

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Inför beslut om betydande miljöpåverkan

Ostkustbanan Länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna

Uppsala, Knivsta & Sigtuna kommun,
Uppsala & Stockholms län

Järnvägsplan, 2021-10-22

TRV 2020/132366

Trafikverket

Postadress: Trafikverket Ärendemottagningen Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 92

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostkustbanan Länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder
Bergsbrunna

Författare: Elisabeth Lloyd och Agnes Hallén, Trafikverket

Dokumentdatum: 2021-10-22

Ärendenummer: TRV 2020/132366

Åtgärdsnummer: 8095

Uppdragsnummer: 168575

Version: 1.0

Kontaktperson: Elisabeth Lloyd, Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	1
Samrådsrets	1
Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	1
Samråd	2
Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	2
Samråd med berörda länsstyrelser	2
Samråd med berörd kommun	8
Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	11
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18

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

Sammanfattning

I arbetet med järnvägsplanen för projekt Fyra spår Uppsala delen länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder Bergsbrunna, nedan kallad Projektet, har samrådsaktiviteter genomförts. En samrådsrets har identifierats gällande samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Samrådsretsen innefattar länsstyrelserna i Uppsala och Stockholms län, Uppsala kommun, Knivsta kommun, Sigtuna kommun samt Region Uppsala och Region Stockholm i sina roller som regional kollektivtrafikmyndigheter, Arlandabanan Infrastructure AB, Swedavia samt de enskilda som kan komma att bli särskilt berörda.

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagen om byggande av järnväg och som slutligen leder fram till en järnvägsplan. Under våren 2021 inleddes denna process genom ett digitalt samråd då samrådsunderlaget tillgängliggjordes via Trafikverkets webbplats. Samrådsunderlaget tillgängliggjordes även i fysisk form i respektive kommun. Samrådsunderlaget utgör framförallt ett underlag inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget redovisar en inledande analys av de behov projektet ska tillgodose, de förutsättningar som råder och hur miljön kan komma att påverkas.

Samrådsaktiviteten inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick mellan 17 maj och 22 juni 2021. Information om samrådet skickades via mejl till samrådsretsen.

Med hänsyn till coronaviruset genomfördes samrådet helt digitalt. Under samrådet inkom totalt 59 yttranden. Yttranden inkom via den digitala samrådsportalens synpunktsformulär, mejl och post. Yttrandena berör bland annat val av korridor, det avtal som tecknats mellan staten, Knivsta kommun och Region Uppsala avseende bostadsbyggande och påverkan på skyddad natur, människors hälsa och utformning av järnvägsanläggningen.

De inkomna synpunkterna samt de upprättade handlingarna i ärendet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/132366.

Samrådsrets

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan definierat samrådsretsen till länsstyrelserna i Uppsala och Stockholms län, Uppsala kommun, Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Region Uppsala och Region Stockholm i sina roller som regionala kollektivtrafikmyndigheter, Arlandabanan Infrastructure AB, Swedavia samt de enskilda som kan komma att bli särskilt berörda. Samrådsretsen har bjudits in till aktuellt samråd genom annonser i ett flertal tidningar med information om att samråd kommer att hållas och var handlingar avseende samrådet finns tillgängliga. På detta sätt har även en bredare allmänhet givits möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Samrådsretsen har även bjudits in via mejl.

Enskilda möten har genomförts med Knivsta kommun, Uppsala kommun, Sigtuna kommun, Region Uppsala, länsstyrelsen i Uppsala län samt länsstyrelsen i Stockholms län,

Arlandabanan Infrastructure AB samt Swedavia för att informera om projektet och för att inhämta kunskap.

Samråd

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd avseende samrådsunderlaget pågick mellan 17 maj och 22 juni 2021. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgängligt i fysisk form på Stadsbiblioteket i Uppsala, kommunkontoret i Knivsta samt på Sigtuna Kontaktcenter. Samrådsunderlaget fanns också tillgängligt digitalt på Trafikverkets webbplats och via den digitala samrådsportalen. På samrådsportalen presenterades interaktiva kartor och sammanfattande texter från delar av samrådsunderlaget. Med hänsyn till coronaviruset genomfördes samrådet helt digitalt.

Annonser om samråd publicerades i Post och Inrikes tidning, Uppsalatidningen, Mitt i Sigtuna och KnivstaNytt.

Under samrådet inkom totalt 59 yttranden. Yttrandena inkom via den digitala samrådsportalens synpunktsformulär, mejl och post. De synpunkter som inkom från enskilda berörde framförallt järnvägsspårens lokalisering, parallellt med befintliga spår eller ny sträckning. Det inkom även yttranden som berör avtalet som tecknats mellan staten, Knivsta kommun och Region Uppsala avseende bostadsbyggande (N2017/07384/PBB, Regeringskansliet 2017), nedan kallat Avtalet. Yttranden berör också påverkan på skyddad natur, människors hälsa och utformning av järnvägsanläggningen.

Samråd med berörda länsstyrelser

Yttrande samrådsunderlag

Länsstyrelsen i Stockholm meddelade 2021-06-21 att de avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

Länsstyrelsen i Uppsala län, nedan Länsstyrelsen, inkom med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget. I sitt yttrande listar Länsstyrelsen upp ett antal synpunkter och upplysningar vilka sammanfattas nedan.

SAMVERKAN

Länsstyrelsen betonar vikten av att Trafikverket har en tät dialog med kommunerna om den fysiska planeringen som pågår på översiktlig- och detaljplanenivå. Länsstyrelsen önskar i det fortsatta arbetet se ett resonemang kring järnvägsplanens effekter på såväl lagakraftvunna som pågående planer i olika frågor vilka bl.a. kan gälla buller, risker och barriäreffekter.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om att tät dialog och samarbete är en framgångsfaktor.*

Trafikverket kommer i framtagna av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning att förhålla sig till befintliga och laga kraftvunna detaljplaner. Överenskommelse om framtida planer omhändertas och regleras där så är nödvändigt i avtal mellan parterna. Dialog under planprocessen kring detta är mycket viktigt.

