

## Samrådsredogörelse

Fyra spår Uppsala

Ostkustbanan delen Söder Bergsbrunna – Uppsala

Centralstation

Uppsala kommun, Uppsala Län

Järnvägsplan, 2022-01-31



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket Ärendemottagningen Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28  
Borlänge  
E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Fyra spår Uppsala, Ostkustbanan delen Söder  
Bergsbrunna – Uppsala centralstation, Uppsala kommun, Uppsala Län

Författare: Sweco, uppdragsledare Stefan Eidissen

Dokumentnummer: FSUK003-01-017-0000-56\_67-0110

Dokumentdatum: 2022-01-31

Ärendenummer: TRV 2020/21139

Åtgärdsnummer: 8095

Uppdragsnummer: 168575

Dokumentversion: 2.0

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): \_

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Håkan Andersson

# Innehåll

Sammanfattning	4
Läshänvisning	5
1 Samrådsrets	6
1.1. Samråd val av stationsutformningsalternativ	6
1.2. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
2 Samråd val av stationsutformningsalternativ	7
2.1. Samrådsmöten	7
2.2. Samråd med berörd länsstyrelse	7
2.3. Samråd med berörd kommun	13
2.4. Samråd med berörd region	16
2.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
2.5.1. Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen	18
2.5.2. Den planerade järnvägsanläggningen och stationsutformning	19
2.5.3. Miljö	23
2.6. Samråd med enskilda företag och organisationer som kan bli särskilt berörda	25
2.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	29
2.7.1. Statliga myndigheter och statligt ägda bolag	29
2.7.2. Regionala och kommunala myndigheter samt kommunalt ägda bolag	32
2.7.3. Företag och organisationer	34
3 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	36
3.1. Samråd med berörd länsstyrelse	36
3.2. Samråd med berörd region	42
3.3. Samråd med berörd kommun	44
3.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	45
3.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	51

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena 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 söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation har samrådsaktiviteter genomförts.

Det första samrådet inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick mellan 2020-10-19 och 2020-11-12. Under samrådstiden inkom totalt 28 yttranden.

Det andra samrådet avseende de framtagna alternativen för Uppsala Centralstation och den kommande järnvägsstationen kallad Uppsala Södra pågick mellan 2021-10-13 och 2021-11-09. Under samrådstiden inkom drygt 70 yttranden.

Samtliga inkomna synpunkterna samt de upprättade handlingarna i ärendet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/21139.

# Läshänvisning

Kapitel 1 beskriver hur samrådskretsen valts ut och hur den avgränsats inför varje samråd.

Kapitel 2 beskriver samråd som skett för Samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ. Kapitlet redovisar en sammanfattning av de samråd som skett under framtagandet av samrådshandlingen och under samrådstiden. Trafikverket bemöter också de inkomna yttrandena och återger hur de kommer att beaktas under den kommande planlägningsprocessen. Samråd pågick mellan 2021-10-13 och 2021-11-09.

Kapitel 3 beskriver samråd som skett inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (i det skedet benämnt Uppsala Centralstation – Söder Bergsbrunna). Kapitlet redovisar en sammanfattning av samråd med kommunen, organisationer och myndigheter samt enskilda som kan komma att bli särskilt berörda. Trafikverket bemöter också de inkomna yttrandena och återger hur dessa kommer beaktas i kommande planlägningsprocessen. Samrådet pågick mellan 2020-10-19 och 2020-11-12.

# 1 Samrådsrets

Nedan sammanfattas hur samrådsretsen valts ut och hur den avgränsats för respektive handling. Samrådsretsen är de som kan antas vara berörda av de aktuella frågeställningar som ska samrådas. Det i sin tur innebär att samrådsretsen kan variera under planlägningsprocessen.

## 1.1. Samråd val av stationsutformningsalternativ

Trafikverket har inför val av stationsutformningsalternativ definierat samrådsretsen till de som kan antas bli direkt berörda av ett markinträang av något av de fem stationsutformningsalternativen samt Länsstyrelsen i Uppsala län, Uppsala kommun och Region Uppsala i sin roll som kollektivtrafikmyndighet. Övriga myndigheter och organisationer med ett intresse av stationernas utformning har inkluderats till samrådsretsen som en följd av Länsstyrelsens beslut om att järnvägsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådsretsen har bjudits in till det aktuella samrådet genom brev, mejl och via annonsering i Uppsalatidningen samt Post och inrikes tidning med information om att samråd kommer att hållas samt var handlingar avseende samrådet finns tillgängliga. På detta sätt har även allmänheten givits möjlighet att lämna synpunkter på det framtagna materialet.

## 1.2. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan definierat samrådsretsen till Uppsala kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala i sin roll som kollektivtrafikmyndighet 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 hållas och var handlingar till samrådet funnits tillgängliga. På detta sätt har även en bredare allmänhet givits möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Uppsala kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län och Region Uppsala har bjudits in via mejl.

## 2 Samråd val av stationsutformningsalternativ

Samråd inför val av stationsutformningsalternativ pågick mellan 2021-10-13 och 2021-11-09. Under denna period fanns samrådshandlingen tillgänglig i fysisk form på Stadsbiblioteket och Sävjabiblioteket. Med hänsyn till coronaviruset genomfördes samrådet helt digitalt.

Samrådshandlingen fanns också tillgänglig på Trafikverkets webbplats och via en digital samrådsportal. På samrådsportalen presenterades sammanfattande texter av samrådshandlingen och interaktiva kartor. Under samrådet erbjöd Trafikverket allmänheten möjlighet att boka digitala möten med representanter från projektet.

Annonser om samråd publicerades i Post och Inrikes tidning och Uppsalatidningen. Under samrådstiden inkom drygt 70 yttranden. Yttrandena inkom via Trafikverkets webbaserade synpunktsformulär, mejl och post. Trafikverket vill rikta ett stort tack till samtliga som har inkommit med synpunkter.

### 2.1. Samrådsmöten

Tre samrådsmöten har genomförts med Länsstyrelsen i Uppsala län i syfte att berätta om samrådshandlingen och arbetsprocessen med att ta fram samt välja bort alternativ. Ett möte har även genomförts i syfte att beskriva den påverkan som järnvägsutbyggnaden skulle kunna medföra på det enskilda byggnadsminnet stationshuset i några av stationsutformningsalternativen.

Löpande möten har genomförts med Uppsala kommun och Region Uppsala. Mötena har syftat till att föra dialog om parternas fysiska planering, samla in förutsättningar till järnvägsplanen och informera om arbetsprocessen med att ta fram samt välja bort alternativ. Mötena har fokuserat på Uppsala Centralstations utformning och stationsområdet.

I frågan om en eventuell tillståndsansökan rörande det statliga byggnadsminnet ställverket har två möten skett med Riksantikvarieämbetet, RAÄ. Mötena har syftat till att beskriva järnvägsplanens syfte, eventuella konsekvenser på det statliga byggnadsminnet ställverket och sondera möjligheterna för att i strid med det statliga byggnadsminnets skyddsbestämmelser flytta ställverksbyggnaden. Trafikverket har i samband med järnvägsplanens samråd skickat en begäran om ett yttrande i enlighet med Riksantikvarieämbetets tillståndsprocess angående ändring av statligt byggnadsminne.

Möten har också skett med fastighetsägare och andra som kan komma att beröras i olika grad av de olika stationsutformningarna.

### 2.2. Samråd med berörd länsstyrelse

*Yttrande, beslut om betydande miljöpåverkan*

Länsstyrelsen i Uppsala län beslutade 2021-05-03 att järnvägsplanen för Fyra spår Uppsala, delen Uppsala Centralstation – Söder Bergsbrunna (i kommande skeden benämnt Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation) kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen motiverar sitt beslut med att sträckan berör flera frågor som är kopplade till skyddade natur- och kulturvärden samt vattenskyddsfrågor. Utredningsområdet berör också

ett stort område där det planeras en tät stadsbebyggelse. Utbyggnaden innebär också att två ytterligare spår för fjärrtrafik och omfattar en sträcka om cirka 9,5 kilometer.

I den miljökonsekvensbeskrivningen som Trafikverket avser ta fram, ser Länsstyrelsen att Trafikverket behöver belysa de synpunkter länsstyrelsen lyfte i sitt tidigare yttrande (se kapitel 3.1).

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. Enligt miljöbedömningsförordningen ska åtgärden antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom projektet avser en järnväg avsedd för fjärrtrafik och anläggande av nya spår berör en sträcka längre än fem kilometer. Utredningsområdet sträcker sig i norr från Sankt Persgatan centralt i Uppsala till söder om Bergsbrunna och omfattar en sträcka om cirka 9,5 kilometer. Detta innebär att en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, kommer att tas fram under processen med järnvägsplanen.*

#### *Yttrande, samrådshandling val av stationsutformningsalternativ*

Länsstyrelsen i Uppsala län framhåller att järnvägsplanen borde haft mer ingående studier i detta skede för att kunna göra de bortval som nu genomförts och för att kunna göra en bedömning om vilket stationsläge som lämpar sig bäst särskilt för Uppsala Centralstation. Länsstyrelsen antar att även tekniska förutsättningar varit en avgörande fråga i valet av alternativ.

Länsstyrelsen menar att det saknas resonemang kring vilken påverkan de olika stationslösningarna i Uppsala Centralstation ger. Det handlar bland annat om vilka kumulativa effekter de olika alternativen leder till samt vilken övrig påverkan som de olika stationsalternativen behöver ta hänsyn till. Med anledning av detta anser Länsstyrelsen att det är svårt att förorda ett alternativ före ett annat. Länsstyrelsen anser att underlag bör kompletteras innan Trafikverket tar ställning till val av stationsläge.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket noterar Länsstyrelsens uppfattning. Trafikverket delar dock inte Länsstyrelsens uppfattning utan anser att de underlag som krävs för detta skede i processen är framtaget. Detaljeringsgraden i det framtagna materialet har anpassats till den kunskap som behövs inför val av alternativ.*

*Samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ har avgränsats i sak till att fokusera på alternativskiljande aspekter. Det betyder att frågor som inte bedömts vara avgörande för valet av stationslösningar inte hanteras i detta skede. Aspekter som kan innebära stora konsekvenser eller medföra svårigheter att genomföra ett alternativ har dock studerats trots att de inte är alternativskiljande. De framtagna stationsutformningsalternativen fokuserar i huvudsak på stationernas utformning med fokus på spår och tillhörande plattformar.*

*Tekniska förutsättningar har varit en del i de bortval som gjorts under processens gång. Bland annat har alternativ valts bort om de varit tekniskt svåra att genomföra eller varit mycket trafikstörande. Alternativ har också valts bort om de inte bedöms klara kapaciteten enligt Trafikeringsscenario Hög eller möjliggjort för stor kapacitet. Om Trafikverket skulle*

*dimensionera anläggningen efter en för stor kapacitet skulle det i sin tur innebära att mer mark än vad som är skäligt tas i anspråk.*

*För kumulativa effekter se Trafikverkets två svar nedan.*

När det kommer till kumulativa effekter saknar Länsstyrelsen en bedömning om hur trafikflödena på de olika gatorna runt Uppsala Centralstation kommer att påverkas. De saknar också dagens trafikflöden. Länsstyrelsen framhåller att de också vill se en beskrivning av vilka gator som påverkas av utbyggnaden i de olika alternativen.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket noterar Länsstyrelsens uppfattning. Trafikverket vill dock upplysa Länsstyrelsen om att kapitel 4.4.2 beskriver påverkan på vägtrafiken för de olika alternativen. Figur 25 visar de gator som kommer att påverkas av järnvägsutbyggnaden.*

*Påverkan på vägtrafiken är i stora drag den samma oavsett vilket alternativ Trafikverket väljer att gå vidare med därför har trafikflöden på gatunätet inte studerats.*

*Trafikverket vill också förtydliga vilket ansvar respektive part har för bytespunkten. Trafikverket ansvarar för järnvägens kärnfunktion vilket innefattar järnvägen, plattformar med väntfunktioner, plattformsförbindelser och trafikinformation. Att skapa en välfungerande bytespunkt kräver alltid anläggningar eller utrustning utöver Trafikverkets ansvar, som exempelvis anslutande kommunala vägar, kompletterande cykelparkeringar och hämta/lämna-zoner. Trafikverket har haft och kommer att fortsätta ha dialog med Uppsala kommun och Region Uppsala för att skapa en effektiv bytespunkt. Den utvecklingsplan för Uppsala Centralstation som Uppsala kommun och Region Uppsala arbetar med kommer vara en viktig del i detta och i den fortsatta dialogen parterna emellan. Oavsett vilket alternativ som Trafikverket väljer att gå vidare med behöver bytespunktens funktioner lösas som en del av utvecklingsplanen.*

Länsstyrelsen efterlyser också en samlad bedömning över hur resenärsflöden kan komma att påverkas. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör jämföra de två huvudalternativen med varandra och ytterligare belysa möjligheterna att kunna röra sig mellan de två stationsdelarna.

Liksom idag antar Länsstyrelsen att tågresenärer kommer komma till järnvägsstationen med övrig kollektivtrafik, cykel eller hämta/lämnas med taxi eller bil. I flera av alternativen behöver cykelparkeringar tas i anspråk utan att Trafikverket redovisar några alternativa placeringar. Detta bedömer Länsstyrelsen kommer resultera i längre gångavstånd och sämre tillgänglighet för cyklister. Länsstyrelsen antar att också den ökade tågtrafiken kommer innebära att fler hämtar och lämnar tågresenärer vid hämta/lämna-zonen öster om befintlig järnväg.

I de studerade alternativen med uppdelade plattformar kommer avstånden bli längre till kollektivtrafiken och till hämta/lämna-zonen samtidigt som bytena mellan plattformarna blir mer tidskrävande. Länsstyrelsen framhåller dock att nackdelarna skulle bli mindre om åtgärder genomförs för att förkorta och underlätta för förflyttningar. Det kan exempelvis handla om en ny hämta/lämna-zon.

Länsstyrelsen antar att järnvägens trafikering och samverkan med staden samt hur järnvägen kommer påverka stadens trafik inte har ansetts vara viktiga aspekter för Trafikverket. Detta med undantag av kollektivtrafiken där samverkan sker löpande mellan Trafikverket och Region Uppsala.

**Trafikverket kommentarer:** Trafikverket noterar Länsstyrelsens uppfattning. Samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ fokuserar i huvudsak på stationernas utformning med fokus på spår och tillhörande plattformar. Den av Länsstyrelsen efterfrågade informationen syftar till att beskriva stationsmiljön i form av en bytestpunkt. Detta kommer att hanteras till kommande samrådshandling. Se även Trafikverkets svar ovan gällande handlingens avgränsning och vilket ansvar vilken part har för bytestpunkten.

Ersättning för de cykelparkeringar som tas i anspråk kommer planeras i dialog med Uppsala kommun och Region Uppsala för att skapa en god bytestpunkt.

En kvantitativ gångflödesanalys har genomförts för byten mellan tåg och tåg vid Uppsala Centralstation och finns redovisat i samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ. Analysen visar att de genomsnittliga gångsträckorna, och därmed bytestiderna, är cirka 50 procent större i alternativ 2 än i alternativ 1. En kvalitativ analys är också genomförd för byten mellan tåg och buss alternativt spårväg. Skillnaden för resenären som ska genomföra ett byte är störst mellan de två huvudalternativen. Trafikverket har bedömt att denna information ger tillräckligt kunskapsunderlag för detta skede av processen.

Trafikverket delar Länsstyrelsens bild av att kumulativa effekter för resenärslöden behöver studeras framåt. Detta avser Trafikverket att göra för valt alternativ. Analyserna kommer kunna visa hur människor rör sig mellan samt till och från plattformarna. Analyserna kommer också kunna visa behovet av kompletterande plattformsförbindelser.

Avslutningsvis vill Trafikverket framhålla att endast påverkan har studerats i handlingen för de analyserade aspekterna. Vilket innebär att inga lösningar har presenterats utifrån den bedömda påverkan för respektive aspekt.

