

Samrådsredogörelse

Fyra spår Uppsala,
Sigtuna, Knivsta och Uppsala kommuner,
Stockholms och Uppsala län

Järnvägsplan, 2024-10-28

Uppdragsnummer: 183013



Adress: Trafikverket, Ärendemottagning, Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-10-28

Ärendenummer: 2020/132366

Åtgärdsnummer: 8095

Uppdragsnummer: 183013

Version: 1.0

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare, Jenny Bergh

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Läsanvisning	5
3	Samrådsrets	6
4	Samråd	6
4.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
4.1.1.	Samråd med berörda länsstyrelser	7
4.1.2.	Samråd med berörda kommuner	14
4.1.3.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	17
4.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	21
4.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	25
4.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	26
4.2.1.	Samrådsmöten	26
4.2.2.	Samråd med berörda länsstyrelser	28
4.2.3.	Samråd med berörda kommuner	39
4.2.4.	Samråd med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter	47
4.2.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	49
4.2.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	64
4.3.	Yttranden med ställningstagande om val av lokalisering	90
4.3.1.	Yttranden från berörda länsstyrelser	90
4.3.2.	Yttranden från berörda kommuner	94
4.3.3.	Yttranden från berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter	97
5	Samråd vid utformning av planförslag	99

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

Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar och protokoll finns diariet förda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/132366.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser projektet Fyra spår Uppsala, delen länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder Bergsbrunna. I dokumentet beskrivs genomförda samråd, samrådsmöten som har hållits sedan projektets start samt inkomna synpunkter med Trafikverkets kommentarer.

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagen om byggande av järnväg och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan genomfördes mellan 17 maj och 22 juni 2021. Information om samrådet skickades via mejl till samrådskretsen. Samrådsunderlaget tillgängliggjordes även i fysisk form i respektive kommun. Under samrådet inkom totalt 59 yttranden. Yttranden inkom via den digitala samrådsportalens synpunktsformulär, mejl och post. Yttrandena berör bland annat val av lokaliseringsalternativ, det avtal som tecknats mellan staten, Knivsta kommun och Region Uppsala avseende bostadsbyggande och påverkan på skyddad natur, människors hälsa och utformning av järnvägsanläggningen. De inkomna synpunkterna samt de upprättade handlingarna i ärendet finns diariet förda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/132366.

Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ genomfördes mellan 8 januari och 5 februari 2024. Under denna period har samrådshandling – val av lokalisering funnits tillgängligt i fysisk form på Stadsbiblioteket i Uppsala samt kommunhus i Knivsta och Sigtuna. Samrådshandlingen har också funnits tillgängligt i digital form på Trafikverkets webbplats och via samrådsportalen. Under samrådstillfället hölls två tillfällen för öppet hus. Det första tillfället hölls den 23 januari i Knivstas kommunhus och det andra tillfället hölls den 24 januari i Alsike skolas matsal. Annons och information om samrådet publicerades i Post och Inrikes tidning, Dagens Nyheter och Uppsala Nya Tidning. Yttrandena berör bland annat val av lokaliseringsalternativ, framtida trafikering, påverkan på miljö, människors hälsa och utformning av järnvägsanläggningen. Under samrådstiden inkom totalt 180 synpunkter. Synpunkter inkom via digitalt synpunktsformulär, mejl, post eller via synpunktsformulär som fanns tillgänglig på öppet hus.

Samrådsmöten har genomförts med Knivsta kommun, Uppsala kommun, Sigtuna kommun, Region Uppsala, länsstyrelsen i Uppsala län samt länsstyrelsen i Stockholms län, ledningsägare, Arlandabanan Infrastructure AB samt Swedavia kontinuerligt för att informera om projektet och för att inhämta kunskap.

Efter samrådshandlingens färdigställande har yttranden inhämtats från berörda länsstyrelser, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Yttrandena innehåller förordande av alternativ, synpunkter på den genomförda utredningen och synpunkter kring det fortsatta arbetet.

2 Läsanvisning

Kapitel 3 beskriver hur samrådsgruppen valts ut och hur den avgränsats inför varje samråd.

Kapitel 4 beskriver de samrådsaktiviteter som genomförs under arbetet med järnvägsplanen.

Kapitel 4.1 beskriver det samråd som skett inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Kapitlet redovisar en sammanfattning av samråd med kommuner, 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 2021-05-17 och 2021-06-22.

Kapitel 4.2 beskriver det samråd som skett vid framtagande av lokaliseringsalternativ. I kapitlet redogörs för en sammanfattning av de inkomna yttrandena under samrådet och hur Trafikverket kommer att beakta dem i den kommande planlägningsprocessen. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ pågick mellan 2024-01-08 och 2024-02-05.

Kapitel 4.3 beskriver de yttranden från kommuner, länsstyrelser och berörda kollektivtrafikmyndigheter som inkommit efter färdigställande av samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ. I kapitlet redovisas en sammanfattning av inkomna yttranden och hur Trafikverket kommer att beakta dem i det kommande arbetet.

3 Samrådsrets

Nedan sammanfattas hur samrådsretsen valts ut och hur den avgränsats för respektive samrådsaktivitet. 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.

Trafikverket har under arbetet med lokaliseringstuderingen avgränsat samrådsretsen till Länsstyrelserna i Uppsala respektive Stockholms län samt Uppsala, Knivsta och Sigtuna kommuner, Region Uppsala i sin roll som kollektivtrafikmyndighet samt övriga myndigheter och organisationer med ett intresse av planförslaget. Berörda inom samrådsretsen har bjudits in till samrådet genom brev och kungörelse i Uppsala Nya tidning, Dagens Nyheter samt Post och inrikes tidningar. I annonserna fanns information om samrådet och var handlingar till samrådet fanns tillgängliga. I annonserna och via digitala kampanjer till boende inom utredningsområdet har Trafikverket bjudit in allmänheten till öppet hus. Genom annonseringen har även en bredare allmänhet möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen.

4 Samråd

4.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

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

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

4.1.1. Samråd med berörda länsstyrelser

4.1.1.1. Länsstyrelsen i Stockholms län

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

4.1.1.2. Länsstyrelsen i Uppsala län

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

Samverkan

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

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

Spårdragning

Länsstyrelsen anser att det behövs en mer detaljerad bedömning för att se konsekvenserna och influensområde av olika linjedragningar. Länsstyrelsen anser att de frågeställningar som finns listade i samrådsunderlaget och som bedöms behöva utredas närmare i det fortsatta arbetet gäller.

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

Avtal

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

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

Kulturmiljö

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

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

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

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

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

Naturmiljö

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

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

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

Detta behöver Trafikverket ta upp och beskriva närmare:

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Länsstyrelsen uppfattning om att kompletterande utredningar ska genomföras, både under framtagande av lokaliseringsutredningen och i utformning av planförslaget, för att undersöka hur anläggningen kan komma att påverka naturmiljön och den biologiska mångfalden. Trafikverket kommer bland annat att göra naturvärdesinventeringar. Projektets miljöbedömning ska hjälpa till att hitta en lämplig lokalisering och utformning av anläggningen samt klargöra anläggningens påverkan och konsekvenser, liksom hur*

konsekvenser kan minimeras för naturmiljön. Skadelindringshierarkin kommer att vara vägledande i arbetet. Utredningar behövs för att kunna bedöma påverkan men även för att identifiera miljöanpassning, eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder samt behov av och möjlighet till kompensation. Projektet kommer att utreda förenlighet med riksintressen, områdesskydd och artskydd.

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

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

Buller

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

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

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

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

Basprognos 2040

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

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

Störningar under byggtid

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

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

Förorenade områden

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

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

Farligt gods

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

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

Planskilda korsningar

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

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

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen framhåller att det är viktigt att projektet inte får försvåra att miljö kvalitetsnormer (MKN) följs och att det inte räcker med att bibehålla dagens kvalitet. Länsstyrelsen uppmärksammar att projektet även kan påverka vattenförekomster utanför planområdet genom transport av föroreningar i vattendrag och diken. Detta gäller även grundvattenförekomster utanför arbetsområdet. Flertalet vattenförekomsterna har idag ett strikt icke-försämringskrav i och med att de är i den lägsta statusklassen, vilket kan behöva beaktas vid val av sträckning och vid bedömning av behov samt utformning av skyddsåtgärder.

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

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att studera hur projektet påverkar vattenförekomsterna i området samt hur projektet kan undvika att försämra statusen och möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålen för vattenförekomsterna.

Vattenverksamhet

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

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

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

Översvämningsrisk

Trafikverket har i samrådsremissen lyft översvämningsrisken, och då särskilt i lågpunkter, som en relevant faktor att analysera inför kommande utredningar. Länsstyrelsen vill

informera om att den lågpunktskartering som hänvisas till är en topografisk analys som visar instängda områden. Karteringen är först och främst en höjdanalys och den tar inte hänsyn till markens infiltrationskapacitet eller alla redan idag inbyggda åtgärder i landskapet såsom vägtrummor, kulvertar osv. Lågpunktskarteringen kan med fördel kompletteras med en skyfallskartering i nästa skede om detta bedöms nödvändigt.

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

Jordbruksmark

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

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

Samverkan

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

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

4.1.2. Samråd med berörda kommuner

4.1.2.1. Knivsta kommun

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

Samverkan

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

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

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

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

Samrådsprocess

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

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

Störningar under byggtid

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

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

Kulturmiljö

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

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

Naturmiljö

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

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

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

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

I nästa skede kommer naturvärdesinventeringar att utföras för att få ett fördjupat kunskapsunderlag. Även riktade inventeringar när det gäller specifika arter eller artgrupper kan vara aktuella att utföra. I kommande

miljöbedömning ingår det att fördjupa, analysera och bedöma hur naturmiljön påverkas både utifrån skyddade och utpekade områden men även utifrån ett landskapsperspektiv där ekologiska samband och strukturer studeras samt hur den biologiska mångfalden påverkas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

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

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

4.1.2.2. Uppsala kommun

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

Trafikering & Kapacitet

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

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

4.1.2.3. Sigtuna kommun

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

Samrådsprocess

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

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

Spårdragning

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

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

4.1.3. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

4.1.3.1. Region Uppsala

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

Spårdragning

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

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

Samverkan

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

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

Spårdragning

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

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

Basprognos 2040

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

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

Trafikering & kapacitet

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

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

Stationer

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

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

Spårdragning

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

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

Spårdragning

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

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

Trafikering & kapacitet

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

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

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

Trafikering & kapacitet

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

Trafikverket kommenterar: Detta samråd syftar till att samla in kompletterande information om miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekade områden. I den fortsatta processen kommer kopplingar och anslutningar att analyseras. Syftet med projektet är att stärka kapaciteten, robustheten och tillgängligheten, inte att åstadkomma lagändringar.

4.1.3.2. *Region Stockholm*

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

Trafikering & kapacitet

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

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

Trafikering & Kapacitet

Region Stockholm lyfter behovet av att bevara goda kommunikationer under tiden för byggskedet på Ostkustbanan, Arlandabanan, väg E4 och väg 77 och att man beaktar den

gröna kilen mellan länsgränsen och Uppsala via Knivsta, samt utvecklingen för Märsta-Arlandas funktion som regional stadskärna som framförs i RUF5 2050 (Regional utvecklingsplan för Stockholm 2050).

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

Buller, vibrationer & störningar under byggtid

Region Stockholm lyfter fram vikten av att bullernivåerna i boendemiljö inte ökar i och med utbyggnaden av järnvägen. Ett av Region Stockholms delmål i RUF5 2050 är att andelen invånare som upplever besvär med buller inte ska öka.

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

4.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Spårdragning

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

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

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

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

Stationer

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

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

Bebyggelseplanering

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

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

Trafikering & kapacitet

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

Trafikverket kommenterar: *Resandet mellan Stockholm och Uppsala har ökat kraftigt och är idag ett av Sveriges mest trafikerade pendlingsstråk. Behovet av nya spår utreddes av Trafikverket i åtgärdsvalsstudien ABC-stråket (TRV 2017/30997). Denna utredning och de avtal staten, region Uppsala och Knivsta respektive Uppsala kommuner slöt i slutet av 2017 (N2017/07384/PBB) ligger till grund för att regeringen valde att prioritera en finansiering av åtgärden. Samrådsunderlaget syftar till att beskriva de miljöförutsättningar som kan utgöra underlag för beslut om betydande miljöpåverkan inom utpekade område.*

Utformnings- och produktionsmetoder

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

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

Stationer

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

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

Samverkan & samrådsprocess

Flera yttranden har synpunkter på hur samrådet har genomförts. Texten i annonsen för samrådsunderlaget har inte stämt överens med det som Knivstas politiker skriver på Facebook. Informationen om samrådet har varit bristfällig. Några fastighetsägare vill veta om deras fastigheter kommer att påverkas.

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

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

Avtal

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

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

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

Buller, vibrationer & störningar under byggtid

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

Trafikverket kommenterar: *Under framtagande av järnvägsplanen kommer bullerutredningar att utföras. Buller är en viktig fråga både vid val av lokalisering och vid val av utformning av anläggningen.*

Järnvägsplanens miljöbedömning ska bedöma vilken påverkan, effekt och konsekvens projektet har när det gäller miljön och i det ingår hur projektet påverkar bullernivåerna i området. Bullerskyddsåtgärder ska tas fram inom planarbetet för att klara de riktvärden som finns för buller. Trafikverket har tagit fram en riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021).

Jordbruksmark

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

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

Landskap

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

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

Miljö

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

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

Miljö & farligt gods

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

som transporterar farligt gods genom tätbebyggda samhällen och risken för att det sker en olycka.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket kommer att fördjupa kunskapen om området genom utredningar och inventeringar. Miljöbedömning ska göras för att kunna beskriva planens miljökonsekvenser. Bland annat kommer Trafikverket att studera barriäreffekter och behov av passager för både människor och djur. I arbetet med att ta fram en järnvägsplan kommer risker med farligt gods att utredas och finns behov kommer skyddsåtgärder att ingå i planen.*

4.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Arlandabanan Infrastructure (AIAB)

AIAB har inkommit med ett yttrande på det framtagna samrådsunderlaget som sammanfattas nedan. AIAB anser att projektet är av intresse för att öka kapaciteten på Ostkustbanan mellan Arlanda och Uppsala och att det därför finns behov av att utreda den lämpligaste lokaliseringen av nya spår.

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

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

4.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ pågick mellan 8 januari och 5 februari 2024. Under denna period har samrådshandling – val av lokalisering funnits tillgängligt i fysisk form på Stadsbiblioteket i Uppsala samt i kommunhusen i Knivsta och Sigtuna. Samrådshandlingen har också funnits tillgänglig i digital form på Trafikverkets webbplats och via samrådsportalen. På samrådsportalen presenterades sammanfattande texter av samrådshandlingen och interaktiva kartor.

Under samrådstillfället hölls öppet hus vid två tillfällen. Det första tillfället hölls den 23 januari i Knivstas kommunhus och det andra hölls den 24 januari i Alsike skolas matsal.

Berörda inom samrådsregionen har bjudits in till samrådet genom brev till myndigheter och organisationer samt kungörelse i Uppsala Nya tidning, Dagens Nyheter samt Post och inrikes tidningar eller via projekthemsidan.

Under samrådstiden inkom totalt 180 synpunkter. Synpunkter inkom via digitalt synpunktsformulär, mejl, post och synpunktsformulär som fanns tillgängliga på öppet hus. De synpunkter som inkom från allmänheten och enskilda som kan särskilt bli berörda handlade framförallt om järnvägsspårens lokalisering, andra förslag på lokaliseringsalternativ, tågtrafiken, underhåll av järnväg, fastighetspåverkan samt miljöpåverkan.

Trafikverket vill rikta ett stort tack till alla som har inkommit med synpunkter.

4.2.1. Samrådsmöten

4.2.1.1. Länsstyrelsen i Uppsala län

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har möten hållits med Länsstyrelsen i Uppsala län. Mötena har syftat till att samråda lokaliseringsutredningens avgränsning, val av alternativa korridorer samt deras effekter.

4.2.1.2. Knivsta kommun

Löpande möten har genomförts med Knivsta kommun. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar och aktuella planer. De har till exempel handlat om Knivsta kommuns utvecklingsplaner i tätorterna och i utvecklingsområdet vid väg E4. Trafikverket har samrått om avgränsning av utredningsområdet, val av alternativa korridorer, deras effekter samt framtagna mål och indikatorer.

4.2.1.3. Sigtuna kommun

Löpande möten har genomförts med Sigtuna kommun. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar och aktuella planer. De har framför allt handlat om Sigtuna kommuns utvecklingsplaner i området som berörs av lokaliseringsområdet. Trafikverket har samrått om avgränsning av utredningsområdet, val av alternativa korridorer, deras effekter samt framtagna mål och indikatorer.

4.2.1.4. Uppsala kommun

Enstaka samrådstillfällen har hållits med Uppsala kommun om det mindre område i kommunen som berörs av lokaliseringsutredningen. Diskussionen har främst handlat om kommunens utvecklingsplaner för det berörda området.

4.2.1.5. *Region Uppsala*

Löpande möten har genomförts med Region Uppsala. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar och aktuella planer. De har till exempel handlat om Region Uppsalas utvecklingsplaner för kollektivtrafiken i regionen. Trafikverket har samrått om avgränsning av utredningsområdet, val av alternativa korridorer, deras effekter samt framtagna mål och indikatorer.

4.2.1.6. *Ledningsägare*

Ett flertal möten har hållits med de större ledningsägarna inom utredningsområdet för lokaliseringsutredningen. Mötena har framför allt handlat om respektive parts planerade åtgärder inom utredningsområdet och de eventuella beröringspunkter som finns mellan parterna.

Särskilt har området väster om väg E4 i höjd med trafikplats Brunnby studerats där såväl Svenska Kraftnät, Vattenfall Eldistribution och Trafikverket Underhåll har befintliga kraftledningar. Även området i söder kring Svenska Kraftnäts befintliga station i Odensala har diskuterats och material och erfarenheter har utbytts. I området kring Brunnby och Odensala kommer såväl Svenska Kraftnät som Vattenfall Eldistribution att bygga ut ledningsnät och stationer.

Möten med Roslagsvatten har framför allt handlat om deras planerade överföringsledning för avloppsvatten som man har planerat att anlägga utmed befintlig spåranläggning från Knivsta och ner mot Odensala/Myrbacken området.

Möten med Norrvatten har handlat om deras planerade överföringsledning för vatten mellan Knivsta och Uppsala (Bergbrunna). Även de är i skede att välja lokalisering och samordning har genomförts för att inte erhålla onödiga konflikter.

4.2.1.7. *Arlanda Infrastructure AB (AIAB)*

Samrådsmöten har hållits löpande med AIAB. Mötena har syftat till att utbyta information om respektive parts förutsättningar och aktuella planer. Trafikverket har berättat om arbetet med lokaliseringsutredningen och den koppling som sker mot Arlandabanan.

4.2.1.8. *Swedavia*

Samrådsmöten har hållits med Swedavia. Fokus har varit på de aspekter i lokaliseringsutredningen som berör Swedavias anläggningar vid Arlanda och deras utvecklingsmöjligheter.

4.2.1.9. *Lantbrukarnas riksförbund (LRF)*

Särskilt informationsmöte med LRF Knivsta kommungrupp har genomförts under samrådstiden. Ett 30-tal medlemmar i kommungruppen medverkade på mötet. På mötet informerade Trafikverket om projektet och mötesdeltagarna fick möjligheter att ställa frågor till Trafikverkets representanter.

4.2.2. Samråd med berörda länsstyrelser

4.2.2.1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län har inkommit med ett yttrande där de tar ställning till huruvida underlaget är tillräckligt för att gå till beslut och där det är möjligt vilket alternativ länsstyrelsen förordar.

Kulturmiljö

Länsstyrelsens bedömning är att framtagna kulturmiljöanalys är tillräckligt omfattande och heltäckande för att ligga till grund för kommande konsekvensanalyser. Dock finns det ingen beskrivning av hur värdena påverkas av spårutbyggnaden. Länsstyrelsen kan därför utifrån nuvarande underlag inte ta ställning till val av alternativ med hänsyn till kulturmiljöaspekterna.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket konstaterar att det är korrekt att dokumentets kulturmiljöanalys inte innehöll beskrivningar av lokaliseringalternativens påverkan, effekter och konsekvenser. Däremot fanns beskrivning av lokaliseringalternativens effekter i samrådshandlingen i kap 7.8, men Trafikverket har utifrån Länsstyrelsens kommentar sett över den texten samt kompletterat den för att förtydliga beskrivningen av de olika lokaliseringalternativens effekter och konsekvenser på kulturmiljön.*

Fornlämningar

Länsstyrelsen framför att för att få en helhetsbild på fornlämningsmiljöer i samtliga alternativ krävs att Trafikverket kompletterar underlaget med resultaten från en arkeologisk utredning enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen informerar om att en arkeologisk utredning pågår inom den del som berör Stockholms län. Resultaten från en första etapp kommer att redovisas i mars 2024.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har sett behov av arkeologisk utredning steg 1 och inkom i juni 2023 med begäran om länsstyrelsens beslut. Länsstyrelsen fattade beslut i ärendet i oktober 2023. Rapporten från den arkeologiska utredningen har ännu inte redovisats för Trafikverket (slutet av april 2024). Samrådshandlingen kommer att slutföras i maj 2024, och därför kommer resultatet från utredningen inte kunna inarbetas i handlingen. Däremot kan rapporten användas som underlag vid val av lokaliseringalternativ med en kompletterade bedömning om hur informationen i rapporten påverka Trafikverkets konsekvensbedömning och utvärdering av lokaliseringalternativen.*

Naturmiljö

Artskydd

Länsstyrelsen bedömer att det i nuläget inte går att ta ställning till vilket av alternativen som är lämpligast med hänsyn till skyddade arter. Eftersom artskyddsförordningen kan innebära förbud mot vissa åtgärder bör Trafikverket skaffa sig mer kunskap för att klargöra eventuella hinder eller svårigheter med en spårutbyggnad inom respektive alternativ.

Det finns sumpskogar och områden från ängs- och betesmarksinventeringen som kan komma att beröras av alternativ E4 B och E4 C. Dessa biotoper har generellt höga naturvärden då de ofta är mycket artrika. Enligt samrådsunderlaget förekommer fridlysta

arter inom utredningsområdet. För nationellt fridlysta arter (skyddade enligt 6, 8 och 9 §§ artskyddsförordningen) gäller att när en åtgärd eller verksamhet uppenbart har ett annat syfte än att skada/döda etc. krävs en risk för påverkan på den fridlysta artens bevarandestatus för att utlösa förbuden. Trafikverket bör göra en bedömning både lokalt och inom relevant biogeografisk region. Avgränsningen bör anpassas till den aktuella arten.

Länsstyrelsen redogör för att Trafikverket bör ta fram en fladdermössinventering om spårutbyggnaden berör äldre skog, hålträd, sumpskogar, dammar, vattendrag, vattenbärande diken eller strukturer som bergväggar, branter, bropelare eller brofundament. Även äldre byggnader kan potentiellt hysa fladdermöss.

Om det finns en vattensamling (lekmiljöer) inom planområdet framför länsstyrelsen att det i regel behövs en groddjursinventering för att bedöma eventuell förekomst. Det är viktigt att artbestämma groddjur, eftersom skyddet varierar beroende på art.

Om större vattensalamander eller åkergroda förekommer i eller i närheten av planområden framför länsstyrelsen att det också kan behövas en inventering av övervintringsmiljöer. Om inventeringen innebär att groddjur tillfälligt ska fångas, kan dock en dispens behövas.

Trafikverket kommenterar: *Intressanta områden för skyddade arter finns inom samtliga lokaliseringalternativ, det finns dock inget som tyder på att det skulle vara alternativskiljande. Befintlig kunskap behöver kompletteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Utöver en mer detaljerad naturvärdesinventering kommer fördjupade inventeringar att göras för groddjur, vissa fåglar, fladdermöss och vattenmiljöer inom utvalda relevanta områden under inventeringssäsongen 2024. Dessa kan vid behov kompletteras ytterligare under 2025. Kunskapen kommer, tillsammans med en anpassad utformning av anläggningen, att ligga till grund för kommande artskyddsutredning, skyddsåtgärder och eventuella artskyddsdispenser*

Skyddad och skyddsvärd natur

Länsstyrelsen informerar om att Trafikverket behöver beakta och redogöra för naturvärdena inom generella biotopskyddsområden. Då E4 B och E4 C delvis går genom jordbrukslandskap kan sådana områden finnas inom dessa alternativ.

Inför kommande projektering av nya spår (inom valt lokaliseringalternativ) redogör länsstyrelsen för att Trafikverket bör klarlägga förekomsten av särskilt skyddsvärda träd.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket kommer att genomföra en mer detaljerad naturvärdesinventering inom valt lokaliseringalternativ för att få fördjupad kunskap om förekomst av bland annat generella biotopskyddsområden och särskilt skyddsvärda träd. Kunskapen kommer, i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen, att användas för att anpassa anläggningen och om möjligt undvika eller motverka negativa effekter på naturmiljön. Om intrång eller negativa effekter inte kan undvikas kommer erforderliga skydds- och kompensationsåtgärder utredas och beskrivas under den fortsatta samrådsprocessen.*

Strandskydd

Lokaliseringalternativen E4 B och E4 C korsar Rickebyån som omfattas av strandskydd. Skulle något av dessa alternativ väljas framför Länsstyrelsen att Trafikverket behöver redovisa järnvägsplanens förenlighet med strandskyddets syften. Vidare framför

länsstyrelsen att det är viktigt att Trafikverket tar hänsyn till naturmiljö, och allmänhetens tillträde till strandområdet.

