

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planskild korsning Börjegatan Uppsala kommun, Uppsala Län

Järnvägsplan, 2020-10-19

Uppdragsnummer: 165889



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE - Planskild korsning Börjegatan

Författare: Elin Björinder

Dokumentdatum: 2020-10-19

Ärendenummer: TRV 2019/93303

Uppdragsnummer: 165889

Version: 1

Kontaktperson: Charlii Enström, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	11
3.1.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
3.1.5.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	17
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	19
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	19
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	19
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19
3.2.5.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	19
4	Bilagor	21

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar järnvägsplan Planskild korsning Börjegatan i Uppsala kommun, Uppsala län. Uppsala stad utvecklas i norra Uppsala vilket ökar både väg- samt gång- och cykeltrafiken kring järnvägsplanen mellan Dalabanan och Börjegatan. Dalabanan korsar Börjegatan i plan med ett enkelriktat huvudspår och ett mötesspår. Vid Börjegatans plankorsning har allvarliga tillbud dokumenterats såsom påkörda bommar och fordon som fastnat mellan bommar. Olycksriskerna till följd av spårspring och fordon som fastnar eller kör in i bomanläggningen förväntas öka med den ökande trafiken i området. Säkerhetsbristerna och tillgängligheten åtgärdas genom att bygga om plankorsningen till en planskild korsning.

Järnvägsplanen föreslår att Börjegatan sänks under järnvägen så att en fri höjd på minst 4,7 meter uppnås för vägtrafik. Gång- och cykelvägar läggs på var sida om bilvägen. En järnvägsbro anläggs över vägarna så att befintlig spårgeometri kan bibehållas. Inom berörd detaljplan är det idag reglerat för en planskild korsning. Järnvägsplanen genomförs för att kunna fullfölja detaljplanens regler.

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

Samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Uppsala län, Uppsala kommun Uppsala Vatten och Region Uppsala, trafik och samhälle i samband med framtagandet av samrådsunderlag.

Under tre veckor i september 2020 låg samrådsunderlaget ute på samråd. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via hemsidan, Trafikverkets kontor, Uppsala kommun samt Nelins livsmedelsbutik.

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara.

Planlägningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2020-04-09, 2020-06-15.

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

2 Samrådsrets

I skede samrådsunderlag har samråd hållits med Uppsala kommun, Länsstyrelsen Uppsala län, Uppsala Vatten och Region Uppsala, trafik och samhälle.

Under kommande tid väntas beslut från Länsstyrelsen i Uppsala län om järnvägsplan för Planskild korsning Börjegatan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd, förutom med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs, även ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samråd ska även ske med regionala kollektivtrafikmyndigheter om planen har betydelse för kollektivtrafiken

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.1.1.1. *Samrådsunderlagsskedet, samrådsmöte den 19 maj 2020*

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

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

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

- Strandskydd
Under mötet framkom att inget strandskydd påverkas. Dock konstateras att föreslagna etableringsytor ligger inom strandskydd. Det framkommer att det finns en naturvärdesinventering längs bäcken och Länsstyrelsen föreslår att det möjligtvis går att samarbeta kring eventuella utredningar.
- Grundvatten
Utredningsområdet ligger på Uppsalaåsen och inom del av yttre vattenskyddsområde. Tillfällig grundvattensänkning kan bli aktuellt i det övre grundvattenmagasinet, men troligen inte i åsen. Undersökningar måste göras för att se om det kan bli aktuellt med tillståndsansökan för bortledning av grundvatten. Länsstyrelsen informerar om kontaktpersoner på Länsstyrelsen för dialog angående dessa frågor.

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

3.1.1.2. *Samrådsunderlagsskedet, yttrande under samråd september 2020*

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

Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via hemsidan, Trafikverkets kontor, Uppsala kommun samt Nelins livsmedelsbutik. Under samrådstiden inkom synpunkter från länsstyrelsen som sammanfattas nedan per aspekt.

- **Kommunala planer**
Inom berörd detaljplan är det idag reglerat för en planskild korsning.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

- **Beskrivning av berörd naturmiljö**
 - **Etableringsområden**
Trafikverket har redovisat fyra etableringsområden i samrådshandlingen varav tre ligger utanför utredningsområdet. Länsstyrelsen anser att naturmiljön ska

beskrivas även inom dessa tre områden liksom bedömd påverkan och behovet av skadeförebyggande åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

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

o Fridlysta arter

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

o Träd

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

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

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

Skyddsåtgärder under anläggningskedet för kvarvarande träd behöver redovisas i järnvägsplanen.

Trafikverkets kommentar:

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

○ Biotopskydd

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

Enligt PM från trädinventeringen bedöms det inte finnas någon biotopskyddad allé inom området. På äldre flygbilder syns en längre trädrad i södra delen av planområdet (inom DP Kv. Cementgjuteriet). Se bilaga A från 2007. Denna trädrad uppfyller definitionen för en biotopskyddad allé. Yngre träd som planterats för att ersätta äldre träd i en biotopskyddad allé omfattas av skyddet. Det behöver framgå vilka träd som är skyddade samt om och i så fall hur, de påverkas av planens genomförande.