I Trafikverkets utredning PM Uppsala stationshus, byggnadsminne beskrivs de konsekvenser som utbyggnaden kan medföra i Alternativ 1B och 2B för det gamla stationshuset. Länsstyrelsen meddelar i sitt yttrande sin bedömning att den tillbyggda glasverandan inte har ett sådant värde att det skulle påverka själva byggnadsminnets kulturhistoriska värde negativt om den delen behöver rivas för att kunna genomföra spårutbyggnaden. Länsstyrelsen avråder däremot Trafikverket från att både riva glas- och postutbyggnaden. Länsstyrelsen vill förtydliga att detta remissvar inte är ett tillstånd till att genomföra åtgärden utan en separat tillståndsansökan enligt kulturmiljölagen krävs.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tar med sig informationen inför val av stationsutformningsalternativ. Om alternativ som påverkar stationsbyggnaden väljs kommer Trafikverket att inlämna en tillståndsansökan om ändring av byggnadsminne enligt kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att den nya stationen söder om Bergsbrunna tillsammans med den planerade exploateringen kan ge en stor påverkan på Riksintresset för kulturmiljö C41 Långhundraleden. Länsstyrelsen menar att de planeringsinriktningar som den fördjupande översiktsplanen för de sydöstrastadsdelarna ger för ny bebyggelse vid stationen blir viktiga för att mildra påverkan något. Länsstyrelsen delar även bedömningen om att ytterligare bullerskydd och andra bebyggda element i anslutning till stationen kan påverka siktlinjer och landskapsbilden.

**Trafikverket kommenterar:** *Anläggningens påverkan på bland annat kulturmiljön avses att studeras vidare i den kommande MKB:n. Frågeställning om hur projektet kan ta tillvara, beakta och minimera påverkan på kulturmiljöer, exempelvis riksintresse för kulturmiljövård avses att studeras. I miljöbedömningen ingår det att redogöra för direkt och indirekt påverkan samt kumulativa effekter. Arbetet innefattar bland annat att studera hur anläggningen påverkar riksintresset C41 Långhundraleden.*

Länsstyrelsen upplyser Trafikverket om att den arkeologiska utredningen etapp 1 visar på att flera ytor vid/kring den tillkommande stationen kallad Uppsala Södra kräver vidare utredning. Utredningen ska klargöra om det rör sig om att ytorna är fornlämningar. Länsstyrelsen informerar även Trafikverket om att markarbetet kring Uppsala Centralstation kan kräva tillståndsprovning enligt kulturmiljölagen. Detta med hänsyn till att Uppsala Centralstation ligger nära Uppsala stadslager/kulturlager L1941:2293 och att bevarande lämningar kan finnas öster om stadslagret.

**Trafikverket kommenterar:** *När Trafikverket fått ta del av rapporten från arkeologisk utredning etapp 1 kommer Trafikverket att inkomma med en begäran om beslut om arkeologisk utredning etapp 2 för objekt som ligger inom och nära det område järnvägsplanen kan komma att beröra.*

*Trafikverket strävar efter att undvika att påverka fornlämningar men skulle järnvägsplanen innebära intrång i fornlämning kommer Trafikverket att söka tillstånd enligt kulturmiljölagen.*

Länsstyrelsen upplyser Trafikverket om att det i stadsmiljön kan finnas träd som är av betydelse för den biologiska mångfalden. Träden kan också vara biotopskyddade. Lansspråktagandet av mark kring den tillkommande stationen söder om Bergsbrunna behöver föregås av naturvärdesinventeringar så nödvändiga anpassningar och skyddsåtgärder kan göras.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Länsstyrelsen uppfattning och värdefulla träd kommer att ingå i den naturvärdesinventering som kommer att göras. I MKB:n kommer en miljöbedömning genomföras för att klargöra anläggningens påverkan och hur en eventuell påverkan kan minimeras. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i arbetet.*

Oavsett vilket alternativ som Trafikverket väljer att gå vidare med kommer de tillkommande spåren placeras öster om de befintliga. Något som i sin tur innebär att intrånget i Natura 2000-området Lunsen kan minimeras, vilket Länsstyrelsen anser är högst väsentligt.

Länsstyrelsen betonar också vikten av att den kommande anläggningen inte gör fysiskt intrång i Lunsen. En annan viktig fråga är att säkerhetsställa att det inte blir någon hydrologisk påverkan på Lunsen.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. En viktig del i det fortsatta arbetet kommer vara att studera anläggningens påverkan på Natura 2000-området Lunsen. Utredningar behövs för att kunna bedöma påverkan men även för att identifiera eventuella skydds- samt försiktighetsåtgärder.

Trafikverket har för avsikt att inleda en dialog med Länsstyrelsen i frågan om påverkan på Natura 2000-områdena men även för att skapa samsyn i de eventuella tillstånd som krävs.

I den andra samrådshandlingen, utformning av planförslag, presenteras förslag till lokalisering och utformning av de nya järnvägsspåren. Med största sannolikhet kommer de placeras öster om befintliga spår. Under processen kommer anläggningen att optimeras vilket kan leda till att spåren vid kortare sträckor kan komma att lokaliseras väster om befintliga spår.

Länsstyrelsen återger sin bedömning vad gäller grundvattenbortledning. Deras generella bedömning är att Trafikverket inte kommer kunna åberopa den så kallade undantagsregeln från tillståndsplikt i miljöbalken i samband med en grundvattenbortledning, även om den är tillfällig, i en tätbebyggd stadsmiljö.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket tar med sig detta i sin bedömning av behov av tillståndsprövning för vattenverksamhet.

Länsstyrelsen framhåller att om en ny bro anläggs över Natura 2000-området Sävjaån kommer vattendraget att påverkas. Därför behöver den fortsatta utredningen av en ytterligare bro över Sävjaån förtydliga bropelarnas placering kopplat till vattenområdets utbredning. Påverkan på Sävjaån och den leklokal för fiskarten asp som finns vid befintlig järnvägsbro behöver studeras och lämpliga skyddsåtgärder ska tas fram. Kommande arbete bör anpassas så att det medför så liten påverkan som möjligt. Länsstyrelsen meddelar också att anläggande av en ny bro i ett vattendrag även är en vattenverksamhet.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. En viktig del i det fortsatta arbetet kommer vara att studera anläggningens påverkan på Natura 2000-området Sävjaån. Utredningar behövs för att kunna bedöma påverkan men även för att identifiera eventuella skydds- samt försiktighetsåtgärder. Den kommande anläggningen med tillhörande bro kommer att utformas för att i möjligaste mån minimera påverkan på Natura 2000-områdets värden.

Trafikverket har för avsikt att inleda en dialog med Länsstyrelsen i frågan om påverkan på Natura 2000-områdena men även för att skapa samsyn i de tillstånd som krävs.

Länsstyrelsen uppmärksammar Trafikverket på ett par platser inom vattenskyddsområdet där det antingen kan finnas föroreningar eller där den skyddande leran kan ha påverkats av andra projekt. Det handlar om viadukten vid Strandbodgatan, viadukten vid Kungsängen och längs Sidenvärgatan. Länsstyrelsen betonar också att det är viktigt att ta hänsyn till bortförande av skyddande marklager som lera. Bortförande av skyddande lager kan innebära att känsligheten för grundvattnet sannolikt ökar. Länsstyrelsen poängterar att känsligheten kan bli hög vid arbetet vid någon av viadukterna eller om grundförstärkning med kalkcementpelare behöver anläggas.

Länsstyrelsen vill att Trafikverket utvärderar risker med de olika alternativen både vad gäller risken att förorena grundvattnet i nutid och i framtid. Föroreningar och olycksrisker ska hanteras i denna analys. Även risker med bortledning av vatten behöver studeras, vilket kan påverka grundvattenströmmar och den framtida kapaciteten av grundvattnet. Därtill ska även den tid det tar för genomförande av de olika projekten beaktas för att inte medföra någon skada på grundvattnet. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket behöver göra vissa antaganden utifrån föroreningar, geologi, etcetera för att kunna utvärdera konsekvenser för grundvattnet.

Länsstyrelsen understryker också att bortförande av grundvatten även är en kontraproduktiv åtgärd eftersom huvudmannen undersöker möjligheten att öka grundvattenbildningen för att klara av den stora expansion som sker i Uppsala.

**Trafikverket kommenterar:** *Samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ syftar till att identifiera alternativskiljande aspekter. Påverkan på grundvattnet har bedömts vara större i Alternativ 1A, 1B, 2A och 2B jämfört med 2C. Detta med anledning av att det i alternativ 2C inte byggs någon ny järnvägsbro över Strandbodgatan.*

*Trafikverket kommer att ta med sig denna information i det vidare arbetet och vid utformning av grundvattenskydd. Trafikverket kommer att undersöka förekomsten av markföroreningar för att hantera dessa på ett sådan sätt att det inte påverkar grundvattnet.*

Enligt Länsstyrelsen märks det att Trafikverket och Uppsala kommun haft dialog gällande den tillkommande stationen söder om Bergsbrunna. Särskilt med tanke på att utbyggnaden behöver ske i samförstånd. Länsstyrelsen önskar dock att parterna också för dialog kring den trafik och de rörelser som ansluter till stationsområdet och som kommer att påverkas.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om att samverkan är en viktig del i arbetet med järnvägsplanen. Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om kumulativa effekter för rörelsemönster.*

## 2.3. Samråd med berörd kommun

*Yttrande, under framtagande av stationsutformningsalternativ*  
Uppsala kommun och Region Uppsala har inkommit med ett gemensamt yttrande under framtagandet av samrådshandlingen, val av stationsutformningsalternativ, där de framhåller att de ser huvudalternativ 1 och primärt 1B som en bra lösning för Uppsala. Förslaget innebär att stationen kan fortsätta sin utveckling för att bli en attraktiv och trygg miljö som stärker möjligheten till hållbart resande. Förslaget ses även kunna underlätta för byten och knyta an till centrala Uppsala med tillgång till kultur, handel och arbetsplatser.

Enligt parterna är Alternativ 1B en robust lösning som möjliggör att de tillkommande spåren kan förlängas till genomgående spår i framtiden.

Parterna anser att huvudalternativ 2 innebär att stationsfunktionen splittras och skapar långa gångavstånd vid byte av trafikslag. Förslaget innebär också långa gångavstånd till centrum och det kommer ta lång tid innan stadskärnan har utvecklats i den mån som krävs för att möta den kompletterande södra stationsdelen. Huvudalternativ 2 ses också ha en lägre flexibilitet och framtidssäkring. En stationsdel i främre Boländerna skulle också ta i anspråk mark som skulle kunna nyttjas för stadsdelens utveckling.

Sammanfattningsvis anser parterna att alternativ 1B är det förslag som gynnar staden på bästa sätt och främjar ett hållbart resande. Huvudalternativ 2 anses ytterst olämpligt och överensstämmer inte med Uppsala kommun, Region Uppsala och Trafikverkets gemensamma avsiktsförklaring från 2018.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket noterar parternas synpunkter. Inkomna synpunkter kommer utgöra en del av underlaget inför val av alternativ.*

*Om spår ska förlängas i framtiden förutsätter det att Uppsala kommun säkrar att mark finns tillgänglig vid framtida behov och inte detaljplanerar denna för annan användning.*

*En viktig del i det fortsatta arbetet kommer vara att fortsätta den samverkan parterna haft. Trafikverket avser att fortsätta denna dialog.*

*Yttrande, samrådshandling val av stationsutformningsalternativ*

Uppsala kommun betonar att endast huvudalternativ 1 är genomförbart. De framhåller också att ett alternativ med fler genomgående spår gett den mest flexibla och framtidssäkrade lösningen. Kommunen understryker att huvudalternativ 2 inte kan ses vara ändamålsenligt eller en väl avvägd trafiklösning.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverket svar till Uppsala kommun och Region Uppsala ovan.*

*Under arbetet med samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ har alternativ som innebär fler genomgående spår valts bort. Detta på grund av att mängden genomgående tåg inte är tillräckligt stor för att motivera en utbyggnad med fler genomgående spår. Trafikverket ser att denna lösning kan vara aktuellt i framtiden när behov uppstår. Den planerade järnvägsanläggningen har dimensionerats för att klara en tänkbar tågtrafikering för horisontår 2040 och bedöms klara resandeefterfrågan till och med år 2050.*

Kommunen delar inte Trafikverkets uppfattning att de två huvudalternativen är likvärdiga vad gäller en framtida utbyggnad. Huvudalternativ 2 bedömer kommunen kan innebära ökade kostnader och att spår görs oanvändbara i framtiden. För Uppsala kommun är det viktigt att den kommande stationen ska vara skalbar och kan byggas ut i framtiden.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar inte Uppsala kommuns uppfattning och anser att de två huvudalternativen är jämförbara gällande*

*en framtida utbyggnad. För båda huvudalternativen finns det en möjlighet att bygga ut anläggningen om behov uppstår.*

Huvudalternativ 2 innebär också att den spåranslutningen som finns till Vattenfalls anläggning i Boländerna måste ersättas. Kommunen informerar att Vattenfalls miljötillstånd förutsätter en järnvägsanslutning. Kommunen uppger också att företaget utreder möjligheterna att lagra koldioxidutsläpp. De lagrade utsläppen kommer sedan transporteras vidare, något som sannolikt kräver en järnvägsanslutning. Kommunen poängterar att de har svårt att se var en sådan anslutning skulle kunna ske i huvudalternativ 2.

**Trafikverket kommenterar:** *I alternativ 2A, 2B och 2C kommer plattformar att byggas över industrispåret. Vilket innebär att anslutningen till industrispåret samt tillhörande funktioner kommer att tas i anspråk. Följaktligen försvinner anslutningen till industrispåret i huvudalternativ 2. Funktionen behöver ersättas på annat sätt.*

*Befintligt industrispår kommer att studeras närmare under kommande arbete med järnvägsplanen.*

Uppsala kommun delar inte Trafikverkets analys över anläggningens funktionalitet ur ett resenärsperspektiv. Kommunen menar att huvudalternativ 2 skulle ge en stor negativ påverkan vad gäller avstånd och gångtider.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar inte Uppsala kommuns uppfattning och anser huvudalternativen 2 ger måttliga negativa konsekvenser för gångavstånd och bytestider.*

Kommunen delar inte Trafikverkets analys över påverkan på Lennakatten. Huvudalternativ 1 behöver inte innebära stora negativa konsekvenser då en utbyggnad av stationen kommer innebära nya stråk och nya exploateringsmöjligheter. Något som i sin tur innebär att Lennakattens nya lokalisering kan ses som central i området.

**Trafikverket kommenterar:** *I Alternativ 1A och 1B kommer Lennabanans plattformar behöva flytta, detta bedöms ge stora negativa konsekvenser för Lennabanen. Trafikverkets analys är en jämförelse mot nollalternativet där Lennabanen inte påverkas. Trafikverket vill också uppmärksamma Uppsala kommun att en viktning mellan projektmålen och dess indikatorer inte har genomförts.*

Uppsala kommun menar att en fortsatt nära dialog är nödvändig för att utforma Uppsala Södra på ett sätt som möjliggör den exploatering kommunen vill genomföra. Kommunen uppger även Trafikverket att kollektivtrafikmyndigheterna i Uppsala- och Stockholmsregionerna utreder ett nytt regionalpendelskoncept med så kallad skip stop-trafik. Det är viktigt att Uppsala Södra förbereds för en sådan trafik.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Uppsala kommun uppfattning att en nära dialog är en förutsättning i arbetet med den kommande anläggningen.*

*Den kommande järnvägsanläggningen kommer att planeras utifrån trafikförutsättningar, kallat Trafikeringsscenario Hög, som är angivna i Trafikverkets framtagna Åtgärdsvalsstudie för kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive földeffekter av nya stambanor. Trafikeringen har tagits fram av Trafikverket i dialog med representanter från person- och godstågsföretag samt kommuner och regioner i Mälardalen.*

*Trafikverket har i nuvarande utformning av Uppsala Södra inte hindrat en framtida förlängning av plattformarna för att kunna trafikera med regionalpendeltåg. Uppsala Södra kommer utformas för att möjliggöra trafikering av pendeltåg i denna järnvägsplan.*

Kommunen hänvisar också till det tidigare yttrande som de tillsammans med Region Uppsala lämnat till Trafikverket.

***Trafikverket kommenterar:*** *Se Trafikverket svar ovan till Uppsala kommun och Region Uppsala.*

## 2.4. Samråd med berörd region

*Yttrande, under framtagande av stationsutformningsalternativ*

Se Region Uppsala och Uppsala kommuns gemensamma yttrande och Trafikverkets bemötande under rubrik 2.3.

*Yttrande, samrådshandling val av stationsutformningsalternativ*

Region Uppsala betonar att endast huvudalternativ 1 är realistiskt att genomföra. En fortsatt sammanhållen stationslösning är en grundförutsättning för att kunna öka kollektivtrafikens framtida konkurrenskraft och skapa bekväma byten mellan olika tåg och övrigt kollektivtrafiksystem. En sammanhållen station skapar också trygghet under hela dygnet.

Region Uppsala framhåller att de förordar en lösning där pendeltågen trafikerar den befintliga banan, vilket innebär att pendeltågen kan använda dagens spår 1 och framtida spår 0 på Uppsala Centralstation. Detta skapar en smidig plattformanslutning och en hög tillgänglighet till centrum.