SPÅRDRAGNING

Länsstyrelsen anser att det behövs en mer detaljerad bedömning för att se konsekvenserna och influensområde av olika linjedragningar. Länsstyrelsen anser att de frågeställningar som

finns listade i samrådsunderlaget och som bedöms behöva utredas närmare i det fortsatta arbetet gäller.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tackar för synpunkten. Detta omhändertas i den fortsatta planlägningsprocessen.*

AVTAL

Länsstyrelsen poängterar vikten av att stationsläget Alsike kommer till oavsett om de tillkommande järnvägsspåren lokaliseras parallellt med de befintliga järnvägsspåren eller fristående i ny korridor och hänvisar till Avtalet.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket har i Nationell plan 2018-2029 fått uppdraget att komplettera de befintliga två spåren mellan Länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala C med två nya spår samt bygga nya stationer i Alsike och Bergsbrunna.*

KULTURMILJÖ

Länsstyrelsen lyfter att utredningsområdet berör fyra riksintressen för kulturmiljövård, kyrkor och fornlämningar och oavsett var de nya spåren lokaliseras kan Projektet medföra betydande miljöpåverkan ur kulturmiljösynpunkt. Länsstyrelsen informerar om byggnadsminnet Skottsila mönsterskrivarboställe strax väster om utredningsområdet. Förutom kända fornlämningar kan det även finnas okända fornlämningar som kommer att påverkas av Projektet. Trafikverket behöver därför beställa en arkeologisk utredning inom de alternativa lokaliseringar som tas fram.

Länsstyrelsen anser att MKB:n ska klargöra och bedöma påverkan, direkt och indirekt, på riksintressen för kulturmiljövård, fornlämningar, kyrkor och byggnadsminnen inom både lokaliseringalternativ och influensområden under bygg- och driftskedet. Den kumulativa påverkan av Projektet tillsammans med angränsande planering ska klargöras och bedömas.

Länsstyrelsen betonar vikten av att MKB:n visar hur en tillkommande barriär, som Projektet innebär, påverkar siktlinjer och läsbarhet (av kulturmiljövärden och uttryck för riksintresse) i öppna odlingslandskap samt vid Valloxen och Säbysjön.

Länsstyrelsen vill informera om att det finns informationsblad om de berörda riksintressena på Länsstyrelsens webbplats. Där finns motiveringar och uttryck för varje riksintresse och en beskrivning av de kulturhistoriska värdena.

***Trafikverket kommenterar:** I kommande arbete med lokaliseringsutredningen identifieras alternativa järnvägskorridorer inom utredningsområdet. Trafikverket har för avsikt att begära en arkeologisk utredning utifrån dessa korridorer. Inom projektets miljöbedömning ingår det att identifiera, utreda, analysera och bedöma projektets påverkan, effekt och konsekvens på kulturmiljön. Det gäller direkta och indirekta konsekvenser så väl som kumulativa konsekvenser. Påverkan på siktlinjer och läsbarhet av kulturmiljövärden och uttryck för riksintressen kommer att utredas. Trafikverket instämmer med Länsstyrelsens synpunkt att vi i kommande handlingar ska redovisa hur projektet påverkar skyddade och utpekade värden som riksintressen för kulturmiljövård, fornlämningar, kyrkor och byggnadsminnen.*

NATURMILJÖ

Natura 2000-området Lunsen är ett relativt stort och opåverkat område som kan bli ytterligare stort av två nya spår. Länsstyrelsen upplyser om att det inom utredningsområdet ligger flera skyddade och värdefulla naturområden med förekomst av fridlysta och rödlistade arter, samt andra skyddade objekt. Utbygganden av spåranläggningen kan påverka den befintliga gröna infrastrukturen och ekosystemtjänsterna i området.

Länsstyrelsen anser att det krävs fördjupad kunskap för att kunna bedöma den planerade anläggningens påverkan på naturmiljön samt behovet av anpassningar och skadeförebyggande åtgärder. Trafikverket behöver därför ta fram både naturvärdesinventeringar och utredning av konsekvenser som detta projekt kan medföra till MKB-arbetet.

Länsstyrelsen anser även att det är viktigt att utreda Projektets förenlighet med gällande bestämmelser i miljöbalkens 3, 4, 7 och 8 kapitel då det inom utredningsområdet finns både naturmiljöer och arter som omfattas av dessa bestämmelser.

Detta behöver Trafikverket ta upp och beskriva närmare:

- Riksintressen för naturmiljövård – det ska framgå hur berörda riksintressen tillgodoses.
- Biotopskydd – frågan om eventuell skada på biotopskyddsområden ska tas upp tidigt eftersom skyddsbestämmelserna behandlas inom ramen för samråd för järnvägsplanen. Konsekvenser, skadeförebyggande åtgärder och eventuella kompensationsåtgärder ska beskrivas
- Naturresevat - järnvägsplanens förenlighet med föreskrifter måste utredas. Separat dispens eller tillståndsprövning kan behövas.
- Natura 2000 - konsekvenserna för berört Natura 2000-område behöver utredas. Länsstyrelsens bedömning är att tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken kommer att krävas för intrång i Natura 2000-området och det är inte osannolikt att det även behövs en prövning enligt 7 kap 29 § miljöbalken. Detsamma kan bli aktuellt vid exploatering i direkt anslutning till områdets gräns eller om hydrologiska förändringar riskerar att uppstå inom det skyddade området till följd av Projektet.
- Strandskydd – projektets förenlighet med strandskyddets syften ska redovisas. Det är viktigt att beskriva berörd naturmiljö, hur den påverkas samt skadeförebyggande åtgärder.
- Fridlysta arter – en utredning behöver utföras som redovisar förekomst och vilken påverkan Projektet riskerar ha på fridlysta arters bevarandestatus. Förenligheten med artskyddsförordningens bestämmelse ska klargöras.
- Invasiva främmande arter – det är viktigt att beakta risk för spridning av invasiva främmande arter vid masshantering.
- Utpekade naturvärden som nyckelbiotoper, ängs- och betesmarker - hänsyn bör i möjligaste mån tas till dessa för att minimera konsekvenserna för den biologiska mångfalden.
- Rödlistade arter - Länsstyrelsen anser att dessa arter och deras livsmiljöer ska uppmärksammas under planprocessen och i möjligaste mån sparas eller återskapas.
- Värdefulla träd - Länsstyrelsen anser att konsekvenserna för berörda trädmiljöer inom utredningsområdet behöver beskrivas. De bör i möjligaste mån bevaras och undantas från påverkan. Om de behöver avverkas ska kompensationsåtgärder vidtas.
- Ekologisk kompensation - Länsstyrelsen anser vidare att ekologisk kompensation är motiverat vid större exploateringsprojekt som innebär att naturmiljöer tas i anspråk. Lämplig ekologisk kompensation ska föreslås.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Länsstyrelsen uppfattning om att kompletterande utredningar ska genomföras, både under framtagande av*

lokalisering utredningen och i utformning av planförslaget, för att undersöka hur anläggningen kan komma att påverka naturmiljön och den biologiska mångfalden. Trafikverket kommer bland annat att göra naturvärdesinventeringar. Projektets miljöbedömning ska hjälpa till att hitta en lämplig lokalisering och utformning av anläggningen samt klargöra anläggningens påverkan och konsekvenser, liksom hur konsekvenser kan minimeras för naturmiljön. Skadelindringshierarkin kommer att vara vägledande i arbetet. Utredningar behövs för att kunna bedöma påverkan men även för att identifiera miljöanpassning, eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder samt behov av och möjlighet till kompensation. Projektet kommer att utreda förenlighet med riksintressen, områdesskydd och artskydd.

