

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planskild korsning Börjegatan Uppsala kommun, Uppsala Län

Järnvägsplan, 2021-09-17

Uppdragsnummer: 165889



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE - Planskild korsning Börjegatan

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2021-09-17

Ärendenummer: TRV 2019/93303

Uppdragsnummer: 165889

Version: 1.0

Kontaktperson: Charlii Enström, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
2.1.	Samrådsunderlagsskedet	4
2.2.	Samrådshandlingsskedet	4
3	Planläggningsbeskrivning	5
4	Samråd	5
4.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
4.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.1.2.	Samråd med berörd kommun	10
4.1.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
4.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
4.1.5.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	17
4.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	18
4.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	18
4.2.2.	Samråd med berörd kommun	19
4.2.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
4.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	21
4.2.5.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	29
5	Underlag	30
6	Bilagor	32

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar järnvägsplan Planskild korsning Börjegatan i Uppsala kommun, Uppsala län.

I samband med framtagandet av samrådsunderlag har samråd genomförts med Länsstyrelsen i Uppsala län, Uppsala kommun, Uppsala Vatten, den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala - Trafik och samhälle samt enskilda som blir särskilt berörda. Under tre veckor i september 2020 låg samrådsunderlaget ute på samråd. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt närliggande livsmedelsbutik.

Den 4 december 2020 beslutade Länsstyrelsen i Uppsala län att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Under skede samrådshandling har samråd genomförts med Länsstyrelsen Uppsala län, Uppsala kommun, Uppsala Vatten, kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala - Trafik och samhälle, ledningsägare och enskilda som blir särskilt berörda. I juni 2021 genomfördes två samråd på orten. På grund av Covid-19 genomfördes dessa digitalt.

Planlägningsbeskrivningen har uppdaterats löpande under projektets gång och har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Allt inkommet material i sin helhet (tjänsteanteckningar, brev, protokoll, inkomna synpunkter med mer) rörande järnvägsplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2019/93303. Inlämnade synpunkter diarieförs och blir därmed offentliga.

2 Samrådsrets

2.1. Samrådsunderlagsskedet

I skede samrådsunderlag har samråd hållits med Länsstyrelsen Uppsala län, Uppsala kommun, Uppsala Vatten och den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala - Trafik och samhälle.

Allmänheten och särskilt berörda hade möjlighet att lämna synpunkter under samrådstiden av samrådsunderlaget. Allmänheten och särskilt berörda informerades om samråden via brevtvskick och annons i tidning. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik.

2.2. Samrådshandlingsskedet

Eftersom projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan omfattas samråd i detta skede av Länsstyrelsen Uppsala län, Uppsala kommun, den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala - Trafik och samhälle samt de organisationer och enskilda som berörs.

Samråd har även genomförts med ledningsägare, detta hanteras separat i PM Samordning ledningar.

Under samråd på ort samt i samband med samrådstiden av samrådshandling gavs allmänheten och särskilt berörda möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Allmänheten och särskilt berörda informerades om samråden via brevutskick och annons i tidning. Samrådshandlingen fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik.

3 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och definierad samrådsrets. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Planläggningsbeskrivningen har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/borjegatan>.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2020-04-09, 2020-06-15, 2020-08-27, 2021-02-19 och 2021-09-17.

4 Samråd

4.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

4.1.1.1. *Samrådsunderlagsskedet, samrådsmöte den 19 maj 2020*

Den 19 maj 2020 hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen Uppsala län. Syftet med mötet var att skapa tidig dialog. Under mötet diskuterades följande punkter:

- **Allmänt**

Trafikverket påpekar att projektet bara hanterar effekter från järnvägsplan, ej detaljplan. Det är viktigt att se över vad som hanteras i detaljplan och i järnvägsplan. Länsstyrelsen menar att det är bra med samrådsmöten gemensamt för dessa typer av frågor.

Under mötet diskuterades om järnvägsplanen kan utföras med en miljöbeskrivning istället för en miljökonsekvensbeskrivning eftersom en miljöbeskrivning kommer att ingå i eventuell tillståndsansökan för vattenverksamhet. Fortsatt dialog förs angående detta.

- **Strandskydd**

Under mötet framkom att inget strandskydd påverkas. Dock konstateras att föreslagna etableringsytor ligger inom strandskydd. Det framkommer att det finns en naturvärdesinventering längs bäcken och Länsstyrelsen föreslår att det möjligtvis går att samarbeta kring eventuella utredningar.

- **Grundvatten**
Utredningsområdet ligger på Uppsalaåsen och inom del av yttre vattenskyddsområde. Tillfällig grundvattensänkning kan bli aktuellt i det övre grundvattenmagasinet, men troligen inte i åsen. Undersökningar måste göras för att se om det kan bli aktuellt med tillståndsansökan för bortledning av grundvatten. Länsstyrelsen informerar om kontaktpersoner på Länsstyrelsen för dialog angående dessa frågor.
- **Biotopskydd**
Länsstyrelsen påpekar att biotopskydd gäller även om en detaljplan har vunnit laga kraft. Trafikverket förklarar att träden, enligt den naturvärdesinventering som gjorts, inte uppfyller kriterier för en allé. Länsstyrelsen vill se underlag för att se om de gör samma bedömning.
- **Buller**
Länsstyrelsen vill veta mer om bullerskärmar på bro och Trafikverket informerar att detta beskrivs i gestaltungsavsikter. Detta är ett översiktligt skede och detaljer kring behov av skyddsåtgärder, dess utformning och åtgärder presenteras närmare i nästa skede, samrådshandling.
- **Miljö**
Länsstyrelsen ger exempel på kompensationsåtgärder (beror dock på vad det är som försvinner): Mulmholkar, faunadepå (mer skadelindrande) och fågelholkar.
- **Ledningar**
Trafikverket undrar om det finns ledningar som inte ska redovisas (som är säkerhetskyddade) i området och hur dessa ska redovisas i offentliga handlingar och samråd. Länsstyrelsen har ej funnit några säkerhetskyddade ledningar, och påpekar att kommunen borde veta vad som finns. Länsstyrelsen tar upp frågan med jurister och återkommer.
- **Förorenad mark**
Länsstyrelsen påpekar att förorenad mark finns i området. Trafikverket informerar att det planeras för fältundersökningar för att ta reda på föroreningssituationen och dess eventuella påverkan.
- **Klimat**
Länsstyrelsen påpekar vikten av att beskriva framtida klimatförändringar och översvämningsrisker, samt vilka risker det finns. Trafikverket meddelar att det kommer att utredas.

4.1.1.2. *Samrådsunderlagsskedet, yttrande under samråd september 2020*

Under tre veckor i september 2020 (4/9-21/9) låg samrådsunderlaget ute på samråd. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik. Under samrådstiden inkom synpunkter från länsstyrelsen som sammanfattas nedan per aspekt.

- **Kommunala planer**
Inom berörd detaljplan är det idag reglerat för en planskild korsning.
Trafikverkets kommentar:
Synpunkten noteras.

- **Beskrivning av berörd naturmiljö**

- **Etableringsområden**

Trafikverket har redovisat fyra etableringsområden i samrådshandlingen varav tre ligger utanför utredningsområdet. Länsstyrelsen anser att naturmiljön ska beskrivas även inom dessa tre områden liksom bedömd påverkan och behovet av skadeförebyggande åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Utredning pågår fortfarande angående behov av etableringsområden. Det etableringsområdet som ligger intill Librobäcken har varit utpekad som en reservyta. Efter fortsatta utredningar och utifrån synpunkter som inkommit under samråden har denna yta tagits bort. Se uppdaterat material i Samrådsunderlag, 2020-10-19, figur 5.3.1 och 5.3.2 samt text på sidan 37.

- **Fridlysta arter**

Växtplatsen för grenigt kungsljus och hänsyn behöver framgå av planen. Förändringar i järnvägsplan som påverkar växtplats kräver utredning.

Länsstyrelsen anser att träd, som en försiktighetsåtgärd, inte ska avverkas under häckningssäsong för att skydda fridlysta fåglar. Om avverkning avses genomföras under denna period på året behöver konsekvenserna utredas.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt utredning av träd och växter kommer att utföras i nästa skede.

- **Träd**

Konsekvenserna för trädmiljön behöver beskrivas tydligare i det fortsatta arbetet. Det vill säga hur stor andel av träden som avses avverkas, vad detta innebär och möjliga anpassningar.

Rödlistad alm har identifierats inom planområdet. Det är viktigt att almar som kan vara resistent eller ha förhöjd motståndskraft mot almsjukan så långt det är möjligt undantas från avverkning.

Länsstyrelsen anser att värdefulla träd i första hand bör bevaras eftersom de har betydelse för den biologiska mångfalden och tar lång tid att ersätta. Om det inte är möjligt bör den livsmiljö trädet erbjuder i möjligaste mån bevaras. Förlust av höga naturvärden bör kompenseras.

Skyddsåtgärder under anläggningsskedet för kvarvarande träd behöver redovisas i järnvägsplanen.

Trafikverkets kommentar:

Vid fortsatt utrednings- och projekteringsarbete kommer visa om det är möjligt att bevara träd. Skyddsåtgärder under byggtid beskrivs och förs vidare till miljösäkringsdokumentation.

- **Biotopskydd**

Frågan om eventuell skada på ett biotopskyddsområde ska tas upp tidigt i processen. Frågan om planen är förenlig med syftet med biotopskyddsbestämmelserna ska behandlas inom ramen för samrådet.

Enligt PM från trädinventeringen bedöms det inte finnas någon biotopskyddad allé inom området. På äldre flygbilder syns en längre trädrad i södra delen av

planområdet (inom DP Kv. Cementgjuteriet). Se bilaga A från 2007. Denna trädrad uppfyller definitionen för en biotopskyddad allé. Yngre träd som planterats för att ersätta äldre träd i en biotopskyddad allé omfattas av skyddet. Det behöver framgå vilka träd som är skyddade samt om och i så fall hur, de påverkas av planens genomförande.

