



TRAFIKVERKET

Fyra spår Uppsala

Samrådshandling,

utformning av planförslaget

Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation,
Uppsala kommun, Uppsala län,
Järnvägsplanbeskrivning 2023-05-04

Trafikverket

Postadress: Trafikverkets Ärendemottagning Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28

Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fyra spår Uppsala, samrådshandling, Söder Bergsbrunna - Uppsala
Centralstation

Författare: Sweco

Dokumentnummer: FSUK003-01-017-0000-56_67-0100

Dokumentdatum: 2023-05-04

Ärendenummer: 2020/21139

Åtgärdsnummer: 8095

Uppdragsnummer: 168592

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): A

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Malin Blåudd Lingh

Foto: Sweco, om inget annat anges

Illustration: Sweco, om inget annat anges

Sammanfattning

Sträckan mellan Stockholm och Uppsala är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor vilket till stor del beror på arbetspendlingen mellan städerna samt persontrafik till Arlanda flygplats. Stockholm, Uppsala och området mellan städerna kännetecknas av en hög befolkningstillväxt, något som i sin tur ökar efterfrågan på hållbara resor. Samtidigt är trafiken på sträckan, som är en del av Ostkustbanan, så intensiv att kapaciteten slår i taket vid rusningstid.

Den ökade efterfrågan på tåg ställer därmed nya krav på infrastrukturen. Därför ska Ostkustbanan mellan länsgräns mot Stockholm och Uppsala Centralstation byggas ut i syfte att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. Projektet Fyra spår Uppsala innebär att Ostkustbanan ska utvecklas från två till fyra järnvägsspår samt att två nya stationer ska byggas, en söder om Bergsbrunna, Uppsala kommun och en i Alsike, Knivsta kommun. För Uppsala Centralstation innebär projektet att stationen behöver byggas ut.

Fyra spår Uppsala har delats upp i två järnvägsplaner, en från Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation och en från länsgränsen mot Stockholm till Söder Bergsbrunna. Denna **samrådshandling, utformning av planförslaget** berör den första delsträckan mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation.

Aktuell samrådshandling utgör underlag för den samrådsaktivitet som genomförs under perioden 2023-05-04 till 2023-06-05 och som sker inom ramen för det kontinuerliga och fortlöpande samrådet av järnvägsplanen. Inkomna samrådssynpunkter sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse som uppdateras fram till kungörande och granskning av järnvägsplanen.

Denna handling syftar till att samråda förslag till lokalisering och utformning av de nya spåren och en fördjupning av utformningen av de två stationerna. I handlingen redogörs för vilka ytor Trafikverket kommer behöva ta i anspråk för att anlägga järnvägen och aktuella skydds- och försiktighetsmått.

Planförslaget innebär att ett nytt dubbelspår anläggs på en sträcka om cirka 9,5 kilometer för att möjliggöra fyra spår. På en sträcka om cirka 2,2 kilometer rivs befintlig anläggning och två nya dubbelspår anläggs. De fyra nya spåren planeras på Uppsalaslätten mellan väg 255 och den norra delen av bebyggelsen i Bergsbrunna.

Med hänsyn till det begränsade utrymmet som finns att utveckla järnvägen i centrala Uppsala har de nya spåren lokaliserats på ömse sidor av spårområdet. På Uppsalaslätten och söderut har de nya spåren lokaliserats öster om befintliga spår. Lokaliseringen har valts med hänsyn till Natura 2000-områdena Sävjaån-Funbosjön och Lunsen.

Planförslaget innebär också att Uppsala Centralstation kommer byggas ut till 14 plattformslägen. För att möjliggöra planförslaget breddas spårområdet med fyra spår med tillhörande plattformar. De nya spåren anläggs både väster och öster om det befintliga spårområdet. Som en följd av utbyggnaden kommer även åtgärder att genomföras på de befintliga plattformarna. Den nya stationen med arbetsnamnet Uppsala Södra kommer att utgöras av en mittplattform som förläggs mellan de två västra spåren. Längs med sträckan anläggs ett flertal järnvägsbroar i syfte att skapa planskilda passager under järnvägen.

Planförslaget bedöms stärka Ostkustbanans funktion genom en ökad kapacitet och robusthet. Genom de planerade åtgärderna skapas ett mindre sårbart och mindre störningskänsligt järnvägssystem. Planförslaget innebär att kapaciteten ökar på Ostkustbanan genom att sträckan kan hantera fler tåg både per dygn och i rusningstid. Den planerade anläggningen bedöms klara resandeefterfrågan till år 2050.

Planförslaget möjliggör för en förbättrad tågtrafik i form av punktligare tåg, fler avgångar och att det blir smidigare att resa med tåg. Genom detta bedöms utveckling av Ostkustbanan både gynna arbets- och fritidspendlare. Den nya pendeltågsstationen söder om Bergsbrunna bidrar till Uppsala kommuns planering av de Sydöstra stadsdelarna. Stationen bedöms skapa goda förutsättningar för att öka det regionala resandet med tåg genom att bebyggelsen utvecklas i samspel med utvecklingen av järnvägen och övrig kollektivtrafik.

För att möjliggöra järnvägsutbyggnaden krävs att vissa allmänna och enskilda vägar anpassas. Planförslaget innebär bland annat att delar av den statliga allmänna vägen 1060 kommer att flyttas i sidled som en följd av att järnvägsanläggningen breddas åt öster. Den planerade anläggningen medför också att två plankorsningar stängs och ersätts med planskilda passager.

Planförslaget har anpassats till den omgivande miljön men leder ändå till viss påverkan på omgivningen. Det beror till stor del på den fysiska ingrepp i miljön som planförslaget medför. Anläggningen har lokaliserats och utformats för att begränsa påverkan.

De förändringar som ombyggnaden av Uppsala Centralstation medför skapar en påverkan på stationsmiljöns historiska och upplevelsemässiga värden. Flytten av det statliga byggnadsminnet ställverket vid Uppsala station (nedan kallat *Ställverket*) kommer att innebära att byggnadens ursprungliga placering förloras men med en ny placering i ett motsvarande läge mildras effekterna av förlusten till viss del. Ingreppen i det enskilda byggnadsminnet stationshuset bedöms inte medföra att byggnaden förvanskas eller förlorar betydande kulturhistoriska värden.

Grundvattnet riskerar att påverkas genom grundvattenbortledning för en del av de planskilda passagera som kommer anläggas genom planförslaget, men genom täta konstruktioner bedöms konsekvenserna av planförslaget bli små negativa under byggskedet och obetydliga i driftskedet.

Passagen över Sävjån har anpassats för att minimera påverkan på ytvattnet, naturmiljön och Natura 2000-områdets bevarandevärde. Med den utformning av bron över ån som föreslås i planförslaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön i driftskedet bli obetydliga. I byggskedet kan små negativa konsekvenser kopplade till grumling och buller uppkomma. Natura 2000-områdets bevarandevärden bedöms inte påverkas negativt. I det stora slättlandskapet bedöms anläggningen ge liten negativ påverkan på stadsbilden, med undantag för de nya järnvägsbroarna över Sävjaån som ger påtaglig effekt på landskapsbilden.

För de boende i Bergbrunna uppstår en måttlig negativ konsekvens i och med att bullerstörningar inträffar oftare då antal tåg ökar. Landskapsbilden påverkas negativt i Bergsbrunna genom de tillkommande spåren och längre bullerskyddsskärm.

I Bergsbrunna finns idag ett stort antal bostäder som har en förhöjd olycksrisknivå enligt praxis för byggande av ny järnväg. De riskreducerande åtgärder i form av skyddsräll som utreds som en del av planförslaget bedöms kunna medföra att individrisken blir acceptabel utmed hela sträckan och samhällsrisknivån kan förbättras.

Vid Uppsala Södra förstärks barriäreffekten av järnvägen och bullerpåverkan ökar, vilket försämrar spridningssamband och påverkan på naturmiljöerna på ömse sidor om järnvägen. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms bli små till måttliga negativa.

Planförslaget innebär att mark tas i anspråk. Den mark som tas i anspråk utgörs av permanent markanspråk med ägande eller servitutsrätt, vägområde med vägrätt eller inskränkt vägrätt samt tillfällig nyttjanderätt. Vid väg 1060 kommer vägomläggningen göra att viss indragning av väg från allmänt underhåll blir aktuellt.

