

# Järnvägsplan - GRANSKNINGSHANDLING

## Uppsala planskilda korsningar

Uppsala Kommun, Uppsala Län

Samrådsredogörelse 2021-01-14

TRV 2016/37467



**Trafikverket**

Postadress: Östunagatan 4, 753 23 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2021-01-14

Ärendenummer: TRV 2016/37467

Kontaktperson: Julia Ekberg, Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	4
3.1.	Tidigare samråd	5
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	5
3.2.1.	Samråd med länsstyrelsen i Uppsala län	5
3.2.2.	Samråd med Uppsala kommun	8
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
Bilaga 1	Samrådsredogörelse, tidigare genomförda samråd	

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

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under TRV 2016/37467. Där listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar, mailkonversationer och brev med datum respektive diarienummer eller dylikt som gör handlingarna spårbara.

## 1 Sammanfattning

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen, fram till granskningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att samla in synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig.

Denna handling utgör samrådsredogörelse för järnvägsplan Uppsala planskilda korsningar. Planläggningsprocessen följer enligt Trafikverkets planläggningstyp 2, vilket innebär åtgärder med ej betydande miljöpåverkan.

Projektet är beläget strax norr om Uppsala bangård i centrala Uppsala där järnvägen korsas i plan av S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Järnvägsplanen omfattar aktuell järnvägsombyggnad på Ostkustbanan och Dalabanan och tas fram med anledning av planerad banvallshöjning för att kunna genomföra planskilda korsningar samt ett vändspår.

Arbetet med järnvägsplanen startade under sommaren 2017. I maj 2018 har samråd genomförts av Trafikverket under utformning av planförslaget. Men då projektet under 2020 utökades med ett vändspår behöver samrådsförfarandet genomföras på nytt. För tidigare samråd, se bilaga 1.

Under perioden 24 september – 26 oktober 2020 hölls ett digitalt samråd med allmänheten. Samrådshandlingen omfattade plan- och miljöbeskrivning, gestaltungsprogram, tillhörande plan- och illustrationskarta samt presentationsfilm.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare som berörs direkt av projektet till följd av förväntade markintrång eller indirekt av projektet till följd av ändrad anslutning, buller och andra förändringar eller störningar i järnvägsplanens närområden.

## 3 Samråd

Nedan sammanfattas yttranden och synpunkter som inkommit under arbetet med järnvägsplanen 2020. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade tjänsteanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2016/37467.

### 3.1. Tidigare samråd

Projektet har varit aktuellt sedan ett antal år tillbaka. Samråds har hållits i tidigare i arbete med förstudie 2005 samt under farmatagandet av systemhandling 2009-2016.

Arbetet med järnvägsplanen startade under sommaren 2017. Även i maj 2018 har samråd genomförts av Trafikverket under utformning av planförslaget. Samrådsprocessen genomfördes genom dels möten med Länsstyrelsen i Uppsala län, Uppsala kommun och övriga berörda organisationer, dels genom öppet hus för allmänhet och enskilt berörda.

Projektet har under 2020 utökats med ett vändspår och därför har samrådsförfarandet genomförts på nytt.

För tidigare samråd, se bilaga 1.

### 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

#### 3.2.1. Samråd med länsstyrelsen i Uppsala län

##### *Ställningstagande över Länsstyrelsens tidigare beslut om betydande miljöpåverkan*

Trafikverket har 17 september 2020 skickat in en förfrågan om Länsstyrelsen kvarstår i sin tidigare bedömning om att projektet järnvägsplan för Uppsala planskilda korsningar, S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, inte anses innebära betydande miljöpåverkan med de ändringar som Trafikverket har föreslagit. Länsstyrelsen anser att de ändringar som Trafikverket har föreslagit inte föranleder att järnvägsplanen riskerar att medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen kvarstår i sin tidigare bedömning att järnvägsplan för Uppsala planskilda korsningar, S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, inte anses innebära betydande miljöpåverkan.

##### *Samrådshandling*

Länsstyrelsen bedömer att åtgärden inte innebär påtaglig skada på riksintresse på kulturmiljövård. Dock behövs en genomtänkt gestaltning av portarna/broarna, med anpassning till känslig kulturmiljö, och i det aktuella förslaget föreslaget stängsel, som uppges att utformas i stål. Närmare utformning tas upp i ett gestaltungsprogram där det också uppges att hänsyn ska tas till kulturmiljövården. Trafikverket redogör att hänsyn till kulturmiljövården planeras utredas och redovisas i granskningshandlingen. Detta önskar länsstyrelsen ta del av redan innan planen går ut på granskning.

Stängslets gestaltning ska vara genomtänkt samt inte störa siktlinjerna längs S:t. Olofsgatan och S:t Persgatan, så att genomsiktighet behålls. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket ska samråda med Länsstyrelsen även om stängslens utformning innan planen går ut för granskning.