Om biotopskyddade träd avses avverkas anser Länsstyrelsen att varje träd ska ersättas med minst ett nytt träd. Om värdefulla träd avses avverkas ska de kompenseras ytterligare. Behovet av skyddsåtgärder under anläggningstiden behöver utredas för kvarvarande alléträd.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt samråd kring generella biotopskydd kommer att ske under kommande skeden. Allé är hanterad i detaljplan.

○ **Strandskydd**

Två utpekade ytor för tillfälligt upplag ligger vid Librobäcken, som omfattas av strandskydd. Uppläggning av massor kan generera grumling och om man lägger massorna för nära bäckravinerna finns risk för skred. Projektets förenlighet med strandskyddets syften ska redovisas. Viktigt är att beskriva berörd naturmiljö, hur den bedöms påverkas och vilka skadeförebyggande åtgärder som kan vidtas för att undvika sådan påverkan.

Trafikverkets kommentar:

Efter fortsatta utredningar och utifrån synpunkter som inkommit under samråden har denna yta tagits bort. Se uppdaterat material i Samrådsunderlag, 2020-10-19, figur 5.3.1 och 5.3.2 samt text på sidan 37.

○ **Samråd enligt 12:6 miljöbalken**

Åtgärder som inte ingår i planen och som kan innebära en väsentlig ändring av naturmiljön ska anmälas för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

○ **Riksintresse för kulturmiljövård och fornlämningar**

Under förutsättning att tunneln inte åtföljs av höga byggnader så har Länsstyrelsen inget att erinra mot förslaget ur kulturmiljösynpunkt. Börjegatans kvaliteter består idag främst i en luftig och varierad bebyggelsemiljö med öppna perspektiv. Siktlinjerna in mot staden ska vidmakthållas. Också grönskan i form av uppvuxna lövträd ska behållas vid genomförandet. Ingen fornlämning kommer att påverkas.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

○ **Vattenverksamhet**

Av underlaget framgår att det i dagsläget inte är klargjort om en tillfällig eller permanent grundvattenbortledning kommer att krävas för anläggningen. Grundvattenbortledning, även om den är tillfällig under byggtiden, är en tillståndspliktig åtgärd. Om en permanent grundvattenbortledning krävs för att överhuvudtaget kunna anlägga järnvägsbron kan det vara en markavvattning.

Markavvattning är förbjuden i Uppsala län. Det innebär att om åtgärder, i form av en grundvattensänkning, krävs för att varaktigt öka fastighetens lämplighet för anläggande av järnvägsbron kan det vara en markavvattning som kräver dispens från markavvattningsförbudet och tillstånd för markavvattning.

I underlaget finns tillfälliga etableringsytor markerade. En yta ligger i nära anslutning till Librobäcken. För de fall etableringsytorna ligger inom högsta förutsebara vattenstånd kan åtgärder som till exempel utfyllnad vara vattenverksamhet.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede kommer fortsatta hydrologiska och geotekniska undersökningar visa förutsättningar för byggnation med hänsyn till grundvattenpåverkan. Utformning av nya anläggningar med järnvägsbro och anslutande gator kommer att fortsätta i kommande skede och visa eventuella konsekvenser på grundvatten.

○ **Vattenskyddsområde och markföroreningar**

Lerans mäktighet behöver klargöras eftersom det i samrådsunderlaget inte refereras till någon särskild utredning.

Av samrådsunderlaget framgår det att identifierade potentiella förorenande källor kan leda till att förorenat markvatten kan komma att ledas till platsen för åtgärden. Trafikverket behöver klargöra om man avser att påla igenom deponin och vilka deponimassor det rör sig om.

Med utgångspunkt från SGU:s bedömning om lermäktighet, kan det efter schaktning, i sämsta fall, endast återstå 5 meter lera. Länsstyrelsen kan därför inte anse att den lertjockleken är betryggande då känslighetsmodellen anger att en lertjocklek om 5 meter anses betyda att området är känsligt eller mycket känsligt ur grundvattensynpunkt.

Trafikverket behöver klargöra vilken typ av pålar som kan komma att användas till grundförstärkning, detta eftersom det kan ha betydelse för att skydda grundvattnet.

Spontning avses att genomföras oavsett val av genomförande. Underlag behövs som visar att detta är möjligt utifrån lerans mäktighet och det spontndjup som är nödvändigt för att uppnå stabilitet. Risker behöver utvärderas.

Det framgår av underlaget att vägen under järnvägsbron kan läggas i ett vattentätt tråg. Ett annat alternativ är att ha en öppen botten. För denna utformning kan det krävas permanent pumpning och bortledning av ytligt grundvatten. Länsstyrelsen bedömer att bortledning av ytligt grundvatten med en permanent lösning är det rimligt att anta att det kommer att påverka närliggande brunnar, men däremot att de inte kommer att påverkas under själva anläggningsfasen.

I underlaget anges ett område för tillfälligt upplag vara inom vattenskyddsområde. Detta område är inte det lämpligaste. Trafikverket behöver utreda vilket av de presenterade förslagen som är bäst bland annat utifrån vattenskyddet.

Trafikverket behöver även klargöra om farligt gods kan utgöra någon fara för grundvattentäkten.

Trafikverkets kommentar:

Hydrologiska och geotekniska undersökningar i kommande skede kommer visa förutsättningar för byggnation med hänsyn till vattenskyddsområde och markföroreningar. Underökningarna kommer även visa på lämplighet för val av utförande, konstruktionslösning och byggmetoder. I nästa skede kommer möjliga trafikomläggningar för vägtrafik att studeras.

○ **Påverkan på människors hälsa och miljö - buller**

Närliggande nyuppförda bostadsområden har avskärmats från buller i samband med att de uppfördes, med undantag av överfarten över järnvägen. För att kompensera ökat stömljud efter idrifttagande bör Trafikverket utreda möjlighet att placera ljudabsorberande skärmar på de sidor av bron som vetter mot Börjegatan.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede kommer fortsatt utredning ske angående buller.

○ **Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten**

För vattenförekomster där statusen inte är god räcker det inte med att en plan inte försämrar, utan det måste också finnas förslag till förbättringar. Det innebär att det för varje ingrepp också är en möjlighet att göra åtgärder som förbättrar statusen för miljö kvalitetsnormerna för vatten. Länsstyrelsen vill därför trycka på att man inom utredningsområdet utreder möjligheten till lokalt omhändertagande av dagvatten, till exempel växtbäddar längs med vägarna.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede kommer fortsatt utredning ske angående MKN för vatten.

○ **Framtida klimatändringar**

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket har tagit med risk för översvämning vid skyfall.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

○ **Barriär, trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter**

Det är positivt att den befintliga korsningen som finns idag byggs om till en planskild korsning. Detta ger en säkrare passage förbi järnvägen både för bilister och för de oskyddade trafikanterna.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

4.1.2. Samråd med berörd kommun

4.1.2.1. Samrådsunderlagsskedet, samrådsmöte den 29 maj 2020

Ett samrådsmöte hölls med Uppsala kommun, (tillsammans med Uppsala Vatten och Region Uppsala, trafik och samhälle). Syftet var att ha ett inledande samråd och att informera om projektet, men även ett tillfälle för dialog. Under mötet diskuterades följande punkter:

- **Etableringsytor**

Trafikverket visar föreslagna etableringsytor. Kommunen informerar om att den nordligaste etableringen ägs av Uppsala Hem. Kommunen funderar över lämpligheten med att ha etableringsyta invid Librobäcken. Uppsala vatten meddelar att de har en dagvattenledning som korsar den ytan och att det behöver möjliggöras åtkomst till ledningen om detta område används. Kommunen undrar även över lämpligheten gällande den södra etableringen då transporter behöver gå genom ett bostadsområde och att det finns en förskola i närheten.

Kommunen planerar för verksamhetsutveckling av ett område nordväst om planområdet, det är åkermark idag och planeras att starta 2022-2023. Eventuellt finns möjlighet till att avsätta en yta för etablering i det området.

- **Ledningar**

Uppsala Vatten redovisar sina ledningar i området. Trafikverket bedömer att spillvattenledningen borde klara sig men dagvattenledningen på södra sidan kommer troligen att behöva flyttas. Pump kommer att anläggas för omhändertagande av dagvatten och att dagvattnet kommer att behöva göras om.

Uppsala kommun meddelar att omläggning av ledningar i Fyrisvallsgatan kommer att genomföras och att det kanske kan samordnas.

Sedan tidigare möte med Länsstyrelsen uppkom frågan om det finns sekretessbelagda ledningar i området. Uppsala Vatten meddelar under mötet att de inte har några inom utredningsområdet.

Kommunen informerar även om att det planeras för fjärrvärmeomläggning, samordnas med kommunens övriga arbete.

- **Plan**

Uppsala kommun informerar att detaljplan för Börjetull planeras vinna laga kraft i september 2020. Och tidplanen för etapp 5 Börjegatan planeras ett genomföras även om tiderna för övriga byggnationer ändras lite. Eftersom plan ej kunde närvara på mötet, får fortsatt dialog ske med dem.

- **Byggtid**

Det kommer att krävas samordning gällande de olika byggnationerna som sker och även för omledningsvägar. Men kommunen ser också en positiv effekt av att kunna nyttja Börjegatans avstängning som blir i och med byggnationen av järnvägsbron.

4.1.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

4.1.3.1. Samrådsunderlagsskedet, yttranden under samråd september 2020

Under tre veckor i september 2020 (4/9-21/9) låg samrådsunderlaget ute på samråd. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik. Under samrådstiden inkom synpunkter som sammanfattas nedan per myndighet/organisation och aspekt.