Ur strandskyddssynpunkt föredrar Länsstyrelsen lokaliseringalternativ Befintlig då strandskyddad mark kan undvikas.

Trafikverket kommenterar: *Den nya järnvägsanläggningens förenlighet med strandskyddets syften kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för valt lokaliseringalternativ. Med nuvarande kunskap bedöms syftet med strandskyddet kunna upprätthållas.*

Trafikverket noterar lämnad information om förordat lokaliseringalternativ.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen uppmärksammar att det är svårt att hitta den tilltänkta spårområdets bredd i samrådshandlingarna. Det gör att det i dagsläget är svårt att bedöma hur stor inverkan som de nya spåren kan komma att ha, särskilt vad gäller alternativ E4 B och E4 C där utredningskorridorerna har en bredd om nästan 500 m. Vidare framför länsstyrelsen att för att kunna bedöma påverkan på jordbruket behövs således tydligare alternativ gällande dragningen och bredden på det område som påverkas.

Ur ett jordbruksperspektiv föredrar Länsstyrelsen lokaliseringalternativ Befintlig.

Trafikverket kommenterar: *Samrådshandlingen har kompletterats med uppgifter om spårområdets bredd. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för valt lokaliseringalternativ kommer järnvägens dragning inom vald korridor och dess påverkan på berörda jordbruk att beskrivas och bedömas i en MKB.*

Trafikverket noterar lämnad information om förordat lokaliseringalternativ.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen framför att underlaget i undersökningen om lokaliseringen är bristande för att kunna bedöma vilket av alternativen som innebär minst risk för MKN för vatten.

Länsstyrelsen informerar om att båda vattenförekomsterna Lövstaån och Märstaån har utpekats som betydande påverkan från transport och infrastruktur innebär en risk för sänkt status. Extra fokus bör läggas på bedömning av påverkan från dessa i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Vidare framför länsstyrelsen att Trafikverket inför val av alternativ bör undersöka hur de olika alternativen skiljer sig åt med hänsyn till påverkan på hydromorfologisk status kopplat till vallar eller broarbete, och risken för påverkan från potentiellt förorenade områden.

Länsstyrelsen informerar om att det pågår ett arbete med att peka ut nya vattenförekomster som kan komma att påverkas av alternativen. Bland annat kommer Märstaån att delas upp och Märstaån-Odensalabäcken är idag en preliminär vattenförekomst.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket bedömer i samrådshandlingen att passager längs med eller över vattenförekomster inte är alternativskiljande. Detta eftersom krav på utformning och skyddsåtgärder för att inte riskera att berörda vattenförekomsters status påverkas negativt kommer att behöva ställas oavsett val av lokaliseringalternativ. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för valt lokaliseringalternativ kommer bedömningar av påverkan att redovisas i kommande MKB.*

Trafikverket noterar lämnad information om vattenförekomster samt om det pågående arbetet med att peka ut nya vattenförekomster. Samrådshandlingen val av lokaliseringalternativ uppdateras inte med preliminära vattenförekomster. Informationen kommer däremot att tas med i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för valt lokaliseringalternativ.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen kan utifrån underlaget inte avgöra huruvida intrång i båtomsområdet, sumpskogar/våtmarker och torrlägningsföretag är alternativskiljande inför val av korridor. Men inför detaljprojekteringen bör Trafikverket redovisa vilken eventuell påverkan nya järnvägsspår har på dessa miljöaspekter.

Länsstyrelsen informerar om att lokaliseringalternativ Befintligt berör en del av båtomsområdet för sjösänkingsföretaget Svartsjöns sänkning. Lokaliseringalternativ E4 B och E4 C korsar flera vattendrag och sumpskogar/våtmarker, vilket beroende på omfattning är anmälningspliktig eller tillståndspliktig vattenverksamhet. Det är viktigt att kommande MKB redovisar vilka naturvärden som vattenområdena har och vilken påverkan en ny järnväg innebär.

Länsstyrelsen framför att Trafikverket bör redovisa de överlappande aktiva torrlägningsföretagen Harg-Rickeby samt Rickeby inom alternativ E4 B och E4 C som kan komma att påverkas.

Utifrån dagens kunskap föredrar Länsstyrelsen lokaliseringalternativ Befintlig ur ett vattenverksamhetsperspektiv, eftersom alternativet innebär att mindre mark- och vattenområden tas i anspråk.

Trafikverket kommenterar: *I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringalternativ kommer bedömningar av påverkan från vattenverksamhet att redovisas i MKB. Det kommer även att tas ställning till behov av anmälan eller tillståndsansökan för vattenverksamhet och där så erfordras kommer anmälan eller tillståndsansökan att sökas.*

Trafikverket noterar lämnad information om sjösänkings- och torrlägningsföretag och tar med sig detta i det fortsatta arbetet. Samrådshandlingen har kompletterats med mer information om detta.

Trafikverket noterar lämnad information om förordat lokaliseringalternativ.

4.2.2.2. Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen i Uppsala län har inkommit med yttrande och framför övergripande synpunkter. Länsstyrelsen gör ingen samlad bedömning över lämpligt alternativ i detta skede.

Bortvalda alternativ

Länsstyrelsen framför att de instämmer i Trafikverkets bedömning om att bortvalt alternativ väst innebär risk för påtaglig skada i riksintressen för kulturmiljövården.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör utveckla vilka utformningskrav som lokaliseringsalternativ E4 A har valts bort på.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att det är viktigt att en eventuell framtida utbyggnad av Arlanda inte försvåras, vilket är motivet till att lokaliseringsalternativ E4 D valts bort.

Vidare framför länsstyrelsen att de instämmer i att alternativen Öst A-D inte är aktuella för fortsatt utredning eftersom de skulle medföra intrång i relativt opåverkade riksintressen för kulturmiljö.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Lokaliseringsalternativ E4 A valdes bort då den geometriska lösningen inte kunde uppfylla kravet för dimensionerande hastighet.

Pågående planering

Länsstyrelsen informerar att myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har en pågående remiss för nytt riksintresseanspråk för totalförsvarets anläggningar (civila delen) enligt 3 kap. 9 § MB. Länsstyrelsen avser att lämna synpunkter på remissen innan sista svarsdatum, den 12 april. Inför det fortsatta arbetet behöver Trafikverket beakta eventuella nya riksintressen.

Länsstyrelsen informerar att Svenska kraftnät har ansökt om koncession för projektet Uppsalapaketet hos Energimarknadsinspektionen (Ei). Ansökan för koncession berör delvis samma område som alternativen E4 C och E4 B.

Länsstyrelsen informerar att Gästrike vatten har ett pågående arbete med att planera en överföringsledning mellan Knivsta reningsverk och påkoppling mot Käppalaverket i Märsta. Alternativ Befintlig korsar föreslagen ledning och hänsyn behöver tas till planeringen av ledningen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har haft kontakt med både Svenska kraftnät och Roslagsvatten/Norrsvatten och vet om planerna. Trafikverket kommer ta planerna i beaktning i den fortsatta processen.*

Teknisk genomförbarhet

Länsstyrelsen framför att det har tidigare varit uppmärksammat att det ibland står vatten i järnvägsbanken vid Trunsta träsk vilket innebär att passagen redan i dagsläget har en nedsatt hastighet. För att kunna ta ställning till alternativet Befintlig behöver Trafikverket tydliggöra genomförbarheten för passagen genom Trunsta träsk.

Trafikverket kommenterar: *Problemen och de befintliga förhållandena är kända i och omkring Trunsta Träsk Efter samrådet januari/februari 2024 har en fördjupad utredning genomförts som visar på att det finns möjligheter för den nya järnvägsanläggningen att passera i området och klara de krav som finns på klimatsäkring, stabilitet med mera. Detaljerad utformning görs i kommande arbete med järnvägsplanen.*

Kulturmiljö och landskapsperspektiv

Länsstyrelsen bedömer att de kulturvärden som påverkas och som utgör del av landskapstyper och karaktärsområden är väl beskrivna och utgör viktiga underlag för hur påverkan på kulturmiljövärden ska värderas.

De riksintresseområden för kulturmiljövärden som berörs anser länsstyrelsen är väl beskrivna vad gäller utpekade värden, motiv och uttryck. Den värdering som görs av påverkan på riksintresseområden, men också på enskilda kulturmiljövärden, bedömer länsstyrelsen i stort är relevant. Länsstyrelsen menar dock att skalenliga visualiseringar över anläggningen med fördel kan redovisas vid de känsliga kulturmiljöer som Trafikverket identifierat i underlaget för att kunna tydliggöra eventuell påverkan. Planerad utbyggnad av Svenska Kraftnät:s kraftledning bör beaktas i alternativen E4 B och E4 C.

Beskrivningen av områdets historiska utveckling anser länsstyrelsen är bra. Efter att en arkeologisk utredning genomförts förväntas en betydligt mer komplett bild av befintliga fornlämningar, och först därefter kan en korrekt värdering göras av omfattning av påverkan på lagskyddade fornlämningar. De förluster av befintliga fornlämningsmiljöer som blir följderna av de olika lokaliseringalternativen bör lyftas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen bedömer att en utbyggnad längs befintlig järnväg skulle medföra stor negativ påverkan för kyrkomiljön vid Sankt Stefanskyrkan. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns inom samtliga lokaliseringalternativ. Bebyggelsens kulturhistoriska värde bör utredas närmare efter att val av lokaliseringalternativ har gjorts. Länsstyrelsen beskriver olika kommunala material som kan vara av intresse för utredningen.

Trafikverket kommenterar: *Utifrån lämnade synpunkter har samrådshandlingen kompletterats med visualiseringar av anläggningen intill S:t Stefans kyrka. För att inte riskera feltolkning av den nya anläggningens placering och utformning då vi är i ett tidigt skede, har vi bedömt att det inte är möjligt att visualisera passagen förbi andra känsliga kulturmiljöer.*

Trafikverket har sett behov av arkeologisk utredning steg 1 och inkom i juni 2023 med begäran om länsstyrelsens beslut. Länsstyrelsen fattade beslut i ärendet i november 2023. Rapporten från den arkeologiska utredningen har ännu inte redovisats för Trafikverket (slutet av april 2024). Samrådshandlingen kommer att slutföras i maj 2024, och därför kan resultatet från utredningen inte inarbetas i handlingen. Däremot kan rapporten användas som underlag vid val av lokaliseringalternativ med en kompletterade bedömning om hur informationen i rapporten påverkar Trafikverkets konsekvensbedömning och utvärdering av lokaliseringalternativen.

Påverkan på S:t Stefans kyrka har förtydligats genom komplettering av text i samrådshandlingen. Om Trafikverket väljer att gå vidare med lokaliseringalternativ Befintlig kommer passagen förbi kyrkomiljön att utredas vidare under nästa skede för

att minimera negativa konsekvenser av planförslaget på kyrkobyggnaden och kyrkomiljön.

Bebyggelse inom vald korridor kommer att utredas närmare, dels genom befintliga underlag, dels genom platsbesök.

Trafikverket noterar lämnad information om Knivsta kommuns bebyggelseanalyser och pågående arbete med kulturmiljöprogram och tar med sig detta i det fortsatta planeringsarbetet.

Naturmiljö

Länsstyrelsen framför att samtliga lokaliseringsalternativ direkt eller indirekt berör områden med naturvärden som skyddas enligt miljöbalken. Beroende på i vilken omfattning de olika lokaliseringsalternativen kan anpassas för att undvika eller minimera skada på värdena kan alternativens lämplighet ur naturmiljösynpunkt variera. Vidare kan skada eller störning emellanåt undvikas genom anpassningar och skyddsåtgärder under byggtiden. Om förbud aktualiseras kan det påverka projektets genomförbarhet.

Länsstyrelsen informerar om att konsekvenser, skyddsåtgärder, förenlighet med miljöbalkens bestämmelser och val av kompensationsåtgärder kommer att behöva utredas mer detaljerat i kommande skeden, oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs. Separat prövning enligt miljöbalken, artskyddsförordningen och reservatsföreskrifter kan komma att krävas.

Vidare framför länsstyrelsen att Natura 2000-området tillika riksintresseområdet Lunsen/Norra Lunsen berörs av samtliga lokaliseringsalternativ. Alternativerna är anpassade för att undvika påverkan på Natura 2000-området och inget intrång i området planeras. Hydrologin kan dock påverkas vilket behöver utredas närmare framöver. Samtliga alternativ passerar också lokaler av betydelse för fågellivet. Störningar under anläggningsskedet, buller från tågtrafiken och kollisionsrisk behöver utredas mer detaljerat efter att Trafikverket valt alternativ. Samtliga alternativ berör också potentiella livsmiljöer för groddjur och förbuden i artskyddsförordningen kan aktualiseras vid ingrepp i dessa. För djurarter fridlysta till följd av EU-direktiv är även livsmiljön skyddad. Förekomst av groddjur liksom konsekvenser behöver också utredas mer detaljerat efter att Trafikverket valt alternativ.

För andra arter såsom utter, fladdermöss, mossor och kärlväxter redogör länsstyrelsen för att det behövs ytterligare utredning framöver vad gäller förenlighet med fridlysningsbestämmelserna oavsett vilket alternativ som väljs. Eftersom naturmiljöer med höga naturvärden kommer att tas i anspråk oavsett alternativ anser länsstyrelsen att ekologisk kompensation är motiverat.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket är medvetna om dessa faktorer och kommer ta det i beaktning i den fortsatta processen. Utöver en mer detaljerad naturvärdesinventering kommer fördjupade inventeringar för groddjur, vissa fåglar, fladdermöss och vattenmiljöer att genomföras inom utvalda relevanta områden under inventeringssäsongen 2024. Dessa kan vid behov kompletteras ytterligare under 2025. Vad gäller kompensationsåtgärder så är Trafikverkets möjligheter till kompensationsåtgärder utanför Trafikverksägd mark begränsad men behov och möjligheter kommer att utredas under kommande arbete med utformning av planförslaget.*

Särskilt om alternativ Befintlig

Länsstyrelsen informerar om att bombmurkla förekommer på en lokal i norra delen av alternativet. Arten är fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen och rödlistad som sårbar (VU). Under de senaste åren har flera växtplatser inom länet fått försämrade livsmiljöer till följd av granbarkborreangrepp. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att kända lokaler bevaras för att bevarandestatus inte ska försämrats. Eftersom arten visat sig vara känslig för kanteffekter är det, utöver hänsyn till själva växtplatsen, av betydelse att en tillräcklig skyddszon av skog sparas kring denna. De nya spåren kan enligt samrådshandlingen förläggas på olika sätt inom alternativet. Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas om det går att undvika påverkan på växtplatsen. Länsstyrelsen bedömer utifrån befintligt underlag att förbudet i artskyddsförordningen aktualiseras av det föreslagna alternativet då korridoren passerar över lokalen.

Länsstyrelsen framför att Gredelby hagar och Trunsta träsk är ett kommunalt naturreservat bildat av Knivsta kommun. Kommunen är ansvarig för förvaltningen, tillsyn och prövning enligt föreskrifterna. Länsstyrelsen förordar med hänsyn till fågellivet att nya spår förläggs väster om de befintliga spåren om detta alternativ väljs. Negativa effekter för groddjur bedöms uppstå där järnvägen passerar Gredelby hagar och Trunsta träsk där det finns lek- och övervintringsplatser på båda sidor om befintlig järnväg. Länsstyrelsen anser att förenlighet med artskyddsförordningens förbud behöver utredas mer detaljerat vad gäller detta.

Trafikverket kommenterar: *Påverkan på växtplatsen för bombmurkla har förtydligats genom komplettering av text i samrådshandling. En god anpassning förbi lokalen är möjlig genom att markintrång, dränering och trädssäkring bedöms kunna undvikas vid lokalen. Passagen förbi växtplatsen kommer att utredas vidare för att minimera negativa konsekvenser för artens bevarandestatus om Trafikverket väljer att gå vidare med lokaliseringalternativ befintlig.*

Utöver en mer detaljerad naturvärdesinventering kommer fördjupade inventeringar för groddjur, vissa fåglar, fladdermöss och vattenmiljöer att genomföras inom utvalda relevanta områden under inventeringssäsongen 2024, bland annat vid Trunsta träsk. Kunskapen kommer, tillsammans med en anpassad utformning av anläggningen, att ligga till grund för kommande artskyddsutredning.

Särskilt om alternativ E4 C och alternativ E4 B

Ur naturmiljösynpunkt förordar länsstyrelsen, om något av alternativ E4 C och E4 B väljs, att järnvägen förläggs så nära befintlig infrastruktur som möjligt för att minimera ianspråktagande av naturmiljö. För att minimera fragmentering och bullerutbredning i naturmiljö är Alternativ E4 C att föredra framför E4 B i den södra delen.

Passagen över Valloxen berör strandskyddat område och länsstyrelsen redogör att projektets förenlighet med strandskyddets syften behöver utredas. I detta ingår att redovisa hur växt- och djurlivet, både i vatten och på land, påverkas.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information om förordade alternativ. Den nya järnvägsanläggningens förenlighet med strandskyddets syften för bland annat Valloxen kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för valt lokaliseringalternativ. Strandskyddets syfte bedöms kunna säkerställas avseende allemansrättslig tillgång till Valloxens strandområden. För bedömning av goda livsvillkor för växt- och djurliv krävs dock fördjupade*

inventeringar och mer kunskap om anläggningens utformning för en säker bedömning.

Vattenförvaltning (MKN Ytvatten)

Länsstyrelsen framför att de östliga dragningarna är att föredra ur vattenförvaltningsperspektiv då den berör minst antal vattenförekomster. För samtliga lokaliseringalternativ går det troligen att undvika otillätlig påverkan på vattenförekomsterna. Detta förutsätter adekvat hänsyn vid detaljplanering och utformning av skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma möjligheten till kompensatoriska åtgärder vid eventuella ingrepp som påverkar hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Länsstyrelsen vill upplysa Trafikverket om att inför vattenförvaltningscykel 4 har det tillkommit nya vattenförekomster.

Trafikverket kommenterar: *Vad gäller kompensationsåtgärder så är Trafikverkets möjligheter till kompensationsåtgärder utanför järnvägsmark begränsade men behov och möjligheter kommer att utredas under kommande arbete med utformning av planförslaget.*

Trafikverket noterar lämnad information om förordande alternativ, nya vattenförekomster och vattenförvaltningscykel 4. Påverkan på vattenförekomster kommer att utredas i nästa skede för valt lokaliseringalternativ, då järnvägsanläggningen läge och utformning tas fram.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen kan inte göra någon bedömning av vilket lokaliseringalternativ som bedöms mest lämpligt sett till klimatrisker som översvämning, ras, skred och erosion. Riskerna alternativt möjligheterna för respektive alternativ behöver beskrivas för att länsstyrelsen ska kunna ta ställning och göra en bedömning av lämpligt alternativ utifrån dessa aspekter.

Problematiken och alternativ åtgärd avseende de geotekniska svårigheter som föreligger vid Trunsta träsk i befintlig korridor behöver beskrivas mer ingående för att ge en tydligare bild av förutsättningarna för ytterligare spår i området.

Länsstyrelsen redogör för att det är viktigt att säkerställa att järnvägen och banvallen inte försämrar möjlighet till avrinning via viktiga rinnstråk vid stora regn eller höga flöden och att inte problemen riskerar att öka upp- eller nedströms. Det är avgörande att järnvägen förläggs på sådant sätt att vatten inte blir stående mot eller i banvallen eftersom det kan ge konsekvenser på stabilitet och geoteknik.

Eftersom befintlig järnvägsanläggning redan är påverkad vid Trunsta träsk anser länsstyrelsen att de problem som finns där behöver beskrivas och hanteras redan i ett tidigt skede. För att kunna ta ställning till markens lämplighet behöver både befintlig och tillkommande anläggning samt dess gemensamma miljöeffekter beskrivas.

Trafikverket kommenterar: *Problemen och de befintliga förhållandena är kända i och omkring Trunsta Träsk Efter samrådet januari/februari 2024 har en fördjupad utredning genomförts som visar på att det finns möjligheter för den nya järnvägsanläggningen att passera i området och klara de krav som finns på klimatsäkring, stabilitet med mera. Trafikverket har kompletterat samrådshandlingen*

med bedömning om klimatrisker och avvattning för respektive lokaliseringalternativ. Detaljerad utformning görs i kommande arbete med järnvägsplanen.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen informerar om att det pågår ett omfattande arbete med att restaurera vattendrag och avlägsna vandringshinder så att de uppsatta målen enligt ramdirektivet för vatten ska kunna uppnås. Vid anläggande av nya och byte av befintliga trummor, kulverteringar eller anläggande av broar är det därför viktigt att vandringsmöjligheten för vattenlevande organismer inte försämras utan om möjligt förbättras.

Länsstyrelsen kan inte utifrån befintligt underlag ta ställning till om något av alternativen är att föredra sett utifrån vattenverksamhet. Länsstyrelsen gör bedömningen att oavsett alternativ krävs det tillstånd för vattenverksamhet innan byggnation av järnvägsanläggningen kan ske.

Länsstyrelsen poängterar att det är viktigt att inför val av lokalisering att utreda och ta ställning till hur våtmarkssystemet i skogsområdet inom lokaliseringalternativ E4 B och E4 C påverkas direkt och indirekt genom till exempel en påverkad hydrologi av en järnvägsanläggning.

Vidare framför länsstyrelsen att vad gäller lokaliseringalternativ Befintlig är det viktigt att utreda hur befintlig och kommande järnvägsanläggning dämmer, vilka konsekvenser en ytterligare anläggning får, hur anläggningen klarar ett förändrat klimat och hur den påverkar vattenområdet Trunsta Träsk.

Länsstyrelsen redogör att det kan bli aktuellt med ekologisk kompensation för den bestående skada som kan bli av samtliga lokaliseringalternativ vad gäller åtgärder i våtmarksområden. Möjligheten till ekologiska kompensations behöver utredas tidigt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att ta ställning till behovet av anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet. Vad gäller kompensationsåtgärder så är Trafikverkets möjligheter till kompensationsåtgärder utanför järnvägsmark begränsad men behov och möjligheter kommer att utredas under kommande arbete med utformning av planförslaget.

Utredningar kring hydrologi och däribland påverkan av järnvägsanläggningen på till exempel våtmarker, har gjorts i lokaliseringsskedet. Påverkan på hydrologi kan lösas genom till exempel en lämplig spårdragning inom korridoren. Problemen och de befintliga förhållandena är kända i och omkring Trunsta Träsk Efter samrådet januari/februari 2024 har en fördjupad utredning genomförts som visar på att det finns möjligheter för den nya järnvägsanläggningen att passera i området utan att påverka vattenområdet och klara de krav som finns på klimatsäkring, stabilitet med mera. Detaljerad utformning görs i kommande arbete med järnvägsplanen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen framför att eftersom färre människor och boenden utsätts för risker om störningar vid alternativ E4 B och E4 C antas att de är att föredra utifrån risker för hälsa och säkerhet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Buller

Länsstyrelsen anser att buller bör redovisas i en mer detaljerad nivå än vad som nu framgår av samrådshandlingen. För att kunna ta ställning till lämpligt alternativ behöver det tydliggöras hur många fastigheter som riskerar att utsättas för skadliga bullernivåer i respektive alternativ.

Trafikverket kommenterar: *För respektive lokaliseringsalternativ görs i samrådshandlingen en översiktlig bedömning av antal personer inom utredningsområdet som riskerar att få ljudnivåer över gällande riktvärden (utan hänsyn till bullerskyddsåtgärder).*

Samrådshandlingen har kompletterats med en bedömning för respektive lokaliseringsalternativ av hur många personer samt hur många bostäder inom utredningsområdet som får en förbättring eller försämring i förhållande till gällande riktvärden (utan hänsyn till bullerskyddsåtgärder).

Vibrationer

Eftersom ett av lokaliseringsalternativen innebär fler spår genom tätort anser Länsstyrelsen att även vibrationer bör hanteras. Hur många fastigheter som riskerar att utsättas för skadliga vibrationer bör redovisas för varje lokaliseringsalternativ.

Trafikverket kommenterar: *Aspekten vibrationer har avgränsats bort i lokaliseringsstudien eftersom det bedöms kunna åtgärdas genom tekniska åtgärder. I nästa skede när järnvägsanläggningens placering och utformning för valt lokaliseringsalternativ tas fram kommer påverkan av vibrationer utredas samt skyddsåtgärder eller försiktighetsmått tas fram för att undvika eller minimera påverkan.*

Förorenade områden

Länsstyrelsen framför att beroende på val av alternativ så bör de eventuellt förorenade områden som direkt eller indirekt berörs utredas vidare.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar detta och kommer att utreda det vidare i nästa skede av projektet.*

Olycksrisk och farligt gods

Länsstyrelsen redogör att Trafikverket har avgränsat underlaget till att inte omfatta riskfrågan eftersom en bedömning gjorts att dessa frågor kan åtgärdas genom tekniska åtgärder som utreds vidare i senare skeden när mer detaljkunskap finns kring utformning.

Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar inte är att föredra mot alternativ som medför en acceptabel risk genom att tillräckliga skyddsavstånd kan upprätthållas. Då lokaliseringsalternativen kan komma att medföra olika riskbilder anser länsstyrelsen att dess olikheter behöver belysas för att riskfrågan ska kunna tas i beaktande vid val av lokaliseringsalternativ. Det finns också redundans fördelar med att separera spår som kan vara bra att väga in i valet av alternativ.

Trafikverket kommenterar: *Utifrån länsstyrelsens yttrande har Trafikverket kompletterat samrådshandlingen med förutsättningar för risker kopplat till*

människors hälsa och säkerhet och klimatrisker samt med riskbild för respektive lokaliseringalternativ. Vid utvärderingen inför val av lokaliseringalternativ bedöms aspekten redundans i samrådshandlingens kapitel Effekter och konsekvenser.

4.2.3. Samråd med berörda kommuner

4.2.3.1. Knivsta kommun

Knivsta kommun har inkommit med yttrande och förordar en spårdragning utmed befintliga spår och en anpassning av Knivsta station. Kommunen uppmanar Trafikverket att ta möjligheten att rusta befintliga spår samtidigt som nya spår förläggs i samma sträckning.

Kommunen framför att det skapar möjlighet för lösningar som minskar sammantagna buller- och barriäreffekter på ny och befintlig bana. Det leder även till större måluppfyllelse för hela det gemensamma fyrspårsavtalet. Kommunen vill se att stärkt konkurrenskraft och kommunens förutsättningar att skapa jobb i kommunen ska ses som ett allmänt intresse som ligger till grund för val av lokaliseringalternativ. Kommunens intresse är att tillgodose kommuninvånarna med tillförlitlig och utökad kollektivtrafik och att Knivsta station kan anpassas för framtiden.

Projektets ändamål och befintliga spår

Kommunen framför att projektets ändamål är att öka robusthet, tillgänglighet och kapacitet på Ostkustbanan och för att säkerställa fyra fungerande spår mellan Stockholm och Uppsala behövs en upprustning av befintliga spår.

Kommunen redogör att en upprustning av befintliga järnvägsspår och Knivsta station är oundviklig för att möjliggöra trafikeringsscenario hög.

Vidare framför kommunen att trafikeringsscenario hög förutsätter att Knivsta station ska kunna ta emot trippelkopplade tåg med en längd på 315 meter. Då perrongen idag är 275 meter framför kommunen att anpassningar av Knivsta station och omlokalisering av Särstapassagen borde bli en ofrånkomlig åtgärd. Kommunen anser att Trafikverket behöver förlägga nya spår i befintlig sträckning och ta ett helhetsgrepp om Knivsta station och anpassning av passager som kommer sätta ramarna för utvecklingen av centrala Knivsta.

Kommunen framför att spåren har en kort teknisk livslängd och det finns ett behov av tekniska åtgärder på Knivsta station och utifrån det ställer sig kommunen tveksam till om projektet om trafikeringsscenario hög och hela projektändamålet om ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet på Ostkustbanan kan uppnås utan upprustning av befintliga spår och nya spår i befintlig sträckning. Knivsta kommun är medvetna om att befintliga spår inte ingår i Trafikverkets projekt.

Kommunen efterfrågar en riskanalys av hur trafikeringen av Knivsta och Alsike station kommer falla ut givet att de nya spåren dras utmed E4 och upprustning av Knivsta station inklusive perrong och järnvägsanläggning uteblir.

Kommunen befär att trafikledningen regelbundet kommer besluta att leda om all persontrafik utmed E4-dragningen och omöjliggöra stopp i både Knivsta och Alsike på grund av undermålig teknisk standard på befintliga spår och vid fortsatta översvämningar vid Trunsta Träsk. En sådan situation skulle vara mycket negativ för kommunens pendlare. Det riskerar även att påverka Knivstas attraktivitet som hållplats för den regionala pendeltågstrafiken. Med de förutsättningarna finns få möjligheter för kommunen att fortsätta bidra till minskad bostadsbrist och långsiktigt hållbara samhällen.

Kommunen framför att det är uppenbart att projektändamålet och störst samhällsekonomisk nytta uppnås genom att samlokalisera spåren och utföra ny anläggning och upprustning parallellt. Kommunen ser fram emot att ta del av en samhällsekonomisk analys avseende ovanstående resonemang i nästa skede av lokaliseringsutredningen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

Utbyggnaden av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala syftar till att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. För resenären innebär det punktligare tåg och en möjlighet till fler tågavgångar.

Utbyggnaden möjliggör att cirka dubbelt så många persontåg stannar i Knivsta under högtrafik jämfört med i dagsläget. Enligt trafikeringsscenario Hög kommer det under högtrafik att stanna fyra tåg i Alsike. Hur många tåg som stannar beror på trafikoperatörerna.

Samrådshandlingen har kompletterats med ett kapitel om samhällsekonomi.

Näringsliv och stärkt konkurrenskraft som allmänt intresse

Kommunen anser att utifrån nationella och regionala mål kring näringslivsutveckling bör förutsättningar för fler jobb och stärkt konkurrenskraft för företag lyftas fram som ett allmänt intresse i lokaliseringsutredningen och vägas in i valet av lokaliseringsalternativ. Kommunen efterfrågar att alternativen utvärderas utifrån nämnda intresse.

Trafikverket kommenterar: *Näringslivets behov hanteras i samrådshandlingen på två sätt, dels under avsnittet Resande och restidsvinster där alternativens påverkan på tillgängligheten (för boende och arbetsplatser) analyseras, dels under avsnittet Stads- och bebyggelseutveckling där alternativens påverkan på olika bebyggelseplaner analyseras, bland annat verksamhetsområdet Ar.*

Framkomlighet och arbetsplatser Ar

Kommunen redogör att det behövs fler arbetsplatser för att kommunen ska klara sitt bostadsförsörjningsansvar. Ar är kommunens detaljplanerade område för verksamheter och en utvidgning av området är aktuellt. I alternativen längs med E4:an ska järnvägsbro samsas med en eventuell framtida breddning av E4 och en ny kraftledning som Svenska Kraftnät sökt nätkoncession för. Dessa behöver alla passera Trafikplats Brunnby, tillika kommunens enda befintliga trafikplats vid E4.

Kommunen framför att Trafikverket inte har beskrivit de kumulativa effekterna av dessa tillkommande infrastrukturåtgärder och hur det påverkar verksamhetsområdet Ar. Inte heller hur utbyggnaden kan ske givet att full framkomlighet för all trafik inklusive farligt gods är en förutsättning för det dagliga livet i Knivsta. Utifrån underlaget kan inte kommunen avgöra om en passage är möjlig utan att medföra för stora negativa

konsekvenser. Kommunen ser att lokaliseringalternativen E4 B och E4 C är en risk för negativa konsekvenser för företagsetableringar i Ar och framkomligheten under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Lokaliseringsutredningen har beskrivit påverkan på bebyggelseplaner på ett översiktligt sätt under avsnittet Stads- och bebyggelseutveckling. Påverkan har beskrivits så långt att en bedömning har kunnat göras om frågan är alternativskiljande eller inte, vilket den bedöms vara. E4-alternativen bedöms ha en större negativ påverkan på bebyggelseplaner än lokaliseringalternativ Befintlig. Om något av E4-alternativen väljs behöver bland annat frågan om framkomligheten i verksamhetsområdet Ar studeras vidare. I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringsutredningen har även godstrafik som trafikerar på två nya järnvägsspår längs med E4:an studerats och valts bort på grund av att det sannolikt påverka kapacitet och störningskänslighet negativt.

Uteblivna positiva effekter för näringslivet

Generellt saknar kommunen konsekvensbeskrivningar utifrån näringslivsperspektiv i lokaliseringsutredningen. Trafikverket skriver att en omdaning av befintlig station kan tänkas öka Knivstas attraktionskraft och kan generera utveckling i området. Kommunen instämmer i Trafikverkets analys och anser att det är avgörande för att nuvarande och framtida samhällsbyggare och företagare ska vilja investera i och etablera sig på platsen. Knivsta är en attraktiv tätort där många människor vill bo om hållbart resande och funktionsblandade samhällsmiljöer kan erbjudas. Därför upplevs alternativ som inte innebär upprustning av Knivsta station och stationsmiljön som kortsiktiga och emot gemensamma intentioner om samverkan för bättre samhällsnyttor. Nya spår i befintlig sträckning kan dessutom möjliggöra för bland annat tågdepå och fossilfria godstransporter utan att inskränka utveckling av verksamhetsområden i E4 nära lägen.

Trafikverket kommenterar: *Näringslivsperspektivet hanteras i samrådshandlingen på två sätt, dels under avsnittet Resande och restidsvinster där alternativens påverkan på tillgängligheten (för boende och arbetsplatser) analyseras, dels under avsnittet Stads- och bebyggelseutveckling där alternativens påverkan på olika bebyggelseplaner analyseras, bland annat verksamhetsområdet Ar.*

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

Jordbruk och Gröna näringar

Knivsta kommun framför att de har många aktörer inom gröna näringar. De som berörs av lokaliseringalternativen är huvudsakligen skogsnäringar och jordbruk. I lokaliseringsutredningen går att utläsa att alternativen längs E4 innebär mer fragmentering

av jordbruksmarken än längs befintliga spår. Risken finns att fragmentering gör delar av jordbruksmarken utmed E4 oanvändbar. Livsmedelsförsörjning är ett nationellt intresse och inskränkningar bör undvikas i möjligaste mån oavsett lokaliseringsalternativ.

Kommunen menar att det är troligt att järnvägen kommer att komma i konflikt med objekt som omfattas av det generella biotopskyddet i jordbruksmarken. Åkerholmar, stenrösen och småvatten i odlingslandskapet kan fungera som viktiga språngbräddor för arter att använda för att röra sig genom landskapet.

Framkomlighet för jordbruksfordon i planeringsfrågor är en fråga som framkommit i medborgardialoger inom kommunen och kan med fördel uppmärksammas även i detta underlag.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer järnvägens påverkan, konsekvenser och skyddsåtgärder för skogsnäringen och jordbruk fortsatt att studeras. Förslag till lösningar för åtkomst till jordbruks- och skogsbruksfastigheter kommer att tas fram i samråd med fastighetsägare.*

Eftersom generellt biotopskydd prövas inom järnvägsplanen kommer Trafikverket att samråda med Länsstyrelsen. Lämpliga skyddsåtgärder och förslag till kompensationsåtgärder kommer att föreslås i de fall påverkan inte kan undvikas. Vad gäller kompensationsåtgärder så är Trafikverkets möjligheter till kompensationsåtgärder utanför järnvägsmark begränsad men behov och möjligheter kommer att utredas under kommande arbete med utformning av planförslaget. Påverkan och effekter på generella biotopskydd kommer att bedömas i MKB för valt lokaliseringsalternativ.

Kulturmiljö och landskapsbild

Kommunen redogör att enskilda byggnader kan komma att behöva flyttas vid lokaliseringsalternativ Befintlig, men en dragning vid E4 kan istället innebära en större fragmentering av de kulturhistoriska värdena. Bedömningen av påverkan av alternativen längs E4 är knapphändigt beskriven gällande kulturhistoriska värden. Kommunen menar att även påverkan på kulturmiljöns visuella värden så som siktlinjer bör lyftas fram. Det är skillnad på ett alternativ med endast järnväg och ett alternativ med en bred korridor med järnväg, motorväg och kraftledningar. Detta nämns i samband med landskapsbild, men ett mer utförligt resonemang saknas.

Vidare framför kommunen att samrådshandlingen är bristfällig när det gäller att ange vilken funktion och kompetens som har gjort bedömningarna som anges för kulturvärdena. Underlaget är den gjorda Kulturarvsanalysen, men även den är delvis bristfällig i denna transparens.

Trafikverket kommenterar: *De breda E4-korridorerna innebär att bedömningarna görs mer övergripande i detta skede då det inte är fastställt var inom korridoren en ny järnväg anläggs och inte heller om järnvägen hamnar högt eller lågt i landskapet.*

Samrådshandlingen kompletteras med förtydligande beskrivning av påverkan på siktlinjer för vissa delområden. Ett resonemang kring ny storskalig infrastruktur intill Framnäs finns i samrådshandlingen.

De som har gjort bedömningarna i samrådshandlingen har relevant kompetens för att kunna göra bedömningarna. Samrådshandlingen är kompletterad med en sakkunskapsredovisning hos medverkande i genomförd miljöbedömning.

Rekreation och friluftsliv

Det finns risker kring ökade bullernivåer i Kölängen och därmed en minskning i värdet som tätortsnära natur. Trunsta träsk påverkas vid en dragning längs med befintliga spår. Kommunen anser att detta dock bör utredas vidare och ställas mot eventuella samverkansvinster av att rusta upp befintliga spår och anlägga två nya spår. Att verka i befintlig sträckning öppnar möjligheter att se över och förbättra passager för alla livsmiljöer och bidra till att minska järnvägens befintliga och tillkommande barriäreffekt.

Samrådshandlingen bör vidare lyfta ett resonemang angående immateriella värden för rekreation och friluftsliv längs de olika lokaliseringalternativen. Som exempel är Valloxen och dess badplats(er) mycket populära hos kommunens boende samt en dragkraft till att flytta till Knivsta. Här ingår ofta den visuella upplevelsen av landskapet. En förläggning av de nya spåren längs E4:an skapar en bred infrastrukturkorridor där tre olika typer av infrastruktur (E4, ledningar samt järnväg) ska samsas. Detta bör ställas mot det intryck en breddad korridor ger med endast en infrastrukturtyp längs befintlig spårsträckning. Utöver de visuella effekterna för det rekreativa värdet är även ljudmiljön en parameter som kommunen anser påverkar immateriella värden och badplatser. I de fall en sträckning dras utmed E4 undrar kommunen hur bullret vid badplatserna kommer kunna begränsas.

Trafikverket kommenterar: *I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.*

I kommande skede i projektet när järnvägens dragning inom valt lokaliseringalternativ studeras i detalj kommer även passager att utformas för människor och djur. Även järnvägens bullerpåverkan på bland annat boendemiljöer, tätortsnära natur och rekreationsområden kommer att studeras vidare och förslag till bullerskyddsåtgärder kommer att tas fram. Val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Barriäreffekter

Kommunen tycker att Trafikverket hade kunnat utreda dessa mer sammanhållet och mer utförligt för att ge samrådande parter en bättre bild av den framtida anläggningens fysiska konsekvenser. Alla alternativ innebär breddade infrastrukturkorridorer och stärkta fysiska och upplevda barriäreffekter. Kommunen vill se att flera olika lösningar som kan bidra till mildrande barriäreffekter utreds i kommande järnvägsplan. Det finns tekniska lösningar som exempelvis tunnel, överdäckning eller nedsänkning av järnvägen som kraftigt minskar de negativa konsekvenserna av både barriäreffekter och bland annat störande buller genom kommunen. Givet lokaliseringalternativ Befintlig kan en nedgrävning på valda sträckor skapa förutsättningar för färre bullerstörda och bättre boendemiljöer och mer användbara allmänna platser i Knivsta och Alsike. Nämnade tekniska lösningar bidrar även till att minska intrången i kommunens värdefulla kulturmiljöer oavsett lokaliseringalternativ.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad synpunkt. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. Lokaliseringsutredningen*

syftar till att identifiera den bästa lösningen. Med bästa lösningen avses det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Under utredningens gång har en mängd olika lokaliseringsalternativ studerats och successivt valts bort med tydliga motiv till bortval. I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringsutredningen har olika tunnelloseringar studerats, med olika lokaliseringar och funktioner. Samtliga har valts bort med hänsyn till att de har en för hög kostnad i förhållande till den nytta som de genererar. Den fortsatta förutsättningen i projektet är därför att de två nya järnvägsspåren ska förläggas i markläge. Samrådshandlingen har kompletterats med ett kapitel om utredningar som gjorts efter samrådet.

Samrådshandlingen saknar ett resonemang kring hur alternativens bredd påverkar den faktiska användningen av passager och broar. Längre passager påverkar den upplevda tryggheten hos både människor och djur, särskilt när de går under mark eller genom byggda konstruktioner. Det finns därmed risker för ökade vilt- och trafikolyckor. Här bör en djupare utredning om socio- och ekodukter tillkomma i den kommande järnvägsplanen för att hitta smarta lösningar för att minska järnvägens barriäreffekter.

Kommunen framför att förutsättningen att planskilda passager förläggs på bro över spåren behöver studeras vidare utifrån flera perspektiv. Planskilda passager på bro kan bidra till visuell och fysisk barriäreffekt och därmed medföra en försämrad upplevelse av att lätt kunna röra sig emellan den västra och östra sidan av Knivsta. En planskild passage under mark som är av tillräcklig bredd har inte samma barriäreffekt.

Ett av Trafikverkets projektmål är att skapa en resurseffektiv anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till livs- och bebyggelsemiljö. Möjligheten att bygga om en järnväg uppstår mycket sällan. Att verka i befintlig sträckning öppnar möjligheter att se över och förbättra passager för alla livsmiljöer längs med den befintliga sträckan. På så sätt kan arbetet med nya spår med genomtänkta lösningar bidra till att minska järnvägens befintliga barriäreffekt. Inte minst i känsliga naturområden och i stationsmiljöerna.

Knivsta kommun framför att det är av stor vikt att de framtida stationernas utformning sker i samverkan med kommun, för att säkerställa trygga, attraktiva stationsområden med tydliga och gena kopplingar för gående, cyklister och övriga trafikanter. Konsekvensen av barriäreffekten ska också mildras genom medvetet gestaltungsarbete framför kommunen.

Trafikverket kommenterar: *Samrådshandlingen har kompletterats med uppgifter om spårområdet bredd. I kommande skede i projektet när järnvägens dragning inom valt lokaliseringsalternativ studeras i detalj kommer även lämpliga passager, under eller över järnvägen, att utredas för att mildra barriäreffekten för människor och djur. För utformningen av en ny station kommer fortsatt samråd med kommunen att genomföras samt fortsatt gestaltungsarbete att ske.*

I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

Kommunens planeringsunderlag

Kommunen framför att samrådshandlingen generellt stämmer väl överens med kommunens översiktsplan från 2017. Däremot saknas det en konsekvensbeskrivning och analys av lokaliseringens påverkan över det som översiktsplanen benämner som utvecklingsområde för verksamheter söder om Nor. Vidare saknas konsekvensbeskrivning och analys av alternativens påverkan på en ny av- och påfart på E4 söder om tätorten. Det upplevs att rapporten inte är konsekvent gällande beskrivningen om vad översiktsplanen innehåller. Det som exempelvis visas på kartan under avsnitt 3.3 Kommunala planer och stadsutveckling, gällande planerna av verksamheter och en sydlig trafikplats bör nämnas i text för att klargöra hur alternativen påverkar kommunens långsiktiga planering.

Kommunen informerar även om att stadsutvecklingsstrategin som lokaliseringen lyft fram som en planeringsförutsättning är upphävd.

Trafikverket kommenterar: *Kapitel 3.3 i samrådshandlingen har kompletterats med kommunens planer gällande utvecklingsområde för verksamheter söder om Nor. Vid konsekvensbedömningen av kommunens exploatering har Trafikverket utgått ifrån de planer som det finns pågående planprogram för.*

4.2.3.2. Uppsala kommun

Uppsala kommun har inkommit med yttrande och förordar lokaliseringens alternativ Befintlig. Kommunen framför att om lokaliseringens alternativ E4 B och E4 C skulle väljas minskas möjligheten att nå ändamålet projekt fyra spår och ingångna avtal mellan kommun, region och staten kraftigt och därmed också intentionerna med de avtal som finns.

Kommunen redogör för att det är viktigt att Trafikverket i sina utredningar tydligt kopplar till de övergripande målen men också till de gemensamma åtaganden kommunerna, region Uppsala och staten har gjort. Lokaliseringens utredningen brister i flera avseenden, vilket tolkas som att Trafikverket inte fullt ut företräder statens ingångna åtaganden.

Vidare framför kommunen att de två lokaliseringens alternativ längs E4 inte omfattar befintlig järnväg, förutom en ny station i Alsike. Uppsala kommun tolkar det som att den mycket angelägna upprustningen av sträckan vid Trunsta träsk inte kommer att ske.

Kommunen framför att Knivsta kommun, liksom Uppsala kommun har stora åtaganden att planera för bostäder. Detta ställer i sin tur krav på en om- och utbyggnad av Knivsta station till en standard och kapacitet som följer av det ökade resandet och trafik som antas år 2040. Inte heller denna upprustning finns med om lokaliseringen faller på något av lokaliseringens alternativ längs E4.

Uppsala kommun redogör för att de på längre sikt planerar för en större samlad exploatering i det område som benämns Nysala. Banvallar och andra nödvändiga förberedelser för att möjliggöra en senare etablering av ett stationsläge ska beaktas i arbetet med järnvägsplanen. Uppsala kommun saknar en konsekvensbedömning av detta i lokaliseringens utredningen. Vidare framför de att en utbyggnad enligt lokaliseringens alternativ längs E4 begränsar möjligheten för utbyggnad i Nysala kraftigt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. Lokaliseringens utredningen syftar till att identifiera den bästa. Med bästa lösningen*

avses det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Lokaliseringsutredningen är det första steget i en formell planläggningsprocess som regleras av gällande lagstiftning, bland annat lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

Trafikverket instämmer med Uppsala kommun om att lokaliseringalternativen E4 B och E4 C begränsar möjligheten för utbyggnad i Nysala. Vid konsekvensbedömningen av kommunens exploatering har Trafikverket utgått ifrån de planer som det finns pågående planprogram för.

4.2.3.3. Sigtuna kommun

Sigtuna kommun har inkommit med yttrande och förordar lokaliseringalternativ Befintlig med motiv om att det är det enda alternativ där redundans till och från Arlanda stärks. Sigtuna kommun framför att detta argument ensamt borde leda till att kapacitetsstärka Ostkustbanan, eftersom det redan idag finns en möjlighet att växla mellan Ostkustbanan och Arlandabanan. Ursparningen på Arlandabanan i juni 2023 visar att faran är påtaglig och akut.

Vidare framför kommunen att lokaliseringalternativ Befintlig innebär att E4:ans trafikflöde störs i mindre grad vid anläggningsskedet. Detta argument är inte minst viktigt eftersom E4:an redan idag är mycket känsligt för minsta störning, som kraftigt påverkar två av landets största städer, Arlandas riksintresse för kommunikation samt stora delar av godstrafiken i norr-sydlig riktning.

Enligt utredningen stör lokaliseringalternativ Befintlig tågflöden vid etablering, men kommunens bedömning är att den snabbbrörliga fordonstrafiken är känsligare för störning än tågtrafiken som kan planera stopp och arbeten på ett mer förutsägbart sätt och därmed orsaka mindre skada på både lokala och regionala behov.

Enligt kommunens bedömning förefaller lokaliseringalternativ Befintlig även stärka både Knivsta C och Märsta C. Alternativet förefaller också innebära färre ingrepp i mycket högt klassade kultur- och naturmiljöer vid Valloxen samt helt orörda naturmiljöer i Knivsta kommun.

Sigtuna kommun ser också framtida problem kring Odensala transformatorstation och menar att ny tågkorridor förbi anläggningen kan innebära risker för utbyggnaden av elnätskapaciteten i länet. Hänsyn behöver också tas för framtida elnätskapacitetsbehov som berör riksintresset Arlanda flygplats.

Lokaliseringalternativ E4 B eller E4 C rör till det för både fordons- och godstrafiken samt eventuellt elförsörjningen. Det finns även en risk att all investering går till två nya spår i egen korridor utan att befintliga spår rustas upp eller att Ostkustbanan kompletteras med barriärbrytande åtgärder såsom ekodukter och klimatanpassning.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya

spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. De olika aspekter som Sigtuna kommun lyfter fram kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid val av alternativ, det vill säga byggteknisk komplexitet, miljövärden och barriäreffekter. Samrådshandlingen kommer att kompletteras med kostnadsbedömning innan färdigställande.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen efter val av lokaliseringsskorridor kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. Trafikverket kommer även att studera miljöanpassning, eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder samt behov av och möjlighet till kompensation.

4.2.4. Samråd med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter

4.2.4.1. Region Uppsala

Region Uppsala vill understryka vikten av att ingångna avtal fullföljs och att projektändamålet uppfylls. Förutsättningar för Trafikeringsscenario Hög är av avgörande betydelse och då är Region Uppsalas bedömning att det krävs åtgärder på den befintliga banan vid Trunsta träsk och Knivsta station.

Region Uppsala ser positivt på de formulerade målen, särskilt att tillgänglighetsperspektivet är beskrivet. Målet om förutsättningar för en attraktiv, säker och tillgänglig stationsmiljö är särskilt viktigt för Region Uppsala som regional kollektivtrafikmyndighet. Dock önskas en större tydlighet i utvärderingen av lokaliseringalternativen vad som ingår i tillgänglighet och resenärsnytta. Dessutom önskas ett större fokus på resenärerna och att tillräcklig yta i anslutning till stationerna säkerställs.

