> och <i>Under bergkullen</i> anser Järfälla kommun kan hamna i anslutning till glesare bebyggelsestruktur och därmed ge mindre samhällsnytta jämfört med övriga stationsalternativ.</p>	<p>40.10 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>
		<p>40.11 Järfälla kommun informerar att det pågår en parallell process med en ny strukturplan för Barkarbystaden och anser att ett stationsläge i enlighet med <i>Mitt i Barkarbystaden</i> eller någonstans mitt emellan <i>Mitt i Barkarbystaden</i> och <i>Mot handelsplatsen</i> ska tas fram för att optimera stationsläget och dess entréer.</p>	<p>40.11 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>

Inkommit	Avsändare	Sammanfattade synpunkter	Bemötande
		<p>40.12 Av lokaliseringsutredningen drar Järfälla kommun slutsatsen att samtliga bostäder i Barkarbystaden och södra Veddesta inte får ett kort avstånd till stationen och i fortsatt samverkan måste även Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, ingår eftersom de har helhetsansvaret för kollektivtrafikförsörjningen.</p>	<p>40.12 Samverkan sker med Stockholms läns landsting, trafikförvaltningen, för att få en heltäckande kollektivtrafik med trafikslag som kompletterar varandra. Busstrafiken ligger dock utanför projektets ramar.</p>
		<p>40.13 Järfälla kommun påtalar att en analys av hur busstrafik kompletterar tunnelbanan måste utföras, för att tillsammans med lokaliseringsutredningen och kommunens strukturplan för Barkarbystaden, för att optimera valen av stationslägen och dess entréer.</p>	<p>40.13 Se bemötande 40.12 ovan.</p>
<p>41. 2014-12-04</p>	<p>Post- och telestyrelsen</p>	<p>41.1 Post- och telestyrelsen har en vilja att vidareutveckla Fortifikationsverkets fastighet och förordar därför de föreslagna spår- och stationslägen som ligger på största möjliga avstånd från, samt ger så liten påverkan som möjligt, på den av Fortifikationsverket förvaltade fastigheten.</p>	<p>41.1 Synpunkten beaktas i lokaliseringsutredningen.</p>

4. Fortsatt samrådsprocess

Stockholms läns landsting har startat arbetet med att ta fram en järnvägsplan för tunnelbanan. Den pågående lokaliseringsutredningen är en del av denna planprocess. När lokaliseringsutredningen är färdigställd fortsätter arbetet med att ta fram en sträckning utifrån rekommenderade stationslägen.

Parallellt med lokaliseringsutredningen har utredningsarbetet inför prövning enligt miljöbalken också inletts.

En ny samrådsperiod är planerad under våren 2015 där den valda utformningen presenteras närmare och dess miljökonsekvenser och påverkan på omgivningen beskrivs. Det färdiga planförslaget ställs slutligen ut för granskning innan Trafikverket ansvarar för en så kallad fastställelseprövning av järnvägsplanen. Tillståndsansökan enligt miljöbalken kommer att prövas av Mark- och miljödomstolen.