En viktig del i det fortsatta arbetet kommer att vara att studera anläggningens påverkan på Natura 2000-områden, speciellt Lunsen. Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att tillståndsprövning för Natura 2000 kan komma att krävas. Trafikverket för gärna en dialog med Länsstyrelsen i frågan för att skapa samsyn i de tillstånd som krävs.

Eftersom generellt biotopskydd och strandskydd ska prövas inom järnvägsplanen kommer Trafikverket att ha samråd och diskussion med Länsstyrelsen om dessa och om lämpliga kompensationsåtgärder i de fall påverkan inte kan undvikas.

BULLER

Länsstyrelsen lyfter fram att den planerade åtgärden bl.a. innebär stora ingrepp i centrala Knivsta och Alsike, som kan leda till ökade bullernivåer och förändrad luftkvalitet för närliggande bostäder och verksamheter. Exempelvis kan tillkomsten av en station i Alsike och eventuell ombyggnad av Knivsta station innebära ökade trafikmängder och/eller ändrade trafikruttor inom samhället, vars följd effekter behöver utredas. När det gäller buller berörs ett färre antal bostäder i de östra delarna av utredningsområdet men å andra sidan ger bullret en större spridning genom ett flackare landskap.

Även eventuell påverkan av elektromagnetiska fält och vibrationer från tågtrafiken på närliggande bebyggelse behöver ses över.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att utreda buller, vibrationer och elektromagnetiska fält för befintlig bebyggelse i kommande arbete med järnvägsplanen. Även behov av luftkvalitetsutredning ska utredas. Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer kommer att vara styrande i arbetet med skyddsåtgärder. För buller bygger riktlinjerna bland annat på bullerriktvärdena i infrastrukturproposition 1996/97:53.*

Trafikverket kommer att utföra bullerutredningar för att se hur Projektet påverkar bullernivåerna i området. Inom bullerutredningen kommer behov av bullerskyddsåtgärder att identifieras och utredas. Bullerutredningen kommer att redovisa buller från trafik på järnvägsanläggningen och all annan övrig statlig infrastruktur (väg och järnväg) i enlighet med den metodik Trafikverket tagit fram.

BASPROGNOS 2040

Länsstyrelsen bedömer att underlaget för hur man beräknat basprognosen för trafikflöden bör redovisas närmare för respektive trafikslag (goods, fjärrtåg och pendeltåg) samt att det ska vara fördelat på dygnet. Nuvarande och förväntad trafik bör förklaras närmare för att ge en tydligare bild av prognosens innebörd och även uttryckas i absoluta tal som ett underlag för att kunna beräkna bullernivåer och influensområde.

Trafikverket kommenterar: Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. I den fortsatta processen kommer nuvarande och framtida trafik att utredas och beskrivas mer i detalj, till exempel för de frågor som Länsstyrelsen lyfter.

STÖRNINGAR UNDER BYGGTID

Länsstyrelsen lyfter tidplanen för anläggande av de nya spåren som pågår mellan år 2026/27 och 2034, enligt samrådsunderlaget. En lång byggtid medför en stor risk för störningar varför åtgärder för att minska störningar behöver presenteras i kommande underlag och fångas upp som frågeställning i punktlistan.

Trafikverket kommenterar: Byggtidens miljöpåverkan och behov av skydds- och försiktighetsåtgärder redovisas i kommande handlingar.

FÖRORENADE OMRÅDEN

Flera potentiellt förorenade områden inom och i anslutning till utredningsområdet har identifierats. Sanering av föroreningar i samband med anläggande av nya spår är förvisso positivt, men kräver utredning för att identifiera vilka föroreningar det rör sig om, korrekt hantering av massorna och eventuellt säkerhetsåtgärder för att förhindra ytterligare spridning.

Trafikverket kommenterar: Markmiljöundersökningar kommer att utföras för att få en översiktlig bild av föroreningssituationen i området som berörs av Projektets markanspråk.

FARLIGT GODS

Länsstyrelsen menar att Trafikverket behöver studera tidigare riskanalyser för den befintliga banan för att få en uppfattning om vilka ämnen och mängder som transporteras för att kunna göra bedömningar angående riskerna med farligt godstransporter. Riskerna ökar inte för befintliga bostadsområden så länge inte farligt godstrafiken ökar vid utbyggnad till fyra spår men om nya bostäder eller verksamheter byggs intill järnvägen ökar risken. Det viktigaste är att upprätthålla rekommenderade riskavstånd i planeringen och att inte bygga in fler risker. Tidigare analyser bör kunna tillämpas om de uppdateras med dagens förutsättningar för farligt godstrafik och närhet till befintligt spår. Ett flertal frågeställningar som Projektet behöver hantera i den fortsatta planläggningen listas i yttrandet.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att utföra riskanalyser och om tidigare framtagna riskanalyser för anläggningen kan användas i arbetet så kommer dessa att nyttjas. Trafikverket håller med om att det i planering av ny bebyggelse samt vid anläggande av nya spår i nytt läge är viktigt att rekommenderade riskavstånd följs. Vid befintlig bebyggelse där rekommenderade riskavstånd inte kan hållas vid utbyggnaden av järnvägen så kommer skyddsåtgärder att vidtas.

PLANSKILDA KORSNINGAR

Länsstyrelsen lyfter fram att planskilda korsningar behöver projekteras, särskilt när hastigheten ökar när fler tåg kör genom samhällen där många vistas.

Trafikverket kommenterar: Vid anläggandet av ny järnväg byggs plankorsningar bort och ersätts med planskildheter. Barriäreffekter kommer att utredas och omhändertas.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Länsstyrelsen framhåller att det är viktigt att Projektet inte får försvåra att miljö kvalitetsnormer (MKN) följs och att det inte räcker med att bibehålla dagens kvalitet.

Länsstyrelsen uppmärksammar att Projektet även kan påverka vattenförekomster utanför planområdet genom transport av föroreningar i vattendrag och diken. Detta gäller även grundvattenförekomster utanför arbetsområdet. Flertalet vattenförekomsterna har idag ett strikt icke-försämringskrav i och med att de är i den lägsta statusklassen, vilket kan behöva beaktas vid val av sträckning och vid bedömning av behov samt utformning av skyddsåtgärder.