Järnvägsplanen planeras att lämnas in för fastställelse år 2025 och byggstart planeras till år 2026–2027. Byggskedet för sträckan söder Bergsbrunna- Uppsala Centralstation bedöms pågå cirka åtta till tio år.

Järnvägsplanen finansieras via medel från Nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033, där denna järnvägsplan är en del av namngivna objektet Ostkustbanan Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm samt medfinansiering av Uppsala kommun.

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| Sammanfattning..... | 3 |
| 1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål..... | 10 |
| 1.1 Bakgrund | 10 |
| 1.2 Beskrivning av Fyra spår Uppsala..... | 11 |
| 1.3 Planläggningsprocessen..... | 13 |
| 1.4 Tidigare utredningar, ställningstaganden och beslut | 14 |
| 1.5 Ändamål och projektmål | 18 |
| 2 Förutsättningar | 19 |
| 2.1 Befintligt transportsystem | 19 |
| 2.2 Trafik och användargrupper..... | 25 |
| 2.3 Staden och dess utveckling | 26 |
| 2.4 Stads- och landskapsbild | 34 |
| 2.5 Miljö och hälsa | 39 |
| 2.6 Byggnadstekniska förutsättningar | 52 |
| 3 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv | 62 |
| 3.1 Val av lokalisering | 62 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 3.2 | Val av utformning | 63 |
| 3.3 | Trafikering av de två järnvägsstationerna | 83 |
| 3.4 | Geotekniska och hydrogeologiska åtgärder | 84 |
| 3.5 | Vägnät | 84 |
| 3.6 | Bortvalda alternativ | 89 |
| 3.7 | Förslag på skydds- och försiktighetsmått som planeras | 92 |
| 4 | Effekter och konsekvenser av planförslaget | 96 |
| 4.1 | Befintligt transportsystem | 96 |
| 4.2 | Trafik och användargrupper..... | 100 |
| 4.3 | Lokalsamhälle och regional utveckling..... | 101 |
| 4.4 | Landskap | 102 |
| 4.5 | Miljö och hälsa | 104 |
| 4.6 | Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser..... | 111 |
| 4.7 | Påverkan under byggskedet..... | 113 |
| 5 | Samlad bedömning..... | 120 |
| 5.1 | Måluppfyllelse av projektmålen | 120 |
| 5.2 | Överensstämmelse med miljökvalitetsmål..... | 124 |
| 5.3 | Samlad effektbedömning | 125 |
| 5.4 | Samlad bedömning..... | 127 |
| 6 | Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden | 128 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 6.1 | Allmänna hänsynsregler..... | 128 |
| 6.2 | Riksintressen och natura 2000-områden | 129 |
| 6.3 | Miljö kvalitetsnormer | 130 |
| 6.4 | Vattenskyddsområde..... | 130 |
| 7 | Markanspråk..... | 131 |
| 7.1 | Nytt järnvägsområde med äganderätt (J)..... | 131 |
| 7.2 | Järnvägsmark med servitut (Js) | 131 |
| 7.3 | Nytt vägområde med vägrätt (V)..... | 132 |
| 7.4 | Vägområde med inskränkt vägrätt (Vi) | 132 |
| 7.5 | Kombinerad markanvändning (J,Vi) | 133 |
| 7.6 | Markanspråk med tillfälligt nyttjanderätt (T)..... | 133 |
| 7.7 | Indrag av väg från allmänt underhåll | 133 |
| 7.8 | Verksamheter/åtgärder som undantas från förbud enligt Miljöbalken | 134 |
| 7.9 | Inlösen av fastigheter..... | 134 |
| 8 | Fortsatt arbete..... | 135 |
| 9 | Genomförande och finansiering | 136 |
| 9.1 | Formell hantering | 136 |
| 9.2 | Överensstämmelse med kommunala planer | 137 |
| 9.3 | Genomförande..... | 138 |
| 9.4 | Finansiering och kostnad | 139 |

| | |
|--|------------|
| 10 Underlagsmaterial och källor | 141 |
| 10.1 Tryckta källor | 141 |
| 10.2 Digitala källor | 141 |
| 10.3 Underlagsrapporter | 142 |
| 11 Ord och begreppsförklaring | 143 |

Bilagor

Bilaga 1 Påverkan på detaljplaner

1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

1.1 Bakgrund

Ostkustbanan som stäcker sig mellan Stockholm och Sundsvall har en viktig funktion att knyta samman Sveriges regioner. Sträckan mellan Uppsala och Stockholm är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor vilket till stor del beror på arbetspendling mellan Uppsala och huvudstadsregionen samt persontrafik till Arlanda flygplats. Ostkustbanan möjliggör också en god tillgänglighet för godstrafik, bland annat till kombiterminalen och postterminalen i Rosersberg.

Uppsala, Stockholm och områdena mellan städerna kännetecknas av en hög befolkningstillväxt och i takt med att både Uppsala och Stockholm växer ökar behovet av hållbara resor. För att kunna hantera resandeökningarna på ett hållbart sätt är en inriktning att kollektivtrafiken, och framför allt tågtrafiken, ska ta en större del av resandet i stråket. Samtidigt är tågtrafiken på Ostkustbanan redan idag så intensiv att kapaciteten slår i taket vid rusningstrafik. Den ökade efterfrågan på resor ställer därmed nya krav på infrastrukturen. Dessa krav innebär ett behov av att bygga ut Ostkustbanan mellan länsgränsen mot Stockholm och Uppsala Centralstation. Med anledning av kommande bostadsexploateringar, där Uppsala och Knivsta kommun genom avtal med staten förbundit sig att bygga bostäder, ska också två nya stationer byggas.

Järnvägsutbyggnaden syftar till att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. För resenären innebär detta punktligare tåg, en möjlighet till fler tågavgångar och att det blir smidigare att ta tåget. Utbyggnaden ger möjlighet för fler klimatsmarta person- och godstransporter.