Uppsala kommun – Stadsbyggnadsförvaltningen

- **Allmänt**

Det framkom önskemål om en tydligare sektion där man exempelvis ser sektionen i sin helhet och vad som begränsar på sidorna. Se bilaga B för medskickat exempel.

Trafikverkets kommentar:

En sådan sektion tas fram i kommande skede.

- **Byggtid**

Det är fördelaktigt om gång- och cykeltrafiken kan hållas öppen under större delen av byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Detta utreds vidare i nästa skede.

- **GC-bro**

Om möjligt bör man inte bygga bort möjligheten att kunna koppla på en gång- och cykelbro intill för att ansluta till framtida stationsläge.

Trafikverkets kommentar:

En sådan åtgärd ingår ej i det här projektet, men åtgärden förhindrar inte en eventuell framtida utbyggnad.

- **GC-väg**

Stadsbyggnadsförvaltningen har anser att föreslaget utrymme för både fotgängare och cyklisterna är för litet och motsätter sig förslaget på tre meter bred gång- och cykelväg om varsin sida om vägen. Om gång- och cykelbanorna även ska kunna användas av utryckningsfordon behöver bredden ev. utökas. På den östra sidan kommer Uppsala inom några år införa snabbcykelled. Stadsbyggnadsförvaltningen ger som förslag en bredd på minst 2 m gång + 3 meter cykel på den östra sidan samt 2 meter gång + 2,5 meter cykel på den västra sidan.

Trafikverkets kommentar:

Utformning av gång- och cykelväg tas fram i nästa skede och samråd/dialog sker med Uppsala kommun.

Uppsala vatten och avfall

- **Grundvatten**

Området för järnvägsplan ligger inom område med kategori måttlig känslighet (ur grundvattensynpunkt) enligt utförd riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde. Vid schaktning kan känslighetsklassen dock förändras. Därför behöver jordlager, jordartstyper och deras mäktighet samt grundvattennivåer klargöras. Området behöver inventeras med avseende på föroreningar innan schaktning påbörjas. Uppsala vatten är positiv till alternativet att lägga vägen under järnvägsbron i ett vattentätt tråg eller andra grundvattenskyddande åtgärder.

Innan länsvatten får anslutas till ledningsnätet behöver det säkerställas att det renas i tillräcklig grad för att uppfylla Uppsala Vattens krav på länsvatten.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt arbete och samråd sker i nästa skede.

- **Ledningar**

Uppsala vatten har flera ledningar vid planområdet och önskar en riskanalys genomförs. Behöver ledningar flyttas vill Uppsala vatten att detta bekostas av Trafikverket. Ledningsflytten behöver regleras i ett avtal.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt arbete och samråd sker i nästa skede.

- **Dagvatten**

Uppsala vatten efterfrågar redogörelse för hur rening av dagvatten kommer att ske innan påkoppling av dagvattenledning. Bolaget uppmanar till ett framtagande av en plan för hur vatten vid skyfall ska hanteras så att det inte riskerar att bli översvämning då underfarten blir en lågpunkt.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt arbete och samråd sker i nästa skede. Anslutningspunkt för dagvatten bestäms i samråd med Uppsala vatten.

Uppsala kommun - Miljöförvaltningen

- **Föroreningar – masshantering**

Eftersom det kan föreligga risk för föroreningar inom området bör en miljöteknisk markundersökning genomföras för att kontrollera förekomst av föroreningar och för att säkerställa att den planerade verksamheten inte skapar nya transportvägar för befintliga föroreningar. Andra skyddsåtgärder kan vara behövliga. Ifall att det finns risk att uppkommande schaktmassor i projektet är förorenade bör en masshanteringsplan inrättas.

Trafikverkets kommentar:

Markundersökningar kommer att fortsätta under nästa skede.

- **Länsvattenhantering**

Beredskap för hantering av förorenat länsvatten ska finnas. Länsvatten får inte släppas till dagvattennät eller infiltreras i mark innan kontroll av föroreningsinnehåll. Påträffas föroreningar i länsvattnet ska miljöförvaltningen underrättas omgående. Uppsala Vatten och Avfall AB ska kontaktas innan vattnet släpps till dagvattennätet.

Trafikverkets kommentar:

Noteras. Fortsatt utredning om föroreningar sker i kommande skede.

- **Grundvatten**

Enligt kommunens Riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt ligger området inom en zon med måttlig känslighet vilket medför behovet av en rad försiktigsåtgärder. Genom markarbeten kommer dock en del av det skyddande lerlagret avlägsnas vilket innebär mindre grundvattenskydd och eventuell högre krav på behövliga skyddsåtgärder. Området är delvis belägen inom vattenskyddsområdets yttre zon. Vid utformning av korsningen, under byggarbetstiden och efter etableringen ska vattenskyddsföreskrifterna följas och nödvändiga skyddsåtgärder vidtas. Antagligen behöver det sökas dispens från vattenskyddsföreskrifterna för de planerade markarbetena. Även eventuellt pålning kan vara dispenspliktig. Det bör säkerställas att inga potentiella föroreningar kan spridas längs pålarna till akvifären.

Den eventuella planerade tillfälliga grundvattenbortledning kan vara tillståndspliktig.

Miljöförvaltningen anser att det inte blir tydlig av underlaget om den nedsänkta vägen kan kräva en permanent grundvattensänkning och vilken påverkan på miljön denna skulle kunna medföra.

Trafikverkets kommentar:

Noteras. Fortsatt arbete om grundvatten sker i kommande skede.

- **Dagvatten**

Miljöförvaltningen anser att det inte bli tydligt i underlaget om nedsänkning av vägen och ändrade dagvattenflöden kan medföra risk för förändrat dagvattenkvalité och därmed riskerar att miljökvalitetsnormerna i recipienten (Fyrisån) inte kan uppnås.

Trafikverkets kommentar:

Noteras. Fortsatt arbete / utredning om dagvatten sker i kommande skede.

- **Buller**

I grunden ser miljöförvaltningen planen med planskild korsning som positivt utifrån bullersynpunkt. Åtgärden leder till säkrare korsning och mindre bilar på tomgång vid bommar. Tillfälliga upplag norr om järnvägen är att föredra för att undvika störningar från byggt transporter vid befintliga bostäder. Skyddsåtgärder på järnvägsbro bör utredas för att minska buller vid närliggande bostäder.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt utredning om buller och bullerskyddsåtgärder sker i kommande skede.

4.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

4.1.4.1. Samrådsunderlagsskedet, Inkomna yttranden under samråd september 2020

Under tre veckor i september 2020 (4/9-21/9) låg samrådsunderlaget ute på samråd.

Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik. Allmänheten och särskilt berörda informerades om samråden via brevutskick och annons i tidning. Under samrådstiden inkom synpunkter som sammanfattas nedan per aspekt.

- **Allmänt**

Ett företag i närområdet har hämtlager vid Börjegatan (d.v.s. att kunderna kommer in för att hämta ut alternativt utkörning från hämtlager till kundernas arbetsplatser med egna lastbilar). Företaget saknar underlag för att till fullo förstå konsekvenserna och hanteringen av den eventuella förorenings-spridning som kan komma av arbetena samt hur framkomligheten kommer att påverkas och begränsas under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Markundersökningar kommer att fortsätta under nästa skede, så också utformningen.

En synpunkt som inkom efterfrågade varför en åtgärdsvalsstudie inte tagits fram där olika alternativ presenteras.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärdsvalsstudie är inget formellt skede eller lagkrav enligt lagen om byggande av järnväg. Åtgärden är reglerad i gällande detaljplaner.

Det borde sättas upp stängsel mot järnvägen på sydvästra sidan, efter bullerplanket mot Pelargatan. Detta eftersom det är mycket lekande barn i rörelse i området och att sikten är skynd till följd av bullerplanket. Järnvägsbommarna idag ibland ligger nedfällda mycket länge, ibland upp mot tio minuter.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Gällande stängsling ligger detta utanför projektet men synpunkt förs vidare inom Trafikverket.

- **Trafik**

Ett ifrågasättande inkom gällande ifall en utbyggnad och en fortsatt användning av en genomfartsled genom ett tättbebyggt bostadsområde utgör ett hållbart och långsiktigt miljöalternativ i Uppsala. Vinsterna för att genomföra projektet ligger hos biltrafiken och tågtrafiken. Inte för människorna i området. Utbyggnaden kommer att medföra ökat buller och utsläpp. Kanske påverkas husens fundament av ombyggnad och spridning av föroreningar under byggtid kan ske.

Förslag inkom angående val av annan väg om järnvägsövergången skulle stängas. Att trafik istället åker Bärbyleden via Luthagesplanaden och sedan på väg 272 vid cirkulationsplatsen (norr om cirkulationsplatsen vid lokal livsmedelsbutik).

Biltrafiken längs sträckningen från Luthagesplanaden mot järnvägs korsningen löper genom tättbebyggda bostadsområden samt en förskola som ligger intill vägen. Vid ökad biltrafik längs sträckningen, genom bygget av den planskilda korsningen, kommer risken för olyckor att öka för gående och utgöra en större risk än den man ska minimera vid bygget av den planskilda korsningen.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärden regleras i lagakraftvunnen detaljplan. Ändamålet med projektet är att bygga om befintlig plankorsning till planskildhet mellan Dalabanan och Börjegatan. Målet är att uppnå en högre trafiksäkerhet och att kunna använda järnvägsanläggningens mötesspår mer effektivt med minskad risk för störningar i järnvägstrafiken. Projektmålen är ökad tillgänglighet och säkerhet för alla trafikanter samt ökad kapacitet på järnvägen.

- **Byggtid**

När bygget börjar kommer korsningen att stängas av. Fråga uppkommer hur man ska komma över järnvägen? Vårdcentralen på södra sidan om järnvägen är ett viktigt besöksmål för personer som bor på norra sidan.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras och beaktas i den fortsatta planläggningen. Trafikomledningar och trafik under byggtid kommer utredas i nästa skede.