Region Uppsala menar att huvudalternativ 2 skulle splittra upp det idag välfungerande och sammanhållna resecentrumet, skapa långa gångavstånd och innebära en allvarligt försämrad tillgänglighet till såväl kollektivtrafiken som centrala Uppsala. Region Uppsala betonar att huvudalternativ 2 inte kan ses vara ändamålsenlig och en väl avvägd trafiklösning.

Regionen understryker också att det inkomna yttrandet ska ses som ett komplement till den tidigare skrivelse som Region Uppsala tillsammans med Uppsala Kommun lämnat till Trafikverket.

***Trafikverket kommenterar:*** *Se Trafikverket svar till Uppsala kommun och Region Uppsala ovan.*

Region Uppsala framhåller att anläggningens funktionalitet ur ett resenärsperspektiv är bristfälligt beskriven och delar inte Trafikverkets analys för de olika alternativen. Det handlar om konsekvensbeskrivningen för resecentrums funktion, trygghet, resenärernas tillgänglighet till olika tågsystem, buss- och spårvägstrafik samt målpunkter.

Huvudalternativ 1 är i alla dessa avseende en bättre lösning än huvudalternativ 2 anser Regionen. När det kommer till gångavstånd framhåller Regionen att huvudalternativ 2 innebär en stor negativ påverkan på tillgängligheten inom resecentrum och centrum.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket noterar Regionens uppfattning.*

*Se även Trafikverkets svar till Uppsala kommun gällande gångavstånd och bytestider.*

Huvudalternativ 2 innebär också att nuvarande spåranslutning till Vattenfalls anläggning i Boländerna måste ersättas. Region Uppsala ser ingen realistisk lösning på hur en ny spåranslutning kan komma att utformas med huvudalternativ 2 och vilka konsekvenser det skulle medföra.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun gällande industrispåret.*

Region Uppsala understryker vikten av att de lösningar som nu tas fram vara möjliga att byggas ut i framtiden när behov uppstår. Regionen gör bedömningen att även huvudalternativ 1 är att föredra ur denna aspekt. Regionen vill även se att Trafikverket tar hänsyn till den framtida järnvägsdepå i Fullerö vid utformningen av Uppsala Centralstation.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun gällande en framtida utbyggnad av Uppsala Centralstation.*

*Trafikverket följer det arbete som Uppsala kommun, Region Uppsala och Region Stockholm bedriver för en tillkommande järnvägsdepå i Fullerö. I Trafikverket uppdrag ingår det inte att hantera ytterligare vändande tåg norrut till en eventuell järnvägsdepå.*

Regionen understryker att det pågår en dialog om en ny placering för Lennakatten i de fall alternativ 1 genomförs. Nya stråk, flöden och exploateringsmöjligheter gör att Lennakattens nya lokaliseringar kan bli väl så central som dagens.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun gällande Lennabanan.*

Regionen menar att utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna och södra staden tillsammans med den kapacitetsstarka kollektivtrafik som planeras innebär att Uppsala Södra på sikt kan få stora resenärflöden och i viss mån avlasta Uppsala Centralstation. Initialt planeras de nya stationerna Uppsala Södra och Alsike endast trafikeras av pendeltåg, men på sikt kan det bli aktuellt med längre regional- eller regionalpendeltåg som har färre uppehåll. Uppsala Södra måste därför förberedas för att kunna trafikeras av såväl pendeltåg som regionalpendeltåg.

**Trafikverket kommenterar:** Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun gällande trafikering av Uppsala Södra.

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

Trafikverket har tagit emot 33 skriftliga synpunkter från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda. Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna i tre ämnesområden. Inledningsvis sammanfattas de inkomna synpunkterna i respektive ämnesområde därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

### 2.5.1. Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen

En stor del av de inkomna synpunkterna är kritiska till de avtal som tecknats mellan Staten, Region Uppsala och Uppsala kommun. Ett flertal synpunktslämnare motsätter sig den bostadsexploatering som avtalet omfattar. Synpunktslämnarna menar att om det finns ett behov av att utveckla järnvägen bör det kunna göras utan det krav som ställs på kommunen. Många ställer sig också kritiska till den vägförbindelse och spårvagn som planeras över Fyrisån som en del av avtalet med Staten. Kritiken riktas främst mot hur väg- och spårvägsförbindelsen kan komma att påverka naturen och grundvattnet.

Många av synpunkterna handlar också om den bebyggelse som har föreslagits i Uppsala kommuns Fördjupande översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna. Synpunktslämnarna menar att det planeras för mycket bostäder, genererar ökad trafik, bebyggelsen riskerar att ge en negativ påverkan på miljön och önskar se fler småhus istället för flerfamiljshus.

En del synpunktslämnare ställer sig också undrande till vad som händer med stadsdelen Nysala som, enligt avtalet, ska planeras vid kommungränsen både i Uppsala och Knivsta kommun.

**Trafikverket kommenterar:** 2018 fattade regeringen beslut om Nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. I beslutet ingick att möjliggöra för en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt två nya tågstationer på sträckan. Trafikverket fick då i uppdrag att inleda den formella planläggningsprocessen med att ta fram en järnvägsplan.

En utbyggnad av Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala för att förbättra kapaciteten, har diskuterats i flera decennier. I samband med att Arlandabanan byggdes för drygt 20 år sedan förbättrades kapaciteten på sträckan Rosersberg – Stockholm Centralstation, genom att två nya järnvägsspår tillskapades. I och med att Arlandabanan förlängdes norrut till Myrbacken vid länsgränsen, där den ansluter till Ostkustbanan, skapades fyra järnvägsspår på hela sträckan i Stockholm län. Att bygga ut till fyra järnvägsspår på sträckan Uppsala Centralstation – länsgränsen fullföljer denna kapacitetsförstärkning.

Förutom diskussionen om fyra järnvägsspår, har det också funnits önskemål om fler stationer på sträckan, främst i Bergsbrunna och Alsike. Med hänsyn till den trafikering som banan har idag, finns inga förutsättningar för ytterligare stationer, utan att fler järnvägsspår

*anläggs. Önskemålet om fler stationer är också kopplat till den befolkningsutveckling som förväntas, och planeras för i både Uppsala och Knivsta kommun. Samtidigt utgör inte samhällena idag ett tillräckligt stort underlag för att motivera en ny station. Det finns därför en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och de kommande exploateringarna. Genom att Trafikverket planerar för en utbyggnad till fyra järnvägsspår möjliggörs det för att fler tåg kan trafikera sträckan, samtidigt som Uppsala kommun planerar en utbyggnad av ett stort antal bostäder för att svara upp mot den förväntade befolkningstillväxten. Genom att samplanera dessa, kan Trafikverket komplettera sträckan med fler stationer samtidigt som exploateringen skapar förutsättningar till ett tillräckligt stort underlag för stationerna vilket möjliggör för fler att kunna resa med tågen. Tack vare att dessa två processer genomförs samtidigt går efterfrågan och utbud hand i hand.*

*Kommunen har ett samlat ansvar för översikts- och detaljplaneringen enligt plan- och bygglagen. Ansvaret styr användningen av mark- och vattenområdena inom kommunens geografiska gränser. Kommunen kan i och med detta skapa förutsättningar för att lokalisera nya bostadsområden och strategier för att utveckla befintliga bostäder. Vad gäller omfattningen av Uppsala kommuns exploatering kan Trafikverket bara hänvisa till Uppsala kommun och den fördjupade översiktsplan som antagits av kommunen samt den pågående detaljplanen för spårvägen.*

## 2.5.2. Den planerade järnvägsanläggningen och stationsutformning

Majoriteten av de inkomna synpunkterna handlar om utformningen av den kommande järnvägsanläggningen. Där vissa synpunktslämnare meddelar vilket alternativ de förordar för de två järnvägsstationerna medan andra lämnar synpunkter på anläggningen i stort. Synpunkter i detta ämnesområde har sammanfattats i underrubriker.

### *Stationsutformningsalternativ*

En del synpunktslämnare framför att de föredrar huvudalternativ 1 då alternativet håller samman stationen och underlättar resandet med tåg. Där vissa föredrar alternativ 1A då det inte påverkar det gamla stationshuset. Andra framhåller att detta kan vara sista chansen att bygga ut stationen på bredden och stationen i framtiden kan byggas ut på längden.

En del synpunktslämnare förordar att Trafikverket ska gå vidare med huvudalternativ 2. En synpunktslämnare menar att det förlängda stationsområdet på Uppsala Centralstation ger möjligheter till en bättre bytespunkt som kan avlasta det nuvarande stationsområde. Samma synpunktslämnare önskar att ställverket och Uppsala Östra ska få vara kvar i sitt nuvarande läge. En annan synpunktslämnare framför att Trafikverket bör gå vidare med huvudalternativ 2 då det innebär mindre miljöpåverkan.

***Trafikverket kommenterar:*** *I nästa skede av planläggningsprocessen kommer Trafikverket att ta ställningen till vilket av de fem alternativen som kommer ligga till grund för den kommande järnvägsanläggningen. Inkomna synpunkter kommer utgöra en del av underlaget inför ställningstagandet.*

En synpunktslämnare framför att Lennabanan även i fortsättningen bör kunna vara kvar på Uppsala Centralstation genom att spår 9 och 10 i huvudalternativ 1 förses med dubbla spårvidder. Plattformen vid spår 10 kan förses med en uppfällbar sektion över spåren där Lennakatten korsar platformen och ansluter till Lennabanan.

**Trafikverket kommenterar:** För att skapa en kapacitetsstark anläggning arbetar Trafikverket för att ta bort beroende mellan trafikeringssystem. Om anläggningen skulle förses med dubbla spårvidder och en uppfällbar sektion skulle ett beroende skapas mellan Lennabanans trafik och resterande järnvägstrafiken mot Stockholm. Därför är inte förslaget förenligt med järnvägsplanens projektmål. Detta kommer därför inte studeras vidare i den kommande järnvägsplanen.

#### Spår 100

Synpunktslämnare ställer sig undrande till hur gående ska röra sig till och från det tillkommande spår 100. För att skapa en attraktiv lösning för resenärer föreslås en gångbro eller tunnel till spår 2 och 7.

**Trafikverket kommenterar:** Utökande analyser för kompletterande plattformsförbindelser kommer att genomföras för det alternativ som Trafikverket väljer att gå vidare med. I den kommande samrådshandlingen kommer analysen att presenteras och vid behov kommer kompletterande plattformsförbindelser att föreslås.

Plankorsningar det vill säga en korsning där väg- och järnvägstrafik korsar varandra i samma plan kommer inte vara tillåtet.

#### Uppsala Södra

En del synpunktslämnare ställer sig undrande till om det finns ett behov av en station söder om Bergsbrunna. Andra ställer sig undrande till hur Trafikverket har för avsikt att lösa den höjdskillnad som finns främst öster om befintliga spår.

**Trafikverket kommenterar:** Se Trafikverkets svar om utbud och efterfrågan under ämnesområdet Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen.

I den kommande samrådshandlingen kommer utformningen av de tillkommande järnvägsspåren och en fördjupning av utformningen av de två järnvägsstationerna att redovisas. Handlingen kommer att redovisa hur höjdskillnader har beaktats.

#### Nya utformningsförslag

Ett par synpunktslämnare har inkommit med nya förslag på hur den nya järnvägen bör utformas. Ett förslag handlar om att utreda en ny station vid Dalabanan där det tidigare har funnits ett mötesspår. Stationen bör ersätta det föreslagna spår 0. Ett annat förslag handlar om att förlägga de tillkommande spåren väster om befintligt stationsområde för att minska påverkan på de boende öster om stationen. Ett tredje förslag handlar om att inga tåg bör vända på spår 1–2 och 7–8 på Uppsala Centralstation. Istället bör tåg vända vid nya uppställningsplatser vid Gamla Uppsala och vid den nya stationen Uppsala Södra.

En synpunktslämnare önskar att Uppsala Centralstation förses med delvis ljusgenomsläppliga tak i syfte att höja upplevelsen av att åka tåg. Ett annat förslag är att Trafikverket förser varje plattform med plattformsdörrar för att skapa ett inomhusklimat på perrongerna.

**Trafikverket kommenterar:** *I Fyra spår Uppsalas uppdrag ingår inte att studera en ny station vid Dalabanan eller nya vändspår vid Gamla Uppsala.*

*Under arbetet med samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ har alternativ identifierats som tar hänsyn till det begränsade utrymmet som finns för att utveckla järnvägen i centrala Uppsala. Att inrymma fler spår med tillhörande plattformar väster om den befintliga järnvägsanläggningen skulle innebära en större påverkan på redan bebyggda fastigheter. Med anledning av detta har spår 9 och 10 i huvudalternativ 1 lokaliserats öster om den befintliga anläggningen.*

*En av flaskhalsarna i den befintliga järnvägen är den bristande vändkapaciteten mot Stockholm. För att komma till rätta med detta kommer vändspår att behövas på Uppsala Centralstation. Ett vändspår kommer också att planeras vid den kommande järnvägsstationen kallad Uppsala Södra.*

*Tillkommande plattformstak kommer att gestaltas med utgångspunkt från befintlig miljö för att bilda en god helhet. Befintliga plattformstak på Uppsala Centralstation bedöms inte behövas byggas om men kan komma att påverkas i vissa delar. Gestaltningen på Uppsala Södra kommer studeras framåt i planläggningsprocessen.*

*Att förse varje plattform med plattformsdörrar är svårt att genomföra då olika tåg har olika långt mellan dörrarna. Förslaget är endast möjligt på banor som trafikeras av en tågtyp som exempelvis Citybanan där endast pendeltåg färdas.*

#### *De tillkommande järnvägsspåren*

Vissa synpunkter handlar om att Trafikverket borde bygga ut järnvägen inom en snar framtid och andra är framhåller att de är emot utbyggnaden. Flera synpunktslämnare ställer sig frågande till att de tillkommande spåren ska gå parallellt med de befintliga järnvägsspåren. Vissa menar att Trafikverket bör studera andra alternativ som en ny järnväg öster om Uppsala tillsammans med en ny station, medan andra menar att järnvägen borde gå längs med E4. Att ha två olika banor skulle minimera störningar i trafiken och skapa en bättre boendemiljö med mindre buller och risker.

**Trafikverket kommenterar:** *I åtgärdsvalsstudie ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun, Uppsala och Stockholm län som ligger till grund för denna järnvägsplan studerades de brister som finns på sträckan. Studien pekar också ut åtgärder som ska lösa de identifierade bristerna. En åtgärd som framhålls i studien är bland annat att bygga ut järnvägen i samspel med den planerade bostadsutvecklingen i Södra staden. De tillkommande järnvägsspåren kommer att, för aktuell sträcka, anläggas intill de befintliga inom utredningsområdet. Det är därför inte aktuell att lokalisera de tillkommande spåren någon annanstans.*

### Trafikering

Ett par synpunktslämnare ställer sig frågande om Trafikverket har underskattat den framtida tågtrafiken. Det handlar både om det totala antalet tåg och antalet genomgående tåg, men även att samtliga tåg bör trafikera Uppsala Södra. Andra synpunktslämnare framför att den pågående pandemin har ändrat människors sätt att resa och arbeta. De framhåller att många pendlare som tidigare rest mellan Uppsala och Stockholm mer och mer kommer att arbeta hemifrån. Därför ställer sig ett par synpunktslämnare frågande till om vilket behov som råder för arbetspendling i framtiden.

Ett par synpunktslämnare ställer sig frågande till om Stockholm Centralstation klarar av att ta emot den ökade trafiken från Uppsala.