Förutom föroreningars påverkan uppmärksammar Länsstyrelsen behovet av att utreda påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer kan ske genom direkta fysiska ingrepp eller genom att vatten dräneras till ett annat hel- eller delavrinningsområde.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att studera hur Projektet påverkar vattenförekomsterna i området samt hur Projektet kan undvika att försämra statusen och möjligheten att uppnå miljökvalitetsmålen för vattenförekomsterna.*

VATTENVERKSAMHET

Länsstyrelsen anser att det inte går att avgöra utredningsalternativens effekter utifrån ett vattenverksamhetsperspektiv och menar att Trafikverket i kommande utredningar bör beakta följande:

- Förekomsten av våtmarksområden.
- Hydrologin i anslutning till naturområdet Lunsen.
- Passager/planskilda korsningar ev. vattenverksamhet.
- Markavvattningsföretag kan komma att påverkas.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer under framtagandet av lokaliseringsutredning och utformning av planförslag att undersöka hur Projektet påverkar hydrologin i området och hur detta i sin tur kan påverka skyddade områden som Lunsen och andra våtmarksområden. Trafikverket kommer att studera hur Projektet kan komma att påverka de markavvattningsföretag som finns i området. Behov av tillstånd för vattenverksamhet samt andra tillstånd eller anmälningar kommer att identifieras.*

ÖVERSVÄMNINGSRISK

Trafikverket har i samrådsremissen lyft översvämningsrisken, och då särskilt i lågpunkter, som en relevant faktor att analysera inför kommande utredningar. Länsstyrelsen vill informera om att den lågpunktskartering som hänvisas till är en topografisk analys som visar instängda områden. Skarteringen är först och främst en höjdanalys och den tar inte hänsyn till markens infiltrationskapacitet eller alla redan idag inbyggda åtgärder i landskapet såsom vägtrummor, kulvertar osv. Lågpunktskarteringen kan med fördel kompletteras med en skyfallskartering i nästa skede om detta bedöms nödvändigt.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tackar för upplysningen. I miljöbedömningen kommer direkta och indirekta effekter att studeras. Effekter av klimatpåverkan i form av översvämningsrisker är en del i denna analys. Dessutom behöver klimatanpassning av anläggningen studeras utifrån ett förändrat klimat. En god dagvattenhantering och klimatanpassning behöver säkerställas för att undvika att anläggningen påverkas av kraftiga regn och risker kopplade till geotekniska förutsättningar.*

JORDBRUKSMARK

Länsstyrelsen poängterar att jordbruksmark är av nationellt intresse enligt 3 kap. 4 § i miljöbalken och att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Länsstyrelsen har precis tagit fram en vägledning för jordbruksmark i prövning och planering, och länkar till denna i yttrandet.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tackar för informationen om Länsstyrelsens vägledning. Trafikverket är medvetna om att jordbruksmark är av nationellt intresse enligt miljöbalken och Trafikverket kommer under planlägningsprocessen att analysera och bedöma vilka effekter Projektet kan få för jordbruksmarken. Jordbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns i området och som Trafikverket ska förhålla sig till och det är viktigt att hänsyn tas vid val av lokalisering och vid val av utformning.*

SAMVERKAN

Länsstyrelsen informerar om att Svenska kraftnät (SvK) har ett pågående investeringsprojekt NordSyd som inte är berört i samrådsunderlaget. I projektet Uppsalabenet kommer två nya 400 kV-ledningar att byggas mellan Mehedeby och Odensala. I SvKs underlag, där myndighetsdialog nu pågår, är det några korridorer som hamnar inom samma område som utredningskorridoren. Länsstyrelsen ser att båda myndigheter behöver ta del av varandras projekt.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tackar för upplysningen om Svenska kraftnäts pågående investeringsprojekt NordSyd.*

Samråd med berörd kommun

Knivsta kommun

Knivsta kommun inkom med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget. I sitt yttrande ger Knivsta dels övergripande synpunkter men även fördjupade kommenterar kring kommunal samhällsplanering, trafik, landskapsbild och kulturmiljö, naturmiljö och vattenmiljö. Dessa sammanfattas nedan.

Yttrande samrådsunderlag

SAMVERKAN

Knivsta kommun understryker vikten av en nära samverkan mellan Trafikverket och kommunen genom hela planlägningsprocessen. Kommunen vill även betona att mer underlag tas fram under planlägningsprocessen samt att inte enbart miljöeffekter bör utgöra underlag i kommande arbete – utan även planeringsaspekter såsom god trafikering och barriäreffekter. Knivsta kommun önskar att i det fortsatta arbetet se resonemang kring järnvägsplanens effekter för såväl lagakraftvunna detaljplaner som för pågående planer.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Knivsta kommuns uppfattning om att samverkan med tydlig ansvarsfördelning är en framgångsfaktor i denna typ av projekt.*

Trafikverket inleder planlägningsprocessen med att ta fram samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om Projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om Projektet antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket är sannolikt, kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram inom järnvägsplanen. Effekter på bland annat trafikering och barriäreffekter utreds och blir en del av konsekvensbeskrivningen.

Trafikverket kommer i framtagande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning att förhålla sig till befintliga och laga kraftvunna detaljplaner. Överenskommelse om framtida planer omhändertas och regleras där så är nödvändigt i avtal mellan parterna. Dialog under planprocessen kring detta är mycket viktigt.

SAMRÅDSPROCESS

Knivsta kommun lyfter fram att samrådsunderlaget endast ger en översiktlig beskrivning av kommunen och den kommande utvecklingen.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget som tas fram i ett tidigt skede beskriver förutsättningarna på en tillräcklig nivå för att kunna utgöra grund för beslut om projektet kan innebära en betydande miljöpåverkan. I kommande skede kommer inventeringar, fördjupade beskrivningar och analyser att genomföras.*

STÖRNINGAR UNDER BYGGTID

Knivsta kommun lyfter fram vikten av att hantera störningar till följd av byggtiden på ett bra sätt. Knivsta kommun vill utreda möjligheten att bygga ut alternativa färdvägar som exempelvis cykelvägar före byggstart för att öka mobiliteten under byggtiden. Kommunen önskar samverka och tät dialog kring åtgärder under byggtiden.