Region Uppsala vill tydligt framhålla att det är av yttersta vikt att tågtrafikeringen fungerar så bra som möjligt även under byggtiden. Region Uppsala ser stora utmaningar med att ersätta den resandevolym som finns på pendeltåg i rusningstid med buss varför nära samverkan med Region Uppsala är angeläget redan i ett tidigt skede.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen. Med bästa lösningen avses det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår. Om lokaliseringalternativ E4 B eller E4 C väljs kan åtgärder på befintlig bana aktualiseras men inte inom ramen för projekt Fyra spår Uppsala.

I samrådshandlingen behandlas tillgänglighet och resenärsnytta under avsnittet Resande och restidsvinster där alternativens påverkan på tillgängligheten för boende och arbetsplatser analyseras.

Åtgärder under byggtiden kommer att diskuteras under den fortsatta samverkan mellan Region Uppsala och Trafikverket. Trafikverket delar Region Uppsalas uppfattning om att samverkan är en framgångsfaktor i denna typ av projekt.

4.2.4.2. Region Stockholm

Region Stockholm har inkommit med yttrande och anser att satsningen på att förbättra tillgängligheten och öka kapaciteten på järnvägen mellan Stockholm och Uppsala är angelägen och högt prioriterad för Stockholmsregionens tillväxt och utvecklingsmöjligheter. Region Stockholm förordar inte något lokaliseringsalternativ men vill lyfta några perspektiv för att beakta i den sammantagna bedömningen.

Region Stockholm bedömer att samtliga lokaliseringsalternativ möjliggör för framtida trafikering enligt fastslagna inriktningar.

För lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C finns fördelar ur ett robusthetsperspektiv då en störning eller underhållsarbete i det ena alternativet inte påverkar trafiken i det andra alternativet. Det finns också en möjlighet att optimera respektive alternativ för respektive trafikuppgift.

För lokaliseringsalternativ Befintlig redovisas större byggteknisk komplexitet än för lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C. Erfarenheten pekar på att större byggteknisk komplexitet leder till högre investeringskostnad, längre byggtid och mer trafikpåverkan under byggtid. Investeringsutrymmet i Nationell plan för transportinfrastrukturen är ansträngt, samtidigt som det finns fler objekt som Region Stockholm anser är angelägna för statlig finansiering. Då uppgifter om kostnad och genomförande saknas är det svårt för Region Stockholm att förorda något av alternativen.

Området mellan länsgränsen och Uppsala via Knivsta utgör en grön kil över länsgränsen med särskilda kvaliteter för att utveckla grönstrukturen och förstärka ekosystemtjänster. Dessa värden behöver beaktas i samtliga lokaliseringsalternativ, men kanske extra noga vid val av lokaliseringsalternativ Befintlig. Gemensamt för alla lokaliseringsalternativ är att den slutliga utformningen har stor betydelse på hur omfattande den negativa påverkan blir. Därför blir det viktigt att arbeta med utformningen i det alternativ som väljs.

Ur ett tillgänglighetsperspektiv för gång och cykelresenärer innebär lokaliseringsalternativ Befintlig att befintlig barriär förstärks. Lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C innebär att järnvägen samförläggs med motorvägen och att den barriären förstärks. Region Stockholm uppmuntrar att under arbetet med järnvägsplanen se över hur de befintliga barriäreffekterna av nuvarande bana och motorväg kan minska.

Region Stockholm framhåller särskilt vikten av att underhålla och förbättra status på befintlig bana och då framför allt Knivsta och Märsta stationer för att förbättra funktionalitet, trafiksäkerhet och resenärsnytta. Detta behöver göras parallellt med planering och byggnation av de nya spåren för att få ut bäst nytta.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och

olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. De olika aspekter som Region Stockholm lyfter fram kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid val av alternativ, det vill säga byggteknisk komplexitet, miljövärden och barriäreffekter. Samrådshandlingen kommer att kompletteras med kostnadsbedömning innan färdigställande.

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

I kommande arbete med järnvägsplan, när lokaliseringalternativ är vald kommer Trafikverket att studera miljöanpassning, eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder samt behov av och möjlighet till kompensation.

4.2.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
Trafikverket har tagit emot 136 skriftliga synpunkter från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda. Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna i 15 ämnesområden. Inledningsvis sammanfattas de inkomna synpunkterna i respektive ämnesområde därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

4.2.5.1. Allmänt om projektet

Flera personer är positiva till projektet Fyra spår Uppsala. En poängterar att projektet kommer gynna alla även om Knivstabor får leva med att det kommer vara en byggarbetsplats ett tag. En annan framhäver att det är bra att boende i Alsike får möjlighet att åka tåg.

Några personer framför att man bör fokusera på underhåll av befintlig järnväg istället för att lägga pengarna på nya spår. En del personer anser att många avgångar mellan Knivsta och Stockholm har varit inställda eller kraftigt försenade det senaste året och att investeringsmedel istället bör läggas på bättre tåg, spår och signalsystem.

En framför att utredningen tar utgångspunkt i att de två nya spåren ska vara en förlängning av Arlandabanan och det känns udda då stickspåren till Arlanda inte ägs av staten utan är separat utländskt ägda och bara disponeras mot avgift.

Trafikverkets kommenterar: *Trafikverket noterar inkomna synpunkterna. I takt med att både Uppsala och Stockholm växer ökar också behovet av hållbara resor. För att kunna möta den ökande efterfrågan på tågtrafik och hållbart resande tecknade Staten, Region Uppsala och Knivsta kommun år 2017 ett avtal om en utbyggnad av Ostkustbanan. Ändamålet med projektet är att öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala.*

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

4.2.5.2. Planprocessen och samrådets form

Flera personer anser att handlingarna till samrådet var väl dokumenterade och samrådsmötena var välplanerade.

En person framför att dokument och illustrationer som är upplagda på Trafikverkets projektsida har dålig upplösning och kvalitet, vilket gör det svårt att läsa och lämna synpunkter på projektet. En annan framför att samrådshandlingen, är på cirka 180 sidor med ett språk som är svårt att förstå. En del personer anser att det görs många antaganden om konsekvenser i samrådshandlingen utan att man får veta vad som ligger till grund för dessa konsekvenser och ibland är konsekvenserna motsägelsefulla och svårbegripliga.

En person anser att information om var och när samrådet skulle hållas var svårtillgänglig. Man anser att informationen borde presenteras inte bara digitalt, utan även i pappersform, till exempel i lokaltidningen.

Flera personer var missnöjda med upplägget på de fysiska samrådsmötena i Knivsta och Alsike. Man förväntade sig muntlig presentation i storgrupp med efterföljande gemensam diskussion. Man saknade också instruktioner kring upplägget för samrådet i lokalen. En framförde att det fanns möjlighet att enskilt ställa frågor, men att det är svårt att ställa frågor om något man inte har kunskap om. En person framförde att flera lämnade mötet uppgivna vilket innebär att dessa sannolikt inte kommer att lämna något yttrande.

En person anser att det hade behövts en tydlig beskrivning av planeringsprocessen för att få kunskap om detta var det enda samrådstillfället för medborgare att delta i planeringsarbetet. Man framför att många centrala frågor har uteslutits ur lokaliseringsutredningen för att hanteras i ett senare skede och undrar om allmänheten kommer att kallas till fler samråd.

En poängterar att planprocessen kommer att bli långdragen och kostsam och hoppas på en långsiktig politisk enighet i frågan. Vidare framför man att ungas intressen bör vägs in i detta och att pensionärer har en tendens att vara överrepresenterade i dessa sammanhang.

En önskar att det läggs mer resurser på att få klart projekt Fyra spår Uppsala till år 2029 för att inte förlora miljontals kronor i utebliven tillväxt för Uppsalaregionen.

Trafikverket kommenterar: *Handlingarna har lagts upp på projektets hemsida utifrån de tillgänglighetskrav som finns. Under samrådstillfället fanns även digital samrådsportal tillgänglig som sammanfattande texter av samrådshandlingen och interaktiva kartor.*

Trafikverket har informerat om kommande samråd i enlighet med gällande lagstiftning, se inledande text i kapitel 3.2 för information om hur Trafikverket har annonserat inför samrådstillfället. Fler samråd kommer hållas i det fortsatta arbetet, där det finns möjlighet att få information och lämna synpunkter. Trafikverket tar med sig synpunkterna och ser över hur redovisning och upplägget kan utvecklas till nästa samrådstillfälle.

Att bygga ny järnväg påverkar många intressen och processen att hitta läge och utformning styrs av lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Lagarna ställer krav på hur miljön och andra intressen ska hanteras. Rätt underlag ska tas fram och samråd ska ske med dem som berörs av projektet. Eftersom Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk är det viktigt att samrådsprocessen blir rätt och får ta tid. Först när Trafikverket har järnvägsplan och tillstånd klara kan vi börja bygga.

4.2.5.3. Lokaliseringsalternativ Befintlig

Flera personer förordar lokaliseringsalternativ Befintlig samt redovisar motiv för att välja detta alternativ.

Många framför att lokaliseringsalternativ Befintlig skulle leda till ökad pendlingsmöjlighet och tillgänglighet för boende i Knivsta. Det finns även förhoppningar om att lokaliseringsalternativet kommer innebära säkrare och mer flexibel pendling då man anser att nuvarande spår ofta är drabbade av tekniska problem.

Flera personer menar att lokaliseringsalternativ Befintlig är nödvändigt för att möta det ökade behovet av pendling kopplat till befolkningstillväxten. Det finns också en oro att färre tåg kommer att stanna i Knivsta/Alsike om inte lokaliseringsalternativ Befintlig väljs.

Flera menar att boende kring centrala Knivsta redan är vana vid buller från tågtrafik och att alternativet därmed har mindre påverkan på människors livsmiljö. Några menar att det skulle vara mer ekonomiskt fördelaktigt att dra järnvägsspåret enligt lokaliseringsalternativ Befintlig.

Flera framför att lokaliseringsalternativ Befintlig skulle innebära mindre miljöpåverkan eftersom naturen genom Knivsta redan är påverkad.

En del menar att lokaliseringsalternativ Befintlig inte påverkar deras jordbruksmarker och verksamheter i samma utsträckning som de andra alternativen och är därför att föredra.

Några anser att Befintlig sträckning möjliggör en bättre spridning av infrastrukturen.

Flera personer påpekar nackdelar med lokaliseringsalternativ Befintlig.

Flera anser att lokaliseringsalternativ Befintlig påverkar många människor mycket negativt och förstör stora naturvärden.

Flera anser att lokaliseringsalternativ Befintlig får för stora konsekvenser i stads- och boendemiljön för människor.

Några lyfter fram att lokaliseringsalternativ Befintlig innebär en stor negativ påverkan på befintlig bebyggelse. Några framför att påverkan på fastigheter och bebyggelse är en viktig aspekt och bör få stor tyngd vid beslutet.

Några personer menar att genomfartstrafik alltid bör passera utanför tätbebyggt område. Man anser att det inte finns någon nytta utifrån ett samhällsperspektiv att dra två nya spår genom samhället om snabbtågen inte stannar i Knivsta. En person menar att snabbgående tåg innebär risker för stående på perrongen.

Några menar att om man bygger nya spår intill de befintliga blir effekterna av störningar lika allvarliga som nu. Några framför att om samtliga fyra spår läggs bredvid varandra kan en enskild händelse (påkörning, nedriven kontaktledning, evakuering av tåg eller urspårning) blockera all trafik.

En del framför att lokaliseringsalternativet Befintlig begränsar stadsutvecklingen och framtida bostadsbyggande i Knivsta och Alsike.

En person undrar om det är ekonomisk försvarbart att påla bredvid träsket, störa befintlig tågtrafik under längre byggperiod, bullersäkra osv.

En annan menar att det inte känns bra att godståg med flygbränsle går genom tätbebyggda områden med tanke på den oroliga omvärlden och att Sverige nu träder in i Nato.

En person framför att lokaliseringsalternativ Befintlig skulle leda till flest antal överklagande vilket ingen gynnas av.

En person framför att påverkan på befintlig järnväg under byggtiden ska beaktas. Lokaliseringsalternativet Befintlig riskerar att orsaka störningar i trafiken under lång tid.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

De lokaliseringsalternativ som har studerats är principiellt olika, med olika för- och nackdelar. De aspekter som allmänheten och enskilda lyfter fram för lokaliseringsalternativ Befintlig kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid val av alternativ, det vill säga pendlingsmöjligheter, boendemiljö, kostnader, miljöpåverkan, markintrång, risker samt påverkan under byggtid.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I kommande arbete med järnvägsplan, när lokaliseringsalternativ är vald, kommer Trafikverket att studera miljöanpassning samt eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder.

4.2.5.4. Lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C

Flera personer förordar lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C med olika motiv.

Flera personer framför att en dragning längs E4 undviker påverkan på boendemiljö, gröna parker, historiska byggnader och kyrka i Knivsta. Flera poängterar även att lokaliseringsalternativen är fördelaktiga utifrån att ökad buller och barriärer i tätorten Knivsta undviks. En annan menar att det kommer bli mycket svårare att skapa en trevlig miljö som lockar människor att uppehålla sig i Knivsta med passerande tåg i hög hastighet, vilket är negativt för de verksamheter som finns i Knivsta centrum. En del framför även att lokaliseringsalternativen innebär möjligheter till förbättrad infrastruktur längs E4, exempelvis genom nya vägar för friluftsliv eller passager över Valloxen.

Några menar att en dragning längs E4 är bättre utifrån ett anläggningsperspektiv jämfört med lokaliseringsalternativ Befintlig som skulle innebära omfattande påverkan på boende, näringsverksamheter och vägnätet i Knivsta under byggskedet.

En del framför att utifrån aspekterna miljö, teknik, kostnad och kapacitet bör en sträckning längs E4 förordas.

En del förordar lokaliseringsalternativen längs E4 på grund av att området är mindre exploaterat än befintlig sträckning. Några framför att lokaliseringsalternativen undviker påverkan på naturmiljöer och rekreationsområden kring Gredelby hagar, Trunsta träsk och Lunsen. Även påverkan på den kulturhistoriska miljön kring stationshuset, Alsikes gamla stationssamhälle samt kulturlandskapet längs Boängsvägen kan undvikas genom alternativet.

Många tycker att de två nya spåren bör dras längs med E4 för att möjliggöra en flytt av godstrafiken från befintlig sträckning till ny sträckning. Flera anser att godståg som passerar Knivsta är en stor fara för samhället och att en flytt av godståg till ny sträckning skulle innebära att olycksrisker kopplat till farligt gods skulle minimeras. Några personer menar att det borde vara möjligt att låta godstrafik gå nattetid längs med E4.

Flera personer framför att det är viktigt att välja lokaliseringalternativen längs E4 för att minimera störningar som leder till stora förseningar och inställda tåg. En menar att lokaliseringalternativen längs E4 gör järnvägen motståndskraftigare i händelse av oroligheter så som sabotage och krig.

Flera personer anser att lokaliseringalternativen E4 B och E4 C inte är fördelaktiga med olika motiv.

Flera personer framför att en dragning längs E4 kommer att ha en mycket negativ påverkan på Valloxen. Man anser att värnandet av den unika karaktären som finns kring sjön idag måste vara utgångspunkten inför valet av lokaliseringalternativ. En del framför att det finns arter vid Valloxen som är rödlistade.

En annan framför att kommunen har beslutat att inleda ett projekt som ska identifiera orsakerna till den dåliga vattenkvalitén i Valloxen och att byggandet av en ny järnväg över Valloxen inte är förenligt med kommunens ansträngningar för att förbättra vattenkvalitén.

Flera personer arbetar med jordbruk på mark som berörs av lokaliseringalternativ E4 B och E4 C.

Några personer påpekar att lokaliseringalternativ E4 B och E4 C kommer göra intrång på industrimark vilket kommer att påverka möjlighet till arbetstillfällen för många Knivstabor. Dessa personer tar även upp att möjligheten att bygga fler bostäder i Knivsta omöjliggörs vid lokaliseringalternativ E4 B och E4 C.

Några personer önskar bevara de frilufts- och rekreationsområden som skulle beröras av lokaliseringalternativ E4 B och E4 C. Många är oroliga över vilka barriärer det kommer att innebära för människor och djur, Körlängsskogen är ett område som skulle påverkas. En person är orolig över hur jaktmarker som finns längs E4, kommer att påverkas. Man anser att det är viktigt att djurlivet kan vandra både norrut och söderut.

Några framför att om järnvägen dras längs lokaliseringalternativen E4 B eller E4 C så kommer många att behöva flytta på grund av sämre pendlingsmöjligheter.

Några personer hänvisade till ett avtal mellan Knivsta kommun och Trafikverket där det står att ”De nya spåren förutsätts anläggas parallellt med befintliga spår.”. Man menar att om lokaliseringalternativ E4 B eller E4 C väljs så följs inte avtalet.

Några få uttrycker en oro för vad det skulle innebära att E4, järnvägsspår och kraftledningar är samlokaliserade, om en främmande makt skulle angripa.

Några personer är oroliga över kulturlandskapet som man menar skulle påverkas negativt av lokaliseringalternativ E4 B och E4 C.

En person framför att i en storstadsregion är det särskilt viktigt att bevara de naturområden som finns kvar och att det är bättre att samla exploatering i redan tätbebyggda områden i stället för att ta orörda naturområden i anspråk.

En person anser lokaliseringalternativ E4 B och E4 C inte har tillräckligt robusta vägar för att kunna köra dit allt material som krävs för att bygga en järnväg.

Trafikverkets kommenterar: Trafikverket noterar lämnad information.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga målpuppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

De lokaliseringalternativ som har studerats är principiellt olika, med olika för- och nackdelar. De aspekter som allmänheten och enskilda lyfter fram kring lokaliseringalternativ E4 B och E4 C kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid val av alternativ, det vill säga, boendemiljö, påverkan på natur- och djurliv, kulturmiljö och friluftsliv, påverkan under byggtid, fastighetsintrång och trafikpåverkan.

Staten, regionen och berörda kommuner har tecknat ett avtal om utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lokaliseringen. Lokaliseringsutredningen är det första steget i en formell planläggningsprocess som regleras av olika lagstiftning, bland annat lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Projektet Fyra spår Uppsala innebär en utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. En given förutsättning i projektet är att två av spåren, oberoende av lokalisering, ska användas av snabba persontåg. Detta för att utnyttja den tillkommande kapaciteten på ett så effektivt sätt som möjligt. Samrådshandlingen har kompletterats med förtydligande gällande framtida trafikering.

I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringsutredningen har godstrafik som trafikerar på två nya järnvägsspår längs med E4:an studerats och valts bort på grund av att det sannolikt påverka kapacitet och störningskänslighet negativt.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. Byggtrafik kommer studeras då för valt alternativ.

4.2.5.5. Lokaliseringsalternativ E4 C

Synpunkter har kommit in som förordar lokaliseringsalternativ E4 C med olika motiv.

Några personer framför att lokaliseringsalternativ E4 C är att föredra på grund av att sträckan är kortare än E4 B. En person menar att lokaliseringsalternativet är fördelaktigt utifrån att en kortare sträcka sannolikt innebär en lägre kostnad.

Några menar även att i E4 C påverkas orörd natur, stora hästanläggningar, strövområden, djurlivet, bostäder och jaktmarker mindre jämfört med E4 B.

En person anser att många som bor längs med E4 har valt och accepterat att leva med buller medan området kring lokaliseringsalternativ E4 B idag är ett tyst och fridfullt naturboende med många hästverksamheter. Tågtrafiken från Arlanda upplevs inte vara bullerstörande.

En annan framför att alternativ E4 C är att föredra då det håller samman områden för infrastruktur.

Trafikverkets kommenterar: *Se Trafikverkets kommentar under kapitel 4.2.5.3.*

4.2.5.6. Stationer

En del är positiva till en ny station i Alsike eftersom boende där slipper ta bussen till Knivsta för att pendla.

Några anser att Alsike station är en onödig åtgärd då det går snabbt att ta sig till Knivsta och att problemet snarare är att tågen är opålitliga. Några menar på att det vore billigare och bättre att inte bygga Alsike station och i stället utveckla Knivsta C och förbättra kollektivtrafiken dit. En annan person är orolig att en ny station i Alsike skulle sakta ner den snabba förbindelsen mellan Stockholm C och Uppsala C.

Några andra önskar en dragning genom Knivsta som skulle innebära en upprustning och utbyggnad av nuvarande Knivsta station.

En person framför att det är fördelaktigt om det finns pendlingsparkeringar och busshållplatser i anslutning till stationerna. Vidare redogör man att det skulle möjliggöra en busslinje (och ersättningsbussar när det behövs) som kan avlasta tågen vid exempelvis störningar i tågtrafiken.

En annan person undrar om de nya stationerna har stationshus så att människor inte behöver frysa när man väntar på tåg en längre period.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. I avtalet ingick även utbyggnad av två nya stationer i Alsike och Bergsbrunna.*

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt de två nya stationerna. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

Efter val av lokaliseringsalternativ kommer stationens utformning i Alsike att studeras vidare under framtagandet av järnvägsplanen.

Synpunkter kring pendlingsparkering och busshållplatser faller inte inom ramarna för projektet utan är en fråga för berörd kommun

4.2.5.7. *Andra förslag på lokaliseringalternativ*

Flera personer har egna förslag på lokaliseringalternativ som presenteras nedan.

Anslutning till befintlig Ostkustbana

En framträdande synpunkt är att lokaliseringalternativen E4 B och E4 C ansluts till befintlig Ostkustbana vid Odensala, Myrbacken eller Märsta i stället för till Arlandabanan. Flera menar på att en sådan dragning är fördelaktig då godståg och andra tåg som inte stannar i Knivsta kan trafikera på de nya spåren längs med E4 som i sin tur leder till minskat buller i tätorter samt minskad risk för störningar eller olyckor med farligt gods. En menar på att det möjliggör att leda om tågtrafiken vid krisläge eller störningar. En annan framför att lägga en växel och ett stickspår mot Odensala för att lösa att vissa tåg inte får köra till Arlanda.

Lokaliseringalternativ med tunnel

Flera anser att samtliga lokaliseringalternativ har en negativ påverkan på natur och kulturmiljö och önskar i stället ett nytt alternativ tas fram och studeras där järnvägen går i tunnel.

Några föreslår att lokaliseringalternativ E4 B och E4 C går delvis genom tunnel. En föreslår tunnel från norra Ar till Rosersberg. En annan föreslår tunnel från järnvägsbro vid E4 till Arlandabanans befintliga tunnel med motiv om att minska påverkan på buller och fastighetsinlösen längs tätorterna samt byggarbeten och risker med störningar.

En har inkommit med förslag att samtliga järnvägsspår i lokaliseringalternativ Befintlig går genom tunnel med motiv om att uppfylla så många mål som möjligt.

En annan föreslår ett lokaliseringalternativ som ansluter från Rosersberg vidare mot korridoren mellan nuvarande järnväg och E4 och med omväxlande utformning av markläge och tunnel. Vidare framförs att ett sådant alternativ kan anläggas med kort byggtid, då den kan byggas utan att störa befintlig järnvägstrafik.

Övriga lokaliseringalternativ

En person anser att man bör lägga samtliga spår längs E4:an och på sikt avveckla järnvägsspåren genom Knivsta och Alsike, detta för att få stabil spårförläggning och färre risker för framtida driftstopp. Personen framför att en ny station och fyra spår kan lokaliseras i Knivstas nuvarande på- och avfart vid E4 alternativt skapas en ny på- och avfart vid von Paykulls väg som går under E4. Personen menar på att det ger goda förutsättningar för regiontågtrafiken med parkeringsmöjligheter i anslutning till station samt att det är relativt god tillgänglighet till befintlig bebyggelse. Vidare framför personen att detta förslag hade undvikit onödiga kostnader och ger kommunen många fler möjligheter att möta 4-spårsavtalets krav på bostäder samtidigt på sikt skulle kunna koppla ihop Alsike och Knivsta om de gamla spåren kan bli lokalgata. Den extra kostnaden för två extra spår skulle kunna mötas av ovan nämnda besparingar.

En föreslår ett alternativ med sex spår från strax norr om Upplands Väsby till Uppsala.

En annan föreslår ett alternativ där de nya spåren viker av mellan södra Uppsala och Bergsbrunna mot E4 som sedan följer E4 till södra Arlanda.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. En viktig förutsättning i projektet är att den nya järnvägsanläggningen ska kunna trafikeras*

med Trafikeringsscenario Hög. Trafikeringsscenario Hög innebär att det kommer att gå 16 persontåg per timme och riktning under högtrafik mellan Stockholm (Stockholm Central eller Stockholm City) och Uppsala Central. Idag går cirka 10 tåg på sträckan. Trafikeringsscenario Hög innebär också att olika tågtyper kommer att separeras i större utsträckning än idag, där snabba persontåg trafikerar Arlandabanan och de två nya järnvägsspåren samt långsamtgående pendel- och godståg trafikerar befintlig Ostkustbana. Utifrån den planerade trafiken innebär det att de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/ Uppsala och söder Bergsbrunna inte kan anslutas till Ostkustbanan.

Under utredningens gång har en mängd olika lokaliseringalternativ studerats och successivt valts bort med tydliga motiv till bortval. I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringstuderingen har olika tunnelloseringar studerats, med olika lokaliseringar och funktioner. Samtliga har valts bort med hänsyn till att de har en för hög kostnad i förhållande till den nytta som de genererar. Den fortsatta förutsättningen i projektet är därför att de två nya järnvägsspåren ska förläggas i markläge.