- **GC-bro**

Uppehåll för regionaltåg kommer att behövas i takt med att Uppsala växer, vilket sker särskilt i denna stadsdel, och för att avlasta Uppsala C. Därför borde järnvägsbron utformas så att det enkelt går att anlägga regionaltågspattformar på ömse sidor om spåren, som går att nås via trappa/hiss från gångbanorna.

Önskemål framkom även om att möjliggöra eller bygga en gångbro parallellt med järnvägsbron för att minska barriäreffekten samt öka tillgängligheten. Det finns flertalet målpunkter i närområdet. Både norr och söder om järnvägen är det idag cirka 130 meter till närmsta övergångsställe. Boende i området korsar idag vägen vid korsningen för att ta sig västerut och många passerar därför på ett otryggt sätt.

Trafikverkets kommentar:

En åtgärd för regionaltågsplattformar ingår ej i det här projektet, men åtgärden förhindrar inte en eventuell framtida utbyggnad. GC-broar över Börjegatan ingår ej heller i detta projekt. Nuvarande passager kommer även att vara kvar framöver.

- **Buller och vibrationer**

Buller under byggtiden var ett återkommande synpunktsområde. Inför och efter byggnation bör en inventering av fastigheter (och lägenheter), för att kontrollera uppkomsten av eventuella vibrations-skador orsakade av byggarbetet. Om sådana skador skulle uppstå förutsätter boende i området att dessa skador åtgärdas utan att boende orsakas extra kostnader. Besiktningen av fastigheter bör ske inför byggstart i avseende på eventuell sprickbildning före och efter bygget. Bygget bör ske enligt det snabbaste alternativet.

Bullerplank som idag ljuddämpar för tåget på båda sidor om vägen borde förslagsvis byggas ihop.

Trafikverkets kommentar:

Produktionen är tänkt att starta år 2023 och buller kommer utredas under planläggningsprocessen. Trafikverket följer Naturvårdsverkets gällande riktlinjer för buller. Utformning av bullerskydd utreds i nästa skede.

- **GC-väg**

En återkommande aspekt är att gång- och cykelväg har tillräcklig bredd för att både cyklister och gångtrafikanter ska få plats. Säkerheten för speciellt gående och cyklister behöver uppmärksamhet. Cykel och gångtrafik behöver också särskiljas för att undvika skador.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Utformning av gång- och cykelväg utreds i nästa skede.

- **Klimat**

Vid anläggande av plankorsning behöver man dimensionera för extremväder, d.v.s. kanske upp till 20 mm/10 minuter och bygga tillräckligt kraftiga gallerbrunnar så det inte står vatten i den planskilda korsningens lägsta delar.

Trafikverkets kommentar:

Dimension på brunnar utreds i kommande skeden. Extremväder tas i beaktande.

- **Natur**

Boende i närheten önskar att vissa träd ska behållas eftersom dessa mjukar upp en annars mycket hård och kantig miljö samt minskar insyn. Speciellt med tanke på att Börjegatan (med mycket stor sannolikhet) kommer att få ökad trafik i och med ombyggnationen. Mellan huset och Börjegatan finns en gräsmattesträng med 5 träd som planterades i samband med byggnationen av föreningens hus 2007. På andra sidan Börjegatan, mellan gångvägen och torget finns 4 stora träd som har sparats vid byggnationen av torget. Om del av trädgrupp måste avverkas önskas därför att man utreder hur det kan utföras för att kvarvarande fortfarande skall vara estetiskt vackert ut.

Trafikverkets kommentar:

Vidare utredning kommer att visa på möjligheten att bevara träd längs Börjegatan.

4.1.5. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

4.1.5.1. Samrådsunderlagsskedet, samrådsmöte den 29 maj 2020

Ett samrådsmöte hölls med och Region Uppsala, trafik och samhälle (tillsammans med Uppsala kommun och Uppsala Vatten) den 29 maj 2020. Syftet var att ha ett inledande samråd och att informera om projektet, men även ett tillfälle för dialog. Under mötet diskuterades följande aspekter kopplat till region Uppsala:

- **Busstrafik**
Det finns en busslinje (1) som går längs med Börjegatan och passerar järnvägen. Turtätheten är rätt hög, cirka var 6-7e minut.
- **Byggtid**
Kommunen informerar att de har lösningar för busstrafiken via omledningsvägar/tillfälliga vägar. Men busstrafiken kommer att bli påverkade av ombyggnationen vid plankorsningen och avstängningen av Börjegatan. Fortsatt dialog med Region Uppsala kommer att ske.

4.1.5.2. Samrådsunderlagsskedet, yttranden under samråd september 2020

Under tre veckor i september 2020 (4/9-21/9) låg samrådsunderlaget ute på samråd. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik. Trafik och samhälle bad om anstånd med en vecka. Inkomna synpunkter sammanfattas nedan.

- **Allmänt**
Region Uppsala ser mycket positivt på en planskild korsning vid Börjegatan och ombyggnaden är prioriterad. Region Uppsala önskar fortsatt dialog kring byggstart, avstängningstid och eventuella förändrade förutsättningar.
Trafikverkets kommentar:
Synpunkt noteras. Fortsatt dialog hålls i kommande planering.
- **Utformning**
Den föreslagna frihöjden på 4,7 meter är bra, medan lägre höjder än så skulle kunna skapa problem för Region Uppsalas busstrafik. Vidare ser Region Uppsala positivt på att bilvägens bredd kommer att bli åtta meter, vilket är viktigt för busstrafikens framkomlighet. Region Uppsala ser även positivt på att GC-vägar läggs på båda sidor om Börjegatan. Region Uppsala anser att det vore värdefullt om Trafikverket väljer det alternativa förslaget 5.3.2. med en järnvägsbro. Detta för att kunna möjliggöra viss reducerad trafik på banan dels under spont-skedet, dels under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Val av utformning beslutas i kommande skede.

- **Klimat**
Region Uppsala undrar om Trafikverket kommer att ta fram en klimatkalkyl för projektet.

Trafikverkets kommentar:

En klimatkalkyl kommer tas fram i kommande skede.

- **Byggtid**

När det gäller byggstart anser Region Uppsala att arbetet kan påbörjas under maj/juni för att dra nytta av minskat resande i kollektivtrafiken.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkt noteras. Detta utreds vidare i nästa skede.

4.2. Samråd vid utformning av planförslaget

4.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

4.2.1.1. Samrådshandlingsskedet, samrådsmöte den 21 april 2021

Syftet med mötet var att diskutera hur nytt förslag på etableringsyta (söder om Librobäck) kan påverka Länsstyrelsens tidigare beslut om att projektet inte medför BMP. Det är området närmast Librobäck som utreds igen (markerat med "Reservområde, Tillfälligt upplag. Etablering", se bilaga C). Dock i betydlig mindre omfattning än markerat.

Länsstyrelsen uppger att de behöver veta följande för att kunna göra en ny bedömning om etableringsområde kan tänkas medföra BMP:

- Vilken yta det rör sig om.
- Hur lång tid den komma tas i anspråk.
- Om ytan kommer återställas.
- Vad det finns på platsen (Naturmiljö, växt- och djurliv som påverkas, strandskydd etc.).

Trafikverket informera om att ytan endast kommer användas tillfälligt under byggtiden. Ytan kommer inte påverka tillgängligheten till strandskydd/Librobäck negativt, möjlighet finns att kunna röra sig längs bäcken. Inventering (NVI) kommer utföras för ytan, för att ta reda på naturvärden.

Not 2021-08-13: NVI har utförts som visar på förekomst av ett mindre naturvärde (klass 4) i utkanten av etableringsområdet. Naturvärdet avgränsas från etableringsområdet genom stängsling. Ett skyddsavstånd på minst 15 meter från vattendraget hålls för föreslagen etablering. Förebyggande arbete samt skyddsåtgärder mot läckage och annan påverkan på vattendraget ska göras. Jordbruksmarken återställs till ursprunglig markanvändning.

Länsstyrelsen uppger att de inte kommer kunna göra ett nytt antagande inom samrådsperioden 18 juni – 8 augusti. Även om Länsstyrelsen inte kan avgöra om det blir BMP i dagsläget skulle de ändå kunna flagga för det. Med grund i det som diskuterats under mötet kan Länsstyrelsen inte se att förändrade förutsättningar kan medföra BMP. Fortsatt dialog hålls, nytt möte är planerat den 18 juni.

4.2.1.2. Samrådshandlingsskedet, samrådsmöte den 18 juni 2021

Den 18 juni 2021 genomfördes ett möte med Länsstyrelsen inför samråd på orten. Syftet med mötet var att gå igenom presentationsunderlag inför samråd på orten och för att uppdatera Länsstyrelsen om förändringar av projektet samt effekter och konsekvenser av järnvägsplanen. Länsstyrelsen kommer ha ytterligare tid att lämna synpunkter på samrådshandlingen under hösten, när samrådshandlingen är färdigställd. Följande aspekter diskuterades under mötet:

- **Naturmiljö**

Alléer längs Börjegatan behöver utredas vidare. Länsstyrelsen uppger att träden generellt är mycket små och att det är oklart om de ersatt äldre träd. Utredning fortgår och naturansvarig hos konsulten tar kontakt med Länsstyrelsen.

Den rödlistade arten kungsljus finns i området. Ingen påverkan sker på dessa, förutom i det fall förbigångsspår byggs. Vid eventuell påverkan tas skydds- eller kompensationsåtgärd fram. Länsstyrelsen uppger att kungsljus även är fridlyst. Fortsatt utredning sker om påverkan. Trafikverket kommer utföra ytterliga kontroll av arten under blomning.