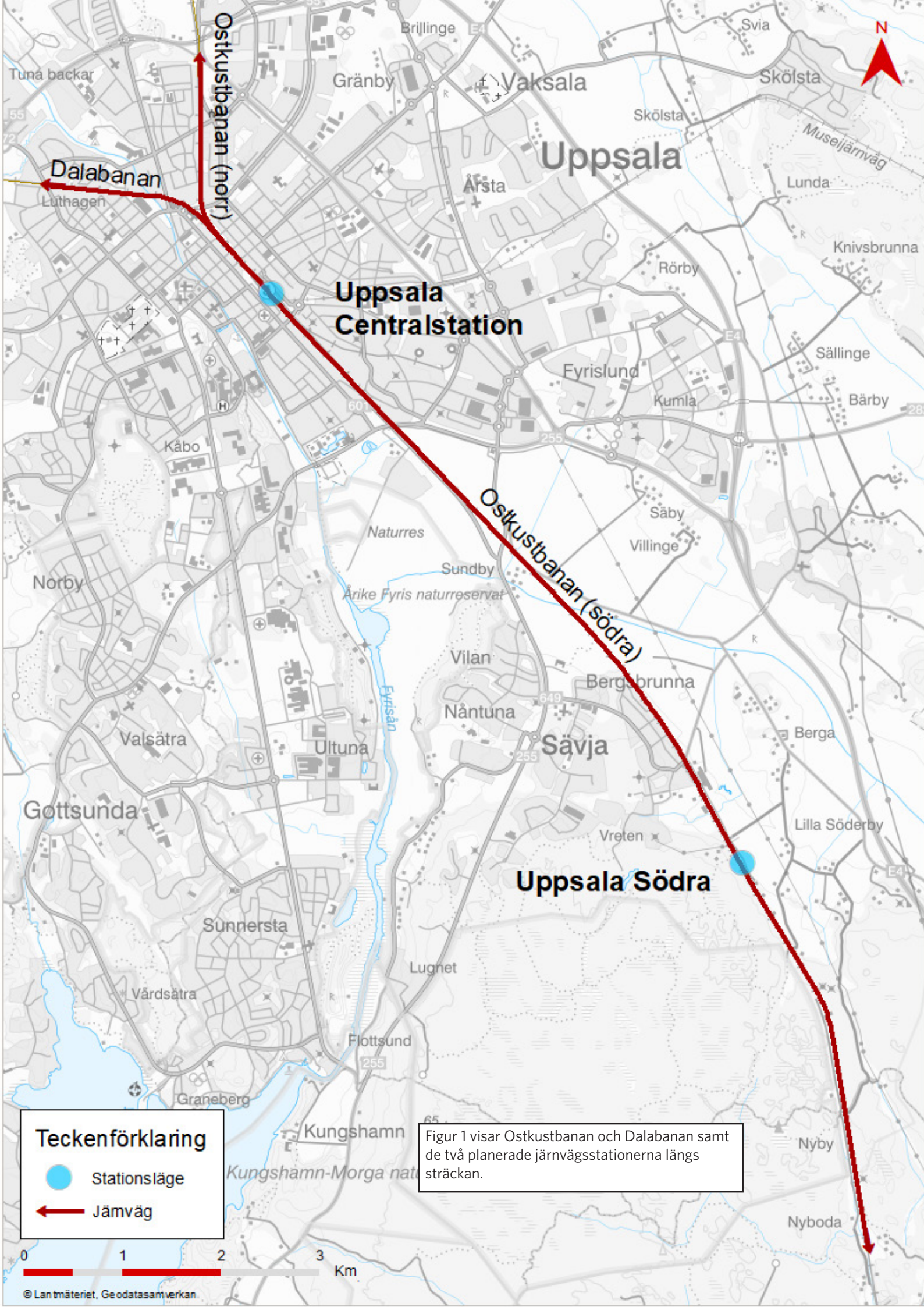
1.2 Beskrivning av Fyra spår Uppsala

Projektet Fyra spår Uppsala innebär att Ostkustbanan mellan länsgräns mot Stockholm och Uppsala Centralstation ska utvecklas från två järnvägsspår till fyra. Projektet innebär också att två nya stationer ska byggas, en i Bergsbrunna, Uppsala kommun och en i Alsike, Knivsta kommun. Uppsala Centralstation kommer behöva byggas ut som en följd av projektet.

För att möjliggöra projektet tar Trafikverket fram två järnvägsplaner. Delen Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation, i Uppsala kommun, utgör den första delsträckan och beskrivs i denna samrådshandling. Den andra delsträckan mellan länsgräns och Söder Bergsbrunna hanteras i en annan järnvägsplan kallad Söder Bergsbrunna - länsgräns. Projektet har delats upp i två järnvägsplaner då en lokaliseringsutredning inte bedömts krävas på denna delsträcka men på den andra delsträckan mellan länsgräns - Söder Bergsbrunna.

Järnvägsplanen Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation innebär att de tillkommande järnvägsspåren i huvudsak kommer att byggas intill de befintliga spåren eftersom det är den genaste vägen samt bidrar till minst påverkan på Natura 2000-områden och bebyggelse, läs mer i kapitel 3.1. Järnvägsplanen innebär också att Uppsala Centralstation kommer att byggas ut och att en järnvägsstation tillkommer längs med sträckan, se Figur 1. Den tillkommande stationen söder om Bergsbrunna kallas som arbetsnamn i handlingarna fortsättningsvis för Uppsala Södra.

I kapitel 11 finns en ord och begreppsförklaring som förklarar vad facktermerna i handlingen innebär.



Ostkustbanan (norr)

Dalabanan

Uppsala
Centralstation

Ostkustbanan (södra)

Uppsala Södra

Teckenförklaring

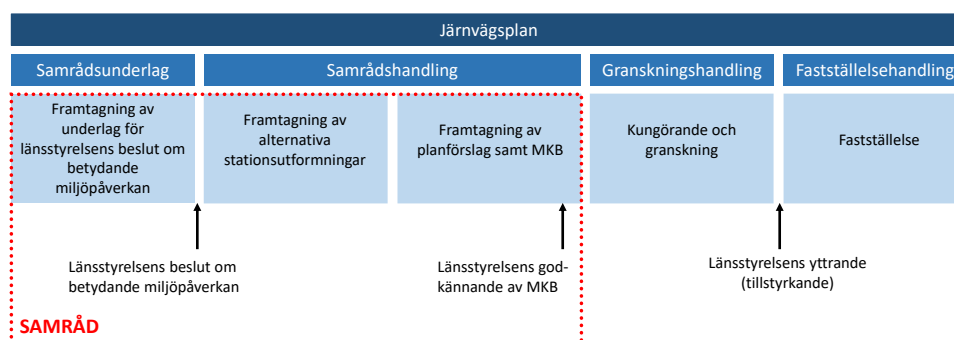
- Stationsläge
- ← Jämväg

Figur 1 visar Ostkustbanan och Dalabanan samt de två planerade järnvägsstationerna längs sträckan.

0 1 2 3 Km

1.3 Planläggningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagen om byggande av järnväg och som slutligen leder fram till en järnvägsplan, se Figur 2. Under hösten 2020 inleddes planläggningsprocessen genom att Trafikverket tog fram ett **samrådsunderlag 2020-10-19** (i det skedet benämnt Uppsala Centralstation – Söder Bergsbrunna). Baserat på samrådsunderlaget och genomfört samråd fattade Länsstyrelsen i Uppsala län beslut om att järnvägsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbedömning ska genomföras och att en Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, ska upprättas samt att samrådskretsen utökas.



Figur 2 visar Trafikverkets planläggningsprocess för denna järnvägsplan.

Samråd är en viktig process som sker löpande under hela planläggningen fram till granskning då Trafikverket lägger fram sitt färdiga planförslag. Genom samråd kommer Trafikverket att inhämta synpunkter från direkt berörda, allmänhet, organisationer och myndigheter.

För denna järnvägsplan har två samrådshandlingar utarbetats. Under hösten 2021 genomförde Trafikverket en samrådsaktivitet vars syfte var att samråda alternativa stationsutformningar för Uppsala Centralstation och Uppsala Södra. De olika utformningsförslagen presenterades i **samrådshandling val av stationsutformningsalternativ 2021-10-13**.

Baserat på samrådshandlingen och genomfört samråd tog Trafikverket under våren 2022 ställning till vilket av stationsutformningsalternativen som skulle ligga till grund för den fortsatta planläggningsprocessen, se kapitel 2.4.3 för mer information.

Nu genomförs ytterligare en samrådsaktivitet där förslag till lokalisering och utformning av de nya järnvägsspåren och en fördjupning av utformningen av järnvägsstationerna redovisas. I denna **samrådshandling** kallad **utformning av planförslaget** redogörs även för vilka ytor Trafikverket kommer behöva ta i anspråk för att anlägga järnvägen – såväl permanent som tillfälligt under byggnationen. Här presenteras även vilka skyddsåtgärder som kan komma att bli aktuella. Under samrådsaktiviteten samråds också innehåll och utformning av MKB:n.

I den kommande **granskningshandlingen** redovisar Trafikverket sitt färdiga förslag till järnvägsplan inklusive en av länsstyrelsen godkänd MKB. Här redovisas permanenta och tillfälliga markanspråk samt vilka skyddsåtgärder som ska fastställas. Myndigheter, organisationer, allmänheten och enskilda som berörs ges tillfälle att granska järnvägsplanen.

Avslutningsvis tar Trafikverket fram en **fastställelsehandling** som efter prövning och beslut slår fast anläggningens lokalisering och huvudsakliga utformning, markanspråket, skyddsåtgärder och tillfälliga nyttjanderätter. Innan fastställelseprövning av järnvägsplanen begärs hos Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning ska den tillstyrkas av länsstyrelsen. Järnvägsplanen får överklagas till regeringen. Efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft kan processen med att börja bygga den nya järnvägen inledas.

1.4 Tidigare utredningar, ställningstaganden och beslut

1.4.1 Tidigare utredningar

År 2017 avslutades arbetet med åtgärdsvalsstudien ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun, Uppsala och Stockholms län. Studien resulterade i ett övergripande mål att öka tillgängligheten till, genom och inom ABC-stråket samt binda samman de olika delmarknaderna för att kunna dra nytta av tillväxtpotentialen i stråket (Trafikverket, 2017).

Från studien rekommenderades att 17 åtgärder studerades vidare, en av dessa var en utbyggnad av Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgräns till fyra järnvägsspår. En annan åtgärd som föreslogs var att Uppsala och Knivsta kommun skulle planera för nya stationslägen.

Faktaruta åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

En åtgärdsvalsstudie syftar till att skapa en gemensam problem- och målbild för transportsystemet för att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Studien syftar också till att skapa en tidig dialog, ett delat ansvar mellan olika aktörer och en samsyn kring tänkbara lösningar. Analysen utgår från fyra steg som i första hand syftar till att påverka behovet av transporter och i sista bygga nytt. I den görs en analys av tänkbara åtgärder för att lösa identifierade brister. Denna analys kallas fyrstegsprincipen.