En synpunktslämnare undrar om Trafikverket förbiset den kommande järnvägen till Enköping. Järnvägssträckning bör kunna påverka utformningen av Uppsala Centralstation.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket har utgått från en tänkbar trafikering för horisontår 2040 som bedöms klara resandeefterfrågan till år 2050. Det innebär att järnvägsanläggningen behöver byggas ut för att kunna hantera fler tåg än idag och det även kan vara aktuellt att anpassa den för tåghastigheter om 250 km/tim, där det är motiverat. Tågtrafikeringen har tagits fram av Trafikverket i dialog med representanter från person- och godstågsföretag samt kommuner och regioner i Mälardalen. Dialogerna har bland annat utgått från prognoser för framtida befolkning och resande i Stockholms- och Mälardalenregionen. Den framtida tågtrafikeringen innebär att fler tåg kommer trafikera Uppsala än idag och att ökningen framförallt består av persontåg som kommer vända söderut. Alla persontåg kommer även i framtiden stanna vid Uppsala Centralstation. Uppsala Södra kommer framförallt vara en pendlarstation för resor mot Stockholm- och Mälardalsregionen.*

*Trafikverket instämmer att den pågående pandemin har påverkat vårt sätt att resa, men på sikt bedömer Trafikverket att resandet kommer att öka.*

*Utbyggnaden av järnvägen syftar till att möta en ökad trafikering i järnvägssystemet. Delar av den tågtrafik som järnvägen till Uppsala byggs ut för ska även passera Stockholm Centralstation. Av dessa anledningar studerar Trafikverket även vilka övriga anpassningar som behöver göras i järnvägssystemet, bland annat på Stockholms Centralstation.*

*I Trafikverkets uppdrag ingår inte att studera eller beakta en järnvägsanslutning för en framtida utbyggnad av järnväg mellan Enköping och Uppsala.*

### Cykelparkeringar

Ett par synpunktslämnare framför att Trafikverket behöver utreda möjligheter till nya cykelparkeringar dels till de parkeringar som tas i anspråk och dels till de tillkommande tågresenärerna som anläggningen möjliggör.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Länsstyrelsen gällande ansvar för bytespunkten.*

### 2.5.3. Miljö

Flera synpunktslämnare är oroliga över hur den tillkommande anläggningen kan komma att påverkas deras boendemiljö. Det handlar främst om ökat trafikbuller och mer vibrationer, men även om ökade luftföroreningar och ljusinsläpp. De som lämnat synpunkter vill att Trafikverket redogör för hur detta kommer hanteras och hur skyddsåtgärder kommer föreslås framåt i processen. En synpunktslämnare föreslår också att Trafikverket ska dra järnvägen i en tunnel likt norr om Uppsala för att minska anläggningens påverkan i form av buller och vibrationer.

**Trafikverket kommenterar:** *Under planläggningsprocessen ska en miljöbedömning genomföras och redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Miljöbedömningen är påbörjad och under skede samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ fokuserade bedömningen på alternativskiljande aspekter. Till samrådshandlingen utformning av planförslag kommer också MKB:ns innehåll och utformning samrådats. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.*

*Trafikverket kommer att ta fram utredningar för att kunna bedöma hur den nya järnvägsanläggningen kan komma att påverka boendemiljön. Det handlar bland annat om utredningar för buller, vibrationer och luftkvalitén. I utredningarna ingår att identifiera behov av skyddsåtgärder samt att redovisa möjliga skyddsåtgärder. Nödvändiga skyddsåtgärder kommer sedan att arbetas in och fastställas i järnvägsplanen.*

*Planläggningsprocessen syftar till att utreda var det är lämpligast att anlägga de två tillkommande järnvägsspåren. Järnvägsspåren kommer ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenheter för människors hälsa och för miljön. Denna bedömning kommer också att redovisas i samrådshandlingen. Trafikverket ska i första hand välja markförlagda järnvägslösningar. Att anlägga tillkommande och befintliga järnvägsspår i en tunnel längs Uppsalaslätten och Bergsbrunna innebär att järnvägsanläggningen måste sänkas en längre sträcka för att tunneln ska få rätt höjdnivå. Något som i sin tur skulle innebära att långa sträckor skulle behöva byggas om och medföra ökade kostnader. Det är också mycket tekniskt komplicerat att bygga en tunnel för spår med mycket pågående trafik. För trafiken skulle byggnationen innebära stora störningar. Sammantaget skulle en tunnel innebära för stora konsekvenser och det är därför inte motiverat att studera vidare. I nästa skede av planläggningsprocessen kommer därför inte en tunnel att utredas vidare.*

Ett par synpunktslämnare uttrycker också en oro över hur Lunsen och Norra Lunsen som är populära besöksmål kommer att påverkas av den kommande anläggningen. Synpunktslämnarna vill att Trafikverket undviker intrång i naturområdena.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar ovan om den påbörjade miljöbedömningen och den kommande MKB.*

*Inom utredningsområdet finns flera skyddsvärda intressen som ska beaktas i nästa skede av processen. Trafikverket kommer att genomföra inventeringar och ta fram utredningar för att få en djupare förståelse för naturmiljön. En miljöbedömning kommer att genomföras för att studera direkta och indirekta effekter av anläggningen. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i arbetet och syftar till att i första hand undvika att påverka eller göra intrång genom val av lokalisering. I andra hand bör skador/intrång minimeras genom utformning och i tredje hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. I sista hand ska kvarvarande skada hanteras genom stärkande åtgärder eller kompensationsåtgärder. Mark behöver tas i anspråk för att möjliggöra järnvägsanläggningen. I den kommande samrådshandlingen redogörs för vilka ytor som Trafikverket behöver ta i anspråk för anläggningen. I samrådshandlingen med tillhörande MKB kommer påverkan samt effekter och konsekvenser för skyddsvärda intressen att redovisas. Handlingen kommer också beskriva hur hänsyn har tagits till skyddsvärda intressen.*

En del synpunktslämnare är också oroliga hur Linnés kulturarv kan komma att påverkas av den kommande anläggningen. Andra ställer sig undrande varför påverkan på jordbruksmarken inte hanteras i handlingen.

**Trafikverket kommenterar:** *Till samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ inleddes miljöbedömningen med fokus på alternativskiljande aspekter, vilket betyder att frågor som inte bedömts vara avgörande för valet av stationslösningar inte hanteras i detta skede. Påverkan på jordbruksmarken och delar av kulturmiljö är ett par av dessa frågor. I miljöbedömningen, som kommer att redovisas i den kommande MKB:n, ingår det att redogöra för direkt och indirekt påverkan samt den samlade effekten för projektet tillsammans med andra pågående projekt.*

*Den tillkommande järnvägsanläggningen kommer att anläggas intill de befintliga inom utredningsområdet, detta i sin tur innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk för att möjliggöra anläggningen. Trafikverket tillsammans med Länsstyrelsen anser att utbyggnadens nytta motiverar att jordbruksmark tas i anspråk. Trafikverket kommer att ta hänsyn till jordbrukets värde samt att skapa ändamålsenliga jordbruksfastigheter. För mer information se Länsstyrelsens yttrande inför beslut om betydande miljöpåverkan.*

En synpunktslämnare upplyser Trafikverket att där Uppsala Södra planeras har det tidigare legat ett tegelbruk och att det därför kan finnas föroreningar på platsen.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket är medvetet om att det finns potentiellt förorenade områden längs med den befintliga järnvägen.*

*Markmiljöundersökningar kommer att genomföras i kommande skede av planläggningsprocessen för att klarlägga föroreningssituationen i området samt risker kopplat till detta och den planerade järnvägen.*

## 2.6. Samråd med enskilda företag och organisationer som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har tagit emot elva skriftliga synpunkter företag och organisationer som kan bli särskilt berörda. Dessa sammanfattas nedan och därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

### *Lindvalls kaffe*

Lindvalls kaffe upplyser Trafikverket om hur företaget nyttjar den siloanläggningen som ligger i anslutning till de befintliga spåren. I siloanläggningen förvaras råkaffet som med hjälp av ett lufrör transporteras till rosterbygganden. Siloanläggningen innehåller också annan industriell utrustning som ska vara tillgänglig för containerbärande fordon samt verkstad och lagerutrymmen. Företaget betonar att siloanläggningen är en oundgänglig del i verksamheten.

I Alternativ 1A tas den mark där siloanläggningen är lokaliserad i anspråk. Om Trafikverket förordar Alternativ 1A önskar Lindvalls kaffe erhålla Uppsala kommuns mark som idag nyttjas som bussparkering. På bussparkeringen ser företaget en möjlighet att omlokaliseras silon. Företaget understryker att en flytt av silon skulle bli synnerligen kostsam och medföra en svårhanterlig störning av produktionen. Ett längre produktionsstopp vore förödande för företaget i en hårt konkurrensutsatt marknad.

Lindvalls informerar också Trafikverket att de arbetar med att bygga upp en ny byggnad med lager, laboratorium och personalutrymmen.

Avslutningsvis motsätter sig företaget att Trafikverket går vidare med Alternativ 1A, 1B, 2A och 2B. Lindvalls förordar således Alternativ 2C som lämnar företaget opåverkat.

***Trafikverket kommenterar:*** *Trafikverket har inlett en dialog med Uppsala kommun för att utröna om det finns möjlighet att förvärva mark från fastigheten Kungsängen 17:1 där bussparkeringen idag ligger.*

*Frågan om Lindvalls kaffe kan vara kvar på sin nuvarande plats eller inte är en förutsättning som Trafikverket kommer att ta hänsyn till vid val av alternativ.*

### *Invela Sofielundsgatan 3 AB*

Invela anser att huvudalternativ 2 är att föredra då det bättre kopplar an Uppsala kommuns utvecklingsplaner för Boländerna. En förlängd stationsdel sydost om Strandbodgatan menar företaget skapar en ökad tillgänglighet till arbetsplatserna i Boländerna och ger mindre påverkan på de centrala delarna samt befintliga spår.

Ett eventuellt stickspår till Vattenfalls värmeanläggning i Boländerna kan komma att planeras förbi Invelas fastighet. Detta anser företaget inte är i linje med Uppsala kommuns stadsutveckling för Boländerna. Stickspåret kommer att skära av delar av området och göra det mindre tillgängligt. Invela önskar att Trafikverket istället jobbar för att öppna upp området i linje med kommunens stadsutveckling.

***Trafikverket kommenterar:*** *Lokalisering av befintligt industrispår kommer att studeras närmare under kommande arbete med järnvägsplanen.*

*Stena Metall AB, Skrotcentralen i Uppsala AB och Returpapperscentralen Uppsala AB*  
Företagen anser att en väsentlig del av deras gemensamma fastighet kommer tas i anspråk oavsett vilket alternativ Trafikverket väljer att gå vidare med. Något som innebär att den verksamhet som idag bedrivs på fastigheten blir svår att bedriva i framtiden. Företagen vill därför se att motsvarande yta som tas i anspråk för järnvägen tillförs fastigheten. Om en sådan kompensation inte är möjlig motsätter sig företagarna en utveckling av järnvägen.

**Trafikverket kommenterar:** *Fastigheten kommer sannolikt att beröras av intrång från de nya järnvägsspåren. I skrivande stund är det dock oklart exakt vilket intrång det kommer röra sig om. Det kommer att utredas vidare i nästa skede av planlägningsprocessen när val av alternativ är bestämt.*

*Trafikverket är emellertid medvetet om vilka olägenheter som kan uppstå för pågående verksamhet och kommer ha kontinuerlig kontakt med fastighetsägaren under den fortsatta planlägningsprocessen. Trafikverket råder inte över möjligheten att tillföra kompensationsmark för den mark som tas i anspråk för de nya järnvägsspåren utan kan endast föra dialog med Uppsala kommun om frivillig marköverföring. Trafikverket kommer att bevaka detta i det fortsatta utredningsarbetet.*

#### *Museiföreningen Stockholm Roslagens Järnvägar*

Museiföreningen förordar alternativ 2A, 2B, och 2C då det innebär att museijärnvägen kan ligga kvar i dess nuvarande gynnsamma läge. Men också för att det innebär att järnvägsreservatet österut kan vara kvar och i framtiden eventuellt samnyttjas av Lennakatten och spårbunden kollektivtrafik österut. Om Trafikverket väljer att gå vidare med antingen alternativ 1A eller 1B förutsätter föreningen att Trafikverket ersätter dem för de kostnader de haft i samband med den tidigare ombyggnationen av Uppsala Centralstation.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket noterar synpunkterna och anser att den påbörjade dialog avseende lokalisering av stationsutbyggnad bör fortsätta för att fånga in de frågor som uppstår i de olika stationsalternativen. Frågan om ersättning hanteras enligt gällande lagstiftning.*

#### *Uppsala Akademiförvaltning*

Företaget föredrar Alternativ 1A och 1B då ett mer sammanhållet stationsområde skapas.

Samtliga alternativ innebär att mark måste tas i anspråk från företagets fastighet. Med anledning av detta motsätter sig Uppsala Akademiförvaltning en utbyggnad inom sin fastighet då det kan innebära minskade hyresintäkter och exploateringsmöjligheter samt ökad störning i form av buller och vibrationer.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket noterar synpunkterna. Eventuella markintrång föranledda av järnvägsanläggningen hanteras enligt gällande lagstiftning.*

### *Jernhusen*

Jernhusen framhåller i sitt yttrande att Uppsala Centralstation bör vara förlagd i sitt centrala läge som en samlad bytesnod. Jernhusen förordar därför huvudalternativ 1 som skapar närhet till olika målpunkter såsom arbetsplatser och handel. Huvudalternativ 1 skapar också kortare gångavstånd för resenärer som ska byta mellan transportslagen. Kopplingen till den regionala kollektivtrafiken är den viktigaste för att säkra en god tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet som helhet och möjliggöra smidiga pendlingsresor.

Jernhusen menar att Alternativ 1B medför intrång och olägenheter i det gamla stationshuset som inte kan anses motiverat med hänsyn till ändamålet. Om Trafikverket trots detta väljer att gå vidare med Alternativ 1B kräver Jernhusen ersättning för den skada alternativet skulle orsak dem.

Avslutningsvis understryker Jernhusen vikten av dialog och en nära samverkan mellan de olika aktörerna.

***Trafikverket kommenterar:*** *Trafikverket instämmer i vikten av dialog och samverkan avseende stationsutformningen. Eventuella krav på ersättning hanteras enligt gällande lagstiftning.*

### *Klövern AB*

Klövern har tre fastigheter som de bedömer kommer att påverkas negativt av den planerade järnvägsutbyggnaden. Den negativa påverkan bedöms dock utebli för en av fastigheterna i Alternativ 2C. För att minimera skadorna på Klöverns fastigheter förespråkas huvudalternativ 2 och då särskilt Alternativ 2C. Klövern anser också att huvudalternativ 2 både stärker förutsättningarna för stadsutveckling söderut och för ytterligare kapacitet av tågtrafiken i framtiden.

Klövern redovisar också i sitt yttrande hur deras tre fastigheter kommer att påverkas av utbyggnaden. Den första fastigheten ligger i anslutning till Kungsågsleden och bedöms av företaget påverkas av tillkommande spår på den östra sidan av befintlig järnväg. Företaget bedömer att fastigheten kommer påverkas negativt av buller, vibrationer och ökade risker. Företaget bedömer också att angöringen till fastigheten kommer att påverkas negativt. Att spår tillkommer i direkt anslutning till fastigheten menar företaget kan minska den upplevda attraktiviteten för hyresgäster och därmed minskar betalningsviljan.

Den andra fastigheten ligger vid Vimpelgatan. Klövern meddelar i sitt yttrande att de har fått ett positivt planbesked för nya kontor på sin fastighet. En planskild passage under spåren i höjd med Vimpelgatan gör att befintlig angöring via Vimpelgata inte längre är möjlig. Klövern önskar mer information om hur fastigheten kommer påverkas.

Den tredje fastigheten ligger i direkt anslutning till Uppsala Centralstation och kommer påverkas av de tillkommande spår o. Företaget framhåller att fastigheten kommer att påverkas negativt i samtliga alternativ förutom Alternativ 2C. Den negativa påverkan består av buller, vibrationer, risk och försämrade angöring via Sidenvärgatan. Företaget menar också att det tillkommande spår o och eventuella skyddsåtgärder kan minska den upplevda attraktiviteten för hyresgäster.

Negativa effekter som påverkar Klövern ska i första hand minimeras och kvarvarande effekter ska ersättas.

***Trafikverket kommenterar:*** *Trafikverket är medvetet om att ett intrång på fastigheten öster om spåret kan innebära negativa effekter kring hur*

*fastigheten kan utnyttjas och kommer arbeta för att begränsa intrånget så långt det är möjligt under förutsättning att detta kan ske till en skälig kostnad.*

*Se Trafikverkets svar under kapitel 2.5.3 och underrubriken Miljö. Se även Trafikverkets svar till Uppsala brandförsvaret.*

#### **AB Johan Hansson**

I samtliga av alternativen kommer bolagets mark att beröras. Bolaget meddelar i sitt yttrande att de inte kommer acceptera en järnvägsutbyggnad som inskränker eller på något sätt berör företagets markområde.

Bolaget bedriver sedan många år handel med spannmål från jordbruksnäringen. Företaget tar emot, lagrar, förädlar och säljer vidare spannmål. För att bedriva sin verksamhet har företaget en mycket noggrant planerad transportlogistik och redan idag är det befintliga markområdet begränsande för vissa transporter.