Länsstyrelsen har i ett tidigare beslut daterat 22 juni 2017 med dnr. 431-2517-17 bedömt att tillståndsprövning enligt KML kommer att behövas inför markarbeten och det kan förväntas att arkeologisk schaktningsövervakning kommer att krävas när markarbetet påbörjas för att säkerställa att inga fornlämningar påverkas.

Länsstyrelsen vill påminna om att frågan om åtgärdens förenlighet med biotopskyddets syfte och behovet av hänsyn i stället ska hanteras i tillräcklig omfattning inom ramen för

järnvägsplanen varför länsstyrelsen anser att följande behöver förtydligas i plan- och miljöbeskrivningen innan granskningsskedet:

- Länsstyrelsen anser att det behöver framgå i vilken omfattning identifierade alléträd berörs av järnvägsplanen.
- Länsstyrelsen tolkar det som att det endast är apelallén som kommer att avverkas inom ramen för järnvägsplanen samt att de gulmarkerade träden i figur 12 kan behöva skyddsåtgärder. Om det finns ytterligare alléträd som kan påverkas behöver detta framgå tydligare av handlingarna. Om de tillfälliga etableringsytorna som anges i planen påverkar träden ska även detta framgå av handlingarna.
- Länsstyrelsen anser fortsatt att återplantering ska vara ett krav och inte ett förslag. Länsstyrelsen anser att varje nedtaget alléträd ska ersättas och att detta ska säkerställas innan järnvägsplanen går till fastställelse. Det ska därför framgå av järnvägsplanen var ersättningsträden för apelallén planeras.
- Länsstyrelsen anser att återplantering ska ske så nära den befintliga allén som möjligt och att inhemska trädslag ska väljas. Varje nedtaget träd ska ersättas med minst ett nytt träd. Om plantering inte kan ske i närområdet anser Länsstyrelsen att kompensation med möjlig grönstruktur ska göras på platsen, utöver återplantering av träd.
- Val av tidpunkt för avverkning är det viktigt att hänsyn tas till fågellivet. Avverkning under häckningsperioden kan vara olämpligt ur naturmiljösynpunkt och ibland förbjudet.
- Tillräckliga skyddsåtgärder för kvarvarande träd under byggtiden är viktigt och ska enligt Länsstyrelsen vara ett krav vid genomförandet och inte endast bestå av rekommendationer.
- En ek med högt naturvärde invid Österplan står på gränsen till planområdet. Vid eventuell nedtagning av detta träd eller andra värdefulla träd som inte ingår i allé anser Länsstyrelsen att de avverade träden ska tas till vara för att i möjligaste mån gynna den biologiska mångfalden. Exempelvis kan de läggas upp på faunadepå i lämplig naturmiljö. Vidare anser Länsstyrelsen att ekologisk kompensation är motiverat vid förlust av värdefulla träd.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör åskådliggöra närmare hur utbredning av buller kommer att se ut och hur bullernivåer har ändrats genom att spårområdet har utökats och genom att spårnära bullerskydd inte kommer att byggas. Detta kan Trafikverket göra förslagsvis på en karta som visar vilka fastigheter som berörs.

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets bedömning att stängsel inte kommer ge samma negativa påverkan på stadsmiljö i form av otrygghet, särskilt längs med den gång- och cykelväg som går på den västra sidan av spårområdet som riskerade att bli trång med de tidigare föreslagna bullerskärmarna.

#### *Samrådsmöte 2020-11-25*

2020-11-25 har samrådsmöte hållits via Skype med Länsstyrelsen i Uppsala län för att diskutera de frågor som länsstyrelsen önskar att samråda enligt yttrandet som lämnades på järnvägsplanen 2020-10-26. I mötet diskuterades frågor kring kulturmiljövärden, gestaltning av stängsel samt frågor kring naturmiljö.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tar med inkomna synpunkter i arbetet och i upprättandet av järnvägsplan och plan- och miljöbeskrivning.*

*Uppsala kommun ansvarar för vägportarnas gestaltning och kommunen kommer att äga samtliga ytskikt i de två vägportarna samt de ytskikt som inte tillhör järnvägsanläggningarnas eller järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.*

*Trafikverket har som huvudlinje att inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. Utformningen, påverkan och konsekvenserna av planförslaget kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.*

*Trafikverket följer upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Miljösäkringslistan syftar till att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.*

*Riksintresset för kulturmiljövård ska inte skadas eller påverkas negativt. Länsstyrelsen får ta del av Trafikverkets bedömningar och av förslagen innan planen ställs ut för allmänhetens granskning. Trafikverket ska samråda med Länsstyrelsen även om förslag på stängslens utformning innan planen går ut för granskning.*

*Den slutliga utformningen av järnvägsbroarna och deras ytskikt, personskydd i form av stängsel, fastighetsnära bullerskyddsskärma, fönsteråtgärder samt vegetation fastställs i kommande arbete med detaljprojekteringen.*