En etableringsyta berör ett strandskydd. Länsstyrelsen frågar hur projektet hanterar strandskyddet inom järnvägsplanen? Trafikverket informerar om att strandskydd redovisas på plankartor och intrånget beskrivs i plan- och miljöbeskrivningen. Eftersom etableringsytan enbart används tillfälligt finns inget behov av att upphäva strandskyddet. Trafikverket samråder med kommunen, som får avgöra om det krävs en särskild prövning.

- **Skyddsåtgärder**

Skyddsåtgärder måste beskrivas gällande ytvatten. Dialog fortsätter med vattenhandläggare på Länsstyrelsen för att fånga upp frågor.

- **Grundvatten**

Påverkan på grundvatten ska utredas vidare. Det ytliga grundvattnet påverkas vid produktion och kan innebära vattenverksamhet för bortledning av grundvatten. Vidare utredning krävs för att ta reda på om det rör sig om markavvattning eller inte. Projektet kommer behöva söka dispens samt tillstånd för bortledning av grundvatten. Fortsatt utredning genomförs och dialog hålls med Länsstyrelsen gällande vattenverksamhet och dispensansökan.

- **Dispens**

I gällande detaljplan beskrivs att befintliga träd får stå kvar tills vägen sänks ned. Länsstyrelsen informerar om att biotopskyddade träd är skyddade oavsett vad gällande detaljplaner säger och kräver dispens. Dispensprövningar tar ca 7-8 månader och måste finnas innan bygget påbörjas. För avverkning av skyddade träd finns krav på återplantering. Är det absolut omöjligt att plantera på plats, krävs återplantering på annan plats, samt även någon typ av grönstruktur på platsen. Trafikverket delger om att de själva kommer utföra arbetet med dispensansökan åt kommunen inom detta projekt. Det är dock en separat process.

4.2.2. Samråd med berörd kommun

4.2.2.1. *Samrådshandlingsskedet, samrådsmöte den 21 juni 2021*

Den 21 juni 2021 genomfördes ett möte med Uppsala kommun inför samråd på orten. Syftet med mötet var att gå igenom presentationsunderlag inför samråd på orten och för att uppdatera Uppsala kommun om förändringar av projektet samt effekter och konsekvenser av järnvägsplanen. Uppsala kommun kommer ha ytterligare tid att lämna synpunkter på samrådshandlingen under hösten, när samrådshandlingen är färdigställd. Följande aspekter diskuterades under mötet:

- **Etableringsytor**

För att kunna bygga bron krävs ytor för tillfällig nyttjanderätt. Uppsala kommun frågar om den etableringsyta som Trafikverket tidigare kikat på, söder om cirkulationsplatsen och öster om Börjegatan, inte längre är aktuell. Detta skulle vara positivt för projekt Börjetull.

Trafikverket bekräftar att det stämmer. Denna yta söder om Librobäck var med i tidigt skede och projektet har nu återgått till denna.

- **Förorenad mark**
Uppsala kommun påpekar att det finns risk för markföroreningar och undrar om det har genomförts tekniskt markundersökning. Det är av intresse att veta hur långt ned gatan kommer sänkas och hur mycket lerlagret genomträngs. Projektet kommer behöva söka dispens eftersom det innebär pålning. Synpunkten noteras. Projektet har gjort prover gällande mark.
- **Sophantering**
Fråga uppkommer om hur sophantering sker på platsen, om det finns soprum i Kv. Cementgjuteriet mot Börjegatan som påverkas. Trafikverket förutsätter att de åker på insidan.
- **Gång- och cykelväg**
Den befintliga västra gång- och cykelbanan är dubbelriktad. I planförslaget blir den östra dubbelriktad för cykel och den västra enkelriktad för cykel. Det kanske blir svårhanterligt för cykeltrafikanter att den ena vägen är dubbelriktad. Trafikverket och Uppsala kommun fortsätter dialogen kring cykelbanan.
- **Samråd**
Uppsala kommun vill försäkra sig om att företagen norr om järnvägen, som blir berörda av byggväg och etableringsytan, varit delaktig i samrådsprocessen. Trafikverket bekräftar detta.
- **Utformning/gestaltning**
Uppsala kommun vill veta om järnvägsplanen lämnar utrymme för egen utformning av Börjegatan eller om Trafikverket kommer med ett konkret förslag. Exempelvis slänterna i förslaget tar upp mycket yta som hade kunna gått att använda till bredare gång- och cykelväg till exempel. Trafikverket uppger att de tar fram ett förslag, men det är en samverkansprocess mellan alla som berörs. Mycket av gestaltningen kommer från detaljplanerna, men det var innan husen omkring byggts. Det handlar om ett trångt utrymme där även trappor ska in. Det har funnits en önskan om att få till en öppen gestaltning. Det beror även på koldioxidpåverkan som betongkonstruktion medför, samt kostnader som ökar med större stödmurar. Måtten är i detta skede fortfarande justerbara.
- **Byggtid**
Byggtiden för projektet kommer möjligen kollidera med byggtid för projekt Börjetull. Där finns nu en lagakraftvunnen detaljplan och förväntad byggtid är under 2023-2025. I Börjetull påbörjas med ombyggnation av Fyrisvallsgatan. Trafik måste ledas om under byggtid. Samordning krävs. Trafikverket uppger att byggstart är planerad till 2023, när exakt beror på hur planläggningen går. Fortsatt dialog hålls.

4.2.2.2. *Samrådshandlingsskedet, yttranden under samråd juni-juli 2021*

Efter samråd på orten följde en samrådstid (2021-06-18 till 2021-08-08). Under perioden inkom ett yttrande från Uppsala kommun:

- **Gång- och cykelbanor**
Uppsala kommun förespråkar att båda gång- och cykelbanorna blir dubbelriktade. Detta skapar hållbar mobilitet samt ökar trafiksäkerheten eftersom det kräver färre korsande

rörelse med gatan. Det finns utrymme för detta på båda sidor av gatan. Anläggande av detta kan inte påverka kostnader för projektet mer än marginellt.

Om det ändå blir aktuellt med enbart en dubbelriktad gång- och cykelväg vill Uppsala kommun att Trafikverket visar hur detta påverkar projektet på ett avgörande sätt. Även anslutningar mot bostadshusen bör ses över då ytorna i förslaget minskar utrymmet framför vissa portar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket och Uppsala kommun fortsätter dialogen kring cykelbanan.

- **Utformning/Gestaltning**

Ur ett driftperspektiv är det viktigt att gestaltningen av den planskilda korsningen blir funktionell. Vegetationsbeklädda slänter kan bli ett stort drift- och arbetsmiljöproblem. Uppsala kommun vill att alternativ på sektionen visas i gestaltungsprogrammet så man ser konsekvenser ur olika aspekter av slänter, murar eller annan gestaltning. God utformning kan minska kostnader och ge klimatsmarta lösningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket och Uppsala kommun fortsätter dialogen kring utformning/gestaltning genom projektets gång.

- **Byggtid**

Under byggtiden kommer Börjegatan stängas av för trafik, samtidigt är det byggskede inom Börjetull med begränsad framkomlighet på gatorna. Det finns även fler planerade projekt under samma tidsspann som berör trafiken. Det är därför viktigt tidplanen hålls.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Fortsatt dialog hålls.

- **Övrigt**

Uppsala kommun ser i allmänhet positivt på att en planskild korsning anläggs då det finns många fördelar men har synpunkter på vissa delar av förslaget.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

4.2.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inga särskilda samråd har genomförts med övriga berörda myndigheter och organisationer. Det har ej inkommit några yttranden i detta skede. Samrådshandlingen kommer vara ute på remiss under september/oktober 2021 där övriga berörda myndigheter och organisationer kan lämna synpunkter.

4.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

4.2.4.1. Samrådshandlingsskedet, samrådsmöte den 16 juni 2021

Den 16 juni 2021 hade Trafikverket ett möte med BRF Banvakten, bestående av tre föreningar. Syftet med mötet var att informera föreningarna om projektet och aktuellt läge samt hur de kan bli påverkade under byggtiden. Ett av byggalternativen som Trafikverket utreder vidare är att anordna ett tillfälligt förbigångsspår söder om korsningen. Detta skulle medföra att delar av garagelängan

som BRF Banvakten har gemensamt behöver demonteras under byggtiden. Trafikverket avser att föra vidare samtal och enskilda samråd.

Under mötet meddelade bostadsrättsföreningarna att längan innehåller både garageplatser och förråd. Dessutom har föreningarna byggt upp infrastruktur för laddning av elbilar på garageplatser. Trafikverket noterar detta.

BRF Banvakten framförde önskemål om att få svar på yttrandet från tidigare samråd från 2020. Trafikverket noterade detta och framförde att ytterligare underlag framgår av det material för samråd som kommer att publiceras på Trafikverkets hemsida de närmaste dagarna.

BRF Banvakten framförde även önskan om samråd kring gatans utformning. Trafikverket tar med sig önskemålet och framför det vidare till Uppsala kommun.

4.2.4.2. *Samrådshandlingsskedet, samråd på ort den 22 & 29 juni 2021*

Den 22 och 29 juni genomfördes samråd på ort där planförslaget presenterades. Allmänheten och särskilt berörda informerades om samråden via brevtuskick och annons i tidning. Underlaget till samråd på orten fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Under samrådet den 29 juni inkom inga synpunkter eller frågor. Under mötet den 22 juni inkom följande synpunkter, de sammanfattas per aspekt.

- **Buller**

Flertalet frågor uppkom angående buller kopplat till vägtrafiken på Börjegatan. Specifikt om hur bullret längs gatan kan komma att förändras och om fastigheterna i området kommer att besiktas innan start. Kopplat till buller på Börjegatan efterfrågades om det planeras farddämpande åtgärder. Trafikverket informerade om att bullret från vägtrafiken kommer öka längs Börjegatan, men nedsänkningen av vägen borde ge minskat buller eftersom slänter fångar en del buller. Men buller från vägen är oberoende av järnvägsplan. Denna järnvägsplan berör järnvägen (och tågtrafik) samt dessa effekter. Farddämpande åtgärder är en fråga för Uppsala kommun.