Om järnvägsutbyggnaden kommer ske österut kommer bolagets mark att beröras. Företaget måste i så fall upphöra med sin verksamhet. En omlokalisering av befintliga silobyggnader och transportvägar inom bolagets fastighet går inte att genomföra då all mark företaget innehar är utnyttjad.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket har genom möte med fastighetsägaren och besök på platsen tagit till sig att ett markintrång på fastigheten skulle innebära mycket stora konsekvenser för pågående verksamhet. Trafikverket avser föra en nära dialog med fastighetsägaren under kommande projektering för att tillsammans utvärdera de alternativ som kan finnas för att minimera ett intrång.*

#### **Boländerna 6:1 och 6:4**

Fastighetsägarna förordar alternativ 2A eller 2B och ställer sig positiva till en utveckling av järnvägen som går i linje med Uppsala kommuns vision för främre Boländerna. Samband mellan främre Boländerna och Resecentrum är viktigt.

Fastighetsägarna betonar vikten av att nuvarande planeringsvakuum upphör och att inriktning och förutsättningar klagörs. De förordar också en 3D-fastighetsbindning med överbyggnad av nya spår/plattformar.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket är medvetna om att flera fastighetsägare önskar få mer information om järnvägsutbyggnaden. Allt eftersom anläggningen tar form kommer Trafikverket att bjuda in till samråd och granskning för att delge och inhämta information.*

#### **Gunnars Lastbilsutrustning AB**

Företaget betonar att de kommer att hamna i ett svårt dilemma då mark kommer behöva tas i anspråk för att möjliggöra järnvägsanläggningen. Företaget menar att de varken kommer kunna investera i fastigheter eller sälja den. Företaget framhåller att de känner sig maktlösa och att de befinner sig i ett vakuum som endast Trafikverket kan komma med en lösning på.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket är medvetet om att flera fastighetsägare som har mark anslutande till järnvägen önskar få veta i*

*vilken utsträckning de blir påverkade. Trafikverket kan dock inte säga något om detta förrän val av stationsalternativ har gjorts. Först därefter kan lägen för tillkommande spår börja utredas närmare vilket kommer ge svar på frågan hur mycket mark som kommer att tas i anspråk från respektive fastighet.*

*Trafikverket avser att kontakta fastighetsägaren så snart Trafikverket vet mer om hur stort intrånget blir på fastigheten.*

*Sveriges lantbruksuniversitet, SLU*

Universitetet ser positivt på den kommande järnvägsstationen Uppsala Södra då det kortar restiden till och från campus. Universitetet informerar också Trafikverket att de tillkommande spårerna kan komma att påverka SLU:s mark i Kungsängen. Intrånget anses av universitetet ringa i den information som presenteras i handlingen.

**Trafikverket kommenterar:** *I nästa skede av planläggningsprocessen kommer utformning av anläggningen att studeras vidare och därmed även de intrång som anläggningen medför.*

## 2.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket har tagit emot 23 skriftliga synpunkter från myndigheter, organisationer och företag. Av dessa har Lantmäteriet, SGU, Luftfartsverket, Jordbruksverket, Statens fastighetsverk, MSB och Skogsstyrelsen meddelat att de inte har några synpunkter på samrådshandlingen. Resterande synpunkter sammanfattas nedan och därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

### 2.7.1. Statliga myndigheter och statligt ägda bolag

*Vattenfall Eldistribution AB*

Vattenfall Eldistribution upplyser Trafikverket om att de har både ett lokalnät och regionnät i anslutning till den befintliga järnvägen. Till regionnätet finns också ett skyddsavstånd mellan järnvägen och ledningen som ska beaktas. Vattenfall Eldistribution understryker också att om regionnätet behöver byggas om är det koncessionspliktigt. En åtgärd som bekostas av exploatören.

**Trafikverket kommenterar:** *I det kommande arbetet kommer Trafikverket att genomföra en ledningsinventering för att kunna beakta befintliga ledningar. I de fall ledningar påverkas kommer dialog att föras med berörd ledningsägare.*

*Vattenfall AB Värme Sverige*

Vattenfall Värme upplyser Trafikverket att de i sitt miljötillstånd har ett krav på att ha spår bunden trafik (järnvägsanslutning) till sitt produktionsområde i Boländerna. Vattenfall Värme meddelar också att de utreder ett infångande av koldioxid på anläggningen i Boländerna och ser därför det fördelaktigt om transporter längre än 20 mil kan transporteras på järnväg. Företaget förordar därför huvudalternativ 1.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kan konstatera att den påbörjade mötesserien med Vattenfall Värme bör fortsätta, bland annat för att fånga in eventuella förändrade behov av järnvägsanslutningen i den fortsatta projekteringen. Generellt ser Trafikverket positivt på att Vattenfall Värme vill använda spårbunden trafik för in- och utgående transporter.

#### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten har inget att erinra under förutsättning att möjligheter till av- och pålastning av Försvarsmaktens största fordon ska finnas i Uppsalaområdet. En sådan lösning bör planläggas och redovisas innan beslut fattas.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att ta hänsyn till detta.

#### *Svenska kraftnät*

Svenska kraftnät upplyser Trafikverket om den 220-Vk-ledning med tillhörande transmissionsnät som finns öster om det aktuella projektområdet. Svenska kraftnät har nätkoncession och ledningsrätt för kraftledningen som är av betydelse för rikets elförsörjning.

Svenska kraftnät upplyser även Trafikverket om deras pågående projekt i anslutning till den befintliga ledningen mellan Mehedeby-Hovgården. Den nya principlösningen som är en del i det så kallad Uppsalapaketet och förstärkningsåtgärder kring Uppsala.

I dagsläget påverkar inte den planerade järnvägen befintliga ledningar eller pågående projekt.

**Trafikverket kommenterar:** Se Trafikverkets svar till Vattenfall Eldistribution AB.

*Trafikverket noterar att Svenska kraftnäts pågående projekt och bedömningen att de två projekten inte påverkar varandra.*

#### *Statens Geotekniska institut, SGI*

SGI anser att eventuella risker för ras, skred, besvärande sättningar och vibrationer ska beaktas i MKB:n.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar SGI:s uppfattning och i den kommande miljöbedömningen i MKB:n kommer direkta och indirekta effekter kopplade till de geotekniska förutsättningarna att studeras.

#### *Polismyndigheten i Uppsala län*

Polisen meddelar att de inte har några synpunkter på de föreslagna stationsutformningsalternativen. Dock anser Polisen att det saknas en analys över trygghets- och brottsförebyggande frågor. Brott riktade mot resenärer, våld i offentliga miljöer, utformning av offentliga miljöer är exempel på frågor Polisen anser att Trafikverket bör studera vidare.

**Trafikverket kommenterar:** Trygghetsfrågor står alltid i centrum när Trafikverket ska utforma resenärsmiljöer. Exempelvis strävar Trafikverket

*efter god överblickbarhet och att undvika dolda utrymmen samt mörka hörn. Till kommande samrådshandling kommer stationernas utformning utredas vidare.*

*Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om ansvarsfördelning av bytespunkten.*

#### *Riksantikvarieämbetet, RAÄ*

I sitt yttrande svarar RAÄ på Trafikverkets begäran om ett första inledande yttrande angående möjligheten att i strid med det statliga byggnadsminnets skyddsbestämmelser flytta ställverksbyggnaden. Enligt skyddsbestämmelserna för ställverket får byggnaden inte rivas eller flyttas. Om det föreligger särskilda skäl får ett statligt byggnadsminne efter tillstånd ändras i strid mot skyddsbestämmelserna. Ett tillstånd till ändring kan förenas med olika villkor.

RAÄ menar att ställverket står i ett starkt förändrat stadslandskap där även stationsområdet byggts om markant under senare år. Invid ställverket har ett högt perrongsystem växt fram som resulterar i att byggnadens nedre delar inte längre syns från perrongerna, till nackdel för upplevelsen av ställverkets tornliknande utseende. RAÄ bedömer att ställverket fortfarande har en välbevarad äldre karaktär och att byggnaden, i egenskap av att vara en av de få järnvägshistoriska uttryck som finns kvar i stationsmiljön, utgör ett viktigt kulturhistoriskt inslag. Läget berättar om dess centrala roll i ett tidigare system av ställverk i anslutning till spåren.

Utifrån samhällsintresset att utöka järnvägstrafikens kapacitet bedömer RAÄ att det finns särskilda skäl att flytta byggnaden. RAÄ framhåller också att en flytt även kan vara intressant ur ett kulturmiljövårdande perspektiv för att låta byggnaden få en tydligare roll i miljön. Detta förutsätter att ställverket behålls inom den järnvägskontext som den en gång byggdes för. RAÄ menar också att det inte är självklart att föredra en mindre flytt men att det bör utredas. I de alternativ som studeras ska det finnas en begripbar koppling till spårområdet och en bättre möjlighet att kunna uppleva bygganden. Byggnaden bör placeras på ett sådant sätt att den inte upplevs ha tillhört stationsbyggnaden. I första hand ska ställverket placeras på statligt ägd mark för att skyddet enligt förordningen om statligt byggnadsminne ska kunna bestå.

RAÄ förespråkar att en flytt av byggnaden görs i en så kallad volymflytt. Det är viktigt att dokumentera byggnaden innan flytt och hålla uppsikt under flyttskedet. Antikvarisk medverkan är viktig i alla skeden från projektering till genomförande.

RAÄ lyfter även att det är önskvärt att samråd hålls med RAÄ om inredningens och utrustningens kulturhistoriska värde, som i dagsläget inte omfattas av skyddet.

Efter att Trafikverket studerat olika alternativa förslag på placeringar och lösningar, stäms detta av med RAÄ genom att begära ett andra yttrande.

***Trafikverket kommenterar:*** RAÄ:s yttrande gör det möjligt för Trafikverket att fortsätta studera en eventuell flytt av ställverket. Trafikverket kommer att ta med sig yttrandet inför val av alternativ.

*Om Trafikverket väljer att gå vidare med ett alternativ som förutsätter en flytt av ställverket kommer Trafikverket att inkomma med en begäran om ett andra yttrande från RAÄ. Till RAÄ:s andra yttrande kommer Trafikverket att redovisa förslag på alternativa placeringar för ställverket*

*och hur en flytt skulle kunna gå till. Efter RAÄ:s andra yttrande kommer Trafikverket att inkomma med en tillståndsansökan. Trafikverket kommer att beakta de synpunkter som RAÄ framför i sitt yttrande.*

#### **SMHI**

SMHI informerar Trafikverket att Uppsala tidigare har drabbats av skyfall som orsakat stor skada och i framtiden kan fler skyfall drabba staden. Vid planering bör därför hänsyn tas till översvämningsrisker följt av kraftig nederbörd och höga flöden i Sävjaån. SMHI anser också att passagen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar SMHI:s uppfattning. I miljöbedömningen i den kommande MKB:n kommer Trafikverket att studera effekter av klimatpåverkan i form av översvämningsrisker. Klimatanpassning är en del av denna analys.*

*Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om Sävjaån.*

#### **SJ AB**

SJ anser att den kommande järnvägsanläggningen till länsgräns mot Stockholm ska ges en genare sträckning direkt mot Arlandabanan och att de befintliga spåren bör nyttjas av pendeltåg och regionalpendeltåg. De tillkommande stationerna Uppsala Södra och Alsike bör därför anläggas utmed de befintliga spåren.

SJ upplyser Trafikverket om att resenärer inom en snar framtid kan komma att nyttja en och samma färdhandling för de olika regionatrafiksystemen. Att gångvägarna mellan de olika trafiktyperna blir så korta som möjligt är därför av vikt. Därför förordar SJ att Trafikverket går vidare med alternativ 1B.

Företaget menar också att uppställning av tåg fortsatt kommer att behövas i omedelbar anslutning till plattformsspåren i Uppsala, även om en ny depå i Fullerö kommer till stånd.

**Trafikverket kommenterar:** *Projektet Fyra spår Uppsala är uppdelad i två järnvägsplaner, varpå denna järnvägsplan sträcker sig mellan söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation. De tillkommande järnvägsspårens sträckning mot länsgräns utreds i den andra järnvägsplanen kallad Länsgräns till söder Bergsbrunna.*

*Utökande analyser för kompletterande plattformsförbindelser kommer att genomföras för det alternativ som Trafikverket väljer att gå vidare med. I den kommande samrådshandlingen kommer analysen att presenteras och vid behov kommer kompletterande plattformsförbindelser att föreslås.*

*Trafikverket noterar SJ:s behov av uppställning av tåg och kommer att utreda frågan vidare.*

### **2.7.2. Regionala och kommunala myndigheter samt kommunalt ägda bolag**

#### **Region Stockholm**

Region Stockholm meddelar att de yttrar sig både i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, huvudman för pendel- och regionaltågstrafiken och som huvudman för regional planering samt regional utveckling. Region Stockholm meddelar att

de förordar Alternativ 1B. En fortsatt sammanhållen stationslösning bidrar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och skapar en god bytespunkt. Region Stockholm menar att huvudalternativ 2 riskerar att splittra upp det idag välfungerande och sammanhållna resecentrum. Huvudalternativ 2 innebär också en försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken och centrala Uppsala. Alternativ 1B anser Regionen också skapar den bästa lösningen för Uppsala Södra.

Regionen framhåller att det är viktigt att framtidssäkra utbyggnaden av Uppsala Centralstation. Alternativ 1B innebär bättre möjlighet att förlänga vissa spår för genomgående tåg. Region Stockholm vill även att hänsyn ska tas till en framtida järnvägsdepå i Fullerö vid utformningen av Uppsala Centralstation.

Avslutningsvis betonar Regionen att lösningar för att hantera trafiken när enbart fyra spår mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation är utbyggt behöver tas fram.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun gällande en framtida utbyggnad av Uppsala Centralstation.*

*Se Trafikverket svar till Region Uppsala om den planerade järnvägsdepån i Fullerö.*

*I det kommande arbetet kommer Trafikverket att studera vidare anslutningen till den anslutande järnvägsplanen mellan Länsgräns mot Stockholm och Söder Bergsbrunna.*

#### *Knivsta kommun*

Knivsta kommun förordar inte något alternativ i sitt yttrande. Kommunen betonar istället vikten av att beakta hur Uppsala Södras utformning kan komma att påverka utformningen den kommande järnvägsstationen i Alsike och Knivsta station. Valet av vilka spår som trafikeras av pendeltåg och regionaltåg påverkar den kommande utformningen av dessa stationer.

**Trafikverket kommenterar:** *Projektet Fyra spår Uppsala är uppdelad i två järnvägsplaner, varpå denna järnvägsplan sträcker sig mellan söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation. Utformningen av den tillkommande stationen i Alsike och Knivsta station kommer att utredas i den andra järnvägsplanen kallad Länsgräns till söder Bergsbrunna.*

*Se även Trafikverkets svar till Region Stockholm.*

#### *Uppsala Parkering*

Uppsala Parkering delar Uppsala kommuns analys över de olika alternativen. Företaget menar också att järnvägsplanen behöver redovisa vilka effekter och konsekvenser som de möjliga alternativen får för Centralgaraget.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverkets bedömer att Centralgaragets konstruktioner inte kommer att påverkas av något av de fem alternativen som samråtts. De vägar som påverkas av det alternativ som Trafikverket väljer att gå vidare med kommer att studeras vidare tillsammans med väghållaren, vilket kan komma att påverka färdvägar till Centralgaraget.*

### *Uppsala brandförsvär*

Uppsala Brandförsvär betonar vikten av att Trafikverket fortsätter att studera risker med den kommande järnvägsanläggningen. Brandförsväret vill se en heltäckande bild över de risker som kommer med den kommande anläggningen och hur den påverkar närliggande byggnader längs sträckan.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Uppsala brandförsvärs bild. Risker kopplat till farligt gods och urspårning kommer att studeras vidare i kommande samrådshandling för valt alternativ.*

### 2.7.3. Företag och organisationer

#### *Stockholms handelskammare*

Handelskammaren anser att utbyggnaden bör baseras på huvudalternativ 1 då det innebär en utbyggnad av det befintliga stationsområdet. Spårområdet är då bättre lokaliserad i förhållande till nuvarande citykärna och ger goda förutsättningar för en ökad attraktivitet för staden. Det ger också möjlighet till snabba byten mellan olika kollektiva färdmedel. Av huvudalternativ 1 förordar Handelskammaren alternativ 1A då 1B skulle medför ingrepp i det gamla stationshuset.

Huvudalternativ 2 anser Handelskammaren skulle sprida ut stationsområdet och skapa längre gångavstånd än huvudalternativ 1. En fördel med huvudalternativ 2 är dock att goda pendlingsmöjligheter skapas till de arbetsplatser som växer fram i främre Boländerna och befintliga samt kommande bostäder i Industristaden. Handelskammaren anser också att huvudalternativ 2 skulle kunna minska trycket på befintligt stationsläge. Om Trafikverket landar i sydlägläge anser Handelskammaren att Trafikverket ska välja Alternativ 2C som inte påverkar Lindvalls kaffe.