*Ansökningar om tillstånd enligt KML kommer att lämnas in till Länsstyrelsen inför markarbeten för att säkerställa att inga fornlämningar påverkas.*

*Eventuell påverkan på alléträd och andra värdefulla träd utreds och beskrivas tydligt i projektets plan- och miljöbeskrivning samt gestaltningsprogram. Enligt Uppsala kommun kan nya alléträd planteras i Lagerlövsparken. Trafikverket kommer att föra fortsatt dialog med Uppsala kommun och avtala med kommunen om återplantering av alléträd. Varje nedtaget träd ska ersättas med minst ett nytt träd.*

*Vegetationen kring planskildheterna ska vara identitetsskapande och tillföra dynamik till rummet. Växtmaterialet ska vara anpassat efter ett stadsklimat med perioder av både värme och torka. Artrikedomen i miljön som helhet ska vara hög för att öka det ekologiska värdet, ge bättre motståndskraft mot sjukdomar och klimatförändringar och samtidigt uttrycka elegans och enkelhet.*

*För att ersätta grönstrukturen längs gångvägen föreslås en plantering med lägre markvegetation av marktäckande buskar och perenner, med mindre blommande buskträd och vertikal grönska i form av klätterväxter på stängslet. Arter som väljs ska ge ett karaktärsfullt estetiskt uttryck och inte skymma eller hindra transporter för intilliggande infrastruktur.*

*I Rapport Bullerutredning, som kommer att ligga som underlag till järnvägsplanen, redovisas beräknade ljudnivåer i utbredningskartor samt i tabellform för bullerberörda byggnader. Även överväganden om, och förslag till, bullerskyddsåtgärder redovisas liksom beräknade effekter av de övervägda, men bortvalda, spårnära bullerskärmarna.*

### 3.2.2. Samråd med Uppsala kommun

#### *Samrådshandling*

Eftersom ett flertal åtgärder planeras i anslutning till järnvägen inom några kilometer från plankorsningarna är det mycket viktigt att den aktuella tidplanen för Uppsala planskilda korsningar nu följs. Detta eftersom projektet redan är försenat och för att ytterligare försening innebär fler samtidigt pågående byggprojekt längs järnvägarna genom Uppsala.

En genomförandeplanering är väsentlig för att minimera störningar och säkra framdriften av ombyggnaden av Uppsala plankorsningar. Uppsala kommun har ambitiösa mål och höga ambitioner för att styra om Uppsalabornas resor till gång, cykel och kollektivtrafik. Det är således viktigt att en genomförandeplan prioriterar framkomligheten för dessa färdmedel. En tydlig kommunikationsplan som gör att Uppsalaborna snabbt och tydligt vet när deras resvägar behöver förändras behövs.

Järnvägen skapar en barriär i staden för framför allt öst-västliga resor, vilket det så klart finns ett fokus på. En del av lösningen är att kunna ta sig längs järnvägen till anslutande förbindelser tvärs järnvägen. Uppsala kommun har en tillfällig gång- och cykelbro över Vaksalagatan för att hantera det inom ramen för Stadshusprojektet. Uppsala kommun anser att bron är en del av lösningen för framkomligheten när ombyggnaden av Uppsala plankorsningar pågår. Det är viktigt att beakta i det fortsatta arbetet med genomförandet.

Trafikverket har beslutat att inte sätta upp bullerskydd längs sträckan. Skälet är att den avskärmning som Uppsala kommun och Trafikverket enades om riskerar att i vissa fall förstärka bullret eftersom ljudet studsar på det material skyddet består av. Även om hastighetsgränsen är 100 km/h på platsen har samtliga tåg uppehåll vid Uppsala central varför den verkliga hastigheten är väsentligt lägre, och därmed bullret. Hänsyn har tagits till det i beslutet, vilket enligt riktlinjer inte brukar vara fallet. Uppsala kommun vill försäkra sig om att det beslutet är korrekt och att det inte kan leda till några rättsliga följder som leder till krav på senare bullerskyddande åtgärder. Förutom buller kommer säkerhetsskydd av annat slag krävas, sådana behöver utformas på ett sätt som är anpassat till en innerstadsmiljö.

En breddning på cirka 1 meter av spårområdet krävs för att få plats med det nya vändspåret på den östra sidan mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan. Det tar viktig markyta från gång- och cykelvägen samt förgårdsmark som finns idag. I järnvägsplanen bör det säkerställas att det inte blir en fara för allmänheten eller närliggande byggnader. Det är också viktigt att markanspråken längs norrut vid Österplan kan minimeras eftersom det är små marginaler för att också få plats med nödvändig vändplan. Det är för övrigt viktigt att utredningar som gjorts innefattar alla delar av järnvägsplanen, inklusive det senare tillkomna vändspåret.