- **Byggtid**

Närvarande undrar hur situationen kommer bli gällande framkomligheten under byggtid för trafikanter, men även för boende i området. På detta svarade Trafikverket att det kommer vara stora störningar under byggtid och en negativ konsekvens för trafiken. Gatan blir stängd i 1,5-2,5 år. Preliminär omledning via andra gator utreds. Projektet ska titta på andra lösningar men för tillfället förutsätts omledning. Preliminärt kommer inte heller gång- och cykeltrafik ha möjlighet att korsa järnvägen, men om det kommer gälla hela byggtiden kommer projektet titta vidare på. Projektet har inte ännu tittat på vilka vägar som kommer belastas under byggtid, det är ett kommande arbete tillsammans med Uppsala kommun och Länstrafik. Det finns ett annat projekt som pågår, Uppsala planskilda korsningar (S:t Per & S:t Olof), som måste samordnas. Trafikverket kommer dock meddela i förväg så boende är beredd på detta arbete.

Fråga uppkommer om det är möjligt att lägga extraspåret norrut istället, föra att på så sätt undvika att garagelängor behöver rivas. Trafikverket svarar att det är möjligt, men den stora nackdelen är att massor då istället måste tas ut och in söderifrån. Det finns ingen naturlig yta söderut för detta. Detta ställer till det för större delar av staden. Ett beslut om byggmetod behöver inte tas i järnvägsplanen, utan det krävs bara markanspråk. Projektet kommer utföra många inventeringsarbeten för att se konsekvenser av de tillfälliga spåret. Utredning och avvägande av/mellan kostnad, produktionstid och störning.

En närvarande frågar om fastigheterna i området kommer att besiktas innan byggstart. Denna informeras om att projektet kommer göra besiktning, det har redan satts ut dubbar för att kontrollera eventuella sättningar på närliggande fastigheter.

- **Planförslag**

Trappor önskas eftersom det är många som passerar där. Trappa föreslås både norr och söder om järnvägen uppger Trafikverket.

Kostnad för projektet efterfrågas under mötet. Det finns för tidpunkten ingen färdig kostnadskalkyl, men kommer tas fram under hösten 2021.

- **Effekter och konsekvenser**

Hur får boende info om kumulativa effekter på gatumiljön? Det finns ett avsnitt i plan- och miljöbeskrivningen (samrådshandlingen) gällande detta. Det som hanterar Börjegatan är gällande detaljplanerna uppger Trafikverket.

Önskemål framkommer om bevarande av de större träden på södra sidan järnvägen. Projektet hoppas kunna behålla träden men det ser i dagsläget inte sannolikt ut. Vid nedtagande av träd planteras nya där det går, förhoppningsvis på samma ställe. Projektet utreder detta vidare.

- **Markåtkomst och ersättning**

Fråga framförs om vilka bostadsrättsföreningar berörs av arbetet i stort samt ersättningskostnader för de som blir berörda av det tillfälliga förbigångsspåret. Alla BRF som bor i området kommer märka av arbetet uppger Trafikverket. Men direkt påverkan, och där projektet diskuterar markåtkomst, är Banvakten. Om projektet ser direkt påverkan på annan BRF kommer projektet ta kontakt med de parterna. Exakta kostnader beror på lösningar som projektet väljer. Det kan också vara ersättning enligt schablonkostnad, exakta kostnader eller att vi erbjuder ersättningslösningar. Grundprincip är att den skada som orsakas ersätts.

- **Frågor till Uppsala kommun**

En närvarande frågar hur cykelbanan kommer kopplas mellan Gimogatan och Börjegatan? Trafikverket svarar att funktionen kommer finnas kvar men det blir svårt att helt behålla den koppling som finns idag på grund av höjdskillnader. Anslutningen mellan Börjegatan och Gimogatan kommer att finnas kvar men flyttas norrut. Detta är en fråga för senare utformning.

4.2.4.3. *Samrådshandlingsskedet, Inkomna yttranden under samråd juni-juli 2021*
Efter samråd på orten följde en samrådstid (2021-06-18 till 2021-08-08). Allmänheten och särskilt berörda informerades om samråden via brevutskick och annons i tidning. Underlag fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Uppsala, Uppsala kommun samt lokal livsmedelsbutik. Under perioden inkom tre yttranden, de beskrivs i sin korthet:

Bostadsrättsförening

- **Tillfälligt förbigångsspår**

Styrelsen bedömer att de negativa konsekvenserna för föreningen vid anläggande av tillfälligt förbigångsspår överskuggar fördelen av en kortare byggtid och motsätter sig därför detta förslag. Föreningen bedömer att 15 garage och 20 lägenhetsförråd påverkas.

Utrymme för ersättningslokaler finns inte inom föreningens eller samfällighetens område. Medlemmar betalar idag för tillgången till en fast garageplats.

Om det ändå blir aktuellt med förbigångsspår måste acceptabla ersättningslokaler för både förråd och garage erbjudas på den södra sidan av järnvägen och på gång- och bäravstånd från lägenheterna. Boendeparkering på gatan är inte ett alternativ utan befintliga garage måste ersättas med garage i närheten med motsvarande standard. Möjlighet till elbilsladdning och motorvärmare ska finnas. Styrelsen förutsätter att berörda medlemmar erbjuds kostnadsfri hjälp med packning och flytt både till de tillfälliga förråden och tillbaka. Styrelsen förutsätter även att den infrastruktur för elbilsladdning ersätts fullt ut, liksom de automatiska garageportsöppnarna. Likaså måste frågan om kompensation till de medlemmar som av olika skäl tvingas avyttra sina bostadsrätter under perioden hanteras.

Under perioden som arbetet pågår kommer sannolikt värdet på bostadsrätterna att påverkas negativt, speciellt om köpare inte kan erbjuda lägenhetsförråd och garageplats i anslutning till fastigheten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Utredning kring byggspåret och dess påverkan på BRF Banvaktens lokaler och ytor pågår. Fortsatt dialog kommer att genomföras.

Grundprincipen är att den skada som orsakas ersätts. Exakta kostnader och ersättningar för skador beror på lösningar som projektet väljer. Det kan också vara ersättning enligt schablonkostnad, exakta kostnader eller att vi erbjuder ersättningslösningar.

- **Trafiksäkerhet**

Ett tillfälligt järnvägsspår skulle hamna nära lägenheterna och de garage som kan stå kvar. Det innebär både en säkerhetsrisk då endast ett staket kommer att skilja spåret från området och en högre bullernivå orsakade av förbipasserande tåg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Utredning kring byggspåret och dess påverkan på omgivningen pågår. Någon form av intrångsskydd kommer att monteras under byggtiden, oavsett lösning.

Bostadsrättsförening

- **Buller**

Fastigheten angränsar till järnvägen. Långsidan av fastigheten har fönster som motverkar buller men kortsidan på huset, fönster och balkonger, har inte samma fönster som långsidan. Föreningen är måna om att bullernivån under byggtiden och efter inte blir för hög.

Trafikverkets kommentar:

För byggbuller gäller riktvärden från Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser. För permanentskedet pågår utredning för eventuella bullerskyddsåtgärder längs järnvägen.

- **Belysning**

Miljön längs med bullerplanket är redan idag en otrygg miljö eftersom det saknas belysning. Gatan är mörk och parkavsnittet har många buskage. En järnvägsundergång skulle kunna öka otryggheten ännu mer. Föreningen ser ett stort behov av att säkerställa att parken längs med planket och undergången är upplyst och trygg.

Trafikverkets kommentar:

Frågan förs vidare till kommunen som ansvarar för allmän platsmark. Trafikverket kommer verka för att passagen utformas tillgängligt och tryggt.

- **Trafiksäkerhet**

Det är stökigt med mycket trafik i området. Ljudnivån är hög och det är inte säkert eftersom det saknas övergångsställen för gående. Föreningen är måna om att framförallt leveranser till detaljhandel leds in och ut ur området på ett bra sätt så att inte vi riskerar att Pelargatan får all trafik.

Trafikverkets kommentar:

Frågan förs vidare till kommunen som hanterar frågor om trafikplanering på stadens gator.

Enskilt yttrande

- **Markåtkomst**

Motsättning inkom gällande förslaget om demontering av garage, eftersom det kommer innebära problem för alla boende som idag nyttjar garage och bilpendlar. Kommunen kommer ej utfärda boendeparkering på gatan på grund av att föreningen har garage till sina medlemmar. I området är det vanligt med inbrott (rattstöder, katalysatorer) i bilar som ej står i garage.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Utredning kring byggspåret och dess påverkan på BRF Banvaktens lokaler och ytor pågår. Fortsatt dialog kommer att genomföras.

Grundprincipen är att den skada som orsakas ersätts. Exakta kostnader och ersättningar för skador beror på lösningar som projektet väljer. Det kan också vara ersättning enligt schablonkostnad, exakta kostnader eller att vi erbjuder ersättningslösningar.

4.2.4.4. Samrådshandlingsskedet, Samråd bostadsrättsförening den 1 september 2021

Den 1 september 2021 genomförde Trafikverket ett samråd med närliggande BRF. Även Uppsala kommun närvarade på mötet. Följande aspekter diskuterades under mötet.

- **Kommunikation**

BRF har två parter att hantera och undrade till vem de ska vända sig med frågor. Trafikverket kommer agera byggherre för projektet och alla frågor rörande byggskedet och påverkan under det ska tas med Trafikverket. Kommunen kommer äga och ansvara för drift och skötsel av Börjegatan efter avslutat projekt.