I Figur 3 beskrivs processen från tidiga skeden till järnvägsplan och vidare till byggskede. Denna järnvägsplan är ett resultat av tidigare nämnd åtgärdsvalsstudie. Innan åtgärdsvalsstudien påbörjades har det gjorts ett flertal utredningar på sträckan.



Figur 3 visar processen från tidiga skeden till dess att byggnationen är klar.

Funktionsutredningar har tidigare genomförts för Uppsala Centralstation samt för ny järnvägsstation i området söder om Bergsbrunna. Alternativa stationslösningar har skissats upp för att se olika möjligheter att möta framtidens trafikeringsbehov.

1.4.2 Avtal avseende ökat bostadsbyggande

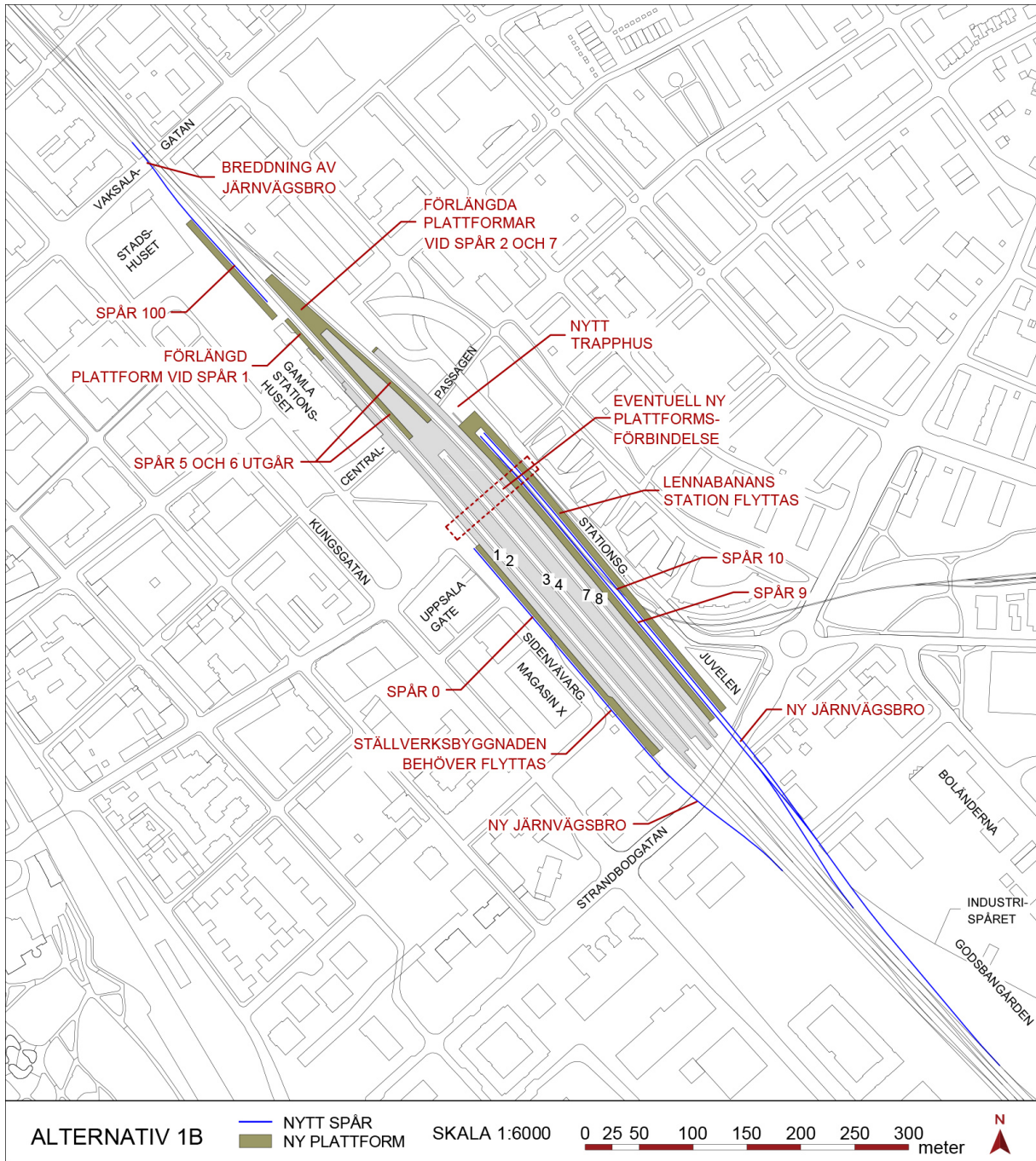
År 2017 tecknade Staten, Region Uppsala och Uppsala kommun ett avtal, det så kallade Uppsalapaketet. Uppsalapaketet innebär att Staten åtar sig att bygga ut Ostkustbanan till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, tillsammans med en station söder om Bergsbrunna. Staten åtar sig också att vidta åtgärder på Uppsala Centralstation och järnvägen i övrigt för att anpassa anläggningen till ytterligare två spår. Kommunen i sin tur åtar sig att uppföra 33 000 nya bostäder i Gottsunda, Ultuna och de sydöstra stadsdelarna. Region Uppsala förbinder sig att tillsammans med Uppsala kommun att färdigställa kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Södra staden, läs mer om Södra staden under kapitel 2.3.4.2.

Samma år tecknade även Staten, Region Uppsala och Knivsta kommun ett avtal om en utbyggnad av Ostkustbanan. Staten åtar sig en utbyggnad av Ostkustbanan till fyra järnvägsspår, tillsammans med en station i Alsike. Knivsta kommun förbinder sig att uppföra totalt 15 000 bostäder i Knivsta och Alsike.

1.4.3 Beslut och ställningstaganden

Länsstyrelsen i Uppsala län beslutade 2021-05-03 att järnvägsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket tog i februari 2022 ställning till vilket stationsalternativ som den fortsatta planläggningsprocessen ska utgå från. Ställningstagandet innebär att planeringen kommer att utgå från stationsutformningsalternativet kallat Alternativ 1B, se Figur 4. Beslutet fattades med samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ och de inkomna samrådssynpunkterna som underlag.



Figur 4 visar tillkommande spår och plattformar för alternativ 1B. Även Lennabanan kommer att påverkas av alternativet. Figuren är framtagen till samrådshandling val av stationsutformningsalternativ 2021-10-13.

1.4.4 Nationell plan för transportinfrastrukturen

Under våren 2022 fattade regeringen beslut om ny Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, där en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm ingår. I finansieringen ingår också två nya stationer mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt utbyggnad av Uppsala Centralstation.

1.4.5 Angränsande planering på Ostkustbanan

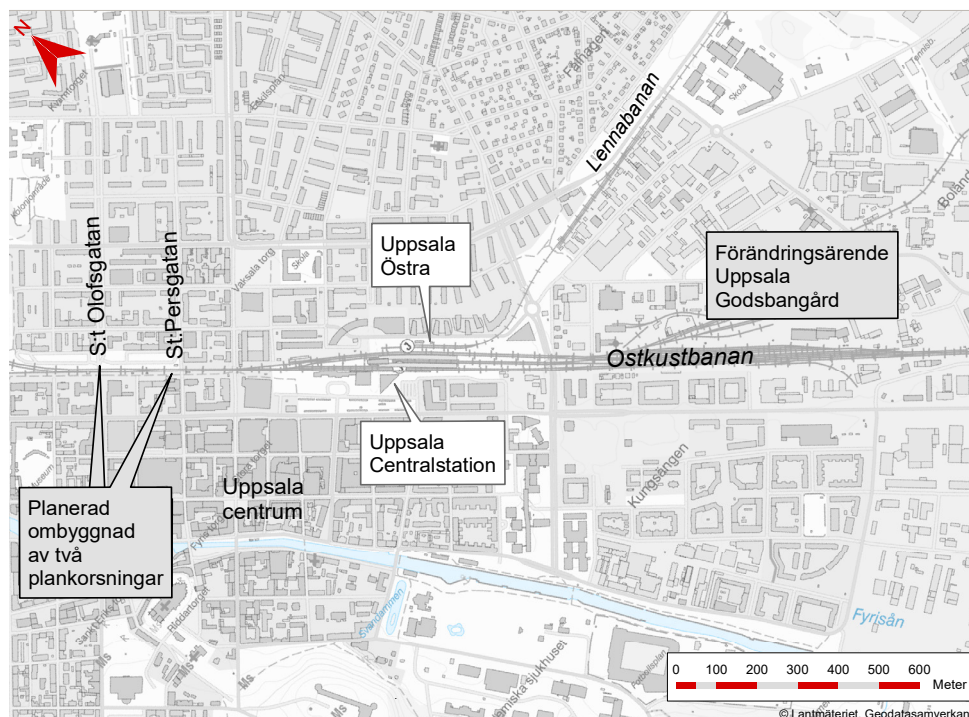
Det pågår ett antal järnvägsprojekt på Ostkustbanan som berör utbyggnaden till fyra järnvägsspår mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation. Nedan beskrivs de projekt som påverkar denna järnvägsplan.