#### *Samrådsmöte 2020-10-14*

I samrådsmötet med Uppsala kommun 2020-10-14 meddelar kommun att samrådshandlingen tas upp i KS som genomförs 2020-12-16.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tar med inkomna synpunkter i arbetet och i upprättandet av järnvägsplan och plan- och miljöbeskrivning. Fortsatt samråd kommer att ske med Uppsala kommun under kommande arbete.*



*Bedömning av antalet transporter och eventuella störningar och påverkan på cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig trafik görs i bygghandlingskedet i samråd med kommunen. Projektet kommer att arbeta för att allmän trafik ska störas så lite som möjligt och befintlig busstrafik ska kunna fortgå med så små störningar som möjligt under byggskedet. Kommunens tillfälliga gång- och cykelbro över Vaksalagatan beaktas i det arbetet. En detaljerad planering av byggarbetet och eventuell etappindelning kommer att tas fram innan byggskedet påbörjas.*

*Trafikverket följer sin planläggningsprocess där samråd pågår under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet. På sin hemsida, <http://www.trafikverket.se/upk>, informerar Trafikverket om projektets framskridande. Framskridandet och processen beskrivs i bland annat i planläggningsbeskrivningen: <https://www.trafikverket.se/contentassets/c9bodb6166664f44a12c0662decco231/planlaggningsbeskrivning.pdf>*

*Eftersom samtliga persontåg stannar i Uppsala är persontågens hastigheter genom Uppsala väsentligt lägre än största tillåten hastighet. Godstågen däremot beräknas hålla full hastighet (100 km/h). Dessa förutsättningar är de samma i Nuläge, Nollalternativ och Planförslag. Hastighetstrappor är inget unikt för denna järnvägsplan, utan används i bullerberäkningar där hastigheten ändras mycket på korta sträckor. Bullermätningar har genomförts i Uppsala som visar att beräknade nivåer även med hastighetstrappor ligger betydligt högre än uppmätta nivåer. I Rapport Bullerutredning, som kommer att ligga som underlag till järnvägsplanen, redovisas bakgrunden till de hastighetstrappor som använts i bullerberäkningen. Likaså redovisas effekter av de övervägda, men bortvalda, spårnära bullerskärmarna.*

*Riksintresset för kulturmiljövård ska inte skadas eller påverkas negativt. Trafikverket ska samråda med Länsstyrelsen om stängslens utformning innan planen går ut för granskning. Trafikverket ska samråda med Länsstyrelsen om stängslens utformning.*

*Trafikverket har som huvudlinje att inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. Åtgärder på kommunens mark ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras i samarbete med kommunen. Möjlig användning av ytorna kommer att redovisas i järnvägsplanens illustrationskarta.*

*Nya fördjupade utredningar som innefattar de delar av järnvägsplanen som påverkats av det senare tillkomna vändspåret har tagits fram till granskningshandlingen.*

**3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda**  
Från den 24 september till och med 26 oktober 2020 höll Trafikverket ett digitalt samråd angående samrådshandlingen. I samrådet ingick en plan- och miljöbeskrivning, gestaltungsprogram, tillhörande plan- och illustrationskarta samt presentationsfilm av föreslagna åtgärder.

Handlingarna som ingick i samrådet fanns tillgängliga på Trafikverkets webbplats.

Ägare till en fastighet där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits möjlighet till ett "samråd på orten" i form av ett enskilt möte. Några bostadsrättsföreningar har önskat sig ett möte och möten har hållits med dessa bostadsrättsföreningar.

Synpunkter på samrådshandlingen kunde levereras skriftligt via ett webbformulär, per brev och e-post. Sista datum för inlämning av synpunkter var den 26 oktober 2020. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkom under samrådet.

#### *Samrådssynpunkter från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda*

Flera synpunkter rör dimensionering av anläggningen för översvämning, till exempel hur räddningstjänsten ska komma fram vid sådana tillfällen om tunnlar byggs, att Trafikverket bör bygga tillräckligt kraftiga gallerbrunnar så att inte vatten står i de planskilda korsningarna, att det inte är tydligt redovisat hur kraftiga regn ska förhindras att rinna utmed bilvägar samt att avvattningen av vägportar behöver dimensioneras för extremväder.

Synpunkt har även inkommit gällande att dagvattnet inte kommer att vara oförändrat då plankorsningarna medför en förändring för avrinningen jämfört med nuläget. En redovisning efterfrågas av hur dagvattnet ska ledas bort när det inte gäller dränerat vatten.

Vissa synpunkter rör tryggheten i området i form av att säkerhet för gående och cyklister bör uppmärksammas och att risken för överfall bör minimeras då S:t Olofsgatan samt S:t Persgatan förläggs i tunnel. Det har även inkommit önskemål om att cykel- och gångtrafik behöver särskiljas och att det tydligt framgår var cyklister respektive gående ska passera. Det är viktigt att inte ge avkall på gång- och cykelbanor längs med båda sidor av järnvägen och att dessa måste bli tillräckligt breda. Om möjligt bör skarpa svängar undvikas.

