

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Arlandabanan, Skavstaby-Arlanda

Sigtuna och Upplands Väsby kommun, Stockholms län

Järnvägsplan, 2016-11-15

Projektnummer: 137774



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Frida Lindvall, Sweco

Dokumentdatum: 2016-11-15

Ärendenummer: 2014/49376

Version: 0.1

Innehåll

INLEDNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS FÖR PROJEKTETS SAMRÅDSMÖTEN	4
GENOMFÖRANDE AV SAMRÅD	5
SAMRÅDSSYNPUNKTER	7
Samrådsmöte med Länsstyrelsen	7
Samrådsmöte med samrådsrets	7
Samråd för Samrådsunderlag	7
Samråd för Samrådshandling för val av lokalisering	8
Synpunkter från myndigheter	9
Länsstyrelsen	9
Transportstyrelsen	9
Naturvårdsverket	9
Försvarmakten	9
Jordbruksverket	10
Svenska kraftnät	10
Sigtuna kommun	10
Upplands Väsby kommun	11
Statens fastighetsverk	12
Statens geotekniska institut (SGI)	12
Synpunkter från företag och organisationer	12
Kilenkrysset	12
Brandkåren Attuna	13
Naturskyddsföreningen	13
Norrunda Fornminnes- och Hembygdsförening	13
Kommunalförbundet Norrvatten	13
Lantbrukarnas Riksförbund, Sigtuna Kommungrupp	13
Föreningen Rosersbergs Villastad	14
Sveriges Geologiska Undersökning	14
Vattenfall	14
Arlanda stad Golf och Wåhlin Fastigheter AB	15
Airport City Stockholm	15
Arlandastad Holding AB	15
Synpunkter från privatpersoner	16

Inledning

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits och vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för det här projektet har minst uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-06-22, 2015-07-02, 2015-10-20 och 2016-05-09.

Samrådsrets för projektets samrådsmöten

I detta inledande skede av projektet har samrådsmöten hållits med berörda aktörer och myndigheter. Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov anpassat till utredningens omfattning och bedömda påverkan.

Till samrådsmöten har representanter från följande bjudits in:

- Trafikverket
- Arlandabanan Infrastructure AB
- Kollekttrafikförvaltningen UL
- Trafikförvaltningen SLL
- Mälardalen
- Sigtuna kommun
- Upplands-Väsby kommun
- Swedavia
- Svedala
- Regionförbundet Uppsala
- Länsstyrelsen Stockholm
- Länsstyrelsen Uppsala

Genomförande av samråd

Tre samrådsmöten har anordnats med de aktörer som listas under rubriken ”*Samråds-krets för projektets samrådsmöten*” (2014-10-22, 2015-09-09 och 2016-03-16).

Minnesanteckningar från dessa möten finns diarieförda hos Trafikverket under aktuellt ärendenummer. Ett separat samrådsmöte med Länsstyrelsen hölls den 20 januari 2016, med syfte att presentera, stämma av och förankra arbetet. Länsstyrelsen hade då inte deltagit på tidigare samrådsmöten. Minnesanteckningar från detta möte finns också diariefört hos Trafikverket.

Utöver möten med aktörerna i samråds-kretsen har två samråd anordnats. Ett i samband med färdigställandet av Samrådsunderlag och ett i samband med färdigställandet av samrådshandling för val av lokalisering. Projektet har fört dialog med Länsstyrelsen avseende hur samrådsprocessen bör utföras. Länsstyrelsen ansåg att det i skedet med Samrådsunderlag är svårt att förutse vilka som kommer bli direkt berörda, och rekommenderar annonsering i lokal press (och i post-och inrikes enligt Trafikverkets praxis) och på så vis nå de som i detta skede anses som direkt berörda. I samband med samråd kring Samrådshandling för val av lokalisering, kompletteras tidningsannonseringen med särskilda utskick till de som är direkt berörda av korridorerna.

Annonsering inför samråd på Samrådsunderlag har skett i Post- och Inrikes tidningar (2015-08-10), Dagens Nyheter (2015-08-10), Mitti Upplands Väsby (2015-08-11) och Sigtunabygden med Knivstabygden (2015-08-12). Under samrådsperioden 2015-08-17 till 2015-09-13 fanns Samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets externa hemsida, samt i receptionen hos Sigtuna och Upplands-Väsby kommun samt Trafikverkets regionkontor i Solna.

I samråd i samband med att samrådshandling för val av lokalisering fanns handlingen publicerad på Trafikverkets externa hemsida, se <http://www.trafikverket.se/naradig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/arlandabanan-skavstaby-arlanda/dokument-for-arlandabanan-skavstaby-arlanda/>. Samrådshandlingen fanns även tillgänglig i receptionen hos Sigtuna och Upplands Väsby kommun, samt Trafikverket, (Solna Strandväg 98, Solna) under perioden 2016-05-19 till 2016-06-10. I Sigtuna förlängdes tiden till 2016-06-17. Annonsering om samrådet i tidningar har gjorts vid följande tillfällen:

- Post- och Inrikes tidningar, 2016-05-16
- Mitti Upplands Väsby, 2016-05-17
- Sigtunabygden med Knivstabygden, 2016-05-18

Flera berörda begärde förlängd svarstid, vilket beviljades av Trafikverket. Yttranden har därmed mottagits fram till 15 september. Länsstyrelsens yttrande inkom den 28 oktober, då de tog del av Sigtuna kommun och Upplands Väsby kommuns yttrande innan de sammanställde sitt yttrande.