***Trafikverket kommenterar:** Åtgärder under byggtiden kommer att diskuteras under den fortsatta samverkan mellan Knivsta kommun och Trafikverket. Vad gäller byggtidens miljöpåverkan och behov av åtgärder för framkomlighet så kommer detta att redovisas i kommande handlingar.*

KULTURMILJÖ

Knivsta kommun lyfter fram att de har ett svagt underlag när det gäller kulturmiljöfrågorna i ett fysiskt bredare perspektiv. Kulturhistoriska lämningar är på många sätt belysta men när man tittar på senare tids bebyggelse och kulturmiljöer, från 1700-talet och framåt, så är det, i den senaste inventeringen, endast centrala Knivsta som är dokumenterat. För att kunna bedöma järnvägens påverkan behövs en bredare inventering där t.ex. Alsike och omlandet omfattas.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket noterar kommunens information om status på kommunens kulturmiljöunderlag. Inom arbetet med att ta fram en järnvägsplan kommer Trafikverket att utföra en kulturarvsanalys. I analysen ingår bland annat fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar, bebyggelse och den kulturhistoriska utvecklingen. Kulturmiljöers innehåll, förhållanden och samband identifieras. Kulturarvsanalysen är en del av den miljöbedömning som görs av projektet, både i lokaliseringsskedet och i skedet när planförslaget utformas.*

NATURMILJÖ

Knivsta kommun lyfter fram att samrådsunderlaget endast ger en kort sammanfattning av kunskapsläget om naturvärden idag och kompletterar med nedan information:

- I december 2020 bildades Södra Lunsens naturreservat i Knivsta kommun.
- Texten om grön infrastruktur omnämner inte det utpekade spridningssambandet som sträcker sig från Valloxen, mellan tätorterna Knivsta och Alsike och vidare till Lunsen (mer information i kommunens grönstrukturplan).
- Säbysjöns värdeområde bör breddas uppåt så att hela noret mellan Valloxen och Säbysjön inkluderas. Här finns mycket höga naturvärden som är beroende av att de hydrologiska förhållandena mellan Säbysjön och Valloxen inte rubbas.

- I texten om grön infrastruktur finns inga källor omnämnda. Ingen källa finns heller till påståendet om dokumenterade faunapassager, vilt- och utterpassager.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket tackar för informationen. Det nybildade naturreservatet Södra lunsen ligger mer än 1 km bort från Projektets utredningsområde.

När det gäller redovisning av områdesgränser för skyddade och utpekade naturmiljöer har Trafikverket inte gjort några egna tolkningar utan använt sig av de gränser som finns redovisade hos Naturvårdsverket eller Länsstyrelsens planeringsunderlag.

I nästa skede kommer naturvärdesinventeringar att utföras för att få ett fördjupat kunskapsunderlag. Även riktade inventeringar när det gäller specifika arter eller artgrupper kan vara aktuella att utföra. I kommande miljöbedömning ingår det att fördjupa, analysera och bedöma hur naturmiljön påverkas både utifrån skyddade och utpekade områden men även utifrån ett landskapsperspektiv där ekologiska samband och strukturer studeras samt hur den biologiska mångfalden påverkas.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Knivsta kommun har åtagit sig att bygga ett stort antal nya bostäder inom avrinningsområdena för framför allt Pinglaström och Knivstaån. Knivsta kommun vill att påverkan på de preliminära vattenförekomsterna Pinglaström (WA54662298) som har måttlig ekologisk status, och Knivstaån (WA94233875), som har dålig ekologisk status, särskilt beaktas vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivning och i det fortsatta samrådsarbetet.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att utreda Projektets påverkan på vattenförekomsterna. Projektet ska utformas så att vattenförekomsternas möjlighet att uppnå god status inte försämras.

Uppsala kommun

Uppsala kommun inkom med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget som sammanfattas nedan.

Yttrande samrådsunderlag

TRAFIKERING & KAPACITET

Uppsala kommun lyfter fram att de fysiska konsekvenserna av aktuell delsträcka berör Knivsta kommun, men att valet av lokalisering av spåren påverkar förutsättningar för trafikering. Uppsala kommun förutsätter en fortsatt dialog med Trafikverket och kollektivtrafikmyndigheter kring konsekvenser för trafiken och metoder för att säkerställa anläggningens resiliens efter år 2040.

Trafikverket kommenterar: Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. I den fortsatta processen kommer trafikala effekter och konsekvenser att utredas i detalj för att säkerställa anläggningens resiliens (motståndskraftighet gentemot påfrestningar). Den fortsatta dialogen kommer självklart ske mellan berörda intressenter så som Uppsala och Knivsta kommuner samt berörda kollektivtrafikmyndigheter.

Sigtuna kommun

Sigtuna kommun inkom med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget som sammanfattas nedan.

Yttrande samrådsunderlag

SAMRÅDSPROCESS

Sigtuna kommun anser att svarstiden för samrådsunderlaget är snäv för politisk beredning och hade önskat en längre svarstid för att möjliggöra ett mer samlat politiskt ställningstagande.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket är medvetna om att svarstiden kan upplevas snäv för politisk beredning.*

SPÅRDRAGNING

Sigtuna kommun förutsätter att Trafikverket vid val av spåralternativ, förutom att prioritera möjligheten till dragning via Märsta, även beaktar och tar hänsyn till kommunens nya översiktsplan som beräknas antas våren 2022.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att beakta kommunernas planer och utveckling i den fortsatta processen. Märsta station ingår inte i Projektet.*

Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Region Uppsala

Region Uppsala inkom med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget som sammanfattas nedan.

Yttrande samrådsunderlag

SPÅRDRAGNING

Region Uppsala anser att det är mycket angeläget att utforma en kapacitetsstark järnvägsanläggning med fyra spår och två nya stationer samt utbyggnad av Uppsala Centralstation. Sträckning föredras i befintlig korridor och i anslutning till befintliga spår.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att utreda möjliga korridorer i kommande skede, lokaliseringsutredning. Nytt samråd kommer att genomföras inför val av lokalisering.*

SAMVERKAN

Region Uppsala belyser att det under byggtiden är av största vikt att samplanering sker mellan Trafikverket, Region Uppsala, trafikoperatörer och berörd kommun. Likaså krävs god information till såväl boende och verksamma i kommunen som till resenärer i kollektivtrafiken.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Region Uppsalas uppfattning om att samverkan med tydlig ansvarsfördelning är en framgångsfaktor i denna typ av projekt.*

SPÅRDRAGNING

Region Uppsala önskar att Trafikverket i samband med arbete med järnvägsplanen och i dialogen med parterna inom ramen för statsavtalet beaktar hur vägsystemen inom Knivsta kommun samt mellan Knivsta och Uppsala kommuner kan anpassas utifrån järnvägsanläggningens påverkan vad gäller barriäreffekter i den lokala miljön med särskilt fokus på anpassade GC-vägar samt kollektivtrafikens tillgänglighet.