En del synpunkter gäller kommunens planering, till exempel att de planerade tunnelarna som underlättar för biltrafiken går emot kommunens ambitioner att göra Uppsala till en miljöstad dominerad av gång- och cykeltrafik. Synpunkterna gäller även att det i kommunens detaljplan finns en annan lösning angiven, med gång- och cykelvägar med ramper längs Järnvägspromenaden och S:t Persgatan.

Flera synpunkter har inkommit gällande järnvägsanläggningens utformning och om hur färdig anläggning kommer att se ut samt om vad ett vändspår innebär. Utformningen får gärna anpassas så den inte skär sig mot övrig miljö med exempelvis konst, växtlighet, upplysta ytor. En synpunkt gäller även att människor med funktionsnedsättning får problem med uppförsbackar som skapas i korsningen vid Skolgatan och att plankorsningen därför borde vara kvar. Det har även inkommit önskemål om att behålla skydd för insyn från passerande tåg då banvallen ska höjas, exempelvis att behålla befintliga träd längs järnvägen. Om träden måste fällas och ersättas av bullerplank önskas att dessa utformas som insynskydd.

Fråga har även inkommit om restaurangen vid S:t Persgatan/Österplan kommer att finnas kvar.

Frågor har inkommit avseende trafiken i områden, till exempel om avstängning för S:t Olofsgatan inte kommer att ske före år 2024, om Österplan kommer att kunna nås både från S:t Persgatan och S:t Olofsgatan samt om när man planerar att bygga om Höganäsgatan för ökad trafik.

Frågor och synpunkter har inkommit som berör hastigheten längs järnvägen, hur mycket fortare tågen kommer att köra jämfört med idag och om hastigheten kan sänkas till 40 km/tim för att öka trivselvärdet och livskvaliteten för boende i närområdet.

Det har även inkommit frågor avseende hur det blir med sättningar i kringliggande fastigheter vid ombyggnation och om vibrationer kommer att öka med projektet eller om vibrationerna kommer att minska.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Avvattningen projekteras alltid enligt Trafikverkets riktlinjer så att tillräcklig kapacitet erhålls. Påverkan på avvattningen och avvattningsanläggningens utformning kommer utredas vidare och beskrivas i projektets plan- och miljöbeskrivning.*

*Broarnas proportioner tar hänsyn till trygghetsperspektiv och möjliggör ljusinsläpp mellan järnvägsbro och gång- och cykelbroar. Broarna utformas med rundade kanter för att följa gatans formspråk, undvika skymda hörn och ge bättre ljusinsläpp. Utformningen och gestaltningen av vägportarna ansvarar Uppsala kommun som väghållare för S:t Persgatan och S:t Olofsgatan.*

*Ändamålet med projektet är att öka säkerheten och framkomligheten i korsningspunkterna mellan järnvägen och de korsande gatorna även för gång- och cykeltrafiken. De i järnvägsplanen föreslagna åtgärderna har planerats i samråd med kommunen och kommunens detaljplaner för de planskilda korsningarna.*

*Vändspår innebär att tåg kan lämna av resenärer och sedan åka till vändspåret, varvid föraren byter ände i tåget och sedan hämtar nya passagerare vid Uppsala C och kör tillbaka mot Stockholm.*

*Vägutformningen för statliga vägar ska alltid uppfylla krav enligt Trafikverkets styrande dokument, gällande version av Vägars och gators utformning, VGU. Uppsala kommun ansvarar för utformningen av S:t Persgatan och S:t Olofsgatan som väghållare för de kommunala gatorna.*

*Eventuell påverkan på träd kommer att utredas och beskrivas tydligt i projektets plan- och miljöbeskrivning. Trafikverket kommer att föra dialog med Uppsala kommun angående plats för återplantering av alléträden. Kompensation med möjlig grönstruktur på platsen kommer att göras i samråd med Länsstyrelsen och Uppsala kommun och beskrivs i plan- och miljöbeskrivningen. Bullerberäkningar visar att de tidigare planerade bullerskärmarna längs järnvägen skulle få mycket begränsad effekt och till och med riskerade medföra ökade ljudnivåer vid närliggande byggnader och har därför valts bort.*

*Bedömning av antalet transporter och eventuella störningar och påverkan på cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig trafik under byggtiden görs i bygghandlingsskedet. Projektet kommer att arbeta för att allmän trafik ska störas så lite som möjligt och befintlig busstrafik ska kunna fortgå med så små störningar som möjligt under byggskedet. Under byggtiden kommer verksamheter att påverkas av arbetena.*

*En detaljerad planering av byggarbetet och eventuell etappindelning kommer att tas fram innan byggskedet påbörjas.*

*Trafiken på det kommunala gatorna hanteras i den kommunala planeringen av Uppsala kommun som väghållare.*

*I samband med ombyggnaden av järnvägen kommer markförstärkningsåtgärder att genomföras och det kommer att minska vibrationer i närliggande byggnader. Den hastighetsnedsättning till 60 km/h som gäller för södergående bränsletåg kommer att tas bort, men i övrigt medför inte projektet någon förändring av tågens hastigheter. Godstågen får köra 100 km/h i dag och det kommer de att få göra även i fortsättningen.*