Handelskammaren betonar att dialog ska föras med samtliga företagare som påverkas av järnvägsutbyggnaden. Enligt Handelskammaren framstår det som att knappt någon dialog har förts med näringsidkare. Särskilt framhålls att dialog ska föras med Lindvalls kaffe som påverkas av spår o. Att handlingen inte beskriver alternativens konsekvenser för näringslivet anser Handelskammaren vara en brist.

Handelskammaren betonar också vikten av en utbyggd järnväg mellan Uppsala och Stockholm samt att projektet måste vara fullt finansierat i kommande nationell plan.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket har fört dialog med fastighetsägare som direkt kommer att påverkas av de framtagna stationsalternativen. Dialogen har gett Trafikverket en ökad kunskap om de verksamheter som bedrivs på fastigheterna. Det är i denna samrådsredogörelse som samrådaktiviteter finns redovisade och inte i samrådshandlingen.*

*Samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ har fokuserat på alternativskiljande aspekter. Konsekvenser för näringslivet har inte bedömts vara en alternativskiljande aspekt och har därför inte studerats. Trafikverket är emellertid medvetet om vilka olägenheter som kan uppstå för pågående verksamhet och kommer ha kontinuerlig kontakt med fastighetsägare som kan påverkas av anläggningen under den fortsatta planläggningsprocessen.*

*På uppdrag av regeringen presenterade Trafikverket 2021-11-30 förslag till nationell infrastrukturplan för perioden 2022–2033. I planförslaget finns en ökad finansiering för Fyra spår Uppsala. Under våren 2022 förväntas regeringen fatta beslut om innehållet i planen.*

#### *Föreningen Vårda Uppsala*

Föreningen förordar en samlad stationslösning enligt alternativ 1A eller 1B. De framhåller att dessa alternativ ger en god överblick över stationen och korta gångavstånd. Föreningen ställer sig också bakom att ställverket kan flyttas, medan ingrepp i stationsbyggnaden bör undvikas.

Till skillnad från Trafikverket menar föreningen att det inte finns goda förutsättningar att skapa en välfungerad station söder om Bergsbrunna. Den stora nivåskillnaden kommer tillsammans med järnvägen att utgöra en betydande barriär mellan området öster och väster om stationen. De sydöstra stadsdelarna tillsammans med stationen bör få en sydligare lokalisering där nivåskillnaderna är mer gynnsamma. Det skulle även innebära att staden och stationen ges en nära koppling till den föreslagna trafikplatsen till E4 och därmed en mer funktionell lösning.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Riksantikvarieämbetet gällande ställverket och Trafikverket svar till Länsstyrelsen gällande stationshuset.*

*Det finns en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och de kommande exploateringarna där utbud och efterfrågan möts. Genom exploateringarna skapas den förväntade befolkningstillväxten och ett underlag för en tågstation i Bergsbrunna. Tågstationen måste därför vara kopplad till bostadsutvecklingen för att möjliggöra detta samspel. Genom att stationen anläggs i anslutning till de tillkommande bostäderna främjas tillgängligheten till tågstationen. Andra lokaliseringar av stationen söder ut kommer därför inte att utredas vidare då stationen skulle komma för långt bort från den nu planerade exploateringen redovisat i den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna.*

#### *Weilands Fastighetsbolag HB*

Företaget ställer sig undrande till varför de inte har definierats som sakägare då deras fastighet kommer påverkas. Bolaget menar att Alternativ 2C kommer att innebära stora förändringar för dem.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket har gjort bedömningen att fastigheten inte kommer att beröras av direkt markintrång i något av stationsalternativen och därmed inte fått separat brevutskick. Detta har meddelats fastighetsägaren via mejl under samrådtiden.*

## 3 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådstillfället för samrådsunderlaget pågick mellan 19 oktober och 12 november 2020. Under denna period har samrådsunderlaget funnits tillgängligt i fysisk form på Sävjabiblioteket och på Stadsbiblioteket i Uppsala. Samrådsunderlaget har också funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets webbplats och via den digitala samrådsportalen. På samrådsportalen presenterades interaktiva kartor och sammanfattade texter från delar av samrådsunderlaget. Med hänsyn till coronaviruset genomfördes samrådet helt digitalt.

Annonser om samråd publicerades i Uppsala Nya tidning, Uppsalatidningen och KnivstaNytt.

Under samrådstiden inkom totalt 28 yttranden. Yttrande inkom via den digitala samrådsportalens synpunktsformulär, mejl och post. De synpunkter som har inkommit från enskilda har framförallt berört de avtal som tecknas mellan Staten, Uppsala kommun och Region Uppsala för att möjliggöra järnvägsutbyggnaden från två till fyra järnvägsspår och den kommande exploateringen i den Sydöstra staden. Yttranden berör också påverkan på skyddad natur, människors hälsa och utformning av järnvägsanläggningen.

### 3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

*Yttrande, samrådsunderlag*

Länsstyrelsen i Uppsala län har inkommit med ett skriftligt yttrande på det framtagna samrådsunderlaget. I sitt yttrande listar Länsstyrelsen upp frågeställningar som kommer behöva utredas närmare i det kommande arbetet med järnvägsplanen.

Länsstyrelsen betonar vikten av att Trafikverket har en tät dialog med Uppsala kommun om den fysiska planeringen som pågår inom den Södra staden men även inom järnvägens influensområde. Länsstyrelsen önskar i det fortsatta arbetet se ett resonemang kring järnvägsplanens effekter på såväl lagakraftvunna som pågående planer i olika frågor.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att samverkan är en framgångsfaktor i denna typ av projekt. De samråd som har genomförts hittills i projektet finns beskrivet i denna samrådsredogörelse.*

*Trafikverket kommer att beakta det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna då det finns ömsesidigt beroende mellan den fördjupade översiktsplanen och järnvägsplanen. Lagakraftvunna planer anses utgöra befintliga förutsättningar för projektet. Däremot delar Trafikverket inte Länsstyrelsens uppfattning att pågående detaljplanering ska beaktas som befintligheter. När det gäller effekter från järnvägsplanen på pågående detaljplaner kan ett övergripande resonemang föras när det gäller till exempel buller och risk, dock är det svårt att innan detaljplanerna är lagakraftvunna beskriva järnvägsplanens effekter på dessa då innehållet inte är säkerställt innan detaljplanen vinner laga kraft. Trafikverkets bedömning är att i arbetet med att ta fram detaljplanerna kommer detaljplanerna redovisa vilka miljöeffekter som uppstår inom detaljplanområdet. Eftersom järnvägen är ett utpekat riksintresse måste detaljplanarbetet förhålla sig till det intresset och intressets influensområde när det gäller exempelvis buller. Se även Trafikverkets kommentar rörande buller längre ner i dokumentet.*

Länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ur en kulturmiljösynpunkt då projektet berör två riksintressen, fornlämningar och byggnadsminnen. Länsstyrelsen anser att projektet kan riskera att påverka upplevelsen av Linnés Hammarby som är ett kulturresevat samt byggnadsminne. Linnés Hammarby är också ett uttryck för riksintresset C41 Långhundraleden.

I den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, ska projektet bedöma påverkan direkt och indirekt för kulturmiljön inom utrednings- och influensområdet. Den kumulativa påverkan av projektet och andra pågående projekt ska också klargöras och bedömas. MKB:n behöver visa hur projektet påverkar siktlinjer och läsbarheten i slättlandskapet.

Länsstyrelsen informerar också att motiveringen och beskrivningen av riksintresset C41 Långhundraleden har reviderats.

**Trafikverket kommenterar:** Enligt miljöbedömningsförordningen ska åtgärden antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom projektet avser en järnväg avsedd för fjärrtrafik och anläggande av nya spår berör en sträcka längre än fem kilometer. Utredningsområdet sträcker sig i norr från Sankt Persgatan centralt i Uppsala till söder om Bergsbrunna och omfattar en sträcka om cirka 9,5 kilometer. Detta innebär att en MKB kommer att tas fram under processen med järnvägsplanen.

Anläggningens påverkan på bland annat kulturmiljön anses att studeras i MKB:n. Frågeställning om hur projektet kan ta tillvara, beakta och minimera påverkan på kulturmiljöer, exempelvis riksintresse för kulturmiljövård, fornlämningar och kulturhistoriska byggnader avses att studeras. I miljöbedömningen ingår det att redogöra för direkt och indirekt påverkan samt den samlande effekten för projektet tillsammans med andra pågående projekt.

Arbetet innefattar bland annat att studera hur anläggningen påverkar riksintresset C41 Långhundraleden, Linnés Hammarby och siktlinjer samt läsbarhet i slättlandskapet.

Till kommande MKB behöver kompletterande utredningar genomföras som redovisar de konsekvenser som projektet kan medföra. MKB:n ska också redogöra för om projektet är förenligt med miljöbalkens bestämmelser om riksintressen för naturmiljövården och biotopskydd. Vidare måste det utredas om järnvägsplanen är förenligt med föreskrifterna i berörda naturreservat.

Länsstyrelsen bedömer att tillståndsprövning enligt miljöbalken kommer att krävas för intrång och exploatering i eller intill Natura 2000-områden. Likaså kan tillståndsprövning komma att krävas om hydrologiska förändringar riskerar att uppstå inom det skyddade området som en följd av projektet. I och med att en av de viktigaste lekplatserna för fisken asp finns i Sävjaån kan tillstånd också krävas för risk för påverkan på Natura 2000-områdets ingående arter och risk för försämrade vattenkvalité.

Länsstyrelsen framhåller att kommande utredningar ska se över lämpliga alternativ för hur en bro över Sävjaån möjliggörs för den kommande anläggningen. Det är viktigt att minimera påverkan på fisken asp och leklokaler vid befintlig bro. Skydds- och försiktighetsåtgärder behöver utredas i ett tidigt skede.

Länsstyrelsen lyfter också upp vikten att utreda projektets påverkan på strandskyddet, fridlysta och rödlistade arter samt värdefulla träd.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket delar Länsstyrelsen uppfattning och kompletterade utredningar ska genomföras för att undersöka hur anläggningen kan

komma att påverka naturmiljön. I MKB:n kommer en miljöbedömning genomföras för att klargöra anläggningens påverkan och hur en eventuell påverkan kan minimeras. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i arbetet.

En viktig del i det fortsatta arbetet kommer vara att studera anläggningens påverkan på Natura 2000-områdena Sävjaån och Lunsen. Utredningar behövs för att kunna bedöma påverkan men även för att identifiera eventuella skydds- samt försiktighetsåtgärder. Det är av vikt att påverkan undviks i den mån det är möjligt och om den uppstår ska påverkan lindras och kompenseras. Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att tillståndsprövning för Natura 2000 kan komma att krävas. Trafikverket bedömer att det kan krävas prövning men att det ska utredas vidare. Trafikverket för gärna en dialog med Länsstyrelsen i frågan för att skapa samsyn i de tillstånd som krävs.

I MKB:n kommer också möjliga alternativ för en bro över Sävjaån att studeras. Anläggningen med tillhörande bro kommer att utformas för att i möjligaste mån minimera påverkan på ån och habitatet för fisken asp. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i arbetet.

I den kommande bullerutredningen ska Trafikverket redovisa max- och ekvivalentnivåer för buller inom utrednings- och influensområdet. Utredningen ska visa ljudmiljön vid bostäder och rekreation- och fritidsområden. Utredningen bör beakta järnvägsbullret tillsammans med vägbullret, det vill säga den kumulativa effekten. Länsstyrelsen anser också att utredningen bör beakta antagna och pågående planer. Länsstyrelsen vill också att Trafikverket förtydligar vad basprognosen innebär och vilka aspekter som finns med.

Länsstyrelsen framhåller att vibrationer och stomljud också ska beräknas och redovisas. Det behöver klargöras framåt i planlägningsprocessen vilka föroreningar som finns i området samt den eventuella risken att dessa föroreningar sprids till yt- och grundvatten.

**Trafikverket kommenterar:** 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.

Vid planläggning av infrastruktur har Trafikverket en metodik för hur bullerutredningar ska utföras. Denna metodik innefattar att kartlägga hur anläggningen kan komma att påverka ljudmiljön och kommer att följas av projektet. Det innebär att kommande bullerutredning kommer att omfatta både ekvivalenta och maximala bullernivåer och kommer att innefatta trafikeringen på järnvägssträckan som berörs av planen samt övrig annan statlig infrastruktur (väg). Vilka områden som är bullerberörda av planen (det vill säga ligger över bullerriktvärden utan åtgärder) avgränsas dock endast utifrån det buller som planen medför. Vid utredning av skyddsåtgärder för att klara riktvärdena för buller, som järnvägsnära bullerskyddsskärm och fastighetsnära åtgärder kommer den totala bullersituationen att beaktas. Bullerutbredningskartor kommer att tas fram för nuläge, för nollalternativ samt för planförslaget med och utan väg/järnvägsnära bullerskyddsåtgärder. Även hur den kommande anläggningen kan medföra vibrationer kommer att utredas.

Trafikverket delar inte Länsstyrelsens uppfattning att bullerberäkningar ska innehålla pågående detaljplaner. Den bullerutredningen får göras inom detaljplanearbetet. Trafikverkets förhållningssätt bygger på att innan en detaljplan är lagakraftvunnen är dess innehåll osäkert och kan förändras, därmed kan Trafikverket inte förhålla sig till pågående detaljplanearbete som befintligheter såsom Trafikverket gör med

lagakraftvunna detaljplaner. Järnvägsplanen måste hantera planens påverkan när det gäller buller och planen ska fastställa de skyddsåtgärder (väg/järnvägsnära och fastighetsnära) som krävs för att klara gällande bullerriktvärden. Då kan järnvägsplanen inte bli beroende av att byggnader uppförs utifrån en ännu ej lagakraftvunnen detaljplan. När det gäller bullerskyddsåtgärder ska planen i första hand överväga järnvägsnära åtgärder. Järnvägsnära åtgärder ska utföras så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt och i detta projekt anser Trafikverket att det är rimligt att i överväganden rörande dessa skyddsåtgärder ta hänsyn till pågående detaljplanarbeten.

Trafikverket tar med jämna mellanrum fram så kallade basprognoser. Den nu aktuella basprognosen är från juni 2020. Basprognoserna utgår från kända och beslutade förutsättningar inom ett flertal områden. Ett sådant område, som är relevant för den aktuella järnvägsutbyggnaden är befolkningsprognoser. I basprognosen används SCB:s prognos över befolkningstillväxten i landet. Basprognosen tenderar att underskatta befolkningsutvecklingen i tillväxtområden.

En annan förutsättning för basprognosen är investeringar i infrastrukturen, som det fattats beslut om. Ett antal investeringar krävs på sträckan Uppsala till Stockholm för att medge en kraftig utökning av tågtrafiken, vilka ännu inte är beslutade. Den angivna trafikeringen i basprognosen är därför något lägre än vad Trafikverket planerar för i utbyggnaden till fyra spår mellan Uppsala – länsgräns. Den framtida trafikeringen i samspel med den kommande befolkningstillväxten behöver därför utredas vidare i så kallade känslighetsanalyser.

En känslighetsanalys är en prognos baserade på alternativa scenarier och kan innehålla både en annan befolkningsprognos och annan trafikering, än vad som finns i basprognosen. Framtagandet av dessa känslighetsanalyser kommer att göras i samarbete med såväl kommunerna som Region Uppsala.

Markmiljöundersökningar kommer att genomföras i kommande skede av planläggningsprocessen för att klarlägga föroreningsituationen i området samt risker kopplat till detta och den planerade järnvägen.

En fördjupad utredning behöver genomföras för att klargöra hur partiklar från spårområdet påverka luftkvaliteten och hur den kommande anläggningen eventuellt försvåra att nå miljökvalitetsnormer, MKN, för partiklar.

Länsstyrelsen anser också att det finns en risk att den planerade verksamheten påverkar möjligheten att följa MKN för vatten. I det kommande arbetet bör Trafikverket därför beskriva hur MKN för grund- och ytvatten påverkas av anläggningen.

Dagvattenhanteringen behöver tydligt kopplas samman med den eventuella påverkan på MKN.

**Trafikverket kommenterar:** I MKB:n kommer Trafikverket att studera hur luftkvaliteten kan påverkas av anläggningen. Luftkvaliteten kommer med största sannolikhet att påverkas av den ökade mängden trafik då partiklar slits upp i samband med att tåg avgår och ankommer från samt till stationen. Beroende på anläggningens utformning kan spridningsmönstret också se olika ut. Analysen behöver också inkludera kumulativa effekter från vägtrafiken. Trafikverket kommer att arbeta för att bibehålla eller förbättra MKN för luft.