Samrådshandlingen har kompletterats utifrån inkomna synpunkter på annan lokalisering än de som beskrevs vid samrådstillfället.

I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringstuderingen har även godstrafik som trafikerar på de två nya järnvägsspåren längs med E4:an studerats och valts bort på grund av att det sannolikt påverka kapacitet och störningskänslighet negativt. Godståg som trafikerar Arlandabanan är inte möjligt bland annat på grund av att det finns stora risker kopplat till farligt gods, som av flera anledningar inte får förekomma i tunnlar under Arlanda flygplats då dessa inte är anpassade för detta.

Lokaliseringstuderingen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Alternativ som innebär en utbyggnad av fler än två nya spår har därför inte studerats.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.5.8. Anläggningens utformning

En person anser att järnvägsspåren bör läggas väster om befintliga järnvägsspår om lokaliseringalternativ Befintlig väljs.

En person anser att järnvägsspåren ska läggas väster om E4, så att riksintresset vid Valloxen får minsta möjliga störning.

En del menar att ifall E4-alternativen med en ny bro över Valloxen väljs, så bör man samtidigt bygga en mindre bro för gång- och cykeltrafik. Det skulle innebära en stor förbättring för friluftslivet runt Valloxen om det fanns möjlighet att ta sig över sundet mellan Valloxens västra och östra delar.

En person framför att det finns en vägtunnel som aldrig har använts och är runt 5 meter bred och att vore det bra om vi kunde ha en viltpassage där om någon av E4-alternativen väljs.

En annan framför att det kommer byggas många bostäder, flerfamiljshus längs med Björkkällevägen i Alsike. Många boende i området vill nyttja Lunsen och i dagsläget är det långt till Lunsen och man föreslår att man planerar in en tunnel eller bro under/över spåret.

En undrar över evakueringsmöjligheter vid eventuell olycka i samtliga lokaliseringalternativ.

Trafikverket kommenterar: *I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen när lokaliseringalternativ är vald kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. Då kommer även lämpliga passager, under eller över järnvägen, att utformas för att mildra barriäreffekten för människor och djur. Ytterligare samrådstillfällen kommer hållas i det fortsatta arbetet.*

4.2.5.9. Trafikering

En person framför att tågtrafiken för Knivstabor har blivit sämre sedan några år tillbaka då trafiken för Mälartåg startade. Vidare framför man att många Knivstabor inte ser pendeltågstrafiken med SL som ett alternativ. Man vill åka snabba regionaltåg, varken SJ eller Mälartåg lyckas få sina tåg att gå i tid. Vidare framför man att om SJ skulle sluta stanna i Knivsta kan man inte bo i Knivsta om man behöver pendla.

Flera personer undrar vad påverkan på lokaltågen blir för de som pendlar och om all lokaltrafik kommer att stanna vid befintlig station oberoende av alternativ.

En person ifrågasätter Knivstas hållning att alla spår ska gå genom centrala Knivsta. Personen anser att SL-tåg kan ledas om via Alsike om mer utrymme behövs.

En framför att det är ologiskt att lägga pendlartåg vid E4, utanför stadskärnan.

En framför att man borde sträva efter är att få bort godstrafiken genom samhället. Godstrafik genom centrala orter är en säkerhetsrisk och man bör se till att byggnation av nya järnvägsspår minimerar risker kopplat till godstrafik.

En annan framför att man bör ta fram alternativ som separerar godstågen från pendeltågen så att persontågtrafik kan ökas vid stationen i Knivsta.

En undrar om det gjorts någon konsekvensanalys beträffande att flygbränsle transporteras genom Gävle, Tierp, Uppsala Knivsta och Märsta. Personen undrar vad som händer vid en eventuell olycka.

En framför att de nya järnvägsspåren byggs för STH 250, men STH i Arlandatunneln är bara 100 och att man bör höja hastigheten genom tunneln för att få ut mest nytta av de nya spåren.

Trafikverket kommenterar: *Utbyggnaden av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala syftar till att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. För resenären innebär det punktligare tåg och en möjlighet till fler tågavgångar.*

Utbyggnaden möjliggör att cirka dubbelt så många persontåg stannar i Knivsta under högtrafik jämfört med i dagsläget. Enligt prognosen kommer det under högtrafik att stanna fyra tåg i Alsike. Hur många tåg som stannar beror på trafikoperatörerna.

Med nuvarande utformning är det inte möjligt att höja hastigheten på spåren genom Arlandatunneln.

I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringsutredningen har även godstrafik som trafikerar på två nya järnvägsspår längs med E4:an studerats och valts bort på grund av att det sannolikt påverka kapacitet och störningskänslighet negativt.

4.2.5.10. Underhåll

En person undrar vad som händer om ett tåg får ett larm och föraren måste ut på banan och syna, om man på ett smidigt sätt kan göra det utan att stoppa trafiken på alla spår. Man syftar specifikt på detektorn mellan Ekeby-Säby.

Samma person undrar om man kan använda växlar eller annat material som man enkelt kan hitta reservdelar till. Vidare framför man att ett växelfel inte har åtgärdats på över ett halvår vid Skavstaby och undrar om det är på grund av materialbrist.

En annan framför att Trafikverket inte har lyckats bra med underhållet av befintliga spåren eftersom det bland annat är växelfel, spårfel, bomfel, signalfel.

Trafikverket kommenterar: *Inkomna synpunkter är inte inom projektets ramar. Dessa hanteras av andra enheter på Trafikverket, och inte av projektet.*

4.2.5.11. Miljöpåverkan

En person framför att Trunsta träsk och Gredelby hagar redan idag med de två spår som finns har massiva problem med översvämningar och liknande under stora delar av året. Man undrar hur man planerar att åtgärda detta då det har en väldigt stor påverkan på naturreservatet.

Flera personer har synpunkter rörande avvattning. Där lokaliseringsalternativen berör jordbruksmark riskerar de också att påverka markavvattning i form av vattendrag, diken och täckdiken. Ett tillskott av vatten eller en försämrad avbördning kan påverka markägare både uppströms och nedströms anläggningen.

En person hänvisar till en arkeologisk utredning i Odensala socken, Sigtuna kommun i Uppland.

En menar att om lokaliseringsalternativet Befintlig väljs kommer det ha stor negativ påverkan på Vrå gård och dess omgivning. Man hänvisar till Upplandsmuseets utredning där man har angivit Vrå gård och dess omgivning som kulturmiljöer värda att skydda. Lokaliseringsalternativet Befintlig kommer ha stor påverkan på landskapet framför Vrå gård och Vrå herrgårdsväg. Det anser man skulle leda till att historiska samband, strukturer och betydelsebärande egenskaper bryts eller upphör. Kulturmiljövärden kommer gå förlorade och den historiska läsbarheten försvåras kraftigt.

En annan är orolig för den kulturskyddade miljön runt Myrtorpet längs med E4:an som kommer ändras totalt om lokaliseringalternativ E4 B och E4 B väljs.

En person har fastigheter som innehåller sådan mark som är särskilt skyddsvärd enligt Sigtuna kommuns kulturminnesvårdsprogram och Sigtunas kommuns översiktsplan. På synpunktslämnarens mark finns en stor mängd fornlämningar och utgör därför ett skyddsområde även enligt kulturmiljölagen.

Trafikverket kommenterar: Vid val av något av E4-alternativen kommer kulturmiljön som den bifogade arkeologiska utredningen berör att studeras vidare. Trafikverket lyfter påverkan på Vrå gård och Vrå herrgårdsväg i samrådshandlingen. Enligt den utredning som Upplandsmuseet gjort är de höga kulturhistoriska värdena koncentrerade till Vrå gård och dess närmiljö, vilken inte kommer att beröras direkt. Inte heller den del av Vrå herrgårdsväg som kantas av allé och ger en vy mot Vrå gård bedöms påverkas direkt. Myrtorpet ingår i en kommunalt utpekad kulturmiljö tillsammans med bland annat Framnäs. Vid val av något av E4-alternativen kommer passage av dessa kulturmiljöer att utredas vidare.

Trafikverket är medvetna om de kommunala underlag som finns och de fornlämningar som kan komma att beröras. Inom vald korridor kommer påverkan på kulturmiljön att utredas vidare.

Befintliga förhållanden och problem är kända. De tekniska lösningarna i samband med passage av vattendrag, diken med mera, kommer att behöva detaljstuderas och lösas i kommande skede. För området kring Trunsta Träsk kommer översvämningsproblematiken att studeras vidare om lokaliseringsalternativ befintlig väljs. Detta för att uppnå en god genomförbar lösning, både för de befintliga två spåren samt de två tillkommande spåren.

4.2.5.12. Påverkan på bebyggelse

En del personer uttrycker en oro över vad som kommer hända med Knivsta stationshus. Några framför att det bör gå att flytta på Knivsta stationshus och på så sätt bevara stationshuset.

En person anser att både Stationshuset och Röda magasinerna bör bevaras. Man menar att Stationshuset bör flyttas tillsammans med de Röda magasinerna eller växla spåren till västra sidan redan norr om Knivsta station för att bevara Röda magasinerna.

En annan undrar hur höga bullernivåerna kommer vara både under byggtiden och efter projektet är genomfört.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket noterar lämnad information. Hur Knivsta stationshus och Röda magasinerna påverkas beror på hur spåren placeras vid stationen. Detta kommer studeras vidare i nästa skede av järnvägsplanen om lokaliseringsalternativ Befintlig väljs.

Under byggtiden kommer det att uppstå bullerstörningar i olika omfattning beroende på typ av anläggningsarbete som utförs. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer järnvägstrafiken innebära att ljudnivåerna ökar i närområdet till järnvägen. Med de bullerskyddsåtgärder som studeras vidare i arbetet med järnvägsplan bedöms järnvägens störning kunna mildras.

4.2.5.13. Påverkan på fastigheter

En person framför att en familj kommer att bli bostadslös om järnvägen passerar fastigheten. Man önskar att husen kan stå kvar. Vidare framförs det önskemål om att hitta en lösning som möjliggör för invånare i området att bo kvar i sina hus.

Flera personer anser att Trafikverket måste ta ombudskostnaderna för de markägarna som kommer att beröras och som önskar anlita ett oberoende ombud för granskning av avtal med mera.

För en person ligger deras verksamhet i nära anslutning till befintlig järnväg, strax utanför det område som utgör Lokaliseringsalternativ Befintlig. Personen önskar därför ha en fortsatt dialog om markanspråk och åtgärder, om det visar sig att fastigheten kommer att beröras av järnvägen.

En framför att omfattningen av hus, mark och byggnader som skulle behöva köpas loss av staten för att bygga längs de befintliga spåren, bör vara mycket större än längs med E4.

En annan meddelar att de är en del i tre markavvattningsföretag, varav Kölingens dikningsförening, är det största vilket kan påverkas av Knivstas utbyggnad. Personen önskar ha fortsatt dialog om avvattning och åtgärder om det visar sig att fastigheten kommer att beröras av järnvägen eller om byggnationen av järnvägen kommer att påverka vattenflödet i Knivsta/Lövsta ån.

En person är delägare i ett vattenföretag som hanterar vattenfrågor i och runt sjön Valloxen. Man är mycket oroade över hur ett brobygge, som en del av en spårdragning utmed E4:an, påverkar sjön. Det finns en oro för ökad risk för översvämningar, andra negativa förändringar av vattennivåerna och en försämring av vattenkvaliteten i sjön, samt att de pågående klimatförändringarna ytterligare ökar riskerna.

Trafikverket kommenterar: *Vid större infrastrukturprojekt som detta är det ofrånkomligt att Trafikverket kommer att behöva förvärva mark från fastigheter för att genomföra projektet. Trafikverket är dock enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.*

Trafikverket kommer att påbörja dialogen med enskilda fastighetsägare om enskilda intrång, ombudskostnader, markavvattning mm när lokaliseringstuderingen är färdig och Trafikverket valt alternativ.

4.2.5.14. Påverkan på skogs- och jordbruksmark

Flera personer påpekar att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och brukningsvärd jordbruksmark får enligt Miljöbalken 3:4 endast exploateras för väsentliga samhällsintressen om alternativ lokalisering saknas. Den nationella livsmedelsstrategin ställer krav på en ökad produktion av livsmedel och det finns rapporter som visar att pågående klimatförändringar kommer att öka värdet på den svenska jordbruksmarken.

En del påpekar att förutsättningarna för jord- och skogsbruk påverkas inte bara av själva markanspråket i jordbruksmark utan även av hur fastigheten, skiften, markavvattning, arrendeförhållanden, uthyrning, andra delar av verksamheten, framkomlighet osv förändras.

En del påpekar att etableringsytor och byggtrafik kan orsaka markpackning eller skador på täckdikning eller andra anläggningar som exempelvis enskilda vägar. Packningsskador påverkar markens bördighet under flera följande säsonger, vilket gör det viktigt att hitta lämpliga ytor för att minimera påverkan av jordbruksmark i samband med byggnationen.

Några menar att driften av deras lantbruksföretag kommer att påverkas under byggtiden, både i form av tillfälligt ianspråktagen yta och försämrad framkomlighet i närområdet. Beroende på vilken tidsperiod på året vissa byggmoment sker, kan viss typ av arbete inom jordbruket omöjliggöras och en odlingssäsong vara förlorad. Dialog om samordning av moment blir viktigt för att minimera påverkan.

Flera menar att både lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C skulle få en mycket allvarlig negativ inverkan på deras verksamhet. Många personer bedriver verksamheter i form av skogsbruk, jordbruk, jakt med mera. Båda alternativen skulle innebära att verksamheterna blir mindre effektiva och stora markområden avseende skogsmark och jordbruksmark skulle berövas.

Om lokaliseringsalternativ Befintlig väljs kommer en persons skogsbruk att påverkas under byggtiden eftersom de transporterar skogsmaskiner och lastbilar via bron över järnvägen ner till Forsbyvägen. Det är också den väg som arrendatorer av mark för mobilmasten tar sig fram till masten för service. Det är 4 olika företag som har verksamhet i masten idag. De menar att planering måste ske så att det blir så små störningar som möjligt under byggtiden. Samma person vill därför ha en fortsatt dialog om etablering och tider för vissa moment under byggskedet om lokaliseringsalternativet Befintlig blir aktuell.

En person påpekar att väg 1043 har begränsat framkomlighet vilket bör beaktas om den kommer att användas under byggtiden. Man vill även att en ny passage anpassas vad gäller framkomlighet för jord- och skogsbruket så att mark kan brukas av samma brukare på båda sidor av järnvägen.

En menar att lantbrukets odlingsförutsättningar och behov av vatten tidigt måste finnas med i planerna för byggande och annan exploatering i anslutning till jordbruksmark.

En annan person bedriver ett företag inom jord- och skogsbruk i Knivsta kommun och den tillhörande marken påverkas av alla de föreslagna lokaliseringsalternativen. Man menar att marken innefattar särskilda värdena som finns på deras marker som av Länsstyrelsen och Jordbruksverket anses vara viktiga för den biologiska mångfalden. Om de blir av med viktig åker- och betesmark behöver de få in ny mark för att kunna fortsätta bedriva deras verksamheter. Personen önskar ha fortsatt dialog om markanspråk och åtgärder.

En bedriver en enskild firma inom jord- och skogsbruk i Knivsta där verksamheten kommer att påverkas kraftigt om lokaliseringsalternativ Befintlig väljs. Om lokaliseringsalternativet väljs så har synpunktslämnaren förslag på hur man kan minska effekterna på deras verksamhet. De anser att bostadshuset behöver flyttas eller ersättas, uthyrningsfastigheten behöver flyttas och ersättas. Om gårdens alla hagar och andra ytor försvinner så att deras hästverksamhet ej är lämplig måste detta kompenseras så att man har möjlighet att flytta till en motsvarande gård. Om det är möjligt att ersätta marken med annan hagmark så kan det vara en alternativ lösning.

En bedriver jordbruk med stora områden odlad mark på både sidorna av motorvägen. En lokalisering av järnvägen längs E4 skulle därmed undanröja alla möjligheter att fortsätta att bedriva jordbruksverksamheten som är den huvudsakliga inkomsten för samma persons familj.

Flera förordar att Trafikverket väljer det alternativ som vid en samlad bedömning ger minst negativa effekter för jord- och skogsbruket.

Trafikverket kommenterar: *Jordbruks- och skogsbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns i utredningsområdet och som Trafikverket ska förhålla sig till vid val av lokaliseringsalternativ.*

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer järnvägens påverkan, konsekvenser och skyddsåtgärder för skogsnäringen och jordbruk fortsatt att studeras. Förslag till lösningar för åtkomst till jordbruks- och skogsbruksfastigheter kommer att tas fram i samråd med berörda fastighetsägare.

Vad gäller kompensationsåtgärder så är Trafikverkets möjligheter till kompensationsåtgärder utanför järnvägsmark begränsad men behov och möjligheter kommer att utredas under kommande arbete med utformning av planförslaget.

Fler samråd kommer hållas i det fortsatta arbetet, där det finns möjlighet att få information och lämna synpunkter.

4.2.5.15. Övriga synpunkter

En del personer har frågor som gäller utanför projektets omfattning. En undrar om det finns möjlighet att installera spegel vid korsningen Gredelbyleden/Forngravsvägen.

En framför att vissa parkeringsregler i Knivsta är mycket specifika och att vissa inte känner till dem.

En annan att regler för Kretsloppet betalningar för företagare bör ändras. Man framför att personer betalar två gånger som invånare bara för att de anlitar tjänster hos företag.

En framför att vägen vid tågstation i Knivsta bör repareras.

Trafikverket kommenterar: *Detta faller inte inom ramarna för projektet utan är en fråga för berörda kommuner och/eller organisationer.*

4.2.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

4.2.6.1. *Swedavia*

Swedavia anser att det är positivt med förstärkt järnvägskapacitet genom två nya spår mellan Stockholm och Uppsala.

Swedavia har inga synpunkter på de tre lokaliseringalternativ som presenteras i lokaliseringsutredningen eftersom de medför samma kapacitetsökning och liknande trafikeringsstider.

Swedavia framför att Arlanda som Sveriges största internationella och nationella flygplats och stort arbetsplatsområde borde kunna nämnas i Trafikverkets ändamål och projektmål för projektet Fyra spår. I texter kring regionala och kommunala ambitioner och målsättningar anser Swedavia att den regionala stadskärnan Märsta-Arlanda bör omnämnas under rubrik 2.5.2. Swedavia konstaterar att Arlandas långsiktiga utveckling inte omnämns och bistår gärna med sådana texter i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Swedavia uppmanar Trafikverket att noggrant analysera den påverkan på järnvägs- och vägtrafiken som de olika lokaliseringalternativen ger upphov till, inför ett val av lokalisering. Påverkan under byggtiden behöver också undersökas och tas hänsyn till inför val av lokalisering. För Swedavia är det av största vikt att störningar under byggtiden minimeras för Arlandas resenärer och arbetstagare på flygplatsområdet, oavsett om järnväg eller väg används för transport till och från flygplatsen.

För Swedavia är det väsentligt med en robust infrastruktur som ger största möjliga flexibilitet i tågtrafikupplägg till och från Arlanda C. Möjligheten till utökad pendeltågstrafik är särskilt viktig. Robustheten behöver ses i en helhet mellan Uppsala och Stockholm och särskilt på sträckan där spåren delar sig mellan Ostkustbanan genom Märsta och Arlandabanan via flygplatsen.

Swedavia bedömer att ytterligare åtgärder kan komma att behöva genomföras för att realisera kapacitetsförstärkningen norr om Arlanda. I annat fall kan en situation uppstå där Arlandabanan blir en ny flaskhals. En möjlig åtgärd kan vara att utöka Arlanda C med en ny plattform och att bygga nya spår mellan Myrbacken och Skavstaby.

Swedavia framför att handlingarna bör kompletteras med beskrivning av hur Arlandabanan påverkas av en utökad tågtrafik via Arlanda C. Trafikverket bör förtydliga varför genomgående tåg trafikerar Arlandabanan, i stället för Ostkustbanan, i nollalternativ, basprognos 2040 och trafikeringsscenario hög. Swedavia ser helst att tåg som trafikerar Arlandabanan också stannar på Arlanda C och att genomgående tågtrafik undviks.

Risker kopplat till luftfarten bör tillföras rubrik 3.9.7.

Det är av stor vikt att tät samverkan upprättas under byggskedet avseende etableringsytor, byggvägar, transporter till och från byggplatser, störningar i trafik på Arlandabanan med mera.

Swedavia redogör att inom cirka 4 kilometer från flygplatsens flygbanor får inga objekt överstiga 50 meter över havet utan erforderlig dispens. Detta bör beaktas i valet av lokaliseringalternativ där exempelvis markens höjdläge kan variera. Vidare önskar Swedavia att bli samrådda med gällande alla objekt som överstiger 20 meter över mark innan ett genomförande.

Swedavia bedömer att en anslutningspunkt *I tunnel vid Arlanda C* inte är rimlig att använda för lokaliseringalternativ Befintlig och E4 B eller E4 C. Dock presenterar Trafikverket anslutningspunkten som ett möjligt alternativ. Samordning med Swedavia behöver ske i kommande planskeden angående anslutningspunkt. Om anslutningspunkt *I tunnel vid Arlanda C* väljs bedömer Swedavia att fördjupad samordning behövs. Anslutningspunkt *I tunnel vid Arlanda C* bedöms medföra konflikt med brandövningsplats. I planskedet behöver det säkerställas att fortsatta brandövningar kan genomföras under byggnation av anslutningspunkten samt vid ett framtida driftskede. Anslutningspunkt *I tunnel vid Arlanda C* behöver utformas och byggas på ett sätt som inte medför risk för grundvattensänkning som i sin tur kan komma att påverka Bana 1 eller annan del av flygplatsen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar att Swedavia har samsyn med Trafikverket gällande de olika lokaliseringalternativens möjligheter gällande trafikering och kapacitet etc.*

Gällande omnämnande av platser och orter har Trafikverket valt att lyfta fram nationellt viktiga platser på stråket Uppsala-Stockholm, varför Märsta/Arlanda som tätort inte nämnts särskilt, dock är Trafikverket medvetna om att det är en stor och viktig regional arbetsmarknad. Att nämna Arlanda flygplats särskilt bör däremot lyftas fram tydligare likt Swedavias förslag och Trafikverket tar till sig av detta och ser till att så sker framgent.

Trafikverket förstår Swedavias synpunkt gällande behovet av en robust järnvägsanläggning på sträckan Stockholm-Uppsala. Trafikverket har i projekt Fyra Spår Uppsala fokus på sträckan norr om Arlanda och upp till Uppsala C. Internt inom Trafikverket har projektet kontakt med övriga pågående projekt och verksamheter som arbetar med att stärka stråket Stockholm-Uppsala som helhet. Kontakter tas för att få information om pågående eller kommande utredningar för Arlanda C exempelvis samt planerade drift- och underhållsåtgärder.

Genomgående tågtrafik är en fråga som Swedavia lyfter och som i viss mån kan anses befogad och som påverkar kapaciteten, Trafikverket har inte full rådighet över Arlandabanan då den ägs av annan infrastrukturägare och kan därmed inte fullt ut styra detta. Detta är även ett ansvar som ligger på tågoperatörerna att prioritera trafikering som använder sig av Arlanda C.

Ytterligare kapacitetsförstärkning för att få ut full nytta av den planerade utbyggnaden norr om Arlanda är något som Swedavia lyfter och nämner utbyggnad av Arlanda C med ytterligare plattform och nya spår mellan Myrbacken och Skavstaby. Detta ingår inte i projekt Fyra Spår Uppsala, men projektet tar med sig frågan till annan part inom Trafikverket.

Samrådshandlingen har kompletterats med risker kopplat till luftfarten.

I nästa skede när Trafikverket har mer konkreta planer på möjliga entreprenader och behov av etableringsytor etc. kommer Trafikverket att återkomma till Swedavia för att samordna detta. Likaså tillse att påverkan på Arlandabanan blir så liten som möjligt.

I vår fortsatta samordning med Swedavia kommer vi att beakta detta med höga objekt och tillse att sådana lösningar i största möjliga mån undviks.

En anslutning i tunnel på Arlandabanan kommer inte vara aktuellt, Trafikverket har utrett en sådan möjlighet, men den har avskrivits.

4.2.6.2. Mälardalstrafik

Mälardalstrafik redogör för att samtliga lokaliseringalternativ bör utformas så att både nya och befintliga spår kan hantera den trafiken som avses på respektive spår. Därmed är exempelvis en upprustning av Knivsta och sträckan vid Trunsta träsk mycket viktig att genomföra, och det gäller oberoende av val av lokaliseringalternativ.

Mälardalstrafik framför att samtidigt som investeringar i Knivsta inte inkluderas i lokaliseringalternativen E4 B och E4 C, finns det många fördelar med dessa alternativ. Därav avstår Mälardalstrafik just nu från att förorda något av lokaliseringalternativen.