De som äger fastigheter, samt de som ingår i markavvattningsföretag och båtadsområden inom korridorerna som utreds i Samrådshandlingen har fått ett informationsbrev skickat till sig på posten.

Trafikverket har utöver ovanstående haft mailkontakt med Sigtuna kommun och Arlandastad och diskuterat korridorernas dragning och påverkan på andra planer.

Var händer nu?

Järnvägsplanen är i ett startskede där en Samrådshandling för val av lokalisering har tagits fram. Denna utgör den första delen av Samrådshandling och redovisar två olika korridorer/utredningsalternativ för en framtida utbyggnad på sträckan Skavstaby-Arlanda. Korridorerna jämförs och konsekvensbeskrivs med avseende på funktion, kostnader och miljö. Med Samrådshandling för val av lokalisering som underlag, kan sedan beslut tas om val av korridor. En viktig del i det arbetet är samråd med allmänhet, organisationer och myndigheter. I detta skede ligger fokus på att belysa allmänna intressen.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2014/49376.

När beslut om korridor är fattat kan Trafikverket välja att fortsätta arbetet med att optimera järnvägens dragning inom den valda korridoren. En järnvägsplan kommer att tas fram där även enskilda intressen kommer att belysas och ytterligare samråd genomföras.

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade 2016-02-23 att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer därmed att tas fram i kommande skeden av planeringsprocessen.

Samrådssynpunkter

Samrådsmöte med Länsstyrelsen

Ett samrådsmöte med Länsstyrelsen hölls den 20 januari 2016, med syfte att presentera, stämma av och förankra arbetet. Länsstyrelsen hade inte deltagit på tidigare samrådsmöten.

Inför mötet hade det tagits fram förslag på utformning av två korridorer som efter mötet utreds, effektbedöms och jämförs i Samrådshandlingen. Syftet med mötet var att samråda kring korridorerna och utbredningen av dessa.

En dialog kring korridorernas påverkan och utformning hölls, Länsstyrelsen ges möjlighet att ställa frågor kring oklarheter i underlag och resultat. Trafikverket beskriver resultat och arbetssätt. Deltagarna sammanfattar mötet med slutsatsen att förutsättningarna är mer kända för UA2 än för UA1, och att UA2 troligen är mest lämpligt ur miljösynpunkt.

Samrådsmöte med samrådsrets

Trafikverket har anordnat tre samrådsmöten med de aktörer som listas under rubriken ”*Samrådsrets för projektets samrådsmöten*” ovan. Minnesanteckningar från mötena finns diarieförda hos Trafikverket under aktuellt ärendenummer.

Den 22 oktober 2014- På det inledande mötet lades mycket fokus på information kring projektet; varför Trafikverket utreder sträckan, projektets mål, kommande samrådsarbete och hur långt utredningen kommit hittills. Deltagarna kommer med frågor och projektet diskuteras under presentationens gång.

Den 9 september 2015- Vid detta möte presenteras Trafikverkets projektläge, förutsättningar och vad som var aktuellt just då. Mötet hålls i samband med färdigställande av Samrådsunderlag, varför det materialet presenteras. Närvarande aktörer ges möjlighet att ställa frågor och diskutera materialet.

Den 16 mars 2016- Vid detta möte lades mycket fokus på information och att uppdatera gruppen om vad som hänt i projektet sedan föregående möte samt vad som är planerat att ske framöver i projektet. Mötet hålls i samband med att Samrådshandling val av lokalisering är i sitt slutskede. Fokus läggs därmed på det materialet. Närvarande aktörer ges möjlighet att ställa frågor och diskutera materialet.

Samråd för Samrådsunderlag

I augusti/september 2015 har Trafikverket samråd kring Samrådsunderlaget. Två skriftliga yttranden lämnas in, båda finns diarieförda i sin helhet hos Trafikverket under aktuellt ärendenummer. I Samrådsredogörelse daterad 2015-10-20 beskrivs de samrådsaktiviteter som skett och synpunkter som inkommit till och med Samrådsunderlag. Detta är sammanfattat i denna version.

Sigtuna kommun har medverkat på samrådsmötena. De lämnar även in med ett separat skriftligt yttrande. De ställer sig bakom projektet och poängterar att alla identifierade miljöfrågor löpande behöver kommuniceras med kommunen från ett tidigt skede och hänsyn behöver tas till kommunens utvecklingsplaner.

Kommunen instämmer i avgränsningen av miljöintressen som tas upp i Samrådsunderlaget och vill komplettera att även riskfrågan bör belysas samt att påverkan på landskapsbilden är viktig att hantera och prioritera. Vidare poängterar kommunen vikten av att recipientfrågan hanteras, då det är en av de största utmaningarna för kommunen vid utveckling av nya områden.

Övriga berörda myndigheter och organisationer har medverkat på samrådsmöten, se sammanställning ovan.

Under samrådstiden gällande Samrådsunderlaget inkommer endast en kommentar från allmänheten. Denna innehåller inspel kring framtida trafikering och utformning av spår.

Trafikverket tar med sig alla synpunkter in i nästa skede av projektet.

Samråd för Samrådshandling för val av lokalisering

Efter samrådet för Samrådshandling för val av lokalisering har 27 yttranden inkommit till Trafikverket. Yttrandena delas upp på myndigheter, organisationer och företag samt privatpersoner.

Privatpersonernas yttranden har sorterats in efter olika kategorier, som anges nedan. Ett yttrande kan innehålla flera synpunkter som sorteras in under olika kategorier. Ett sammanfattande bemötande eller svar ges därefter per kategori.