Trafikverket kommenterar: Hur utbyggnaden av järnvägen påverkar omgivningen t.ex. intilliggande vägnät omhändertas i arbetet med järnvägsplanen. Trafikverkets princip är att alltid ersätta brutna förbindelser med en likvärdig funktion på samma plats, om parterna inte kommer överens om något annat.

BASPROGNOS 2040

Region Uppsala upplyser om tidigare diskussioner inom Funktionsutredning Uppsala C gällande giltigheten/relevansen av basprognos 2040 vilket kan ifrågasättas som underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. Region Uppsala hänvisar till de prognoser som regionen tagit fram tillsammans med Region Stockholm och Uppsala kommun som avviker från Basprognosen. Region Uppsala ser ett behov av att Trafikverket säkerställer och redovisar att Basprognos 2040 och att trafikprognos Alternativ Hög korrelerar väl som underlag för den samhällsekonomiska analysen för hela sträckan av utbyggnad.

Trafikverket kommenterar: Basprognos 2040 ligger till grund för Trafikverkets möjlighet till likabehandling mellan landets regioner och kommuner för investeringar i transportinfrastruktur. Den kommer således fylla en funktion i planeringsskedet och till nyttoberäkningar vilket ligger i Trafikverkets uppdrag.

TRAFIKERING & KAPACITET

Region Uppsala anser att samrådsunderlaget inte redovisar vilka analyser som genomförts samt hur riksintresset för kommunikationer klarar av ökad person- och godstrafik i stråket Uppsala-Stockholm eller om flaskhalsar/brister kan uppstå efter det att Projektet är genomfört. Region Uppsala saknar också redovisning av vilka förväntade effekter som miljö- och klimatomställningen kan få på flöden och transportvolymerna på järnvägen inom både person- och godstrafiksegmenten. Region Uppsala ser därför att behovet av successiv kapacitetstillväxt kan riskera att bli underdimensionerad i Trafikverkets prognoser och behovsanalyser.

Trafikverket kommenterar: Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. De utredningar som nämns i underlaget avser att skapa en förståelse för varför aktuellt markområde är utpekat. Samrådet syftar till att samla in kunskap om miljöförutsättningar. Nästa steg i processen är en lokaliseringsutredning där markanspråket ska avgränsas till en korridor. Därefter kommer själva samrådshandlingen där järnvägen och stationens/stationernas utformning ska samrådas. Då kommer de underlag som ovan nämns att redovisas för att tydliggöra vilken nytta den planerade anläggningen bidrar med.

STATIONER

Region Uppsala lyfter behov och önskemål kring stationsutformning och funktion för Alsike station och Knivsta station. Stationerna ska vara tillgängliga, funktionella och ansluta till den fysiska miljön på ett välintegrerat sätt. Region Uppsala lyfter att stationerna ska vara nåbara för alla trafikslag inklusive gång och cykel. Anpassning av den fysiska miljön med hänsyn till personer med funktionsvariationer är också något som lyfts upp i yttrandet.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket instämmer om ovannämnda egenskaper för stationerna. Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. Längre fram i järnvägsplaneprocessen kommer stations- och anläggningsutformning att samrådas.

SPÅRDRAGNING

Region Uppsala anser att det är mest fördelaktigt att samla spåranläggningen inom befintlig korridor och samtidigt vidta behövliga åtgärder som öppnar för planskilda passager mellan spåranläggningens östra och västra sida, nya gång- och cykelvägar samt kollektivtrafikvägar, liksom att vidta skyddsåtgärder som minimerar risker för bland annat olyckor, buller och vibrationer kopplade till den omgivande miljön. I arbetet med en hållbar samhällsplanering behöver utvecklingsåtgärder förenas med god hushållning med natur-, miljö samt kulturmiljöresurser.

***Trafikverket kommenterar:** Projektet innebär att två nya järnvägsspår kommer att förläggas inom utredningsområdet som framgår av samrådsunderlaget. Planläggningsprocessen syftar till att utreda var det är lämpligast att anlägga dessa två tillkommande järnvägsspår. Järnvägsspåren kommer ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenheter för människors hälsa och för miljön.*

SPÅRDRAGNING

Region Uppsala anser att lokaliseringen av de nya spåren inte får inverka negativt på den tänkta utvecklingen av de delar av Knivsta kommun som planeras väster om dagens järnvägskorridor. Om de nya spåren förläggs till ett läge väster om dagens spårdragning behöver detta beaktas i kommande planering.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer i framtagande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning att förhålla sig till befintliga och laga kraftvunna detaljplaner. Överenskommelse om framtida planer omhändertas och regleras där så är nödvändigt i avtal mellan parterna. Dialog under planprocessen kring detta är mycket viktigt.*

TRAFIKERING & KAPACITET

Region Uppsala ser att Trafikverket lyfter väg E4 och väg 77 som två riksintressen för kommunikationer som behöver beaktas i den kommande planeringen i samrådsunderlaget. Den östra delen av utredningsområdet är glest befolkat med mindre samhällen och Region Uppsala menar att områdets övriga kommunikationslänkar (vägar) och kopplingar måste tas i beaktning i den kommande planeringen.

Om de nya järnvägsspåren ska ansluta till Arlanda från den östra delen av utredningsområdet menar Region Uppsala att det är viktigt att belysa hur järnvägskopplingen till Arlanda kan ske, samt hur detta påverkar kapaciteten i systemet.

***Trafikverket kommenterar:** Hur utbyggnaden av järnvägen påverkar omgivningen t.ex. på intilliggande vägnät omhändertas i arbetet med järnvägsplanen. Trafikverkets princip är att alltid ersätta brutna förbindelser med en likvärdig funktion på samma plats, om parterna inte kommer överens om något annat. Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. I den fortsatta processen kommer kopplingar och anslutningar att analyseras.*

TRAFIKERING & KAPACITET

Region Uppsala lyfter att oavsett om de nya spåren ska anslutas vid Myrbacken (förgreningspunkten mellan Arlandabanan och Ostkustbanan) eller inte så finns det ett behov av att se över denna knutpunkt som redan idag har kapacitetsbegränsningar. Tillika anser Region Uppsala att Trafikverket bör verka för en lagändring som medger cykelstråk längs med järnväg.

***Trafikverket kommenterar:** Detta samråd syftar till att samla in kompletterande information om miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. I den*

fortsatta processen kommer kopplingar och anslutningar att analyseras. Syftet med Projektet är att stärka kapaciteten, robustheten och tillgängligheten, inte att åstadkomma lagändringar.