*Inför byggstart kommer en riskanalys avseende vibrationer i byggskedet att genomföras. Rikt- och gränsvärden för vibrationer kommer att fastslås för respektive byggnad. Inför byggstart genomförs förbesiktning av byggnader. Under byggtiden kommer mätare sitta monterade på utvalda byggnader som larmar om nivåerna närmar sig riktvärden. När*

*ombyggnaden är klar genomförs efterbesiktning av byggnader för att se om några förändringar skett under byggtiden.*

#### *Samrådssynpunkter från bostadsrättsföreningar*

I de inkomna synpunkterna är flera positiva till de trafikförbättringar som kommer ske genom de planskilda korsningarna, men synpunkterna uttrycker även oro för påverkan på byggnader, buller och vibrationer från mer frekvent tågtrafik, trafikmiljö under byggtiden med mera.

Flera av de inkomna synpunkterna handlar om farhågor för hur ökad tågtrafik samt planerade arbeten riskerar att skada fastigheter, bland annat genom att en förändring av grundvattennivån kan leda till att fastighetens grundläggningsförhållanden påverkas samt att även ökade vibrationer från arbetet förvärrar fastigheters sättningsskador. Önskemål om att Trafikverket besiktigar och övervakar fastigheten under arbetet för att försäkra att de ej skadas har inkommit. Önskemål har kommit om vibrationsmätningar i fastigheter samt att de säkerhetsmätningar som utförs under själva byggprocessen även bör ske på de äldre husen längs Storgatan där det redan nu gungar betänkligt. Tills den nya gjutna lösningen för minskade vibrationer genomförs så måste de tunga få andra betingelser, dvs. betydligt lägre maxfart enligt synpunkterna.

Vidare har önskemål om att berörda fastigheter ska erbjudas åtgärder på fasader såsom bullerisolerade fönster, inglasade balkonger med mera inkommit. En fastighetsspecifik beräkning av bullernivåer vid fasader och inomhus efterfrågas samt information om fasadändringar, detaljlösningar och bygglovsprocess. Eftersom även byggnationen av de planskilda korsningarna kommer ge upphov till buller önskas klargörande om när de bullerreducerande åtgärderna kommer påbörjas.

De inkomna synpunkterna behandlar även byggarbetenas och föreslagna åtgärders påverkan på tillgänglighet till fastigheter och om tillträde till fastigheten kan garanteras under hela byggtiden. Information om vilka parkeringsplatser som kommer avlägsnas och om var boende i närområdet istället ska parkera sina motorfordon önskas. En handling som gemensamt för Trafikverket och kommunen analyserar trafikflödet för såväl motortrafik som gång- och cykeltrafik under byggtiden efterfrågas. Vidare uttrycks oro för att biltrafiken kan komma att öka, om bilister väljer S:t Olofstunneln i stället för Råbyleden när bommarna byggs bort. Önskemål ställs att åtgärder vidtas för att begränsa störningarna från den eventuellt ökade biltrafiken. Vikten framhålls av att det vid ombyggnation av spårområdet finns full tillgänglighet och framkomlighet till fastigheter, både för boende och andra hyresgäster och deras verksamheter, samt full tillgänglighet för räddningstjänsten.

Vikten av att vägportarna utformas på ett sätt som främjar trygghet och säkerhet uttrycks i de inkomna synpunkterna. Utformning av de avsedda vägportarnas anslutning till gång- och cykelvägarna på båda sidor om järnvägsområdet är av stor vikt för gående och cyklister vad avser lutning och separering av trafikslag. Oro över att passage under spåren kommer att bli en mörk och otrygg plats som inbjuder till klotter och skadegörelse samt att projektet ger en förfylad stadsmiljö och ökad barriäreffekt genom breddat och höjt spårområde uttrycks.

En analys av riskerna med att köra bränsletåg genom hjärtat av Sveriges fjärde största stad efterfrågas.

Andra inkomna synpunkter behandlar:

- önskemål om fortlöpande information och dialog

- önskemål om att förslaget där ombyggnationen förläggs till järnvägens östra sida blir Trafikverkets slutliga beslut
- önskemål om att vändspåret förblir just ett vändspår och inte ett ”uppställningsspår” med risk för övernattande tåg. Dessa måste som i nuläget ställas upp på bangården söder om centralstationen.