Privatpersonernas synpunkter har delats in i följande kategorier:

- Förespråkar UA1
- Förespråkar UA2
- Oroliga för buller, barriärer, rekreation samt kulturlämningar, främst i UA1
- Hur ser kompensationssystemet ut för boende?
- Orolig och motsätter sig vägomläggningar i Krogsta (UA1)
- Dålig information kring samråd och projektet. Många påverkas, även under byggtid.
- Kommunen har utvecklingsplaner i Västra Rosersberg, framgår inte i Trafikverkets material. Står i motsättning till UA1.
- Frågor kring utformningen, spårdragningen och hur broarna kommer att bli. Svårt att tolka underlaget. Hur påverkas landskapsbild?
- Håller ej med om utvärderingen och måluppfyllelsen, då UA 1 ger större negativ påverkan än vad som framgår av materialet.
- Synpunkter på trafikupplägget, vill att regionalstågen leds via Rosersberg och pendeltåg på befintlig Arlandabana.
- Önskar fyrspar till Uppsala.

Synpunkter från myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att Samrådshandlingen har brister i redovisningen av projektets påverkan på natur- och fornlämningsmiljön, samt landskap. Trafikverket måste i fortsättningen tydligare lyfta in fornlämningar i bedömningen av påverkan på riksintresset för kulturmiljövården och kulturlandskapet. Trafikverket måste även utreda eventuella vibrationsrisker vid Norrsunda kyrka under byggnationen av den nya järnvägen och tågtrafiken, samt visuella effekter på riksintresset för kulturmiljövården, landskapsbilden och kyrkomiljön. Trafikverket behöver också studera åtgärder för att minska barriäreffekter av ny järnväg för natur och friluftsliv, påverkan på jord- och skogsbruksnäringen, samt hanteringen av risk.

Länsstyrelsens bedömning är dock att Trafikverket utifrån kultur- och naturmiljö, hushållningen av jordbruksmark, samt risk och säkerhet, kan arbeta vidare med utredningsalternativ i befintlig korridor, UA 2, som huvudalternativ i fortsatt planering.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Omfattande underlags-PM för respektive område (till exempel Buller- och vibrationer, Gestaltning, Kulturarvsanalys, Naturvärdesinventering) ligger bakom den korta sammanfattande texten som ingår i Samrådshandlingen. I kommande skeden kommer den valda korridoren att studeras ytterligare, och effekter kunna beskrivas mer detaljerat.

Trafikverket noterar Länsstyrelsens rekommendation kring utredningsalternativ. Länsstyrelsens synpunkter och rekommendationer är viktiga inspel till Trafikverkets kommande arbete.

Transportstyrelsen

Lämnar inga synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar.

Naturvårdsverket

Avstår från att lämna ett yttrande

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende. Lyfter att om myndighetens möjligheter att nyttja tillfartsvägarna till och från den egna verksamheten påverkas, innebär det en konflikt med riksintresse.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Jordbruksverket

Kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar.

Svenska kraftnät

Inom aktuellt utredningsområde har Svenska kraftnät ledningar, samt en fastighet som tangerar utbredningsområdet. Om Svenska kraftnäts anläggning måste korsas ska eventuella åtgärder på anläggningen minimeras.

Svenska Kraftnät har även behov av att komplettera elnätet i det aktuella området. Svenska kraftnät ser därmed behov av samverkan, för att på bästa sätt tillgodose båda infrastrukturbehoven inom detta område.

Så länge deras intressen och rekommendationer beaktas, har de inga invändningar mot en utbyggd Arlandabana.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Sigtuna kommun

Förstärkt spårkapacitet på Ostkustbanan mot Arlandaområdet har stor betydelse för områdets tillgänglighet i transportsystemet, och är en högt prioriterad fråga för berörda kommuner.

Kommunen lyfter även att det pågår en åtgärdsvalsstudie för Märsta station, med syfte att säkerställa en omvandling till en modern och funktionell bytespunkt. För kommunen är det mycket angeläget att stationen, i samband med planerad ombyggnad, ges en utformning som möjliggör för genomgående trafik med både pendel- och regionalståg på sträckan Stockholm-Uppsala och som ett nav för övrig kollektivtrafik i kommunen.

Ytterligare en förutsättning som kommunen är mycket angelägen om och anser att Trafikverket måste ta hänsyn till är frågan om Norra Böjen, mellan Ostkustbanan och Arlandabanan. Motivet för Norra Böjen är starkt kopplat till vilket framtida trafikupplägg som önskas i stråket och annan utbyggnad av infrastruktur.

Kommunen har i samråd kring Samrådsunderlaget framhållit att Trafikverket måste ta hänsyn till kommunens utvecklingsplaner inom och i anslutning till berört område. Sigtuna ser allvarligt på de negativa konsekvenser som alternativ UA1 väntas medföra för lokalsamhället och den regionala utvecklingen.

Kommunen konstaterar även att de förmodat positiva effekterna av den föreslagna pendeltågsstationen i Arlandastad inte konsekvensbedömts. Detta är en strategiskt viktig fråga för kommunen, som måste beaktas i Trafikverkets fortsatta planeringsprocess.