- **Alternativ**

BRF vill veta om Trafikverket utrett alternativ till sänkning av Börjegatan. Uppsala kommun beskriver de gällande översikts- och detaljplanerna och att dessa pekar ut området kring Börjetull som en blivande stadsnod. I detta ingår att trafiken längs Börjegatan antas öka på sikt. Planerna fastslår att Börjegatan ska sänkas under järnvägen och kvarstår som gata för biltrafik. Ingen utredning specifikt om alternativa lösningar gjordes i samband med detta.

- **Trafik**

En ökad trafik kan förväntas genom bostadsområde eftersom området är under utveckling/utbyggnad. Hur förklarar Uppsala kommun detta faktum kopplat till boendemiljö och som utnämnd klimatstad? Kommunen uppger att de arbetar aktivt med

trafikplanering och att främja bland annat cyklande och användning av kollektivtrafik, men att trafiken ökar i ett område som växer kraftigt är svårt att undvika. En planskild korsning förbättrar framkomligheten för alla trafikslag, inte minst gång, cykel och kollektivtrafik vilket i sig har positiv miljöpåverkan. Trafikplanering och optimering av trafikflöden hanteras även på andra sätt än genom planläggning, såsom skyltning och information.

BRF ville veta om Trafikverket har gjort trafikmätningar för Börjegatans samt om man tagit fram en prognos på trafik efter genomförd byggnation? Kommunen utför löpande trafikmätningar i staden, resultatet av dessa går att söka i databasen NVDB.se.

- **Tidigare utredning**

BRF frågar vem som initierar sänkning av Börjegatan och varför ingen åtgärdsvalsstudie har gjorts, vilket skall göras i sådana här projekt. Det finns enbart en funktionsutredning vilket är otillräckligt för att se alternativa lösningar. Trafikverket informerar om att en åtgärdsvalsstudie är ett moment i Trafikverkets process för nybyggnation av infrastruktur. I detta fall har beslut fattats om att det befintliga underlaget har varit tillräckligt utan en sådan studie. Projektet utgör en del i objektet "Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid" i nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

- **Miljö**

BRF undrar om bullermätningar/vibrationsmätningar har gjorts och om det kontinuerligt kommer att göras. Trafikverket svarar att vibrationer och sättningar kommer mätas och kontinuerligt bevakas under byggskedet för att säkerställa att ingen negativ påverkan på kringliggande fastigheter sker.

Påverkan på grundvatten efterfrågas. Eventuell påverkan på grundvatten utreds fortfarande uppger Trafikverket.

BRF vill veta status på markföroreningar. Utförda miljötekniska mark- och grundvattenundersökningar har påvisat metaller och PAH i jord med halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning. Detta betyder att särskild hänsyn behöver tas med avseende på masshantering och omhändertagande av överskottsmassor från området.

Järnvägsplanen medför att träd måste rivas och efterfrågar vilka träd som blir kvar. Träd är inritade i detaljplan, kommer dessa att få plats? Trafikverkets svarar att alla befintliga träd inte kommer kunna sparas. Dispensansökan för detta kommer sändas till Länsstyrelsen.

BRF är intresserade av att veta vad klimatpåverkan blir gällande betongbro. Trafikverkets krav är att projektets klimatpåverkan ska minskas med minst 15 % jämfört med tidigare referensobjekt.

- **Tillfällig lösning under byggtid**

Föreningen vill veta om det finns ett aktuellt läge med "sidospår" under byggtid. Förslag på tillfälligt spår presenteras i samrådshandlingen. Spåret går söder om befintligt spår.

- **Detaljplan**

Det är mycket tajt om utrymme detaljplan, får allt plats som man planerar för? På detta svarar Trafikverket att sektionen bitvis är smal, men nuvarande bedömning är att det är fullt möjligt att utföra projektet.

Detaljplanen anger en genomförandetid på 10 år men detta har passerat, vad gäller nu? Genomförandetiden för en detaljplan avser en tid under vilken det finns begränsningar i hur planen får ändras. Planen är även efter denna tid gällande i sin helhet till dess att den ändras eller upphävs av en nyare plan. Ifall utförandet av den planskilda korsningen ej går

att genomföra inom ramen för gällande detaljplan så kommer en process för att ändra detaljplanen initieras, dock ser varken Trafikverket eller kommunen någon risk för detta i dagsläget.

- **Gång- och cykelbana**

Hur kommer den planerade gång- och cykelvägens placering och profilen se ut mot BRFs fastighet? På detta besvarar Trafikverket att profil för gång- och cykelväg inte ännu är projekterad i detalj. Trafikverket kommer att skicka dessa till BRF när de finns framtagna. Ifall åtgärder kommer krävas på BRFs fastighet (t.ex. anpassning av anslutningar till entréer) kommer detta samrådats och vid behov avtalas separat.

- **Yttrande**

BRF kommer inkomma med eventuella yttranden senast 2021-09-12.

4.2.4.5. *Samrådshandlingskedet, Yttrande bostadsrättsförening den 10 september 2021*

Den 10 september lämnade närliggande BRF ett yttrande på samrådshandlingen. Inkomna synpunkter listas per aspekt.

- **Trafik**

BRF har fortsatt en kritisk inställning till att Börjegatan ska användas som en genomfartsled genom ett tättbebyggt bostadsområde och efterfrågar en mer långsiktig trafikplanering för Uppsala och i synnerhet för noden Börje Tull. BRF ville veta om man har gjort trafikmätning på Börjegatan i närtid samt om det finns någon prognos för hur trafiken kommer att se ut efter genomförd byggnation.

Föreningen undrar om några alternativa långsiktiga lösningar till trafikflödet ut mot Librobäck och väg 272 har diskuterats? Till exempel att trafikflödet från de västra stadsdelarna leds via Bärbyleden mot Librobäck och väg 272 istället för genom ett bostadsområde längs Börjegatan.

Trafikverkets kommentar:

Ändamålet med projektet är att bygga om befintlig plankorsning till planskildhet mellan Dalabanan och Börjegatan. Frågor angående trafikflöden och trafikplanering på Uppsalas gator kommer att vidarebefordras till Uppsala kommun.

- **Miljö**

En utbyggnad med fortsatt trafik, som med all säkerhet kommer att öka under många år framåt, kommer att medföra betydande olägenheter för de boende med ökat buller och utsläpp samt försämrad landskapsmiljö. BRF frågar om projektet har gjort bullermätningar för Börjegatan i närtid samt hur projektet avser att följa upp med bullermätningar framöver.

Trafikverkets kommentar:

Ändamålet med projektet är att bygga om befintlig plankorsning till planskildhet mellan Dalabanan och Börjegatan. Frågor angående trafikflöden och trafikplanering på Uppsalas gator kommer att vidarebefordras till Uppsala kommun.

Hur kommer grundvattnet att påverkas vid en sänkning av Börjegatan?

Trafikverkets kommentar:

Eventuell påverkan på grundvatten utreds fortsatt.

Kvarteret Banvakten är placerad på en tidigare bensinmack och Mimmi Ekholms torg på en tidigare cementfabrik. Finns studier kring hur eventuella gifter i marken kan komma att frisättas under byggnationen?

Trafikverkets kommentar:

Utförda miljötekniska mark- och grundvattenundersökningar har påvisat metaller och PAH i jord med halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning. Detta betyder att särskild hänsyn behöver tas med avseende på masshantering och omhändertagande av överskottsmassor från området.

Enligt detaljplanen utgör Stabby-Libroäck en grön korridor. Detaljplanen innehåller de träd som sparats vid Mimmi Ekholms torg samt de som planterats längs BRFs fasad mot Börjegatan. Kommer dessa att bli kvar vid en sänkning av Börjegatan?

Trafikverkets kommentar:

Träd längs Börjegatan kommer behöva avverkas under byggtiden. Möjlighet för eventuell återplantering utreds.

- **Byggtid**

Arbetet kan komma att påverka de omgivande husens fundament och risk finns för spridning av markföroreningar. Föreningen är frågande till hur byggnationen av husen längs Börjegatan har kunnat byggas så nära vägen när redan detaljplanen för området aviserade en kommande planskild korsning. BRF önskar svar på om vibrationsmätningar har gjorts för husen runtomkring och hur man avser följa upp vibrationseffekter på husen under arbetet.

Trafikverkets kommentar:

Vibrationsmätare och sättningspeglar kommer att placeras ut runt det planerade arbetsområdet, dels för att kontrollera vibrationer och dels att inga sättningar uppstår under byggtiden. Frågor angående gällande detaljplan och byggrätter hänvisas till Uppsala kommun.

BRF avstyrker förslaget om ett tillfälligt spår söder om det nuvarande järnvägsspåret.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Fortsatt utredning pågår gällande tillfällig lösning i byggskedet.

Hur kommer profilen se ut mot BRFs fastighet mot Börjegatan under byggtiden samt vid färdigställd sänkning av gatan?

Trafikverkets kommentar:

Profil för gång- och cykelväg inte ännu är projekterad i detalj. Trafikverket kommer ha en fortsatt dialog med fastighetsägare till angränsande hus.

4.2.4.6. Samrådshandlingskedet, Samråd Ledningsägare

Ledningssanordning sker kontinuerligt under arbetet med järnvägsplanen och kommer ske fram till byggnation. Ett ärende i Ledningskollen skapades den 23 april. Ledningssamordning med tillhörande samråd hanteras separat i PM Samordning ledningar. Samråd med följande ledningsägare har skett:

- Vattenfall - Eldistribution
- Vattenfall - Fjärrvärme
- Uppsala vatten - Va
- Uppsala kommun (Light Bureau) - Belysning
- Skanova - Tele
- Global Connect – Fiber

4.2.5. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

Inga särskilda samråd har genomförts med den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala – Trafik och samhälle. Det har ej inkommit några yttranden i detta skede. Samrådshandlingen kommer vara ute på remiss under september/oktober 2021 där Region Uppsala – Trafik och samhälle kan lämna synpunkter.

