

Samrådsredogörelse

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

Järnvägsplan, 2024-06-24

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: 2024-06-24

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
5	Samråd vid utformning av planförslag	90

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 diarieförda 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 samrådsgruppen. 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 diarieförda 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.

2 Läsanvisning

Kapitel 3 beskriver hur samrådskretsen 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.

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 följd effekter behöver utredas. När det gäller buller berörs ett färre antal bostäder i de östra delarna av utredningsområdet men å andra sidan ger bullret en större spridning genom ett flackare landskap.

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

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

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

Basprognos 2040

Länsstyrelsen bedömer att underlaget för hur man beräknat basprognosen för trafikflöden bör redovisas närmare för respektive trafikslag (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 lokaliseringsalternativens 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 planläggningsprocessen. Kommunen vill även betona att mer underlag tas fram under planläggningsprocessen samt att inte enbart miljöeffekter bör utgöra underlag i kommande arbete – utan även planeringsaspekter såsom god trafikering och barriäreffekter. Knivsta kommun önskar att i det fortsatta arbetet se resonemang kring järnvägsplanens effekter för såväl lagakraftvunna detaljplaner som för pågående planer.

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

Trafikverket inleder planläggningsprocessen 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.

Miljökvalitetsnormer för vatten

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

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

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 samrådas.*

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

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 planlägningsprocess 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 restidvinster 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 friluftsområdena 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 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. 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 lokaliseringsalternativ 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 lokaliseringsalternativ 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 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. 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 lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.17. 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 lokaliseringens utredningen 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 lokaliseringsalternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras.

4.2.6.21. 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 försämrats 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.*

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. 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 tunnelloseringar 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 skäligen 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 lokaliseringsalternativ 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 lokaliseringsalternativ 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 lokaliseringsalternativ 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 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.

Trafikverket kommer inhämta länsstyrelsernas, kommunernas och kollektivtrafikmyndigheternas sammanvägda ståndpunkter utifrån den sammanställda samråds handlingen 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.

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 lokaliseringsalternativ Befintligt är det bästa för Knivsta kommun. Socialdemokraterna anser att det är mycket viktigt att befintliga spår och trafikaneläggningar 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 målpuppfyllelse, 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 lokaliseringsalternativ 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 lokaliseringsutredningen på grund av att det inte bedöms vara en alternativskiljande fråga. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt lokaliseringsalternativ kommer järnvägsanläggningens läge och utformning att preciseras, och då kommer även nivåer på elektriska magnetfält att beaktas.*

4.2.6.32. Uppsala Brandförsvaret

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

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

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. *Luffartsverket*

Luffartsverket har yttrat sig i ärendet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar yttrandet.*

5 Samråd vid utformning av planförslag

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Ärendemottagningen, Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se