Kommunen avstyrker att UA1 prövas vidare som alternativ för Trafikverkets fortsatta planeringsprocess, och tillstyrker vidare arbete med förutsättningarna för UA2.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ska ta resultaten från Åtgärdsvalsstudie för Märsta station i beaktande i det kommande utredningsarbetet. I en inledande fas av utredningsarbetet identifierade Trafikverket tänkbara principiella spårkorridorer för två nya spår mellan Skavstaby och Arlanda. Inga av korridorerna via Märsta till Arlandabanan bedömdes uppfylla funktionerna flexibilitet, effektivt kapacitetsutnyttjande, restider och framtida trafikökning. Spåranslutningarna gav dessutom extrema linjedragningar mellan Märsta och Arlanda med stor omgivningspåverkan. Alternativen avskrevs därmed, vilket redogörs för i PM Avfärdade alternativ. Märsta station ligger därmed utanför utredningsområdet för de båda korridorerna i Samrådshandlingen och utformningen av Märsta station ingår därmed ej i detta projekt.

Samrådshandlingen innefattar sträckan Skavstaby-Arlanda som en delmängd av två nya spår Stockholm-Uppsala, med fokusering på flaskhalsar i trafiksystemet. Dessutom har utblickar gjorts för att säkerställa en långsiktigt hållbar lösning för såväl lokala, regionala och nationella trafiksystem. Norra böjen ligger i detta avseende utanför utredningsområdet. Med det avses att Norra böjen inte ersätter behovet av fyrspår Skavstaby-Arlanda men att den inte på något sätt är avskriven. Om det på sikt visar att den är efterfrågad och det finns ett tillräckligt marknadsunderlag kan den bli aktuell att bygga.

Trafikverket ska ta hänsyn till kommunens utvecklingsplaner inom och i anslutning till berört område i det framtida utredningsarbetet. En fortsatt nära dialog ökar möjligheten att hitta bra lösningar för såväl Trafikverkets syften som kommunens.

Det finns tankar om att bygga ut Arlanda stad och i samband med detta anlägga en ny pendeltågstation. Trafikverket har studerat möjligheten i de båda utredningsalternativen och kommenterat detta i Samrådshandlingen. Trafikverket kommer att beakta frågan även i det kommande utredningsarbetet.

Trafikverket noterar kommunens rekommendation kring utredningsalternativ, och beaktar det vid framtida val. Kommunens synpunkter och rekommendationer är viktiga inspel till Trafikverkets kommande arbete.

Upplands Väsby kommun

Kommunen ser positivt på en utbyggnad med två nya spår mellan Skavstaby och Arlanda. Delar bilden att sträckan kan ses som en första etapp av utbyggnad med två tillkommande spår på sträckan mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda. Anser att en naturlig fortsättning vore att utbyggnad på sträckan förbi Väsby station skulle vara nästa etapp. Detta är i linje med kommunens planer.

Kommunen förutsätter att Trafikverket väljer att gå vidare med den lösning som bäst uppfyller projektets övergripande mål, i samråd med Sigtuna kommun.

Trafikverkets kommentar:

Tidigare kapacitet- och trafikutredningar har pekat på behov av ökad kapacitet i stråket Stockholm till Uppsala, via Arlanda. En kritisk länk för såväl antalet fjärrtåg som regional- och pendeltåg till Arlanda är sträckan från Arlandabanans avgrening från Ostkustbanan (Skavstaby) fram till Arlanda. En första etapp i att utveckla kollektivtrafiken mellan

Stockholm och Uppsala är därmed att bygga bort flaskhalsar på denna den mest belastade bandelen.

Parallellt med projektet Skavstaby-Arlanda utreder Trafikverket en strategi för Ostkustbanan. Projektet Arlanda-Skavstaby visar på att sträckan är komplicerad och kostsam. Inom utredningen Strategi för Ostkustbanan har ett flertal tidtabellsanalyser genomförts, de visar på att en inledande utbyggnad på sträckan Myrbacken-Uppsala med en etapputbyggnad från Uppsala och söderut ger större kapacitetstillskott än Skavstaby-Arlanda. Detta visar på att vilka etapper som sträckan Stockholm-Uppsala byggs ut efter inte är klarlagt och kommer utredas vidare innan beslut kan tas.

Trafikverket avser väga in måluppfyllelse, effektbedömningar samt inkomna synpunkter och dialoger med berörda aktörer vid val av korridor. Ambitionen är att hitta den bästa korridoren för vidare utredning.

Statens fastighetsverk

SVF förvaltar ett antal fastigheter inom och i anslutning till utredningsområdet, vid Slottsvägen Rosersberg. De ser samhällsnyttan med projektet, men vill försäkra sig om att det inte kommer ske intrång och skador i kulturmiljöerna och minsta möjliga störning.

I Samrådsunderlaget saknas information kring Rosersbergs slott som ett statligt byggnadsminne med högt värde (sid 25 och 27). Vidare saknas beskrivning av att järnvägens barriäreffekt negativt påverkar jordbruket (sid 41).

Trafikverkets kommentar:

Projektet tar hänsyn till kulturmiljöer för att säkerställa att intrång minimeras så långt det är möjligt. Rosersbergs slott ligger utanför utredningsområdet i Samrådsunderlaget och utanför korridorerna i Samrådshandlingen, detta projekt bedöms därför inte orsaka intrång och skador på dessa kulturmiljöer.

Olyckligt att beskrivningarna i Samrådsunderlaget inte var tydliga, arbetet har dock preciserats och studerats vidare i Samrådshandlingen. I kommande skeden kommer dessutom beskrivningar och konsekvenser belysas än mer i detalj.