*I MKB:n kommer påverkan på yt- och grundvatten att studeras. I handlingen presenteras också förslag till dagvattenhantering. Dagvattenhanteringen avses att utformas för att säkra en god vattenkvalité. Lösningar för dagvatten ska också ta hänsyn till att bibehålla eller förbättra MKN för yt- och grundvatten.*

Länsstyrelsen informerar Trafikverket att det med största sannolikhet pumpas grundvatten, som ligger under tryck, där järnvägen passerar Kungsängsleden. Det i sin tur kan innebära att järnvägskonstruktionen och vägen kan ha skadat de skyddande lerlager som finns på platsen. Detta måste noggrant utredas så att ingen ytterligare försämring sker.

Länsstyrelsen önskar även att Trafikverket tydliggör vilket grundvatten som avses när det står grundvatten i handlingen. Länsstyrelsen förmodar att det inte handlar om djupare grundvatten utan det grundvatten som ligger ovan lerlager. Länsstyrelsen betonar också att den kommande anläggningens påverkan på hela vattenförekomsten måste utredas vidare.

Lunsen består av ett komplex våtmarkssystem det är därför viktigt att utreda de hydrologiska förutsättningarna och den eventuella påverkan som kan ske både på ytligt rinnande vatten och grundvattenströmmar in och ut ur Lunsen.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket tackar för upplysningen om den befintliga anläggningens påverkan på grundvattnet vid Kungsängsleden. Hydrologiska och geotekniska utredningar behövs i nästa skede för att få en förståelse för områdets förutsättningar och anläggningens eventuella påverkan.*

*I det framtagna samrådsunderlaget avses det ytliga grundvattnet som ligger ovan lerlagret. I miljöbedömningen i MKB:n kommer direkta och indirekta effekter av anläggningen att studeras bland annat för yt- och grundvatten. Grundvattnet som utgör grundvattentäkten för Uppsala kommer att studeras för att säkra en fortsatt hög vattenkvalité. Dessutom ingår det att identifiera påverkan under byggnationen och driften för att säkra vattenkvalitén.*

*Trafikverket instämmer att Lunsens våtmarkssystem behöver klargöras. Analyser kommer att genomföras till miljöbedömning för att säkra att Lunsens skyddsvärde som Natura 2000-område inte påverkas. Detta kommer vara en viktig del i MKB:n. Se även Trafikverket svar ovan gällande tillstånd för Natura 2000.*

Länsstyrelsen uppmärksammar även Trafikverket att Fyrisån emellanåt har höga flöden och lågpunkter i området. Därför råder det en översvämningsrisk vid höga vattenflöden och skyfall. Länsstyrelsen vill också upplysa att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, som förvaltar karteringen, kommer revidera kartunderlaget under vintern 2020. Risker kopplade till de geotekniska förutsättningarna såsom ras, skred, etc. måste utredas vidare i kommande arbete.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket tackar för upplysningen. I miljöbedömningen i MKB:n kommer direkta och indirekta effekter att studeras. Effekter av klimatpåverkan i form av översvämningsrisker och klimatanpassning är en del i denna analys. En god dagvattenhantering och klimatanpassning behöver säkerhetsställas för att undvika att anläggningen påverkas av kraftiga regn och risker kopplade till de geotekniska förutsättningarna.*

Det är också viktigt att det tydliggörs hur möjligheten att transportera gods kommer att säkras i framtiden. Det kan handla om mark i anslutning till Uppsala Centralstation eller på en annan plats.

**Trafikverket kommentarer:** *Mark behöver tas i anspråk för att möjliggöra den nya järnvägsanläggningen. I den kommande samrådshandlingen redogörs för vilka ytor som Trafikverket kommer behöva ta i anspråk för anläggningen. I handlingen kommer alternativa lösningar för Uppsala Centralstation att studeras och därmed också hur Uppsala bangård påverkas.*

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket belyser och beaktar den barriäreffekt som järnvägen medför idag och eventuellt i framtiden för människor boende i närheten av järnvägen. Om barriäreffekten består i framtiden kan det vara ett motiv att genomföra kostnadskrävande passager för att nå målpunkter på respektive sida av järnvägen.

**Trafikverket kommentarer:** *Att skapa ett jämlikt transportsystem är av vikt för Trafikverket, något som bland annat innefattar att skapa trafiksäkra övergångar. Hänsyn kommer att tas till människors möjlighet att röra sig mellan de östra och västra delarna av Uppsala och minimera anläggningens barriäreffekt. Plankorsningarna vid Vimpelgatan och Bergsbrunna planeras att stängas i och med utbyggnaden. Under planläggningsprocessen kommer det att studeras hur dessa korsningar avses att ersättas. Lösningen planeras att tas fram i samråd med kommunen då det berör det kommunala vägnätet.*

Jordbruksmark får endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Länsstyrelsen bedömer att den tillkommande järnvägsanläggningen är av ett sådant intresse samt att exploateringen inte kan göras på annan plats.

**Trafikverket kommentarer:** *Trafikverket delar Länsstyrelsen uppfattning att jordbruksmark är av nationellt intresse. Den tillkommande järnvägsanläggningen kommer att anläggas intill de befintliga inom utredningsområdet, detta i sin tur innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk för att möjliggöra anläggningen. Trafikverket anser också att utbyggnadens nytta motiverar att jordbruksmark tas i anspråk. Hänsyn behöver tas till jordbrukets värde samt att skapa ändamålsenliga jordbruksfastigheter.*

## 3.2. Samråd med berörd region

### *Yttrande, samrådsunderlag*

Region Uppsala har lämnat ett skriftligt yttrande på det framtagna samrådsunderlaget. I sitt yttrande återger Regionen att de instämmer i huvudsak med Trafikverket men önskar lämna ett par synpunkter på materialet. Regionens synpunkter berör främst den framtagna funktionsutredningen för Uppsala Centralstation och den tillkommande stationen i Bergsbrunna. Endast ett fåtal synpunkter berör samrådsunderlaget.

Region Uppsala ser överlag positivt på det framtagna ändamålet men önskar att två av punkterna förtydligas. Det bör vara tydligare att det för Uppsala Centralstation avses förmågan att kunna möta en tillväxt med fler och längre tåg. Regionen anser också att ändamålet pekar på att dagens integrerade station och resecentrum kommer upphöra.

Regionen anser också att det är otydligt när utbyggnaden förväntas vara klar och önskar ett tydliggörande från Trafikverket. Trafikverket bör inte använda sig av basprognos 2040 som underlaget då materialet inte ger ett tillfredställande resultat för växande regioner.

Regionen vill också se ett utökat utredningsområde som kan bidra till en ökad flexibilitet. Utredningsområdet bör vidgas norrut till förgreningspunkten mellan Ostkustbanan och Dalabanan. Det utökade utredningsområdet bör enligt Regionen vara föremål för beslut av betydande miljöpåverkan.

**Trafikverket kommenterar:** Ändamålet för projektet är "öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm". I kommande skede kommer ändamålet att brytas ned i ett flertal projektmål för att kunna utvärdera hur väl olika alternativ uppfyller projektmålen. Utvärdering mot projektmålen tillsammans med miljöbedömning och alternativens miljöeffekt, ekonomi samt genomförbarhet kommer ligga till grund för en samlad bedömning om vilken anläggning som föreslås byggas.

*Hela fyrspårsutbyggnaden från Centrala Uppsala till länsgränsen bedöms vara färdigutbyggd år 2034.*

*Se Trafikverkets tidigare svar till Länsstyrelsen om basprognos 2040 och känslighetsanalyser.*

*Projektet som finns i Nationell transportplan 2018–2029 avser sträckan mellan Uppsala centralstation och länsgränsen mot Stockholm och har sitt ursprung från Åtgärdsvalsstudien ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun, Uppsala och Stockholm län som färdigställdes 2017. I åtgärdsvalsstudien studerades de brister som finns på sträckan. Studien pekar också ut åtgärder som ska lösa de identifierade bristerna. En åtgärd som framhålls i studien är bland annat att bygga ut järnvägen i samspel med den planerade bostadsutvecklingen i Södra staden. De tillkommande järnvägsspåren kommer att, för aktuell sträcka, anläggas intill de befintliga inom utredningsområdet. Utredningsområdet täcker in den åtgärd som åtgärdsvalsstudien föreslagit samt inrymmer de förslag som översiktligt studerats i den funktionsutredning som genomförts kring olika alternativa utformningar för Uppsala centralstation. I nästa skede av planläggningsprocessen kommer utformning av anläggningen att studeras närmare.*

Region Uppsala framhåller att både arbetspendlingen och fritidsresorna ökar mellan Uppsala och Stockholm. Resandeutvecklingen i stråket avspeglas i den tillväxt som skett och sker i regionerna. Regionen anser att det är angeläget att utforma en kapacitetsstark järnvägsanläggning.

Regionen understryker vikten av att Uppsala Centralstation och Uppsala resecentrum utformas som en sammanhållen kollektivtrafikanläggning som möjliggör för enkla byten mellan olika tågtyper och transportslag. För att järnvägen inte ska utgöra en barriär för gående och cyklister är det viktigt att Trafikverket beaktar och stärker möjligheterna att röra sig mellan den östra och västra sidan av staden. Särskilt lyfter Regionen att Vimpelgatan i framtiden bör vara planskild för samtliga trafikgrupper.

Den funktion som Uppsala bangård har idag kan i framtiden behöva omlokaliseras. Regionen vill att Trafikverket tydliggör om den nuvarande bangården kan nyttjas i framtiden eller om den avses att omlokaliseras. Regionen vill också uppmärksamma Trafikverket på att det går ett industrispår från bangården och till värmeverket i Uppsala. Regionen saknar också information om uppställningsspår och lösningar för längre tidsreglering i samrådsunderlaget.

För den tillkommande stationen i Bergsbrunna betonar Regionen vikten av att tillräcklig mark säkras för att möjliggöra angränsning med både pendel- och regionalståg.

Samrådsunderlaget saknar, enligt Regionen, en beskrivning om hur riksintresset klarar den ökade person- och godstrafiken samt var flaskhalsar och brister kan uppkomma. Regionen saknar också en beskrivning om hur en överflyttning från väg till järnväg kan få för konsekvenser i form av förändrade flöden och transportvolym. Enligt Regionen riskerar järnvägen att bli underdimensionerad om detta inte beaktas. Materialet bör också kompletteras med en analys om olycksrisker och dess eventuella påverkan på tågtrafiken.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar Regionens uppfattning att tillväxten i Uppsalaregionen ställer nya krav på infrastrukturen.*

*Mark behöver tas i anspråk för att möjliggöra den nya järnvägsanläggningen. I den kommande samrådshandlingen redogörs för vilka ytor som Trafikverket kommer behöva ta i anspråk för anläggningen. I handlingen kommer alternativa lösningar för Uppsala Centralstation att studeras och därmed också hur Uppsala bangård påverkas.*

*Se Trafikverkets tidigare svar till Länsstyrelsen om basprognos 2040 och känslighetsanalyser. I känslighetsanalysen kommer Trafikverket att analysera hur trafiken kan komma att öka på sträckan Uppsala Centralstation till länsgräns. Analysen kommer inkludera person- och godstrafik.*

*Hänsyn kommer att tas till människors möjlighet att röra sig mellan de östra och västra delarna av Uppsala och minimera anläggningens barriäreffekt. Plankorsningarna vid Vimpelgatan och Bergsbrunna planeras att stängas i och med utbyggnaden. Under planläggningsprocessen kommer det att studeras hur dessa korsningar avses att ersättas. Lösningen planeras att tas fram i samråd med kommunen då det berör det kommunala vägnätet. I MKB:n kommer olycksrisker att studeras och åtgärder föreslås för att förhindra att olyckor sker.*

Regionen betonar också vikten av att Trafikverket tar hänsyn till buller, vibration och stömljud i planeringen av den kommande anläggningen. Regionen vill särskilt betona att den kommande järnvägsanläggningen inte lokaliseras där det finns risk för översvämningar.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om buller samt Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om klimatanpassning.*

### 3.3. Samråd med berörd kommun

*Yttrande, samrådsunderlag*

Uppsala kommun har inkommit med ett skriftligt yttrande över det framtagna samrådsunderlaget. Kommunen anser att samrådsunderlaget i det stora är heltäckande för relevanta aspekter, dock kommer ett par inspel.

Uppsala kommun understryker vikten av att det råder en samsyn kring de prognoser och känslighetsanalyser som presenteras. Trafikverket bör också förtydliga att fyrspårsutbyggnaden förväntas vara klar år 2034 för hela sträckan mellan Uppsala Centralstation och länsgräns mot Stockholm.

I samrådsunderlaget redogör Trafikverket för ett antal fördjupade översiktsplaner och program. Kommunen anser att materialet bör kompletteras med den fördjupade översiktsplanen för Södra staden samt planprogrammet för Gottsundaområdet. Dessa dokument är viktiga att belysa för att förstå helheten i den kommunala planeringen och kopplingen till fyrspårsutbyggnaden. Även kommunens innerstadstrategi bör inkluderas då utbyggnaden kan påverka centrala Uppsala.

Kommunen betonar att järnvägsplanen mellan Uppsala Centralstation och söder Bergsbrunna på många sätt skiljer sig från andra järnvägsplaner. Arbetet är starkt sammankopplat med en omfattande samhällsutbyggnad.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets tidigare svar till Länsstyrelsen om basprognos 2040 och känslighetsanalyser.*

*Trafikverket tackar för upplysningen om de plandokument som finns att studera vidare. Trafikverket bedömer att översiktsplanen ger en god vägledning för den strategiska planeringen i kommunen men avser att studera nämnda dokument framåt i processen med järnvägsplanen.*

Uppsala kommun upplyser Trafikverket att delar av utredningsområdet troligen avrinner till Knivstaån/Pinglaström samt Storån. Detta bör kontrolleras längre fram i processen. Vidare framhåller kommunen att Trafikverket bör förtydliga att jordbruksmark är av nationellt intresse och att Uppsala kommuns översiktsplan kan ge vägledning framåt. Slutligen bör landskapsbildsskyddet beaktas för området där utredningsområdet berör Kungsängarna.

**Trafikverket kommenterar:** *I MKB:n kommer påverkan på yt- och grundvatten att studeras bland annat för att skapa en förståelse för hur området avrinner. Utredningar behövs för att identifiera förslag till dagvattenhantering. Dagvattenhanteringen kommer utformas för att säkra en god vattenkvalité och möjligheterna att bibehålla eller förbättra MKN för yt- och grundvatten.*

*Se Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om jordbruksmark.*

*I MKB:n kommer också landskapsbildsskyddet att analyseras och beaktas.*

### 3.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har tagit emot 24 skriftliga synpunkter. Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna i fem ämnesområden. Inledningsvis sammanfattas de inkomna synpunkterna i respektive ämnesområde därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

#### **Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen**

Majoriteten av de inkomna synpunkterna ställer sig kritiska till de avtal som tecknas mellan Staten, Uppsala kommun och Region Uppsala. Kritiken berör främst antalet bostäder som avses att byggas i den så kallad Södra staden. En del framhåller också att järnvägen bör kunna byggas ut utan den exploatering som Södra staden innebär och de krav som ställs på kommunerna.

Ett par synpunktslämnare beskriver också att insynen i avtalsförhandlingen inte varit tillräckligt god. Ett par synpunkter handlar om att villkoren i Uppsalapaketet bör omförhandlas så antalet bostäder i den Södra staden kan minskas.

Många synpunktslämnare ställer sig kritiska till hur närmiljön kommer att förändras i och med stadsutvecklingen som drivs av Uppsala kommun.

**Trafikverket kommenterar:** 2018 fattade regeringen beslut om Nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. I beslutet ingick att möjliggöra för en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt två nya tågstationer på sträckan. Trafikverket fick då i uppdrag att inleda den formella planläggningsprocessen med att ta fram en järnvägsplan.