#### *Trafikverkets kommentar*

*I samband med ombyggnaden av järnvägen kommer markförstärkningsåtgärder att genomföras och det kommer att minska vibrationer i närliggande byggnader. Den hastighetsnedsättning till 60 km/h som gäller för södergående bränsletåg kommer att tas bort, men i övrigt medför inte projektet någon förändring av tågens hastigheter. Godstågen får köra 100 km/h i dag och det kommer de att få göra även i fortsättningen.*

*Påverkan på grundvattennivåerna kommer utredas vidare och beskrivs i projektets plan- och miljöbeskrivning. Ändamålet med projektet är att bland annat att minska vibrationerna från järnvägstrafiken. Statusbesiktning och fastställande av grundläggningsnivåer för de mest sättningskänsliga byggnaderna kommer att utföras innan byggstart.*

*I samband med ombyggnaden av järnvägen kommer markförstärkningsåtgärder att genomföras och det kommer att minska vibrationer i närliggande byggnader.*

*Inför byggstart kommer en riskanalys avseende vibrationer i byggskedet att genomföras. Rikt- och gränsvärden för vibrationer kommer att fastslås för respektive byggnad. Inför byggstart genomförs förbesiktning av byggnader. Under byggtiden kommer mätare sitta monterade på utvalda byggnader som larmar om nivåerna närmar sig riktvärden. När ombyggnaden är klar genomförs efterbesiktning av byggnader för att se om några förändringar skett under byggtiden.*

*I Rapport Bullerutredning, som kommer att ligga som underlag till järnvägsplanen, redovisas beräknade ljudnivåer i utbredningskartor samt i tabellform för bullerberörda byggnader. Även överväganden om, och förslag till, bullerskyddsåtgärder redovisas. Möjligheter att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder begränsas av att många byggnader nära järnvägen är kulturhistoriskt värdefulla.*

*Trafikverkets ambition är att bullerskyddsåtgärder ska vidtas innan anläggningsarbetena påbörjas.*

*En detaljerad planering av byggarbetet kommer att tas fram innan byggskedet påbörjas.*

*Fastighetsägare ska ha tillträde till sin fastighet under hela byggtiden. Bedömning av antalet transporter och eventuella störningar och påverkan på cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig trafik görs i bygghandlingsskedet. Projektet kommer att arbeta för att allmän trafik ska störas så lite som möjligt under byggskedet.*

*Förändringen och påverkan på trafiken efter ombyggnaden av de kommunala gatorna hanteras i den kommunala planeringen av Uppsala kommun som väghållare.*

*Broarnas proportioner tar hänsyn till trygghetsperspektiv och möjliggör ljusinsläpp mellan järnvägsbro och gång- och cykelbroar. Broarna utformas med rundade kanter för att följa gatans formspråk, undvika skymda hörn och ge bättre ljusinsläpp. För utformningen och gestaltningen av vägportarna ansvarar Uppsala kommun som väghållare för S:t Persgatan och S:t Olofsgatan.*

Vägutformningen för statliga vägar ska alltid uppfylla krav enligt Trafikverkets styrande dokument, gällande version av Vägars och gators utformning, VGU. Uppsala kommun ansvarar för utformningen av S:t Persgatan och S:t Olofsgatan som väghållare för de kommunala gatorna.

De åtgärder som föreslås i järnvägsplanen med förstärkt banvall bedöms höja säkerheten och minska risker för urspårning. Även planskildheten ökar säkerheten genom minskad risk för kollisioner med trafikanterna på de anslutande gatorna. På vändspåret tillåts endast uppställning av persontåg.

Trafikverket följer sin planläggningsprocess där samråd pågår under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt med berörd allmänhet. Information kommer att göras tillgänglig under arbetets gång.

På sin hemsida, <http://www.trafikverket.se/upk> informerar Trafikverket om projektets framskridande.

Framskrivandet och processen beskrivs i bland annat i planläggningsbeskrivningen: <https://www.trafikverket.se/contentassets/c9b0db6166664f44a12c0662decc0231/planlaggningsbeskrivning.pdf>

#### 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande parter har huvudsakligen lämnat information som Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

Nedan redovisas yttrandena från de myndigheter och organisationer som har framfört synpunkter, utöver Länsstyrelsen i Uppsala län och Uppsala kommun.

##### *Region Uppsala*

Region Uppsala ser mycket positivt på planskilda korsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Frihöjden för porten vid S:t Olofsgatan behöver hålla minst 4,5 meter för att möjliggöra alla typer av bussar samt eventuell framtida spårvagnstrafik. Körbanebreddens bör vara minst 7 meter av samma anledning. Region Uppsala anser att det vore mycket olyckligt om möjlighet för kollektivtrafik att trafikera berörd sträcka byggs bort. Vidare bör ramperna för porten vid S:t Olofsgatan ha en sådan lutning att eventuell framtida spårvagnstrafik kan trafikera sträckan.

Det vore önskvärt att aktuell spårsträcka kan etableras med så hög hastighet som möjligt. Dock finns inget behov av krav på högre hastighet än vad tåg med uppehåll i Uppsala kan nå på den aktuella sträckan.