Statens geotekniska institut (SGI)

Har tagit del av Samrådshandlingen och har ingenting att invända mot i det här skedet. Tycker dessutom att beskrivningar och bedömningar är tydliga och lättöverskådliga.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade.

Synpunkter från företag och organisationer

Kilenkrysset

Trafikverket bör eftersträva minsta möjliga markintrång i båda utredningsalternativen.

Att lägga spåren öster om befintliga spår (Utredningens s. 71) förordas, då Kilenkrysset också bedömer att påverkan på området minskar.

Kilenkrysset betonar vikten av att trafiken till och från Rosersberg fungerar oförhindrat även under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Markintrånget kommer att minimeras för vald lösning, i detta skede hålls dock korridoren bredare än slutligt intrång för att möjliggöra anpassning i kommande skede av arbetet med järnvägsplanen. Oavsett vilket alternativ som väljs strävar Trafikverket efter att minimera påverkan under byggtiden.

Brandkåren Attuna

Betonar vikten av att räddningstjänstens tillträde till spårområdet säkras. Brandkåren Attunda deltar gärna i det fortsatta projekteringsarbetet.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Trafikverket ser gärna att Brandkåren Attunda bidrar i det fortsatta arbetet. När nästa skede i planeringsprocessen startar är idag inte bestämt.

Naturskyddsföreningen

Anser att Utredningsalternativ 2 klart är att föredra. Vill gärna ges tillfälle att yttra sig även i kommande förslag beträffande Arlandabanan.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Norrsunda Fornminnes- och Hembygdsförening

Efterfrågar en detaljerad karta över hur utbyggnaden skulle drabba markägare.

Trafikverkets kommentar:

Projektet är i ett tidigt skede där Trafikverket tagit fram två alternativa korridorer. Först då valet av korridor är gjort så kan man gå vidare med en detaljerad projektering som bättre kan visa hur specifika fastigheter berörs. Det vi kallar korridorer är bredare än det faktiska intrånget blir i de allra flesta fall.

Kommunalförbundet Norrvatten

Lämnar underlag om sina ledningar, vilka innefattas av ledningsrätt.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Lantbrukarnas Riksförbund, Sigtuna Kommungrupp

Förordar en dragning längs befintlig järnväg. Viktigt med minimalt markintrång för de kringliggande lantbruksfastigheterna. Det är även av stor vikt och att man inte slår sönder arrondering, vilket kan göra dem olönsamma att bruka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och rekommendation av korridor, och kommer ta det i beaktande i det fortsatta arbetet. Projektet är i ett tidigt skede där Trafikverket tagit fram två alternativa korridorer. Först då valet av korridor är gjort kan man gå vidare och minimera markintrånget och påverkan på närmiljön för vald lösning, då kan man också få en uppfattning av hur specifika fastigheter berörs. Det vi kallar korridorer är bredare än det faktiska intrånget blir i de allra flesta fall.

Föreningen Rosersbergs Villastad

Uttrycker önskemål att om att den sammanvägda bullersituationen ska beaktas, och inte bara buller från järnvägen. Om UA2 byggs kräver föreningen att den byggs med tyst räls, ljuddämpning samt utan växlar inom hörhåll från samhället. Efterfrågar att kopplingar över väg och järnväg byggs med tillräcklig bredd, för att skapa gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar:

I Trafikverkets utredningsmaterial ingår bullerberäkningar som tar hänsyn till den sammanvägda bullersituationen. Järnvägens utformning studeras vidare i det fortsatta arbetet. Vid behov vidtas åtgärder för att minska buller och för att säkerställa att riktlinjer inte överskrids.

Utformning av anläggningen sker utifrån ett avvägande av kostnader, kapacitet och nyttor. I detta skede har man endast redovisat en tänkbar utformning inom respektive korridor för att kunna presentera effekter och konsekvenser mellan korridorerna och räkna på investeringskostnaden. I det fortsatta arbetet kommer projekteringen att fördjupas för det valda alternativet, men det är för tidigt att fastslå placering av växlar, och utformning av kopplingar över väg- och järnväg.

Sveriges Geologiska Undersökning

SGU anser att jordartsgeologin är för enkelt beskrivet i Samrådshandlingen.

Vidare är sjön Fysingen ingen dricksvattentäkt, som anges i handlingen. Däremot är Ströms gård och Hammarby, nära Fysingen, viktiga reservvattentäkter. Dessutom finns två källor på aktuellt avsnitt av Stockholmsåsen. Enskilda brunnar i området bör inventeras i det kommande skedet.

SGU betonar vikten av att undvika ingrepp i Stockholmsåsen. Förordar därmed en dragning längs befintliga spår, samt att i möjligaste mån undvika att sänka ner spåren.

Trafikverkets kommentar:

I underlags-PM Geoteknik har jordartsgeologin studerats och beskrivits mer utförligt. Analyser har utgått från SGU's jordartskartor och SGU's jorddjupskartor. I de fall där geotekniska fältundersökningar har funnits har analyser utgått från dessa vid tolkning av jordarter, jorddjup etc. I PM:et framgår det för de olika sträckorna vilket underlag som legat till grund för bedömning.

Trafikverket kan inte hitta att Fysingen är angiven som vattentäkt i Samrådshandlingen, men ser att den olyckligtvis är felaktigt angiven i Samrådsunderlaget. I Samrådshandlingen är förutsättningar och konsekvenser mer utförligt studerade. Omfattande underlags-PM för respektive område (till exempel Avvattning, Bergteknik och hydrogeologi och Geoteknik) ligger bakom den korta sammanfattande texten som ingår i Samrådshandlingen. I kommande skeden kommer den valda korridoren att studeras ytterligare och även enskilda brunnar hanteras.