1.4.5.1 Planskilda korsningar

En järnvägsplan har tagits fram för att bygga om två plankorsningar mellan Ostkustbanan och S:t Persgatan respektive S:t Olofsgatan, se Figur 5. Plankorsningarna ligger i centrala Uppsala, strax norr om Uppsala Centralstation. Syftet med järnvägsplanen är att öka säkerheten vid plankorsningarna, samt att förbättra tillgängligheten och framkomligheten längs gatorna. Åtgärden innebär att respektive gata läggs i en tunnel under järnvägen. Även ett vändspår vid Österplan ingår i järnvägsplanen (Trafikverket, 2020). Järnvägsplanen vann laga kraft 2022-11-24 och byggstart är planerad till 2024.

1.4.5.2 Förändringsärende Uppsala bangård

För Uppsala godsbangård, strax sydost om Uppsala Centralstation, pågår ett så kallat förändringsärende enligt Järnvägsförordningen. Ärendet syftar till att avveckla delar av det statliga järnvägsnätet och ersätta funktionen på annan plats. Ärendet syftar också till att avveckla försumbara delar av banans infrastruktur. Avvecklingsärendet för Uppsala bangård drivs parallellt med framtagandet av järnvägsplanen. Läs mer om de planerade åtgärderna för Uppsala bangård under kapitel 3.2.6.



Figur 5 visar angränsande planering samt Uppsala bangård och Uppsala Centralstation.

1.5 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet från Stockholms länsgräns till Uppsala Centralstation är att öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm.

Detta görs genom att:

- *Bygga två nya järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen.*
- *Anlägga två nya järnvägsstationer vid Alsike och Bergsbrunna.*
- *Utveckla Uppsala Centralstation för att kunna ta emot fler tåg och resenärer.*
- *Separera tågtrafiken så att långsamma och snabba tåg nyttjar olika spår.*

Därigenom skapas förutsättning för stadsutveckling och hållbart resande i en expansiv region.

För att tillgodose ändamålet har ett övergripande mål och fem projektmål tagits fram, vilka har legat till grund för val av lösning och det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Nedan beskrivs det övergripande målet och i punktform projektmålen:

Trafikverkets uppdrag är att utforma en anläggning som är samhällsekonomiskt effektiv och där vi jobbar utifrån ett grundutförande som uppfyller krav och lagar för järnvägsanläggningen. Planläggningsprocessen ska kunna fullföljas inom de förutsättningar som finns i gällande nationell plan.

- *Vi skapar en flexibel och kapacitetsstark anläggning som tillgodoser resenärernas behov.*
- *Vår anläggning lokaliseras och utformas med stor hänsyn till landskapet samt kultur- och naturvärden.*
- *Vi utformar anläggningen så att det är lätt att byta mellan olika trafikslag.*
- *Vi bygger en säker och hållbar anläggning som är integrerad i staden.*
- *Vi skapar attraktiva, trygga och tillgängliga stationsmiljöer.*

2 Förutsättningar

2.1 Befintligt transportsystem

2.1.1 Järnvägens funktion och standard

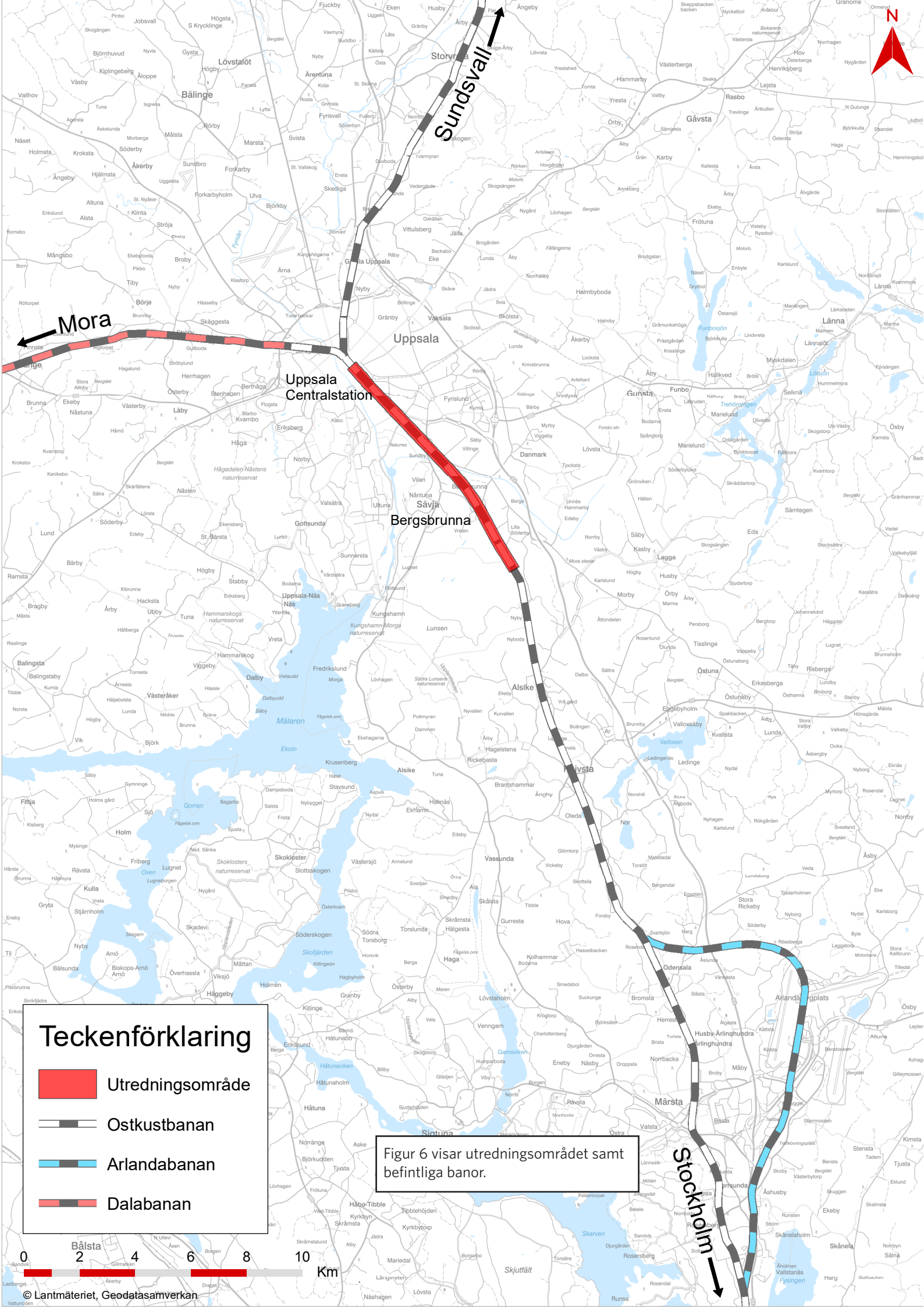
Ostkustbanan som sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall har en viktig funktion att knyta samman Uppsala med huvudstadsregionen, men även städerna längs med Norrlandskusten och i Norrlands inland med Stockholm. Ostkustbanan utgör ett riksintresse för kommunikation.

Ostkustbanan har idag fyra järnvägsspår mellan Stockholm Central och Skavstaby, där Arlandabanan ansluter och löper mot Arlanda flygplats. Mellan Skavstaby och Uppsala Centralstation har banan två spår. En anslutning till Arlandabanan finns även i Myrbacken, Knivsta kommun. Ostkustbanan går i nord-sydlig riktning genom Uppsala kommun. Från Uppsala Centralstation kopplar Dalabanan som går mot Mora. Samtliga ovannämnda banor redovisas i Figur 6.