5 Underlag

I tabell 5.1 listas de dokument som ligger till grund för denna samrådsredogörelse. Allt inkommit material i sin helhet (tjänsteanteckningar, brev, protokoll, inkomna synpunkter med mer) rörande järnvägsplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2019/93303. Inlämnade synpunkter diarieförs och blir därmed offentliga, något som framkommer på synpunktsformulär.

Tabell 5.1 Underlag.

Händelse	Underlag	Kommentar	Datum
Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att skapa dialog tidigt.	2020-05-19
Samrådsmöte Uppsala kommun	Minnesanteckning	Syftet var att ha ett inledande samråd och att informera om projektet, men även ett tillfälle för dialog.	2020-05-19
Samrådsmöte Region Uppsala, Trafik och samhälle	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att ha ett inledande samråd och att informera om projektet, men även ett tillfälle för dialog.	2020-05-29
Uppsala vattens yttrande på samrådsunderlaget	Yttrande	Under samrådstiden (4/9-21/9) lämnade Uppsala vatten ett yttrande på samrådsunderlaget.	2020-09-16
Uppsala kommun stadsbyggnadsförvaltningens yttrande på samrådsunderlaget	Yttrande	Under samrådstiden (4/9-21/9) lämnade stadsbyggnadsförvaltningen ett yttrande på samrådsunderlaget.	2020-09-21
Region Uppsalas yttrande på samrådsunderlaget	Yttrande	Under samrådstiden (4/9-21/9) lämnade Region Uppsala ett yttrande på samrådsunderlaget.	2020-09-24
Länsstyrelsen i Uppsala läns yttrande på samrådsunderlaget	Yttrande	Under samrådstiden (4/9-21/9) lämnade länsstyrelsen ett yttrande på samrådsunderlaget.	2020-09-29
Allmänhetens och särskilt berördas yttranden på samrådsunderlaget	Yttrande	Under samrådstiden lämnade allmänheten 20 yttranden.	2020-09-04- 2020-09-21
Samrådsmöte Länsstyrelsen Uppsala län	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att diskutera hur nytt förslag på etableringsyta (söder om Librobäck) kan påverka Länsstyrelsens tidigare beslut om att projektet inte medför BMP.	2021-04-21
Möte BRF	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att informera bostadsrättsföreningen om planen och eventuell påverkan på dess byggnader.	2021-06-16
Samrådsmöte Länsstyrelsen Uppsala län	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att gå igenom presentationsunderlag inför samråd på orten och för att uppdatera Länsstyrelsen om förändringar av projektet samt effekter och konsekvenser av järnvägsplanen.	2021-06-18
Samrådsmöte Uppsala kommun	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att gå igenom presentationsunderlag inför samråd på orten och för att uppdatera kommunen	2021-06-21

		om förändringar av projektet samt effekter och konsekvenser av järnvägsplanen.	
Samråd på orten	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att presentera projektet för allmänheten samt enskilda som blir särskilt berörda.	2021-06-22
Samråd på orten	Minnesanteckning	Syftet med mötet var att presentera projektet för allmänheten samt enskilda som blir särskilt berörda.	2021-06-29
Presentationsmaterial samråd på ort	Presentationsmaterial	Det presentationsmaterial som användes under samråd på orten finns tillgängligt på projektets hemsida.	2021-06
Uppsala kommuns yttrande på samrådshandlingen	Yttrande	Under samrådstiden 2021-06-18 till 2021-08-08 inkom ett yttrande från Uppsala kommun.	2021-07-05
Allmänhetens och särskilt berördas yttranden på samrådshandlingen	Yttrande	Under samrådstiden inkom tre yttranden från allmänheten och särskilt berörda.	2021-06-18 – 2021-08-08
Ledningsägare	Minnesanteckning	Inledande möte har genomförts med Vattenfall eldistribution, Vattenfall Heat, Uppsala vatten, Uppsala kommun belysning (Light Bureau), Skanova och Global Connect.	2021-06-11, 2021-06-15, 2021-06-16, 2021-06-18, 2021-06-22, 2021-06-24, 2021-08-18 (2 st), 2021-08-24
Möte BRF	Minnesanteckning	Informationsmöte med närliggande BRF.	2021-09-01
Yttrande BRF	Yttrande	Yttrande på samrådshandlingen från närliggande BRF.	2021-09-10

6 Bilagor

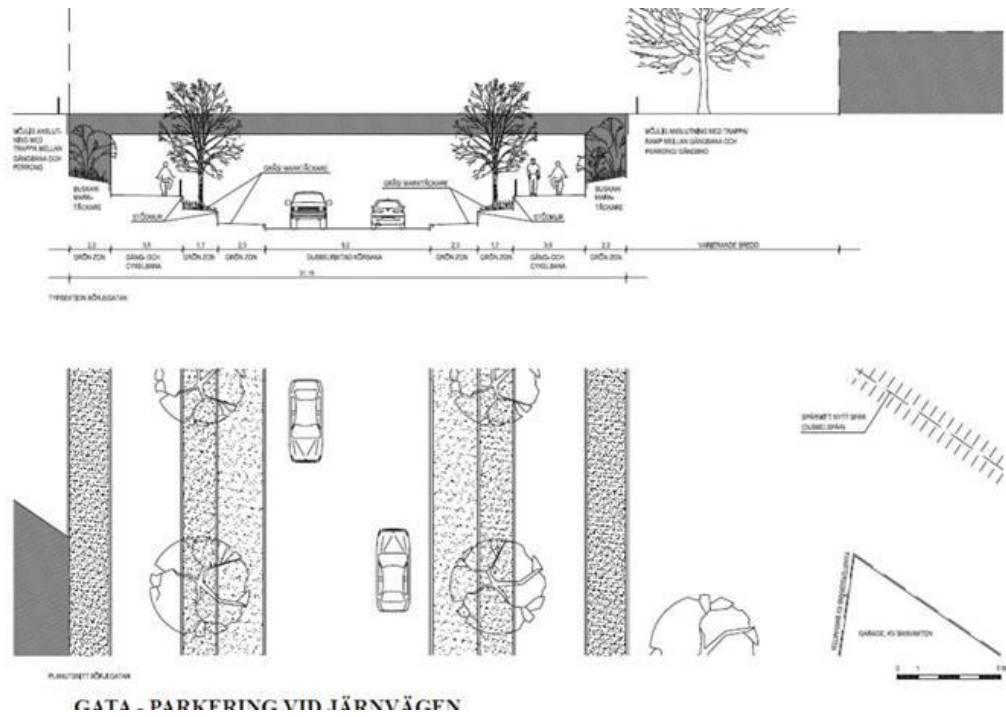
Bilaga A - Bilaga 1: Ortofoto från 2007



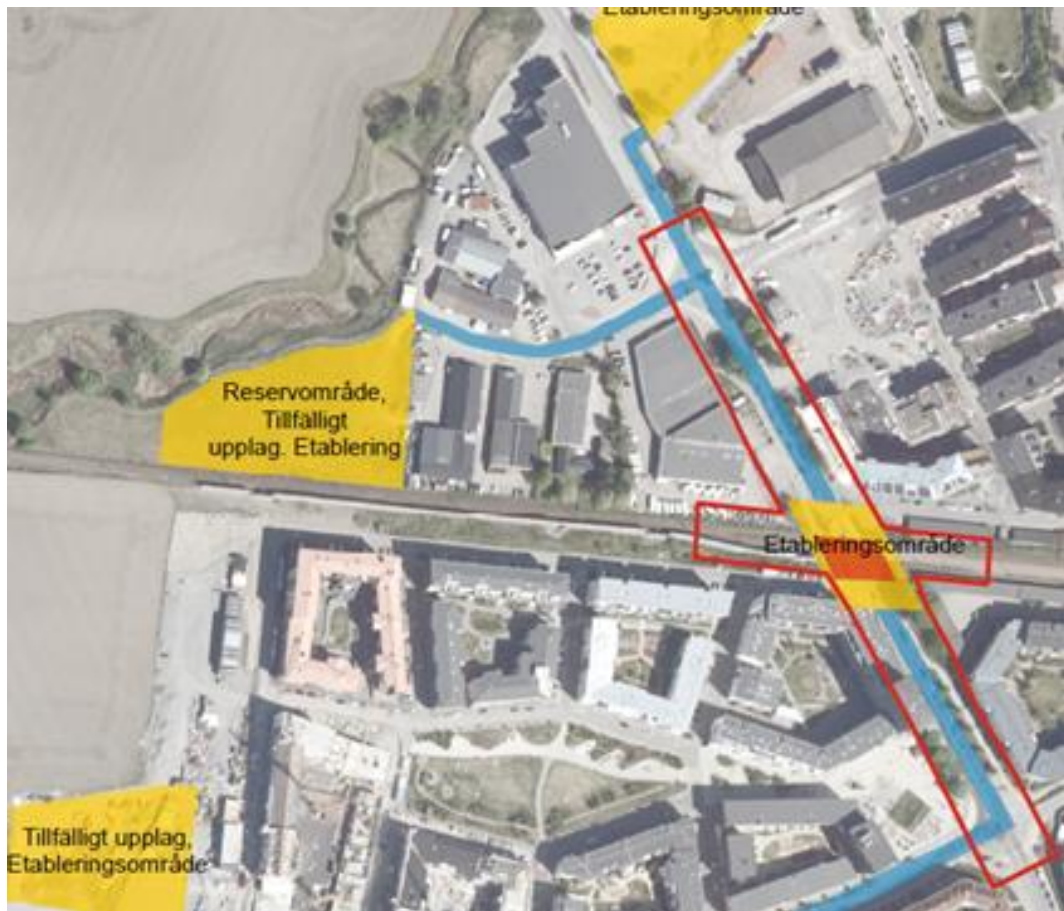
ortofoto 2007



Bilaga B – Sektion från Stadsbyggnadsförvaltningen



Bilaga C – Förslag på etableringsyta.





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

www.trafikverket.se