Avslutningsvis framför Mälardalstrafik att de ser fram emot en fortsatt dialog inför utformningen av järnvägsanläggningen, inte minst utformningen av stationer samt anslutningspunkter vilka kommer att spela stor roll för flexibiliteten och robustheten på hela sträckan Stockholm-Uppsala. Mälardalstrafik deltar även gärna i byggplaneringen för att hitta bra lösningar för resenärer och trafikproduktionen under byggskedet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

4.2.6.3. SJ AB

SJ AB föreslår att de nya spåren söder om Uppsala S bör ha en genare sträckning mot Arlandabanan på sträckan Myrbacken–Arlanda, så nära Arlanda C som möjligt. De anser att de befintliga västliga spåren bör användas för pendeltåg och regionalpendeltåg, och att stationerna Uppsala S och Alsike bör placeras längs dessa spår.

Fördelarna med att placera de nya spåren öster om de befintliga inkluderar:

- Under den långa byggtiden kan trafiken på befintliga spår bedrivas med minsta möjliga störningar. En förutsättning för detta är att de nya spåren, där de byggs parallellt med de gamla, förläggs på ett sådant avstånd att trafiken under byggtiden kan framföras utan kraftig hastighetsnedsättning
- Trafiken Stockholm–Uppsala är så omfattande att två parallella dubbelspår kommer att användas fullt ut och en samordning till fyra spår ger inte några större framkomlighetsvinster, utan genererar i stället principiella konflikter mellan fjärrtrafik/regional express och pendel/regionalpendeltågstrafik och mer komplicerade spårlösningar
- Körtiderna för fjärrtågen och regionaltågen kan kortas om de nya spåren ges en östlig genare sträckning och ansluter direkt till linjen Myrbacken–Arlanda

- Genom att förlägga de nya spåren i en östligare sträckning undviks en mycket komplicerad och kostsam utformning av förgreningspunkten Myrbacken. För att få ut hela kapacitetsökningen som de nya spåren möjliggör skulle flera planskildheter behöva byggas. I annat fall kommer den nya spårkapaciteten i allt väsentligt att omintetgöras genom de beroenden som uppstår i korsningspunkten

SJ rekommenderar starkt lokaliseringalternativen E4 B eller E4 C på grund av deras tydliga fördelar jämfört med Befintlig, särskilt under både bygg- och driftsfasen. E4 C är att föredra på grund av dess något kortare sträckning, men skillnaderna gentemot E4 B är små, och andra faktorer kan vara avgörande för valet mellan dem.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

De lokaliseringalternativ som har studerats är principiellt olika, med olika för- och nackdelar. De aspekter som SJ AB lyfter fram kring lokaliseringalternativ E4 B och E4 C kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid val av alternativ.

Projektet Fyra spår Uppsala innebär en utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. En given förutsättning i projektet är att två av spåren, oberoende av lokalisering, ska användas av snabba persontåg. Detta för att utnyttja den tillkommande kapaciteten på ett så effektivt sätt som möjligt.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.4. Arlandabanan Infrastructure (AIAB)

AIAB anser att utbyggnaden av Ostkustbanan mellan Arlanda och Uppsala är av intresse för att öka kapaciteten, förutsatt att det inte hindrar användningen av Arlandabanan. De förespråkar lokaliseringalternativet Befintlig på grund av dess minimala påverkan på Arlandabanan under byggtiden och mindre miljöintrång. Övriga alternativ är möjliga men ger större påverkan på Arlandabanan under byggtiden, i synnerhet alternativet som ansluter i tunnel till befintligt tunnelsystem kan medföra större påverkan i byggskedet och också större risker för skador på befintliga tunnlar och installationer än då en anslutning istället sker ovan jord.

Att mixen av trafik med tåg av olika hastighet kan anses vara negativt i alternativ Befintlig borde vara ett mindre problem som löses på sikt genom byte till nya tåg med högre hastighetsstandard. Arlandabanan har högsta tillåtna hastighet 200 km/h och de tåg som är gjorda för högre hastigheter kommer inte att ha någon nytta av detta på Arlandabanan varför lokaliseringalternativ Befintlig i driftskedet bedöms kunna fungera väl även ur ett kapacitetsperspektiv.

Vidare innehåller Arlandabanan Project Agreement en skyldighet för A-Train att anlägga en järnvägskoppling mellan Norra Böjen och Ostkustbanan norr om Märsta om någon part begär detta. Vid anläggande av Arlandabanans Norra Böjen har förberedande arbeten vidtagits för detta i form av bland annat en spårport. Även denna förberedande åtgärd måste hållas intakt och måste således beaktas vid en analys vid valet av alternativ.

AIAB påpekar även att Trafikverket har ansvaret för att säkerställa kapaciteten på Ostkustbanan gentemot AIAB och A-Train enligt avtalet. Konflikter med ledningar och ställverksbyten utgör dock utmaningar längs samtliga lokaliseringsalternativ, vilket kräver noggrann samordning mellan parterna. AIAB efterlyser tydligare information från Trafikverket om hur de olika alternativen kan påverka framtida överenskommelser enligt Arlandabanan Project Agreement.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. Alternativet som ansluter till tunnel har avfärdats av Trafikverket.

Trafikverket förutsätter att det är möjligt att upprätthålla kapaciteten enligt avtalet.

De lokaliseringsalternativ som har studerats är principiellt olika, med olika för- och nackdelar. Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning.

De förberedande arbeten som utförts för en framtida utbyggnad av ett triangelspår mellan Arlandabanans Norra Böjen och Ostkustbanan mot Märsta, den så kallade Kroken kommer att beaktas och tas hänsyn till vid en utbyggnad i och med de två nya spåren på Ostkustbanan mellan Arlandabanan och Uppsala.

4.2.6.5. Järnvägsfrämjandet

Järnvägsfrämjandet framför att lokaliseringsalternativen E4 B och E4 C är att föredra. Järnvägsfrämjandet anser att fördelarna jämfört med lokaliseringsalternativ Befintlig är väldigt stora i form av mer redundans, mindre störningar under byggtiden och att boende i Knivsta och Alsike inte behöver utsättas för lika mycket buller från tåg som inte stannar på orterna. Vidare framför de att om den nya banan läggs så nära motorvägen som möjligt skapas ingen ny barriär i landskapet på större delen av sträckan och bullret från tågen hamnar till största delen i ett område som redan är utsatt för buller i stor utsträckning.

Järnvägsfrämjandet framför att för resenärerna mellan Uppsala och Stockholm kommer redundansen som lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C erbjuder underlätta mycket i vardagen. Redan idag märks det att när allvarliga störningar inträffar på sträckan blir det snabbt svårt att ta sig hem då alternativa resvägar med rimlig restid är få. Utom i de fall störningarna sker där det finns möjlighet att leda om tågen. Något som blev väldigt tydligt vid urspårningen på Arlandabanan förra våren som inte orsakade några större olägenheter då det gick att leda tågen via Märsta. Men även vid mindre störningar som signalfel,

nedrivna kontaktledningar eller obehöriga i spårområdet kommer konsekvenserna att bli ganska lindriga om det finns en alternativ väg att använda.

Järnvägsfrämjandet påtalar att förutom den stora mängden pendlare är det även viktigt att komma ihåg att banan också är vägen från Stockholm till norra Sverige. Och även resenärer till/från Dalarna/Östersund/Luleå med flera platser kommer att uppskatta ökad redundans på sträckan.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

De lokaliseringalternativ som har studerats är principiellt olika, med olika för- och nackdelar. De aspekter som Järnvägsfrämjandet framför, till exempel järnvägssystemets redundans, påverkan på trafiken under byggtid och omgivningspåverkan i form av buller kommer att vara en del av utvärderingsmaterialet vid val av alternativ.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.6. Roslagsvatten

Roslagsvatten framför att lokaliseringalternativ Befintlig sammanfaller med befintliga VA-ledningar på flera ställen längs sträckan, ledningar som är centrala för VA-försörjningen i Knivsta och Alsike.

Roslagsvatten menar på att det behöver redovisas hur nya spår ska vara möjliga längs sträckan utan konsekvenser för befintlig VA-anläggning. I det fall VA-huvudmannens ledningar behöver byggas om eller flyttas ska kostnaderna inte belasta huvudmannen.

Roslagsvatten framför att i södra delen av Knivsta och på gränsen mellan Knivsta och Sigtuna kommuner pågår planering av ett stort projekt som omfattas av en lång överföringsledning från Knivsta avloppsreningsverk till befintlig tunnel i Märsta.

Vidare redogörs att lokaliseringalternativ E4 B och E4 C kan komma att innebära VA-ledningar som korsar järnvägsspår. För att underlätta för Roslagsvattens framtida utbyggnadsplaner vore det bra med planerade passager på lämpliga ställen under järnvägen. Vid projektering av de nya spåren är det därför önskvärt att en gemensam planering sker med Roslagsvatten.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information och beaktar det i fortsatt arbete. I nästa skede av planläggningsprocessen kommer lokalisering och utformning av anläggningen inom valt lokaliseringalternativ att studeras vidare. I det kommande arbetet genomförs en ledningsinventering och i de fall ledningar*

påverkas kommer samordning ske med berörda ledningsägare gällande utformning av anläggningen.

4.2.6.7. Vattenfall AB Heat Sweden

Vattenfall AB Heat Sweden framför att de vill bli kontaktade i god tid i synnerhet om planerad anläggning medför ändring av ledningsnäten. Planens genomförande, oavsett alternativ, skulle medföra en eller flera ledningsflyttar och Vattenfall AB Heat Sweden menar att det är en förutsättning att de erhåller nya lägen med bibehållen funktion för ledningarna. Flyttning/ombyggnad/rivning/deponering eller andra ändringar av befintliga bekostas av den som initierar ändringen. Skriftligt avtal om detta ska finnas innan planen vinner laga kraft.

Vattenfall framför att de kommer att söka ledningsrätt för befintliga ledningar och ledningar som flyttas i och med planens genomförande. Ingen intrångsersättning ska utgå för detta. Befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga för Vattenfall under byggtiden. Utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information och beaktar det i fortsatt arbete. I nästa skede av planlägningsprocessen kommer lokalisering och utformning av anläggningen inom valt lokaliseringsalternativ att studeras vidare. I det kommande arbetet genomförs en ledningsinventering och i de fall ledningar påverkas kommer samordning ske med berörda ledningsägare gällande utformning av anläggningen.*

4.2.6.8. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB redogör för att lokaliseringsalternativ Befintlig, E4 B och E4 C kommer att komma i konflikt med Vattenfalls anläggningar. Vattenfall framför att detta innebär att flera omlokaliseringar av deras anläggningar kommer att behövas genomföras för att möjliggöra de nya järnvägsspåren.

Vattenfall redogör för att de har två pågående lokalnätsprojekt som är i konflikt med de befintliga järnvägsspåren i Knivsta. Även vid lokaliseringsalternativ E4 C har Vattenfall ett pågående projekt.

Vattenfall framför att det inom det aktuella området pågår konstruktion av en ny regionnätsstation, Odensala Östra, i anslutning till Svenska Krafnäts transmissionsnätsstation Odensala. Regionnätsstationen kräver specialfordon för transport till stationen. Vattenfalls bedömning är att lokaliseringsalternativ E4 C introducerar flera konflikter med regionnätsstationen samt dess anslutningsväg, vilket potentiellt kan försvåra genomförandet av både fyrspåret och regionnätsstationen. Den nya regionnätsstationen innebär flera nya kraftledningar i området, vilket kommer att innebära ledningskorsningar med de nya järnvägsspåren oavsett val av lokaliseringsalternativ.

Vidare framför Vattenfall att i höjd med Arlandabanans korsning med E4 norr om Arlanda finns en 70 kV luftledning. Vattenfall har vid tidigare möte med Trafikverket bedömt att det kommer vara svårt att klara frihöjden för luftledning över järnvägsspåren om dessa korsar E4 via en järnvägsbro i lokaliseringsalternativ Befintlig. De stolptyper som idag är godkända för CNS/radiostörningar är för låga för detta syfte och att höja ledningsstolparna för att klara frihöjden skulle innebära att Vattenfall behöver identifiera fler godkända stolptyper, vilket kan ta lång tid.

Vattenfall förordar att korsningar med E4 vid lokaliseringalternativ E4 B samt E4 C utförs som tunnel för att minska påverkan på luftledning.

Vattenfall önskar ha en tidig dialog med Trafikverket angående behov av anläggningsflyttar kopplat till de nya järnvägsspåren.

I övrigt vill Vattenfall informera om att eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av dem, men bekostas av exploatören. Inför anslutning av ny byggnad till befintligt elnät måste beställning av offert på el-servis beställas i mycket god tid. Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet. Någon anläggning, till exempel byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall så att gällande säkerhetsavstånd inte klaras.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information och beaktar det i fortsatt arbete. I nästa skede av planläggningsprocessen kommer lokalisering och utformning av anläggningen inom valt lokaliseringalternativ att studeras vidare. I det kommande arbetet genomförs en ledningsinventering och i de fall ledningar påverkas kommer samordning ske med berörda ledningsägare gällande utformning av anläggningen.*

4.2.6.9. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät framför önskan om att Trafikverket i största möjliga utsträckning förhåller sig till nedanstående krav samt tar hänsyn till Svenska kraftnäts befintliga ledningar i planering av nya järnväg. Svenska kraftnät framför att ombyggnation av kraftledningar skulle, på dessa platser, vara väldigt kostsamma, besvärliga att genomföra och mycket tidskrävande. Projektet Fyra spår behöver därför ske i samråd med Svenska kraftnät.

Svenska kraftnät framför att de även har flera pågående projekt i området som berörs av projektet. Nya 400 kV-ledningar planeras mellan Plenninge-Odensala och Odensala-Överby och station Odensala.

Svenska kraftnät redogör för att deras ledningar har betydelse för rikets elförsörjning, det är därför viktigt att Svenska kraftnäts ledningsrätt respekteras. Om ombyggnation eller flytt av Svenska kraftnäts ledningar är ett fortsatt alternativ bekostas detta av Trafikverket.

Vidare framför Svenska kraftnät att de behöver lång framförhållning för att kunna göra eventuella anpassningar. Ingen pågående eller planerad verksamhet får utföras på sådant sätt att kraftledningens funktionalitet eller allmänhetens säkerhet riskerar att störas. Överenskommelse med fastighetsägare skall göras utöver en ansökan om anpassning av transmissionsnätsanläggning.

Svenska kraftnät vill även uppmärksamma Trafikverket om att det finns regionnätsledningar i området som berörs av projektet. Berörda regionnätsägarna behöver samrådas med.

Lokaliseringalternativ Befintlig innebär en passage med Svenska kraftnäts befintliga och planerade ledningar. Det är viktigt att Trafikverket skyndsamt kontaktar Svenska kraftnät om vägval och utformning av järnvägsplanerna vid ledningarna för att kunna ta höjd för detta om lokaliseringalternativ Befintlig väljs. Svenska kraftnät önskar veta vilken bredd som järnvägen planeras för.

Trafikverket nämner i samrådshandlingen endast Svenska kraftnäts pågående projekt Plenninge-Odensala. Trafikverket bör även beskriva Svenska kraftnäts planer i projektet Odensala-Överby samt Odensala stations pågående utbyggnation.

Svenska kraftnät har flera gånger haft kontakt med Trafikverket för att få mer information kring lokalisering av kommande Fyra spår men hittills inte erhållit någon. Svenska kraftnät informerade om de pågående projekten i området och har även skickat över underlag till Trafikverket som man behöver ta hänsyn till.

Från station Plenninge i Uppsala kommun till station Odensala i Sigtuna kommun kommer Svenska kraftnät att bygga en ny dubbel 400 kV luftledning. Ledningarna kommer ersätta den befintliga 220-kV ledningen och påverkas av lokaliseringalternativ E4 B och E4 C. Svenska kraftnät vill kraftigt understryka att fortsatt samordning med Trafikverket är nödvändig på grund av komplexiteten i parternas båda projekt.

Svenska kraftnät kommer att bygga en ny 400 kV-ledning mellan Odensala station och Överby station. I remissrundan för kraftledningen har Trafikverket inkommit med ett yttrande och konstaterar att ett av lokaliseringalternativen berörs av Svenska kraftnäts ledningssträcka men att utbyggnad av järnvägsanläggningen inte försvåras av Svenska kraftnäts planerade projekt. Samordning kommer att krävas i kommande detaljprojektering för att undvika eventuella störningar hos båda parter.

För alternativ E4 B och E4 C önskar Svenska kraftnät erhålla mer högupplöst underlag i form av dwg-filer för att kunna göra en analys, inom eller i närheten av lokaliseringalternativen ligger befintlig stamnätsstation Odensala samt planerad ny station. Passagen korsar även flertalet av Svenska kraftnäts stamnätsledningar, både befintliga och nya ledningar. Vattenfall bygger även en ny regionnätsstation i området som också berörs av korridoren.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Samordning mellan parterna har som sagt genomförts löpande och Trafikverket har vid dessa möten noterat Svenska Kraftnäts efterfrågan av underlag för korridorer och linjer för de aktuella korridorerna. Detta har tyvärr inte kunnat delges då underlaget inte varit färdigt, men nu finns sådant underlag och kan delges Svenska kraftnät vid nästa kommande samordningsmöte eller på annat lämpligt sätt.

Trafikverket noterar även att det är flera olika projekt som Svenska kraftnät bedriver i området och kommer att förtydliga detta i kommande skeden av Järnvägsplanen. I det kommande arbetet genomförs en ledningsinventering och i de fall ledningar påverkas kommer samordning ske med berörda ledningsägare gällande utformning av anläggningen.

Gällande samordning i detaljprojekteringen så håller Trafikverket med Svenska Kraftnät om att det är ytterst viktigt att så sker och att vi på ett enkelt sätt kan dela högkvalitativt underlag med varandra.

4.2.6.10. *Norrvatten*

Norrvatten framför att i samverkan med Uppsala Vatten planerar de att bygga en gemensam överföringsledning för reservvattenförsörjning mellan Knivsta och Uppsala. De önskar fortsatt ha informationsutbyte om val av lokalisering då det kan påverka placering av planerad överföringsledning.

Norrvatten framför att när det gäller befintliga anläggningar så har Norrvatten en huvudvattenledning placerad mellan Odensala och Knivsta centrum som kan beröras av lokalisering utmed befintlig sträckning.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information och beaktar det i fortsatt arbete. Samordning har skett löpande med Norrvatten/Uppsala Vatten och Trafikverket ser framemot en fortsatt aktiv dialog i ärendet.*

I nästa skede av planlägningsprocessen kommer lokalisering och utformning av anläggningen inom valt lokaliseringsalternativ att studeras vidare. I det kommande arbetet genomförs en ledningsinventering och i de fall ledningar påverkas kommer samordning ske med berörda ledningsägare gällande utformning av anläggningen.

4.2.6.11. Uppsala Vatten och Avfall AB

Uppsala Vatten och Avfall AB framför att de tillsammans med Norrvatten driver ett projekt som innebär att möjliggöra ett reservvattenutbyte mellan Uppsala och Knivsta. Det huvudalternativ för överföringsledningen som studerats har ett flertal beröringspunkter med lokaliseringsalternativ Befintlig. Vidare redogör Uppsala Vatten och Avfall att lokaliseringen för överföringsledningen ej är fastställd så kan det bli aktuellt att den placeras längs med Lokaliseringsalternativen E4. Projektet för överföringsledningen önskar därför en dialog med Trafikverket om eventuell samordning.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information och beaktar det i fortsatt arbete. I nästa skede av planlägningsprocessen kommer lokalisering och utformning av anläggningen inom valt lokaliseringsalternativ att studeras vidare. I det kommande arbetet genomförs en ledningsinventering och i de fall ledningar påverkas kommer samordning ske med berörda ledningsägare gällande utformning av anläggningen.*

4.2.6.12. Stockholm Handelskammare (SHK)

SHK förespråkar att de nya två spåren byggs parallellt med de befintliga spåren av flera skäl. För det första är den nuvarande bananläggningen hårt trafikerad och i behov av upprustning, vilket enligt samrådshandlingen endast kommer att ske om de nya spåren byggs längs de befintliga. Dessutom skulle godstrafiken genom Knivsta samhälle orsaka ytterligare slitage på den befintliga infrastrukturen, vilket kan leda till att nuvarande spår blir ännu mer eftersatta på sikt. Detta skulle i sin tur påverka arbetspendlingen från Knivsta station och negativt påverka den regionala arbetsmarknaden.

Vidare betonar SHK att en dragning längs E4:an inte motsvarar intentionerna i fyrsparavtalet, som förutsätter att de nya spåren anläggs parallellt med de befintliga spåren. En sådan dragning skulle även ha negativa konsekvenser för befintliga verksamheter och företag, särskilt för företagsområdet Ar och hotellet Nova Park, som är en av kommunens största arbetsgivare.

SHK anser att det saknas en konsekvensanalys i samrådsunderlaget som bedömer hur olika dragningar skulle påverka näringslivet och möjligheterna att skapa nya jobb och etableringar. De argumenterar för att endast en utbyggnad av spåren i befintligt läge skulle gynna det lokala näringslivet och den regionala arbetspendlingen. Slutligen understryker SHK vikten av att upprätthålla tecknade avtal och att staten har ansvaret att skapa goda förutsättningar för kommunerna att planera för bostäder i attraktiva och hållbara samhällen, där de anser att en dragning i befintligt läge bäst uppfyller dessa krav.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till*

fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala.

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen. Med bästa lösningen avses det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Lokaliseringsutredningen är det första steget i en formell planläggningsprocess som regleras av gällande lagstiftning, bland annat lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

Näringslivsperspektivet hanteras i samrådshandlingen på två sätt, dels under avsnittet Resande och restidsvinster där alternativens påverkan på tillgängligheten (för boende och arbetsplatser) analyseras, dels under avsnittet Stads- och bebyggelseutveckling där alternativens påverkan på olika bebyggelseplaner analyseras, bland annat verksamhetsområdet Ar.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.13. Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)

LRF påpekar att deras medlemmar påverkas av samtliga alternativa lokaliseringar i samrådshandlingen. De understryker vikten av att minimera permanent påverkan på jordbruksmark och att all jordbruksmark inom utredningsområdet bör betraktas som brukningsvärd. Vidare efterlyser de en tydlig utvärdering av effekter och konsekvenser för jord- och skogsbruk, med hänvisning till relevant lagstiftning och strategier. Det föreslås att beskrivningen av nollalternativet kompletteras med resonemang om klimatförändringar och ökat skydd för jordbruksmark.

Det betonas att små markintrång kan få betydande konsekvenser för jord- och skogsbruksföretag och att även inkomster från skog, jakt och andra verksamheter är av betydelse. Dialog önskas angående markavvattning och lämpliga etableringsytor efter valet av lokalisering. Påverkan på jord- och skogsbruk under byggtiden diskuteras, liksom interaktionen med andra pågående projekt i området.

Kommungruppen förordar ett alternativ som minimerar negativa effekter för gröna näringar och föreslår åtgärder för att undvika eller minimera konsekvenserna. De föreslår även att Trafikverket omprövar sitt beslut angående ombudskostnader till markägare och efterfrågar fortsatt dialog och samråd för att säkerställa en helhetsbedömning av projektets konsekvenser för jord- och skogsbruk.

Trafikverket kommenterar: För val av lokaliseringsalternativ har vid bedömningar av påverkan all jordbruksmark betraktats som brukningsvärd. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer järnvägens påverkan, konsekvenser och skyddsåtgärder för jord- och skogsbruk fortsatt att studeras. I det sammanhanget kommer även att tas hänsyn till framtida klimatförändringar, markavvattning och placering av etableringsytor. Förslag till lösningar för åtkomst till jordbruks- och skogsbruksfastigheter kommer att tas fram i samråd med berörda fastighetsägare.

Vid större infrastrukturprojekt som detta är det ofrånkomligt att Trafikverket kommer att behöva förvärva mark från fastigheter för att genomföra projektet. Trafikverket är dock enligt lag skyldig att utföra anläggningen med minsta möjliga intrång och med minsta möjliga olägenhet under förutsättning att det sker till en skälig kostnad.

Trafikverket kommer att påbörja dialogen med enskilda fastighetsägare om enskilda intrång, ombudskostnader, markavvattning mm när lokaliseringsutredningen är färdig och Trafikverket valt alternativ.

4.2.6.14. Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)

SLU framför att de två nya spåren oavsett val av alternativ inte påverkar SLU:s verksamhet och att de geografiskt ligger med ett visst avstånd från SLU:s fastigheter.

SLU framför att många anställda och studerande vid SLU nyttjar kollektivtrafiken den aktuella sträckan varje dag och SLU förutsätter att kollektivtrafiken kommer att fungera lika bra eller bättre oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs.

Vidare framför SLU att åkermarken i området där de nya spåren ska lokaliseras utgörs av produktiv jordbruksmark klassad som något av den bördigaste i Sverige. Ianspråktagande av sådan mark är ett ingrepp i bevarandemålet för jordbruksmark både nationellt och regionalt. SLU:s grundinställning är att åkermark ska skyddas i enlighet med Miljöbalken och att produktiv åkermark inte ska bebyggas eller på andra sätt förstöras.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket bedömer att kollektivtrafiken inte påverkas av vilket alternativ som väljs.

Trafikverket är medvetna om att jordbruksmark är av nationellt intresse enligt miljöbalken och under den fortsatta planläggningsprocessen kommer vilka effekter projektet kan få för jordbruksmarken att analyseras och bedömas. Jordbruks- och skogsbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns i området och som Trafikverket ska förhålla sig till.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer järnvägens påverkan, konsekvenser och skyddsåtgärder för skogsnäringen och jordbruk fortsatt att studeras. Förslag till lösningar för åtkomst till jordbruks- och skogsbruksfastigheter kommer att tas fram och samråds med berörda fastighetsägare.