Ostkustbanan ingår i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, som ska knyta samma EU:s transportinfrastruktur för effektivare transporter av människor och gods. Ostkustbanan ingår även i det strategiska nätet för godståg. På Ostkustbanan transporteras farligt gods (Länsstyrelsen i Uppsala län 2018).

Den befintliga järnvägsanläggningen mellan Uppsala Centralstation och söder om Bergsbrunna möjliggör för en högsta tillåtna hastighet om 200 km/tim och är dimensionerad för en största tillåtna axellast om 22,5 ton.

I norra änden av sträckan finns järnvägsstationen Uppsala Centralstation. Stationen utgörs av 12 plattformslägen varav spår 1, 2, 7 och 8 har dubbla plattformslägen, se Figur 7 för ett exempel på en plattform. Uppsala Centralstation, i de delar som gäller plattformar och spårtillfarter, utgör ett riksintresse för kommunikation.



Teckenförklaring

-  Utredningsområde
-  Ostkustbanan
-  Arlandabanan
-  Dalabanan

Figur 6 visar utredningsområdet samt befintliga banor.



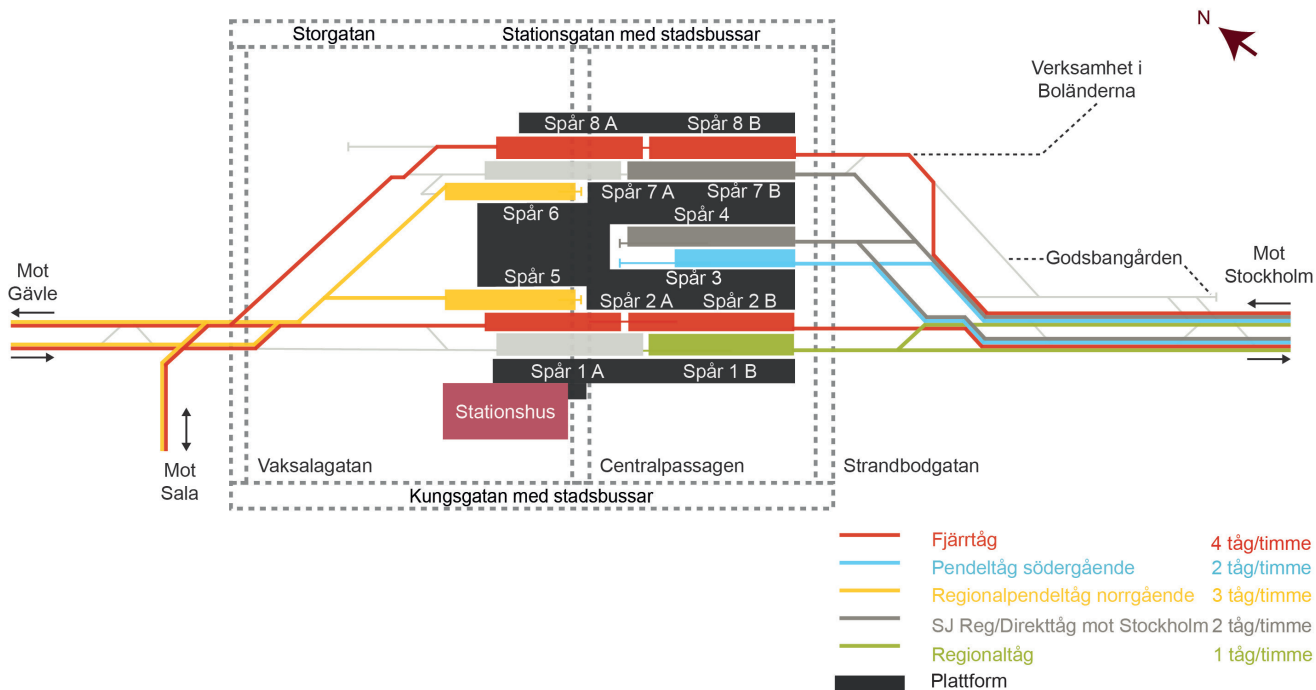


Figur 7 visar spår 1 på Uppsala Centralstation.

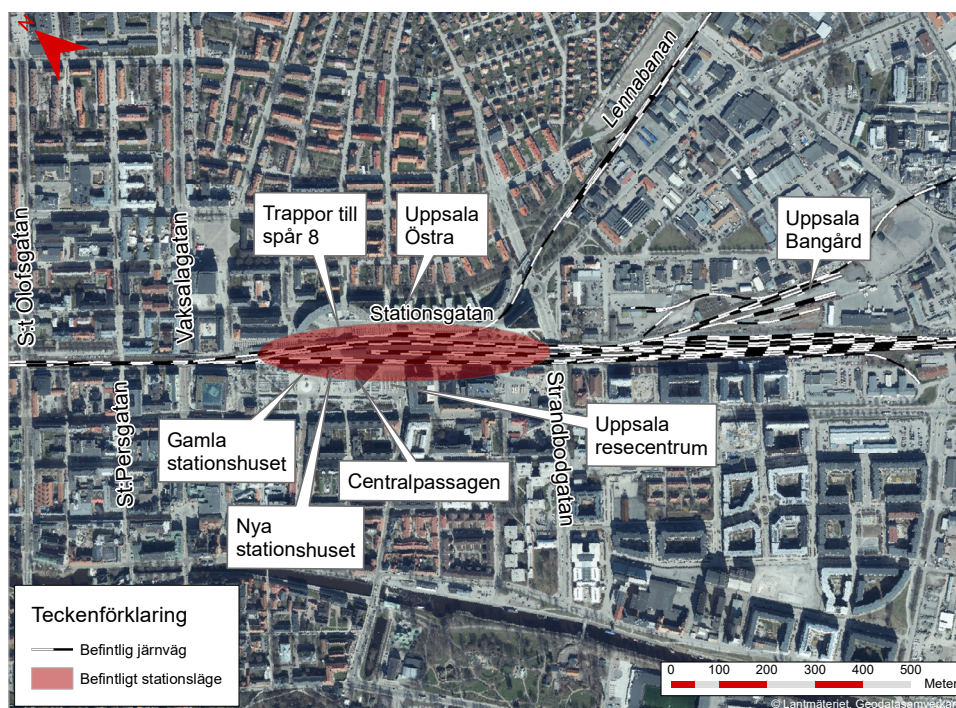
För att korsa järnvägen kan gående, cyklister och resenärer nyttja Centralpassagen under Uppsala Centralstation, se Figur 8. Centralpassagen fungerar även som uppgång/nedgång för spår 2 till 7, som även nås via Strandbodgatan. Från Centralpassagen finns hiss till samtliga spår. Ytterligare fyra hissar finns vid Strandbodgatan upp till spåren.

Sydost om Uppsala Centralstation ligger Uppsala bangård som är en omlastningsplats för vidare transporter av gods in i staden samt för uppställning av persontåg och arbetsfordon för underhåll, se Figur 9. Omlastningsplatsen nyttjas sällan, dock ställs persontåg upp regelbundet på bangården. Uppsala bangård utgörs av två uppställningsspår för underhållsfordon och tre spår för omlastning. Från Uppsala bangård finns en spåranslutning för ett industrispår som går till en verksamhet i industriområdet Boländerna. Uppsala bangård utgör ett riksintresse för kommunikation.

Den befintliga anläggningen utgörs också av Lennabanan som är en kommunalägd museijärnväg som sträcker sig i östlig riktning från Uppsala mot Faringe. Uppsala Östra station är banans västra slutpunkt, se Figur 9. Banan har ingen reguljär trafik, men trafikerar enligt tidtabell och för beställningstrafik under sommarhalvåret. Tåget som trafikerar Lennabanan kallas för Lennakatten.



Figur 8 visar en schematisk skiss för den befintliga anläggningen (Uppsala Centralstation). Figuren visar även antal tåg av respektive tågtyp som stannar vid stationen under maxtimme.



Figur 9 visar översikt över stationsområdet.