Trafikverket noterar synpunkterna och rekommendation av korridor, och kommer ta det i beaktande i det fortsatta arbetet.

Vattenfall

Vattenfall har ett stort antal anläggningar inom utredningsområdet, i detta skede är det svårt att uttala sig om exakt påverkan på dessa anläggningar. Hänsyn måste tas i kommande skeden.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna är noterade och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Arlanda stad Golf och Wåhlin Fastigheter AB

Förordar en dragning via UA2, längs befintliga spår. En spårdragning enligt i UA1 delar golfanläggningen, och omöjliggör fortsatt drift av golfverksamhet.

Även UA2 påverkar golfanläggningens verksamhet, då borrhål som försörjer banan med vatten för bevattning ligger direkt öster om befintlig Arlandabanan. Detta måste lösas i kommande skeden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och rekommendation av korridor, och kommer ta det i beaktande i det fortsatta arbetet.

Airport City Stockholm

Framhåller vikten av tillräcklig spårkapacitet till Arlanda flygplats, och är mycket positiva till utbyggd spårkapacitet. Förordar utredningsalternativ 2, då den bland annat klarar och överskrider måltrafiken och möjliggör ny pendeltågstation inom Arlanda stad.

Belyser flygplatsens vikt för att skapa regional, nationell och internationell tillgänglighet. Prognoser visar på ett kraftigt ökat flygresande, som tillsammans med resor genererade från Flygplatsstaden skapar behov av mer kollektivtrafik.

I flygplatsens miljö tillstånd ligger även att arbeta för ökat kollektivt resande till flygplatsen.

Belyser vikten av att minimera störningar under byggtiden, då området utvecklas med nya etableringar och utökade verksamheter.

Vill belysa vikten av att se kopplingen till Arlanda som en destination i en framtida höghastighetsbana, och ha med detta perspektiv i planeringen.

Pågår flera utredningar kring spårkapacitet i stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala. Viktigt med en strategisk diskussion, med bred förankring, i fortsatt arbete.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och rekommendation av korridor, och kommer ta det i beaktande i det fortsatta arbetet. Trafikverket kommer att sträva efter att minimera påverkan under byggtiden.

Arlandastad Holding AB

Understryker vikten av att spårkapaciteten till Arlandaområdet säkerställs, och ser positivt på att Trafikverket har startat processen. Förordar utredningsalternativ 2, då den ger högre spårkapacitet, mindre påverkan på markanvändningen och lägre miljöpåverkan.

Saknar en tydlig beskrivning av konsekvenserna för markanvändningsfrågor i utredningsalternativ 1.

Belyser vikten av att det fortsatta arbetet utreder etableringen av en ny pendeltågsstation i Arlandastad.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och rekommendation av korridor, och kommer ta det i beaktande i det fortsatta arbetet.

Projektet är i ett tidigt skede där Trafikverket tagit fram två alternativa korridorer. Först då valet av korridor är gjort så kan man gå vidare med en detaljerad projektering som bättre kan visa hur specifika fastigheter berörs. Det vi kallar korridorer är bredare än det faktiska intrånget blir i de allra flesta fall.

Synpunkter från privatpersoner

Totalt har 5 yttranden inkommit från privatpersoner. Trafikverket noterar alla synpunkter och kommer ta dem i beaktande i det fortsatta arbetet. Privatpersonernas synpunkter har sorterats in efter olika kategorier, och sammanställs nedan. Ett yttrande kan innehålla flera synpunkter som sorteras in under olika kategorier.

I vissa fall avser ett yttrande en sammanslagning av flertalet privatpersoner, varför numreringen av antal i tabellen nedan ska ha detta i beaktande.

Samtliga privatpersoner har fått svar från Trafikverket via mail. Nedan ger Trafikverket även ett sammanfattande bemötande eller svar per kategori.

Synpunkter	Antal
Förespråkar UA1	1
Förespråkar UA2	3
Oroliga för buller, barriärer, rekreation samt kulturlämningar, främst i UA1	4
Hur ser kompensationsystemet ut för boende?	1
Orolig och motsätter sig vägomläggningar i Krogsta (UA1)	1
Dålig information kring samråd och projektet. Många påverkas, även under byggtid.	2
Kommunen har utvecklingsplaner i Västra Rosersberg, framgår inte i Trafikverkets material. Står i motsättning till UA1.	2
Frågor kring utformningen, spårdragningen och hur broarna kommer att bli. Svårt att tolka underlaget. Hur påverkas landskapsbild?	2
Håller ej med om utvärderingen och måluppfyllelsen, då UA 1 ger större negativ påverkan än vad som framgår av materialet.	1
Synpunkter på trafikupplägget, vill att regionalstågen leds via Rosersberg och pendeltåg på befintlig Arlandabana.	1
Önskar fyrspår till Uppsala.	1

Trafikverkets kommentar:

I Samrådshandling för val av lokalisering, utreds och beskrivs alternativa lokaliseringar (korridorer). Korridorerna jämförs och konsekvensbeskrivs med avseende på funktion, kostnader och miljö. Med Samrådshandling för val av lokalisering som underlag, tas beslut om val av korridor. En viktig del i det arbetet är samråd med allmänhet, organisationer och myndigheter. I detta skede ligger fokus på att belysa allmänna intressen.