4.2.6.15. Friluftsrämjandet Knivsta

Friluftsrämjandet Knivsta poängterar vikten av att minska risken för ännu större barriärer för friluftsliv (och djurliv) i och med utbyggnaden av fyra spår.

I yttrandet redogörs att i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen bör friluftsliv och naturområdena beaktas så att påverkan sker i så liten utsträckning som möjligt. Det bör

även satsas på medel för att minska dagens upplevelse av barriär både i Knivsta centralort och vid friluftsområden både norr och söder om Knivstas centralort.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. Frågan om barriärer för friluftsliv och djurliv hanteras i miljöbedömningen.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. Trafikverket kommer beakta friluftsliv och naturområden i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

4.2.6.16. Friluftsfrämjandet Uppsala

Friluftsfrämjandet Uppsala framför att alla tre alternativ påverkar naturmiljön och därmed möjligheten till friluftsliv, men att lokaliseringalternativ E4 C bedöms vara det som minst påverkar möjligheterna till friluftsliv och därmed det alternativ som Friluftsfrämjandet i Uppsala förordar.

Friluftsfrämjandet framför att underlaget är översiktligt och att de slutliga effekterna är svåra att bedöma.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. Frågan om naturmiljö och friluftsliv hanteras i miljöbedömningen.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.17. Naturskyddsföreningen Knivsta och Sigtuna

Naturskyddsföreningarna i Knivsta och Sigtuna förordar i första hand att de nya spåren läggs parallellt med de befintliga. Det innebär minst påverkan på naturen och utmed naturreservatet vid Trunsta träsk måste spåren läggas väster om nuvarande spår. Detta för att miljön och vattennivån i träsket inte skall påverkas. Naturskyddsföreningen Knivsta

utgår ifrån att denna sträcka måste åtgärdas även om lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C väljs.

Naturskyddsföreningen framför att om lokaliseringsalternativen E4 B eller E4 C väljs borde järnvägsbron kompletteras med en gångbro för att öka tillgängligheten för friluftslivet på båda sidor av Valloxen. E4 alternativen tar dessutom mer orörd mark i anspråk.

Vidare anser Naturskyddsföreningen att spridningskorridorer för större djur måste prioriteras i båda alternativen. Bland annat borde gamla vägpassagen vid Forsby förbättras för exempelvis älg. Även över naturreservatet vid Trunsta träsk måste viltet kunna passera.

Naturskyddsföreningen har tidigare lyft frågan om möjligheten att sänka ner järnvägen genom Knivsta och Alsike för att minska barriäreffekten och bullerstörningarna. Men det finns även andra möjligheter att begränsa bullret inom tätbebyggda områden. Med de nya stationerna utmed lokaliseringsalternativ Befintlig ökas de fossilfria möjligheterna till pendling till Stockholm både via Arlanda och Märsta. Anslutningen söderut blir dessutom enklare och mer flexibelt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. I samband med järnvägsplanen kommer också frågor som tillgänglighet till friluftsliv och passager för djurliv att studeras vidare.

I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringstuderingen har olika lösningar där järnvägsanläggningen inte går i markläge studerats. Samtliga har valts bort med hänsyn till att de har en för hög kostnad i förhållande till den nytta som de genererar. Den fortsatta förutsättningen i projektet är därför att de två nya järnvägsspåren ska förläggas i markläge.

4.2.6.18. UOF Upplands fågelskådare

UOF Upplands Fågelskådare förordar lokaliseringsalternativ E4 C och i andra hand lokaliseringsalternativ E4 B. Man anser att lokaliseringsalternativ Befintlig innebär den minst lämpliga lokaliseringen då de största ornitologiska värdena finns i anslutning till Natura-2000 området Lunsen samt vid Gredelby hagar och Trunsta träsk. Man menar att ju östligare dragning som väljs desto mindre blir störningen i form av buller i Lunsen. Man menar också att de barriär- och bullereffekter som uppstår vid E4 alternativen är begränsade då de ligger nära E4 som redan idag utgör en barriär med hög bullernivå.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen

avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Tidigt i utredningen identifierades Natura-2000 området Lunsen som ett område som ska undvikas. Gredelby hagar och Trunsta träsk har identifierats som värdefulla för både naturmiljö och friluftsliv.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.19. Fastighetsnätverket i Knivsta

Fastighetsnätverket i Knivsta förordar lokaliseringalternativ Befintlig.

Fastighetsnätverket framför att de tekniska problem som finns längs med befintliga spår är välkända sedan många år. Anpassningar har redan gjorts till nya spår i befintlig sträckning under decennier inom planläggning och genomförda byggnadsprojekt, bland annat genom minskade byggrätter i centrala Knivsta. De äldre fastigheterna som berörs av utbyggnad med fler spår har kunnat ta hänsyn till detta relaterat till investeringar i sina fastigheter.

Fastighetsnätverket anser att lokaliseringalternativ E4 B och E4 C har fler nackdelar eftersom anslutning av spår endast sker till Arlandabanan, vilket ger många nackdelar, både på kort och lång sikt, bland annat ger det inte samma redundans som om lokaliseringalternativen hade anslutit mot Ostkustbanan. Vidare framförs det att Knivsta och Alsike stationer riskerar att hamna på ett "sidospår" där endast gods och pendeltåg kommer att trafikera, vilket gör att Knivsta och Alsike på sikt tappar möjlighet till regionala tågstopp. Det ger stor risk för nedprioriterat spårunderhåll på de befintliga spåren, vilket ger sämre pendlingsmöjligheter som följd. Tekniska problem inom alternativen är inte ordentligt utredda och det finns stora osäkerheter om vilka problem som kommer att uppstå längs en helt ny sträckning. Stora utrymmesproblem mellan Ar och E4, där även två nya 400 kV-ledningar ska etableras. Kostnaden för byggnation av en bro över Valloxen, Gredelbyleden och delar av Ar kommer sannolikt att överstiga kostnaderna för stabilisering av spåren genom Trunsta träsk. Det skapas ytterligare en barriär med buller och svårighet till passager genom hela Knivsta kommun som kommer vara kostnadsdrivande för all framtida Fastighetsutveckling och utbyggnad av framtida infrastruktur.

Om lokaliseringalternativ E4 B eller E4 C väljs vill Fastighetsnätverket i Knivsta framhålla att spåren då måste ansluta mot Ostkustbanan samt lokaliseras nära E4, längst mot öster i korridoren för att minimera intrång på befintliga fastigheter inom Ar industriområde och den utveckling av infarten till Knivsta som är absolut nödvändig för Knivstas fortsatta näringslivsutveckling.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringstudien syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån

underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. De tekniska utmaningar och kostnadsdrivande aspekter som Fastighetsverket lyfter bedöms hanteras inom ramen för lokaliseringsutredningen.

Givna förutsättningar i projektet är att två av spåren, oberoende av lokalisering, ska användas av snabba persontåg samt att de ska anslutas till Arlandabanan. Detta för att utnyttja den tillkommande kapaciteten på ett så effektivt sätt som möjligt. En anslutning till Ostkustbanan vid utredningsområdets södra del är av kapacitetsskäl inte motiverad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.20. TB-Gruppen Bostad AB

TB-Gruppen Bostad AB förordar starkt lokaliseringsalternativ Befintlig. Fördelarna med detta alternativ inkluderar skapandet av långsiktiga möjligheter för hållbara och växande samhällen i Knivsta och Alsike med vältrafikerade järnvägsstationer. De tekniska problemen längs den befintliga sträckan är välkända och hänsyn har redan tagits till framtida spårutbyggnad i många års planering och genomförande av byggprojekt. Fastighetsägare som berörs har haft kunskap om den möjliga utbyggnaden och har kunnat planera sina investeringar därefter.

Nackdelarna med lokaliseringsalternativet E4 B och E4 C inkluderar anslutning till Arlandabanan, vilket kan hämma Knivstas utveckling på kort och lång sikt genom brist på redundans gentemot Ostkustbanan. Det finns också risk för att Knivsta och Alsike stationer hamnar på ett "sidospår" med begränsade tågstopp, vilket kan leda till nedprioriterat spårunderhåll. Andra nackdelar innefattar tekniska problem längs den nya sträckan, utrymmesproblem mellan Ar och E4, höga kostnader för brobyggnation och ytterligare buller och hinder för utveckling av fastigheter genom Knivsta kommun.

Om Trafikverket väljer lokaliseringsalternativet E4 betonar TB-Gruppen Bostad AB att spåren måste samlokaliseras österut för att minimera intrång på pågående detaljplaner och stödja Knivstas fortsatta näringslivsutveckling.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. De tekniska utmaningar och kostnadsdrivande aspekter som TB-Gruppen Bostad AB lyfter bedöms hanteras inom ramen för lokaliseringsutredningen.

Givna förutsättningar i projektet är att två av spåren, oberoende av lokalisering, ska användas av snabba persontåg samt att de ska anslutas till Arlandabanan. Detta för att utnyttja den tillkommande kapaciteten på ett så effektivt sätt som möjligt. En

anslutning till Ostkustbanan vid utredningsområdets södra del är av kapacitetsskäl inte motiverad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.21. Knivsta Hembygdsgille

Knivsta Hembygdsgillet framför att de två nya spåren bör utredas i ett läge intill E4 utanför Knivsta tätort. En ny spårdragning och utbyggnad med ökad trafikbelastning genom Knivsta tätort skulle skada stora natur- och kulturvärden samt vålla stora miljömässiga och boendeproblem

Knivsta Hembygdsgillet redogör för att Knivsta medeltidskyrka med omgivande kyrkogård och viloplatser med gravar ligger mycket nära de befintliga spåren och redan är utsatt för kraftiga markvibrationer. Alternativ Befintlig skulle innebära en ännu mer negativ påverkan på både kyrkobyggnaden med risk för vibrationsskador på sikt. Även utomhusmiljön i kyrkogårdsrummet och vilostaden påverkas negativt om ytterligare spår skulle anläggas bredvid de befintliga. Ljudmiljön inne i kyrkorummet störs redan idag av buller från järnvägstrafiken och skulle försämrats ytterligare med utökad trafik.

Knivsta Hembygdsgillet redogör för att Knivsta gamla stationshus med järnvägspark och gamla tjänstebostäder och banvaktsstuga, skulle påverkas mycket negativt och riskera att förstöras helt och hållet som välbevarad kulturmiljö om nya spår dras parallellt med befintliga. Den bevarade stationsanläggningen från 1860-talet som helhet skulle förstöras. Dess gamla karaktär och kvaliteter som grönmiljö med gamla uppvuxna träd, alléer och arboretum skulle gå helt förlorad. En flyttning av byggnader är ingen acceptabel lösning, det skulle vara kostsamt och endast resultera i en negativ fragmentisering av kulturmiljön.

Vidare redogör Knivsta Hembygdsgillet för att fler spår och utökad tågtrafik genom Knivsta tätort även skulle skapa fler fysiska och visuella barriäreffekter än idag. Det skulle också medföra höga bullernivåer som försämrar utomhusmiljön och stänger in människor bakom vallar och bullerplank. Det skulle påtagligt försämma och förfula den offentliga miljön i tätortens centrum där människor har behov av att samlas och vistas naturligt utan risk för påverkan på hälsa och välmående. Det medför också stora tekniska problem att anlägga ytterligare spår genom Trunsta träsk norr om tätorten.

Det finns nyinkomna förslag från allmänheten om att förlägga delar av nya spår i tunnelstråk under sjön Valloxen och vidare söderut utmed E4, som bör utredas. Det skulle skona värdefull natur och vatten och vara långsiktigt mer hållbart tekniskt och miljömässigt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringstuderingen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. I samrådshandlingen lyfts negativa konsekvenser för S:t Stefans kyrkomiljö. En komplettering har även gjorts för att

förtydliga detta genom att bedömningen tydligare separerats för riksintresset respektive S:t Stefans kyrka. Påverkan av vibrationer och buller kommer att utredas vidare om alternativ Befintligt väljs.

Likaså kommer påverkan på Knivsta stationsmiljö att utredas vidare i arbetet med järnvägsplanen om Trafikverket väljer att gå vidare med lokaliseringsalternativ Befintlig. Detta för att helhetsmiljön i stationsområdet fortsatt ska vara möjliga att avläsa och uppleva.

Problemen och de befintliga förhållandena är kända i och omkring Trunsta Träsk Efter samrådet januari/februari 2024 har en fördjupad utredning genomförts som visar på att det finns möjligheter för den nya järnvägsanläggningen att passera i området och klara de krav som finns på klimatsäkring, stabilitet med mera. Samrådshandlingen har kompletterats med information om utredningar som genomförts efter samråd. Detaljerad utformning görs i kommande arbete med järnvägsplanen.

I ett fördjupningsarbete inom ramen för lokaliseringstuderingen har olika tunnellsnörningar för den nya järnvägsanläggningen studerats. Samtliga har valts bort med hänsyn till att de har en för hög kostnad i förhållande till den nytta som de genererar. Den fortsatta förutsättningen i projektet är därför att de två nya järnvägsspåren ska förläggas i markläge.

4.2.6.22. Svenska Byggnadsvårdsföreningen

Svenska byggnadsvårdsföreningen anser att en spårdragning genom Knivsta tätort allvarligt skulle försämra livsmiljön och innebära betydande olägenheter för invånarna. De betonar att den ökande trafiken på befintliga spår redan har negativ påverkan på miljön i tätorten och att ytterligare spår skulle förvärra situationen. De pekar på risker för skada på kulturarv och naturmiljö, inklusive områden av betydelse för rekreation och biologisk mångfald. En ny spårdragning genom Knivsta tätort skulle enligt dem inte bara skada kultur- och naturmiljön utan även medföra irreversibla skador på jordbruksmark. De kritiserar även bristen på tillräcklig annonsering och genomförande av samrådsmötet i Knivsta och Alsike.

Svenska byggnadsvårdsföreningen förespråkar i stället utredning av spårdragning vid E4 utanför tätorten och understryker behovet av förbättringar av befintliga spår och trafikledning. De avstyrker starkt spårdragning genom Knivsta tätort och föreslår att även godståg bör undvikas där om möjligt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringstuderingen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Val av lokaliseringsalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad. I miljöbedömningen redogörs för de olika alternativens påverkas på de aspekter som Svenska Byggnadsvårdsföreningen lyfter fram, till exempel boendemiljö, kulturmiljö, naturmiljö, rekreation, biologisk mångfald och jordbruksmark.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I

det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

Trafikverket har informerat om kommande samråd under januari-februari enlighet med gällande lagstiftning. Se inledande text i kapitel 3.2 för information om hur Trafikverket har annonserat inför samrådstillfället. Fler samråd kommer hållas i det fortsatta arbetet, där det finns möjlighet att få information och lämna synpunkter. Trafikverket tar med sig synpunkterna och ser över hur redovisning och upplägget kan utvecklas till nästa samrådstillfälle.

4.2.6.23. Byggaktörsgrupp Västra Knivsta

Byggaktörsgrupp Västra Knivsta förespråkar lokaliseringsalternativ Befintlig.

I yttrande framförs att tillgång till robust och konkurrenskraftig spårbunden trafik är oerhört betydelsefullt när samhällen ska utvecklas. Lokaliseringsalternativ Befintlig är en förutsättning för att Knivsta ska kunna bidra med fler attraktiva bostäder i den växande regionen. Det är viktigt när samhällen byggs att man kan bygga vidare på befintliga strukturer och kvaliteter. År 2017 tecknade Knivsta kommun och Uppsala kommun ett avtal med staten och Region Uppsala. Om staten, regionen och kommunerna vill att regionen ska växa enligt avtalets intention krävs att det befintliga läget behålls och utvecklas.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen. Med bästa lösningen avses det lokaliseringsalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad.

Lokaliseringsutredningen är det första steget i en formell planläggningsprocess som regleras av gällande lagstiftning, bland annat lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.24. Nova Park AB

Nova Park AB förespråkar att de nya spåren ska anläggas parallellt med befintliga spår av flera skäl. De betonar osäkerheten kring investeringar och tidsramar samt den potentiella förlusten av investeringar och arbetstillfällen om deras verksamhetsområde inkluderas i lokaliseringsalternativet E4 B eller E4 C.

Knivsta kommun identifierar området söder om E4:an som ett viktigt framtida verksamhetsområde och anser att en spårdragning vid E4:an skulle negativt påverka områdets utvecklingspotential. De hänvisar också till fyrspårsavtalet som förutsätter att nya spår ska anläggas parallellt med befintliga.

Nova Park påpekar att järnvägsbyggen har långtgående konsekvenser och förespråkar att de nya spåren dras i lokaliseringalternativet Befintlig för att gynna både staten, kommunen, invånarna och privata verksamheter över en längre tidsperiod.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information. 2017 tecknade staten, regionen och berörda kommuner avtal om bland annat utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen. Med bästa lösningen avses det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Näringslivets behov hanteras i samrådshandlingen bland annat under avsnittet Stads- och bebyggelseutveckling där alternativens påverkan på olika bebyggelseplaner analyseras, bland annat verksamhetsområdet Ar.

4.2.6.25. Företagarna

Företagarna förordar att lokaliseringalternativ Befintlig väljs, men uppfattar alternativen som förhållandevis jämbördiga och tillstyrker även de andra två. Vidare framför företagarna att det är viktigare att de två nya spåren anläggs än var de anläggs.

Företagarna framför att samrådshandlingen borde ha beskrivit näringslivets behov och respektive lokaliseringalternativs påverkan på regionens företag, dels på sikt, dels under byggskedet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Näringslivets behov hanteras i samrådshandlingen på två sätt, dels under avsnittet Resande och restidsvinster där alternativens påverkan på tillgängligheten (för boende och arbetsplatser) analyseras, dels under avsnittet Stads- och bebyggelseutveckling där alternativens påverkan på olika bebyggelseplaner analyseras, bland annat verksamhetsområdet Ar.

Hur näringslivets behov påverkas under byggskedet kommer att hanteras i kommande utredningsskede och redovisas i järnvägsplanen.

4.2.6.26. Sunnersta EgnaHem Förening (SEF)

SEF framför att de förordar parallella järnvägsfyrspår, i likhet med Uppsala Kommuns och Knivsta Kommuns klara intentioner, att snarast påbörjas och byggas mellan Uppsala, Knivsta och Stockholm.

SEF framför att avsatta arealer för järnväg, kollektivstråk, vägar, parkeringar måste till för Uppsala Centralstation 1 och 2, Bergsbrunna och Knivsta station för fyrspårsutbyggnaden än vad som till exempel anges i detaljplanen från Uppsala Kommun. Vidare framförs att relativt få hinder för markåtkomst föreligger för två nya spår mellan Uppsala-C, och länsgränsen.

Ett av få hinder är blötgropen/kärret vid Alsike, som behöver åtgärdas för både befintliga spår och framtida spår.

SEF redogör att när järnvägsstationerna Bergsbrunna och Knivsta anläggs behövs det stora buffertområden utmed järnvägsspåren på båda sidorna. Buffertområden ger då plats för moderna tågcentraler, buss och godstationer, för lokala, regionala och nationella bussar/lastbilar/bilar med breda tillfartsvägar, parkeringar, parkeringshus, pendlar-parkeringar/hus, GC och vändplaner för biltrafik, tung trafik och kollektivtrafik.

SEF redogör att tågen och bussarna är och förblir framtidens starka kollektiva transportmedel i Uppsala, Bergsbrunna och Knivsta och förordas av SEF.

SEF framför att de motsätter sig utbyggnad av kapacitetsstark spårväg i Uppsala kommun, och menar på att det är otidsenlig, nostalgisk, statisk, extremt dyr samt skulle dessutom inte betjäna Sunnersta i någon större utsträckning.

Vidare framför SEF att de förordar tåget i nutid/framtid vara en statisk kapacitetsstark lösning, med redan befintlig elektrifierad järnväg och utbyggt fyra spår i Uppsala kommun och Regionen. Bergsbrunna/Sävja-Knivsta och Centralstation Länna byggs ut av Trafikverket, Regionen, Uppsala kommun till normalspår med elektrifiering, samt fyra spår Centralstation-Flogsta-Enköping.

SEF redogör att de förordar breda och framkomliga tillfartsvägar i Uppsala kommun och Knivsta kommun. SEF framför att det som är beslutad och rekommenderad i Uppsala kommun är 30 meter avstånd från väg/gata och bostad samt 30 meter avstånd från bostad och vägbana med bullerdämpande åtgärder. Vidare framför SEF att dessa beslut och rekommendationer bör gälla på alla genomfartsgator, vägar och järnvägar i hela kommunen och Uppsala Regionen.

SEF framför att de förordar antalet parkeringar utökas väsentligt och att alla parkeringsavgifter slopas i Uppsala kommun och Knivsta kommun, bland annat Uppsala City, Centralstationen 1 och 2, Bergsbrunna.

SEF vill värna starkt om det nyligen inrättade unika naturreservat, som föreslås bli en nationalpark alternativt världsarv med namnet Årike Fyris. Att under dessa förutsättningar föreslå en bro för all tung trafik och spårväg rakt igenom Årike Fyris anser SEF vara en ogenomtänkt åtgärd.

Vidare framför SEF att spåren av C von Linnés Stigar och Tassemarker inte får förstöras. SEF motsätter sig och förordar inte någon form av ny bro över Årike Fyris och Valloxen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och

utformning att preciseras. Då kommer också frågor om markbehov längs järnvägen och Alsike stations utformning att studeras vidare.

Övriga framförda synpunkter från Sunnersta EgnaHem Förening (SEF) berör inte projektet.

4.2.6.27. Liberalerna Knivsta

Liberalerna Knivsta förordar en dragning längs med befintliga spår där man tagit tar hänsyn till friluftsliv, kulturvärden, miljö samt bullernivåer. Liberalerna anser att det är viktigt för kommunen och befolkningen med utbyggnad av en station i Alsike och upprustningen av stationen i centrala Knivsta och nuvarande spår. De poängterar att man är för en utbyggnad till fyra spår och att det är viktigt att det inte blir förseningar i processen som på ett negativt sätt påverkar Knivstas invånare.

Den kommande anläggningen, oavsett lokalisering, kommer innebära en förändring av landskapsbilden då järnvägen ges en större plats. Projektet passerar Natura 2000-området Lunsen, vilket innebär att påverkan på området behöver minimeras. Beroende på var den kommande anläggningen lokaliseras kan olika riksintressen komma att påverkas. Till följd av den kommande anläggningen förväntas tågtrafiken öka, något som bland annat kan resultera i högre bullernivåer.

Därför anser Liberalerna att det är viktigt att minimera påverkan på olika riksintressen samt bullernivåer i centralorterna Knivsta och Alsike. De påpekar också att stor hänsyn skall tas till riksintresseområde för kulturmiljövård och naturmiljöer kring Valloxen och Säbysjön samt att undvika ianspråktagande av jordbruksmark i största möjliga mån.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.28. Vänsterpartiet Knivsta

För att få de goda kommunikationer som Knivstaborna väntat länge på menar Vänsterpartiet Knivsta att de nya spåren behöver dras enligt lokaliseringalternativ Befintlig.

Detta alternativ innebär en upprustning av de nuvarande spåren genom kommunen, med stationer vid Alsike och Knivsta och en säker över- eller undergång vid bomkorsningen. Vänsterpartiet Knivsta ser gärna stationsbyggnader vid de två stationerna.

Vänsterpartiet menar också att det kommer öka möjligheten att framtida regionaltåg stannar i Knivsta. De förstår att det kommer innebära några tuffa år under byggtiden men totalt sett kommer det bli lätt att välja kollektivt resande.

Vänsterpartiet Knivsta tror att lokaliseringalternativ Befintlig kommer att bli en stor vinst för klimatet och det kommer att spara skogs- och jordbruksmark, industrimark och möjlighet för djurliv och rekreation vid E4:an, genom minimerade barriäreffekter. Genom att dra spåren växelvis till väster respektive öster om nuvarande järnväg blir det minimal inverkan på närliggande bostäder, begränsar de tekniska utmaningarna och minimerar påverkan på omgivningen och miljön.

Dragningen av spåren enligt lokaliseringalternativ Befintlig kommer att bidra till bättre förutsättningar för befintligt och nytt näringsliv att verka i Knivsta kommun. De allmänna platserna är utbyggda så att utformning, materialval och gestaltningen är hållbara i alla tre dimensioner samt genomtänkta för att klara av att möta framtidens behov av klimatsmart arbetspendlande. Vänsterpartiet Knivsta anser att om lokaliseringalternativ E4 B eller C väljs går man miste om en överbyggnad av bomkorsningen, möjligheter att samarbeta om ett uppvärmt stationshus och eventuella regionaltågsstopp. Det skulle även innebära att upprustning av befintliga spår inte kommer att ingå i projektet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samråds handlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

4.2.6.29. Socialdemokraterna Knivsta

Socialdemokraterna Knivsta anser att lokaliseringalternativ Befintligt är det bästa för Knivsta kommun. Socialdemokraterna anser att det är mycket viktigt att befintliga spår och trafik anläggningar rustas samtidigt som de nya spåren anläggs. Spåren som passerar förbi Trunsta träsk är väldigt utsatta vid skyfall och fuktig väderlek. Redan idag är det perioder då tågen måste köra med nedsatt hastighet på sträckan. Om någon av E4-alternativen väljs och det blir störningar på de gamla spåren finns risken att trafiken leds förbi Knivsta och pendlarna i Knivsta blir helt utan tågtrafik och att den stabilitet och robusthet i trafiken som efterfrågas inte uppnås för de som reser till och från Knivsta. Knivsta station är också i behov av upprustning, detsamma gäller broar och tunnlar längs de befintliga spåren. Samtidigt som E4-alternativen riskerar att inte leda till de positiva effekter för resenärerna

som man vill uppnå, så påverkar de näringslivet negativt. Mer jordbruksmark tas i anspråk, marker blir svårare att bruka, verksamhetsområdet Ar begränsas och utvecklingsmöjligheterna för dagens näringsidkare både i Ar och i Knivsta tötort påverkas negativt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. Inkomna synpunkter kommer utgöra en del av underlaget inför ställningstagandet.