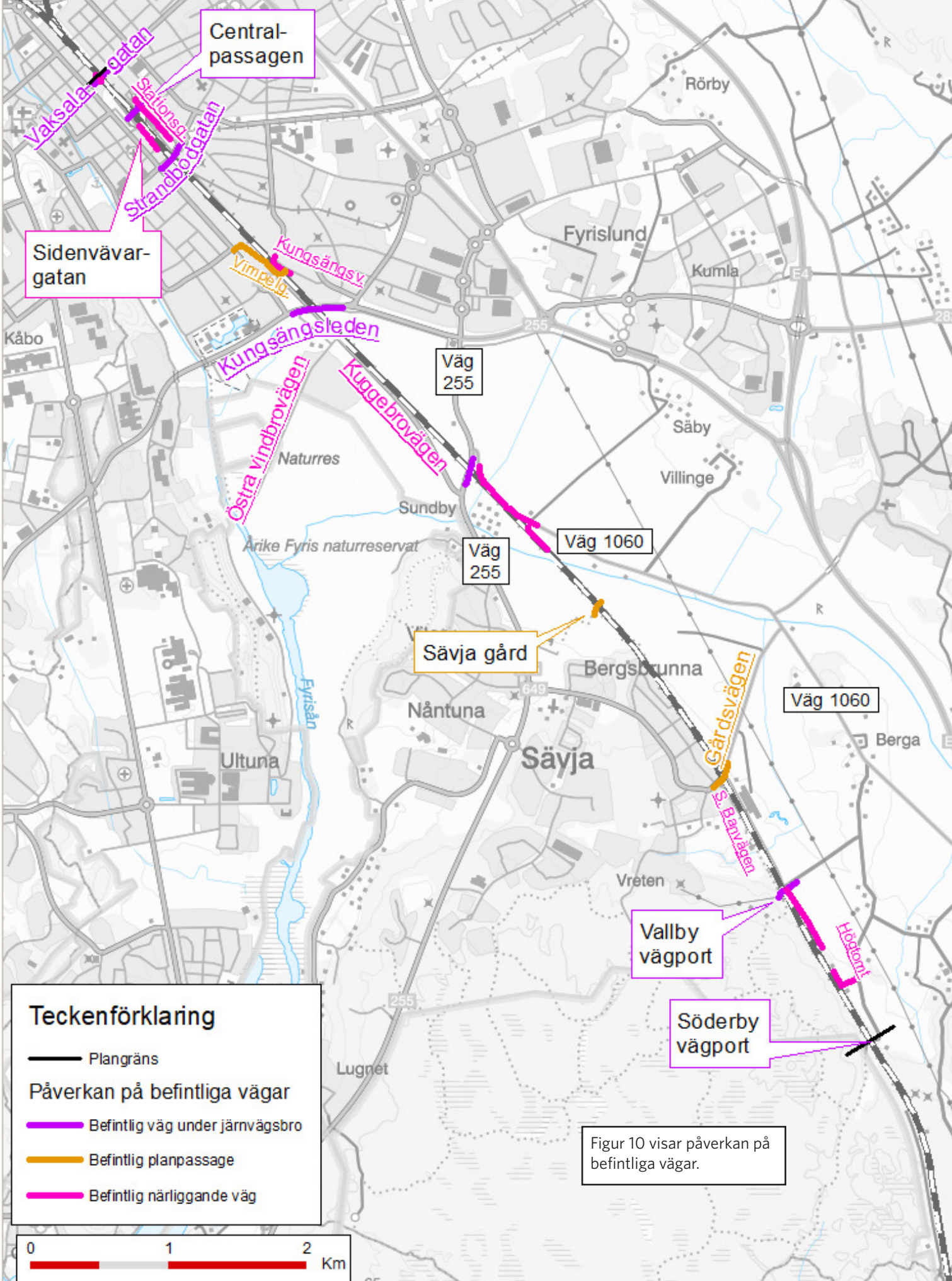
2.1.2 Vägnet

Den befintliga anläggningen passerar ett antal vägar utmed sträckan. Kommunala gator som berörs är bland annat Strandbodgatan, Vimpelgatan, Kungsängsleden, väg 255 och Gårdsvägen. En statlig allmän väg, väg 1060, löper utmed den östra delen av den befintliga anläggningen. Enskilda vägar finns också i anslutning till anläggningen. Däribland en överfart i plan för jordbruksfordon vid Sävja gård samt vägportar vid Vallby och Söderby. Samtliga vägar i anslutning till järnvägsanläggningen redovisas nedan, se Figur 10 visar vägar som påverkas av projektet.

Tabell 1 visar vägar och gator i anslutning till järnvägen.

| Vägnamn | Väghållare | Vägbredd (m) | Beskrivning |
|--------------------------------------|---|--------------|--|
| Vaksalagatan | Kommunal | 14,25 | Gata med fyra körfält under järnvägsbro. Gång- och cykelväg på båda sidor av körbanan. |
| Gång- och cykelbro över Vaksalagatan | Kommunal | 5,0 | Gång- och cykelbro. |
| Centralpassagen | Kommunal | 14,5 | Gång- och cykelpassage med anslutning till Uppsala Centralstations plattformar. |
| Sidenvärgatan | Kommunal | 9,5 | Stadsgata i anslutning till spårområdet. |
| Stationsgatan | Kommunal | 11,25 | Stadsgata i anslutning till spårområdet. |
| Strandbodgatan | Kommunal | 15,25 | Väg under järnvägsbroar med två körfält i vardera riktningen. Gång- och cykelväg på båda sidor samt anslutningar till Uppsala Centralstations plattformar. |
| Alsikegatan | Kommunal | 7,0 | Gata i anslutning till spåren. |
| Östunagatan | Kommunal | 7,0 | Gata i anslutning till spåren. |
| Kungsängsvägen | Kommunal | 7,0 | Gata i anslutning till spåren. |
| Vimpelgatan | Kommunal | 7,5 | Gata samt gång- och cykelväg som korsar spåren via planpassage. |
| Kungsängsleden | Kommunal | 23,1 | Gata med tre körfält i vardera riktningen. Gång- och cykelbana på en sida i passage under spårområdet. |
| Östra vindbrovägen | Enskild | 6,0 | Väg som ansluter till Kuggebrovägen. |
| Kuggebrovägen | Kommunal | 13,0 | Väg på väster sida om befintlig järnvägsanläggning. |
| Väg 255 | Kommunal | 13,0 | Väg samt gång- och cykelväg under järnvägsbro. |
| Väg 1060 | Statlig | 6,0 | Väg i anslutning till spårområdet. |
| Sävja gård | Enskild | 3,0 | Grusväg, planpassage för jordbruksfordon. |
| Gårdsvägen | Kommunal väster om järnvägen, statlig öster om järnvägen. | 6,0 | Väg som korsar spåren via planpassage. |
| Södra banvägen | Kommunal för en del, sedan enskild | 4,25 | Väg i anslutning till spårområdet. |
| Vallby Vägport | Enskild | 3,0 | Grusväg i vägport under spårområdet |
| Högtomt | Enskild | 4,0 | Väg i anslutning till spårområdet. |
| Söderby Vägport | Enskild | 3,0 | Grusväg i vägport under spårområdet. |

Uppsala



2.1.3 Flyg

Cirka fem kilometer norr om centrala Uppsala finns Uppsala/Ärna flygplats som är en av Försvarmaktens flottilflygplatser. Flygplatsen är utpekad som riksintresse för totalförsvaret (Försvarmakten, 2022). I Stockholms län ligger Arlanda flygplats som utgör ett riksintresse för kommunikation (Swedavia, 2021). Järnvägsplanens utbredning ligger inom influensområdena för både Uppsala/Ärna och Arlanda flygplats.

2.2 Trafik och användargrupper

2.2.1 Tågtrafik

Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor. På sträckan trafikerar banan i huvudsak av persontrafik, där den centrala funktionen är att främja arbetsresandet mellan Uppsalaregionen och Storstockholm samt persontrafik till Arlanda flygplats. Järnvägen används även för persontrafik till- och från Norrland. Utöver detta ska banan även möjliggöra god tillgänglighet för godstrafik, bland annat till kombiterminalen och postterminalen vid Rosersberg samt transport av flygbränsle till Brista terminal (Trafikverket, 2016). Banan trafikerar av pendeltåg, regionaltåg, intercitytåg, snabbtåg och godståg. Detta ställer höga krav på banan då de blandade tågtyperna har olika hastighet och uppehållsmönster.