Vändspåret bör vara minst 340 meter för att möjliggöra vändning av trippelkopplade ER1, vilket innefattar 315 meter fordon samt tillägg för viss marginal. De avstånd som behövs intill spåret för att uppfylla kravet på god arbetsmiljö för lokförare som kommer att gå utmed tågen behöver beaktas. Vidare vore det önskvärt om vändspåret kan delas upp med en mellansignal så att ett fordon kan stå på den borte delen av vändspåret och samtidigt med växlingsväg kunna vända med ett annat fordon på den första delen av spåret. Det vore även önskvärt att beakta möjligheten att i framtiden ansluta spåret norrut.

Ett bullerskydd mot vändspåret bör utredas, då tågfordon lämnar ifrån sig en del buller vilket kan störa omgivande fastigheter och områden.

Bibehållandet av utrymme utmed det aktuella spårområdet vore önskvärt för att inte begränsa framtida expansion och utvidgning av spårområdet genom Uppsala. Järnvägens broar som dimensioneras för tre spår bör i sin konstruktion förberedas för möjlighet att bygga ett fjärde spår.

Region Uppsala önskar fortsatt dialog kring byggstart, avstängningstid och eventuella förändrade förutsättningar.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Fria höjden har i PM Byggnadsverk satts till  $\geq 4,2$  m i enlighet med Medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Uppsala kommun, 2014-07-03. Sammanlagd körbanebredd har i PM Byggnadsverk satts till 8,0 m. Trafikverket har bedömt att broar som dimensioneras för tre spår möjliggör framtida trafikering. Planförslaget innebär ingen höjning av hastigheterna på järnvägen.*

*Största tillåtna hastighet för godståg är 100 km/h och för persontåg 110 km/h. Projektet medför ingen förändring av detta. Dock kommer markförstärkningsåtgärder i samband med ombyggnaden göra att hastighetsnedsättningen för södergående drivmedelståg kan tas bort.*

*Dimensioneringen av anläggningen har genomförts enligt Anläggnings specifika krav järnväg (AKJ). AKJ omfattar Trafikverkets krav på projektet avseende trafikledning (dvs. en körbar anläggning), trafikering, miljö, teknisk funktion vid byggnation och driftskedet, samt krav på teknisk dokumentation och funktionskrav på den färdiga anläggningen. I AKJ finns krav som bland annat omfattar behov av mer spårkapacitet som krävs för nya fordon av typ ER1 samt arbetsmiljön och säkerheten för personalen.*

*Tågrörelser på vändspåret är medräknade i bullerutredningen, och ger långt lägre nivåer än passerande tåg på huvudtågspåren. Bullerskydd för vändspåret är inte aktuellt.*

*Fortsatt dialog kommer att ske med Region Uppsala under kommande arbete.*

#### *Uppsala brandförsvaret*

Det bör värderas om riskreducerande åtgärder bör vidtas längs den förändrade delen av järnvägen i samband med byggnationen för att möjliggöra för Uppsala kommun att i framtiden använda marken i anslutning till järnvägen till det ändamål som önskas.

Brandförsvaret önskar att insatsplaner som redogör för hur brandförsvarets tillgänglighet ska säkerställas under byggtiden upprättas och att samråd sker med brandförsvaret kring dessa frågor. För de byggnader där brandförsvaret utgör alternativ utrymningsväg med sin stegutrustning är detta extra viktigt.

Det bör analyseras hur aktuellt projekt under byggtiden påverkar trafikflödena genom centrala Uppsala för att identifiera eventuella åtgärder som behöver vidtas för att framkomligheten för utryckningsfordon genom staden ska anses vara acceptabel.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tar med inkomna synpunkter i arbetet och i upprättandet av järnvägsplan och plan- och miljöbeskrivning. Fortsatt samråd kommer att ske med Brandförsvaret under kommande arbete.*

*I utformningen av planförslaget har hänsyn tagits till kommunens detaljplanering och markanvändningen i anslutning till järnvägsområdet. De åtgärder som föreslås i*

*järnvägsplanen med förstärkt banvall bedöms höja säkerheten och minska risker för urspårning. Även planskildheten bedöms öka säkerheten genom minskad risk för kollisioner med trafikanterna på de anslutande gatorna.*

*En detaljerad planering av byggarbetet kommer att tas fram innan byggskedet påbörjas. Brandförsvaret ska ha god tillgänglighet genom under hela byggtiden. Bedömning av antalet transporter och eventuella störningar och påverkan på brandförsvarets tillgänglighet görs i bygghandlingskedet i samråd med brandförsvaret.*

#### *Samrådsmöte med Frälsningsarmén*

Frälsningsarmén hade frågor om hur åtkomsten till fastigheten kommer att se ut under byggtiden. Frälsningsarmén undrade även på vilka kriterier som en verksamhet kan erbjudas ersättningslokaler under byggtiden.

#### *Trafikverkets kommentar*

*En lösning för tillgänglighet till fastigheter under byggtiden tas fram när bygghandlingen tas fram under 2021. Beträffande eventuella kriterier angående ersättningslokaler under byggtiden lovade Trafikverket återkomma i frågan.*







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)