När beslut om korridor är fattat fortsätter arbetet med att optimera järnvägens sträckning inom den valda korridoren genom framtagande av planförslag med tillhörande systemhandling. Där kommer även enskilda intressen att belysas och ytterligare samråd kommer att genomföras.

En omedelbar fortsättning av projektet, efter Samrådshandling för val av lokalisering samt val av korridor, är inte en självklarhet. Åtgärden ska vägas mot behov av andra åtgärder i väg- och järnvägsnätet samt hantera resultatet av Trafikverkets pågående utredning kring en strategi för hela Ostkustbanan.

Förespråkar UA1 och Förespråkar UA2

Trafikverket noterar rekommendation av korridor, och kommer ta det i beaktande i det fortsatta arbetet.

Oroliga för buller, barriärer, rekreation samt kulturlämningar, främst i UA1

Alternativens påverkan på buller i området redovisas i både Samrådshandling för val av lokalisering och PM Buller och vibrationer. För projektet gäller Trafikverkets riktlinjer, enligt tabell 6.6 i Samrådshandlingen. Det innebär att bullersituationen inte ska bli sämre än dessa riktlinjer. Järnvägens utformning och påverkan studeras vidare i det fortsatta arbetet. Vid behov vidtas åtgärder för att minska buller och för att säkerställa att riktlinjer inte överskrids. Frågorna om hur detta ska ske avgörs i senare skede av planarbetet.

I Trafikverkets arbete är avsikten att anläggningens lokalisering och utformning ska minimera intrång och olägenheter. Utvärderingen av korridorerna som presenteras i handlingen syftar till att göra en objektiv beskrivning av vilka effekter och konsekvenser som kan förväntas i respektive alternativ. Barriärer, buller, rekreation och kulturlämningar är några av de parametrar som vägs in i det totala ställningstagandet.

Omfattande underlags-PM för respektive område (till exempel Buller- och vibrationer, Gestaltning, Kulturarvsanalys, Naturvärdesinventering) ligger bakom den korta sammanfattande texten som ingår i Samrådshandlingen. I kommande skeden kommer den valda korridoren att studeras ytterligare, och effekter kunna beskrivas mer detaljerat.

Hur ser kompensationsystemet ut för boende?

Projektet är i ett tidigt skede där Trafikverket tagit fram två alternativa korridorer. Först då valet av korridor är gjort så kan man gå vidare med en detaljerad projektering som kan visa hur specifika fastigheter berörs. Det vi kallar korridorer är bredare än det faktiska intrånget blir i de allra flesta fall. När påverkan på fastigheter är klarlagt kan en diskussion kring kompensation påbörjas.

En järnvägsplan som fått laga kraft ger den som ska bygga järnvägen möjlighet att få lösa mark som permanent ska användas för järnvägsändamål. En fastighetsägare vars mark blir inlöst ska få ersättning. Ersättningslagarna är baserade på expropriationslagarnas regler. Enligt huvudregeln ska ersättningen motsvara marknadsvärdet på fastigheten eller om endast en del av fastigheten exproprieras motsvara det minskade marknadsvärdet för den

kvarvarande fastigheten. Normalt träffas en överenskommelse om förvärv av den mark som berörs.

Orolig och motsätter sig vägomläggningar i Krogsta (UA1)

Orolig för att infarterna till Krogsta stängas av helt i UA1. Förslaget som presenteras i kapitel 5 i Samrådshandlingen och illustreras i figur 5.1 beskriver alternativet:

Idag finns en plankorsning mellan järnvägen och Slottsvägen i Rosersberg. Denna behöver byggas om för att lösa framkomligheten för vägtrafiken. En vägport studerats, där vägtrafiken skulle ledas under järnvägsspåren.

Norr om Rosersbergs station, vid Krogsta, krävs en ny bro på totalt ca 500 m. Bron utformas för att ligga relativt nära marknivå och korsar befintliga spår med liten skärningsvinkel, vilket leder till att det krävs ett långt brospann.

De nya spåren passerar över en enskild grusväg som idag korsar befintliga spår mot Märsta. De nya spåren passerar öster om befintliga spår. Vägen föreslås stängas för genomfart och den begränsade trafiken föreslås ledas om via Slottsvägen.

Om UA1 väljs för fortsatt utredning kommer vägomläggningarna inom korridoren studeras vidare, hänsyn till inkomna synpunkter kommer att tas i det fortasatta arbetet.

Dålig information kring samråd och projektet. Många påverkas, även under byggtid.

Trafikverket beklagar om informationen har upplevts som bristfällig.

I samband med färdigställandet av Samrådsunderlaget annonserades i Post- och Inrikes tidningar, Dagens Nyheter, Mitti Upplands Väsby och Sigtunabygden med Knivstabygden. Under samrådsperioden fanns Samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets externa hemsida, samt i receptionen hos Sigtuna och Upplands-Väsby kommun och Trafikverkets regionkontor i Solna.

I samband med samrådhandling för val av lokalisering annonserades i Post- och Inrikes tidningar, Mitti Upplands Väsby och Sigtunabygden med Knivstabygden. Under samrådsperioden fanns Samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets externa hemsida, samt i receptionen hos Sigtuna och Upplands-Väsby kommun och Trafikverkets regionkontor i Solna.

De som äger fastigheter samt de som ingår i markavvattningsföretag och båtadsområden inom korridorerna som utreds i Samrådshandlingen har fått ett informationsbrev skickat till sig på posten.

I kommande skeden av planeringsprocessen kommer utformningen preciseras och fler möjligheter att lämna synpunkter ges.