*En utbyggnad av Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala för att förbättra kapaciteten, har diskuterats i flera decennier. I samband med att Arlandabanan byggdes för drygt 20 år sedan förbättrades kapaciteten på sträckan Rosersberg – Stockholm Centralstation, genom att två nya järnvägsspår tillskapades. I och med att Arlandabanan förlängdes norrut till Myrbacken vid länsgränsen, där den ansluter till Ostkustbanan, skapades fyra järnvägsspår på hela sträckan i Stockholm län. Att bygga ut till fyra järnvägsspår på sträckan Uppsala C – länsgränsen fullföljer denna kapacitetsförstärkning.*

*Förutom diskussionen om fyra järnvägsspår, har det också funnits önskemål om fler stationer på sträckan, främst i Bergsbrunna och Alsike. Med hänsyn till den trafikering som banan har idag, finns inga förutsättningar för ytterligare stationer, utan att fler järnvägsspår anläggs. Önskemålet om fler stationer är också kopplat till den befolkningsutveckling som förväntas, och planeras för i både Uppsala och Knivsta kommun. Samtidigt utgör inte samhällena idag ett tillräckligt stort underlag för att motivera en ny station.*

*Det finns därför en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och de kommande exploateringarna. Genom att Trafikverket planerar för en utbyggnad till fyra järnvägsspår möjliggörs det för att fler tåg kan trafikera sträckan, samtidigt som Uppsala kommun planerar en utbyggnad av ett stort antal bostäder för att svara upp mot den förväntade befolkningstillväxten. Genom att samplanera dessa, kan Trafikverket komplettera sträckan med fler stationer samtidigt som exploateringen skapar förutsättningar till ett tillräckligt stort underlag för stationerna vilket möjliggör för fler*

att kunna resa med tågen. Tack vare att dessa två processer genomförs samtidigt går efterfrågan och utbud hand i hand.

Kommunen har ett samlat ansvar för översikts- och detaljplaneringen enligt plan- och bygglagen. Ansvaret styr användningen av mark- och vattenområdena inom kommunens geografiska gränser. Kommunen kan i och med detta skapa förutsättningar för att lokalisera nya bostadsområden och strategier för att utveckla befintliga bostäder. Vad gäller omfattningen av Uppsala kommuns exploatering kan Trafikverket bara hänvisa till kommunens fördjupade översiktsplan, och dess fortsatta arbete med omhändertagande av de synpunkter som lämnats på den fördjupade översiktsplanen under samrådet våren 2020. Samrådsredogörelse finns tillgänglig på Uppsala kommuns webbplats.

### **Insyn och möjlighet att påverka**

En synpunktslämnare ställer sig frågande till varför Trafikverket annonserade så sent i ortstidning att samråd skulle hållas. Trafikverket får också kritik för att ett samrådsmöte inte har hållits på orten. Synpunktslämnaren önskar att ett samrådsmöte kan genomföras framåt.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket har för detta samråd valt att hålla det digitalt på grund av coronaviruset och därför har inga fysiska möten arrangerats. Istället har information funnits på Trafikverkets webbplats tillsammans med ett par informationsfilmer, dels om samrådet och dels om projektet. Annonsering om samrådet har gjorts i flera tidningar. Förutom att tillgängliggöra det fullständiga samrådsunderlaget på Trafikverkets webbplats och fysiskt på Stadsbiblioteket i Uppsala och biblioteket i Sävja har Trafikverket även skapat en digital samrådsportal med syfte att göra materialet än mer tillgängligt. Information om den fortsatta processen för aktuell järnvägsplan finns på Trafikverkets webbplats och där framgår att fler samråd kommer att hållas under kommande år. I samband med kommande samråd planeras även fysiska möten att hållas om så medges. Enligt förordningen om byggande av järnväg (2012:708) ska ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för järnvägen alltid erbjudas minst ett samrådsmöte på orten.

### **Den kommande järnvägsanläggningen**

Ett par synpunkter berör hur den kommande järnvägsanläggningen ska utformas i centrala Uppsala och var de tillkommande järnvägsspåren bör anläggas. Ett fåtal synpunkter handlar också om Uppsala Centralstations utformning.

**Trafikverket kommenterar:** Uppsala Centralstations utformning och funktion kommer att ses över och studeras vidare i nästa skeden av järnvägsplanen. Järnvägsanläggningen kommer att medföra att den befintliga tågstationen kan behöva byggas om.

För att boendemiljön längs med befintliga järnvägsspår förbi Uppsalaslätten och Bergsbrunna inte ska försämrans anser ett par synpunktslämnare att järnvägsanläggningen bör läggas in en tunnel och refererar till ombyggnationen av Ostkustbanan i Gamla Uppsala som ett gott exempel. Detta, menar synpunktslämnarna, skulle bland annat skapa en bättre boendemiljö och en ökad säkerhet.

En annan synpunkt handlar om vilken sida av den befintliga anläggningen de tillkommande spåren bör anläggas för att minska det visuella intrycket i landskapsbilden och minimera påverkan på Sävjaån.

**Trafikverket kommenterar:** *Utbyggnaden av Ostkustbanan från Uppsala Centralstation till söder om Bergsbrunna innebär att två nya järnvägsspår kommer att förläggas inom utredningsområdet. I kommande samrådshandling redogörs för vilka ytor som Trafikverket behöver ta i anspråk och var de tillkommande spåren planeras att anläggas.*

*Planläggningsprocessen syftar till att utreda var det är lämpligast att anlägga de två tillkommande järnvägsspåren. Järnvägsspåren kommer ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenheter för människors hälsa och för miljön. Denna bedömning kommer också att redovisas i samrådshandlingen.*

*Trafikverket ska i första hand välja markförlagda järnvägslösningar. Att anlägga tillkommande och befintliga järnvägsspår i en tunnel längs Uppsalaslätten och Bergsbrunna innebär att järnvägsanläggningen måste sänkas en längre sträcka för att tunneln ska få rätt höjdnivå. Något som i sin tur skulle innebära att långa sträckor skulle behöva byggas om och medföra ökade kostnader. Det är också mycket tekniskt komplicerat att bygga en tunnel på spår med mycket pågående trafik. För trafiken skulle byggnationen innebära stora störningar.*

*Sammantaget skulle en tunnel innebära för stora konsekvenser och det är därför inte motiverat att studera vidare. I nästa skede av planläggningsprocessen kommer därför inte en tunnel att utredas vidare.*

Ett par synpunkter redogör för hur järnvägsanläggningen ska utformas i Bergsbrunna. Med två nya järnvägsspår framhåller ett par synpunktslämnare att järnvägsövergången i Bergsbrunna kommer behöva ses över. Vissa anser att övergången behöver anläggas i en tunnel under järnvägen.

En synpunktslämnare önskar att Trafikverket studerar tidigare framtaget material på en tågstation i Bergsbrunna. Synpunktslämnaren förordar särskilt placeringen ”Alternativ Syd”. Den station som återfinns i samrådsunderlaget anses ligga för nära gränsen till Norra Lunsen och kan komma att innebära stora ingrepp för att skapa tillfartsvägar.

En annan synpunkt handlar om att den kommande exploateringen i Bergsbrunna borde lokaliseras mellan Ostkustbanan och E4 mot kommungränsen. Den kommande tågstationen borde istället ligga i närheten av detta förslag.

**Trafikverket kommenterar:** *I kommande samrådshandling redogörs för vilka ytor som Trafikverket behöver ta i anspråk för att anlägga järnvägen och tågstationen i Bergsbrunna. Utformning av tågstationen presenteras också i samrådshandlingen. Olika alternativ för järnvägsanläggningen kommer att studeras och värderas mot projektmålen, dess miljöeffekt, ekonomi och genomförbarhet. En samlad bedömning presenteras sedan i samrådshandlingen och ligger till grund för den anläggningen som föreslås.*

*Se även Trafikverket tidigare svar i detta ämnesområde om planläggningsprocessens syfte.*

*Den befintliga plankorsningen i Bergsbrunna planeras att stängas i och med utbyggnaden. Under planläggningsprocessen kommer det att studeras hur den avses att*

ersättas. Lösningen planeras att tas fram i samråd med kommunen då det berör det kommunala vägnätet.

Det finns en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och de kommande exploateringarna där utbud och efterfrågan möts. Genom exploateringarna skapas den förväntade befolkningstillväxten och ett underlag för en tågstation i Bergsbrunna. Tågstationen måste därför vara kopplad till bostadsutvecklingen för att möjliggöra detta samspel. Genom att stationen anläggs i anslutning till de tillkommande bostäderna främjas tillgängligheten till tågstationen. Alternativ Syd och andra lokaliseringar av stationen längre norrut kommer därför inte att utredas vidare då stationen skulle komma för långt bort från den nu planerade exploateringen redovisat i den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna.

Två synpunkter handlar om att dra de nya järnvägsspåren utanför centrala Uppsala och Bergsbrunna. En synpunkt redogör för att järnvägen bör dras parallellt med E4 mellan Gamla Uppsala och Arlanda flygplats samt att en tågstation bör anläggas i Gränby. En annan synpunkt menar att projektet bör förlänga Arlandabanan.

En synpunktslämnare menar att det inte finns ett behov av att bygga ut järnvägen. Däremot borde Trafikverket skapa ett välplanerat trafikschema och ett bättre underhåll på befintlig bana.

**Trafikverket kommenterar:** I åtgärdsvalsstudie ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun, Uppsala och Stockholm län som ligger till grund för denna järnvägsplan studerades de brister som finns på sträckan. Studien pekar också ut åtgärder som ska lösa de identifierade bristerna. En åtgärd som framhålls i studien är bland annat att bygga ut järnvägen i samspel med den planerade bostadsutvecklingen i Södra staden. De tillkommande järnvägsspåren kommer att, för aktuell sträcka, anläggas intill de befintliga inom utredningsområdet. Det är därför inte aktuell att lokalisera de tillkommande spåren någon annanstans. I Trafikverkets uppdrag ingår att utreda en station i Bergsbrunna, Uppsala kommun och en i Alsike Knivsta kommun.

Se även Trafikverkets svar under ämnesområdet Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen.

## Miljö

Ett par synpunkter handlar om hur den kommande järnvägsanläggningen kan komma att påverka miljön. Flera synpunktslämnare är oroliga för hur den tillkommande anläggningen kommer påverka boendemiljön i form av ökat buller och ökade vibrationer. För att reducera buller menar ett flertal att bullerskyddskärmar kommer ses som ett krav. En bullerutredning som redogör för hur bullret kommer att spridas efterfrågas.

Ett par synpunktslämnare önskar att Trafikverket redovisar hur bostadsfastigheter kommer att skyddas mot vibrationer.

**Trafikverket kommenterar:** Trafikverket kommer att ta fram en bullerutredning. Utredningen behövs för att kunna bedöma hur den nya anläggningen kan påverka ljudnivåerna i området. Dessutom ingår det i utredningen att identifiera behov av skyddsåtgärder för att klara bullerriktvärden samt att redovisa möjliga skyddsåtgärder. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder kommer sedan att arbetas in och fastställas i

*järnvägsplanens plankartor. Trafikverket kommer också att utreda vibrationer som anläggningen kan medföra. Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om buller.*

Ett par synpunktslämnare framhåller att den tillkommande anläggningen kommer att påverka skyddsvärd natur- och kulturmiljö. Bland annat lyfts Norra Lunsen och Sävjaån upp bland synpunkterna som två områden som riskeras att påverkas av anläggningen. Hänsyn måste också tas till grundvattnet och vattenflöden då särskilt kopplat till Norra Lunsen. Återplantering och kompensationsåtgärder betonas vara av vikt för att bibehålla den gröna infrastrukturens kvalitet.

**Trafikverket kommenterar:** *Inom utredningsområdet finns flera skyddsvärda intressen som ska beaktas i nästa skede av processen. Trafikverket kommer att genomföra inventeringar och ta fram utredningar för att få en djupare förståelse för naturmiljön. En miljöbedömning planeras att genomföras i den kommande MKB:n för att studera direkta och indirekta effekter av anläggningen. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i arbetet och syftar till att i första hand undvika att påverka eller göra intrång genom val av lokalisering. I andra hand bör skador/intrång minimeras genom utformning och i tredje hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. I sista hand ska kvarvarande skada hanteras genom stärkande åtgärder eller kompensationsåtgärder.*

*Mark behöver tas i anspråk för att möjliggöra järnvägsanläggningen. I den kommande samrådshandlingen redogörs för vilka ytor som Trafikverket behöver ta i anspråk för anläggningen. I samrådshandlingen kommer påverkan samt effekter och konsekvenser för skyddsvärda intressen att redovisas. Handlingen kommer också beskriva hur hänsyn har tagits till skyddsvärda intressen.*

Ett par synpunkter handlar om den kommande anläggningens påverkan på jordbruksmark. Synpunktslämnarna framhåller vikten av att bevara jordbruksmarken längs Uppsalaslätten för att säkra matproduktionen i framtiden.

**Trafikverket kommenterar:** *Se Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om jordbruksmark.*

## **Övrigt**

Ett par synpunkter handlar om hur biltrafiken kommer att påverkas i framtiden dels av den tillkommande stationen och dels av den tillkommande stadsutvecklingen. Ett par synpunkter framhåller hur trafiken bör ledas i framtiden för att undvika genomfartstrafik i Bergsbrunna. Andra framhåller att trafik behöver korsa järnvägen mot E4. En synpunktslämnare saknar en beskrivning av kommunikation till och från stationsområdet i Bergsbrunna.

En synpunktslämnare ställer sig frågande till hur Trafikverket kommer att arbeta med att minska antalet trafikrörelser på riksväg 255.

Ett par synpunkter handlar också om den bro som avses att byggas för den planerade spårvägen mellan Uppsala Centralstation och den tillkommande stationen i Bergsbrunna. Ett flertal synpunkter redogör för att bron över Fyrisån kan komma att påverka miljön. En synpunkt handlar om alternativa dragningar för den planerade spårvägen och andra tänkbara kollektivtrafiklösningar.

**Trafikverket kommenterar:** *Processen med att ta fram en järnvägsplan syftar till att utreda och definiera var järnvägen ska lokaliseras, hur den ska utformas samt vilka hänsynstaganden och anpassningar som ska göras. Processen syftar också till att säkra markåtkomst såväl permanent som tillfälligt för att kunna bygga järnvägen samt vilka skyddsåtgärder som ska utföras.*

*En åtgärdsvalsstudie pågår i skrivande stund för att i samråd med berörda aktörer identifiera brister och behov som uppstår på den statliga väginfrastrukturen till följd av utbyggnaden till fyra järnvägsspår och de förväntade exploateringarna i Uppsala och Knivsta kommun. Studien uppskattas vara klar under 2021.*

*Att utreda hur det kommunala vägnätet och den planerade spårvägen ska utformas till och från Bergsbrunna ingår inte i järnvägsplanen. Enligt plan- och bygglagen har kommunen ett samlat ansvar för detaljplaneringen där användningen av mark- och vattenområdena inom kommunens geografiska gränser regleras.*

Uppdatering 2022-01-31: *Den pågående åtgärdsvalsstudie för att studera brister och behov som uppstår på det statliga väginfrastrukturen som en följd av järnvägsutbyggnaden blir sannolikt klar under 2022.*

En synpunktslämnare menar att Coronapandemin tillsammans med utvecklingen av artificiell intelligens kommer att förändra vårt sätt att resa i framtiden. Trafikverket bör ta detta i beaktning i den kommande planeringen. Trafikverket bör också utreda möjligheterna att använda sig av systemet Automatic Identification System, AIS. En annan synpunktslämnare menar att detta kan resultera i sparade skattemedel samtidigt som det ökar kapaciteten.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket instämmer att den pågående coronaviruset har påverkat vårt sätt att resa, men på sikt bedömer Trafikverket att resandet kommer att öka.*

*Trafikverket följer den tekniska utvecklingen och tar till sig de nyheter som kommer, men anser att det just nu inte bedöms ändra behovet av de planerade åtgärderna i järnvägsanläggningen.*

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

#### *Uppsala Vatten*

Uppsala Vatten har inkommit med ett skriftligt yttrande på det framtagna samrådsunderlaget. Uppsala Vatten upplyser Trafikverket att järnvägen passerar områden med både låg känslighet och hög känslighet för grundvattenpåverkan. De anser därför att samrådsunderlaget behöver kompletteras med förutsättningar och ett resonemang kring risken att påverka grundvattnet. I kommande skede behöver grundvattenpåverkan studeras i syfte att skydda grundvattnet.

Uppsala Vatten upplyser även att deras biogasanläggning ligger nära eller inom utredningsområdet. En riskanalys behöver därför tas fram med hänsyn till anläggningen.

I arbetet med de nya stadsdelarna kommer dag- och ytvatten från Lunsen behöva ledas under järnvägsbanken.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket delar inte Uppsala Vattens uppfattning att samrådsunderlaget behöver kompletteras. I den kommande miljöbedömningen i MKB:n kommer direkta och indirekta effekter av den tillkommande anläggningen att studeras för bland annat yt- och grundvatten. Grundvattnet som utgör grundvattentäkten för Uppsala kommer att studeras för att säkra en fortsatt hög vattenkvalité. I MKB:n analyseras även risker kopplat till tillståndspliktiga verksamheter och den kumulativa effekten för anläggningen tillsammans med andra pågående verksamheter.*

*Trafikverket tackar för informationen och för gärna dialog i frågan framåt.*



Trafikverket, Ärendemottagningen Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge.

Besöksadress: Svetsarvägen 10, Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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