Region Stockholm

Region Stockholm har inkommit med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget som sammanfattas nedan.

Yttrande samrådsunderlag

TRAFIKERING & KAPACITET

Region Stockholm betonar vikten av att utreda Ostkustbanans bristande kapacitet mellan Stockholm och Uppsala för att försörja både nuvarande och framtida resandebehov vilket styrks av Regionrådsberedningen. Vidare önskas ett systemperspektiv över det storregionala kollektivtrafiksystemet mellan Stockholm och Uppsala i överensstämmelse med samarbetet i En Bättre Sits.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. Projektet kommer att vara en del i det fortsatta utredningsarbetet om kapaciteten i järnvägssystemet mellan Stockholm och Uppsala.*

TRAFIKERING & KAPACITET

Region Stockholm lyfter behovet av att bevara goda kommunikationer under tiden för byggskedet på Ostkustbanan, Arlandabanan, väg E4 och väg 77 och att man beaktar den gröna kilen mellan länsgränsen och Uppsala via Knivsta, samt utvecklingen för Märsta-Arlandas funktion som regional stadskärna som framförs i RUFSS 2050 (Regional utvecklingsplan för Stockholm 2050).

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att beakta den gröna kilen mellan länsgränsen och Uppsala via Knivsta. Trafikverket kommer också arbeta för en tillgänglighet på nämnda kommunikationsstråk under byggtiden. Dialog kring avstängningar kommer att ske kontinuerligt i god tid innan avstängningen önskas.*

BULLER, VIBRATIONER & STÖRNINGAR UNDER BYGGTID

Region Stockholm lyfter fram vikten av att bullernivåerna i boendemiljö inte ökar i och med utbyggnaden av järnvägen. Ett av Region Stockholms delmål i RUFSS 2050 är att andelen invånare som upplever besvär med buller inte ska öka.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer under framtagande av järnvägsplan att utreda hur bullersituationen blir med de förändringar järnvägsplanen innebär. Bullerskyddsåtgärder ska genomföras om bullernivåerna vid bostäder överskrider riktvärdena. Dessa bullerskyddsåtgärder redovisas i planen och fastställs i och med antagandet av planen.*

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda
Yttrande samrådsunderlag

SPÅRDRAGNING

Flera yttranden innehåller synpunkter på var de nya spåren bör dras, antingen parallellt med de befintliga eller i ny sträckning. Fördelar med att dra de nya spåren längs med befintliga spår kan vara att undvika ytterligare barriärer, minska intrång i jordbruksmark samt i natur- och kulturområden.

Fördelar med en ny dragning kan vara att undvika ytterligare buller- och vibrationsstörningar i tätorterna, minska intrång i fastigheter och att inte utöka den barriär som järnvägen redan utgör. En sådan sträckning undviker också intrång i de natur- och kulturvärden som ligger nära dagens spårdragning.

Ett alternativ som flera yttranden förordar är att dra de nya spåren längs med väg E4 där det redan finns störande och barriärskapande infrastruktur.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. I den fortsatta processen kommer utformning och lokalisering av anläggningen att utredas.*

STATIONER

I några yttranden framförs att den nuvarande stationen i Knivsta behöver ses över och förbättras.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. Under genomförandet av Projektet kommer stationen att anpassas om de nya spåren läggs parallellt med de befintliga.*

BEBYGGELSEPLANERING

Flera yttranden förordar en ny placering av den planerade bebyggelsen, mellan väg E4 och järnvägen i den norra delen av Knivsta kommun.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekat område. Det är berörd kommuns ansvar att planera för bostäder enligt plan- och bygglagen.*

TRAFIKERING & KAPACITET

Flera yttranden tycker inte att den föreslagna utbyggnaden av två nya spår behövs. Dels beroende av ett eventuellt minskat tågpendlande efter pandemin, dels på grund av kopplingen till ökat bostadsbyggande vilket för med sig oönskade konsekvenser på bland annat naturvärden och på Knivstas lokala småstadskaraktär. Den ökade kapaciteten borde kunna lösas på annat sätt menar man. Man anser också att det är bättre att satsa på underhåll av järnvägen än att bygga ny infrastruktur.

***Trafikverket kommenterar:** Resandet mellan Stockholm och Uppsala har ökat kraftigt och är idag ett av Sveriges mest trafikerade pendlingsstråk. Behovet av nya spår utreddes av Trafikverket i åtgärdsvalsstudien ABC-stråket (TRV 2017/30997). Denna utredning och de avtal staten, region Uppsala och Knivsta respektive Uppsala kommuner slöt i slutet av 2017*

(N2017/07384/PBB) ligger till grund för att regeringen valde att prioritera en finansiering av åtgärden. Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekade område.

UTFORMNINGS- OCH PRODUKTIONSMETODER

Några yttranden föreslår alternativa utformnings- och produktionsmetoder. Ett alternativ kan vara att lägga de nya spåren och stationerna i en tunnel där tågstopp sker på sidospår. Ett annat alternativ som lyfts fram är att placera de nya spåren på en bro i mittremsan av väg E4.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekade område. I den fortsatta processen kommer utformning och lokalisering av anläggningen att utredas.*

STATIONER

Ett yttrande föreslår att nya stationer bör byggas söder respektive norr om Uppsala C och att de nya stationerna förbinds med bostadsområden via spårväg och buss. Det bör även vara möjligt att ta cykeln på tåget mellan Uppsala och Stockholm.

***Trafikverket kommenterar:** Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan inom utpekade område. I den fortsatta processen kommer utformning och lokalisering av anläggningen utredas. I uppdragsbeskrivningen till åtgärden ingår inte att utreda något annat än ett utvecklat Uppsala C i befintligt läge. Respektive trafikoperatör ansvarar för möjligheten att ta med cykel på tåg.*

SAMVERKAN & SAMRÅDSPROCESS

Flera yttranden har synpunkter på hur samrådet har genomförts. Texten i annonsen för samrådsunderlaget har inte stämt överens med det som Knivstas politiker skriver på Facebook. Informationen om samrådet har varit bristfällig.

Några fastighetsägare vill veta om deras fastigheter kommer att påverkas.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tar med sig synpunkten i den fortsatta processen. Syftet med samrådsunderlaget är att beskriva förutsättningarna inom utredningsområdet inför Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. I detta tidiga skede görs inga val av anläggningens lokalisering eller utformning. Trafikverket ansvarar inte för kommunikation från Knivstas politiker.*

Samråd kommer även att ske under kommande lokaliseringsutredning samt under framtagande av planförslag. Syftet med samråden är både att informera och identifiera intressen. För Projektet finns flera möjliga lägen för de nya spåren och därför inleds arbetet med en lokaliseringsutredning där man undersöker de olika alternativen närmare. Det är i detta skede omöjligt att säga vilka fastigheter som kommer att påverkas.