Kommunen har utvecklingsplaner i Västra Rosersberg, framgår inte i Trafikverkets material. Står i motsättning till UA1.

Trafikverket har under projektets gång samverkat med Sigtuna kommun som bland annat medverkat på möten med berörda kommuner och organisationer i området. Trafikverket kommer även i det fortsatta arbetet ha en vidare dialog med kommunen för att samordna med kommuns projekt och planer.

Om UA1 väljs för fortsatt utredning kommer spårens utformning inom korridoren att utredas vidare, i samråd med kommunen.

I kapitel 4 förutsättningar har Trafikverket endast utgått från situationen i nuläget samt redan beslutade planer. Kommunens visioner kring Västra Rosersberg har därmed inte beskrivits.

Frågor kring utformningen, spårdragningen och hur broarna kommer att bli. Svårt att tolka underlaget. Hur påverkas landskapsbild?

I kapitel 5 beskrivs de två korridorerna, det är dock i detta skede inte möjligt att presentera detaljer som till exempel profilbilder då arbetsprocessen ej är så långt framskriden. Detaljer kring järnvägens utformning och exakta lokalisering inom den korridor som väljs kommer att fastslås i det fortsatta arbetet. Det är därför inte möjligt att i nuläget redogöra för var i korridoren sammankopplingar kommer att ske i slutlösningen. I detta skede har ett försök gjorts att beskriva korridorerna och identifiera områden som påverkas vid utbyggnad, med syfte att ge underlag till val av korridor.

Valet av spårutformning och exempelvis tunnel eller bro på anslutande vägar kommer utredas vidare i kommande skeden. För att kunna jämföra korridorerna med varandra och ta fram en kalkyl måste Trafikverket dock utgå från en lösning. I detta skede har därmed förslag på brolösningar illustrerats, detta beskrivs i PM Byggnadsverk, PM Gestaltning samt bilaga Landskapsanalys.

Exakt vilka och hur många fastigheter som kan komma att beröras av en eventuell utbyggnad är alltför tidigt för att ange i detta skede. Korridoren hålls bredare än vad spåren kommer att bli, för att möjliggöra anpassningar i senare skede.

Håller ej med om utvärderingen och måluppfyllelsen, då UA 1 ger större negativ påverkan än vad som framstår av materialet.

Trafikverkets arbete handlar om att ställa effekter och konsekvenser mot varandra och värdera olika alternativ, tyvärr innebär det att enskilda kan uppleva att de drabbas negativt. Trafikverket arbetar för att minska påverkan och säkerställa att inga regelverk överskrids.

UA1 tas upp i rapporten för att tydligt och objektivt beskrivas utifrån många olika aspekter, så att det är en transparent process. Det innebär att alternativ som presenteras kan innebära stora negativa konsekvenser för vissa områden, vilket även slår igenom på den sammanlagda bedömningen. Enskilda kan uppleva att utvärderingen och måluppföljningen inte är rättvisande, bedömningen i detta skede baseras dock mer på allmänna intressen snarare än enskilda.

Synpunkter på trafikupplägget, vill att regionalstågen leds via Rosersberg och pendeltåg på befintlig Arlandabana.

Som underlag till Samrådshandlingen har Trafikverket gjort systemanalyser för att identifiera hur tågtrafiken kommer utvecklas och hur spåransläggningen ska utformas. I detta avseende är det marknadens behov som är vägledande hur trafiksystemen ska utformas och Trafikverket ska möjliggöra en järnväg som är kostnadseffektiv och flexibel för olika trafikeringsalternativ. Det finns inget som hindrar ett annat trafikeringsmönster än det som framgår av Samrådshandlingen om marknaden framgent förändras och järnvägskapaciteten utnyttjas effektivt.

Önskar fyrspar till Uppsala.

Tidigare kapacitets- och trafikutredningar har pekat på behov av ökad kapacitet med ytterligare två spår i stråket Stockholm till Uppsala, via Arlanda. En kritisk länk för såväl antalet fjärrtåg som regional- och pendeltåg till Arlanda är sträckan från Arlandabanans

avgrening från Ostkustbanan (Skavstaby) fram till Arlanda. Detta projektet initierades som en första etapp i att utveckla kollektivtrafiken mellan Stockholm och Uppsala och bygga bort flaskhalsar på denna den mest belastade bandelen. Parallellt med projektet Skavstaby-Arlanda utreder Trafikverket en strategi för Ostkustbanan. Projektet Arlanda-Skavstaby visar på att sträckan är komplicerad och kostsam. Inom utredningen Strategi för Ostkustbanan har ett flertal tidtabellsanalyser genomförs, de visar på att en inledande utbyggnad på sträckan Myrbacken-Uppsala med en etapputbyggnad från Uppsala och söderut ger större kapacitetstillskott än Skavstaby-Arlanda. Detta visar på att vilka etapper som sträckan Stockholm-Uppsala byggs ut efter inte är klarlagt och kommer utredas vidare innan beslut kan tas.

Åsa Dolk

Projektledare Trafikverket

Underlag, diariefört hos Trafikverket på dnr TRV2014/49376:

- Minnesanteckningar samrådsmöte med myndigheter 2014-10-22, 2015-09-09 och 2016-03-16.
- Minnesanteckningar från samrådsmöte med Länsstyrelsen 2016-01-20.
- Samrådssynpunkter inlämnade till Trafikverket i samband med Samrådsunderlag och Samrådshandling



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se