Projektet Fyra spår Uppsala är avgränsat till utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. I projektet ingår att göra åtgärder och anpassningar på befintlig bana där så behövs utifrån utbyggnad av två nya spår.

4.2.6.30. Miljöpartiet Knivsta

Miljöpartiet Knivsta förordar att de två nya järnvägsspåren anläggs utmed befintlig sträckning genom Knivsta och då med fördel på den västra sidan av nuvarande spår.

Knivsta är en utpräglad pendlarkommun och det är viktigt att underlätta för ett enkelt och miljömässigt hållbart resande till och från Knivsta och Alsike. Miljöpartiet bedömer att lokaliseringalternativ Befintlig ger bäst förutsättningar för att åstadkomma detta.

Miljöpartiets anser att förutsättningarna för att fler persontåg ska kunna trafikera centrala Knivsta ökar med lokaliseringalternativ Befintlig.

Det som Miljöpartiet anser talar emot att placera de nya spåren utmed E4:an är att detta alternativ tar helt ny mark i anspråk. I den södra delen, söder om Säbysjön, riskerar också spåren att förstöra och begränsa tillgång till viktig jordbruksmark. Det handlar bland annat om värdefulla betesmarker som är extra skyddsvärda med avseende på biologisk mångfald.

Miljöpartiet vill också att man tar hänsyn till barriäreffekter vid planeringen av de nya spåren. Det kan till exempel ske genom att bygga mindre tunnlar under spåren på några ställen för att möjliggöra för vilt och människor att passera under järnvägen. Sådana lösningar bör även kunna minska riskerna för "spårspring".

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information.*

Lokaliseringsutredningen syftar till att identifiera den bästa lösningen för de två nya spåren mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala, där den bästa lösningen avser det lokaliseringalternativ som uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet till skälig kostnad. Det innebär att val av lokaliseringalternativ kommer att

ske utifrån underlag som tas fram i utredningen, det vill säga måluppfyllelse, miljöbedömning, teknisk genomförbarhet och investeringskostnad.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samrådshandlingen och samrådsredogörelsen och tar sedan ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras. Inkomna synpunkter kommer utgöra en del av underlaget inför ställningstagandet.

4.2.6.31. Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

SSM betonar vikten av att redovisa magnetfältsnivåer i framtida miljökonsekvensbeskrivningar för platser där människor vistas, särskilt närliggande bostäder, med tanke på ökad exponering på grund av kraftledningar. De hänvisar till miljöbalken för bedömning av eventuella åtgärder för att begränsa exponeringen och anser att Folkhälsomyndigheten bör få möjlighet att yttra sig i ärendet.

SSM diskuterar hur elektromagnetisk strålning kan påverka områden kring järnvägsnät och refererar till SSM:s referensvärden för magnetfält. De nämner också en misstänkt ökad risk för barnleukemi vid lågfrekventa magnetfält, baserat på epidemiologiska studier, men påpekar att orsakssambandet är osäkert och att det inte finns tillräckligt stöd från djur- eller cellstudier. Slutligen delar SSM resultat från egna mätningar som visar att en stor del av landets bostäder förväntas ha magnetfält under vissa årsmedelvärden, vilket är relevant för att bedöma den potentiella exponeringen för invånarna.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar lämnad information och kommer att fortsatt ta del av rekommendationer från Strålsäkerhetsmyndigheten och Folkhälsomyndigheten. Påverkan av elektriska magnetfält har inte studerats i lokaliseringstudien på grund av att det inte bedöms vara en alternativskiljande fråga. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringalternativ kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras, och då kommer även nivåer på elektriska magnetfält att beaktas.*

4.2.6.32. Uppsala Brandförsvär

Uppsala brandförsvär har inget att erinra. Brandförsvaret önskar även motta remisshandlingar från nästkommande utredningsskede då järnvägsplaner tas fram för det lokaliseringalternativet som väljs.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet. Fortsatt dialog kommer hållas med Uppsala Brandförsvär.*

4.2.6.33. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.34. *Havs- och vattenmyndigheten*

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.35. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*

MSB avstår från att lämna yttrande.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.36. *Jordbruksverket*

Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.37. *Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

SGU avstår från att yttra sig.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.38. *Statens geotekniska institut (SGI)*

SGI har inga synpunkter.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.39. *Statens fastighetsverk (SFV)*

SFF har inga fastigheter inom området som berörs och avstår från att yttra sig

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.40. *Lantmäteriet*

Lantmäteriet avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.2.6.41. *Luftfartsverket*

Luftfartsverket har yttrat sig i ärendet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

4.3. Yttranden med ställningstagande om val av lokalisering

Lokaliseringsutredningens rapport "Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ" färdigställdes under första halvan av 2024. För att inhämta sammanvägda ståndpunkter om val av lokaliseringsalternativ skickade Trafikverket den slutförda handlingen inklusive uppdaterad samrådsredogörelse till berörda kommuner, länsstyrelser och kollektivtrafikmyndigheter. Denna begäran om ställningstagande sändes den 24 juni 2024.

4.3.1. Yttranden från berörda länsstyrelser

4.3.1.1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län har inkommit med ett yttrande. Yttrandet innehåller inget sammanvägt ställningstagande utan länsstyrelsen har tagit ställning till om underlaget är tillräckligt för att ta beslut och där det är möjligt vilket alternativ som förordas utifrån beskriven miljöaspekt.

Landskapsbild

Länsstyrelsen förordar alternativ Befintlig ur landskapssynpunkt. Övriga alternativ bedöms skapa nya barriärer i landskapet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens förordande.*

Fornlämningar

Länsstyrelsen bedömer att samtliga alternativ kommer att påverka fornlämningsmiljöer. Man bedömer ändå att alternativ Befintlig är att föredra då fornlämningsmiljöerna redan är påverkade av befintlig järnväg.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens förordande.*

Naturmiljö

Ur naturvårdssynpunkt föredrar länsstyrelsen alternativ Befintlig. Bedömningen baseras på förekomst av karterade naturvärden och skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken, påverkan på fladdermöss och groddjur, resultat av genomförd naturvärdesinventering samt fynd av arter som inrapporterats till Artportalen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens förordande.*

Jordbruksmark

Länsstyrelsen ser positivt på gjorda förtydligande angående spårbredd i Samrådshandlingen.

Länsstyrelsen föredrar alternativ Befintlig utifrån ett jordbruksperspektiv. Om alternativ Befintlig väljs kommer jordbruksmark tas i anspråk, men sannolikt mindre än övriga alternativ. Konsekvenser för arronderingen bedöms bli mindre då befintligt spår redan orsakar en fragmentering i landskapet. Alternativ E4B och E4C bedöms ta mer mark i anspråk och skapa ny fragmentering i landskapet med stor påverkan på arronderingen som följd.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens förordande.*

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsen väljer att avstå att lämna synpunkter på sakområdet för MKN för vatten.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar detta. Bedömningar av påverkan på berörda vattenförekomster kommer att redovisas i kommande MKB i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ.*

4.3.1.2. Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen i Uppsala län har inkommit med ett yttrande där man förordar alternativ Befintlig.

Länsstyrelsen har yttrat sig i tidigare samråd och efterfrågat förtydliganden kring den tekniska genomförbarheten vid passagen av Trunsta träsk. Man upplever nu att det framgår att åtgärder för att hantera de befintliga problemen ingår i alternativ Befintlig. För att åtgärden ska få önskad effekt anser Länsstyrelsen att problematiken behöver åtgärdas oavsett vilket alternativ som väljs.

Alternativen som presenteras i underlaget innebär olika effekter för den regionala kommunikationen mellan Uppsala län och Stockholms län. Länsstyrelsen ser att det finns för och nackdelar med båda alternativen men anser att fördelarna som alternativ Befintlig erbjuder väger tyngre än alternativ E4.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter. Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning om att problematiken vid Trunsta träsk behöver åtgärdas oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs.*

Kulturmiljö

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att en ny järnväg enligt alternativ E4C kan anläggas utan att medföra påtaglig skada på riksintresseområdet C45 Landskapet kring Valloxen och Säbysjön. Järnvägen skulle innebära negativ påverkan på riksintresset men då det förläggs i samma korridor som motorvägen som redan skapat en stor barriär i landskapet blir den negativa påverkan mindre.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att en sträckning väster om E4 norr om Brunnby och förbi Framnäs skulle vara mer skonsam än en sträckning i dalgången väster om Torpmiljön.

Länsstyrelsen bedömer att alternativ Befintlig är mer utmanande ut kulturmiljösynpunkt. En utbyggnad av järnvägen förbi St Stefans Kyrka bedöms medföra stor negativ påverkan på kyrkomiljön och därmed även på riksintresset C45 Landskapet kring Valloxen och Säbysjön. Länsstyrelsen bedömer att utbyggnaden bör kunna genomföras utan att påtaglig skada på riksintresset sker under förutsättning att inget markanspråk krävs på den östra sidan om de befintliga spåren och att de nya spåren förläggs på den västra sidan i ett lågt läge i landskapet. Bullermiljön kan bli besvärande. Förändringar av kyrkomiljön kan komma att kräva prövning enligt 4 kap kulturmiljölagen.

Den värdefulla bebyggelsemiljön vid Knivsta station skulle påverkas negativt vid en stationsutbyggnad. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att förluster av historiska byggnader och andre komponenter i den historiska miljön försvårar läsbarheten av områdets kulturhistoriska ursprung. Länsstyrelsen kan inte ta ställning till alternativets lämplighet utan ett mer utvecklat resonemang kring vilka gestaltningar och anpassningar för att mildra påverkan som kan komma i fråga.

Om alternativet Befintlig väljs, bör den gamla stationsbyggnaden flyttas till en närliggande plats, det bör även säkerställas att övriga äldre byggnader samt runstenen bevaras på sin nuvarande plats. Den arkeologiska utredningen har identifierat cirka 30 nya lämningar. Ett femtontal objekt behöver undersökas vidare för att fastställa deras status som fornlämningar. En rapport kommer att skickas till Trafikverket. Alla fornlämningar är

skyddade enligt 2 kap kulturmiljölagen och kan bli föremål för ytterligare arkeologiska undersökningar.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket att utreda hur intrång och eventuell skada på kulturmiljöer kan minimeras genom lokalisering, flytt av byggnader, utformning och gestaltning. När det gäller fornlämningar planerar Trafikverket att skicka en begäran om arkeologisk utredning steg 2 så snart man fattat beslut om lokaliseringsalternativ.*

Naturmiljö

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket uppmärksammat deras tidigare synpunkter angående påverkan på naturmiljö. Länsstyrelsen vidhåller sitt tidigare yttrande angående naturmiljö och de aktuella lokaliseringsalternativen.

Man påpekar att det fortsatt är viktigt att påverkan på skyddade områden utreds och så långt det är möjligt skyddas. Fortsatta utredningar behövs även om förenligheten med artskyddsbestämmelserna.

Länsstyrelsen anser att ekologisk kompensation är motiverat och kan komma att bli ett krav. Markfrågan kan behöva lösas utanför järnvägsområdet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket att utreda hur påverkan på skyddade områden kan minimeras och beskriva hur hänsyn till dessa områden kommer att tas.*

MKN Ytvatten

Länsstyrelsen har tidigare påpekat att nuvarande underlag är för övergripande för att användas för bedömningar av risk för att MKN för vatten ska kunna följas. Trafikverket har meddelat att man är medvetna om detta och att projektet ska utformas för att inte försämra möjlighet att nå god status för vattenförekomsterna. Länsstyrelsen anser att den försäkran är tillräcklig i detta skede.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar detta. Bedömningar av påverkan på berörda vattenförekomster kommer att redovisas i kommande MKB i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ.*

Vattenverksamhet

Lokaliseringsalternativ Befintlig, E4B och E4C innebär vattenverksamheter som behöver utredas vidare. Länsstyrelsen kan inte ta ställning kring om något alternativ är att föredra utifrån inlämnat underlag. Man bedömer att oavsett vilket alternativ som väljs kommer det att krävas tillstånd för vattenverksamhet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar detta. Frågan om tillstånd för vattenverksamhet kommer att utredas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ.*

Farligt gods

Länsstyrelsen anser att tidigare synpunkter som lyfts avseende farligt gods har hanterats. Oavsett vilket alternativ som väljs behöver frågor om risker och säkerhet utredas vidare i den kommande planeringen.

Ur perspektivet olycksrisker och farligt gods ser inte länsstyrelsen något behov av att förespråka ett alternativ över ett annat.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar detta. Farligt gods är en aspekt som kommer att hanteras vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ.*

Klimatanpassning

Länsstyrelsen håller med Trafikverket om att de befintliga spåren vid Trunsta träsk är i behov av ytterligare anpassningsåtgärder. Detta är åtgärder som behöver göras oavsett om det sker inom ramen för projektet eller utanför. Att åtgärder görs i alternativ Befintlig är därför inte tillräcklig grund för att Länsstyrelsen ska förorda alternativet.

Längs samtliga sträckor finns det punkter där vatten kan ansamlas vid större skyfall. Vid passage över eller i närheten av dessa måste utformningen anpassas. I det fortsatta planarbetet behöver utredningar bekräfta att risken för ras och skred är låg.

Med anledning av identifierade risker behöver dessa utredas mer ingående för vald sträcka.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar detta. Utformningen kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ.*

4.3.2. Yttranden från berörda kommuner

4.3.2.1. Knivsta kommun

Knivsta kommun har inkommit med ett yttrande där man förordar alternativ befintlig men anser att anläggningen bör förläggas i tunnel.

Kommunen ser att valet av alternativ är av historisk betydelse och kommer att påverka Knivstas framtid. Man ser att de två föreslagna alternativen har olika för- och nackdelar för kommunen med ingrepp antingen i centrala Knivsta eller i miljöerna utanför.

Kommunen lyfter utmaningarna med barriäreffekter och önskar att lösningar för att mildra barriäreffekten utreds i kommande skede. Man pekar på att tekniska lösningar så som tunnel, överdäckning eller nedsänkning av järnvägen kraftigt kan minska de negativa effekterna. Kommunen förordar att anläggningen läggs i tunnel då det skapar förutsättningar för bland annat bättre boendemiljöer. Man pekar på Varberg där en ny tunnel är under byggande som ett positivt exempel där projektet medfinansierades av kommunen. Kommunen önskar föra en liknande dialog med Trafikverket.

Om spåren förläggs ovan mark i befintlig sträckning anser kommunen att de planskilda korsningarna måste studeras ytterligare. Kommunen förordar att dessa läggs i tunnel under järnvägen och inte på bro som beskrivs i lokaliseringsutredningen.

Kommunen ser positivt på att det i kommande skede i planlägningsprocessen finns utrymme att anpassa infrastrukturen efter platsen. Man påpekar också att det är värdefullt att alternativen kommer att inkludera kompensationsåtgärder för att säkerställa miljömässiga värden.

Kommunen anser att man under det senaste året haft en konstruktiv dialog med Trafikverket rörande vikten av att säkra god trafikering av persontåg för Knivstas pendlare. Man är medvetna om att det är tågoperatörerna som beslutar om trafikering. För kommunen är det viktigt att den här infrastrukturensatsningen leder till att fler snabba och moderna regionaltåg stannar på Knivsta station och att stationernas utformning möjliggör att olika slags tåg kan stanna.

Kommunen anser att upprustning av Knivsta station och spåren vid Trunsta träsk är en grundförutsättning för projektets måluppfyllelse och måste ske oavsett vilket alternativ som väljs. Man är orolig för att ett val av E4 C skulle kunna leda till en negativ spiral där spåren genom Knivsta prioriteras ned med minskat resande och underhåll som resultat. Kommunen efterlyser en riskanalys som belyser frågan.

Trafikverket kommenterar:

Lokaliseringalternativ med tunnel har studerats i lokaliseringsutredningen och har valts bort med hänsyn till att de har en allt för hög kostnad i förhållande till den nytta som de genererar samt utifrån erfarenheter av riskbedömning för andra liknande projekt. Utformning av anläggningen kommer studeras i nästa skede. Om lokaliseringalternativ Befintlig väljs ingår även att studera påverkan på stationen i Knivsta och plankorsningen och vad för anpassningar som kommer att krävas.

Trafikverket delar kommunens uppfattning om att problematiken vid Trunsta träsk behöver åtgärdas oavsett vilket lokaliseringalternativ som väljs.

4.3.2.2. Uppsala kommun

Uppsala kommun har inkommit med ett yttrande där man står fast vid sitt förordande av alternativ Befintlig.

Kommunen anser att en lokalisering längs E4 äventyrar nödvändiga åtgärder längs befintlig bana, främst vid Trunsta träsk men även vid Knivsta station. Det skulle i så fall, betyda ett avsteg från intentionerna i det avtal Uppsala kommun har med staten. Kommunen utgår från att Trafikverket tar formell ställning för alternativ Befintlig då det bedömts ha störst måluppfyllelse.

Kommunen önskar även få ta del av den samlade effektbedömning som kommer att tas fram inom ramen för ny nationell plan.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar kommunens förordande. När den samlade effektbedömningen inför revidering av Nationell transportinfrastrukturplan är godkänd kommer den att publiceras på Trafikverkets hemsida.*

4.3.2.3. Sigtuna kommun

Sigtuna kommun har inkommit med ett yttrande.

Kommunen upplever att Trafikverket inte bemött deras allvarliga kritik kring E4 alternativen som de bedömer inte kan tillgodose behovet av redundans mellan Ostkustbanan och Arlandabanan norr om kommungränsen. Huvudsynpunkten är att E4 alternativen borde utgå då ingen ansluter till Ostkustbanan på ett sätt så att redundans kan uppstå.

Kommunen arbetar intensivt för en stärkt koppling mellan Ostkustbanan/Märsta station och Arlanda och anser att enbart förlita sig på Arlandabanan gör angöringen till Arlanda extremt sårbar, särskilt om trafiken dit ökar utan att man samtidigt moderniserar och anpassar Märsta station och Ostkustbanan förbi Märsta och Rosersberg. Kommunen anser att Arlanda flygplats måste läggas till projektets ändamål, mål och projektmål. Kommunen ser en risk att perspektiv och konsekvenser för området söder om länsgränsen inte utreds och därmed saknas i avvägningen vid val av korridor.

Kommunen anser att Trafikverket hanterat befintliga och kommande elledningar för lättvindigt. Man upplever att det beskrivs hur alternativ Befintlig påverkar redan existerande ledningar men att det saknas en bild av hur E4 alternativen skadar framtida ledningar. Att dra korsande ledningar i nya korridorer anser inte kommunen vara en lösning.

Många remisser berörande utredningar för nya, spänningshöjda eller rivna elledningar har kommit kommunen till del. Olika lösningar kring Odensala transformatorstation har testats. Det upplevs som tydligt att stationen är en nyckel för eldistributionen och att situationen kring stationen är komplex. Man har bifogat en karta där remissernas underlag lagts ihop.

Kommunen saknar en noggrann utredning och helhetsbedömning kring Odensala transformatorstation i samrådsunderlaget. Man anser att försvårandet med ytterligare hänsyn till markbehov, ledningsomdragning och nya elledningar måste synas i samrådshandlingen, och att den komplicerades situationen måste vara ett tungt skäl i valet av spårkorridor.

Sigtuna kommun konstaterar att samrådshandlingen fortfarande inte har kompletterats med utredningar kring redundans i trafiksystemet eller komplikationer kring

transformatorstationen. Dessa omständigheter har inte fått genomslag i samrådshandlingen och därför saknas underlag för den samlade bedömningen

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Sigtuna kommuns synpunkter. Trafikverket delar inte kommunens uppfattning avseende E4 alternativen, alternativen har i utredningen bedömts vara komplexa men genomförbara.*

Trafikverket är medvetna om att det finns brister och behov av åtgärder vid Märsta och Arlanda, detta ligger dock utanför uppdraget för Fyra spår Uppsala.

Utformningen av E4 alternativen har tagit hänsyn till befintlig och kommande transformatorstationer vid Odensala. Det har även konstaterats att möjliga lösningar finns för att hantera konflikter mellan ny järnväg och befintliga samt nya ledningar i området. En tät dialog med ledningsägare har ägt rum och planeras att fortsätta för att minimera eventuell påverkan.

4.3.3. Yttranden från berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter

4.3.3.1. Region Uppsala

Region Uppsala har inkommit med ett yttrande där man understryker vikten av att ingångna avtal följs och att projektets ändamål uppfylls. Regionen delar inte Trafikverkets bedömning att samtliga lokaliseringalternativ uppfyller projektets ändamål. Detta då de befintliga spåren vid Trunsta träsk endast åtgärdas inom projektet om lokaliseringalternativ Befintlig väljs. För regionen är det ett absolut krav att åtgärder på befintligt spår säkerställs inom projektet.

Regionen anser att det krävs åtgärder på befintliga spår vid Knivsta station för att klara Trafikeringsscenario Hög. Man gör bedömningen att alternativ E4B och E4C inte klarar denna trafikering.

Regionen anser att plankorsningen vid Knivsta station påverkar trafiksäkerhet, robusthet och kapacitet oavsett vilket alternativ som väljs. Åtgärdande av plankorsningen bör därför ingå i projektet oavsett vilket alternativ som väljs.

Regionen understryker vikten av en fungerande tågtrafik under byggtiden och bedömer att den stora resandevolymen inte kan klaras med ersättningsbussar. Man önskar nära samverkan i frågan redan i ett tidigt skede.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar regionens synpunkter.*

Trafikverket delar regionens uppfattning att samverkan är viktigt i det fortsatta arbetet.

4.3.3.2. Region Stockholm

Region Stockholm har inkommit med ett yttrande där man förordar alternativ E4C.

Oaktat vilket alternativ som väljs vill regionen betona vikten av att bristerna vid Knivsta station, vid Märsta station och vid Trunsta träsk åtgärdas.

Regionen ser det som fördelaktigt att två separata stråk för järnvägstrafiken skapas, man bedömer att detta ökar systemets redundans och ökar möjligheterna att optimera respektive stråk för sin huvudsakliga trafikering samt underlättar underhåll.

Regionen bedömer också att de tekniska utmaningarna och de byggtider det föranleder innebär att alternativ E4C är förknippat med lägre genomföranderisker och projektkostnader än alternativet längs befintlig järnväg. Man ser också möjlighet till samverkan med Svenska kraftnäts planerade åtgärder vilket bedöms kunna minska genomförbarhetsriskerna ytterligare.

Regionen anser att om alternativ Befintlig väljs så skapas projektberoenden mot bland annat Mälarbanans utbyggnad och ERTMS införande utifrån Trafikverkets strategi för kapacitetstilldelning. Man anser att det finns risk att de tillkommande spåren mot Uppsala kan börja byggas först efter Mälarbanans fyrspår, då strategin enbart tillåter att ett av de tre stråken in mot Stockholm får vara avstängt. Regionen ser också risker med den påverkan på tågtrafiken under byggtiden som alternativet skulle innebära.

Regionen ställer sig frågande till rimligheten i de samhällsekonomiska bedömningarna vilka visar ett negativt nettonuvärde för samtliga alternativ. Man lyfter att Trafikverket i inriktningsunderlaget för den kommande nationella planen skriver att modellerna för samhällsekonomi och trafikprognoser bygger på en rad antaganden som i vissa fall är osäkra

och problematiska. Regionen har tidigare uttryckt behovet att metodutveckla dessa för att bättre fånga nyttorna i en storstadsregion.

Region Stockholm anser att satsningen på förbättrad tillgänglighet och ökad kapacitet mellan Stockholm och Uppsala är angelägen. Det är också del i det så kallade fyrspårsavtalet. I detta perspektiv anser man att det kvantifierade effekterna av projektet är allt för begränsade. Regionen önskar även fortsättningsvis delta i planeringsarbetet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Region Stockholms förordande. Merparten av underhållet genomförs normalt under natten vilket innebär en begränsad trafikpåverkan. Trafikverket anse därför att denna aspekt inte bör ligga till grund för rekommendation av alternativ.*

Utbyggnaden av fyra spår Uppsala kommer inte ha möjlighet till några längre totalavstängningar så som sker på Mäljarbanan. Detta bland annat då flygbränsleförsörjningen till Arlanda inte medger det. De arbeten som kräver tider i spår kommer att hanteras enligt gällande process, detta gäller oavsett vilket lokaliseringalternativ som väljs.

5 Samråd vid utformning av planförslag

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.



Trafikverket, Ärendemottagningen, Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se