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

Trafikverkets kommentar:

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

○ Strandskydd

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

Trafikverkets kommentar:

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

○ Samråd enligt 12:6 miljöbalken

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

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

○ Riksintresse för kulturmiljövård och fornlämningar

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

uppvuxna lövträd ska behållas vid genomförandet. Ingen fornlämning kommer att påverkas.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

o Vattenverksamhet

Av underlaget framgår att det i dagsläget inte är klargjort om en tillfällig eller permanent grundvattenbortledning kommer att krävas för anläggningen. Grundvattenbortledning, även om den är tillfällig under byggtiden, är en tillståndspliktig åtgärd. Om en permanent grundvattenbortledning krävs för att överhuvudtaget kunna anlägga järnvägsbron kan det vara en markavvattning. Markavvattning är förbjuden i Uppsala län. Det innebär att om åtgärder, i form av en grundvattensänkning, krävs för att varaktigt öka fastighetens lämplighet för anläggande av järnvägsbron kan det vara en markavvattning som kräver dispens från markavvattningsförbudet och tillstånd för markavvattning.

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

Trafikverkets kommentar:

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

o Vattenskyddsområde och markföroreningar

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede kommer fortsatt utredning ske angående buller.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

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

Trafikverkets kommentar:
Synpunkten noteras.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

3.1.2.1. *Samrådsunderlagsskedet, samrådsmöte den 29 maj 2020*

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

- Etableringsytor

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

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

- Ledningar

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

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

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

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

- Plan

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

- Byggtid

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

3.1.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.3.1. Samrådsunderlagsskedet, yttranden under samråd september 2020

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

Uppsala kommun – Stadsbyggnadsförvaltningen

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

Trafikverkets kommentar:
En sådan sektion tas fram i kommande skede.
- Byggtid
Det är fördelaktigt om gång- och cykeltrafiken kan hållas öppen under större delen av byggtiden.

Trafikverkets kommentar:
Detta utreds vidare i nästa skede.
- GC-bro
Om möjligt bör man inte bygga bort möjligheten att kunna koppla på en gc-bro intill för att ansluta till framtida stationsläge.

Trafikverkets kommentar:
En sådan åtgärd ingår ej i det här projektet, men åtgärden förhindrar inte en eventuell framtida utbyggnad.
- GC-väg
Stadsbyggnadsförvaltningen har anser att föreslaget utrymme för både fotgängare och cyklister är för litet och motsätter sig förslaget på tre meter bred gång- och cykelväg om varsin sida om vägen. Om gc-banorna även ska kunna användas av utryckningsfordon behöver bredden ev. utökas. På den östra sidan kommer Uppsala inom några år införa snabbcykelled. Stadsbyggnadsförvaltningen ger som förslag en bredd på minst 2 m gång + 3 meter cykel på den östra sidan samt 2 meter gång + 2,5 meter cykel på den västra sidan.

Trafikverkets kommentar:
Utformning av gc-väg tas fram i nästa skede och samråd/dialog sker med Uppsala kommun.

Uppsala vatten och avfall AB

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

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

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt arbete och samråd sker i nästa skede.

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

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt arbete och samråd sker i nästa skede.

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

Trafikverkets kommentar:

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

Uppsala kommun - Miljöförvaltningen

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

Trafikverkets kommentar:

Markundersökningar kommer att fortsätta under nästa skede.

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

Trafikverkets kommentar:

Noteras. Fortsatt utredning om föroreningar sker i kommande skede.

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

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

Trafikverkets kommentar:

Noteras. Fortsatt arbete om grundvatten sker i kommande skede.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt utredning om buller och bullerskyddsåtgärder sker i kommande skede.

3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.1.4.1. *Samrådsunderlagsskedet, Inkomna yttranden under samråd september 2020*

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

Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via hemsidan, Trafikverkets kontor, Uppsala kommun samt Nelins livsmedelsbutik. Under samrådstiden inkom synpunkter som sammanfattas nedan per aspekt.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

Biltrafiken längs sträckningen från Luthagesplanaden mot järnvägs korsningen löper genom tätbebyggda bostadsområden samt en förskola som ligger intill vägen. Vid ökad biltrafik längs sträckningen, genom bygget av den planskilda korsningen, kommer risken för

olyckor att öka för gående och utgöra en större risk än den man ska minimera vid bygget av den planskilda korsningen.