Samrådshandlingen utgår från de trafikförutsättningar, kallat Trafikeringsscenario Hög, som är angivna i Trafikverkets framtagna Åtgärdsvalsstudie för kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följd effekter av nya stambanor (Trafikverket, 2021). Trafikeringsscenario Hög beskriver den tågtrafik som järnvägsanläggningen ska dimensioneras för. Trafikeringsscenario beskriver en tänkbar tågtrafikering för horisontår 2040 och bedöms klara resandeefterfrågan till och med år 2050. Det innebär att järnvägsanläggningen behöver byggas ut för att kunna hantera fler tåg än idag och det kan även vara aktuellt att anpassa den för tåghastigheter om 250 km/tim, där det är motiverat. En av åtgärderna som pekas ut i studien är en ombyggnad av Uppsala Centralstation då de påverkar det framtida trafikeringsvolymerna på Ostkustbanan till och från Stockholm. En utbyggnad av Uppsala Centralstation krävs också för att få full effekt av de tillkommande spåren mellan stationen och länsgräns mot Stockholm.

Scenariot har tagits fram av Trafikverket i dialog med representanter från person- och godstågsföretag samt kommuner och regioner i Mälardalen. Dialogerna har bland annat utgått från prognoser för framtida befolkning och resande i Stockholms- och Mälardalenregionen. Figur 11 visar antalet tåg i maxtimmen som kommer trafikera Uppsala Centralstation enligt trafikeringsscenario Hög. De tillkommande tågen i scenariot ankommer framför allt söderifrån och vänder sedan tillbaka. Tabell 2 visar antalet tåg per dygn som trafikerar Uppsala Centralstation i genomsnitt (årsdygnstrafik) 2021 och enligt Trafikeringsscenario år 2040.

| | Antal tåg | Antal tåg trafikscenari hög 2040 | Sträcka | Uppehåll vid | Tågtyp |
|---------------------|-----------|-------------------------------------|-------------------------------|--|---|
| Uppsala C - Norrut | 2 | 2,5 | Uppsala-Gävle/Tierp | Uppehåll på samtliga stationer | Pendeltåg med en längd om 105 meter |
| Uppsala C - Norrut | 1 | 1,5 | Uppsala-Sala | Uppehåll på samtliga stationer | Pendeltåg med en längd om 105 meter |
| Genomgående tåg | 1 | 1 | Stockholm-Dalarna | Uppehåll på större noder | Fjärrtåg med en längd om 216 meter |
| Genomgående tåg | 1 | 1 | Linköping-Gävle | Uppehåll på större noder | Fjärrtåg med en längd om 216 meter |
| Genomgående tåg | 2 | 2 | Stockholm-Norrland | Uppehåll på större noder | Fjärrtåg med en längd om 216 meter |
| Söderut - Uppsala C | 2 | 4 | Uppsala-Södertälje | Uppehåll vid samtliga stationer, via Arlanda | Pendeltåg med en längd om 241 meter |
| Söderut - Uppsala C | 1 | 4 | Uppsala-Stockholm | Uppehåll på större noder | Regionalpendeltåg med en längd upp till 315 meter |
| Söderut - Uppsala C | 2 | 2 | Uppsala-Stockholm | Direkttåg | Direkttåg Stockholm/Uppsala med en längd om 210 meter |
| Söderut - Uppsala C | 1 | 2 | Uppsala-Eskilstuna/ Örebro | Regionaltåg utmed Arlanda- och Svelandsbanan | Regionaltåg med en längd om 210 meter |

Figur 11 visar antalet tåg/maxtimme som trafikerar Uppsala Centralstation enligt Trafikeringsscenario Hög samt nuläget. Maxtimmen i trafikeringsscenario Hög inkluderar både för- och eftermiddag mellan klockan 07:00-09:00 och 16:00-18:00. Utöver de persontåg som visas i figuren tillkommer ett godståg per timma och riktning

Tabell 2 visar antalet tåg per dygn som trafikerar Uppsala Centralstation i genomsnitt (årsdygnstrafik) 2021 och enligt Trafikeringsscenario år 2040.

| Årsdygnstrafik | Fjärrtåg | Regionaltåg | Pendeltåg/ Regionalpendeltåg | Godståg |
|----------------------------|----------|-------------|---------------------------------|---------|
| 2021 | 55 | 108 | 80 | 9 |
| Trafikscenario hög 2040 | 81 | 120 | 216 | 18 |

2.2.2 Uppsala resecentrum

Uppsala resecentrum är länets största bytespunkt och fungerar som en nod i Uppsala för resor till och från staden. Här sker byte mellan pendeltåg, regiontåg, snabbtåg, intercitytåg, stads- och regionbussar samt kommersiell fjärrbusstrafik. Som mest trafikerar Uppsala resecentrum av knappt 250 bussar under vardagens maxtimme. Det går också att byta från kollektivtrafik till cykel och runt resecentrum finns ett flertal cykelparkeringar samt ett parkeringshus för cyklar. Dessutom planeras för en ny spårväg, läs mer i kapitel 2.3.4.7.

I området finns kontorsbyggnader, hotell samt bostadshus. Dessutom planeras även ny bebyggelse. Läs mer om den kommande utvecklingen av stationsområdet under kapitel 2.3.5.1.

2.3 Staden och dess utveckling

2.3.1 Befolkning och bebyggelse

I Uppsala kommun bodde år 2021 cirka 238 000 personer. I Uppsala tätort var år 2020 cirka 167 000 personer bosatta och under åren 2018–2020 ökade befolkningen med drygt 5 770 personer. Under de senaste tio åren har kommunen haft en positiv befolkningstillväxt (Statiska centralbyrån, 2022; Statistiska centralbyrån, 2021; Uppsala kommun, 2021).

Kommunen har för avsikt att fortsätta att växa och ett uttalat mål i Uppsala kommuns översiktsplan från 2016 är att möjliggöra för 70 000 nya bostäder till år 2050. Detta skulle i sin tur skapa en befolkningstillväxt med upp till 130 000 nya invånare fram till år 2050.

Bebyggelsen i området runt Uppsala Centralstation består till stor del av flerfamiljshus, kontors- och hotellbyggnader. Längre söderut övergår bebyggelsen i industrilokaler och mindre verksamhetsbyggnader. I Bergsbrunna domineras bebyggelsen av småhus och området har en bykaraktär.

2.3.2 Barn och unga

Till järnvägsplanen har en Barnkonsekvensanalys tagits fram. Handlingen syftar till att analysera barnkonsekvenser av järnvägsplanen och ge förslag på åtgärder.

Målpunkter för barn utmed järnvägssträckan finns i huvudsak i centrala Uppsala och i Bergsbrunna. I centrala Uppsala finns lekplatser, idrottsplatser, naturområden, skolor, bostäder och andra aktivitetsplatser. Målpunkterna nära järnvägsanläggningen i centrum finns framförallt inom den norra delen av sträckan, på båda sidor av järnvägen. Då järnvägen skär genom den mest centrala delen har barn och unga generellt ett behov av att korsa järnvägsanläggningen för att ta sig till målpunkter på båda sidor om den.

I Bergsbrunna finns målpunkter i huvudsak på den västra sidan om järnvägen såsom skolor, lekplatser, idrottsplatser och rekreationsområden. På östra sidan om järnvägen finns dock en idrottsplats, Danelids IP som barn tar sig till via plankorsningen vid Gårdsvägen. Skolbarn rör sig också mellan Danmark och Bergsbrunna/Sävja via denna plankorsning.

För mer information om barns målpunkter, rörelsemönster deras upplevelse av anläggningen se Barnkonsekvensanalysen.

2.3.3 Näringsliv och sysselsättning

I Uppsala kommun utgör kommunen den största arbetsgivaren, tätt följt av Region Uppsala (tidigare Uppsala läns landsting). Två andra stora arbetsgivare i kommunen är Uppsala universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU. De största branscherna i kommunen utgörs av vård och omsorg, utbildning tillsammans med företagstjänster och handel (Uppsala kommun, 2021).

Uppsala kommun har ett negativt pendlingsnetto, vilket betyder att fler personer arbetspendlar från kommunen än till den för att arbeta. År 2019 pendlade cirka 26 000 personer ut från kommunen. Cirka 36 procent av dessa pendlade till Stockholm för att arbeta. Därefter pendlade flest Uppsalabor till Sigtuna respektive Solna. Till Uppsala pendlade samma år cirka 23 000 personer, av dessa arbetspendlade flest från Knivsta och Stockholm (Uppsala kommun, 2021).

Kommunens ambition är att fortsätta locka till sig arbetsgivare inom sektorn kunskap och innovation. Bland annat pekas ett område vid Uppsala resecentrum ut för att möjliggöra denna utveckling. Kommunen arbetar också för att bredda näringslivet i kommunen.