AVTAL

Många yttranden är kritiska till innehållet i Avtalet, till exempel att det i Avtalet förutsätts att de nya spåren ska dras utmed nuvarande spår. Man är också kritisk till att Avtalet innehåller en så stor andel ny bebyggelse som kan få konsekvenser för bland annat boende och naturmiljö. Flera anser att antalet bostäder som utlovas är för stort.

En synpunkt är också att Avtalet inte föregåtts av samråd eller prövats som en lokal valfråga. Flera personer vill att en folkomröstning om avtalen ska hållas.

Trafikverket kommenterar: *Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekade områden. Trafikverket är inte en avtalspart i Avtalet utan har ett uppdrag utifrån Avtalet och Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 att utreda och bygga ut järnvägsanläggningen och nya stationer. Järnvägen planeras utifrån Lagen om byggande av järnväg där en järnvägsplan ska samrådas och prövas enligt demokratiska och juridiska krav och lagar.*

BULLER, VIBRATIONER & STÖRNINGAR UNDER BYGGTID

Flera yttranden hänvisar till att buller- och vibrationsnivåerna ökar om de nya spåren dras genom Knivsta och Alsike tätorter. Man är även orolig för ökat buller i Gredelby Hagar och Trunsta träsk. Många anser att ur bullerhänseende är det bäst att lägga de nya spåren parallellt med väg E4. Det är viktigt att få information om hur Trafikverket hanterar och skyddar mot buller. Man anser att, tvärtemot vad texten i samrådsunderlaget anger, norra Alsike är utsatt för buller från Arlanda. Det saknas en bullerutredning för Knivsta som tar hänsyn till den sammanlagda bullerexponeringen.

Trafikverket kommenterar: *Under framtagande av järnvägsplanen kommer bullerutredningar att utföras. Buller är en viktig fråga både vid val av lokalisering och vid val av utformning av anläggningen. Järnvägsplanens miljöbedömning ska bedöma vilken påverkan, effekt och konsekvens Projektet har när det gäller miljön och i det ingår hur Projektet påverkar bullernivåerna i området. Bullerskyddsåtgärder ska tas fram inom planarbetet för att klara de riktvärden som finns för buller. Trafikverket har tagit fram en riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021).*

JORDBRUKSMARK

Några yttranden trycker särskilt på att minimera exploateringen av jordbruksmark och tycker inte att frågan är tillräckligt belyst i samrådsunderlaget. Man tycker att det är viktigt att beakta förekomsten av jordbruksmark speciellt i den västra delen av utredningsområdet.

Trafikverket kommenterar: *Jordbruksmark är av nationellt intresse enligt miljöbalken och brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. I kommande arbete med järnvägsplan är påverkan på jordbruksmark viktig att utreda i så väl val av lokalisering som vid utformning.*

LANDSKAP

Några yttranden är oroliga för att nya spår ska leda till en uppdelning av landskapet. En åsikt är att en dragning av de nya spåren i anslutning till väg E4 kan minimera negativ påverkan på landskapsbilden. En eventuell järnvägsbro över sjön Valloxen bör placeras i direkt anslutning till vägbron.

Trafikverket kommenterar: *I den fortsatta processen kommer utformning och lokalisering av anläggningen att utredas. Projektets konsekvenser på bland annat landskapet kommer att bedömas och vara ett underlag vid val av lokaliseringen.*

MILJÖ

Flera yttranden vill att Trafikverket i en kommande miljökonsekvensbeskrivning utreder påverkan på natur- och vattenmiljön, kulturmiljö och utsattheten för buller. Flera kulturvärden ligger intill de befintliga spåren och skulle påverkas av en ny spårdragning genom tätorten. I utredningsområdet finns ett antal riksintressen för kulturmiljövård som är viktiga att bevara.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att genomföra ett flertal inventeringar och utredningar för att få fördjupad kunskap om miljöförhållandena i området. Den miljöbedömning som görs inom Projektet identifierar, analyserar och bedömer projektets miljöpåverkan, miljöeffekter och miljökonsekvenser. Detta kommer att redovisas i järnvägsplanens lokaliseringstudning och i planförslagets miljökonsekvensbeskrivning.*

MILJÖ & FARLIGT GODS

Flera yttranden påpekar att det i utredningsområdet finns flera viktiga natur- och vattenmiljöer som kan komma att påverkas vid en ny järnvägsdragning. Flera naturområden är viktiga och välbesökta friluftsområden. Man är orolig för att en ny järnväg skapar en ny barriär för människor och djur.

En annan aspekt som flera yttranden tar upp är oron för tåg som transporterar farligt gods genom tätbebyggda samhällen och risken för att det sker en olycka.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att fördjupa kunskapen om området genom utredningar och inventeringar. Miljöbedömning ska göras för att kunna beskriva planens miljökonsekvenser. Bland annat kommer Trafikverket att studera barriäreffekter och behov av passager för både människor och djur.*

I arbetet med att ta fram en järnvägsplan kommer risker med farligt gods att utredas och finns behov kommer skyddsåtgärder att ingå i planen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) har inkommit med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget som sammanfattas nedan.

AIAB anser att Projektet är av intresse för att öka kapaciteten på Ostkustbanan mellan Arlanda och Uppsala och att det därför finns behov av att utreda den lämpligaste lokaliseringen av nya spår.

Därutöver anser AIAB att det är av stor vikt att de olika lokaliseringalternativens anslutningar till Arlandabanan omfattas av utredningen och att det tydligt klargörs vilken påverkan de har på trafiken på Arlandabanan samt på vilket sätt de kan komma att påverka Arlandabanan Project Agreement, d.v.s. avtalet om Arlandabanan och de anläggningar som AIAB äger och A-Train som har nyttjanderätten fram till år 2050.

***Trafikverket kommenterar:** Trafikeringens påverkan på Arlandabanan är oberoende av val av lokalisering. Däremot kommer det att bli en påverkan under byggtiden för de alternativ som ansluter mot Arlandabanan. Detta är en faktor som ingår i utvärderingen av val av alternativ och som kommer att beskrivas i konsekvensbeskrivningen. Trafikverket är väl medvetna om avtalet om Arlandabanan och tar det i beaktning i den fortsatta processen.*