Trafikverkets kommentar:

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

- Byggtid

När bygget börjar kommer korsningen att stängas av vilket är naturligt. Hur ska man då komma över till "andra sidan"? Vårdcentralen på södra sidan om järnvägen är ett viktigt besöksmål för personer som bor på norra sidan, vilket bör beaktas vid avstängningar under byggtiden

Trafikverkets kommentar:

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

- GC-bro

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

- Buller och vibrationer

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Utformning av gc-väg utreds i nästa skede.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

3.1.5. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

3.1.5.1. Samrådsunderlagsskedet, samrådsmöte den 29 maj 2020

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

- Busstrafik
Det finns en busslinje (1) som går längs med Börjegatan och passerar järnvägen. Turtätheten är rätt hög ca var 6-7 minut.

- Byggtid
Kommunen informerar att de har lösningar för busstrafiken via omledningsvägar/tillfälliga vägar. Men busstrafiken kommer att bli påverkade av ombyggnationen vid plankorsningen och avstängningen av Börjegatan. Fortsatt dialog med Region Uppsala kommer att ske.

3.1.5.2. *Samrådsunderlagsskedet, yttranden under samråd september 2020*

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

Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via hemsidan, Trafikverkets kontor, Uppsala kommun samt Nelins livsmedelsbutik. Trafik och samhälle bad om anstånd med en vecka. Inkomna synpunkter sammanfattas nedan.

- Allmänt
Region Uppsala ser mycket positivt på en planskild korsning vid Börjegatan och ombyggnaden är prioriterad. Region Uppsala önskar fortsatt dialog kring byggstart, avstängningstid och eventuella förändrade förutsättningar.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkt noteras. Fortsatt dialog hålls i kommande planering.

- Utformning
Den föreslagna frihöjden på 4,7 meter är bra, medan lägre höjder än så skulle kunna skapa problem för Region Uppsalas busstrafik. Vidare ser Region Uppsala positivt på att bilvägens bredd kommer att bli åtta meter, vilket är viktigt för busstrafikens framkomlighet. Region Uppsala ser även positivt på att GC-vägar läggs på båda sidor om Börjegatan. Region Uppsala anser att det vore värdefullt om Trafikverket väljer det alternativa förslaget 5.3.2. med en järnvägsbro. Detta för att kunna möjliggöra viss reducerad trafik på banan dels under spont-skedet, dels under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras. Val av utformning beslutas i kommande skede.

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

Trafikverkets kommentar:

En klimatkalkyl kommer tas fram i kommande skede.

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

Trafikverkets kommentar:

Synpunkt noteras. Detta utreds vidare i nästa skede.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.2.2. Samråd med berörd kommun

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

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.2.5. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

4 Bilagor

Bilaga A - Bilaga 1: Ortofoto från 2007

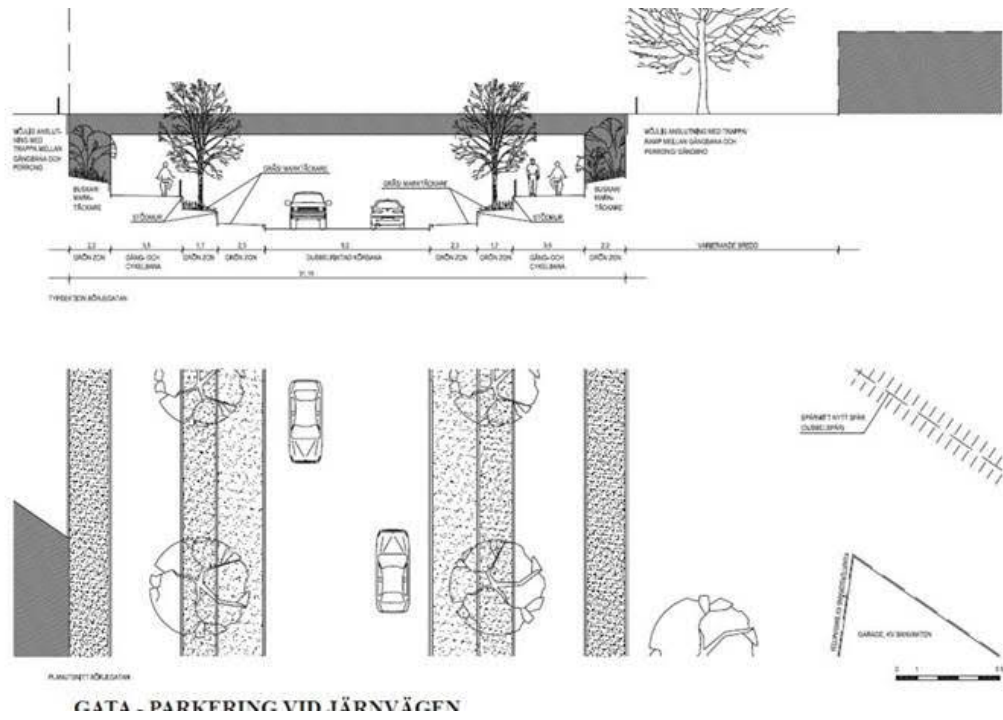


LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

ortofoto 2007



Bilaga B – Sektion från Stadsbyggnadsförvaltningen





TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se